

แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี

# รายงานประจำปี 2564

(แบบ 56-1 One Report)



บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

ส่งมอบคุณค่าสู่ความยั่งยืน



TOLLWAY... Your Way





แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี

# รายงานประจำปี | 2564

(แบบ 56-1 One Report)

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

สัมมอบคุณค่าสู่ความยั่งยืน



TOLLWAY... Your way



# สารบัญ

12

## ส่วนที่ 1 โครงสร้างและการ ดำเนินงานของบริษัท

1. โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท
2. การบริหารจัดการความเสี่ยง
3. การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน
4. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ
5. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

10

รางวัลและ  
ความสำเร็จ

08

จุดเด่น  
ทางการเงิน

06

สาร  
จากประธาน  
กรรมการ





136

## ส่วนที่ 2

## การกำกับดูแลกิจการ

6. นโยบายการกำกับดูแลกิจการ
7. โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการและข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย ผู้บริหาร และอื่น ๆ
8. รายงานผลการดำเนินงานสำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการ
9. การควบคุมภายในและรายการระหว่างกัน

194

## ส่วนที่ 3

## งบการเงิน

239

## เอกสารแนบ

- เอกสารแนบ 1** รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร ผู้มีอำนาจควบคุม ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบสูงสุดในรายงานบัญชี และการเงิน ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบโดยตรงในการควบคุมดูแลการกำกับบัญชี และเลขาธิการบริษัท
- เอกสารแนบ 2** รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการบริษัทย่อย
- เอกสารแนบ 3** รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทฯ
- เอกสารแนบ 4** กรัฟฟิคส์ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจและรายละเอียดเกี่ยวกับการประเมินราคากรัฟฟิคส์
- เอกสารแนบ 5** นโยบายและแนวปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการ จรรยาบรรณธุรกิจ กฎบัตรคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย
- เอกสารแนบ 6** รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ



ตลอดระยะเวลาการดำเนินงานกว่า 30 ปีของบริษัทฯ ในปี 2564 ที่ผ่านมาเป็นอีกปีหนึ่งที่องค์กรของเราได้นำประสบการณ์ และนำรากฐานองค์ความรู้ในทุกมิติที่ได้สั่งสมไว้มายาวนาน รวมถึงนำพลังศักยภาพที่มีอยู่ภายในตัวตนของบุคลากรทุกคนออกมาใช้บริหารจัดการวิกฤต และร่วมมือกันนำพาองค์กรก้าวสู่ประวัติศาสตร์หน้าใหม่ที่น่าจดจำ

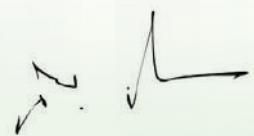
ในช่วงปีที่ผ่านมาทั่วโลกยังคงเผชิญกับสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 หรือโควิด-19 ในท่ามกลางสถานการณ์อันน่าหวาดหวั่นนั้น บริษัทฯ ได้บริหารจัดการดำเนินงานจนมีสถานการณ์ทางการเงินที่มั่นคงยิ่งขึ้น สามารถบริหารจัดการวิกฤต ดูแลพนักงานทุกคนให้ปลอดภัย รวมถึงมีโครงการหลากหลายที่ร่วมช่วยเหลือรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคมที่กำลังยากลำบากจากสถานการณ์วิกฤตโรคระบาด เพราะเรามีพันธสัญญาต่อสังคมไทยในการหลอมรวมจิตใจจับมือกันฝ่าฟันวิกฤตที่ส่งผลกระทบต่อ การดำเนินธุรกิจ และส่งผลต่อวิถีชีวิตของทุกคนอย่างที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อนนี้ไปด้วยกันให้ได้

ในด้านสถานการณ์การเงิน ปี 2564 บริษัทฯ ประสบความสำเร็จนำหุ้นสามัญของบริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.) ได้มีการซื้อขายหุ้นเป็นวันแรกหรือ First Trading Day เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2564 เสนอขายหุ้นสามัญให้ประชาชนเป็นการทั่วไปเป็นครั้งแรกจำนวน 140 ล้านหุ้น ได้รับเงินจากการขายหุ้นสามัญที่ออกใหม่เป็นจำนวนเงินรวม 2,240 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯ ได้จ่ายชำระคืนเงินต้นพร้อมดอกเบี้ย สำหรับหนี้สินระยะยาวและระยะสั้นตามสัญญาทางการเงินให้กับสถาบันการเงินในประเทศเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1,686.36 ล้านบาท ซึ่งทำให้ปลดภาระดอกเบี้ย และมีสภาพคล่องทางการเงินทำให้สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างมั่นคงยิ่งขึ้นต่อไป

นอกจากนี้ด้วยความตระหนักชัดว่า การดำเนินธุรกิจในโลกยุคใหม่ที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วทุกด้าน เรายังต้องให้ความสำคัญกับนโยบายบริหารความเสี่ยง ซึ่งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และทุกฝ่ายในองค์กรได้จับตามองสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงด้านต่าง ๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ อย่างใกล้ชิด เพื่อพร้อมบริหารจัดการทุกความท้าทาย ความผันผวน และภัยคุกคามให้ทันทั่วถึง โดยเมื่อรวมกับนโยบายสำคัญในการพัฒนานองค์กรสู่ความยั่งยืน ซึ่งได้มีการวางแผนพัฒนานองค์กรเพื่อให้สามารถเติบโตได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน โดยมุ่งเน้นดำเนินการวางแผนธุรกิจอย่างยั่งยืนทั้งมิติเศรษฐกิจ (Economic) มิติสิ่งแวดล้อม (Environment) มิติสังคม (Social) และการกำกับดูแลกิจการ (Governance) หรือ ESG ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการวางรากฐานเพื่อการขับเคลื่อนธุรกิจยั่งยืนมาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งถือเป็นกลยุทธ์สำคัญอันทรงพลังที่ทำให้องค์กรฝ่าฟันปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นมาได้อย่างภาคภูมิใจ

ในการให้ความช่วยเหลือสังคมบริษัทฯ ได้เป็นหลักในการก่อตั้งและบริหารจัดการมูลนิธิทางสู่ฝัน ปันคนเก่ง (Dream for Achievement Foundation) ต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2556 เพื่อมอบทุนการศึกษาให้กับนักศึกษาที่ขาดแคลนทุนทรัพย์แต่มีความประพฤติดี มีความสามารถสูง สามารถสอบเข้าเรียนต่อในมหาวิทยาลัยชั้นนำของประเทศที่บริษัทฯ กำหนดไว้ได้รับทุนการศึกษาในระดับปริญญาตรี ซึ่งผลการดำเนินงานที่ผ่านมามีตั้งแต่ปี 2556 เรื่อยมาถึงปัจจุบันมูลนิธิฯ ได้มอบทุนให้แก่นักศึกษาที่มีความสามารถดังกล่าวรวมทั้งสิ้นจำนวน 169 ทุน และนักศึกษางานของมูลนิธิฯ ทุกท่านมีความประพฤติ และผลการเรียนที่ดี ทั้งนี้ตั้งแต่เริ่มบริหารงานมูลนิธิฯ เป็นต้นมาจนถึงปี 2564 มีนักศึกษาทุนสำเร็จการศึกษาจำนวนทั้งหมด 67 ท่าน โดยได้รับเกียรตินิยมอันดับ 1 และอันดับ 2 รวมกันจำนวน 33 ท่าน คิดเป็นร้อยละ 49 มูลนิธิทางสู่ฝัน ปันคนเก่ง ยังคงเดินหน้ามอบทุนดังกล่าวต่อไปเพื่อสร้างเสริมเยาวชนที่มีความรู้ ความสามารถ แต่ฐานะยากจน และด้อยโอกาสเหล่านี้เพื่อเติบโตมาเป็นพลังในการพัฒนาประเทศชาติ ทางบริษัทฯ จะสนับสนุนมูลนิธิทางสู่ฝัน ปันคนเก่งต่อไป และเปิดโอกาสให้ผู้มีจิตศรัทธาที่ประสงค์จะส่งเสริมการศึกษาตามนโยบายของมูลนิธิฯ ดังกล่าวได้ร่วมบริจาค อันจะทำให้มูลนิธิฯ เป็นองค์กรช่วยเหลือสังคมที่ยั่งยืนต่อไป (รายละเอียดมูลนิธิฯ ตาม website: [www.daf.or.th](http://www.daf.or.th)) มูลนิธิทางสู่ฝัน ปันคนเก่ง เป็นองค์กรสาธารณกุศลลำดับที่ 968 ตามประกาศกระทรวงการคลัง เงินบริจาคสามารถนำไปหักลดหย่อนภาษีเงินได้ประจำปี

ในโอกาสนี้ผมขอขอบคุณทุกภาคส่วนที่ให้การสนับสนุน และมอบความไว้วางใจบริษัทฯ เสมอมา และผมให้คำมั่นสัญญาว่าองค์กรของเราพร้อมที่จะส่งมอบบริการที่รับผิดชอบต่อสังคม และเป็นส่วนหนึ่งในการร่วมทุกข์ร่วมสุขกับประชาชนคนไทย เพื่อส่งเสริมสนับสนุนให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีอย่างยั่งยืน ทั้งนี้ไม่มีครั้งไหนที่เราได้เห็นประจักษ์ชัดถึงความสำคัญของนโยบายความยั่งยืน ซึ่งเราได้สร้างรากฐานให้องค์กรของเราเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ที่มีชีวิต เพื่อสร้างบุคลากรให้มีศักยภาพพร้อมรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม รวมถึงรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อร่วมกันสร้างอนาคตอันยั่งยืนของบริษัทฯ และสังคมไทยต่อไปอย่างไม่หยุดยั้ง

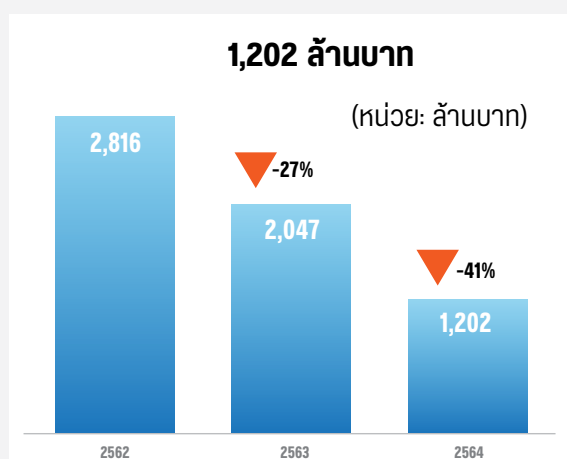


นายสมบัติ พานิชชวะ  
ประธานกรรมการ

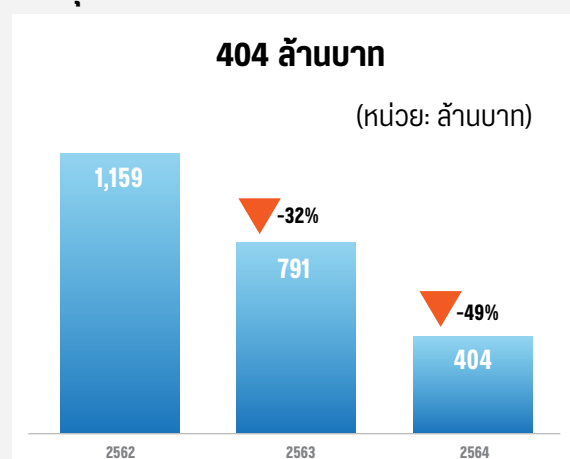
## จุดเด่นทางการเงิน

	2562	2563	2564
<b>งบกำไรขาดทุน (ล้านบาท)</b>			
รายได้ค่าผ่านทาง	2,816	2,047	1,202
รายได้รวม	2,859	2,063	1,212
กำไรจากการดำเนินงานก่อนค่าเสื่อมราคา ต้นทุนทางการเงิน และภาษีเงินได้ (EBITDA)	2,063	1,421	730
กำไรสำหรับปี	1,159	791	404
<b>งบแสดงฐานะทางการเงิน (ล้านบาท)</b>			
สินทรัพย์รวม	11,095	10,661	10,256
หนี้สินรวม	4,112	3,053	683
ส่วนของผู้ถือหุ้น	6,983	7,608	9,573
<b>ข้อมูลเกี่ยวกับหุ้นสามัญ</b>			
จำนวนหุ้นสามัญที่ออกและชำระเต็มมูลค่า (ล้านหุ้น)	1,041	1,041	1,181
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)	6.71	7.31	8.10
กำไรสุทธิต่อหุ้น (บาท)	1.11	0.76	0.36
เงินปันผลจ่ายต่อหุ้น (บาท)	0.40	0.15	0.57

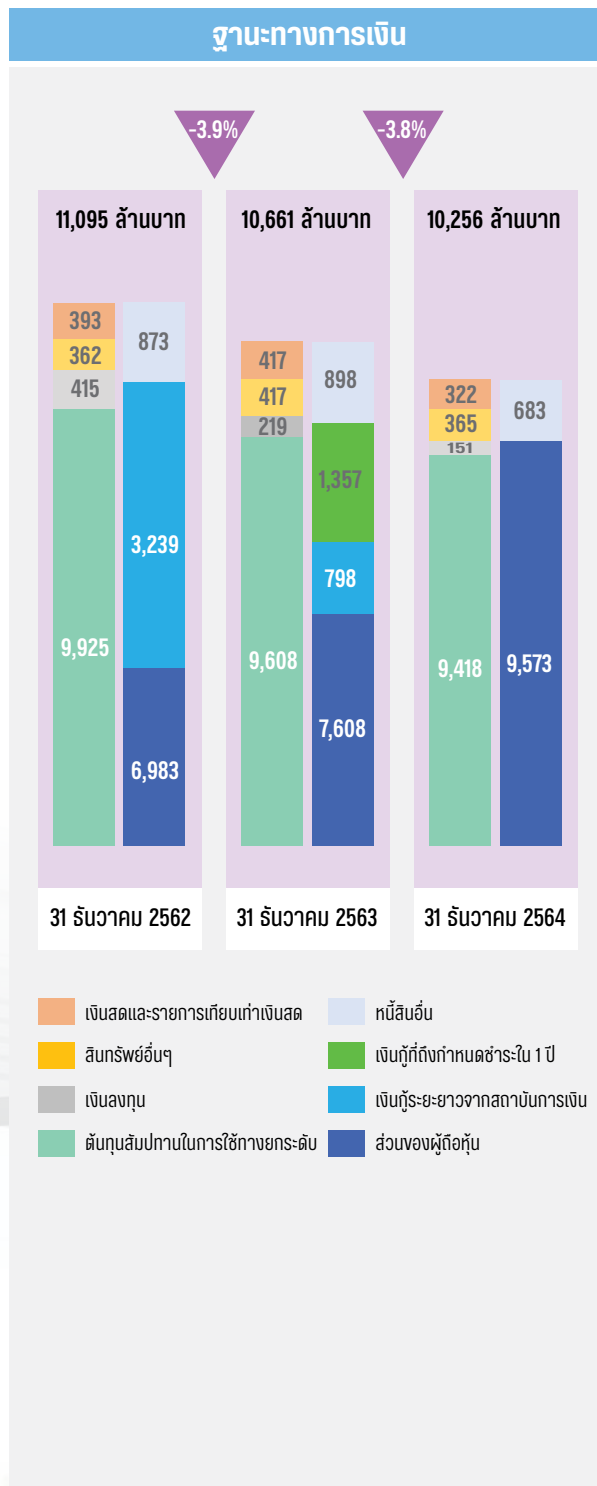
รายได้ค่าผ่านทาง



กำไรสุทธิ

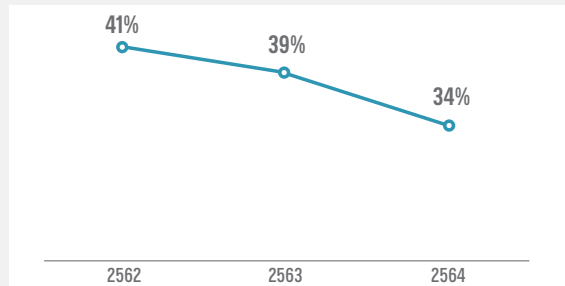


## ฐานะทางการเงิน

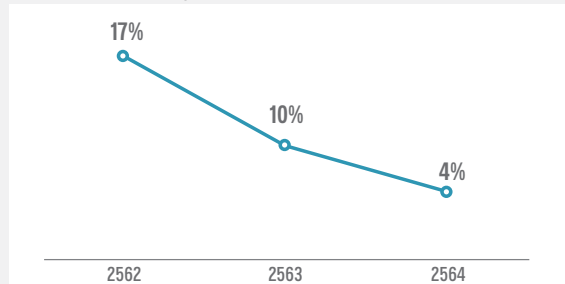


## อัตราส่วนทางการเงิน

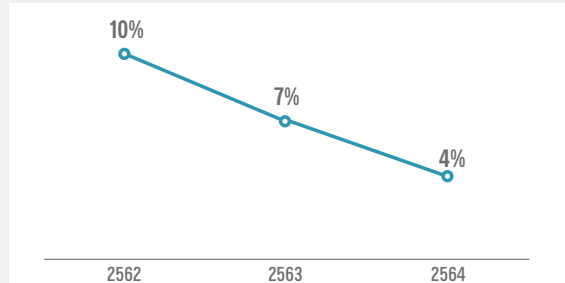
### อัตรากำไรสุทธิ



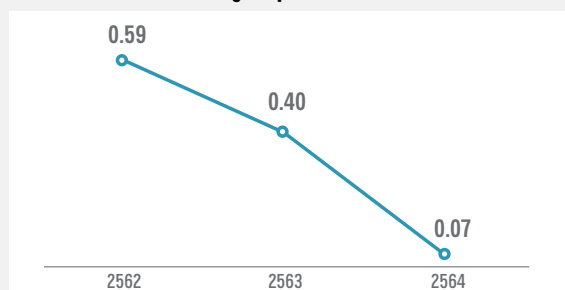
### อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น



### อัตราผลตอบแทนสินทรัพย์รวม



### อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนผู้ถือหุ้น





## รางวัลและความสำเร็จ

### การเข้าจดทะเบียน

ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย



นับเป็นอีกก้าวความสำเร็จของ บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) ที่ได้นำหุ้นสามัญของบริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยเริ่มทำการซื้อขายวันแรก (First Trading Day) เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2564 นี้คือบทพิสูจน์ที่ผู้บริหารและพนักงานใช้ประสบการณ์และความเชี่ยวชาญกว่า 30 ปี เพื่อช่วยเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้แก่โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศไทย พร้อมสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน รวมถึงยึดหลักบริหารงานภายใต้หลักธรรมาภิบาลที่ดีเพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียทุกคน ■





## รางวัลความสำเร็จ Thailand Vision Zero ระดับสมบูรณ์



เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2564 ดร.ศักดิ์ดา พรรณไวย รองกรรมการผู้จัดการสายงานธุรกิจและการเงิน และคุณบุญชนะ ตรีดิษฐ์ อุดมพร ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการฯ เป็นผู้แทนบริษัทฯ เข้ารับมอบ "โล่รางวัล ความสำเร็จสู่ Thailand Vision Zero ระดับสมบูรณ์" จาก รศ.ดร.เฉลิมชัย ชัยกิตติภรณ์ นายกสมาคมส่งเสริมความปลอดภัยและอนามัยในการทำงาน (ประเทศไทย) ในพระราชูปถัมภ์ โดยโครงการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์ เพื่อยกระดับสถานประกอบการไปสู่วัฒนธรรมเชิงป้องกัน และเสริมสร้างมาตรฐานวัฒนธรรมความปลอดภัย อย่างยั่งยืน ■



## รางวัลสถานประกอบการ เสริมสร้างสุขภาพ ระดับพื้นฐาน





ESG



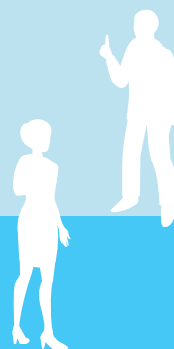
ISO



AI



Innovation



**33ปี** การเป็นผู้ให้บริการ  
ทางยกระดับ

**การเดินทาง**  
ที่เชื่อมต่อเมืองไว้ด้วยกัน

เส้นทางสู่องค์กรแห่ง  
**ความยั่งยืน**

# 1

# โครงสร้าง

และการดำเนินงานของบริษัท



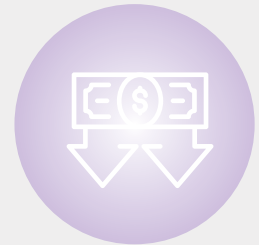
Digital



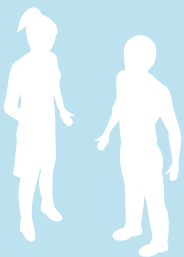
Solar Energy Saving



Green



Cashless



การปรับตัว  
ให้เท่าทันการเปลี่ยนแปลง

การพัฒนา  
องค์กรนวัตกรรม

*TOLLWAY... Your way*





## 1.1 นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) ("บริษัทฯ") เดิมจดทะเบียนจัดตั้งในรูปแบบของบริษัทจำกัด เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2531 ด้วยทุนจดทะเบียนเริ่มต้นจำนวน 1,304,000,000 บาท ภายใต้ชื่อ บริษัท ดอนเมืองโทลล์เวย์ จำกัด เพื่อให้บริการทางยกระดับดอนเมือง (หรือชื่อพระราชทานคือ "ทางยกระดับอุตราภิมุข") ภายใต้สัญญาสัมปทานทางหลวงในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต จากกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม จากนั้นบริษัทฯ ได้มีการจดทะเบียนเปลี่ยนแปลงชื่อบริษัทฯ และแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2537 โดยใช้ชื่อเป็น บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) โดย ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนจำนวน 6,142,410,560 บาท ซึ่งเป็นทุนจดทะเบียนชำระแล้วจำนวน 5,414,410,560 บาท

ในปี 2530 รัฐบาลมีนโยบายเชิญชวนภาคเอกชนมาร่วมลงทุนในโครงการสัมปทานทางหลวงลักษณะ Build-Operate-Transfer (BOT) (ในปี 2539 ได้มีการเปลี่ยนแปลงเป็น Build-Transfer-Operate (BTO)) เพื่อแก้ไขปัญหาความหนาแน่นของปริมาณการจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิต ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในการระบายจราจรเข้า-ออกจากรุงเทพมหานคร สู่ภาคกลางตอนบน ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งเป็นเส้นทางสำคัญไปสู่ท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งเป็นท่าอากาศยานหลักระหว่างประเทศแห่งเดียวของกรุงเทพมหานคร ณ ขณะนั้น โดยให้ภาคเอกชนคือ บริษัท ศรีนครการโยธา จำกัด และบริษัท ดิคเกอร์ออฟฟแอนด์ วิดมานน์ จำกัด เป็นผู้ออกแบบ ก่อสร้าง จัดหาทุนและกู้เงินมาลงทุนทั้งหมด เพื่อเป็นการประหยัดงบประมาณของภาครัฐที่มีอยู่อย่างจำกัด ณ ขณะนั้น ในขณะที่ภาคเอกชนที่มาลงทุนก็จะได้รับผลตอบแทนในระดับที่เป็นธรรมในการลงทุนดังกล่าว

บริษัทฯ เป็นผู้รับสัมปทานในการก่อสร้างและให้บริการทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงดินแดงถึงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ (อนุสรณ์สถานฯ) ("ทางยกระดับดอนเมือง") จัดเก็บและเป็นเจ้าของรายได้ค่าผ่านทางภายใต้สัญญาสัมปทานทางหลวงในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต ตอนดินแดง-ดอนเมือง ลงวันที่ 21 สิงหาคม 2532 ("สัญญาสัมปทานทางหลวงฯ") และบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวงฯ ฉบับที่ 3 จากกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ได้แก่ บันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวงฯ ฉบับที่ 1/2538 ลงวันที่ 27 เมษายน 2538 ("MOA 1/2538") บันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวงฯ ฉบับที่ 2/2539 ลงวันที่ 29 พฤศจิกายน 2539 ("MOA 2/2539") และบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวงฯ ฉบับที่ 3/2550 ลงวันที่ 12 กันยายน 2550 ("MOA 3/2550") โดยมีระยะทางสัมปทานทั้งสิ้นประมาณ 21 กิโลเมตร เป็นมูลค่าต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับดอนเมืองทั้งสิ้นเท่ากับ 15,058.3 ล้านบาท โดยแบ่งเป็น 2 ส่วน ดังนี้





**ทางหลวงสัมปทานเดิม (Original Tollway)** ตอนดินแดง-ดอนเมือง ระยะทางประมาณ 15.4 กิโลเมตร (กม. 5+700 ถึง กม. 21+100) เก็บค่าผ่านทางตามประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน โดยปัจจุบัน (เริ่มตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2562 ถึงวันที่ 21 ธันวาคม 2567) มีอัตราค่าผ่านทางสำหรับรถประเภทที่ 1 (รถ 4 ล้อ) เท่ากับ 80 บาท และรถประเภทที่ 2 (รถมากกว่า 4 ล้อ) เท่ากับ 110 บาท (ยกเว้นที่ด่านหลักสี่ฯออกจะเก็บค่าผ่านทางเท่ากับอัตราของทางหลวงสัมปทานต่อเนื่องด้านทิศเหนือ)

ทั้งนี้ทางหลวงสัมปทานเดิมเริ่มต้นการก่อสร้างเมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2532 และเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2537 มีมูลค่างานก่อสร้างทั้งโครงการตาม "ที่บันทึกไว้ทางบัญชี" ซึ่งเป็นต้นทุนตามบัญชีเท่ากับ 10,900.7 ล้านบาท โดยต้นทุนดังกล่าวนี้รวมถึงการก่อสร้างอื่น ๆ ที่บริษัทฯ ต้องดำเนินการก่อสร้างตามสัญญาสัมปทานทางหลวงฯ แต่เป็นส่วนที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ เช่น ทางยกระดับเชื่อมต่อ สะพานลอยข้ามแยก ซองจระจกเพิ่มเติม บรรดาพื้นที่ส่วนอื่นของถนน และสิ่งปลูกสร้างซึ่งเป็นส่วนประกอบและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นทั้งหมดที่มีอยู่เดิม ที่รื้อถอนออกไปชั่วคราว นอกจากนี้ยังมีค่างานก่อสร้างและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการโครงการอื่น เช่น ค่าปรับปรุงถนนวิภาวดีรังสิตระหว่างการก่อสร้าง ค่าใช้จ่ายในการจัดการจราจรชั่วคราว ค่าไฟฟ้าและน้ำประปาสำนักงาน ค่าประกันภัย ค่าการให้ความช่วยเหลือทางเทคนิค ดอกเบี้ยเงินกู้ยืม ภาษี ต้นทุนการบริหารทั่วไป เป็นต้น

**ทางหลวงสัมปทานต่อเนื่องด้านทิศเหนือ (Northern Extension)** ช่วงดอนเมือง-อนุสรณ์สถานแห่งชาติ ระยะทางประมาณ 5.6 กิโลเมตร (กม. 21+100 ถึง กม. 26+700) เก็บค่าผ่านทางตามประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน โดยปัจจุบัน (เริ่มตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2562 ถึงวันที่ 21 ธันวาคม 2567) มีอัตราค่าผ่านทางสำหรับรถประเภทที่ 1 (รถ 4 ล้อ) เท่ากับ 35 บาท และรถประเภทที่ 2 (รถมากกว่า 4 ล้อ) เท่ากับ 45 บาท ยกเว้นด่านดอนเมืองฯจะเก็บค่าผ่านทางของทางหลวงสัมปทานเดิมและทางหลวงสัมปทานต่อเนื่องด้านทิศเหนือเพียงครั้งเดียวรวมกันเท่ากับ 115 บาท (80+35 บาท) สำหรับรถประเภทที่ 1 และ 155 บาท (110+45 บาท) สำหรับรถประเภทที่ 2

ทั้งนี้ทางหลวงสัมปทานต่อเนื่องด้านทิศเหนือเริ่มต้นการก่อสร้างเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2539 และเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2541 มีมูลค่างานก่อสร้างทั้งโครงการตาม "ที่บันทึกไว้ทางบัญชี" ซึ่งเป็นต้นทุนตามบัญชีเท่ากับ 4,157.6 ล้านบาท โดยต้นทุนดังกล่าวได้รวมถึงการก่อสร้างทางยกระดับเชื่อมต่อต่าง ๆ ซึ่งบริษัทฯ สามารถดำเนินการสร้างได้แต่ไม่ได้มีสิทธิในการเก็บรายได้ตามขอบเขตที่กำหนดใน MOA 2/2539 ได้แก่ ทางยกระดับเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานดอนเมือง และทางยกระดับเชื่อมต่อกับระบบ

## โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

ทางพิเศษศรีรัชหรือระบบทางด่วนชั้นที่ 2 บริเวณดินแดง (บริษัทฯ รับผิดชอบการก่อสร้างประมาณ 750 เมตร ในส่วนที่เชื่อมต่อกับทางหลวงสัมปทานเดิม และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) รับผิดชอบการก่อสร้างประมาณ 750 เมตร ในส่วนที่เชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช) ยังมีค่างานก่อสร้างและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง กับโครงการอีก เช่น ค่าออกแบบ ค่าควบคุมงาน ค่าเบี้ยประกันภัย และค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เป็นดอกเบี้ย และการได้รับสินเชื่อ เป็นต้น ทั้งนี้ข้อมูลมูลค่าการก่อสร้างรวมทั้งโครงการที่บริษัทฯ ได้บันทึกไว้ ทางบัญชีดังกล่าว เป็นไปตามมาตรฐานบัญชีและหลักเกณฑ์ทางบัญชีที่ยอมรับกันโดยทั่วไป และยังสอดคล้อง กับหลักเกณฑ์ของประมวลรัษฎากรตามกฎหมายของกรมสรรพากรอีกด้วย จึงมีการบันทึกข้อมูลที่เป็นมูลค่า หรือต้นทุนอื่นๆ ซึ่งไม่ใช่ค่าก่อสร้างโดยตรงรวมไว้ด้วย เช่น ค่าเบี้ยประกัน ค่าที่ปรึกษากฎหมาย และค่าใช้จ่าย ทางการเงินที่เป็นดอกเบี้ย และการได้รับสินเชื่อ เป็นต้น

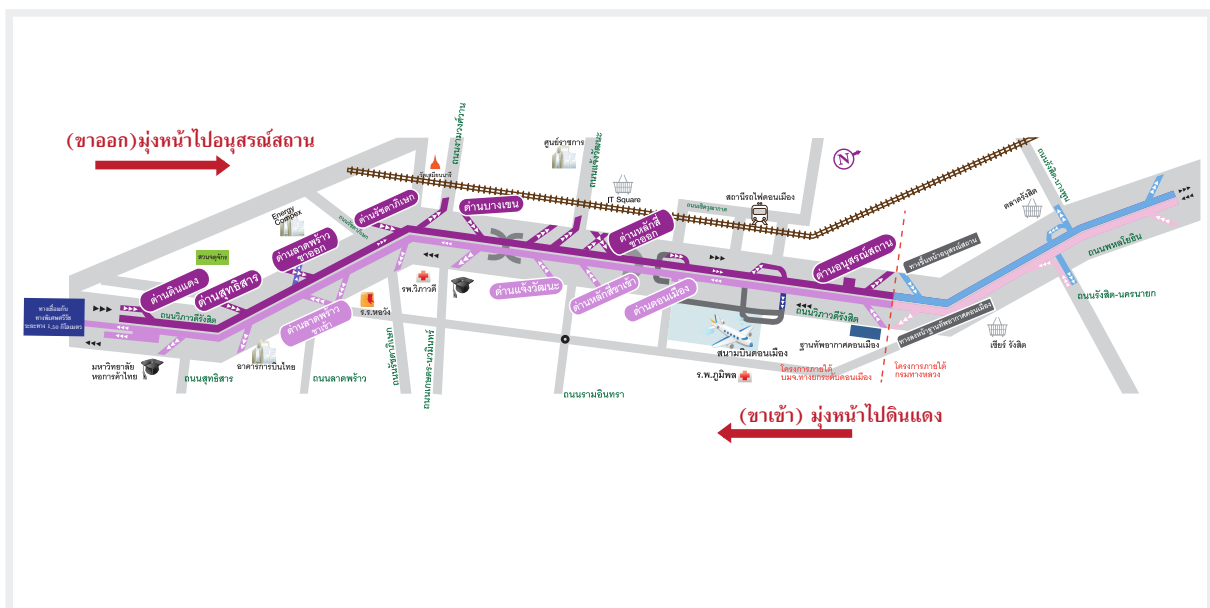
### เชื่อมต่อกับเครือข่ายการเดินทางของเมือง

ปัจจุบันทางยกระดับดอนเมืองได้มีการเชื่อมต่อกับทางหลวงและทางพิเศษอื่นที่มีได้อยู่ภายใต้การดำเนินงานของบริษัทฯ ดังนี้

🔗 **ด้านทิศเหนือ:** เชื่อมต่อกับทางหลวงตอนต่อขยายรังสิต ณ บริเวณอนุสรณ์สถานฯ โดยทางหลวง ตอนต่อขยายรังสิต (ช่วงอนุสรณ์สถานฯ-รังสิต) มีระยะทางประมาณ 7.1 กิโลเมตร (กม. 26+700 ถึง กม. 33+800 บริเวณหน้าโรงพยาบาล) ก่อสร้างและรับผิดชอบโดยกรมทางหลวง ปัจจุบันยกเลิกการเก็บค่าผ่านทางตลอดอายุ สัญญา

🔗 **ด้านทิศใต้:** เชื่อมต่อกับ 1) ระบบทางพิเศษเฉลิมมหานคร หรือระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ของการทางพิเศษ แห่งประเทศไทย (กทพ.) บริเวณดินแดง โดยผู้ใช้ทางยกระดับดอนเมืองที่จะใช้บริการระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ต้องลง สู่พื้นราบและชำระค่าผ่านทาง ณ ด่านดินแดง (พื้นราบ) และยังเชื่อมต่อกับ 2) ระบบทางพิเศษศรีรัช หรือระบบ ทางด่วนชั้นที่ 2 ของ กทพ. (ซึ่งให้สัมปทานกับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)) บริเวณ ดินแดงเช่นเดียวกัน โดยผู้ใช้ทางยกระดับดอนเมืองที่จะใช้บริการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 สามารถใช้ทางยกระดับ ดอนเมืองเชื่อมต่อโดยตรงและชำระค่าผ่านทาง ณ ด่านดินแดง (ยกระดับ) ของระบบทางพิเศษศรีรัช ได้โดยไม่ต้องลงสู่พื้นราบ

### แผนผังเส้นทางการให้บริการของบริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)



ทางยกระดับดอนเมืองมีอายุสัมปทานในการให้บริการประชาชนตาม MOA 3/2550 จนถึงวันที่ 11 กันยายน 2577 ทั้งนี้บริษัทฯ ได้โอนกรรมสิทธิ์ในทางยกระดับดอนเมืองทั้งหมดให้กับกรมทางหลวงตามรูปแบบสัมปทานแบบ Build-Transfer-Operate (BTO) โดยโอนกรรมสิทธิ์ในทางหลวงสัมปทานเดิมให้กับกรมทางหลวงเมื่อลงนามใน MOA 2/2539 วันที่ 29 พฤศจิกายน 2539 และโอนกรรมสิทธิ์ในทางหลวงสัมปทานต่อมาย้ายด้านทิศเหนือให้กับกรมทางหลวง เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2541 ภายหลังจากที่บริษัทฯ ก่อสร้างทางหลวงสัมปทานต่อมาย้ายด้านทิศเหนือแล้วเสร็จ โดยบริษัทฯ ได้รับสิทธิในการบริหารจัดการทางยกระดับตามข้อกำหนดในสัญญาสัมปทานอันรวมถึงสิทธิในการจัดเก็บค่าผ่านทาง การบำรุงรักษาทางยกระดับ และการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนผู้ใช้งาน ดังนั้นการดำเนินการใด ๆ ของบริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามสัญญาสัมปทานที่มีต่อกรมทางหลวง และคำนึงถึงสิทธิประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียเป็นองค์ประกอบสำคัญนอกเหนือจากการให้บริการที่ดีด้านคมนาคมต่อประชาชน



### 1.1.1 วิสัยทัศน์ วัตถุประสงค์ เป้าหมาย หรือกลยุทธ์ในการดำเนินงาน

ในปี 2564 สืบเนื่องจากบริษัทฯ มีแนวทางพัฒนารธุรกิจเพื่อส่งมอบคุณค่าสู่ความยั่งยืน นอกจากนั้นองค์กรต้องปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของโลกทางธุรกิจอย่างรวดเร็ว ตามแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของโลก หรือ Mega Trends ได้แก่

#### 1) การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยี (Change of Technology)

- เทคโนโลยีด้านการชำระเงิน (Payment Technology)
- เทคโนโลยีด้านพลังงานทดแทน และพลังงานสะอาด (Green Energy and Solar Energy)
- เทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ และระบบอัตโนมัติ (Artificial Intelligence (AI) and Robotics Process Automation (RPA))
- เทคโนโลยีด้านการบริหารจัดการทรัพยากร (Enterprise Resource Planning (ERP) Improvement and Integration)

#### 2) การเปลี่ยนแปลงด้านกฎหมายและสิ่งแวดล้อม (Change of Law and Environment)

- กฎเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์ (Stock Exchange of Thailand (After IPO))
- นโยบายกำกับดูแลกิจการ และการพัฒนาอย่างยั่งยืน (CG Policy Change to E/S/CG Sustainability Company)
- พ.ร.บ.คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (Personal Data Protection Act (PDPA))
- ระบบมาตรฐาน (ISO Standard)

#### 3) การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้บริโภค (Change of Consumer Behavior)

- สังคมไร้เงินสด (Cashless Society)
- การเปลี่ยนมาใช้ยานยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicles (EV))
- ระบบสร้างความสัมพันธ์และตอบสนองลูกค้าแบบออนไลน์ (Online Customer Relation Management (CRM))
- สื่อสังคมออนไลน์ (Social Media Information)

## โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

บริษัทฯ ได้มีการพิจารณาแล้วว่ามีความจำเป็นในการพัฒนางานด้าน Sustainability Development เพื่อให้มีความยั่งยืนในอนาคต และสามารถพัฒนาองค์กรให้ทันการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ทั้ง 3 ด้านดังกล่าวข้างต้นได้ จึงเห็นควรปรับปรุง วัตถุประสงค์ พันธกิจ ค่านิยมองค์กร และการปรับโครงสร้างองค์กร เพื่อต้องการผลักดันบริษัทฯ เติบโตอย่างยั่งยืน โดยตั้งคณะทำงานชุดต่าง ๆ เพื่อให้ผู้บริหารและพนักงานทุกภาคส่วนร่วมกันพัฒนางานแบบยั่งยืน (Sustainability Development) ประกอบด้วย 3 ส่วนคือ ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Environment, Social, and Governance: ESG) อย่างมีประสิทธิภาพเป็นดังนี้

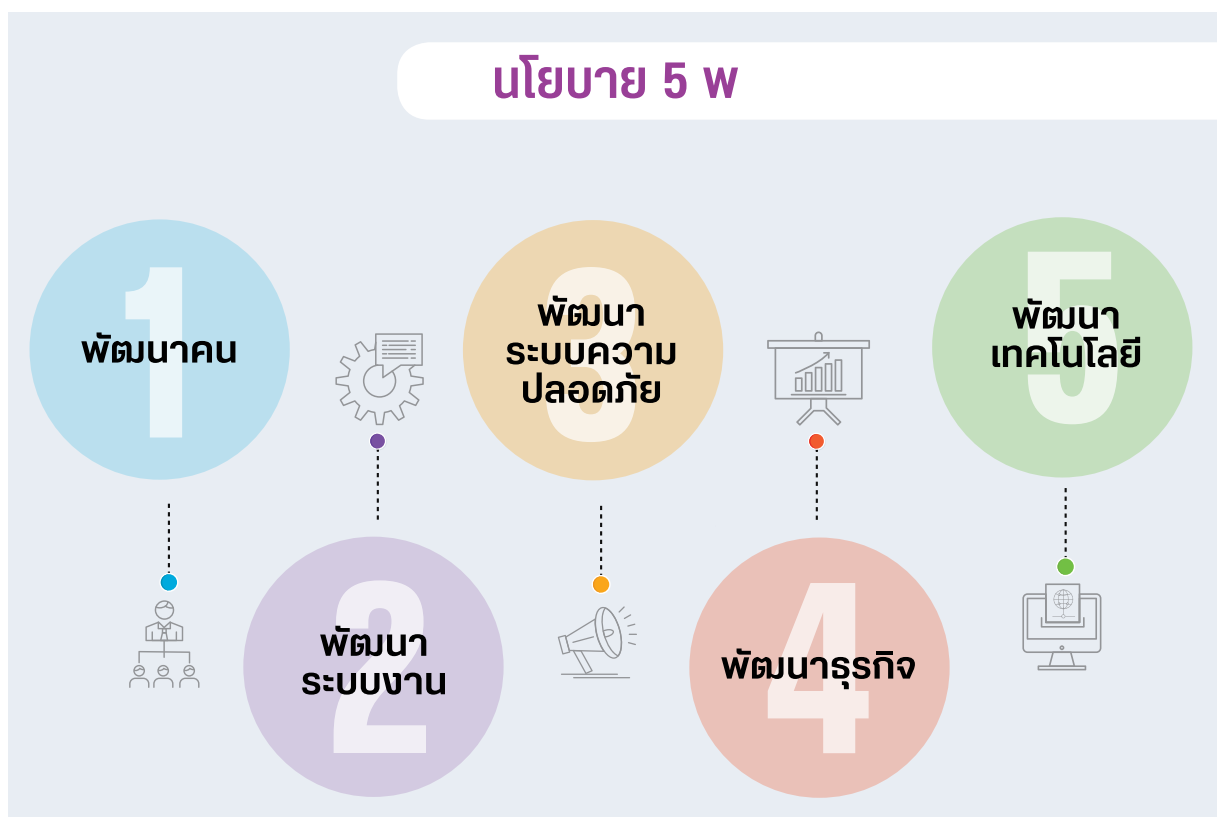
### วิสัยทัศน์

เป็นบริษัทฯ บริหารทางด่วนชั้นนำ ที่เชื่อมต่อระหว่างเครือข่ายถนน และระบบคมนาคมขนส่ง มุ่งให้บริการเป็นเลิศด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยสำหรับการเดินทางด้วยระบบจัดการที่มีประสิทธิภาพ พัฒนาเทคโนโลยี และศึกษาในการลงทุนโครงการใหม่ทั้งกลุ่มธุรกิจทางด่วนหรือทางพิเศษ และการลงทุนในกลุ่มธุรกิจอื่น ๆ โดยยึดมั่นในความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มเพื่อส่งมอบคุณค่าสู่ความยั่งยืน

### พันธกิจ

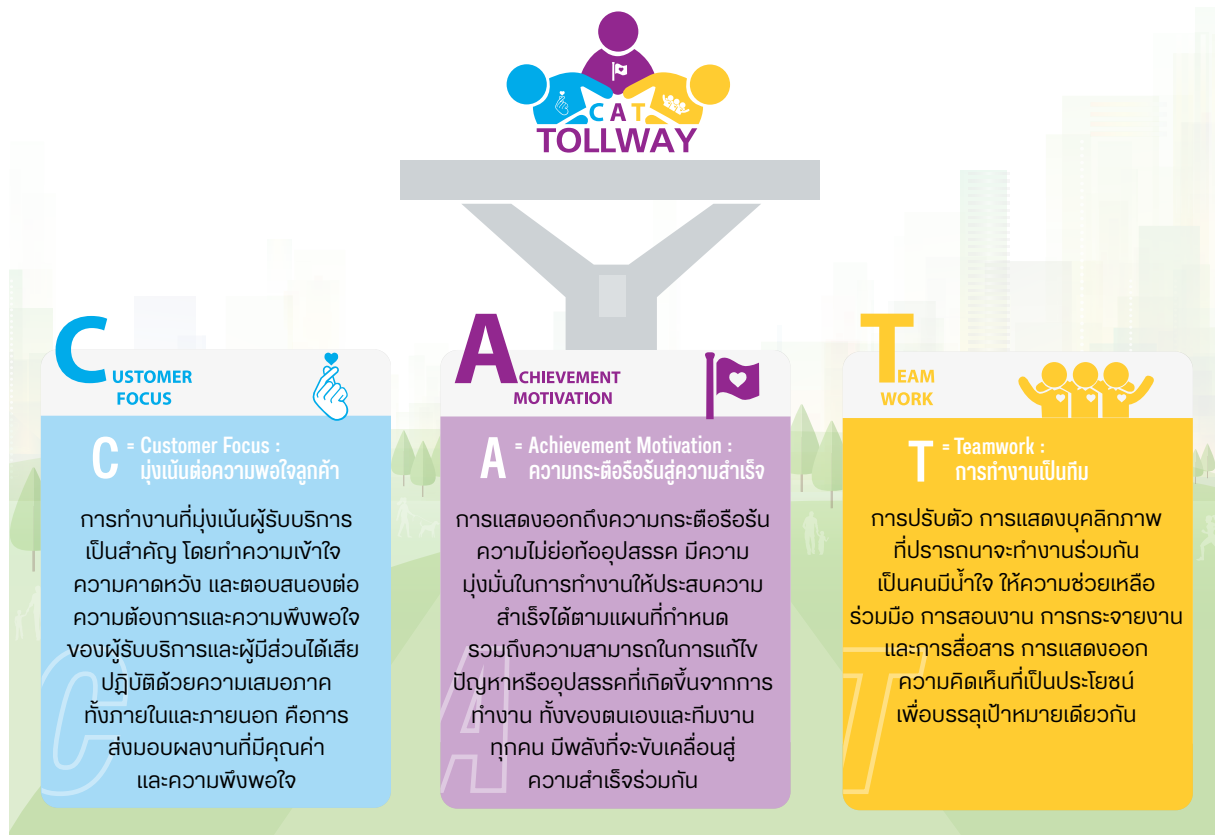
เราจะสร้างศักยภาพของบริษัทฯ ให้เติบโตด้วยแผนการเชื่อมโยงทางยกระดับเข้ากับเครือข่ายระบบคมนาคมขนส่งที่สนองตอบการขยายตัวระหว่างกรุงเทพมหานคร และเขตปริมณฑล รวมถึงการเชื่อมโยงภูมิภาคของประเทศไทยด้วยการจัดการเส้นทางที่อำนวยความสะดวก ประหยัดเวลา และให้ความปลอดภัยสูงสุด ตามมาตรฐานสากล มีการพัฒนาระบบการจัดการ การวิเคราะห์ข้อมูล และระบบเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่อง เพื่อนำมาปรับปรุงประสิทธิภาพ พัฒนาเทคโนโลยี และด้านโครงการใหม่ทั้งกลุ่มธุรกิจทางด่วนหรือทางพิเศษ และการลงทุนในกลุ่มธุรกิจอื่น ๆ พร้อมยึดมั่นในความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม เพื่อส่งมอบคุณค่าสู่ความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และการกำกับดูแลกิจการที่ดี

### นโยบาย 5 W





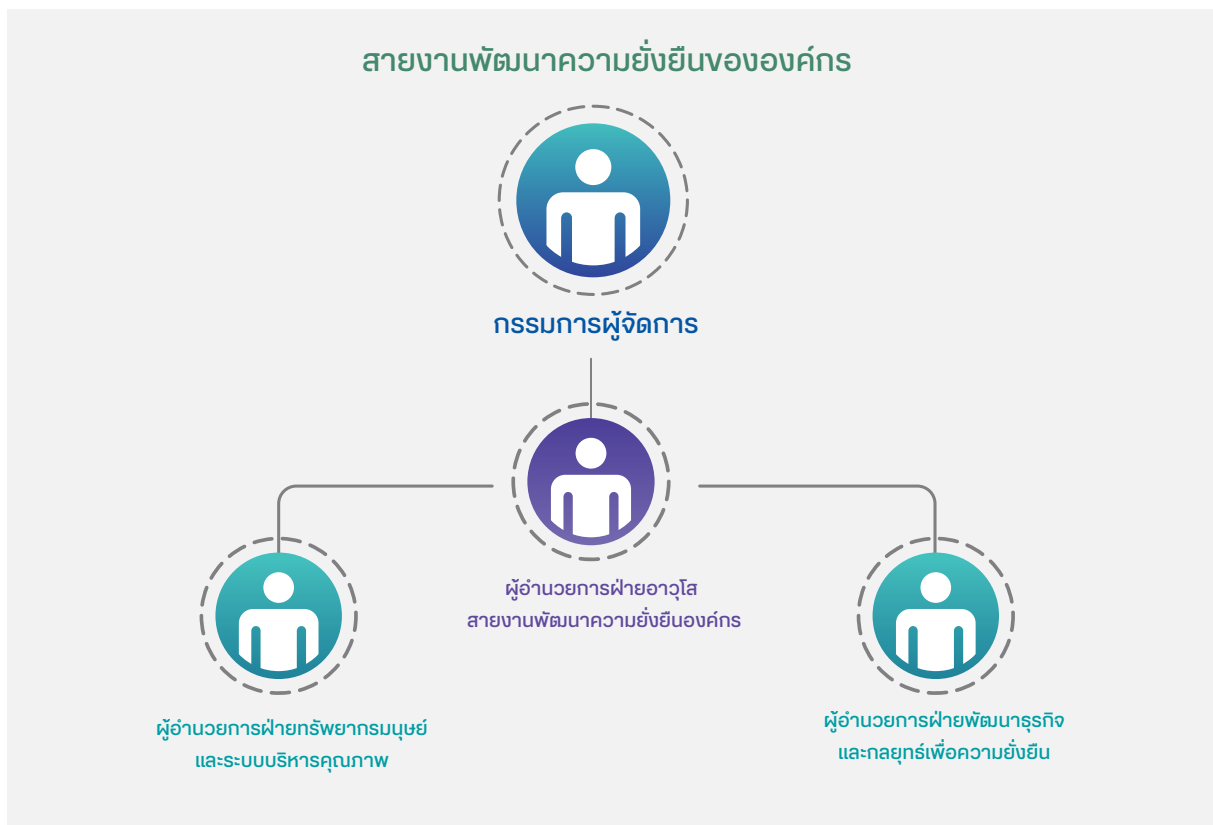
## ค่านิยมองค์กร





## โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

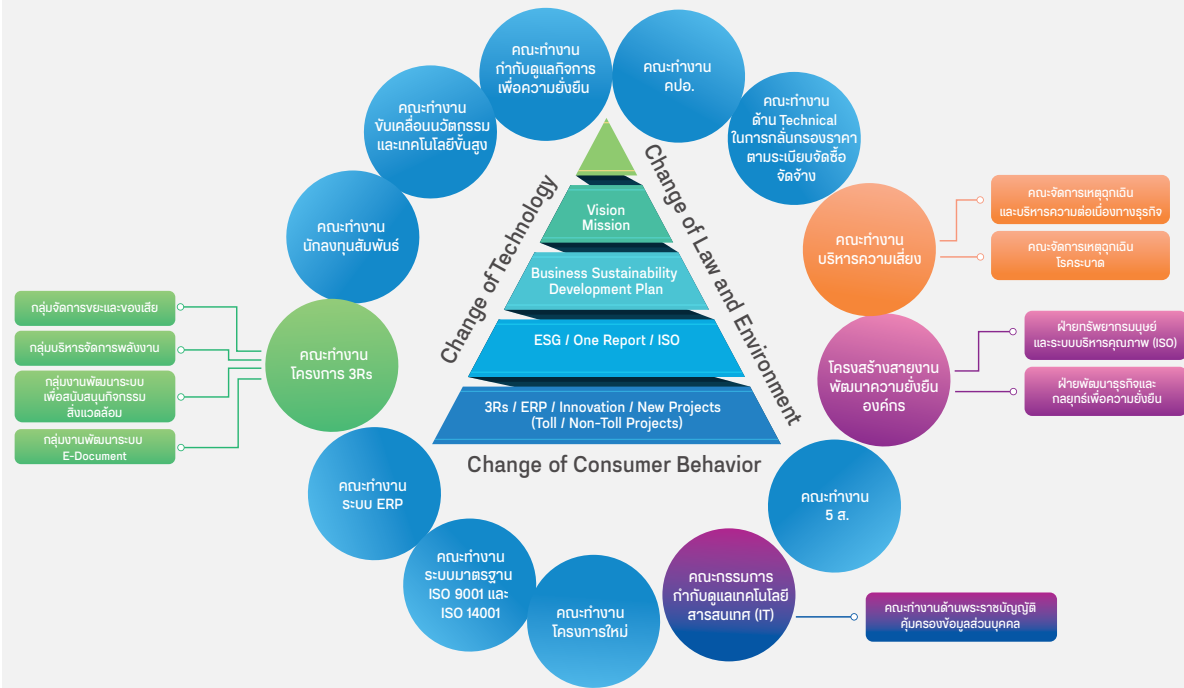
ตามแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืนปี 2565 นั้น ได้มีการปรับปรุงวิสัยทัศน์และพันธกิจขององค์กรให้สอดคล้องกับนโยบายความยั่งยืน ซึ่งภายหลังจากที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทในการประชุมครั้งที่ 10/2564 เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2564 ฝ่ายบริหารได้มีการวางแผนงานและจัดกลุ่มคณะทำงานที่จะขับเคลื่อนและส่งเสริมคุณค่าสู่ความยั่งยืนทั้ง 3 มิติ โดยมีโครงสร้างคณะทำงานกลุ่มหลักและกลุ่มย่อย เป็นการทำงานร่วมกันของฝ่ายต่าง ๆ นอกเหนือจากการทำงานที่เป็นงานประจำที่ดำเนินงานโดยโครงสร้างองค์กรเดิมที่มีอยู่แล้ว นอกจากนั้นกรรมการผู้จัดการยังได้มีการอนุมัติปรับปรุงโครงสร้างองค์กร ภายในสายงานสำนักกรรมการผู้จัดการให้รองรับกับการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วด้านต่าง ๆ สอดคล้องกับวิสัยทัศน์และแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน โดยการปรับปรุงโครงสร้างภายในสำนักกรรมการผู้จัดการ จากตำแหน่งงานและบุคลากรที่มีอยู่ในโครงสร้างเดิม รวมกันเป็นสายงานพัฒนาความยั่งยืนองค์กร ซึ่งประกอบไปด้วย ฝ่ายทรัพยากรมนุษย์และระบบบริหารคุณภาพ (ชื่อเดิมฝ่ายทรัพยากรมนุษย์ และสื่อสารองค์กร) ทำหน้าที่ขับเคลื่อนด้านการพัฒนาบุคลากรและมอบหมายให้ทำหน้าที่คงรักษาไว้ซึ่งระบบมาตรฐานคุณภาพและสิ่งแวดล้อม (ISO 9001:2015 และ ISO 14001:2015) ที่มีแผนการได้รับการรับรองในไตรมาสที่ 1 ปี 2565 และฝ่ายพัฒนารัฐกิจและกลยุทธ์เพื่อความยั่งยืน (ชื่อเดิมเป็นส่วนพัฒนารัฐกิจและกลยุทธ์) เพื่อวางแผนพัฒนารัฐกิจเพื่อความยั่งยืน รวมกันเป็นสายงานใหม่ภายใต้สำนักกรรมการผู้จัดการ ซึ่งเป็นการกำหนดบทบาทและหน้าที่ให้ชัดเจนมากขึ้นในการขับเคลื่อนด้านความยั่งยืน



สำหรับคณะทำงานชุดหลักและชุดย่อยต่าง ๆ ประกอบไปด้วยสมาชิกมากกว่า 1 ฝ่าย เพื่อร่วมกันทำงาน (Matrix Management) เป็นการรวมกันของบุคลากรหลากหลายหน่วยงานภายในองค์กร เพื่อลดขั้นตอนการประสานงานกับปัญหาให้สั้นลง ทำให้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากขึ้น ส่งเสริมแนวคิด Rethink & Redesign สนับสนุนความยั่งยืนใน 3 มิติ สิ่งแวดล้อม สังคม และกำกับดูแลกิจการ

## กลุ่มงานพัฒนาระบบเพื่อสนับสนุนกิจกรรมสิ่งแวดล้อมและอื่น ๆ

### Rethink & Redesign Matrix Management And Working Team



### เป้าหมายและกลยุทธ์ในการดำเนินงาน

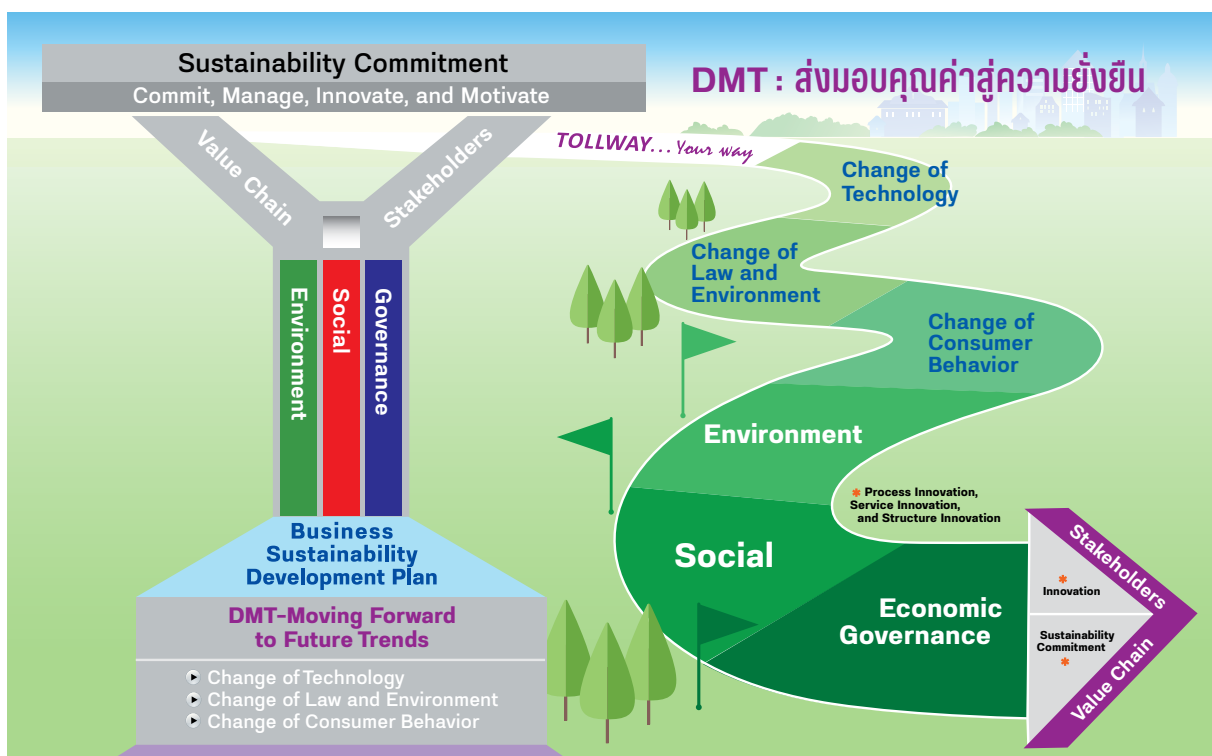
การกำหนดเป้าประสงค์และกลยุทธ์ในการบริหารจัดการ และการจัดทำแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน ประจำปี 2564-2565 นั้น ได้ตระหนักถึงผลกระทบของการระบาดของโรค COVID-19 ที่ปัจจุบันได้ส่งผลกระทบต่อปริมาณจรรยาและรายได้ของบริษัทย ลดต่ำกว่าคาดการณ์ เนื่องจากปัจจัยหลายด้าน เช่น การหยุดให้บริการของสายการบิน และพฤติกรรมการเดินทางของคนที่ยังเปลี่ยนแปลงไป และคาดการณ์จากนักวิเคราะห์เศรษฐกิจและสังคมต่าง ๆ ที่คาดการณ์ว่ายังมีความไม่แน่นอน จึงเป็นที่มาให้ฝ่ายบริหารประเมินว่าผลกระทบเหล่านี้จะส่งผลในระยะ 2-3 ปี จึงได้กำหนดนโยบายต่อเนื่อง "เพื่อเป็นการดำเนินการที่ต่อเนื่องและตระหนักในการสร้างภูมิคุ้มกันทางการเงินที่มั่นคงและให้ยั่งยืน" ตามที่คณะกรรมการบริษัทได้มอบหมายนโยบายไว้ตั้งแต่เริ่มพบการระบาดของ COVID-19 ในปี 2563 อย่างไรก็ตามยังคงมีแนวทางในการพัฒนาองค์กรให้มีประสิทธิภาพตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้ทาง และมีความสามารถในการแข่งขันในอนาคตอย่างมั่นคงและยั่งยืนต่อไป

“เพื่อการดำเนินงานที่ต่อเนื่อง  
ตระหนักในการสร้างภูมิคุ้มกันทางการเงินที่มั่นคงและให้ยั่งยืน”

## โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

โดยภายหลังที่บริษัทฯ ได้เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และได้มีการซื้อขายหุ้นเป็นวันแรกหรือ First Trading Day เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯ มุ่งเน้นพื้นฐานและองค์ประกอบของการพัฒนารุทกิจอย่างยั่งยืน ซึ่งต้องมีการกำกับดูแลกิจการที่ดีเป็นรากฐานสำคัญร่วมกับการบริหารจัดการอย่างมีความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสีย รวมถึงการขับเคลื่อนธุรกิจให้เติบโตทางเศรษฐกิจไปพร้อมกับการบูรณาการเรื่องสังคมและสิ่งแวดล้อมเข้าไปในกระบวนการดำเนินงาน เพื่อมุ่งสู่เป้าหมายแห่งการเติบโตอย่างยั่งยืนในระยะยาว และตอบสนองต่อกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม โดยมีเป้าหมายการส่งมอบคุณค่าและความยั่งยืนใน 3 มิติ ฝ่ายบริหารได้มีการประชุมร่วมกันเมื่อวันที่ 9 กันยายน 2564 เพื่อหารือแนวทางการพัฒนารุทกิจอย่างยั่งยืน โดยมีพันธสัญญาการสร้าง ความยั่งยืน และส่งมอบคุณค่าทั้ง 3 มิติแก่ผู้มีส่วนได้เสีย โดยในแผนธุรกิจประจำปี 2565 โครงการและงบประมาณต่างๆ จะต้องมีเป้าหมายและกลยุทธ์เพื่อ "ส่งมอบคุณค่าสู่ความยั่งยืน" ให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ดังนี้

- 1) มิติสิ่งแวดล้อม (Environment) หมายถึง การดำเนินธุรกิจควบคู่ไปกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นประเด็นที่ทั่วโลกกำลังให้ความสำคัญ เพื่อบรรเทาการช่วยลดโลกร้อน และป้องกันการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) เช่น การป้องกันมลพิษ การลดก๊าซเรือนกระจก และการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า
- 2) มิติสังคม (Social) หมายถึง การดำเนินธุรกิจควบคู่ไปกับการให้บริการที่เป็นเลิศ (Service Quality) การอำนวยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย อาชีวอนามัยในการปฏิบัติงาน ความสัมพันธ์กับชุมชนและผู้มีส่วนได้เสีย รวมไปถึงเรื่องสิทธิมนุษยชนและความเท่าเทียม
- 3) การกำกับดูแลกิจการ (Governance) หรือมิติเศรษฐกิจ (Economic) การกำกับดูแลกิจการให้มีผลตอบแทนที่มั่นคง มีความโปร่งใส มีกลไกการตรวจสอบหรือถ่วงดุล ดำเนินการภายใต้กฎ ระเบียบ และข้อบังคับต่าง ๆ อย่างเคร่งครัด และเตรียมพร้อมสำหรับการลงทุนในการขยายธุรกิจ เข้าร่วมประมูลในโครงการ PPP ภาครัฐ รวมไปถึงการสร้างบุคลากรที่มีประสิทธิภาพ



## 1.1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนากิจการสำคัญปี 2564

### มกราคม



#### โครงการขอรับรองระบบมาตรฐาน ISO 9001 และ ISO 14001

บริษัทฯ ได้ดำเนินการเพื่อการขอรับรองระบบมาตรฐาน ISO 9001:2015 มาตรฐานระบบการบริหารคุณภาพ และ ISO 14001:2015 มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม เพื่อสนับสนุนงานพัฒนาองค์กรอย่างยั่งยืน หรือ Sustainability Development โดยมีขอบเขตครอบคลุมการประกอบการและบำรุงรักษาของทางยกระดับอุตราภิมุข ซึ่งขั้นตอนการเตรียมระบบ ISO (System Preparation) ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ จะมีการประกาศให้ทุกหน่วยงานภายในองค์กร ปฏิบัติงานตามคู่มือปฏิบัติงานที่พัฒนาตามระบบมาตรฐาน ISO ในเดือนพฤศจิกายน 2564 และเข้าสู่กระบวนการตรวจรับรองในไตรมาส 1 ปี 2565

First Pacific Metro (FPM) Tollway (Thailand) Limited ("FPM") (มีผู้ถือหุ้นระดับสูงสุด (Ultimate Shareholders) คือกลุ่มของนาย Manuel V. Pangilinan กลุ่มของนาย Anthoni Salim และกลุ่มครอบครัวของนาย Arthur Ty) นายเดวิด จอห์น นิโคล และนายโรดริโก เอ็มมานูเอล ฟรังโก ได้ทำการขายหุ้นของบริษัท เอไอเอฟ โกลโรดส์ โฮลดิ้งส์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นในบริษัทฯ จำนวน 306,643,126 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 29.45 ของทุนจดทะเบียนที่ออกและชำระแล้วของบริษัทฯ ก่อนการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนทั่วไป ให้แก่บริษัท อเดมาส จำกัด นายสมบัติ พาณิชชัชวาล กลุ่มครอบครัววชิรพงศ์ นายภาวีส จังทรพิชัยไพศาล นายอรรณพ ลัมประเสริฐ และนางวลัยพร สมภักดี (รวมเรียกว่า "กลุ่มผู้ถือหุ้นใหม่") แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2564 โดยนายเดวิด จอห์น นิโคล และนายพิศิษฐ์ ดัชนีภรณ์ กรรมการผู้แทนบริษัท เอไอเอฟ โกลโรดส์ โฮลดิ้งส์ (ประเทศไทย) ลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2564 และผู้ถือหุ้นกลุ่มใหม่ได้เสนอชื่อบุคคลเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท แทนตำแหน่งที่ว่างอยู่จำนวน 2 ท่าน ได้แก่ ม.ล.ระวีสุทธิ์ วิสุทธิ์ (ตัวแทนบริษัท อเดมาส จำกัด ซึ่งภายหลังได้อิโบนหุ้นบริษัทฯ ให้กับ Golden Horse Limited) และนายพรคง ปัญญางาม (ตัวแทนกลุ่มครอบครัววชิรพงศ์) และที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 3/2564 วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2564 มีมติแต่งตั้งกรรมการทั้ง 2 ท่าน ดังกล่าว อย่างไรก็ตามการเปลี่ยนแปลงผู้ถือหุ้นในบริษัทฯ ในครั้งนี้ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อภาระการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากการบริหารงานยังคงเป็นผู้บริหารงานชุดเดิม ส่วนกรรมการบริษัทส่วนใหญ่ยังคงเหมือนเดิม โดยมีกรรมการผู้แทนกลุ่มผู้ถือหุ้นใหม่เข้ามาดำรงตำแหน่งแทนกรรมการผู้แทนบริษัท เอไอเอฟ โกลโรดส์ โฮลดิ้งส์ (ประเทศไทย) จำกัด เพียง 2 ราย

### กุมภาพันธ์



### กุมภาพันธ์



วันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2564 บริษัท เอไอเอฟ โกลโรดส์ โฮลดิ้งส์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นในบริษัทฯ จำนวน 306,643,126 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 29.45 ของทุนจดทะเบียนที่ออกและชำระแล้วของบริษัทฯ ก่อนการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนทั่วไป ได้จดทะเบียนเลิกบริษัท และโอนหุ้นของบริษัทฯ ให้ผู้ถือหุ้นของบริษัท เอไอเอฟ โกลโรดส์ โฮลดิ้งส์ (ประเทศไทย) จำกัด ตามสัดส่วนการถือหุ้น คือ บริษัท อเดมาส จำกัด จำนวน 137,643,115 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 13.2 (บริษัท อเดมาส จำกัด ได้โอนหุ้นบริษัทฯ ทั้งหมดให้ Golden Horse Limited ในวันที่ 5 มีนาคม 2564 โดยบริษัททั้ง 2 จ้างต้น

ถือหุ้นโดยนายอัยยวัฒน์ ศรีวัฒนประภา ร้อยละ 100.0) นายสมบัติ พานิชชีวะ จำนวน 100,000,013 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 9.6 กลุ่มครอบครัว วชิรพงศ์ จำนวน 48,557,304 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 4.7 นายภาวิธ จิทรพิชัยไพศาล จำนวน 13,628,469 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 1.3 นายอรรณพ ลิ้มประเสริฐ จำนวน 3,407,112 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 0.3 และนางวลัยพร สมภักดี จำนวน 3,407,113 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 0.3 ของทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วทั้งหมดของบริษัทฯ ก่อนการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนทั่วไป

เมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2564 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 4/2564 มีมติอนุมัติการเปลี่ยนแปลงนโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ เป็นดังนี้

"บริษัทฯ มีนโยบายจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตรา ไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 ของกำไรสุทธิสำหรับปี ภายหลังจากจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมายแล้ว โดยคำนึงถึงกระแสเงินสดจากการประกอบการ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และแผนการลงทุนในอนาคต เชื้อเพลิงและปัจจัยจำกัดตามที่กำหนดไว้ในสัญญากู้ยืมเงินหรือสัญญาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้คณะกรรมการบริษัทอาจจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลให้แก่ผู้ถือหุ้นได้เมื่อเห็นว่าบริษัทฯ มีกำไร และมีกระแสเงินสดเพียงพอที่จะสามารถจ่ายเงินปันผลในเบื้องต้นได้ และเมื่อจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลแล้วให้รายงานให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบในการประชุมคราวต่อไป

คณะกรรมการบริษัทอาจจะพิจารณากบทวนและแก้ไขนโยบายการจ่ายเงินปันผลเป็นครั้งคราว เพื่อให้เป็นไปตามแผนการเติบโตทางธุรกิจของบริษัทฯ ในอนาคต ความต้องการใช้เงินลงทุนและเงินทุนหมุนเวียน รวมถึงปัจจัยด้านอื่น ๆ ที่เห็นสมควร"

โดยนโยบายดังกล่าวข้างต้นให้ถือปฏิบัติหลังจากบริษัทฯ นำหุ้นสามัญเพิ่มทุนเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

### มีนาคม





## เมษายน



เมื่อวันที่ 26-28 เมษายน 2564 บริษัทฯ ได้ออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรก ("IPO") จำนวน 140 ล้านหุ้น

เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2564 บริษัทฯ ได้รับเงินจำนวน 2,240 ล้านบาท จากการเสนอขายหุ้นสามัญออกใหม่แก่ประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรกเป็นจำนวน 140 ล้านหุ้น บริษัทฯ ได้จดทะเบียนการเพิ่มทุนชำระแล้วดังกล่าวกับกระทรวงพาณิชย์แล้วในวันเดียวกัน

เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2564 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2564 มีมติอนุมัติการจัดสรรกำไรเป็นทุนสำรองตามกฎหมายในอัตราร้อยละ 5 ของกำไรสำหรับปี 2563 เป็นจำนวนเงิน 39.57 ล้านบาท และจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2563 ในอัตราหุ้นละ 0.50 บาทของจำนวนหุ้นทั้งหมดที่จดทะเบียนและรับชำระแล้วจำนวน 1,041.23 ล้านหุ้น ซึ่งเป็นการจ่ายปันผลให้กับผู้ถือหุ้นเดิมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 520.62 ล้านบาท บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลดังกล่าวให้กับผู้ถือหุ้นแล้วในเดือนพฤษภาคม 2564

เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2564 บริษัทฯ ร่วมกับ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) ได้ตกลงความร่วมมือศึกษาและพัฒนาโครงการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งรอง (Feeder) เชื่อมโยงเครือข่ายการเดินทางระหว่างชุมชนสู่ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ อาทิ รถไฟฟ้า สนามบิน โดยใช้ระบบ Smart Feeder เป็นระบบรถโดยสารขนาดเล็กตั้งแต่ EV Minibus, EV Full-Size Bus และ Trambus ใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อน (Electric Vehicle: EV) ซึ่งเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม มีเทคโนโลยีที่ทันสมัยทั้งระบบ Smart Card, QR Code, และ EMV (Europay, Mastercard, and Visa) เพื่อรองรับ Cashless Society ในการชำระค่าโดยสาร มีระบบสนับสนุนการสื่อสาร WiFi ระบบดูแลความปลอดภัยให้ประชาชนด้วยกล้อง CCTV ในรถโดยสาร มี Mobile Application และจัดทำป้ายรถโดยสาร Smart Bus Stop มีการศึกษาการนำพลังงานไฟฟ้าแสงอาทิตย์มาเป็นแหล่งพลังงานไฟฟ้าที่ป้ายรถโดยสาร เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในเดินทาง มีประสิทธิภาพและรักษาสีสิ่งแวดล้อม และให้สอดคล้องกับนโยบายและแผนการดำเนินการที่ชัดเจนจากภาครัฐ โดยเริ่มจากการศึกษาพัฒนาระบบฟีดเดอร์โครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ที่ภาครัฐมีกำหนดการเปิดให้บริการในเดือนสิงหาคม 2564 และแนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งสาธารณะ (Feeder System) เพื่อการเชื่อมต่อโครงการรถไฟฟ้า และการศึกษาคาดการณ์ปริมาณจราจร และผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านการเงินเบื้องต้นของโครงการ Feeder System เชื่อมต่อโครงการรถไฟฟ้า

### พฤษภาคม



บริษัทฯ ได้เสนอขายหุ้นสามัญที่จัดสรรไว้เพื่อเสนอขายให้ประชาชนเป็นการทั่วไปเป็นครั้งแรกจำนวน 140 ล้านหุ้น โดยเสนอขายในราคาหุ้นละ 16 บาท มูลค่าที่ตราไว้ 5.2 บาทต่อหุ้น และส่วนเกินมูลค่าหุ้น 10.8 บาทต่อหุ้น บริษัทฯ ได้รับเงินจากการขายหุ้นสามัญที่ออกใหม่เป็นจำนวนเงินรวม 2,240 ล้านบาท ก่อนหักค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการเสนอขายหุ้นใหม่ต่อประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรก โดยหุ้นสามัญของบริษัทฯ เริ่มการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ฯ เป็นวันแรก (First Trading Day) ในวันที่ 7 พฤษภาคม 2564

เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯ ได้จ่ายชำระคืนเงินต้นพร้อมดอกเบี้ย สำหรับหนี้สินระยะยาวและระยะสั้นตามสัญญาทางการเงินให้กับสถาบันการเงินในประเทศเป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น 1,686.36 ล้านบาท จากกระแสเงินสดจากการนำหุ้นสามัญเพิ่มทุนเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยสำเร็จ ส่งผลให้อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (เท่า) ปรับลดลงจาก 0.40 เป็น 0.10 ทั้งนี้บริษัทฯ ได้เปิดเผยสารสนเทศการจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2564

เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2564 บริษัทฯ ลงนามในสัญญาและเริ่มดำเนินการในโครงการพัฒนาระบบงาน ERP เพื่อศึกษาการพัฒนาระบบงาน (System Improvement) เพื่อปรับปรุงระบบงานเพิ่มประสิทธิภาพ ลดขั้นตอนการทำงาน และรองรับแผนงานในอนาคต โดยการศึกษาและวิเคราะห์กระบวนการทำงาน ซึ่งได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2564

การเปลี่ยนทดแทนตู้โทรศัพท์ฉุกเฉิน Emergency Telephone เป็นระบบ GSM ที่ใช้ระบบพลังงานแสงอาทิตย์ จำนวน 99 ตู้ ดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน 2564 ไม่ต้องเดินสายสื่อสาร ไม่ต้องเดินสายไฟฟ้า ใช้ระบบการสื่อสารไร้สายและผลิตพลังงานจากแผงโซลาร์เซลล์ (Solar Cell)

### มิถุนายน



## สิงหาคม



ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 8/2564 เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2564 มีมติอนุมัติ จัดสรรกำไรเป็นทุนสำรองตามกฎหมายในอัตราร้อยละ 5 ของกำไรสำหรับปี 2564 เป็นจำนวนเงิน 10.31 ล้านบาท และจัดสรรกำไรเป็นเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับ ผลการดำเนินงานงวด 6 เดือนแรกของปี 2564 ในอัตราหุ้นละ 0.07 บาทของจำนวน หุ้นทั้งหมดที่จดทะเบียนและรับชำระแล้วจำนวน 1,181.23 ล้านหุ้น เป็นยอดเงินปันผล รวมจำนวน 82.68 ล้านบาท ซึ่งจะครบกำหนดในวันที่ 9 กันยายน 2564

การพัฒนาองค์กรสู่ความยั่งยืน (Sustainability Development) ภายหลังบริษัทฯ ได้เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และได้มีการซื้อ-ขายหุ้นเป็น วันแรกหรือ First Trading Day เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯ ได้มีการ วางแผนดำเนินธุรกิจเพื่อปรับตัว และพัฒนาองค์กรรองรับความเสี่ยงและโอกาส ที่เกิดขึ้นในอนาคต เพื่อให้สามารถเติบโตได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน โดยได้มุ่งเน้น ดำเนินการวางแผนธุรกิจอย่างยั่งยืนเพื่อสนับสนุนกิจกรรมครอบคลุมทั้งมิติ เศรษฐกิจ (Economic) มิติสิ่งแวดล้อม (Environment) มิติสังคม (Social) และการ กำกับดูแลกิจการ (Governance) หรือ ESG ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการตั้งแต่ วางรากฐานความยั่งยืน ต่อด้วยการขับเคลื่อนธุรกิจยั่งยืน และปรับปรุงนโยบาย การกำกับดูแลกิจการ (Corporate Governance (CG) Policy) และประกาศใช้ นโยบายการกำกับดูแลกิจการ ฉบับทบทวนและปรับปรุง เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2564 โดยมีนโยบายที่สำคัญเพิ่มเติมจากปี 2563 ดังนี้

1. นโยบายการรักษาความลับ การเก็บรักษาข้อมูล
2. การเคารพสิทธิมนุษยชน
3. นโยบายและแนวการปฏิบัติการไม่ละเมิดทรัพย์สินทางปัญญา
4. นโยบายและแนวการปฏิบัติการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ
5. นโยบายด้านสิ่งแวดล้อม

นอกจากนี้ได้ปรับรูปแบบคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการ (CG Working Team) เป็นคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการเพื่อความยั่งยืน (E/S/CG Working Team) เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2564 เพื่อขับเคลื่อนงานด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล

เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2564 โครงการระบบควบคุมการจราจร (Traffic Control) และระบบเฝ้าระวัง (Surveillance System) บนทางยกระดับอุตราภิมุข หรือโครงการ Smart Project ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ มีการใช้งานอย่างเต็มระบบ และอยู่ระหว่าง การพัฒนาระบบตรวจจับอุบัติเหตุการณแบบอัตโนมัติ (Automatic Incident Detection) ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นด้วย

### กันยายน



โครงการพัฒนาระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (ระบบ M-Flow) เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2563 บริษัทฯ ลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) เพื่อศึกษาและพัฒนาระบบเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติ "แบบไม่มีไม้กั้น (ระบบ M-Flow)" ในรูปแบบและมาตรฐานเดียวกัน (Single Platform System) ร่วมกันระหว่าง 5 หน่วยงานคือ จบ.ทล. กทพ. และเอกชนผู้รับสัมปทาน คือ บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BEM) และ บมจ.ทางยกระดับดอนเมือง

บริษัทฯ ได้ศึกษาและออกแบบระบบ Multi Lane Free Flow (MLFF) เพื่อให้บูรณาการทั้งด้านงานระบบ งานบริหารจัดการ การตรวจสอบการละเมิด และติดตามกวดถามค่าผ่านทาง รวมถึงประเด็นด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สามารถศึกษาและพัฒนาระบบ MLFF แบบคู่ขนานกับนโยบายกระทรวงคมนาคม และพร้อมในการพัฒนาและติดตั้งระบบเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติของบริษัทฯ ต่อไป

โดยตามแผนดำเนินงานตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน - ธันวาคม 2564 บริษัทฯ ได้เริ่มปรับปรุงกายภาพของด่านดินแดงเพื่อทดสอบและติดตั้งระบบการตรวจจับยานพาหนะแบบอัตโนมัติ โดยจะมีการทดสอบการเชื่อมต่อข้อมูลกับระบบ Single Platform ของกรมทางหลวงในช่วงต้นปี 2565 รวมทั้งปรับปรุงระบบ Network เพื่อรองรับระบบ MLFF บนทางยกระดับอุตราภิมุขทั้ง 9 ด่าน ในปี 2565 และพร้อมติดตั้งระบบ MLFF ในปี 2566

โครงการปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง Manual Toll Collection System (MTC) และการพัฒนาระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง Electronic Toll Collection System (ETC) ในปี 2564 แบ่งเป็น MTC จำนวน 29 ช่องทาง ETC จำนวน 13 ช่องทาง และระบบ MTC/ETC จำนวน 19 ช่องทาง รวมทั้งหมด 61 ช่องทาง ได้ติดตั้งแล้วเสร็จ เปิดใช้งานเป็นระบบ MTC จำนวน 41 ช่องทาง โดยระบบ ETC ได้ติดตั้งแล้ว แต่เปิดใช้งานเป็นระบบ MTC เนื่องจากอยู่ระหว่างการพัฒนาซอฟต์แวร์เพื่อเรียกใช้ข้อมูลลูกค้าที่ลงทะเบียนไว้กับกรมทางหลวงและการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเพื่อนำมาใช้ในกระบวนการออกใบกำกับภาษี และการทดสอบการทำงานของระบบที่ช่องทาง ซึ่งคาดว่าจะใช้งานได้เต็มระบบภายในไตรมาส 1 ปี 2565

### พฤศจิกายน





## ธันวาคม



เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ ได้พัฒนาระบบ Intranet ซึ่งดำเนินการโดยพนักงานบริษัทฯ เป็นที่เรียบร้อยแล้วและเปิดให้ใช้ โดยเป็นระบบที่มีไว้เพื่อวัตถุประสงค์สำหรับการสื่อสารข้อมูลให้กับพนักงานและผู้บริหารภายในองค์กร และเปิดพื้นที่สำหรับการส่งคำถามที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงาน หรือสวัสดิการด้านต่าง ๆ ไปยังฝ่ายที่มีหน้าที่รับผิดชอบรวมถึงการเผยแพร่มาตรฐาน คู่มือ หรือแนวปฏิบัติต่าง ๆ ของระบบมาตรฐาน ISO9001 และ ISO14001

เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2564 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท มีมติอนุมัติกฎบัตรคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชด้อยอดฉบับทบทวนและปรับปรุง ประจำปี 2564 ซึ่งได้มีการพิจารณาทบทวน/ปรับปรุงกฎบัตรในทิศทาง/แผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืนในด้านสิ่งแวดล้อม (Environment: E) สังคม (Social: S) และการกำกับดูแลกิจการ (Governance: G) หรือเรียกโดยรวมว่า "ESG" ของบริษัทฯ ในกฎบัตรของคณะกรรมการชด้อยอดต่าง ๆ รวมทั้งกฎบัตรของคณะกรรมการบริษัท ให้สอดคล้องกับนโยบายการกำกับดูแลกิจการ (Corporate Governance Policy)

เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2564 ได้ประกาศปรับโครงสร้างองค์กร ในส่วนของสำนักกรรมการผู้จัดการ โดยได้เพิ่มสายงานพัฒนาความยั่งยืนองค์กร (Sustainability Development) เพื่อต้องการส่งมอบคุณค่า (Value Chain) เพื่อความยั่งยืนให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจทั้งภายในและภายนอกแบบยั่งยืนอย่างเต็มรูปแบบ โดยคำนึงการดำเนินงานอย่างรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตลอดห่วงโซ่มูลค่า

เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2564 ได้แต่งตั้งคณะทำงานขับเคลื่อนนวัตกรรมและเทคโนโลยีขั้นสูง (Innovation and Deep Tech Working Team) เพื่อรองรับความเปลี่ยนแปลงที่มีทั้งวิกฤตและโอกาสในอนาคต เช่น การเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยี กฎหมาย และพฤติกรรมของผู้บริโภค ที่ต้องติดตามและพัฒนาให้ทันต่อความเปลี่ยนแปลง และเพื่อสร้างโอกาสในการขยายธุรกิจไปยังกลุ่มธุรกิจอื่น ๆ เพิ่มแหล่งรายได้จากธุรกิจอื่น ๆ และเพื่อให้บรรลุเป้าหมายความยั่งยืนที่สำคัญของแผนธุรกิจของบริษัทฯ ด้านนวัตกรรม

เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2564 ได้แต่งตั้งคณะทำงานชด้อยอดโครงการ 3Rs ด้านการบริหารจัดการขยะและของเสีย "Green and Waste Management" ซึ่งเป็นคณะทำงานเพื่อดำเนินงานและจัดการด้านสิ่งแวดล้อม การจัดการขยะ การจัดทำ Green Office และคณะทำงานชด้อยอดบริหารจัดการพลังงาน Energy Team เพื่อขับเคลื่อนโครงการ 3Rs ด้านพลังงาน เช่น สนับสนุนรถ EV และการใช้พลังงานทางเลือก พลังงานทดแทน เช่น พลังงานแสงอาทิตย์ ส่งเสริมความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม

การพัฒนาระบบชำระค่าผ่านทางด้วยบัตร EMV เพื่อทดแทนการชำระด้วย Smart Purse และการพัฒนาการชำระด้วย QR Payment โดยลงนามใน MOU ร่วมกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (KTb) เพื่อศึกษาทดสอบไปพร้อม ๆ กับการปรับปรุงระบบ EMT/MTC ของบริษัทฯ และได้พัฒนาเพื่อรองรับการชำระค่าผ่านทางด้วย QR Code เพื่อตอบสนองพฤติกรรมของผู้บริโภคที่เข้าสู่สังคมไร้เงินสด Cashless Society เพิ่มมากขึ้นจากปัจจัยเร่งจากสถานการณ์ COVID-19 ปัจจุบันอยู่ระหว่างทดสอบอุปกรณ์รับชำระค่าผ่านทางในระบบเก็บเงินค่าผ่าน ซึ่งคาดว่าจะให้บริการได้ในไตรมาสที่ 1 ปี 2565

### 1.1.3 วัตถุประสงค์ของการใช้เงินระดมทุน

บริษัทฯ ได้เสนอขายหุ้นสามัญที่จัดสรรไว้เพื่อเสนอขายให้ประชาชนเป็นการทั่วไปเป็นครั้งแรก เมื่อวันที่ 26-28 เมษายน 2564 จำนวน 140 ล้านหุ้น ในราคาหุ้นละ 16 บาท (มูลค่าที่ตราไว้ 5.2 บาทต่อหุ้น และส่วนเกินมูลค่าหุ้น 10.8 บาทต่อหุ้น) บริษัทฯ ได้รับเงินจากการขายหุ้นสามัญที่ออกใหม่เป็นจำนวนเงินรวม 2,240 ล้านบาท ก่อนหักค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการเสนอขายหุ้นใหม่ต่อประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรก โดยหุ้นของบริษัทฯ เริ่มการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ฯ ในวันที่ 7 พฤษภาคม 2564

ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการเสนอขายหุ้นสามัญที่จัดสรรไว้เพื่อเสนอขายให้ประชาชนเป็นการทั่วไปเป็นครั้งแรกจำนวน 63.48 ล้านบาท แสดงหักจากส่วนเกินมูลค่าหุ้นที่ได้รับจากการเสนอขายหุ้นใหม่แก่ผู้ลงทุน ทำให้ส่วนเกินมูลค่าหุ้นมีจำนวนคงเหลือสุทธิเป็นจำนวน 1,448.52 ล้านบาท

บริษัทฯ นำเงินที่ได้จากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนทั่วไปครั้งแรก (IPO) หลังหักค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเสนอขายหลักทรัพย์จำนวน 2,188.54 ล้านบาทไปใช้ตามวัตถุประสงค์ที่ระบุในแบบรายการข้อมูลการเสนอขายหลักทรัพย์ โดยรายละเอียดการใช้เงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ดังต่อไปนี้

การใช้เงิน	จำนวนเงินที่ใช้โดยประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาที่ใช้เงินโดยประมาณ	รายละเอียด / ความคืบหน้าของการใช้เงิน/ เหตุผลและมาตรการดำเนินการกรณีใช้เงินไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์
1. ชำระคืนภาระหนี้สินระยะยาวจากสถาบันการเงิน (เงินกู้เพื่อใช้ชำระคืนหุ้นกู้ของบริษัทฯ)	1,355.59	10 พฤษภาคม 2564	ชำระคืนเงินกู้ระยะยาว <ul style="list-style-type: none"> <li>ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ("BBL") อายุ 2 ปี ซึ่งมีอัตราดอกเบี้ยที่ร้อยละ 2.87 และครบกำหนดในเดือนธันวาคม 2565</li> <li>แลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) ("LH BANK") อายุ 2 ปี ซึ่งมีอัตราดอกเบี้ยที่ร้อยละ 2.75 และครบกำหนดในเดือนพฤศจิกายน 2565</li> </ul>
2. ชำระคืนภาระหนี้สินระยะสั้นจากสถาบันการเงิน (เงินกู้ที่ใช้ในการจ่ายเงินปันผลในปี 2561)	330.77	10 พฤษภาคม 2564	ชำระคืนเงินกู้ระยะสั้น <ul style="list-style-type: none"> <li>ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) ("KBANK") <ol style="list-style-type: none"> <li>สัญญาหลัก : อายุ 1 ปี 6 เดือน ครบกำหนดในเดือนพฤษภาคม 2564</li> <li>ประเภทตั๋วสัญญาใช้เงิน อายุ 2 เดือน ซึ่งมีอัตราดอกเบี้ยที่ร้อยละ 2.08 ครบกำหนดในเดือนพฤษภาคม 2564</li> </ol> </li> <li>ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) ("BAY") <ol style="list-style-type: none"> <li>สัญญาหลัก : อายุ 1 ปี 6 เดือน ครบกำหนดในเดือนมิถุนายน 2564</li> <li>ประเภทตั๋วสัญญาใช้เงิน อายุ 3 เดือน ซึ่งมีอัตราดอกเบี้ยที่ร้อยละ 2.40 ครบกำหนดในเดือนมิถุนายน 2564</li> </ol> </li> </ul>

การใช้เงิน	จำนวนเงินที่ใช้ โดยประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลา ที่ใช้เงิน โดยประมาณ	รายละเอียด / ความคืบหน้าของการใช้เงิน/ เหตุผลและมาตรการดำเนินการกรณีใช้เงิน ไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์
			<ul style="list-style-type: none"> <li>ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) ("SCB")               <ol style="list-style-type: none"> <li>สัญญาหลัก: อายุ 1 ปี 9 เดือน ครบกำหนดในเดือนกันยายน 2564</li> <li>ประเภทตั๋วสัญญาใช้เงิน อายุ 3 เดือน ซึ่งมีอัตราดอกเบี้ยที่ร้อยละ 2.08 ครบกำหนดในเดือนมิถุนายน 2564</li> </ol> </li> </ul>
3. ใช้เป็นเงินกู้ยืม หมุนเวียนเพื่อ การดำเนินงาน	502.18	ภายในปี 2564-2565	ได้ใช้ไปเป็นเงินกู้ยืมหมุนเวียนตามวัตถุประสงค์

#### 1.1.4 ข้อผูกพันที่บริษัทฯ ให้ค้ำประกันไว้ในแบบแสดงรายการข้อมูลการเสนอขายหลักทรัพย์ และ/หรือเงื่อนไขการอนุญาตของสำนักงาน (ถ้ามี)

- ไม่มี-

#### 1.1.5 ข้อมูลทั่วไปของบริษัทฯ

ชื่อบริษัท	บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)
ชื่อย่อหลักทรัพย์	DMT
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	40/40 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210
ประเภทธุรกิจ	ประกอบการและบำรุงรักษาทางหลวงสัมปทาน
เลขทะเบียนบริษัท	0107537001129
โทรศัพท์	(662) 792 6500
โทรสาร	(662) 552 8065
Tollway Call Center	1233
เว็บไซต์	www.tollway.co.th
ทุนจดทะเบียน	6,142,410,560 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญ จำนวน 1,181,232,800 หุ้น
ทุนชำระแล้ว	6,142,410,560 บาท
มูลค่าที่ตราไว้ต่อหุ้น	5.20 บาท

### 1.2 ลักษณะการประกอบธุรกิจ

#### 1.2.1 โครงสร้างรายได้

โครงสร้างรายได้ของบริษัทฯ ตามงบการเงิน มีรายละเอียด ดังนี้

ประเภทรายได้	งบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่					
	31 ธันวาคม 2562		31 ธันวาคม 2563		31 ธันวาคม 2564	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้ค่าผ่านทาง	2,816.2	98.5	2,046.9	99.2	1,202.4	99.2
รายได้จากการลงทุน	30.3	1.1	12.5	0.6	6.9	0.6
รายได้อื่น <sup>1</sup>	12.9	0.4	3.8	0.2	3.1	0.2
<b>รายได้รวม</b>	<b>2,859.4</b>	<b>100.0</b>	<b>2,063.2</b>	<b>100.0</b>	<b>1,212.4</b>	<b>100.0</b>

<sup>1</sup> รายได้อื่นของบริษัทฯ ประกอบด้วย กำไรจากการขายทรัพย์สินยานพาหนะ เครื่องตกแต่ง ติดตั้ง เครื่องใช้สำนักงาน และอุปกรณ์ดำเนินงาน รายได้จากการขายซากวัสดุ และเงินรับคืนค่าสินไหมทดแทนจากอุบัติเหตุบนทาง ทั้งนี้ในปี 2562 รายได้อื่นที่มากกว่าปกติเกิดจากรายได้ค่าที่ปรึกษา รายได้จากการแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการ (Barter Trade) สำหรับค่าบริการสื่อโฆษณาบนด่านของทางยกระดับดอนเมือง (โดยบริษัทฯ ให้พื้นที่โฆษณาเพื่อแลกเปลี่ยนกับของรางวัลสำหรับกิจกรรม Tollway Lucky Way) การรับเงินค่าปรับงานโครงการปรับปรุงด่านกรณีที่เคยกำหนดเวลาในสัญญา เงินรับคืนค่าใช้จ่ายทางการตลาดในการใช้ Smart Purse ซึ่งถูกยกเลิกในเดือนมีนาคม 2562 และรายได้จากการรับเงินค่าซื้อของประทวดราคาจากผู้เข้าร่วมประมูลงานโครงการปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง Manual Toll Collection System "MTC"

#### 1.2.2 ข้อมูลเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์

##### (1) ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

##### (1.1) ที่ตั้ง และแนวเส้นทางการให้บริการ

ทางยกระดับดอนเมืองเป็นทางหลวงสัมปทานที่มีการเก็บค่าผ่านทาง เพื่อให้บริการด้านคมนาคมขนส่งยานพาหนะที่เดินทางเข้า-ออกระหว่างกรุงเทพมหานคร และเขตปริมณฑลในบริเวณทิศเหนือ และเป็นเส้นทางหลักที่มุ่งสู่ภาคกลางตอนบน ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ บริษัทฯ ได้รับสิทธิให้บริการจัดการทางยกระดับดอนเมืองความยาวประมาณ 21 กิโลเมตร โดยให้บริการและอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้ทางอย่างครบวงจร ได้แก่ การจัดเก็บค่าผ่านทาง การอำนวยความสะดวกในการจราจร การกู้ภัย และการซ่อมบำรุงรักษาทางยกระดับ นอกจากความสะดวก รวดเร็ว และความปลอดภัยที่ผู้ใช้ทางจะได้รับเมื่อใช้บริการทางยกระดับดอนเมืองแล้ว บริษัทฯ ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่จัดการจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกกับผู้ใช้ทางโดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน รวมถึงเจ้าหน้าที่กู้ภัยที่มีความชำนาญเฉพาะทางเพื่อคอยช่วยเหลือผู้ใช้ทางเมื่อประสบอุบัติเหตุหรือแม้แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นกับยานพาหนะ โดยเจ้าหน้าที่จะเข้าช่วยเหลือผู้ใช้ทางในทันทีโดยไม่มีค่าใช้จ่ายใด ๆ ทั้งนี้รายละเอียดของโครงการ ประกอบไปด้วย ที่ตั้ง และแนวเส้นทางการให้บริการ ตำแหน่งการขึ้นลง และเข้าออก อัตราค่าผ่านทาง รูปตัดถนนโครงการ และรูปแบบโครงสร้างทางยกระดับ

ทางยกระดับดอนเมืองเป็นทางยกระดับคอนกรีตเสริมเหล็ก ขนาด 6-8 ช่องจราจร ที่ก่อสร้างบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต เริ่มต้นที่ดินแดง และสิ้นสุดที่อนุสรณ์สถานฯ ระยะทางรวมประมาณ 21



กิโลเมตร (กม. 5+700 ถึง กม. 26+700) โดยมีความสูงจากถนนวิภาวดีรังสิตประมาณ 15 เมตร และมีเสาดมบ่อเป็นรูปทรงตัววาย (Y) การก่อสร้างเป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง และควบคุมด้วยวิศวกรผู้มีความชำนาญ โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

- **ทางหลวงสัมปทานเดิม ช่วงดินแดง-ดอนเมือง** ระยะทางประมาณ 15.4 กิโลเมตร (กม. 5+700 ถึง กม. 21+100) ก่อสร้างและรับผิดชอบโดยบริษัทฯ

- **ทางหลวงสัมปทานต่อเนื่องด้านทิศเหนือ ช่วงดอนเมือง-อนุสรณ์สถานแห่งชาติ** ระยะทางประมาณ 5.6 กิโลเมตร (กม. 21+100 ถึง กม. 26+700) ก่อสร้างและรับผิดชอบโดยบริษัทฯ

ปัจจุบันทางยกระดับดอนเมืองได้มีการเชื่อมต่อกับทางหลวงและทางพิเศษอื่นที่มีได้อยู่ภายใต้การดำเนินงานของบริษัทฯ ดังนี้

**ด้านทิศเหนือ:** เชื่อมต่อกับทางหลวงต่อเนื่องมายังรังสิต ณ บริเวณอนุสรณ์สถานฯ โดยทางหลวงต่อเนื่องมายังรังสิต (ช่วงอนุสรณ์สถานฯ-รังสิต) มีระยะทางประมาณ 7.1 กิโลเมตร (กม. 26+700 ถึง กม. 33+800 บริเวณหน้าโรงพยาบาล) ก่อสร้างและรับผิดชอบโดยกรมทางหลวง ปัจจุบันยกเลิกการเก็บค่าผ่านทางตลอดอายุสัญญา

**ด้านทิศใต้:** เชื่อมต่อกับ 1) ระบบทางพิเศษเฉลิมมหานครหรือระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ของ กทพ. บริเวณดินแดง และยังเชื่อมต่อกับ 2) ระบบทางพิเศษศรีรัชหรือระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ของ กทพ. (ซึ่งให้สัมปทานกับบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)) บริเวณดินแดงเช่นเดียวกัน

## (1.2) ตำแหน่งการขึ้นลง และเข้าออก

ทางยกระดับดอนเมือง ประกอบไปด้วยด่านเก็บค่าผ่านทาง 11 ด่าน มีทางขึ้น 15 แห่ง แบ่งเป็นทางขึ้นฝั่งขาออก 9 แห่ง และทางขึ้นฝั่งขาเข้า 6 แห่ง และทางลง 16 แห่ง แบ่งเป็นทางขึ้นฝั่งขาออก 8 แห่ง และทางขึ้นฝั่งขาเข้า 8 แห่ง ดังนี้

ทางขึ้นฝั่งขาออก (ทิศใต้ไปทิศเหนือ)	บริเวณ
1. ทางขึ้นด่านดินแดง 1	ต่อจากทางด่วนขั้นที่ 1 หรือแยกดินแดง
2. ทางขึ้นด่านดินแดง 2	ติดทางคู่ขนานที่มาจากแยกดินแดง หน้ากองพันทหารราบที่ 1 กรมทหารราบที่ 1
3. ทางขึ้นด่านสุทธีสาร	เลยแยกสุทธีสารไปทางแยกลาดพร้าว หน้าอาคารวังเด็ก
4. ทางขึ้นด่านลาดพร้าว (ขาออก)	หน้าอาคารสำนักงานใหญ่ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (ปตท.)
5. ทางขึ้นด่านรัชดาภิเษก 1	รับรถที่มาจากถนนกำแพงเพชร
6. ทางขึ้นด่านรัชดาภิเษก 2	ใต้ทางด่วนต่างระดับรัชวิภา รับรถที่มาจากถนนรัชดาภิเษก แยกรัชโยธิน
7. ทางขึ้นด่านบางเขน	เลยทางแยกบางเขนหน้าอาคารเบญจจินดา
8. ทางขึ้นด่านหลักสี่ (ขาออก)	เลยทางแยกหลักสี่หน้าอาคาร IT Square
9. ทางขึ้นด่านอนุสรณ์สถาน (กรมทางหลวง)	หน้าอนุสรณ์สถานแห่งชาติ

## โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

ทางขึ้นฝั่งขาเข้า (ทิศเหนือไปทิศใต้)	บริเวณ
10. ทางขึ้นรังสิต (กรมทางหลวง)	หน้าโรงพยาบาล รังสิต
11. ทางขึ้นอนุสรณ์สถานฯ	หน้าอนุสรณ์สถานแห่งชาติ
12. ทางขึ้น U-TURN ไปรังสิต	หน้าอาคารคลังสินค้า CARGO
13. ทางขึ้นหลักสี่ (ขาเข้า)	หน้าสำนักงานใหญ่ บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)
14. ทางขึ้นแจ้งวัฒนะ	เลยแยกหลักสี่ไปประมาณ 100 เมตร
15. ทางขึ้นลาดพร้าว (ขาเข้า)	ข้างศูนย์การค้าเซ็นทรัล ลาดพร้าว
ทางลงฝั่งขาออก (ทิศใต้ไปทิศเหนือ)	บริเวณ
1. ทางลงลาดพร้าว	หน้าอาคารสำนักงานใหญ่ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (ปตท.)
2. ทางลงงามวงศ์วาน	ใช้ช่องทางเลี้ยวซ้ายลงถนนงามวงศ์วานได้โดยตรง
3. ทางลงแจ้งวัฒนะ - หลักสี่	หน้าสถาบันวิจัยจุฬาภรณ์ฯ ก่อนถึงแยกหลักสี่
4. ทางลงแจ้งวัฒนะ - ปากเกร็ด	ใช้ทางลงเลี้ยวซ้ายลงถนนแจ้งวัฒนะได้โดยตรง
5. ทางลงดอนเมือง	เลยแยกหลักสี่หน้าอาคาร IT Square
6. ทางลงท่าอากาศยานดอนเมือง	ใช้ทางลง U-TURN ลอดใต้ทางยกระดับฯ เข้าอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศได้โดยตรง
7. ทางลงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ	ก่อนถึงสะพานลอยกลับรถไปลำลูกกา
8. ทางลงรังสิต (กรมทางหลวง)	หน้าโรงพยาบาล รังสิต
ทางลงฝั่งขาเข้า (ทิศเหนือไปทิศใต้)	บริเวณ
9. ทางลงดอนเมือง (กรมทางหลวง)	หน้าอนุสรณ์สถานแห่งชาติ
10. ทางลงบางเขน	หน้ามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ฝั่งวิภาวดีฯ ก่อนถึงแยกบางเขน
11. ทางลงรัชดาภิเษก	หน้าสถานีตำรวจวิภาวดี ก่อนถึงแยกต่างระดับรัชวิภา
12. ทางลงลาดพร้าว	หน้าอาคารสำนักงานหนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ก่อนถึงศูนย์การค้าเซ็นทรัล ลาดพร้าว
13. ทางลงสุทธิสาร	ปากซอยโชคชัยร่วมมิตร ก่อนถึงแยกสุทธิสาร
14. ทางลงดินแดง	ใช้ช่องทางซ้ายสุดบนทางยกระดับฯ เพื่อลงพื้นราบ ก่อนถึงถนนมิตรไมตรี
15. ทางเชื่อมทางด่วนขึ้นที่ 1	ใช้ช่องทางขวาสุดบนทางยกระดับฯ เพื่อไปท่าเรือ - บางนา - ดาวกะนอง
16. ทางเชื่อมทางด่วนขึ้นที่ 2	ใช้ช่องทางกลางบนทางยกระดับฯ เพื่อไปพระราม 9 - แจ้งวัฒนะ

### (1.3) อัตราค่าผ่านทาง

อัตราค่าผ่านทางได้ถูกกำหนดไว้ล่วงหน้าภายใต้บันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทาน ฉบับที่ 3/2550 ลงวันที่ 12 กันยายน 2550 ซึ่งมีกำหนดการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าผ่านทางทุก ๆ 5 ปี (นับจาก ปี 2552) โดยอัตราค่าผ่านทางในปัจจุบัน (เริ่มตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2562 ถึงวันที่ 21 ธันวาคม 2567) มีรายละเอียด ดังนี้

#### ตารางแสดงอัตราค่าผ่านทาง ณ ปัจจุบันของบริษัทฯ

ด้านเก็บค่าผ่านทาง		อัตราค่าผ่านทาง (บาท)	
		รถ 4 ล้อ	รถมากกว่า 4 ล้อ
	ด้านขาออก (การจราจรมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือ)		
ทางยกระดับฯ	ด้านดินแดง	80	110
ช่วงดินแดง-ดอนเมือง	ด้านสุขุมวิท	80	110
	ด้านลาดพร้าวขาออก	80	110
	ด้านรัชดาภิเษก	80	110
	ด้านบางเขน	80	110
ทางยกระดับฯ	ด้านหลักสี่ขาออก	35	45
ช่วงดอนเมือง-อนุสรณ์สถาน	ด้านอนุสรณ์สถาน	35	45
	ด้านขาเข้า (การจราจรมุ่งหน้าไปทางทิศใต้)		
ทางยกระดับฯ	ด้านดอนเมือง	115	155
ช่วงดอนเมือง-ดินแดง	ด้านหลักสี่ขาเข้า	80	110
	ด้านแจ้งวัฒนะ	80	110
	ด้านลาดพร้าวขาเข้า	80	110

หมายเหตุ : <sup>a</sup> อัตราค่าผ่านทางรถ 4 ล้อ จำนวน 115 บาท/คัน/เที่ยว และรถมากกว่า 4 ล้อ จำนวน 155 บาท/คัน/เที่ยว เป็นการชำระค่าผ่านทางยกระดับฯ ช่วงอนุสรณ์สถาน-ดอนเมือง และช่วงดอนเมือง-ดินแดง รวมกันครั้งเดียวที่ด้านดอนเมือง

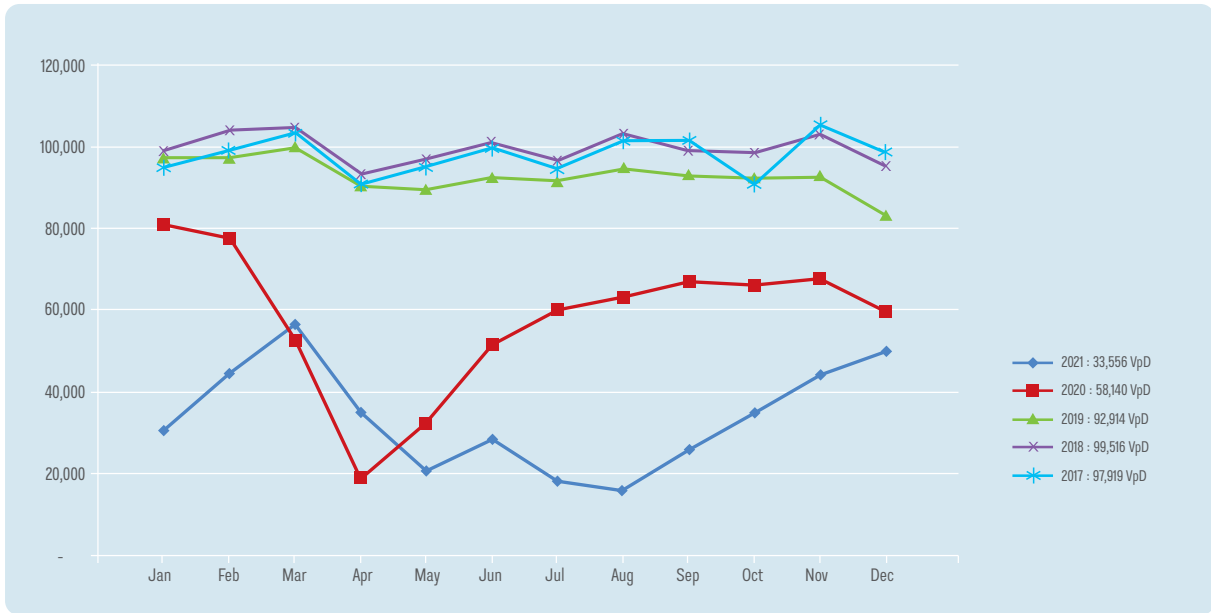
### (1.4) พฤติกรรมในการใช้ทางยกระดับ

#### พฤติกรรมการใช้ทางยกระดับดอนเมืองในแต่ละเดือน

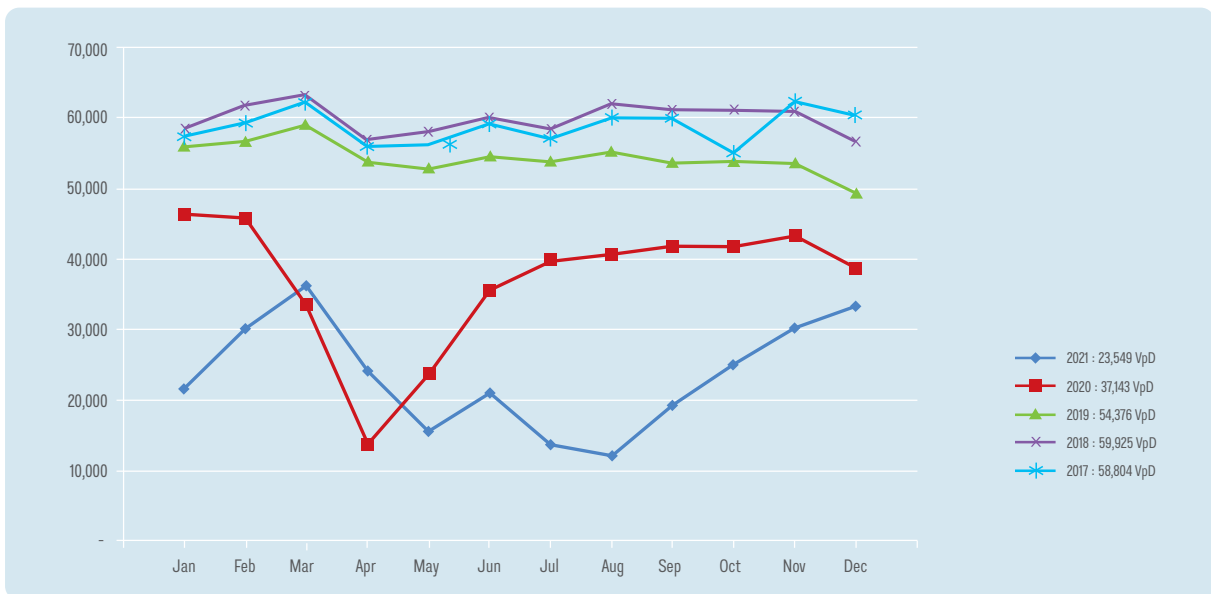
จากสถิติปริมาณจราจรในอดีตที่ผ่านมาพบว่าโดยปกติในเดือนเมษายน-พฤษภาคม ของทุกปีจะเป็นช่วงที่ปริมาณจราจรบนทางยกระดับดอนเมืองต่ำที่สุด อันเนื่องมาจากการปิดภาคเรียน อีกทั้งในเดือนเมษายนมีเทศกาลสงกรานต์ซึ่งมีวันหยุดติดต่อกันหลายวัน จากนั้นปริมาณจราจรจะเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจนในเดือนมิถุนายน ซึ่งเริ่มมีการเปิดภาคเรียน และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งมีการปิดภาคเรียนอีกครั้งในเดือนตุลาคม เพิ่มขึ้นในเดือนพฤศจิกายน และลดลงในเดือนธันวาคม อันเป็นผลจากวันหยุดสำคัญ ได้แก่ วันคล้ายวันพระราชสมภพของพระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร หรือวันชาติ และวันพ่อแห่งชาติ วันรัฐธรรมนูญ และวันสิ้นปี ซึ่งจะเป็นช่วงที่มีวันหยุดยาวอีกวาระหนึ่ง จากนั้นจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจนกระทั่งเดือนเมษายนก็จะลดลง และเป็นไปตามรูปแบบในลักษณะนี้ต่อไปในแต่ละปี ดังแสดงในแผนภาพต่อไปนี้

## โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

### พฤติกรรมการใช้ทางยกระดับรายเดือน ทางหลวงสัมปทานเดิม



### พฤติกรรมการใช้ทางยกระดับ ทางหลวงสัมปทานต้องขยายด้านทิศเหนือ



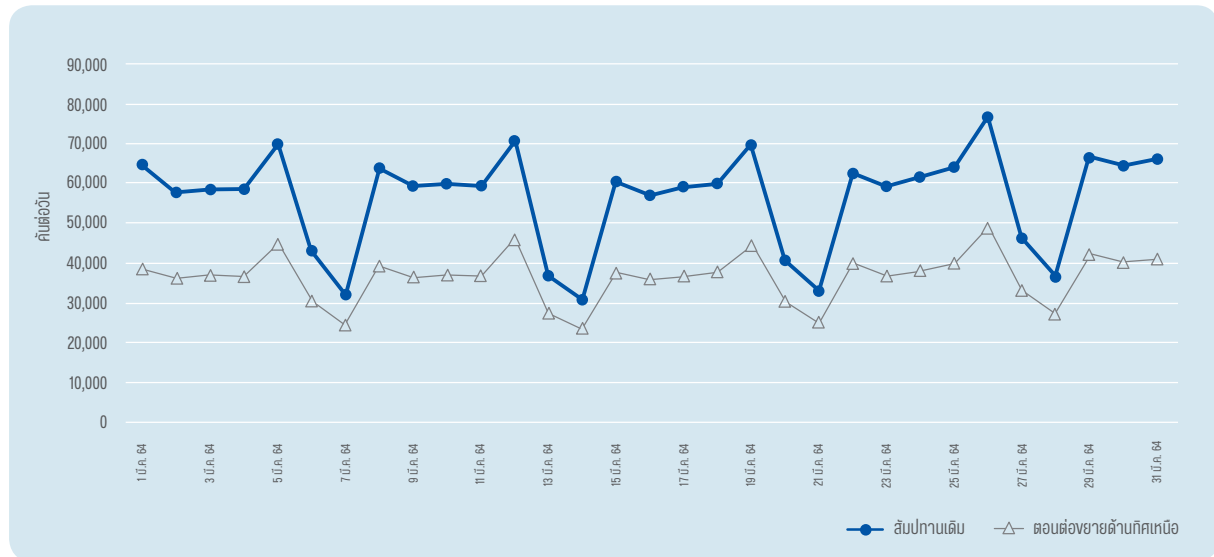
หมายเหตุ : \* ปริมาณจราจรทางยกระดับตอนเมืองต้องขยายด้านทิศเหนือรวมปริมาณจราจรที่ด้านหลักสี่ (ขาออก)

ปริมาณจราจรที่ใช้บริการทางหลวงสัมปทานต้องขยายด้านทิศเหนือที่แสดงข้างต้นรวมปริมาณรถยนต์ที่จ่ายค่าผ่านทางที่ด้านหลักสี่ขาออก เนื่องจากบริษัทฯ มีความเชื่อว่าผู้ใช้ทางส่วนใหญ่ที่จ่ายค่าผ่านทางที่ด้านหลักสี่ขาออกนั้นเป็นผู้ใช้ทางที่ต้องการเดินทางออกนอกกรุงเทพมหานคร และส่วนน้อยเป็นผู้ใช้ทางที่ตรงเข้าท่าอากาศยานดอนเมืองอันต้องการความเร่งด่วน เนื่องจากระยะทางจากด้านหลักสี่ขาออกถึงท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นระยะทางที่ค่อนข้างสั้น ดังนั้นจึงสามารถอนุมานได้ว่ารถที่เข้าจากด้านหลักสี่ขาออกนั้นเกือบทั้งหมดจะเป็นรถที่ผ่านด่านอนุสรณ์สถานด้วย ซึ่งหากนับรวมปริมาณรถที่เข้าด้านหลักสี่กับจำนวนรถที่ผ่านด่านอนุสรณ์สถานจะส่งผลให้มีการนับปริมาณจราจรซ้ำบนทางหลวงสัมปทานต้องขยายด้านทิศเหนือ อย่างไรก็ตามหากพิจารณาในส่วนของการคำนวณรายได้ค่าผ่านทางนั้นต้องคิดรวมปริมาณรถที่จ่ายค่าผ่านทางที่ด้านหลักสี่ขาออกด้วย

### พฤติกรรมการใช้ทางยกระดับดอนเมืองในแต่ละสัปดาห์

ในเดือนปกติที่ไม่มีวันหยุดติดต่อกันหลายวันนั้น รูปแบบของพฤติกรรมการใช้ทางยกระดับในแต่ละสัปดาห์ จะแสดงให้เห็นถึงพฤติกรรมในการเดินทางที่ชัดเจนกล่าวคือ ในวันธรรมดาปริมาณจราจรจะมาก โดยวันศุกร์ จะเป็นวันที่มีปริมาณจราจรสูงสุดของสัปดาห์ ในวันหยุดสุดสัปดาห์ปริมาณจราจรจะลดลง และจะเพิ่มขึ้นอีกครั้ง ในวันจันทร์ โดยรูปแบบของพฤติกรรมของแต่ละสัปดาห์จะมีลักษณะที่ใกล้เคียงกันในทุก ๆ เดือน หากแต่อาจ มีแนวโน้มการเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากสัปดาห์หนึ่งไปยังสัปดาห์ถัดไป ดังแสดงในแผนภาพต่อไปนี้

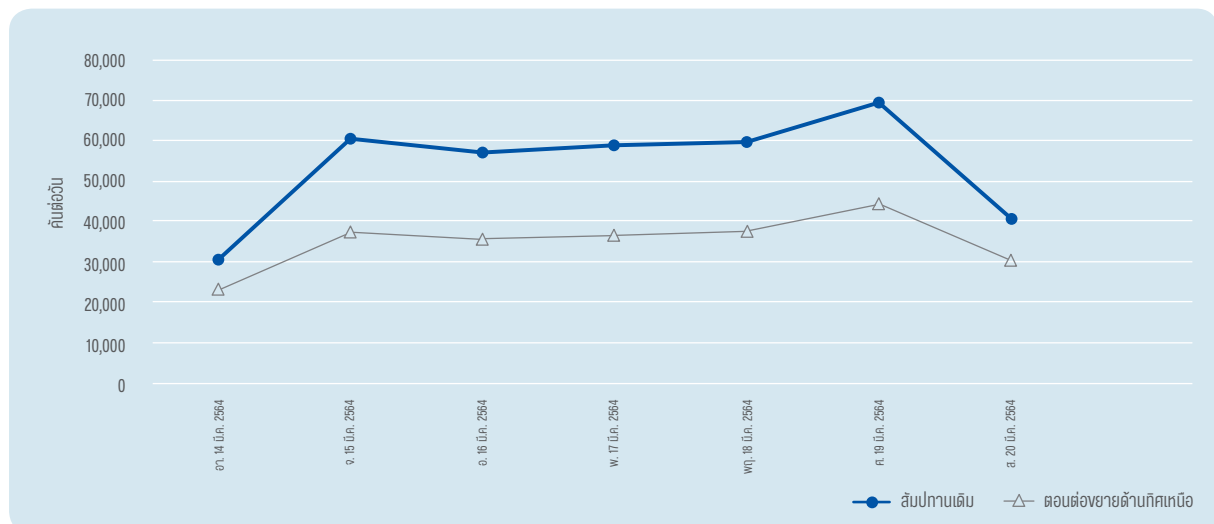
ตัวอย่างพฤติกรรมการใช้ทางยกระดับดอนเมืองในรายเดือนในปี 2564  
เดือนมีนาคม 2564 ระยะผ่อนคลายก่อนการระบาดระลอก 3



### พฤติกรรมการใช้ทางยกระดับดอนเมืองในแต่ละวัน

ดังที่กล่าวไปข้างต้นว่าปริมาณจราจรในวันธรรมดานั้นสูงกว่าในวันหยุดสุดสัปดาห์อย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ หากพิจารณาในแต่ละวันของสัปดาห์พบว่า โดยปกติแล้ววันศุกร์เป็นวันที่มีปริมาณจราจรสูงสุดของสัปดาห์ ขณะที่วันอาทิตย์เป็นวันที่มีปริมาณจราจรต่ำสุดของสัปดาห์ ดังแสดงในแผนภาพต่อไปนี้

ตัวอย่างพฤติกรรมการใช้ทางยกระดับดอนเมืองของแต่ละวันใน 1 สัปดาห์ ในปี 2564  
14-20 มีนาคม 2564 ระยะผ่อนคลายก่อนการระบาดระลอก 3





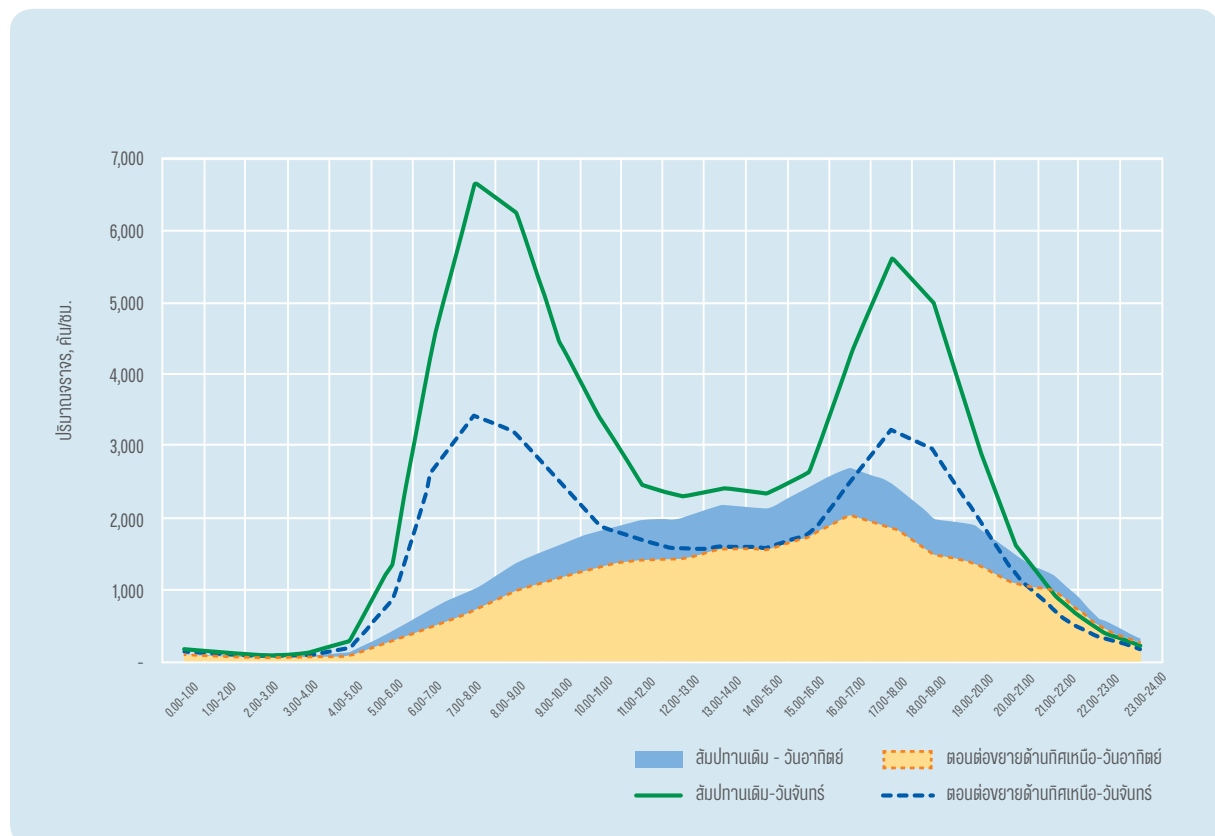
## โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

### พฤติกรรมการใช้ทางยกระดับดอนเมืองในแต่ละชั่วโมง

รูปแบบของพฤติกรรมการใช้ทางยกระดับดอนเมืองในแต่ละชั่วโมงของวันนั้นสามารถพิจารณาเป็นวันธรรมดาและวันหยุดสุดสัปดาห์ โดยในวันธรรมดานั้นจะมีช่วงเวลาที่ปริมาณจราจรสูงใน 2 ช่วง คือ ช่วงชั่วโมงเร่งด่วนตอนเช้าและตอนเย็น ได้แก่ ช่วงประมาณ 6:00-9:00น. และ 16:00-20:00น. ตามลำดับ โดยชั่วโมงเร่งด่วนในตอนเช้านั้นจะมีปริมาณรถเข้าเมืองเป็นจำนวนมาก ในขณะที่ชั่วโมงเร่งด่วนในตอนเย็นนั้นจะเป็นรถออก จึงอาจกล่าวได้ว่ากลุ่มผู้ใช้ทางยกระดับดอนเมืองส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้ใช้ประจำ ซึ่งอาศัยอยู่บริเวณพื้นที่ด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร ทำงานอยู่ในเมือง และมีพฤติกรรมในการใช้เส้นทางอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้ช่วงชั่วโมงเร่งด่วนในตอนเช้าโดยปกติแล้วจะมีช่วงเวลาที่สั้นกว่า และมีปริมาณจราจรสูงสุดที่สูงกว่าช่วงชั่วโมงเร่งด่วนในตอนเย็น ซึ่งเนื่องมาจากช่วงเช้าเข้าทำงานในเวลาใกล้เคียงกัน แต่ในช่วงเย็นผู้ใช้ทางทยอยกันออกนอกเมืองด้วยความเร่งรีบน้อยกว่า และกระจายเวลาเดินทางกัน

ทั้งนี้พฤติกรรมการเดินทางในวันธรรมดานั้นจะมีความแตกต่างจากวันหยุดสุดสัปดาห์ ซึ่งปริมาณจราจรมักสูงสุดในช่วงเย็นซึ่งเป็นเวลาที่คนเดินทางกลับจากต่างจังหวัด และส่วนใหญ่เป็นรถเข้ากรุงเทพมหานคร ดังแสดงการเปรียบเทียบพฤติกรรมการเดินทางในวันธรรมดาและวันหยุดได้ดังนี้

### ตัวอย่างพฤติกรรมการใช้ทางยกระดับรายชั่วโมงในปี 2564 วันที่ 14 และ 15 มีนาคม ในปี 2564



### (1.5) รูปตัดถนนโครงการ

การออกแบบความกว้างของผิวทาง และไหล่ทางเป็นไปตามเรขาคณิตสำหรับทางยกระดับตอนเมือง โดยออกแบบให้เหมาะสมตามสภาพพื้นที่ภูมิประเทศ และสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรที่จะมาใช้งาน ยกระดับตอนเมืองที่อยู่ในความรับผิดชอบของบริษัทฯ ภายใต้สัญญาสัมปทานฯ จากกรมทางหลวงแบ่งออกเป็น 3 ช่วง ดังนี้

#### ช่วงที่ 1 ทางยกระดับช่วงดินแดง-ดอนเมือง

เปิดให้บริการในเดือนธันวาคม 2537 มีระยะทางประมาณ 15.4 กิโลเมตร (กม. 5+700 บริเวณดินแดง ถึง กม. 21+110 บริเวณดอนเมือง) มีความกว้างทั้งหมด 25.35 เมตร (รวมแผ่นพื้น และกำแพงด้านข้าง) แบ่งช่องจราจรขาเข้าและขาออก ข้างละ 3 ช่องจราจร โดยมีกำแพงคอนกรีตคั่นกลาง ทางยกระดับฯ มีระยะช่วงเสา (Span Length) โดยทั่วไปเท่ากับ 30 เมตร โครงสร้างส่วนบน (Superstructure) ประกอบด้วย กำแพงด้านข้าง (Parapet) 2 ด้าน และกำแพงคอนกรีตกลาง (Median Barrier) พื้นสะพาน (Deck Slab) เป็นแผ่นพื้นคอนกรีตหนา 0.20 ม. ปูลาดด้วย Asphaltic Concrete หนา 0.05 ม. แนวเชื่อมต่อรองรับการขยายตัว (Expansion Joint) แบบ Plug Joint (ความกว้าง 50 cm.) รอยต่อตามขวาง (Transverse Joint) คานตามแนวยาวรูปตัว T และแผ่นยางรองคาน (Elastomeric Bearing Pad) ส่วนโครงสร้างส่วนล่าง (Substructure) จะประกอบด้วย คานขวาง (Cross Beam) วางอยู่บนเสารองรับรูปตัว Y ที่มีขนาด 3.10 x 1.50 เมตร ฐานรากเป็นเสาเข็มตอกคอนกรีตอัดแรง

#### ช่วงที่ 2 ทางยกระดับช่วงดอนเมือง-อนุสรณ์สถานฯ

ทางยกระดับช่วงดอนเมือง-อนุสรณ์สถานฯ เริ่มเปิดให้บริการเดือนธันวาคม 2541 เป็นโครงการที่ต่อขยายจากทางยกระดับดินแดง-ดอนเมือง เริ่มตั้งแต่ กม. 21+110 ออกไปทางทิศเหนือเป็นระยะทางประมาณ 5.4 กิโลเมตร ถึง กม. 26+700 (Pier 225) โดยมีลักษณะโครงสร้างเหมือนกับโครงสร้างทางยกระดับช่วงดินแดง-ดอนเมือง กล่าวคือ บนแผ่นพื้นคอนกรีตซึ่งหนา 0.20 ม. จะเป็น Asphaltic Concrete หนา 0.05 ม. มีกำแพงด้านข้าง (Parapet) 2 ด้าน และกำแพงคอนกรีตกลาง (Median Barrier) รวมความกว้างทั้งหมด 25.35 ม. ทางยกระดับฯ มีระยะช่วงเสา (Span Length) โดยทั่วไปเท่ากับ 30 เมตร มีคานตามแนวยาวเป็นคานรูปตัว T รองรับโดยคานแนวกว้าง (Cross Beam) ซึ่งวางอยู่บนเสารองรับรูปตัว Y โดยตั้งอยู่บนตอม่อ และฐานรากเสาเข็มเจาะแนวเชื่อมต่อรองรับการขยายตัวของแผ่นพื้นในช่วงนี้เป็นแบบ Assembly Joint ชนิด Exposed Type โดยเว้นทีละ 3 ช่วงเสา (Span) เช่นเดียวกับแนวเชื่อมต่อในทางขึ้น-ลง แต่ในบางแห่งจะเว้นแค่ 1 ช่วงเสา สำหรับคานตามแนวยาวรูปตัว T มีแผ่นยางรองคาน (Elastomeric Bearing Pad) รองรับในแต่ละข้าง และจะมีกำแพงไดอะแฟรม (Diaphragm Wall) ในแต่ละปลายของคานรูปตัว T โดยที่บนคานแนวกว้าง (Cross Beam) ซึ่งรองรับแผ่นยางและคานรูปตัว T นี้ได้มีการก่อสร้างคอนกรีตบล็อก (Seismic Block) วางกันคานยาวรูปตัว T สำหรับการเคลื่อนและการสั่นสะเทือนของโครงสร้าง เช่น การสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว สำหรับทางขึ้น-ลงมีโครงสร้างในลักษณะที่เหมือนกัน แต่แตกต่างกันที่เสาเป็นลักษณะของเสาสี่เหลี่ยมขนาด 1.50 x 1.50 ม. หรือ ขนาด 1.20x 1.50 ม. ในบางแห่งที่ช่องจราจรบนพื้นราบมีความคับแคบ

#### ช่วงที่ 3 ทางยกระดับส่วนต่อเชื่อมด้านทิศใต้

ทางยกระดับส่วนต่อเชื่อมด้านทิศใต้ เริ่มเปิดให้บริการในเดือนเมษายน 2542 เป็นโครงการที่ต่อเชื่อมระหว่างทางยกระดับดินแดง-ดอนเมือง ทางด้านทิศใต้ไปเชื่อมกับทางด่วนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เริ่มตั้งแต่ กม. 6+383 ไปทางด้านทิศใต้จนถึงหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางของ กทพ. กม. 5+603 ซึ่งจะประกอบด้วย 2 ช่องจราจร ความกว้างทั้งหมดรวมกำแพงด้านข้าง (Parapet) ทั้งสองด้าน 8.85 ม. โดยมีลักษณะของโครงสร้างจะเหมือนกับส่วนต่อเชื่อมทางด้านทิศเหนือ แต่โครงสร้างจะตั้งอยู่บนเสาสี่เหลี่ยมขนาด 1.50 x 1.50 ม. และรองรับด้วยฐานตอม่อที่รองรับน้ำหนักด้วยเสาเข็มเจาะ

## โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

โครงสร้างทางยกระดับดอนเมือง ทั้ง 3 ช่วง จะประกอบด้วยองค์ประกอบหลักดังนี้

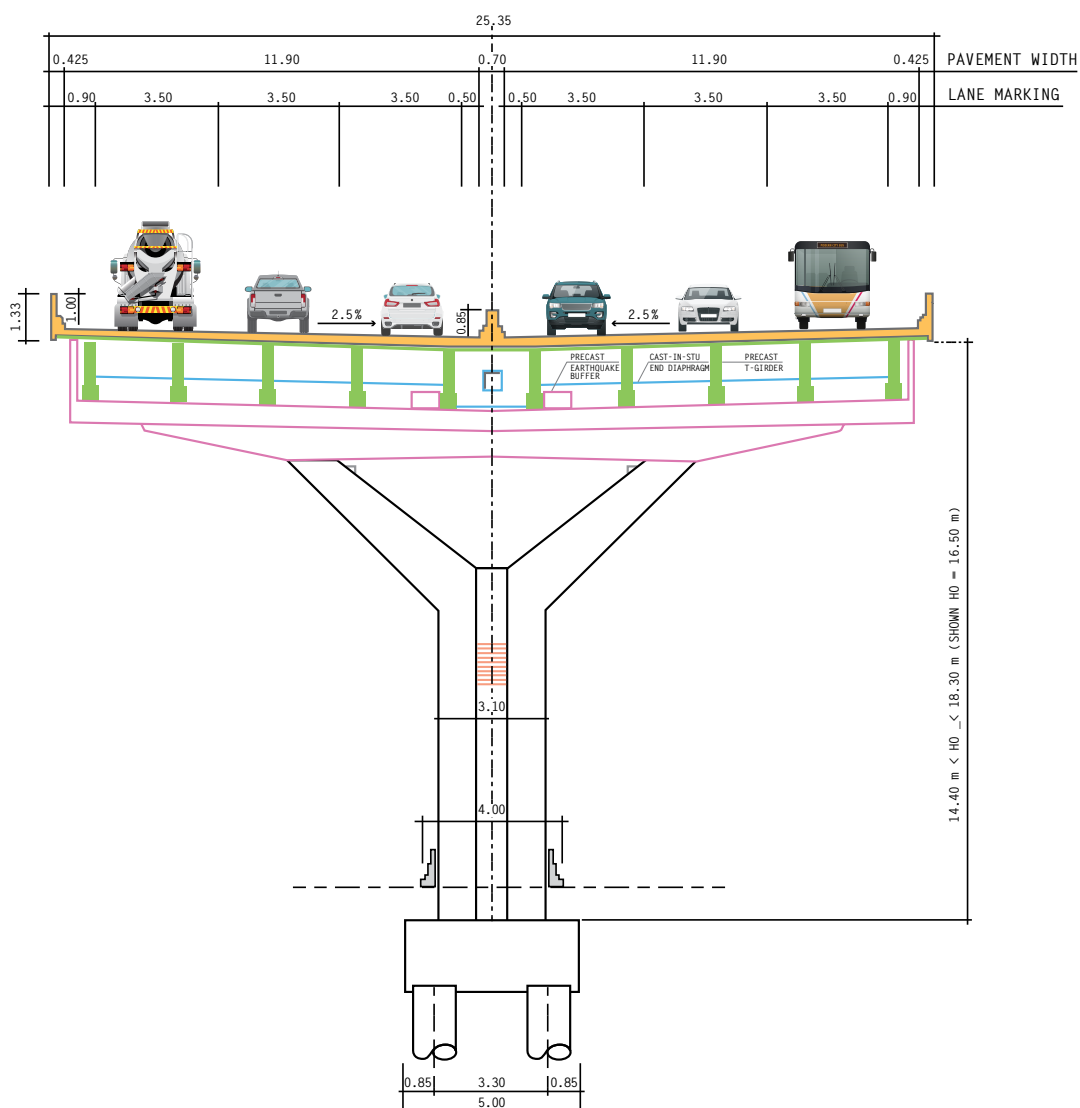
โครงสร้างส่วนบน (Superstructure) มีองค์ประกอบดังต่อไปนี้

- กำแพงด้านข้าง (Parapet) 2 ด้าน
- กำแพงกลาง (Median Barrier)
- พื้นถนน (Deck Slab) คอนกรีตหนา 0.20 เมตร ปูลาดด้วย Asphaltic Concrete หนา 0.05 เมตร
- รอยต่อเพื่อการขยายตัว (Expansion Joint) แบบ Plug Joint ความกว้าง 0.50 เมตร
- คานตามแนวยาวรูปตัว T (T-Girders)
- แผ่นยางรองคาน (Elastomeric Bearing Pad)

โครงสร้างส่วนล่าง (Substructure) มีองค์ประกอบดังต่อไปนี้

- คานขวาง (Cross Beam)
- เสารองรับรูปตัว Y ขนาด 3.10 x 1.50 เมตร
- ฐานรากเสาเข็มเจาะ หรือเสาเข็มตอกคอนกรีตอัดแรง

### รูปตัดถนนทางหลัก (Main Line)



### (1.6) องค์ประกอบหลักของทางยกระดับดอนเมือง

#### 🔗 ระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง

ทางยกระดับดอนเมืองได้ออกแบบระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง (Toll Collection System) แบบเปิด (Open System) คือ เก็บค่าผ่านทางแบบเหมาจ่าย และจ่ายค่าผ่านทางตอนขาเข้า

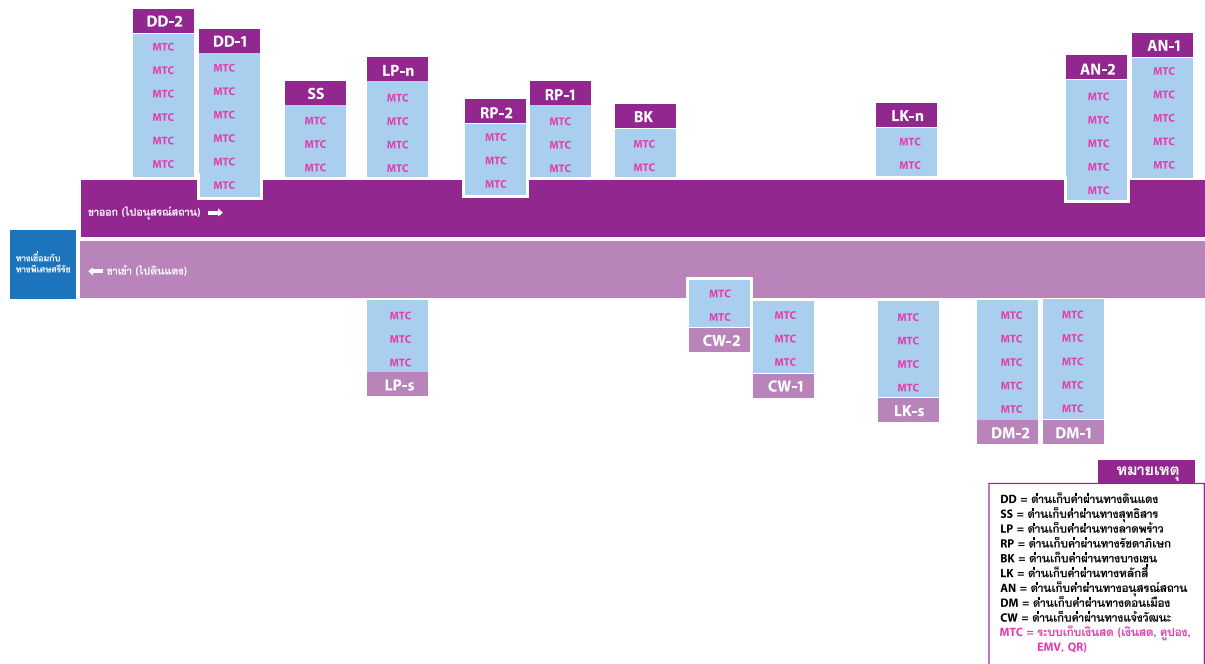
ปัจจุบันระบบจัดเก็บค่าผ่านทางของบริษัทเป็นการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางโดยพนักงาน (Manual Toll Collection: MTC) สำหรับการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติ (Electronic Toll Collection: ETC) อยู่ระหว่างการพัฒนา

ทางยกระดับดอนเมืองมีช่องเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางแบบเงินสด (MTC) จำนวน 61 ช่อง โดยในปี 2565 จะปรับเปลี่ยนเป็นระบบ ETC 13 ช่อง ระบบ MTC/ETC 19 ช่อง และคงเหลือระบบ MTC 29 ช่อง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

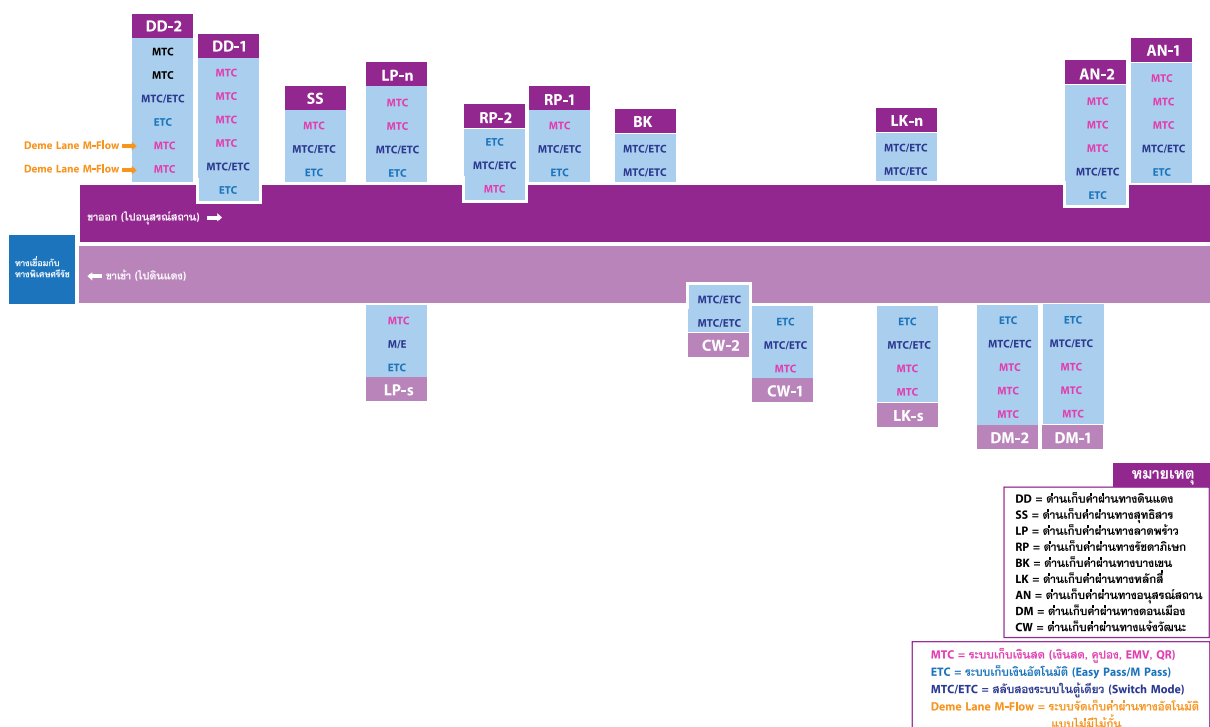
#### ตารางแสดงชนิดและจำนวนช่องจัดเก็บค่าผ่านทางขึ้นต่ำแต่ละด่าน

ด่าน	2564	2565		
ด้านขาออก	จำนวนช่องทาง MTC	MTC	ETC	MTC/ETC
ดินแดง	12	8	2	2
สุทธิสาร	3	1	1	1
ลาดพร้าว (ขาออก)	4	2	1	1
รัชดาภิเษก	6	2	2	2
บางเขน	2	0	0	2
หลักสี่ (ขาออก)	2	0	0	2
อนุสรณ์สถาน	10	6	2	2
<b>จำนวนทั้งสิ้น</b>	<b>39</b>	<b>19</b>	<b>8</b>	<b>12</b>
ด้านขาเข้า	จำนวนช่องทาง MTC	MTC	ETC	MTC/ETC
ดอนเมือง	10	6	2	2
หลักสี่ (ขาเข้า)	4	2	1	1
แจ้งวัฒนะ	5	1	1	3
ลาดพร้าว (ขาเข้า)	3	1	1	1
<b>จำนวนทั้งสิ้น</b>	<b>22</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>7</b>

## ช่องทางเปิดบริการขาเข้าและขาออกของแต่ละด่านก่อนปี 2564



## ช่องทางเปิดบริการขาเข้าและขาออกของแต่ละด่านหลังจากปี 2565



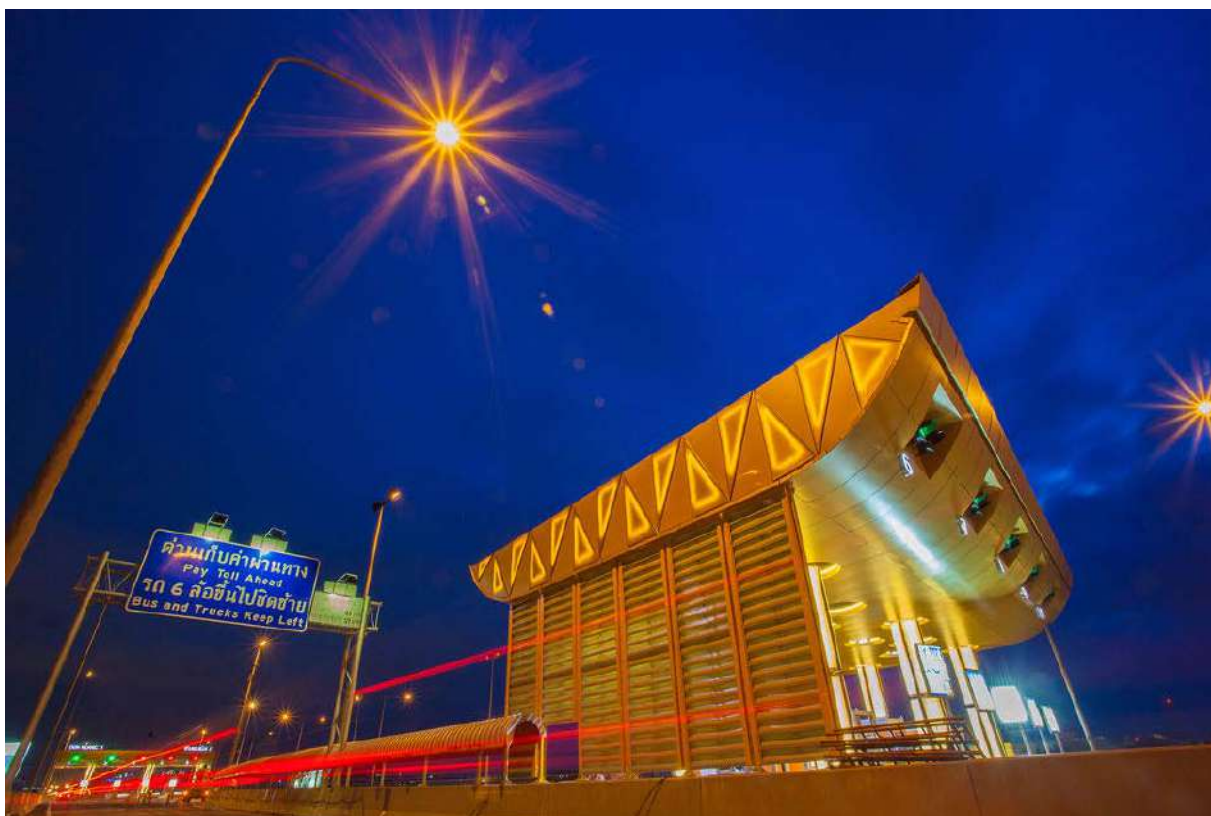


## ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล

งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ประกอบด้วย งานระบบไฟฟ้าแสงสว่างบนทางยกระดับดอนเมือง และงานระบบไฟฟ้าเครื่องกลประกอบอาคาร ดังนี้

### งานระบบไฟฟ้าแสงสว่างบนทางยกระดับดอนเมือง

โคมไฟหลอดโซเดียมความดันสูง (High Pressure Sodium Lamp) ติดตั้งบนเสา Galvanized Tapered Steel Pole แบบกิ่งคู่ ความสูง 12 เมตร บริเวณทางหลัก และแบบกิ่งเดี่ยว ความสูง 8 และ 10 เมตร บริเวณทางขึ้น-ลง



### ระบบไฟฟ้าและเครื่องกลประกอบอาคาร

การจ่ายไฟฟ้าให้อาคารด้านเก็บค่าผ่านทาง เป็นกระแสไฟฟ้าแรงต่ำ 380/220V, 3-Phase, 4-Wire, 50Hz เพื่อจ่ายพลังงานไฟฟ้าให้แก่อุปกรณ์ไฟฟ้าต่าง ๆ ในอาคาร จะรับไฟฟ้าแรงสูง 22 kV และแปลงเป็นไฟฟ้าแรงต่ำ 380/220V, 3-Phase, 4-Wire, 50Hz เพื่อจ่ายพลังงานไฟฟ้าให้แก่อุปกรณ์ไฟฟ้าต่าง ๆ ในอาคาร หากในกรณีที่แหล่งจ่ายไฟฟ้าปกติเกิดการขัดข้องไม่สามารถจ่ายพลังงานไฟฟ้าให้อาคารได้ จะมีเครื่องกำเนิดไฟฟ้าขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ดีเซล (Generator) เพื่อจ่ายไฟฟ้าสำรองให้กับอุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีความสำคัญในอาคารสามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง





### 🔗 ระบบควบคุมการจราจร

บริษัทฯ อยู่ระหว่างพัฒนาระบบควบคุมการจราจร (Traffic Control) และระบบเฝ้าระวัง (Surveillance System) ใหม่ เพื่อใช้ในการควบคุมและอำนวยความสะดวกจราจร ช่วยทำให้การจราจรมีความสะดวกรวดเร็ว และสามารถแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ประกอบด้วย

1. การปรับปรุงและติดตั้งกล้อง CCTV เพิ่ม
2. การปรับปรุงห้องศูนย์ควบคุม (Operation Control Center Room)
3. การติดตั้งป้าย Variable Message Sign
4. การติดตั้ง Over Speed Warning



### 🔗 ระบบชั่งน้ำหนัก (Weighing System)

ระบบชั่งน้ำหนัก (Weighing System) ในรูปแบบระบบเครื่องชั่งแบบเคลื่อนที่ (Dynamic หรือ Weigh in Motion System) บริเวณก่อนจะถึงด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางโดยมีลักษณะการทำงานที่รถบรรทุกจะแล่นผ่านสถานีแบบเคลื่อนที่ (WIM) หากมีรถที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดจะไม่ได้รับอนุญาตในการใช้เส้นทางดังกล่าว





### ☛ ระบบโทรศัพท์ฉุกเฉิน (Emergency Telephone System)

ระบบโทรศัพท์ฉุกเฉิน ประกอบด้วย เครื่องโทรศัพท์ฉุกเฉิน (Emergency Telephone) ติดตั้งไว้บนขอบทาง ด้านซ้ายของสายทางทุกระยะ 500 เมตร และแสดงป้ายบอกทิศทางไปยังเครื่องโทรศัพท์ฉุกเฉินตำแหน่ง ที่อยู่ใกล้ที่สุดไว้บนกำแพง โดยผู้ใช้ทางที่ประสบอุบัติเหตุหรือต้องการความช่วยเหลือต้องสามารถใช้บริการ เครื่องโทรศัพท์ฉุกเฉินติดต่อขอความช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ ซึ่งประจำอยู่ที่ศูนย์ควบคุมได้ตลอด 24 ชั่วโมง



### ☛ ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV System)

บริษัทฯ อยู่ระหว่างพัฒนาระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด เป็นอุปกรณ์สำหรับเฝ้าสังเกตการณ์สภาพจราจร และ ตรวจสอบความปลอดภัยตลอดแนวเส้นทางตลอด 24 ชั่วโมง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทาง ประกอบด้วยกล้อง CCTV ติดตั้งบนเสาสูงที่ระยะประมาณ 500 เมตร - 1 กิโลเมตร โดยติดตั้งไว้ทั้งขาเข้าและขาออก รวมถึงทุกทางขึ้นและทางลง





### 📶 ระบบป้ายจราจรชนิดแปรเปลี่ยนสัญลักษณ์ได้ (Matrix Sign: MS)

บริษัทฯ ได้จัดทำป้ายจราจรที่สามารถเปลี่ยนการแสดงผลเครื่องหมายจราจรได้ เช่น กำหนดความเร็ว แสดงการปิดช่องจราจร เป็นต้น โดยติดตั้งไว้ทางด้านขวามือของแนวเส้นทางทุก 1 กิโลเมตร



### 📶 ระบบป้ายแจ้งข้อความแบบเปลี่ยนข้อความได้ (Variable Message Sign: VMS)

บริษัทฯ อยู่ระหว่างพัฒนาป้ายสำหรับสื่อสารกับผู้ใช้ทาง โดยเฉพาะการบอกเวลาที่ใช้ในการเดินทางบนทางยกระดับและเพื่อประชาสัมพันธ์ หรือแจ้งเหตุการณ์ฉุกเฉิน เช่น อุบัติเหตุบนเส้นทาง เพื่อให้ผู้ใช้ทางเพิ่มความระมัดระวังก่อนจะถึงจุดเกิดเหตุ หรือให้ผู้ใช้ทางเปลี่ยนเส้นทางเพื่อเลี่ยงพื้นที่กรณีมีเหตุร้ายแรง โดยติดตั้งบนทางเพื่อให้ผู้ใช้ทางสามารถเห็นได้ชัดเจน





### ❖ อาคารปฏิบัติการ

บริษัทฯ ได้ออกแบบกลุ่มของอาคารปฏิบัติการ (Operation Control Center) เป็นส่วนทำงานที่เกี่ยวข้องกับบริเวณพื้นที่ด่านเก็บค่าผ่านทาง เป็นอาคารที่บริหารและให้บริการแก่ผู้ใช้เส้นทางเฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบการให้บริการ ผู้ใช้เส้นทางหรือผู้ใช้บริการจะไม่สามารถเข้าถึงในส่วนเขตเฉพาะแต่อาจเข้าถึงได้เฉพาะในส่วนที่ถูกกำหนดให้เกี่ยวข้องกับการให้บริการเท่านั้น กลุ่มอาคารดังกล่าวประกอบด้วย

- ศูนย์ปฏิบัติการ
- ศูนย์ข้อมูล
- อาคารควบคุมระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง
- ตู้เก็บค่าผ่านทาง
- สถานีการทำงาน
- ศูนย์ข้อมูลระบบคอมพิวเตอร์
- ศูนย์ข้อมูลระบบสำรอง

#### (1.7) การดำเนินงานภายใต้มาตรฐานของกรมทางหลวง

บริษัทฯ มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามสัญญาสัมปทานโดยอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวงตามที่กำหนดไว้ในสาระสำคัญของสัญญาสัมปทานเดิม ข้อ 5.1 ที่กำหนดให้กรมทางหลวงมีหน้าที่ในการกำกับและควบคุมสัญญาสัมปทาน ซึ่งการที่บริษัทฯ จะดำเนินการใดๆ ดังต่อไปนี้จะต้องแจ้งกรมทางหลวงหรือส่วนราชการที่เกี่ยวข้องทราบหรือต้องได้รับอนุญาตจากกรมทางหลวง ซึ่งตลอดระยะเวลาที่บริษัทฯ ดำเนินการภายใต้สัญญาสัมปทานก็ได้ปฏิบัติตามสาระสำคัญที่กำหนดไว้ในสัญญา ดังนี้

1. ผู้แทนกรมทางหลวงจะดำรงตำแหน่งเป็นที่ปรึกษากรรมการผู้จัดการ โดยสามารถร่วมประชุมในที่ประชุมกรรมการและแสดงความคิดเห็น รวมทั้งสิทธิในการงอดูข้อมูลด้วย (สัญญาสัมปทานเดิม ข้อ 6.8)
2. การแก้ไขโครงสร้างและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก และ/หรือก่อสร้างโครงสร้างอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเพิ่มเติมในการจราจร โดยได้รับอนุมัติจากกรมทางหลวง (สัญญาสัมปทานเดิม ข้อ 12.1)
3. การปิดการจราจรกรณีเกิดเหตุสุดวิสัยหรือฉุกเฉิน จะต้องแจ้งให้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องทราบทันที (สัญญาสัมปทานเดิม ข้อ 14.1)



## โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

4. การปิดการจราจรจากการบำรุงรักษาปกติ ต้องแจ้งให้กรมทางหลวงทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 2 สัปดาห์ (สัญญาสัมปทานเดิม ข้อ 14.2)
5. บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง (สัญญาสัมปทานเดิม ข้อ 15)
6. บริษัทฯ มีหน้าที่ในการตรวจตราทางหลวงสัมปทานโดยให้ความร่วมมือกับกรมทางหลวงตรวจตราทางหลวงสัมปทานตาม พ.ร.บ.ทางหลวง (สัญญาสัมปทานเดิม ข้อ 19)
7. บริษัทฯ ต้องบำรุงรักษาทางหลวงสัมปทาน รวมทั้งอุปกรณ์โครงสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งแบบปกติและบำรุงรักษาพิเศษ (สัญญาสัมปทานเดิม ข้อ 16)
8. บริษัทฯ จะต้องเสนอข้อมูลสถิติเกี่ยวกับการจราจรเป็นประจำทุกเดือนให้กับกรมทางหลวง (สัญญาสัมปทานเดิม ข้อ 35.7)
9. กรณีที่บริษัทฯ ไม่บำรุงรักษาทางหลวงสัมปทาน รวมทั้งอุปกรณ์โครงสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งแบบปกติและบำรุงรักษาพิเศษ กรมทางหลวงอาจมอบหมายให้บุคคลอื่นแก้ไขโดยเรียกค่าใช้จ่ายจากบริษัทฯ (MOA2/2539 ข้อ 24)

ในการกำกับดูแลสัญญาสัมปทานนั้น ในระยะแรกของสัมปทานกรมทางหลวงได้เคยส่งบุคลากรมาดำรงตำแหน่งที่ปรึกษากรรมการผู้จัดการ หากแต่ในปัจจุบันไม่ได้มีการส่งผู้ที่ทำหน้าที่ดำรงตำแหน่งดังกล่าวแล้ว แต่ดำเนินการกำกับดูแลโดยหน่วยงานของกรมทางหลวงคือ กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ซึ่งมีหน้าที่ตามกฎหมายกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวงกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2558 ในการกำกับดูแลและติดตามงานเกี่ยวกับทางหลวงสัมปทาน ดังนั้นในการดำเนินการแจ้งขออนุญาต อุบัติเหตุ การจัดส่งรายงานข้อมูลปริมาณจราจรบนทางยกระดับ รายได้ การจราจร อุบัติเหตุต่าง ๆ บริษัทฯ จะนำส่งรายงานตรงต่อกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง นอกจากนั้นสืบเนื่องจากการได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 และเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญาสัมปทานฯ และข้อกำหนดตามมาตรฐานงานทางของกรมทางหลวง เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2562 ได้มีคำสั่งกรมทางหลวงที่ บ.1/80/2562 แต่งตั้งคณะทำงานกำกับและตรวจสอบ



โครงการทางหลวงสัมปทานในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต ตอนดินแดง-ดอนเมือง และทางหลวงสัมปทานส่วนต่อขยายทางด้านทิศเหนือ โดยมีอธิบดีกรมทางหลวง เป็นประธานคณะทำงาน และคำสั่งกรมทางหลวงที่ บ.1/81/2562 แต่งตั้งคณะอนุทำงานกำกับและตรวจสอบโครงการทางหลวงสัมปทานในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต ตอนดินแดง-ดอนเมือง และทางหลวงสัมปทานส่วนต่อขยายทางด้านทิศเหนือ โดยมีผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ 13 เป็นประธานคณะอนุทำงาน นอกจากนี้ในการดำเนินการเพื่อซ่อมบำรุงทางต่าง ๆ กรมทางหลวงมีคู่มือในการปฏิบัติงานที่ใช้เป็นมาตรฐาน เช่น

- คู่มือการควบคุมงานก่อสร้างทางหลวง (ฉบับปรับปรุง) มีนาคม 2556
- มาตรฐานการออกแบบฉบับที่ 1 และฉบับที่ 2
- Standard Drawing for Highway Design and Construction Revision 2015
- คู่มือการควบคุมงานก่อสร้างทางหลวง เล่มที่ 2 การควบคุมงานก่อสร้างทาง ก้นยาน 2550
- คู่มือการควบคุมงานก่อสร้างสะพานและท่อเหลี่ยม คสล. ฉบับปรับปรุงและแก้ไขครั้งที่ 4
- คู่มือการใช้อุปกรณ์ควบคุมการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง
- คู่มือเครื่องหมายควบคุมการจราจรในงานก่อสร้าง บูรณะ และบำรุงรักษาทางหลวง ฉบับปี 2545
- คู่มือเครื่องหมายควบคุมการจราจร ภาค 2 เครื่องหมายจราจร
- ข้อกำหนดและมาตรฐานทั่วไปงานติดตั้งไฟสัญญาณจราจร และไฟกระพริบบนทางหลวง
- ข้อกำหนดและมาตรฐานทั่วไปงานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง

ซึ่งสาระสำคัญของสัญญาสัมปทานกำหนดให้ในการดำเนินการแก้ไขโครงสร้างและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก และ/หรือก่อสร้างโครงสร้างอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเพิ่มเติมในการจราจร บริษัทฯ จะต้องได้รับอนุมัติจากกรมทางหลวง ซึ่งกรมทางหลวงจะพิจารณาอนุญาต อนุมัติตามมาตรฐานและคู่มือของกรมทางหลวง หากบริษัทฯ ไม่บำรุงรักษาทางหลวงสัมปทาน รวมทั้งอุปกรณ์โครงสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งแบบปกติและบำรุงรักษาพิเศษ กรมทางหลวงอาจมอบหมายให้บุคคลอื่นแก้ไขโดยเรียกค่าใช้จ่ายจากบริษัทฯ

## **(2) การตลาดและการแข่งขัน**

### **(2.1) ทางยกระดับและการให้บริการ (Product)**

• ทางยกระดับดอนเมืองตั้งอยู่บนแนวถนนวิภาวดีรังสิต ซึ่งเป็นทำเลที่มีถนนสายหลักหลายสาย เช่น ถนนแจ้งวัฒนะ และถนนงามวงศ์วาน เป็นเส้นทางที่สามารถส่งปริมาณจราจรเข้าสู่ทางยกระดับดอนเมืองได้ ดังนั้นบริษัทฯ จึงมีการศึกษาความเหมาะสมเพื่อเพิ่มทางขึ้นลงหรือทางเชื่อม ที่นอกเหนือจากวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มปริมาณจราจรบนทางยกระดับดอนเมืองแล้วยังสามารถช่วยแก้ไขปัญหารถติดที่ติดขัดบริเวณถนนโดยรอบได้อีกด้วย

• ทางยกระดับดอนเมืองมีทางขึ้นลงที่เชื่อมต่อกับถนนสายหลักสำคัญ เพื่อรองรับการเดินทางของผู้ใช้ทางในหลายทิศทาง

• บริษัทฯ ได้ทำการติดตามข่าวสารงานประมูลทางพิเศษและทางหลวงพิเศษจากรัฐบาลอย่างสม่ำเสมอ เพื่อติดตามโครงการที่รัฐบาลเปิดโอกาสให้เอกชนร่วมลงทุน (Public Private Partnership-PPP) สายทางใหม่ ซึ่งอาจจะสามารถเชื่อมต่อกับเส้นทางยกระดับดอนเมืองไปยังทางพิเศษสายอื่น ๆ เพื่อเปิดโอกาสทางธุรกิจใหม่ ๆ และเป็นการสร้างเครื่องมือให้ครอบคลุมการเดินทางของผู้ใช้ทางมากขึ้น

• บริษัทฯ ให้ความสำคัญในการจัดสรรงบประมาณเพื่อใช้ในการดูแลบำรุงรักษาทางยกระดับเพื่อให้ผู้ใช้ทางพึงพอใจในการใช้บริการได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

• บริษัทฯ มีแผนการปรับปรุงระบบการควบคุมจราจร (Traffic Control) และการเฝ้าระวัง (Surveillance System) - Smart Project รวมถึงระบบการให้ข้อมูลจราจรอัจฉริยะ บนทางยกระดับดอนเมือง เพื่อให้ผู้ใช้ทางได้รับความสะดวก และรับรู้ถึงสภาพการจราจรบนทางยกระดับดอนเมือง เพื่อที่จะสามารถวางแผนการเดินทางของตนเองได้ โดยการติดตั้งอุปกรณ์ที่ด่านเก็บค่าผ่านทาง (Toll Plaza) และการติดตั้งอุปกรณ์ของระบบบนสายทาง ซึ่งปัจจุบันได้ติดตั้งอุปกรณ์บนสายทางแล้วเสร็จ และได้เปิดใช้งานห้องควบคุมการจราจร OCC

## โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

แห่งใหม่อย่างเป็นทางการแล้ว ปัจจุบันได้มีการเตรียมการศึกษาค่าการใช้เทคโนโลยี AI เพื่อช่วยวิเคราะห์ภาพด้วยเทคโนโลยีขั้นสูง Deep Learning ซึ่งจะศึกษาในปี 2565

- บริษัทฯ มีบริการช่วยเหลือผู้ใช้ทางบนทางยกระดับดอนเมือง โดยทีมงานที่เชี่ยวชาญและมีประสบการณ์ทางด้านกัญญาโดยเฉพาะ

- บริษัทฯ ได้มีการพัฒนาบุคลากรทั้งในด้านความรู้ตามสายงานของตนและทักษะการให้บริการด้วยความเต็มใจ เนื่องจากบริษัทฯ เล็งเห็นถึงคุณค่าและความสำคัญของผู้ใช้ทางที่จะต้องได้รับความพึงพอใจ สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยเสมอเมื่อใช้บริการทางยกระดับดอนเมือง

### (2.2) อัตราค่าผ่านทาง (Price)

อัตราค่าผ่านทางที่บริษัทฯ สามารถจัดเก็บได้นั้น เป็นอัตราที่กำหนดไว้ใน MOA 3/2550 ซึ่งมีการกำหนดอัตราและวันที่ในการปรับอัตราค่าผ่านทางไว้ล่วงหน้า ตั้งแต่วันเริ่มต้นสัมปทานภายใต้ MOA 3/2550 โดยจะมีผลบังคับใช้ทันทีโดยไม่ต้องขออนุญาตจากกรมทางหลวงอีก แต่ต้องแจ้งให้กรมทางหลวงทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วัน และให้ประกาศและประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบล่วงหน้าเป็นเวลาพอสมควร ทั้งนี้ระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางของบริษัทฯ ในลักษณะของอัตราคงที่ (Flat Rate) เป็นระบบเปิด (Open System) ที่มีการเก็บค่าผ่านทาง ณ ด่านฯ เข้า ทั้งนี้ด้วยลักษณะทางกายภาพของโครงการ ในกรณีการใช้บริการทางยกระดับดอนเมืองจะสามารถแบ่งออกเป็น 2 กรณี คือ

- การเดินทางมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือ:

- เดินทางเฉพาะภายในทางหลวงสัมปทานเดิม ตอนดินแดง-ดอนเมือง: จะชำระค่าผ่านทางเพียง 1 ครั้ง ที่ด่านใดด่านหนึ่ง ได้แก่ ดินแดง สุทธิสาร ลาดพร้าวฯออก รัชดาภิเษก บางเขน หลักสี่ฯออก โดยอัตราค่าผ่านทางของทางหลวงสัมปทานเดิมจะเท่ากันทุกด่าน โดยปัจจุบันเท่ากับ 80 บาท สำหรับรถประเภทที่ 1 และ 110 บาท สำหรับรถประเภทที่ 2

ยกเว้นด่านหลักสี่ที่จะจัดเก็บที่อัตราเท่ากับอัตราค่าผ่านทางของทางหลวงสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือ ปัจจุบันเท่ากับ 35 บาท สำหรับรถประเภทที่ 1 และ 45 บาท สำหรับรถประเภทที่ 2



- เดินทางต่อเนื่องบนทางหลวงสัมปทานต่อเนื่องทางด้านทิศเหนือช่วงดอนเมือง-อนุสรณ์สถานฯ (ที่เชื่อมต่อกับทางหลวงสัมปทานเดิม): จะต้องชำระค่าผ่านทางอีกครั้งที่ด่านอนุสรณ์สถาน โดยอัตราค่าผ่านทางของทางหลวงสัมปทานต่อเนื่องทางด้านทิศเหนือในปัจจุบันเท่ากับ 35 บาท สำหรับรถประเภทที่ 1 และ 45 บาท สำหรับรถประเภทที่ 2

• การเดินทางมุ่งหน้าไปทางทิศใต้:

- เดินทางต่อเนื่องจากทางหลวงสัมปทานต่อเนื่องทางด้านทิศเหนือไปยังทางหลวงสัมปทานเดิม: จะชำระค่าผ่านทางเพียง 1 ครั้ง ที่ด่านดอนเมือง โดยเป็นอัตราที่รวมอัตราค่าผ่านทางของทั้งทางหลวงสัมปทานต่อเนื่องทางด้านทิศเหนือและทางหลวงสัมปทานเดิมเข้าด้วยกัน โดยอัตราค่าผ่านทางปัจจุบันเท่ากับ 115 บาท สำหรับรถประเภทที่ 1 และ 155 บาท สำหรับรถประเภทที่ 2

- เดินทางเฉพาะภายในทางหลวงสัมปทานเดิม ตอนดอนเมือง-ดินแดง: จะชำระค่าผ่านทางเพียง 1 ครั้ง ที่ด่านใดด่านหนึ่ง ได้แก่ หลักสี่ฯ เข้า ด่านแจ้งวัฒนะ ด่านลาดพร้าวฯ เข้า โดยอัตราค่าผ่านทางปัจจุบันเท่ากับ 80 บาท สำหรับรถประเภทที่ 1 และ 110 บาท สำหรับรถประเภทที่ 2

อัตราค่าผ่านทางได้ถูกกำหนดไว้ล่วงหน้าภายใต้บันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทาน ฉบับที่ 3/2550 (MOA 3/2550) ลงวันที่ 12 กันยายน 2550 ซึ่งจะมีกำหนดการเปลี่ยนแปลงราคาทุก ๆ 5 ปีหลังจากปี 2552 โดยอัตราค่าผ่านทางดังกล่าวได้รับความเห็นชอบร่วมกันว่าเป็นอัตราที่คำนวณไว้อย่างเหมาะสมแล้ว อัตราค่าผ่านทางที่กำหนดไว้เป็นดังนี้

#### อัตราค่าผ่านทางที่กำหนดใน MOA 3/2550

อัตราค่าผ่านทางสำหรับรถประเภทที่ 1 (รถยนต์ 4 ล้อ)		(บาทต่อคัน)		
ระยะเวลา	จำนวน (ปี)	อัตราค่าผ่านทาง ทางหลวงสัมปทานเดิม	อัตราค่าผ่านทาง ต่อเนื่องทางด้านทิศเหนือ	อัตราค่าผ่านทาง รวม
22 ส.ค. 2550 - 21 ส.ค. 2552	2	35	20	55
22 ส.ค. 2552 - 21 ส.ค. 2557	5	60	35	85
22 ส.ค. 2557 - 21 ส.ค. 2562	5	70	30	100
22 ส.ค. 2562 - 21 ส.ค. 2567	5	80	35	115
22 ส.ค. 2567 - 21 ส.ค. 2572	5	90	40	130
22 ส.ค. 2572 - 11 ก.ย. 2577	4.8	100	45	145
อัตราค่าผ่านทางสำหรับรถประเภทที่ 2 (รถยนต์มากกว่า 4 ล้อ)		(บาทต่อคัน)		
ระยะเวลา	จำนวน (ปี)	อัตราค่าผ่านทาง ทางหลวงสัมปทานเดิม	อัตราค่าผ่านทาง ต่อเนื่องทางด้านทิศเหนือ	อัตราค่าผ่านทาง รวม
22 ส.ค. 2550 - 21 ส.ค. 2552	2	65	30	95
22 ส.ค. 2552 - 21 ส.ค. 2557	5	90	35	125
22 ส.ค. 2557 - 21 ส.ค. 2562	5	100	40	140
22 ส.ค. 2562 - 21 ส.ค. 2567	5	110	45	155
22 ส.ค. 2567 - 21 ส.ค. 2572	5	120	50	170
22 ส.ค. 2572 - 11 ก.ย. 2577	4.8	130	55	185

## โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

### (2.3) กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของผู้ใช้ทางยกระดับดอนเมืองคือ ผู้ใช้ทางทุก/กสางอาชีพรที่ประสงค์จะประหยัดเวลาในการเดินทางไปถึงจุดหมาย ด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย โดยมีเจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง โดยสามารถจำแนกผู้ใช้ทางตามประเภทของรถที่ใช้ทาง ได้แก่

- ผู้ใช้ทางรถประเภทที่ 1 คือ รถยนต์ 4 ล้อ
- ผู้ใช้ทางรถประเภทที่ 2 คือ รถยนต์มากกว่า 4 ล้อ

สัดส่วนแบ่งประเภทผู้ใช้ทาง					
ประเภทรถ	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564
รถประเภทที่ 1	ร้อยละ 97.2	ร้อยละ 97.1	ร้อยละ 97.2	ร้อยละ 96.9	ร้อยละ 97.6
รถประเภทที่ 2	ร้อยละ 2.8	ร้อยละ 2.9	ร้อยละ 2.8	ร้อยละ 3.1	ร้อยละ 2.4

### (2.4) ช่องทางการจัดจำหน่าย

#### การชำระค่าผ่านทาง

ผู้ใช้ทางสามารถชำระค่าผ่านทางได้ที่ตู้เก็บค่าผ่านทางของแต่ละด่านที่ใช้บริการซึ่งแต่ละด่านจะมีจำนวนตู้เก็บค่าผ่านทางในปัจจุบันดังนี้

ด่าน	จำนวนตู้เก็บค่าผ่านทาง (หน่วย: ตู้)
ดินแดง 1	6
ดินแดง 2	6
ด่านสุทธีสาร	3
ด่านลาดพร้าววงนอก	4
ด่านลาดพร้าววงใน	3
ด่านรัชดาภิเษก 1	3
ด่านรัชดาภิเษก 2	3
ด่านบางเขน	2
ด่านแจ้งวัฒนะ 1	3
ด่านแจ้งวัฒนะ 2	2
ด่านหลักสี่วงใน	4
ด่านหลักสี่วงนอก	2
ด่านดอนเมือง 1	5
ด่านดอนเมือง 2	5
ด่านอนุสรณ์สถาน 1	5
ด่านอนุสรณ์สถาน 2	5
<b>รวม</b>	<b>61</b>



## วิธีการชำระค่าผ่านทาง

บริษัทฯ มีวัตถุประสงค์หลักที่จะอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้ทางในการชำระค่าผ่านทางให้มากที่สุด จึงมีการกำหนดวิธีการชำระเงินที่หลากหลายและตรงกับความต้องการของผู้ใช้ทาง โดยมีวิธีการ ดังนี้

**1. ชำระด้วยเงินสด:** ผู้ใช้ทางสามารถชำระค่าผ่านทางตามอัตราที่กำหนดไว้ด้วยเงินสดได้ที่ตู้เก็บค่าผ่านทางทุกช่องทาง

**2. ชำระด้วยคูปอง:** บริษัทฯ ได้จัดพิมพ์คูปองเล่มสำหรับจำหน่ายให้กับผู้ใช้ทางที่ต้องเดินทางบนทางยกระดับดอนเมืองเป็นประจำ และต้องการความสะดวกรวดเร็วในการชำระค่าผ่านทางซึ่งคูปอง 1 เล่ม บรรจุคูปองทั้งสิ้น 20 ใบ โดยบริษัทฯ ได้มอบส่วนลดร้อยละ 5 จากราคาเต็มของอัตราค่าผ่านทางปกติให้กับผู้ใช้ทางที่ซื้อคูปอง ทั้งนี้ผู้ใช้ทางสามารถซื้อคูปองเล่มได้ที่ตู้เก็บค่าผ่านทางทุกช่องทางหรืออาคารสำนักงานใหญ่ โดยการชำระด้วยคูปองนั้นสำหรับรถประเภทที่ 1 เท่านั้น

ทั้งนี้บริษัทฯ อยู่ระหว่างการพัฒนากระบวนการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติ (ETC) ซึ่งคาดว่าจะสามารถติดตั้งแล้วเสร็จ และพร้อมใช้งานในปี 2565

## (2.5) กิจกรรมส่งเสริมการขายและประชาสัมพันธ์ (Promotion)

1) กิจกรรม "ขอบคุณผู้ใช้ทาง ต้อนรับเทศกาลตรุษจีน" ด้วยการมอบส้มเพื่อเป็นสิริมงคลให้แก่ลูกค้า (ผู้ใช้บริการทาง) ณ ด่านเก็บค่าผ่านทางดินแดง 1 และด่านเก็บค่าผ่านทางอนุสรณ์สถาน 2

2) กิจกรรมตั้งจุดจำหน่ายคูปองค่าผ่านทาง ส่วนลด 5% จำนวน 2 จุด ได้แก่ ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต และศูนย์การค้าเซ็นทรัลเวิลด์

3) Tollway Loyalty Platform Via Line OA Channel ด้วยพฤติกรรมผู้บริโภคเปลี่ยนแปลงไปตามยุคโลกาภิวัตน์ บริษัทฯ จึงได้นำเทคโนโลยีเข้ามาปรับเปลี่ยนการดำเนินงาน และเพื่อช่วยให้เข้าถึงกลุ่มลูกค้ามากขึ้น โดยในปี 2564 บริษัทฯ ได้ใช้แพลตฟอร์ม Application หรือ Line Business Connect เพื่อจัดทำระบบการจัดการลูกค้าสัมพันธ์ (Customer Relationship Management: CRM) ช่วยให้สามารถเข้าถึงพฤติกรรมของผู้บริโภค และทราบถึงความต้องการของลูกค้า/ผู้บริโภค และจัดทำแคมเปญหรือโปรโมชั่นเพื่อตอบสนองความต้องการนั้นได้อย่างทันที โดยมีแผนในการดำเนินกิจกรรมนี้ในปี 2565 โดย LINE Official ของบริษัทฯ ใช้ชื่อว่า @donmuangtollway ซึ่งกิจกรรมบน Line Official นี้จะประกอบด้วย การสำรวจความต้องการของลูกค้า กิจกรรมสะสมแต้มแลกของรางวัล กิจกรรมชิงโชคลุ้นรับรางวัล หรือ Tollway Lucky Way เป็นต้น ตัวอย่าง เมื่อลูกค้าแอดไลน์ @donmuangtollway เป็นเพื่อนและได้ลงทะเบียนเข้าสู่ระบบ CRM ของบริษัทฯ ลูกค้าจะได้รับ Welcome Gift หรือคูปองของขวัญ เป็นคะแนนสะสมเพื่อนำไปแลกเป็นของรางวัลหรือใช้สิทธิชิงโชค เป็นต้น นอกจากนี้ลูกค้ายังสามารถสะสมแต้มผ่านการจ่ายค่าผ่านทางด้วยการสแกน QR Code จากใบเสร็จค่าผ่านทางเพื่อนำแต้มไปร่วมลุ้นของรางวัล และสิทธิชิงโชคในโครงการ Tollway Lucky Way เป็นต้น

## (2.6) กว้างูตสาหกรรมและการแข่งขัน

ตามที่บริษัทฯ เป็นผู้ให้สัมปทานทางด่วน และโครงข่ายถนนในกรุงเทพฯ มีลักษณะที่มีการขยายจากจุดศูนย์กลางในบริเวณใจกลางเมือง โดยมีลักษณะที่เชื่อมต่อกับชอยหลัก และชอยย่อยซึ่งต่อจากที่พักอาศัย ทั้งนี้โครงข่ายถนนส่วนมากไม่ได้มีการจัดลำดับชั้นหรือประเภทของถนนอย่างเป็นระบบ โดยรัฐบาลก่อสร้างถนนหลักหรือถนนปฐุมภูมิตามการขยายตัวของสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ ที่มีความต้องการการเข้าถึง (Access) ซึ่งสิ่งปลูกสร้างเหล่านี้ก็เต็มไปด้วยพื้นที่กว้างด้านหน้าหรือเป็นจุดที่เชื่อมต่อกับชอยย่อย ซึ่งสามารถใช้สำหรับการกลับรถได้ในขณะกัถนนย่อย หรือถนนกุตยภูมิรวมกัถนนท้องถิ่นนั้นส่วนมากจะก่อสร้างโดยเอกชนหรือเจ้าของพื้นที่ดินบริเวณนั้น

## โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

ระบบการขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ ยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ตัวเมืองได้ทั้งหมด ทางด่วน (Expressway) และถนนที่เชื่อมกับทางด่วน ซึ่งมีลักษณะเป็นระบบโครงข่ายจึงมีบทบาทที่สำคัญมากต่อความสะดวก และประหยัดระยะเวลาในการเดินทางให้กับผู้ใช้ถนน อย่างไรก็ตามระบบถนนในกรุงเทพฯ นั้นไม่เพียงพอต่อการเพิ่มขึ้นของการติดขัดของการจราจร (อัตราการเติบโตของถนนน้อยกว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของการใช้ถนน) ซึ่งพื้นที่ถนนในกรุงเทพฯ คิดเป็นร้อยละ 8 ของพื้นที่ดินในกรุงเทพฯ ทั้งหมด โดยโครงข่ายถนนในกรุงเทพฯ มีความยาวรวมประมาณ 4,000 กิโลเมตร โดยประมาณ 360 กิโลเมตรคือ ทางด่วน และทางหลวงสัมปทาน (ข้อมูลจากแนวทางการปรับปรุงการกำหนดการใช้ที่ดินในผังเมือง ปี 2554) ส่งผลให้มีการจราจรติดขัดกระจายในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยเฉพาะอย่างยิ่งชั่วโมงเร่งด่วนเวลา 6.00 - 9.00 น. และ 16.00 - 19.00 น. ของทุกวันทำงาน

ผลการสำรวจด้านการจราจรในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ที่ถือเป็นเมืองใหญ่มีประชากรจำนวนมากและเป็นเมืองเศรษฐกิจ เมืองการศึกษาที่มีประชากรจากทั้งในและต่างประเทศหลั่งไหลเข้ามาอาศัยอยู่จำนวนมากตลอดเวลา จึงพบปัญหาการจราจรติดขัดมาโดยตลอด ถึงแม้ปัจจุบันจะมีระบบขนส่ง Mass Transit รถไฟฟ้ามาแบ่งเบาเป็นทางเลือกให้ผู้เดินทาง แต่ด้วยพฤติกรรมผู้เดินทางยังนิยมใช้รถยนต์ และยังคงเลือกเดินทางแบบ Door to Door ที่สะดวกสบายในทุกสภาพภูมิอากาศที่ร้อน และฝนตกหนักในฤดูกาลต่าง ๆ ดังนั้นความต้องการใช้รถยนต์ในการเดินทาง หรือปริมาณความต้องการใช้ถนน (Demand Side) จึงเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ในขณะที่การก่อสร้างเพิ่มพื้นที่ผิวถนนใหม่เพิ่มเติม (Supply Side) เพื่อรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นมีข้อจำกัดที่ไม่สามารถขยายได้โดยง่าย เนื่องจากพื้นที่ว่างในการขยายพื้นราบเพิ่มเติมมีจำนวนไม่มากและทำได้ค่อนข้างช้า ซึ่งในการสำรวจพบว่า ความเร็วในการเดินทางช่วงชั่วโมงเร่งด่วนโดยเฉลี่ยจะน้อยกว่า 10 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งถ้าเปรียบเทียบกับความเร็วในการเดินทางโดยเฉลี่ยของสิงคโปร์และฮ่องกงนั้นจะเท่ากับประมาณ 28 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับปี 2557 และ 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมงสำหรับปี 2560



ด้วยความที่ปริมาณความต้องการใช้ถนน (Demand Side) เพิ่มขึ้นเร็วกว่าการก่อสร้างเพิ่มพื้นที่ผิวถนนใหม่เพิ่มเติม (Supply Side) ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จึงส่งผลให้เกิดผลกระทบต่อความเร็วเฉลี่ยที่ใช้ในการเดินทางโดยรถยนต์ที่ลดลง ดังนั้นความคิดริเริ่มโครงการโครงข่ายทางหลวง และทางด่วนต่าง ๆ นั้น จึงเป็นทางเลือกเพื่อรองรับการจราจรที่ติดขัด และการก่อสร้างเพิ่มพื้นที่ผิวถนนใหม่เพิ่มเติม (Supply Side) จึงใช้พื้นที่ผิวถนนพื้นราบบางส่วนนำมาก่อสร้างเป็นทางยกระดับในเมือง เพื่อเพิ่มช่องจราจรได้หลายช่องทาง และเป็นโครงข่ายเชื่อมโยงเป็นทางยกระดับเดินทางจากทิศทางต่าง ๆ เข้าหากันได้อย่างสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย ลดเวลาการเดินทางได้อย่างมาก สามารถเพิ่มคุณภาพชีวิตที่ดีให้แก่ชาวกรุงเทพฯ และปริมณฑล จึงได้รับความนิยมจากผู้เดินทางจำนวนมากที่เลือกใช้บริการทางด่วนสายต่าง ๆ มาจนถึงปัจจุบันนี้ โดยทางด่วนสายแรกได้เปิดให้บริการเมื่อปี 2524 ซึ่งทำให้การเดินทางในเมืองได้รับประโยชน์อย่างกว้างขวาง ในการสร้างเมืองและทางด่วนที่เชื่อมต่อไปยังปริมณฑลมากยิ่งขึ้นในช่วงปี 2533-2543 ซึ่งโครงข่ายทางด่วนในปัจจุบันได้ครอบคลุมส่วนสำคัญของกรุงเทพฯ และปริมณฑล

ดังนั้นจากสภาวะแวดล้อมมีทั้งการแข่งขัน และโอกาสในการเติบโตของธุรกิจสามารถสรุปโครงข่ายที่สำคัญได้ดังนี้

### อุปสงค์ของการเดินทาง และขนส่งในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

ผู้เชี่ยวชาญได้มีการประมาณการผู้โดยสารประมาณ 30.5 ล้านเที่ยวต่อวันธรรมดาได้เดินทางอยู่ในบริเวณกรุงเทพฯ และปริมณฑล จากประชากรประมาณ 16.87 ล้านคน ในปี 2561 โดย 16.3, 4.8, 1.8 และ 0.8 ล้านเที่ยวนั้น มาจากรถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถแท็กซี่ และรถโดยสารประจำทางเอกชนตามลำดับ ซึ่งในปี 2574 คาดว่า อุปสงค์รวมจะเท่ากับประมาณ 36.5 ล้านเที่ยวจากประชากรทั้งหมดประมาณ 18 ล้านคน

เพื่อรองรับกับอุปสงค์ของการเดินทาง และการขนส่งในอนาคต รัฐบาลได้ดำเนินการให้มีโครงการทางด่วน/ทางพิเศษต่าง ๆ ทั้งที่ดำเนินการเอง และการให้เอกชนร่วมลงทุน

### อุตสาหกรรม และสถานการณ์ปัจจุบันของทางด่วน/ทางพิเศษในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

#### ระบบทางด่วน/ทางพิเศษในปัจจุบัน



หมายเหตุ: เส้นทางพิเศษ/ทางด่วน/มอเตอร์เวย์ ที่เปิดให้บริการแล้ว

FES - ระบบทางด่วนขั้นที่ 1

SES - ระบบทางด่วนขั้นที่ 2

- SES A ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วน A (Sector A)

- SES B ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วน B (Sector B)

- SES C ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วน C (Sector C)

- SES D ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วน D (Sector D)

SES C+ - ทางพิเศษอุดรรัถยา (บางปะอิน-ปากเกร็ด)

RAE - ทางพิเศษฉลองรัช (วงแหวนรอบนอก-รามอินทรา-ทางพิเศษอุดรรัถยา)

DMT - ทางยกระดับดอนเมือง

SOE - ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก

BNBP - ทางพิเศษบูรพาวิถี (บางนา-บางพลี-บางปะกง)

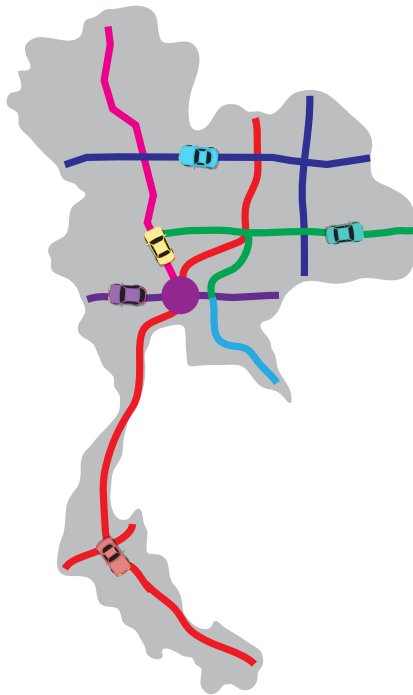
Motorway M7 - ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 (กรุงเทพ-ชลบุรี)

Motorway M9 - ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 9 (วงแหวนรอบนอกที่ 2)

SOBR - ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุพรรณบุรี)

# โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

## ระบบทางด่วน/ทางพิเศษในอนาคต



M2	Tak-Mukdahan	704 km.
M3	Surin – Bueng Kan	465 km.
M4	Nakhon Sawan – Ubon Ratchathani	610 km.
M5	Uttaphimuk Elevated Tollway – Bang Pa-In – Chiang Rai (Mae Sai/Chiang Khong Checkpoints)	853 km.
M6	Bang Pa-In – Nong Khai	540 km.
M7	Bangkok – Ban Chang	153 km.
M8	Nakhon Pathom – Narathiwat (Su-ngai Kolok Checkpoint)	1,103 km.
M9	Kanchanaphisek Road (Second Outer Ring Road)	165 km.
M51	Chiang Mai – Lampang (Chae Hom District)	53 km.
M52	Suphan Buri – Chai Nat	42 km.
M53	Kanchanaphisek (Western Section) – Bang Pa Han	48 km.
M61	Chon Buri – (Laem Chabang Port) – Nakhon Ratchasima	288 km.
M62	Kanchanaphisek Road (Eastern Section) – Saraburi	78 km.
M71	Kanchanaphisek Road (Eastern Section) – Sa Kaeo (Aranyaprathet Checkpoint)	204 km.
M72	Chonburi – Trat	216 km.
M81	Bang Yai – Kanchanaburi (Pu Nam Ron Checkpoint)	164 km.
M82	Kanchanaphisek Road (Western Section) – Pak Tho	74 km.
M83	Surat Thani – PhuKet	191 km.
M84	Songkhla – Thailand – Malaysia Border (Sadao Checkpoint)	95 km.
M91	Third Outer Ring Road	254 km.
M92	Chonburi – Saraburi – Nakhon Pathom	312 km.
Total		6,612 km.

## ระบบทางหลวงพิเศษของประเทศไทย

สรุปถนนเก็บค่าผ่านทางในกรุงเทพฯ และประวัติตามกาลเวลาใน 35 ปีที่ผ่านมา





ถนนเก็บค่าผ่านทางเส้นแรกในกรุงเทพฯ ถูกสร้างขึ้นเพื่อบรรเทาการติดขัดของการจราจรในตัวเมือง และได้เปิดให้บริการในปี 2524 โดยมีระยะทางประมาณ 27 กิโลเมตร ทั้งนี้ความสำเร็จของโครงการแรกในปี 2525 ทำให้มีโครงการต่อเนื่องอีกมากมายในช่วงปี 2533-2543 โดยภายในปี 2543 ถนนเก็บค่าผ่านทางเส้นแรกในกรุงเทพฯ มีระยะทางประมาณ 300 กิโลเมตร และปัจจุบันถนนเก็บค่าผ่านทางเส้นแรกในกรุงเทพฯ มีระยะทางประมาณ 390 กิโลเมตร



## ทางด่วนและทางพิเศษที่เก็บค่าผ่านทางในกรุงเทพฯ

ถนนเก็บค่าผ่านทาง	พื้นที่การให้บริการ	เจ้าของโครงการ / ผู้บริหารจัดการ	ระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง	อัตราค่าผ่านทาง	จำนวนช่องทางการจราจร	ระยะทาง (กิโลเมตร)	จำนวนด่านค่าผ่านทาง
ทางพิเศษเฉลิมมหานคร-FES	ในเขตเมือง	EXAT/EXAT	ระบบเปิด	50	6	27.1	20.0
ทางพิเศษศรีรัช ส่วน A-SES Sector A	ในเขตเมือง	EXAT/BEM	ระบบเปิด	50	6	12.4	33.0
ทางพิเศษศรีรัช ส่วน B-SES Sector B	ในเขตเมือง		ระบบเปิด	50	6	9.4	33.0
ทางพิเศษศรีรัช ส่วน C-SES Sector C	นอกเขตเมือง		ระบบเปิด	10 หรือ 15	6	8.0	33.0
ทางพิเศษศรีรัช ส่วน D-SES Sector D	นอกเขตเมือง		ระบบเปิด	25	6	8.6	33.0
ทางพิเศษอุดรรัถยา ส่วน-SES Sector C+	นอกเขตเมือง	EXAT/BEM	ระบบปิด	35 ถึง 55	4	32.0	10.0
ทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอก-SOE	นอกเขตเมือง	EXAT/BEM	ระบบเปิด	65	6	16.7	9.0
ทางพิเศษฉลองรัช - RAE	ในเขตเมือง / นอกเขตเมือง	EXAT/EXAT	ระบบเปิด	20 ถึง 40	6	28.2	16.0
ถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้ - SOBRR	ถนนวงแหวน		ระบบปิด	20 ถึง 40	6	22.5	30.0
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 9 (วงแหวนรอบนอก) - M9	ถนนวงแหวน	DOH/DOH	ระบบเปิด	30 ถึง 60	8	64.0	4.0
โทลล์เวย์	ในเขตเมือง / นอกเขตเมือง	DOH / DMT	ระบบเปิด	80 ถึง 115	6	21.0	12.0
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 (กทม. - ชลบุรี - พัทยา) - M7	ระหว่างเมือง	DOH/DOH	ระบบปิด	10 ถึง 105	8	82.0	18.0
ทางพิเศษบูรพาวิถี (บางนา - บางพลี - บางปะกง) - BBNP	ระหว่างเมือง	EXAT/EXAT	ระบบปิด	20 ถึง 110	6	55.0	20.0
<b>รวมทั้งหมด</b>						<b>523.9</b>	<b>309.0</b>

ระยะทางรวมของโครงข่ายทางด่วน/ทางพิเศษมีการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2533 เพื่อรองรับอุปสงค์ของการเดินทางจากการลงทุนในโครงการในระบบทางด่วน/ทางพิเศษเพื่อพัฒนาพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล ซึ่งส่งผลให้ปริมาณจราจรมีการเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างมากในระบบทางด่วน/ทางพิเศษ อย่างไรก็ตาม หลังจากปี 2543 การก่อสร้างเพิ่มขึ้นอีกไม่มากนักสืบเนื่องจากปัญหาการคืนเวนคืนที่ดิน และการให้ความสำคัญกับระบบขนส่งทางในเขตเมืองเพิ่มมากขึ้นของภาครัฐ



ทั้งนี้การเจริญเติบโตของปริมาณจราจรบนทางด่วน/ทางพิเศษนั้นมีแนวโน้มในลักษณะที่ใกล้เคียงกันกับแนวโน้มการเจริญเติบโตของจำนวนรถยนต์ทั้งหมด นับตั้งแต่ที่มีการเปิดให้บริการทางพิเศษเฉลิมมหานครในปี 2525 เป็นต้นมา

การเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ และปัจจัยต่าง ๆ ที่เอื้อต่อการครอบครองรถยนต์ อาทิ ระบบสินเชื่อรถยนต์ที่มีทางเลือกเพิ่มมากขึ้น ประเภท และราคาของรถยนต์ที่หลากหลายมากขึ้น เป็นต้น ส่งผลให้จำนวนยานพาหนะเพิ่มอย่างต่อเนื่อง และจะเป็นการสร้างปัญหาการจราจรที่ติดขัดหากพื้นที่ถนนยังมีอยู่จำกัด และไม่มีมาตรการดำเนินการที่มีประสิทธิภาพ หรือทางเลือกการสัญจรของประชาชนที่ครอบคลุมพื้นที่ได้กว้างขวาง สะดวกปลอดภัย และประหยัด

### การเชื่อมต่อโครงข่ายทางด่วน/ทางพิเศษในกรุงเทพฯ และปริมณฑล



ที่มา: บริษัท Systra MVA ("MVA")

### (3) การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

โครงการทางยกระดับดอนเมืองเกิดขึ้นจากผลการศึกษาของกรมทางหลวงในปี 2530 เกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนวิภาวดีรังสิตด้วยการสร้างทางยกระดับบนถนนวิภาวดีรังสิต กระทรวงคมนาคมจึงมีนโยบายเชิญชวนภาคเอกชนมาร่วมลงทุนในโครงการ โดยที่ภาคเอกชนเป็นผู้จัดหาทุนมาดำเนินโครงการ แล้วรัฐบาลจะให้สัมปทานแก่เอกชนในการเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางตามที่รัฐบาลเห็นว่าเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ประชาชนผู้ใช้ทาง บริษัทฯ จึงได้ยื่นข้อเสนอที่จะลงทุน ออกแบบก่อสร้าง ประกอบการและบำรุงรักษาทางหลวงสัมปทานต่อกรมทางหลวง ซึ่งบริษัทฯ ได้รับคัดเลือกให้เป็นผู้ได้รับสัมปทานในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต ตอนดินแดง-ดอนเมือง ระยะทาง 15.4 กิโลเมตร ("ทางหลวงสัมปทานเดิม") มูลค่าโครงการประมาณ 12,000 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสัมปทานเมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2532

ภายหลังจากเปิดดำเนินการโครงการทางหลวงสัมปทานเดิมได้ระยะหนึ่งได้เกิดปัญหาการจราจรคับคั่งบริเวณหน้าท่าอากาศยานดอนเมือง ประกอบกับสภาพการจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตมีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นมา กรมทางหลวงจึงมีความประสงค์จะแก้ปัญหาดังกล่าว โดยให้เอกชนลงทุนก่อสร้างทางหลวงสัมปทานด้านทิศเหนือจากบริเวณท่าอากาศยานดอนเมืองถึงอนุสรณ์สถานแห่งชาติบริเวณหน้ากองทัพอากาศ ระยะทางรวม 5.6 กิโลเมตร ("ทางหลวงสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือ") พร้อมทั้งมีการยกระดับต่อเชื่อมเข้ากับอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานดอนเมือง และเชื่อมต่อเข้ากับระบบทางด่วนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ("กทพ.") ที่ดินแดงโดยให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินงานให้กิจการของรัฐ พ.ศ.2535 ซึ่งรัฐบาลเห็นชอบในหลักการโดยใช้วิธีการคัดเลือกให้เอกชนลงทุน และให้เจรจากับผู้รับสัมปทานรายเดิม ซึ่งบริษัทฯ ได้ยื่นข้อเสนอเพื่อรับสัมปทานต่อ

สัมปทานทางหลวงของบริษัทฯ เป็นลักษณะ BTO (Build-Transfer-Operate) ซึ่งในการลงนามบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวง ครั้งที่ 2/2539 (MOA 2/2539) เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2539 บริษัทฯ ได้ยินยอมให้กรรมสิทธิ์ในทางหลวงสัมปทานเดิม และทางหลวงสัมปทานต่อเนื่องด้านทิศเหนือทั้งหมด รวมทั้งอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่เกี่ยวข้องทั้งหมดภายในพื้นที่สัมปทานตกเป็นของรัฐบาล โดยบริษัทฯ ได้รับสิทธิให้บริหารจัดการและอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้ทางอย่างครบวงจร อันได้แก่ การจัดเก็บค่าผ่านทาง การอำนวยความสะดวกในการจราจร การกู้ภัย และการซ่อมบำรุงรักษาทางยกระดับตอนเมือง ซึ่งในการลงนามบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทาน ครั้งที่ 3/2550 (MOA 3/2550) เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2550 ได้ขยายสิทธิรับรายได้จากการเก็บค่าผ่านทางจากผู้ใช้งานทางยกระดับตอนเมือง ไปจนถึงสิ้นสุดอายุสัมปทานในวันที่ 11 กันยายน 2577

ปัจจุบันบริษัท ทางยกระดับตอนเมือง จำกัด (มหาชน) ("บริษัทฯ") ประกอบธุรกิจประเภทเดียว (Single Business) โดยที่ตั้งโครงการอยู่ในโครงข่ายที่มีศักยภาพในการเติบโต โดยมีธุรกิจหลักเป็นธุรกิจรับสัมปทานทางหลวงสัมปทาน และผลิตภัณฑ์และบริการหลักของบริษัทฯ คือ การประกอบการและบำรุงรักษาทางยกระดับตอนเมือง (Operation and Maintenance) ทั้งนี้บริษัทฯ มีความพยายาม และความมุ่งมั่นที่จะแสวงหาโอกาสที่จะขยายตัวเพื่อสร้างสรรคผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีคณะกรรมการพัฒนาธุรกิจ (Business Development Committee) และคณะทำงานโครงการใหม่ (New Project Development Working Team-NPD) ให้มีหน้าที่ศึกษาความเหมาะสมและความคุ้มค่าของโครงการใหม่ตามนโยบายบริษัทฯ ซึ่งได้กำหนดไว้ตามแผนธุรกิจประจำปีของบริษัทฯ รวมถึงการสนับสนุนนโยบายภาครัฐในการเชื่อมโยงระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งโดยรอบทางยกระดับตอนเมือง ภายใต้ข้อกำหนดในสัญญาสัมปทาน และธุรกิจอื่น ๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับธุรกิจหลักของบริษัทฯ โดยการได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ นั้นมาจากการดำเนินงานดังต่อไปนี้

- การติดตามโครงการภาครัฐที่ให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (Public Private Partnership-PPP) ซึ่งดำเนินการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 ตามความเชี่ยวชาญของบริษัทฯ ในการเป็นผู้รับสัมปทานการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance)

- การจัดตั้งที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความคุ้มค่าในการลงทุนโครงการ
- การสนับสนุนโครงการตามนโยบายภาครัฐในการเชื่อมโยงระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งโดยรอบ ทางยกระดับภายใต้ข้อกำหนดในสัญญาสัมปทาน

- การเข้าร่วมงานประเมินความสนใจของเอกชน (Market Sounding) การเข้าร่วมสัมมนาเอกชน โดยที่ปรึกษาของภาครัฐในขั้นตอนศึกษาโครงการ (Market Interview) การเข้าร่วมสัมมนาก่อนประกาศเชิญชวนให้เอกชนร่วมลงทุน (Pre-Tender Announcement Seminar) การเข้าร่วมประชุมชี้แจงโครงการ (Pre-Bid Meeting) และการรับเชิญเข้าร่วมประชุมกับภาครัฐอื่น ๆ เพื่อให้ข้อมูลสนับสนุนโครงการร่วมลงทุนต่าง ๆ

- การเจรจาร่วมกับบริษัทพันธมิตรทางธุรกิจในการร่วมดำเนินการศึกษาและร่วมลงทุนตามกลยุทธ์ของบริษัทฯ ในการลงทุนโครงการใหม่ที่เป็นธุรกิจหลักของบริษัทฯ และธุรกิจที่มีความเกี่ยวเนื่อง

ทั้งนี้กระบวนการทำงานของคณะทำงานโครงการใหม่มีการกำหนดดัชนีชี้วัดผลงาน หรือความสำเร็จของผลงานในการติดตามความคืบหน้าโครงการของภาครัฐ มีการจัดการประชุมรายงานความคืบหน้าก่อนเริ่มทำงานทุกวัน (Daily 5-Minute Talk) และมีการจัดการประชุมคณะทำงานโครงการใหม่อย่างน้อย 1 ครั้งต่อเดือนเพื่อรายงานความคืบหน้าโครงการโดยละเอียด และพิจารณาสถานะของโครงการก่อนที่คณะทำงานฯ จะประเมินสรุปโครงการที่มีศักยภาพในการลงทุนต่อไป ซึ่งก่อนที่คณะทำงานโครงการใหม่จะเริ่มดำเนินงานโครงการนั้นจะต้องดำเนินการตามกระบวนการ (Plan-Do-Check-Act: PDCA) ดังต่อไปนี้

1. จัดทำแผนธุรกิจโดยกำหนดโครงการที่บริษัทฯ ให้ความสนใจในการติดตามโครงการ ตามแผนของภาครัฐในการเปิดให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) ตามความเชี่ยวชาญของบริษัทฯ ในการเป็นผู้รับสัมปทานการดำเนินงานและบำรุงรักษาทาง (Operation and Maintenance)

2. คณะทำงานโครงการใหม่ทำการติดตามความคืบหน้าโครงการและเข้าร่วมประชุมสัมมนาโครงการเพื่อรับฟังแนวทางการดำเนินโครงการของภาครัฐ รวมถึงให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์แก่ภาครัฐจากความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ที่ผ่านมาของบริษัทฯ

3. จัดทำผลการศึกษาเบื้องต้น (In-house Study) ซึ่งประเมินสถานะความคืบหน้าของโครงการก่อนการศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนโครงการโดยการแต่งตั้งที่ปรึกษา และผู้เชี่ยวชาญต่าง ๆ ร่วมดำเนินการ

4. เจรจาร่วมกับบริษัทพันธมิตรทางธุรกิจ และจัดเตรียมสัญญาประกอบการดำเนินงานของแต่ละโครงการ อาทิ สัญญาการไม่เปิดเผยข้อมูล (Non-Disclosure Agreement) บันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) และสัญญาร่วมลงทุน (Joint Venture Agreement)

5. คณะทำงานโครงการใหม่จะนำเสนอการศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนต่อความคืบหน้าของแต่ละโครงการต่อคณะกรรมการพัฒนาธุรกิจซึ่งจะเป็นผู้พิจารณากลับกรองข้อมูลด้านพัฒนาธุรกิจและโครงการใหม่ต่าง ๆ ก่อนพิจารณานำเสนอคณะกรรมการบริหาร

6. คณะกรรมการบริหาร (เดิมคือคณะกรรมการกลับกรองและติดตาม) จะมีการพิจารณากลับกรองข้อมูลที่ได้รับจากคณะทำงานโครงการใหม่ เพื่อพิจารณานำเสนอคณะกรรมการบริษัท

7. คณะกรรมการบริษัทจะพิจารณาให้ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนของโครงการเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ และประเมินความความเสี่ยงอย่างละเอียด อีกทั้งมีการศึกษาข้อกำหนดในสัญญาสัมปทาน (Concession Agreement) เพื่อประกอบการตัดสินใจร่วมลงทุนในแต่ละโครงการหรือในบางกรณีก็อาจจะเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่ออนุมัติในขั้นตอนสุดท้ายต่อไป

ทั้งนี้เพื่อยุทธกิจให้เติบโต ในปี 2564 บริษัทฯ ได้มีนโยบายในการศึกษาโครงการใหม่นอกจากโครงการทางด่วนหรือทางพิเศษ (Non Toll Business) และยังมีการศึกษาโครงการธุรกิจใหม่อื่น ๆ ที่นอกเหนือจากทางด่วน (Other Non Toll Business) ที่แตกต่างจากธุรกิจเดิม เพื่อเสริมความแข็งแกร่ง โดยมีเป้าประสงค์ 3 ด้าน ได้แก่ 1) เพื่อนำ Technology มาพัฒนาระบบบริหารทางด่วนในปัจจุบัน 2) เพื่อนำ Technology มาเป็นจุดแข็งในการประมูลทางด่วน หรือ Rest Area ในอนาคต และ 3) หาโอกาสในการร่วมลงทุน และรายได้ให้กับธุรกิจ อาทิ ด้าน Tech Start Up หรือ Start Up Consumer เพื่อให้มีกรอบการดำเนินงานที่ชัดเจน และให้ฝ่ายบริหารพิจารณาดูความเป็นไปได้ในการที่จะเริ่ม Start Up ต่าง ๆ เหล่านั้น ทั้งด้านบุคลากรที่มีศักยภาพซึ่งจะสามารถพัฒนา Start Up รวมถึงการ Operation ด้วย และรวมถึงรูปแบบการพัฒนา Application ซึ่งจะช่วยให้การติดตามการจราจร (Traffic) โดยได้นำเสนอกรอบการดำเนินงาน และกรอบระยะเวลาดำเนินการในการศึกษาประมาณ 1 ปี เพื่อการตัดสินใจ พร้อมทั้งได้นำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการพัฒนาธุรกิจทุกเดือนที่ให้มีการศึกษาช่องทางการขยายธุรกิจโดยศึกษาตลาดใหม่ ทั้งโครงการและผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้อง (Concentric Diversification) และไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจรับสัมปทานประกอบการและบำรุงรักษาทางยกระดับดอนเมืองโดยตรง (Conglomerate Diversification) เพื่อยุทธกิจ

โดยหลักการพิจารณาโครงการใหม่ที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจหลักของบริษัทฯ โดยตรงนั้นมีแนวทางการเป็นพันธมิตรด้านกลยุทธ์ร่วมกับพันธมิตรทางธุรกิจ ซึ่งโครงการที่เลือกดำเนินการจะเป็นโครงการที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจรับสัมปทานดำเนินการและบำรุงรักษา เช่น โครงการให้เอกชนร่วมลงทุนในจุดพักริมทางหลวงพิเศษและทางหลวงสัมปทาน (Rest Area) ซึ่งบริษัทฯ มีเป้าหมายว่าจะใช้ความเชี่ยวชาญในการรับสัมปทานร่วมกับพันธมิตรเพื่อเข้าร่วมประมูลโครงการดังกล่าว รวมไปถึงการศึกษาร่วมกับสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) ได้ตกลงทำความร่วมมือศึกษาและพัฒนาโครงการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งรอง (Feeder) เชื่อมโยงเครือข่ายการเดินทางระหว่างชุมชนสู่ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ อาทิ รถไฟฟ้า สนามบิน โดยใช้ระบบ Smart Feeder เป็นระบบรถโดยสารขนาดเล็กตั้งแต่ EV Minibus, EV Full-Size Bus และ Trambus ใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อน (Electric Vehicle: EV) ซึ่งเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม มีเทคโนโลยีที่ทันสมัยทั้งระบบ Smart Card, QR Code และ EMV (Europay, Mastercard, and Visa) เพื่อรองรับ Cashless Society ในการชำระค่าโดยสาร มีระบบสนับสนุนการสื่อสาร WiFi ระบบดูแลความปลอดภัยให้ประชาชนด้วยกล้อง CCTV ในรถโดยสาร มี Mobile Application และจัดทำป้ายรถโดยสาร Smart Bus Stop มีการศึกษาการนำพลังงานไฟฟ้าแสงอาทิตย์มาเป็นแหล่งพลังงานไฟฟ้าที่ป้ายรถโดยสาร เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยในเดินทางมีประสิทธิภาพและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และให้สอดคล้องกับนโยบายและแผนการดำเนินงานที่ชัดเจนจากภาครัฐ โดยเริ่มจากการศึกษาพัฒนาระบบฟีดเดอร์โครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง

### (4) ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

#### ต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับ

สินทรัพย์หลักของบริษัทฯ คือ สิทธิในสัมปทานทางยกระดับ ซึ่งบริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสัมปทานทางหลวงกับกรมทางหลวงเมื่อวันที่ 12 สิงหาคม 2532 และลงนามในการบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวงอีก 3 ครั้ง เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2538 วันที่ 29 พฤศจิกายน 2539 และวันที่ 12 กันยายน 2550 ตามลำดับ ทั้งนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานทางหลวงดังกล่าว บริษัทฯ มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการลงทุน ออกแบบ ก่อสร้าง ดำเนินการ บริหารจัดการ และบำรุงรักษาทางหลวงสัมปทาน และมีสิทธิรับรายได้จากการเก็บค่าผ่านทางจากผู้ใช้งานทางยกระดับไปจนสิ้นสุดอายุสัมปทานในวันที่ 11 กันยายน 2577 โดยในการลงนามในบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานครั้งที่ 2 นั้น บริษัทฯ ได้ยินยอมให้กรรมสิทธิ์ในทางหลวงสัมปทานส่วนเดิมและสัมปทานต่อเนื่องขยายด้านทิศเหนือทั้งหมด รวมทั้งอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในพื้นที่สัมปทานตกเป็นของรัฐในลักษณะของสัมปทาน Build-Transfer-Operate (BTO)

ต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับของบริษัทฯ นั้นมีมูลค่าเท่ากับ 15,058.3 ล้านบาท ประกอบด้วย ต้นทุนสัมปทานการใช้ทางหลวงสัมปทานส่วนเดิมและต่อเนื่องขยายด้านทิศเหนือมูลค่า 10,900.7 ล้านบาท และ 4,157.6 ล้านบาท ตามลำดับ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 มูลค่าสุทธิของต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับหลังจากหักรายจ่ายตัดบัญชีสะสม 5,650.7 ล้านบาท คงเหลือ 9,407.6 ล้านบาท ทั้งนี้บริษัทฯ มีสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างภายใต้สัญญาสัมปทานมูลค่า 10.1 ล้านบาท

#### สินทรัพย์อื่น

สินทรัพย์อื่นของบริษัทฯ ประกอบด้วย ส่วนปรับปรุงอาคาร เครื่องตกแต่ง ติดตั้ง อุปกรณ์สำนักงาน อุปกรณ์ดำเนินงาน และยานพาหนะ ดังมีมูลค่าสุทธิทางบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 31 ธันวาคม 2564 ดังนี้

รายการสินทรัพย์	มูลค่าสุทธิทางบัญชี (ล้านบาท)	
	31 ธันวาคม 2563	31 ธันวาคม 2564
ส่วนปรับปรุงอาคาร	17.7	15.8
เครื่องตกแต่ง ติดตั้ง อุปกรณ์	12.4	9.7
อุปกรณ์ดำเนินงาน	4.0	3.2
ยานพาหนะ	18.4	11.7
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	-	6.2
<b>รวม</b>	<b>52.5</b>	<b>46.6</b>



### สินทรัพย์สิทธิการใช้

ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 บริษัทฯ ถือปฏิบัติตาม TFRS16 เป็นครั้งแรกกับสัญญาที่เคยระบุว่าเป็นสัญญาเช่าตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 เรื่องสัญญาเช่า (TAS 17) และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 4 เรื่องการประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ (TFRIC 4) ด้วยวิธีปรับปรุงย้อนหลังโดยรับรู้ผลกระทบสะสม (Modified Retrospective Approach)

เดิมบริษัทฯ ในฐานะผู้เช่าจะรับรู้รายจ่ายภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานในกำไรหรือขาดทุนโดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่าตาม TFRS 16 บริษัทฯ ได้ประเมินว่าสัญญาเป็นสัญญาเช่า หรือประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่หากสัญญาประกอบด้วยส่วนที่เป็นการเช่าและส่วนที่ไม่เป็นการเช่า บริษัทฯ จะปันส่วนสิ่งตอบแทนที่ต้องจ่ายตามราคายาที่เป็นเอกเทศ (Transaction Price) ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 บริษัทฯ รับรู้สินทรัพย์สิทธิการใช้ และหนี้สินตามสัญญาเช่าส่งผลให้ลักษณะของค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าดังกล่าวเปลี่ยนแปลงไปโดยบริษัทฯ รับรู้ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้ และดอกเบี้ยจ่ายของหนี้สินตามสัญญาเช่า โดยบริษัทฯ มีสินทรัพย์สิทธิการใช้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เท่ากับ 19.5 ล้านบาท และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 เท่ากับ 16.3 ล้านบาท

### ทรัพย์สินที่ไม่มีตัวตนของบริษัทฯ

ทั้งนี้ทรัพย์สินที่ไม่มีตัวตนของบริษัทฯ ประกอบไปด้วยซอฟต์แวร์ที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการดำเนินธุรกิจ ซึ่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มีมูลค่ารวม 4.5 ล้านบาท และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 เท่ากับ 2.9 ล้านบาท

### (5) งานที่ยังไม่ได้ส่งมอบ

- ไม่มี -

## 1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัทฯ

### 1.3.1 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัทฯ

- ไม่มี -

### 1.3.2 บุคคลที่อาจมีความขัดแย้งถือหุ้นในบริษัทย่อยหรือบริษัทร่วม

- ไม่มี -

### 1.3.3 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

- ไม่มี -

### 1.3.4 ผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีโครงสร้างผู้ถือหุ้นตามข้อมูล ณ วันกำหนดรายชื่อผู้ถือหุ้นที่มีสิทธิรับเงินปันผลระหว่างกาล

## โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

ปี 2564 (ณ วันที่ 25 สิงหาคม 2564) ดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้นใหญ่	จำนวนหุ้น (หุ้น)	สัดส่วนการถือหุ้น
1. กลุ่มครอบครัวพานิชชีวะ		
1.1 บริษัท ธานินทร์ โฮลดิ้ง จำกัด	303,388,022	25.68%
1.2 ร.ต.สมบัติ พานิชชีวะ	120,142,392	10.17%
1.3 นายเรนศ พานิชชีวะ	14,000,000	1.19%
1.4 นางสาวศิริวรรณ พานิชชีวะ	11,574,768	0.98%
1.5 นายธานินทร์ พานิชชีวะ	8,367,500	0.71%
1.6 นางสาวศิริมา พานิชชีวะ	6,120,000	0.52%
1.7 นางศิริเนตร เจนวัฒนวิทย์	6,000,000	0.51%
1.8 นายธรรมจักร พานิชชีวะ	4,000,000	0.34%
1.9 นายรณกิจ พานิชชีวะ	4,000,000	0.34%
1.10 นางสาวศิริลักษณ์ พานิชชีวะ	3,052,060	0.26%
1.11 นางใหม่ พานิชชีวะ	2,045,839	0.17%
1.12 นางชุตติลักษณ์ พานิชชีวะ	500,000	0.04%
1.13 นายกุลวัฒน์ เจนวัฒนวิทย์	500,000	0.04%
<b>รวมกลุ่มครอบครัวพานิชชีวะ</b>	<b>483,690,581</b>	<b>40.95%</b>
2. กระทรวงการคลัง	261,350,000	22.13%
3. UBS AG SINGAPORE BRANCH	137,643,115	11.65%
4. บริษัท เครือเจริญโภคภัณฑ์ จำกัด	30,452,000	2.58%
5. กลุ่ม Kerry อ่องทง (จดทะเบียนในเขตบริหารพิเศษฮ่องกง)		
5.1 บริษัท ไทยรุ่งเรือง-เคอรี่ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด	15,193,700	1.29%
5.2 KERRY HOLDINGS LTD.	3,900,000	0.33%
5.3 Kerry-Glory Trading Company Limited	3,045,200	0.26%
<b>รวมกลุ่ม Kerry อ่องทง</b>	<b>22,138,900</b>	<b>1.87%</b>
6. นายปริญญญา เรียรวร	15,500,000	1.31%
7. นายรวี อภิธีระวิวงศ์	5,000,000	0.42%
8. นายธนรัชต์ พลวงศ์	5,000,000	0.42%
9. นายณัฐวรรณ เตชะไพฑูริย์	4,222,528	0.36%
10. นางจินดา บุญลาภกวีโชค	4,029,220	0.34%
11. ผู้ถือหุ้นรายอื่น ๆ	212,206,456	17.97%
<b>รวม</b>	<b>1,181,232,800</b>	<b>100.00%</b>

### 1.4 จำนวนทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว

เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2564 บริษัทฯ จดทะเบียนการเพิ่มทุนชำระแล้วจำนวน 140,000,000 หุ้นกับกระทรวงพาณิชย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนและชำระจำนวนแล้ว 6,142,410,560.0 บาท โดยแบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 1,181,232,800 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 5.20 บาท



## 1.5 การออกหลักทรัพย์อื่น

- ไม่มี -

## 1.6 นโยบายการจ่ายเงินปันผล

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 4/2564 เมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2564 คณะกรรมการบริษัท มีมติอนุมัติการเปลี่ยนแปลงนโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ ภายหลังจากที่บริษัทฯ เสนอจ่ายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนทั่วไปครั้งแรก (IPO) สำเร็จ ซึ่งบริษัทฯ มีนโยบายจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 90.0 ของกำไรสุทธิประจำปีภายหลังการจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมายแล้ว โดยคำนึงถึงกระแสเงินสดจากการประกอบการ ฐานะการเงิน และผลการดำเนินงาน แผนการลงทุนในอนาคต เชื้อเพลิง และข้อจำกัดตามที่กำหนดไว้ในสัญญากู้ยืมเงินหรือสัญญาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้คณะกรรมการบริษัทอาจจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลให้แก่ผู้ถือหุ้นได้ เมื่อเห็นว่าบริษัทฯ มีกำไรและมีกระแสเงินสดเพียงพอที่จะสามารถจ่ายเงินปันผลในเบื้องต้นได้ และเมื่อจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลแล้วให้รายงานให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบในการประชุมคราวต่อไป

ในการบริหารจัดการสภาพคล่องภายในเพื่อให้สามารถมีกระแสเงินสดเพียงพอในการจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นนั้น บริษัทฯ มีแนวทางในการดำเนินการอันอาจรวมถึงการใช้กระแสเงินสดจากเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน (ซึ่งอาจเกิดจากการใช้เงินกู้หมุนเวียนสำหรับการชำระต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานเพื่อเพิ่มระดับกระแสเงินสดจากการดำเนินงานสำหรับการจ่ายเงินปันผล) และกระแสเงินสดจากการจำหน่ายเงินลงทุน นอกจากนี้เนื่องด้วยบริษัทฯ ยังมีกำไรสะสมที่สามารถจ่ายเป็นเงินปันผลได้ ในอนาคตบริษัทฯ อาจพิจารณากู้เงินจากสถาบันการเงินเพื่อเพิ่มความสามารถในการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นเพื่อประโยชน์สูงสุดต่อผู้ถือหุ้นได้

อย่างไรก็ดีการดำเนินการกรณีดังกล่าวของบริษัทฯ จะพิจารณาอย่างถี่ถ้วนเพื่อมิให้เกิดผลกระทบต่อบริษัทฯ และผู้ถือหุ้น อย่างไรก็ตามคณะกรรมการบริษัทอาจจะพิจารณาทบทวน และแก้ไขนโยบายการจ่ายเงินปันผลเป็นครั้งคราว เพื่อให้เป็นไปตามแผนการเติบโตทางธุรกิจของบริษัทฯ อนาคตความต้องการใช้เงินลงทุน และเงินหมุนเวียน รวมถึงปัจจัยด้านอื่น ๆ ที่เห็นสมควร

### การจ่ายเงินปันผลในปี 2564

ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2564 เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2564 ผู้ถือหุ้นมีมติอนุมัติการจัดสรรกำไรเป็นเงินปันผลจากผลการดำเนินงานประจำปี 2563 ในอัตราหุ้นละ 0.50 บาท จากจำนวนผู้ถือหุ้น 1,041,232,800 หุ้น เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 520.6 ล้านบาท บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลดังกล่าวให้กับผู้ถือหุ้นแล้วในเดือนพฤษภาคม 2564

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 8/2564 เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2564 คณะกรรมการบริษัทมีมติเห็นชอบการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลจากผลการดำเนินงานของปี 2564 ในอัตราหุ้นละ 0.07 บาท เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 82.7 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นแล้วเมื่อวันที่ 9 กันยายน 2564



# การบริหารจัดการความเสี่ยง

พร้อมรับมือทุกสถานการณ์  
ความท้าทาย และภัยคุกคาม  
ด้วยนโยบายบริหารจัดการความเสี่ยง  
ศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยความเสี่ยงรอบด้าน  
วางแผนกลยุทธ์ความยั่งยืน  
มุ่งสร้างโอกาสใหม่ทางธุรกิจ

Business  
Continuity  
Plan

Climate  
Change

**RISK**  
MANAGEMENT

Anti-  
Corruption

Whistleblowing



## 2.1 นโยบายและแผนการบริหารความเสี่ยง

การบริหารความเสี่ยงเป็นเครื่องมือในการบริหารกิจการให้บรรลุเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ภายใต้การเปลี่ยนแปลงของปัจจัยภายในและภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อการทำงาน โดยคณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ซึ่งต่อมาได้เปลี่ยนชื่อเป็นคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง เพื่อกำหนดนโยบาย พิจารณาความเพียงพอที่เหมาะสมของเหตุการณ์ความเสี่ยงต่าง ๆ ในระดับนโยบาย ทั้งนี้ฝ่ายบริหารได้จัดทำคู่มือและแผนบริหารความเสี่ยงประจำปีต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2552 เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงาน การติดตาม ประเมินผล ทบทวนความเสี่ยงให้สอดคล้องกับสถานการณ์แวดล้อม ทั้งภายในและภายนอกที่เปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ รวมถึงจัดทำรายงานผลการบริหารความเสี่ยงเพื่อรายงานต่อคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและคณะกรรมการบริษัทเป็นประจำทุกไตรมาส



## 2.2 ปัจจัยความเสี่ยงต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

ปัจจัยความเสี่ยงประเมินไว้ตามสถานการณ์และข้อมูลที่มีอยู่ภายในปี 2564 โดยอาจมีปัจจัยความเสี่ยงอื่นที่ไม่เป็นนัยสำคัญในปัจจุบันที่บริษัทฯ สามารถบริหารจัดการความเสี่ยงต่อไปได้ ข้อความในลักษณะที่เป็นการคาดการณ์ในอนาคตในเอกสารฉบับนี้ เช่น การใช้ถ้อยคำว่า "เชื่อว่า" "คาดว่า" "วางแผนว่า" "เห็นว่า" "อาจ" หรือ "อาจจะ" เป็นต้น หรือคำหรือข้อความอื่นในลักษณะทำนองเดียวกัน หรือการคาดการณ์เกี่ยวกับแผนการประกอบธุรกิจ ผลการดำเนินงาน การเปลี่ยนแปลงของกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ นโยบายของรัฐบาล และอื่น ๆ เป็นการคาดการณ์ถึงเหตุการณ์ในอนาคต ซึ่งผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญจากการคาดการณ์หรือคาดคะเนได้

ปัจจัยความเสี่ยงที่อาจทำให้เกิดผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมายในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ มีดังนี้

### 2.2.1 ความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจ

#### (1) ความเสี่ยงจากคดีปกครองที่บริษัทฯ เป็นผู้ถูกฟ้อง

บริษัทฯ ได้ตกลงทำสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิมกับกรมทางหลวง เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2532 โดยกรมทางหลวงมอบหมายให้บริษัทฯ มีสิทธิใช้พื้นที่สัมปทาน ลงทุน ออกแบบ ก่อสร้าง บำรุงรักษา ประกอบการทางหลวงสัมปทาน และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง มีสิทธิกำหนด เพิ่ม และเก็บค่าผ่านทาง และใช้ค่าผ่านทางได้ตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติทางหลวงที่ได้รับความสัมปทาน พ.ศ.2473 ต่อมาบริษัทฯ และกรมทางหลวงได้ตกลงให้มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวงรวม 3 ครั้ง ดังนี้

## โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

**ครั้งแรก** เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2538 ตามบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวงฯ ฉบับที่ 1/2538 ("MOA 1/2538") เนื่องจากบริษัทฯ ได้จดทะเบียนเปลี่ยนแปลงชื่อ และแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชน ประกอบกับคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้มีมติอนุมัติให้โครงการทางหลวงสัมปทานได้รับการส่งเสริมการลงทุน ภายใต้เงื่อนไขที่บริษัทฯ จะต้องเสนอผลประโยชน์ให้แก่กรมทางหลวง และรัฐบาล เพิ่มเติมจากที่ได้กำหนดไว้แล้วในสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม

**ครั้งที่สอง** เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2539 ตามบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวงฯ ฉบับที่ 2/2539 ("MOA 2/2539") เนื่องจากกรมทางหลวงต้องการแก้ไขปัญหาราจราคับคั่ง บริเวณหน้าท่าอากาศยานนานาชาติกรุงเทพ ดอนเมือง และบนถนนวิภาวดีรังสิตที่ปริมาณการจราจรเพิ่มสูงขึ้น ประกอบกับเพื่อแก้ไขฐานะทางการเงินของบริษัทฯ ซึ่งได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากรัฐไม่สามารถดำเนินการตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิมได้ กรมทางหลวงจึงได้ให้สิทธิสัมปทานทางหลวงแก่บริษัทฯ เพิ่มเติม เรียกว่า ทางหลวงสัมปทานต่อเนื่องด้านทิศเหนือ มีจุดเริ่มต้นบริเวณหน้าท่าอากาศยานนานาชาติกรุงเทพ ที่ดอนเมือง จนถึงบริเวณหน้ากองทัพอากาศ ที่อนุสรณ์สถาน พร้อมตกลงให้อายุสัมปทานทางหลวงเดิม และทางหลวงสัมปทานต่อเนื่องด้านทิศเหนือมีอายุสัมปทานสิ้นสุดพร้อมกันเมื่อครบกำหนดระยะเวลา 25 ปีนับแต่วันที่ทำ MOA 2/2539 โดยบริษัทฯ มีสิทธิเรียกเก็บค่าผ่านทาง และปรับใช้อัตราค่าผ่านทางหลวงสัมปทานเดิม และทางหลวงสัมปทานต่อเนื่องด้านทิศเหนือ ได้ตามที่กำหนดไว้ใน MOA 2/2539

**ครั้งที่สาม** เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2550 ตามบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวงฯ ฉบับที่ 3/2550 ("MOA 3/2550") เพื่อแก้ไขปัญหาราคาต้นทุนของบริษัทฯ ซึ่งได้รับผลกระทบจากการที่ภาครัฐไม่สามารถดำเนินการตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม และตาม MOA 2/2539 ได้ตามข้อตกลงการแก้ไขผลประโยชน์ต่อฐานะทางการเงินของบริษัทฯ ตามข้อ 25 ของสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม โดยกรมทางหลวงตกลงขยายระยะเวลาสัมปทานของทางหลวงสัมปทานเดิมและทางหลวงสัมปทานต่อเนื่องด้านทิศเหนือให้แก่อายุสัมปทาน เป็นเวลา 27 ปีนับแต่วันที่ทำ MOA 3/2550 โดยบริษัทฯ มีสิทธิปรับใช้อัตราค่าผ่านทางหลวงสัมปทานได้ตามข้อ 5 ของ MOA 3/2550 ดังมีข้อตกลงต่อไปนี้

"อัตราค่าผ่านทางที่เรียกเก็บจากยานพาหนะทุกประเภทให้เป็นไปตามตารางท้ายข้อนี้ และมีผลใช้บังคับได้ทันที โดยการปรับใช้อัตราค่าผ่านทางตามตารางนี้ ผู้รับสัมปทานไม่ต้องขออนุญาตจากกรมทางหลวงอีก แต่ผู้รับสัมปทานจะต้องแจ้งให้กรมทางหลวงทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 (สามสิบ) วัน และให้ผู้รับสัมปทานประกาศ และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบล่วงหน้าเป็นเวลาพอสมควร อัตราค่าผ่านทางนี้ได้รวมภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 7 (เจ็ด) ไว้แล้ว"

อัตราค่าผ่านทางที่กำหนดไว้ท้ายข้อ 5 ของ MOA 3/2550 มีสาระสำคัญดังนี้

ช่วงเวลา	ระยะเวลา (ปี)	ทางหลวงสัมปทานเดิม (บาท)		ทางหลวงสัมปทานต่อเนื่องด้านทิศเหนือ (บาท)	
		รถ 4 ล้อ	รถมากกว่า 4 ล้อ	รถ 4 ล้อ	รถมากกว่า 4 ล้อ
วันลงนาม - 21 ส.ค. 2550	-	20	50	10	20
22 ส.ค. 2550 - 21 ส.ค. 2552	2	35	65	20	30
22 ส.ค. 2552 - 21 ส.ค. 2557	5	60	90	25	35
22 ส.ค. 2557 - 21 ส.ค. 2562	5	70	100	30	40
22 ส.ค. 2562 - 21 ส.ค. 2567	5	80	110	35	45
22 ส.ค. 2567 - 21 ส.ค. 2572	5	90	120	40	50
22 ส.ค. 2572 - สิ้นอายุสัมปทาน	-	100	130	45	55

นับตั้งแต่บริษัทฯ และกรมทางหลวง ได้ตกลงทำ MOA 3/2550 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับใช้อัตราค่าผ่านทางตามข้อ 5 และตามตารางอัตราค่าผ่านทางไว้แล้ว 4 ครั้ง ดังในตารางข้างต้น ซึ่งทำให้บริษัทฯ ได้มีข้อพิพาททางกฎหมายกรณีถูกฟ้องร้องต่อศาลปกครองรวม 3 คดี ประกอบด้วยข้อพิพาทกรณีการปรับใช้อัตราค่าผ่านทางตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2550 จำนวน 1 คดี และกรณีการปรับใช้อัตราค่าผ่านทางตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2552 จำนวน 2 คดี โดยมีสถานะของแต่ละคดีสรุปได้ดังนี้

**คดีปกครองคดีที่ 1** ข้อพิพาทคดีหมายเลขแดงที่ อ. 43/2559 ซึ่งเป็นข้อพิพาทเกิดขึ้นเมื่อบริษัทฯ ดำเนินการปรับใช้อัตราค่าผ่านทางตาม MOA 3/2550 ตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2550

เมื่อวันที่ 10 มกราคม 2551 ผู้ฟ้องคดีรวม 3 ราย ได้ยื่นฟ้องบริษัทฯ และผู้ถูกฟ้องภาครัฐรายอื่น รวมเป็น 3 ราย ต่อศาลปกครองกลาง เพื่อขอให้ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาให้ยกเลิกประกาศผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน ลงวันที่ 14 ธันวาคม 2550 พร้อมขอให้ศาลมีคำพิพากษาให้ผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสามดำเนินการจัดเก็บค่าผ่านทางตามอัตราเดิมก่อนวันที่ 22 ธันวาคม 2550 ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาเมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2553 ให้ยกฟ้อง และศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษาเมื่อวันที่ 19 เมษายน 2559 ให้ยกฟ้องเช่นเดียวกัน โดยมีเหตุผลสำคัญที่ศาลปกครองกลาง และศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษายกฟ้องของผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสามคือ MOA 3/2550 ได้ทำขึ้นโดยชอบด้วยกฎหมายแล้ว ปัจจุบันคดีมีสถานะถึงที่สุดแล้วตามกฎหมาย

**คดีปกครองคดีที่ 2** ข้อพิพาทคดีหมายเลขแดงที่ อ. 1563/2559 ซึ่งเป็นข้อพิพาทเกิดขึ้นเมื่อบริษัทฯ ดำเนินการปรับใช้อัตราค่าผ่านทางตาม MOA 3/2550 ตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2552 เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2552 ผู้ฟ้องคดีรวม 2 ราย ได้ยื่นฟ้องบริษัทฯ และผู้ถูกฟ้องภาครัฐรายอื่นรวมเป็น 4 ราย ต่อศาลปกครองกลาง เพื่อขอให้ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาให้การต่อสัญญาระหว่างกรมทางหลวงกับบริษัทฯ และการที่คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัตินั้นเป็นโมฆะ เนื่องจากไม่ได้ทำตามขั้นตอนของกฎหมาย และหากศาลเห็นว่าการต่อสัญญาตาม MOA 3/2550 ถูกต้องตามกฎหมาย ขอให้ศาลพิจารณาว่าการปรับขึ้นค่าผ่านทางหลวงสัมปทานมีความเหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจหรือไม่ ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาเมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2555 ให้ยกฟ้อง และศาลปกครองสูงสุดก็มีคำพิพากษาเมื่อวันที่ 10 มกราคม 2560 ให้ยกฟ้องด้วยเช่นกัน โดยมีเหตุผลสำคัญที่ศาลปกครองกลาง และศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษายกฟ้องของผู้ฟ้องคดีทั้งสองคือ MOA 3/2550 ได้ทำขึ้นโดยชอบด้วยกฎหมาย และมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 10 เมษายน 2550 ให้ความเห็นชอบ MOA 3/2550 เป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมายแล้ว ปัจจุบันคดีมีสถานะถึงที่สุดแล้วตามกฎหมาย

**คดีปกครองคดีที่ 3** ข้อพิพาทคดีหมายเลขดำที่ อ. 1187-1188/2558 ซึ่งเป็นข้อพิพาทเกิดขึ้นเมื่อบริษัทฯ ดำเนินการปรับใช้อัตราค่าผ่านทางตาม MOA 3/2550 ตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2552 เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2552 ศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งรับคำฟ้องของผู้ฟ้องคดีรายหนึ่ง ที่ได้ยื่นฟ้องบริษัทฯ และผู้ถูกฟ้องภาครัฐรายอื่นรวมเป็น 4 ราย เพื่อขอให้ศาลมีคำพิพากษาให้เพิกถอนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2549 และวันที่ 10 เมษายน 2550 ที่ให้ความเห็นชอบการจัดทำ MOA 3/2550 ต่อมาศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2557 ให้รวมพิจารณาคดีนี้เข้ากับคำฟ้องอีกคดีหนึ่งที่มีผู้ฟ้องคดีรวม 20 ราย ได้ยื่นฟ้องผู้ถูกฟ้องคดีภาครัฐรวม 3 ราย ต่อศาลปกครองกลาง เพื่อขอให้ศาลมีคำพิพากษาให้เพิกถอนมติคณะรัฐมนตรีเดียวกัน ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาเมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2558 ให้เพิกถอนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2549 และวันที่ 10 เมษายน 2550 ให้ความเห็นชอบการทำ MOA 3/2550 ปัจจุบันคดียังอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุดในชั้นอุทธรณ์

เพื่อเป็นการบริหารความเสี่ยงด้านกฎหมายที่เกี่ยวกับคดีปกครองคดีที่ 3 ที่ยังคงอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด โดยเฉพาะกรณีหากศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษายืนตามคำพิพากษาศาลปกครองกลางให้เพิกถอนมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับ MOA 3/2550 อันประกอบด้วย มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2549 ที่รับทราบข้อตกลงในการแก้ไขปัญหาวางถนนของบริษัทรถระหว่างกรมทางหลวงกับบริษัทฯ



และมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 10 เมษายน 2550 ที่เห็นชอบร่างบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวงฯ ฉบับที่ 3 ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ จะส่งผลกระทบใด ๆ ต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยเฉพาะในส่วนของการอายุสัมปทานที่มีการขยายออกไปจากวันที่ 28 พฤศจิกายน 2564 เป็นวันที่ 11 กันยายน 2577 ด้วยหรือไม่ อย่างไร และเนื่องจากผลการพิจารณาพิพากษาคดีจะเป็นไปอย่างใดนั้น ขึ้นอยู่กับดุลพินิจในการพิจารณาวินิจฉัยพิพากษาคดีของศาล ทำให้ความเสี่ยงที่อาจจะส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้ MOA 3/2550 จึงเป็นเหตุการณ์และผลทางกฎหมายในอนาคตที่บริษัทฯ ยังไม่อาจทราบได้แน่ชัดในปัจจุบัน

จากวัตถุประสงค์ของการบริหารความเสี่ยงด้านกฎหมายที่เกี่ยวกับคดีปกครองคดีที่ 3ข้างต้น บริษัทฯ ได้ประเมินบริหารความเสี่ยงโดยตั้งสมมติฐาน (Scenario) ไว้ 2 กรณี ได้แก่

(1) สมมติฐานแรก ซึ่งถือเป็นกรณีที่บริษัทฯ เชื่อว่าจะเกิดขึ้น (Likely Case Scenario) กล่าวคือ ศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษากลับคำพิพากษาศาลปกครองกลาง ให้ยกฟ้องของผู้ฟ้องคดีในคดีปกครองคดีที่ 3 และมีคำพิพากษาไม่เพิกถอนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2549 และวันที่ 10 เมษายน 2550 ทำให้ไม่มีประเด็นทางกฎหมายที่จะต้องวิเคราะห์ต่อไปเกี่ยวกับผลกระทบต่อ MOA 3/2550

(2) สมมติฐานที่สอง ซึ่งอาจถือได้ว่าเป็นกรณีเลวร้ายที่สุด (Worst Case Scenario) กล่าวคือ ศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษายืนตามคำพิพากษาศาลปกครองกลาง ให้เพิกถอนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2549 และวันที่ 10 เมษายน 2550 อันอาจส่งผลกระทบต่อ MOA 3/2550 ให้ต้องสิ้นสุดลง และอายุสัมปทานของทางหลวงสัมปทานเปลี่ยนเป็นสิ้นสุดไปตาม MOA 2/2539 คือในวันที่ 28 พฤศจิกายน 2564 ซึ่งขณะนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ได้เลยระยะเวลาดังกล่าวไปแล้ว แต่ก็ไม่มีความเสี่ยงทางกฎหมายจากศาลปกครองสูงสุดหรือหน่วยงานภาครัฐแจ้งให้บริษัทฯ ดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใด

ในการนี้บริษัทฯ ได้มอบหมายให้ 1) บริษัท สำนักกฎหมายสากล สยามพรีเมียร์ จำกัด (ที่ปรึกษากฎหมายอิสระ) 2) นายสุรศักดิ์ วาจาสิทธิ์ จากบริษัท อาร์ แอนด์ ที เอเชีย (ประเทศไทย) จำกัด (ที่ปรึกษากฎหมายของบริษัทฯ ฝ่ายผู้ยื่นคำฟ้องจดทะเบียนนำหุ้นสามัญของบริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ) และ 3) ศาสตราจารย์เรวัต ฉ่ำเฉลิม (ที่ปรึกษากฎหมายของบริษัทฯ ในคดีปกครอง) ซึ่งต่างเป็นที่ปรึกษากฎหมายที่มีชื่อเสียง มีความรู้และประสบการณ์เกี่ยวกับคดีปกครอง ทำความเห็นด้านกฎหมายและวิเคราะห์แนวโน้มผลคำวินิจฉัยของศาลปกครองสูงสุดในคดีปกครองที่ 3 โดยอาศัยหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องประกอบกับข้อเท็จจริงต่าง ๆ และแนวคำวินิจฉัยของศาลปกครองกลางและศาลปกครองสูงสุดในคดีปกครองที่ 1 และคดีปกครองที่ 2 ที่มีคำพิพากษายกฟ้องบริษัทฯ และผู้ถูกฟ้องคดีภาครัฐทุกราย ที่ปรึกษากฎหมายทั้ง 3 ราย ได้ให้ความเห็นต่อแนวโน้มผลคำพิพากษาคดีปกครองที่ 3 เป็นไปในแนวทางเดียวกันคือ เหตุที่ผู้ฟ้องคดีทั้งสามคดีได้ดำเนินการฟ้องคดีต่อหน่วยงานภาครัฐและบริษัทฯ นั้น มีลักษณะมูลฟ้องประเด็นเดียวกันกับคดีปกครองที่ 1 และคดีปกครองที่ 2 ซึ่งต่อมาภายหลังศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษาถึงที่สุดให้ยกฟ้องทั้ง 2 คดีแล้ว ดังนั้นหากพิจารณาตามสาระสำคัญของกฎหมายและข้อเท็จจริง จึงมีความเชื่อว่าศาลปกครองสูงสุดในคดีปกครองที่ 3 ก็น่าจะพิจารณาในประเด็นแห่งคดีอย่างเดียวกันโดยถือตามคำพิพากษาหรือคำสั่งของศาลปกครองสูงสุดจากคดีปกครองที่ 1 และคดีปกครองที่ 2 คือ คาดว่าศาลปกครองสูงสุดจะมีคำพิพากษากลับคำพิพากษาศาลปกครองกลาง ให้ยกฟ้องของผู้ฟ้องคดีในคดีปกครองคดีที่ 3 และมีคำพิพากษาไม่เพิกถอนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2549 และวันที่ 10 เมษายน 2550 ซึ่งเป็นความเห็นของที่ปรึกษากฎหมายที่สอดคล้องกับการประเมินความเสี่ยงตามสมมติฐานแรก หรือ Likely Case Scenario ของบริษัทฯ ดังนั้นในสมมติฐานนี้จึงไม่มีความเสี่ยงด้านกฎหมายที่เกี่ยวกับคดีปกครองคดีที่ 3 รวมทั้งไม่มีความเสี่ยงที่จะส่งผลกระทบต่อสถานะทางการเงินและรายได้ค่าผ่านทางของบริษัทฯ ด้วย และบริษัทฯ ยังคงเป็นเจ้าของรายได้ค่าผ่านทางตาม MOA 3/2550 ต่อไปจนกว่า MOA 3/2550 จะสิ้นสุดอายุสัมปทาน

นอกจากนี้หากในอนาคตมีการจัดเก็บค่าผ่านทางตามอัตราใหม่ที่กำหนดไว้ใน MOA 3/2550 และมีผู้มาฟ้องร้องต่อศาลปกครองในประเด็นเดียวกันกับคดีปกครองที่ 1 และคดีปกครองที่ 2 ที่ปรึกษากฎหมายให้ความเห็นต่อไปด้วยว่า ศาลปกครองก็น่าจะพิจารณาไม่รับฟ้องโดยพิจารณาตามสาระสำคัญของกฎหมาย



และข้อเท็จจริงแห่งคดีข้างต้น (ดังในกรณีของมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค ที่ได้ยื่นคำร้องขอให้ศาลปกครองสูงสุด กำหนดวิธีการคุ้มครองชั่วคราวก่อนการพิพากษาเพื่อให้บริษัทฯ หยุดการเก็บเงินค่าผ่านทางส่วนที่เพิ่มขึ้น ตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2562 เป็นต้นไป และต่อมาศาลปกครองสูงสุดได้มีคำสั่งเมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2562 ไม่รับคำร้องขอดังกล่าวไว้พิจารณา) ซึ่งจากความเห็นกฎหมายประกอบกับข้อกฎหมายและข้อเท็จจริงในคดี บริษัทฯ จึงเชื่อว่าโอกาสที่ศาลปกครองสูงสุดในคดีปกครองที่ 3 จะมีคำพิพากษายืนตามคำสั่งศาลปกครองกลาง ตามการประเมินความเสี่ยงตามสมมติฐานที่สอง หรือ Worst Case Scenario นั้นมีโอกาสที่จะเกิดน้อยมาก

อย่างไรก็ตามในการประเมินความเสี่ยงที่ดีนั้น หากประเมินเพียงแค่สมมติฐานแรก Likely Case Scenario ว่าศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษากลับคำพิพากษาศาลปกครองกลาง ให้ยกฟ้องของผู้ฟ้องคดีในคดี ปกครองคดีที่ 3 ก็คงจะมีข้อสงสัยตามมาว่า หากคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดมีผลออกมาในทางตรงกันข้าม กล่าวคือ เป็นกรณีตามสมมติฐานที่สอง หรือ Worst Case Scenario โดยศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษายืน ตามศาลปกครองกลางในคดีที่ 3 ให้เพิกถอนมติคณะรัฐมนตรีที่ให้ความเห็นชอบการทำ MOA 3/2550 แล้ว จะเกิดผลกระทบใดต่อบริษัทฯ ได้บ้าง เช่น สมมติฐานว่าคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดดังกล่าวจะส่งผล ให้ข้อกำหนดเกี่ยวกับอายุสัมปทานและอัตราค่าผ่านทางกลับไปเป็นตามสัญญาสัมปทานเดิมที่ได้แก้ไขตาม MOA 2/2539 เป็นต้น และบริษัทฯ ได้ประเมินความเสี่ยงว่ามีโอกาสที่จะเกิดขึ้นตามสมมติฐานที่สองนี้ในระดับใด

บริษัทฯ จึงได้มอบหมายให้บริษัท สำนักกฎหมายสากล สยามพรีเมียร์ จำกัด ที่ปรึกษากฎหมายอิสระ ทำการวิเคราะห์ผลกระทบและให้ความเห็นทางกฎหมายเพื่อประเมินผลความเสี่ยงเกี่ยวกับสมมติฐานที่สอง โดยที่ปรึกษากฎหมายอิสระได้ให้ความเห็นไว้สรุปได้ว่า คำพิพากษาศาลปกครองกลางมิได้มีการวินิจฉัย ให้บอกเลิกหรือเพิกถอน MOA 3/2550 แต่เป็นการวินิจฉัยให้เพิกถอนมติคณะรัฐมนตรี ดังนั้นหากศาลปกครอง สูงสุดมีคำพิพากษายืนตามประเด็นที่ศาลปกครองกลางวินิจฉัย ผลกระทบต่อ MOA 3/2550 คือ อาจจะทำให้ บันทึกลดลงกลายเป็นบันทึกแก้ไขสัญญาสัมปทานที่มีได้มีการทำขึ้นโดยผ่านกระบวนการตามมาตรา 22 ของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.2535 เนื่องจาก ไม่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี อย่างไรก็ตามได้เคยมีกรณีที่ใกล้เคียงกันซึ่งมีแนวความเห็นของคณะกรรมการกฤษฎีกาเห็นไปในแนวทางเดียวกันว่า ข้อตกลงที่ทำขึ้นโดยไม่ผ่านกระบวนการที่ถูกต้องดังกล่าวจะยังคงมีผลอยู่ตราบเท่าที่ยังไม่มีการเพิกถอนหรือสิ้นสุดอายุสัญญา (รายละเอียดแนวความเห็นของคณะกรรมการ กฤษฎีกาเพิ่มเติม เรื่องเสร็จที่ 291/2550 เรื่องเสร็จที่ 292/2550 และเรื่องเสร็จที่ 72-73/2551) ดังนั้นหากศาล ปกครองสูงสุด ในคดีที่ 3 มีคำพิพากษายืนตามคำพิพากษาศาลปกครองกลาง คือให้เพิกถอนมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 11 เมษายน 2549 และวันที่ 10 เมษายน 2550 แล้ว MOA 3/2550 ก็ยังมีผลบังคับอยู่ต่อไปตราบเท่าที่ ยังไม่มีการเพิกถอนหรือสิ้นสุดอายุสัญญาด้วยเหตุอื่นใด อย่างไรก็ตามหากหน่วยงานภาครัฐจะบอกเลิกสัญญา สัมปทานทางหลวงกับบริษัทฯ เพราะเหตุที่ศาลปกครองสูงสุดในคดีปกครองที่ 3 ได้มีคำพิพากษายืน ตามคำพิพากษาศาลปกครองกลางให้เพิกถอนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2549 และวันที่ 10 เมษายน 2550 หน่วยงานภาครัฐจะต้องเข้าสู่กระบวนการบอกกล่าวตามสัญญาและให้บริษัทฯ ชี้แจง ตลอดจนโต้แย้ง การบอกเลิกสัญญาและดำเนินการระงับข้อพิพาทโดยวิธีอนุญาโตตุลาการ ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 20 ของ MOA 2/2539 และข้อ 31 ของสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม และหน่วยงานภาครัฐจะใช้สิทธิบอกเลิกสัญญา ตามข้อ 20 ของ MOA 2/2539 กับบริษัทฯ ก็ไม่ได้ เพราะผลคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดในคดีที่ 3 ที่พิพากษายืน ตามคำพิพากษาศาลปกครองกลางให้เพิกถอนมติคณะรัฐมนตรี มิใช่เหตุในการบอกเลิกสัญญาสัมปทาน กับบริษัทฯ ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 20 ดังกล่าวของ MOA 2/2539

นอกจากนี้จากการสอบทานข้อกฎหมายพบว่า ศาลปกครองสูงสุดได้เคยมีการวางแนวคำพิพากษาศาล ไว้ในคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุด คดีหมายเลขแดงที่ อ.221-223/2562 (กรณีร้องเรียกค่าเสียหายในการ ยกเลิกสัญญาคดีข้อพิพาททางคดีปกครองระหว่าง กระทรวงคมนาคม ที่ 1 การรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ 2 กับ บริษัท โอปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ว่าในสัญญาทางปกครอง ภาครัฐมีอำนาจในการตัดสินใจเพียงฝ่ายเดียว ให้เลิกสัญญาเมื่อมีเหตุผลความจำเป็นเกี่ยวกับประโยชน์ส่วนรวมหรือการบริการสาธารณะ แต่การเลิกสัญญา ดังกล่าว ความรับผิดชอบของคู่สัญญาฝ่ายใดจะมีอยู่อย่างไรยังคงต้องพิจารณาต่อไปตามข้อเท็จจริง อย่างไร

ก็ตีหากเป็นสัญญาทางปกครองที่มีความสำคัญมาก เช่น ในกรณีที่สัญญาสัมปทาน การจะให้ภาครัฐมีอำนาจบอกเลิกสัญญาได้เองฝ่ายเดียวดังเช่นกรณีสัญญาทางปกครองทั่วไป อาจเสี่ยงต่อการทำให้เกิดผลเสียอย่างร้ายแรงต่อการจัดทำบริการสาธารณะหรือประโยชน์ส่วนรวม หรือเกิดผลเสียอย่างร้ายแรงต่อคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งได้ ภาครัฐจึงไม่มีอำนาจตัดสินใจแต่เพียงฝ่ายเดียวให้สัญญาเป็นอันเลิกกันได้ แต่ต้องร้องขอหรือเสนอเรื่องต่อศาลปกครองให้วินิจฉัยให้สัญญาเป็นอันเลิกกัน

จากความเห็นของที่ปรึกษากฎหมายอิสระและแนวคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดในคดีหมายเลขแดงที่ อ.221-223/2562 จ้างต้น บริษัทฯ จึงได้ประเมินความเสี่ยงด้านกฎหมายที่เกี่ยวกับคดีปกครองคดีที่ 3 ตามสมมติฐานที่สอง หรือ Worst Case Scenario และมีความเห็นสรุปได้ว่า หากศาลปกครองสูงสุดในคดีปกครองที่ 3 ได้มีคำพิพากษายืนตามคำพิพากษาศาลปกครองกลางให้เพิกถอนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2549 และวันที่ 10 เมษายน 2550 ที่ให้ความเห็นชอบการทำ MOA 3/2550 แล้ว จะไม่ส่งผลกระทบต่อข้อกำหนดเกี่ยวกับอายุสัมปทานทางหลวงและอัตราค่าผ่านทางกลับไปเป็นตามสัญญาสัมปทานเดิมที่ได้แก้ไขและทำขึ้นตาม MOA 2/2539 กล่าวคือ จะไม่มีผลทำให้อายุสัมปทานทางหลวงเปลี่ยนเป็นสิ้นสุดในวันที่ 28 พฤศจิกายน 2564 โดยทันที (ซึ่งขณะนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ได้เลยระยะเวลาดังกล่าวไปแล้ว แต่ก็ไม่มีประเด็นทางกฎหมายจากศาลปกครองสูงสุด หรือหน่วยงานภาครัฐแจ้งให้บริษัทฯ ดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใด) เพราะ MOA 3/2550 จะยังคงมีผลผูกพันคู่สัญญาคือกรมทางหลวงกับบริษัทฯ อยู่ต่อไปจนกว่าหน่วยงานภาครัฐหรือกรมทางหลวงจะมีการดำเนินการยกเลิกเพิกถอนหรือทำให้อายุสัญญาสัมปทานสิ้นสุดไปเพราะเหตุผลอื่น และการที่หน่วยงานภาครัฐหรือกรมทางหลวงจะดำเนินการยกเลิกเพิกถอนหรือทำให้อายุสัญญาสัมปทานสิ้นสุดไปโดยวิธีการบอกเลิกสัญญากับบริษัทฯ นั้น หน่วยงานภาครัฐหรือกรมทางหลวงไม่สามารถดำเนินการบอกเลิก MOA 3/2550 กับบริษัทฯ ได้โดยทันที แต่ต้องเป็นการดำเนินการตามขั้นตอนของสัญญาสัมปทานซึ่งจะมีการเจรจา กับบริษัทฯ และบริษัทฯ ก็มีสิทธิโต้แย้งการบอกเลิกสัญญาหรือขอระงับข้อพิพาทโดยวิธีอนุญาโตตุลาการตามที่มีข้อตกลงสัญญาอนุญาโตตุลาการได้ หรือหากเป็นการดำเนินการบอกเลิกสัญญาสัมปทานตามขั้นตอนที่ศาลปกครองสูงสุดได้มีแนวคำพิพากษาไว้ หน่วยงานภาครัฐหรือกรมทางหลวงก็ต้องร้องขอต่อศาลให้มีคำพิพากษาเลิกสัญญาสัมปทานทางหลวงกับบริษัทฯ ให้เป็นที่ยุติเสียก่อน

อย่างไรก็ตามบริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่าหน่วยงานภาครัฐหรือกรมทางหลวงจะไม่มี การบอกเลิกหรือเพิกถอน MOA 3/2550 กับบริษัทฯ นอกจากนั้นการบอกเลิกเพิกถอน MOA 3/2550 โดยไม่ได้เกิดจากความผิดของ บริษัทฯ จากแนวคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดดังกล่าวก็กำหนดให้หน่วยงานภาครัฐหรือกรมทางหลวงจะต้องรับผิดชอบต่อการบอกเลิกเพิกถอนนั้นให้แก่บริษัทฯ ด้วย และโดยเหตุที่บริษัทฯ มีสิทธิโต้แย้งการบอกเลิกสัญญาสัมปทานจ้างต้น อีกทั้งบริษัทฯ เชื่อว่า บริษัทฯ ยังคงมีสิทธิได้รับการแก้ไขผลเสียหายต่อฐานะทางการเงินของ บริษัทฯ ตามสิทธิและเงื่อนไขที่กำหนดในข้อ 25 ของสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม ที่บริษัทฯ เคยได้รับจากภาครัฐ ในการชดเชยผลเสียหายต่อฐานะทางการเงินของ บริษัทฯ และเป็นผลให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิมโดยการทำ MOA 3/2550 รวมทั้งสิทธิในการได้รับค่าชดเชยจากการบอกเลิกเพิกถอนสัญญาสัมปทานจากกรมทางหลวง บริษัทฯ เห็นว่ายังไม่มีความเสี่ยงที่ส่งผลให้สิทธิในสัมปทานทางหลวงที่บริษัทฯ ได้รับจากกรมทางหลวงจะเกิดการด้อยค่า อันจะส่งผลกระทบต่อสถานะทางการเงินของ บริษัทฯ จากกรณีที่กรมทางหลวงบอกเลิกเพิกถอน MOA 3/2550 ในกรณีที่ศาลปกครองสูงสุดพิพากษายืนตามศาลปกครองกลางในคดีปกครองที่ 3 โดยพิจารณาตามแนวบรรทัดฐานของคำพิพากษาที่ศาลปกครองสูงสุดได้วางบรรทัดฐานไว้ในคดีหมายเลขแดงที่ อ.221-223/2562 และความเห็นทางกฎหมายของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเรื่องเสร็จที่ 291/2550 เรื่องเสร็จที่ 292/2550 และเรื่องเสร็จที่ 72-73/2551 ในฐานะที่ปรึกษากฎหมายของรัฐ ซึ่งเป็นบรรทัดฐานและคำวินิจฉัยในคดีสัญญาทางปกครองที่เกี่ยวกับการให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเช่นเดียวกับสัญญาสัมปทานของ บริษัทฯ เมื่อนำมาเทียบเคียงกับกรณีของ บริษัทฯ จึงเชื่อว่า บริษัทฯ จะยังคงเป็นเจ้าของรายได้ค่าผ่านทางตาม MOA 3/2550 ไปจนกว่า MOA 3/2550 จะสิ้นสุดหรือถูกบอกเลิกเพิกถอนโดยภาครัฐ ซึ่งหากถูกบอกเลิกเพิกถอน บริษัทฯ ควรที่จะได้รับเงินเยียวยาและ/หรือค่าชดเชยความเสียหายทางการเงินจากภาครัฐอย่างเหมาะสมและเป็นธรรมตามสิทธิ (ตามข้อ 25 ของสัญญาสัมปทานทางหลวง) ที่บริษัทฯ สามารถร้องขอให้มีการเจรจาเพื่อเยียวยาความเสียหายทางการเงินในอดีตอันยังมิได้รับการเยียวยาจากภาครัฐ หาก MOA 3/2550 ซึ่งได้เคยจัด

ทำขึ้นเพื่อเยียวยาความเสียหายทางการเงินในอดีตดังกล่าวถูกยกเลิกเพิกถอน และเงินเยียวยาและ/หรือค่าชดเชยดังกล่าวจะบันทึกเป็นรายได้ของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงได้ประเมินความเสี่ยงด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับคดีปกครองคดีที่ 3 ของสมมติฐานที่สอง Worst Case Scenario ไว้ในระดับต่ำมาก นอกจากนั้นซึ่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ ยังเก็บค่าผ่านทางตามที่กำหนดไว้ใน MOA 3/2550 ได้ตามปกติโดยไม่มีคดีฟ้องร้องใดเพิ่มเติม

## **(2) ความเสี่ยงจากการไม่สามารถจัดเก็บค่าผ่านทางตามอัตราใหม่ที่กำหนดไว้ใน MOA 3/2550**

จากการที่กรมทางหลวงและบริษัทฯ ได้ลงนามใน MOA 3/2550 ที่มีเงื่อนไขสำคัญในการกำหนดอัตราค่าผ่านทางไว้ล่วงหน้าตามตารางที่กำหนด โดยเมื่อถึงกำหนดการจัดเก็บค่าผ่านทางตามอัตราใหม่จะมีผลบังคับใช้ได้ทันที โดยไม่ต้องขออนุญาตจากกรมทางหลวงอีก แต่บริษัทฯ จะต้องแจ้งให้กรมทางหลวงทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วัน และต้องประกาศ และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบล่วงหน้าพอสมควร ตามข้อ 5 ของ MOA 3/2550 นั้น แม้ว่าบริษัทฯ จะสามารถดำเนินการจัดเก็บค่าผ่านทางตามอัตราใหม่ที่กำหนดตาม MOA 3/2550 แล้วทั้งสิ้นจำนวน 4 ครั้งในวันที่ 22 ธันวาคม ของปี 2550 ปี 2552 ปี 2557 และปี 2562 ตามลำดับ แต่จากการจัดเก็บค่าผ่านทางตามอัตราใหม่ดังกล่าวในครั้งปี 2550 และ 2552 ส่งผลให้มีกลุ่มบุคคลยื่นฟ้องหน่วยงานภาครัฐรวมถึงบริษัทฯ ต่อศาลปกครองรวม 3 คดี โดยเป็นการฟ้องในการจัดเก็บค่าผ่านทางตามอัตราใหม่เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2550 จำนวน 1 คดี และฟ้องในการจัดเก็บค่าผ่านทางตามอัตราใหม่เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2552 อีกจำนวน 2 คดี รวมเป็น 3 คดี เพื่อยกเลิกการดำเนินการจัดเก็บค่าผ่านทางตามอัตราใหม่ และขอให้จัดเก็บค่าผ่านทางตามเงื่อนไขของ MOA 2/2539 ซึ่งต่อมามีศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษายกฟ้องคดีปกครองที่ 1 และ 2 รวม 2 คดี และยังคงเหลือคดีปกครองที่ 3 ที่ยังอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด ซึ่งในคดีนี้ศาลปกครองกลางได้พิพากษายกฟ้องบริษัทฯ และผู้ถูกฟ้องคดีภาครัฐรายอื่น ๆ แต่มีคำพิพากษาให้เพิกถอนมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวกับการทำ MOA 3/2550

ทั้งนี้การจัดเก็บค่าผ่านทางตามอัตราใหม่ที่กำหนดตาม MOA 3/2550 ในวันที่ 22 ธันวาคม 2557 ไม่มีผู้ใดฟ้องร้องเป็นคดีกับบริษัทฯ และ/หรือภาครัฐ ในขณะที่การจัดเก็บค่าผ่านทางตามอัตราใหม่ที่กำหนดไว้ล่วงหน้าตาม MOA 3/2550 ในวันที่ 22 ธันวาคม 2562 นั้น มูลนิธิเพื่อผู้บริโภคกับพวก 20 ราย ได้ยื่นคำขอให้ศาลปกครองและขอบรรเทาทุกข์ชั่วคราว โดยศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งไม่รับคำขอคุ้มครองเพื่อบรรเทาทุกข์ชั่วคราวก่อนการพิพากษา ในความเห็นของที่ปรึกษากฎหมายของบริษัทฯ ในคดีปกครอง มีความเชื่อว่าแม้จะมีผู้ใดดำเนินการร้องต่อศาลปกครองจากการจัดเก็บค่าผ่านทางตามอัตราใหม่ในครั้งต่อ ๆ ไปก็**มีโอกาสที่ศาลจะไม่ประทับรับฟ้องหรือดำเนินการใด ๆ ตามคำขอของผู้ร้องอันเกิดจากการนำเรื่องการจัดเก็บค่าผ่านทางตามอัตราใหม่ที่กำหนดไว้ใน MOA 3/2550 มาฟ้องอีกในมูลคดีที่ศาลได้เคยมีคำพิพากษาสูงสุดไปแล้ว** ดังเช่นกรณีของการจัดเก็บค่าผ่านทางตามอัตราใหม่ในปี 2562 จ้างต้น บริษัทฯ จึงเชื่อมั่นว่าในการจัดเก็บค่าผ่านทางตามอัตราใหม่ที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทานฯ ในอนาคตจะไม่มีอุปสรรคใดเกิดขึ้นในทางคดีปกครอง ซึ่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ ยังเก็บค่าผ่านทางปกติตามที่กำหนดไว้ใน MOA 3/2550



### (3) ความเสี่ยงจากการไม่มีโครงการใหม่หากอายุสัมปทานสิ้นสุดลง

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจหลักเป็นผู้รับสัมปทานในการก่อสร้างและให้บริการทางยกระดับดอนเมือง ตอน ดินแดง-อนุสรณ์สถานฯ ภายใต้สัญญาสัมปทานทางหลวงในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 มีอายุสัมปทาน ในการให้บริการประชาชนจนถึงวันที่ 11 กันยายน 2577 ณ ปัจจุบันที่บริษัทฯ อยู่ระหว่างความพยายามในการ ได้มาซึ่งโครงการใหม่นั้นมีสินทรัพย์หลักในการดำเนินธุรกิจเพียงทางยกระดับดอนเมืองเท่านั้น หากไม่สามารถ สรรหาโครงการใหม่ หรือต่อสัญญาสัมปทานนี้ภายในวันที่ 11 กันยายน 2577 อาจมีความเสี่ยงที่จะไม่มี โครงการใหม่ให้ดำเนินงานต่อ จึงอาจเป็นเหตุให้ต้องเลิกกิจการเมื่อสัญญาสัมปทานสิ้นสุด ซึ่งหากมีความจำเป็น ต้องเลิกกิจการ บริษัทฯ จะดำเนินการจ่ายเงินปันผลจากกำไรสะสมให้แก่ผู้ถือหุ้นตามนโยบายการจ่ายเงินปันผล โดยบริษัทฯ จะมีเงินสดมากกว่ากำไรสะสมที่จะนำมาจ่ายเป็นเงินปันผล เนื่องจากค่าตัดจำหน่ายต้นทุนสัมปทาน ในการใช้ทางยกระดับดอนเมืองเป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่เงินสด (Non-Cash Expense) จึงทำให้กำไรสุทธิของบริษัทฯ ต่ำกว่ากระแสเงินสดจากการดำเนินงานที่ได้รับ ดังนั้นจึงจะดำเนินการชำระบัญชี เพื่อเลิกกิจการและนำเงินสด คงเหลือในบริษัทฯ จำหน่ายคืนทุนให้กับผู้ถือหุ้นตามสัดส่วนการถือหุ้นต่อไป

ในปี 2564 บริษัทฯ ได้นำเงินจากการขายหุ้นเพิ่มทุนจำนวน 140 ล้านหุ้นไปชำระคืนเงินกู้ระยะยาว และเงินกู้ระยะสั้น พร้อมดอกเบี้ยกับสถาบันการเงินจำนวน 1,686.36 ล้านบาท ในวันที่ 10 พฤษภาคม 2564 จึงทำให้บริษัทฯ ไม่มีภาระหนี้เงินกู้ระยะยาว และเงินกู้ระยะสั้นกับสถาบันการเงิน และมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 เหลือเท่ากับ 0.07 เท่า อย่างไรก็ตามหากไม่มีการลงทุนในโครงการใหม่ก็จะเป็นความเสี่ยง ในการก่อภาระหนี้สินที่มีดอกเบี้ย

ทั้งนี้บริษัทฯ มีความพยายามในการสรรหาโครงการใหม่ รวมทั้งเสนอตัวก่อนระยะเวลาสัมปทาน จะสิ้นสุดลงอย่างน้อย 5 ปี ตามมาตรา 49 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 ซึ่งได้กำหนดให้หน่วยงานเจ้าของโครงการ (กรมทางหลวง) จัดทำแนวทางการดำเนินโครงการต่อเนื่องจาก โครงการร่วมลงทุนภายหลังจากสัญญาร่วมลงทุนสิ้นสุด โดยเปรียบเทียบกรณีที่หน่วยงานของรัฐดำเนินการเอง และกรณีที่ให้เอกชนร่วมลงทุน เสนอรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมอย่างน้อย 5 ปี ก่อนที่สัญญาร่วมลงทุนจะสิ้นสุดลง โดยให้คำนึงถึงประโยชน์ของรัฐ ความต่อเนื่องในการให้บริการสาธารณะ และผลกระทบต่อประชาชน ซึ่งขั้นตอน การดำเนินการในกรณีที่ให้เอกชนร่วมลงทุนหลังจากที่กรมทางหลวงเสนอรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมถึงแนวทางการ ให้เอกชนร่วมลงทุนในสัญญาสัมปทาน และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเห็นชอบให้เอกชนร่วมลงทุน แล้ว กรมทางหลวงก็จะดำเนินการเสนอโครงการ และทำการคัดเลือกเอกชนเพื่อเข้ามาเป็นผู้รับสัมปทาน ซึ่งในกรณีที่ให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินโครงการทางยกระดับดอนเมืองภายหลังจากสัมปทานสิ้นสุดนี้ ด้วยการที่ บริษัทฯ มีความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการโครงการทางยกระดับดอนเมืองมาตั้งแต่เริ่มก่อสร้างในปี 2532 ทำให้มีความรู้ความเข้าใจในโครงการเป็นอย่างดี มีข้อมูลปริมาณ และพฤติการณ์ของการจราจรในโครงการ และพื้นที่ข้างเคียง จึงมีความได้เปรียบในการจัดทำข้อเสนอการประมูลเพื่อเข้าเป็นผู้บริหารโครงการทางยกระดับ ดอนเมืองภายหลังจากสัญญาสัมปทานสิ้นสุดลงในปี 2577

อย่างไรก็ดีปัจจุบันยังไม่ได้มีการศึกษาโดยกรมทางหลวงเพื่อกำหนดรูปแบบของการดำเนินโครงการ ภายหลังจากสัญญาสัมปทานสิ้นสุด จึงยังมีความไม่แน่นอนถึงแนวทางการบริหารจัดการ รวมถึงแนวทางการ แบ่งผลประโยชน์ระหว่างกรมทางหลวงกับเอกชน ซึ่งอาจเป็นรูปแบบใดรูปแบบหนึ่ง ไม่จำกัดเฉพาะรูปแบบ ของสัมปทานแบบ PPP Net Cost ที่เอกชนเป็นผู้จัดเก็บ และเป็นเจ้าของรายได้ค่าผ่านทาง โดยมีค่าตอบแทน ที่เหมาะสมให้กับกรมทางหลวงในรูปแบบค่าสัมปทานหรือส่วนแบ่งรายได้ เป็นต้น หรือรูปแบบของสัมปทาน แบบ PPP Gross Cost ที่เอกชนเป็นผู้จัดเก็บรายได้ และนำส่งให้กับกรมทางหลวง โดยเอกชนจะได้รับค่าตอบแทนจาก กรมทางหลวงตามข้อเสนอ หรืออาจเป็นรูปแบบของสัญญาจ้างบริหาร เป็นต้น ซึ่งแต่ละรูปแบบนั้นมีลักษณะ ของรายได้ที่แตกต่างกัน ทั้งในด้านโอกาสและความเสี่ยงของรายได้ซึ่งยังเป็นสิ่งที่ยังไม่สามารถคาดเดาได้ ณ ขณะนี้จนกว่าจะมีการศึกษาและอนุมัติตามขั้นตอนจนถึงมติคณะรัฐมนตรีต่อไป

นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้ทำการศึกษาความเหมาะสม และความคุ้มค่าของโครงการใหม่อย่างต่อเนื่อง ตามแผนธุรกิจประจำปีของบริษัทฯ โดยมีคณะกรรมการพัฒนารุกิจ และคณะทำงานโครงการใหม่ เป็นฝ่ายสรรหาและศึกษาโครงการที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจรับสัมปทานดำเนินการและบำรุงรักษา ซึ่งมีเป้าหมาย

ใช้ความเชี่ยวชาญในการรับสัมปทานร่วมกับพันธมิตรเพื่อเข้าร่วมประมูลโครงการใหม่ และลงทุนในโครงการที่มีความสามารถในการสร้างรายได้ให้กับบริษัทฯ เพื่อให้สามารถดำรงกิจการได้อย่างยั่งยืน เนื่องจากบริษัทฯ ได้ดำเนินงานโครงการมาตลอดระยะเวลามากกว่า 30 ปี มีความรู้ความเข้าใจในโครงสร้าง แนวทางการดำเนินงาน และบริหารจัดการโครงการสัมปทานเป็นอย่างดี ตามมาตรฐานและข้อกำหนดของกรมทางหลวง และมีบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญจึงทำให้บริษัทฯ มีโอกาสในการประมูลโครงการต่าง ๆ จำนวนมากตามนโยบายส่งเสริมร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐ และเอกชน (Public Private Partnership: PPP)

สำหรับการพัฒนาโครงการปัจจุบันได้ดำเนินการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อตอบสนองต่อความเปลี่ยนแปลงความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และเพื่อเตรียมความพร้อมในการต่อยอดธุรกิจให้มีความยั่งยืน เช่น โครงการ Smart Project ที่ได้มีการติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมจราจรแล้วเสร็จในปี 2564 ต่อเนื่องไปในปี 2565 ได้มีการศึกษาพัฒนาใช้เทคโนโลยีขั้นสูงเพื่อช่วยจัดการในโครงการพัฒนาระบบวิเคราะห์ภาพวิดีโอขั้นสูง Deep Learning เพื่อช่วยในการตรวจจับยานพาหนะ และวัตถุตกหล่นบนพื้นทาง ด้านระบบเก็บค่าผ่านทางนอกจากการติดตั้งระบบ ETC ที่รองรับบัตร M Pass และ Easy Pass แล้วยังมีการพัฒนาระบบรับชำระค่าผ่านทางด้วยบัตร EMV และ QR Code รองรับสังคมไร้เงินสด และเพื่อสนับสนุนและมีส่วนร่วมในการพัฒนาระบบเก็บค่าผ่านทางแบบ M Flow ตามนโยบายของกรมทางหลวงและกระทรวงคมนาคม ยังได้มีการติดตั้งระบบนี้ไว้ทำการศึกษาและทดสอบบริเวณด่านดินแดง คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2565

ในด้านการให้บริการมีการศึกษาแนวทางการช่วยเหลือยานยนต์ไฟฟ้าที่นับวันจะเพิ่มปริมาณผู้ใช้งานขึ้น หากมีการเสียหรือขัดข้องสามารถเข้าช่วยเหลือได้อย่างทันทีและถูกวิธี มีโครงการติดตั้งสถานีชาร์จไฟฟ้า และเตรียมการศึกษอุปกรณ์ช่วยเหลือแบบเคลื่อนที่ เช่น Mobile Charging อีกด้วย เพื่อให้องค์กรพัฒนาอย่างไม่หยุดยั้ง และมีศักยภาพในการเป็นตัวเลือกที่ดีกับกรมทางหลวงพิจารณาอบหมายให้บริษัทฯ ทำหน้าที่ให้บริการต่อไปหลังจากสิ้นสุดอายุสัมปทาน เพื่อให้มีความต่อเนื่องในการให้บริการสาธารณะ

#### (4) ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจภายใต้สัญญาสัมปทานกับหน่วยงานภาครัฐ

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจโครงการตามสัญญาสัมปทานทางหลวงภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง ซึ่งเป็นหน่วยงานภาครัฐที่มีนโยบาย กฎหมาย และกฎเกณฑ์ต่าง ๆ เข้ามาเกี่ยวข้องอย่างมาก รวมถึงการบริหารงานภาครัฐที่อาจมีการเปลี่ยนแปลงของฝ่ายการเมืองในการกำกับดูแลที่อาจส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงนโยบาย กฎหมาย และกฎเกณฑ์ต่าง ๆ อันจะส่งผลกระทบมาถึงการบริหารของบริษัทฯ ได้ บริษัทฯ กรมทางหลวง และหน่วยราชการที่เกี่ยวข้องได้ศึกษาและปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 ซึ่งใช้บังคับเมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2562 แทนพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ.2556 ที่ใช้บังคับแทนพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.2535 โดยมีการติดตามสถานการณ์ ความคืบหน้าการดำเนินงาน และการแก้ไขปัญหาร่วมกันเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายจากทางภาครัฐอย่างใกล้ชิด ต่อเนื่อง และสม่ำเสมอ

ในส่วนของบริษัทฯ มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทอย่างน้อย 3 เดือนต่อ 1 ครั้ง ประชุมคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงอย่างน้อย 4 ครั้งต่อปี และประชุมคณะกรรมการกลั่นกรองและติดตาม (คณะกรรมการบริหาร) เป็นประจำอย่างน้อย 2 ครั้งต่อ 1 เดือน เพื่อกบฏอนนโยบาย กลยุทธ์ และแผนงานการดำเนินธุรกิจให้เหมาะสมกับนโยบาย กฎหมาย และกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่อาจเปลี่ยนแปลง เพื่อประโยชน์สูงสุดร่วมกันระหว่างภาครัฐ และเอกชน (Public Private Partnership - PPP) ในระยะยาว

อนึ่งโครงการสัมปทานทางหลวง ทางยกระดับดอนเมือง เป็นโครงการร่วมลงทุนในกิจการเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานที่มูลค่าสูงกว่า 5,000 ล้านบาท ซึ่งเข้าข่ายต้องดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 เพื่อลดภาระการลงทุนของภาครัฐ และเพิ่มประสิทธิภาพการลงทุน และการบริหารจัดการ การถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยี รวมทั้งขยายขอบเขต และเพิ่มคุณภาพการให้บริการสาธารณะ ทั้งนี้ก่อนระยะเวลาสัมปทานจะสิ้นสุดลง กรมทางหลวงต้องจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามมาตรา 49 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 ซึ่งกำหนดให้หน่วยงานเจ้าของโครงการ (กรมทางหลวง) จัดทำแนวทางการดำเนินโครงการต่อเนื่อง



จากโครงการร่วมลงทุนภายหลังจากสัญญาร่วมลงทุนสิ้นสุด โดยเปรียบเทียบกรณีที่หน่วยงานของรัฐดำเนินการเอง และกรณีที่ให้เอกชนร่วมลงทุน เสนอรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมอย่างน้อย 5 ปี ก่อนที่สัญญาร่วมลงทุนจะสิ้นสุดลง โดยให้คำนึงถึงประโยชน์ของรัฐ ความต่อเนื่องในการให้บริการสาธารณะ และผลกระทบต่อประชาชน

ทั้งนี้ตามนโยบายของกรมทางหลวงค่อนข้างแน่ชัดในแนวทางการดำเนินโครงการโดยวิธีการให้เอกชนร่วมลงทุน เพื่อลดภาระงบประมาณแผ่นดิน และเพื่อประโยชน์สูงสุดต่อภาครัฐและประชาชน จึงมีแนวโน้มสูงที่ภาครัฐจะดำเนินโครงการต่อในรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน ซึ่งต้องดำเนินโครงการเสมือนเป็นโครงการร่วมลงทุนใหม่ โดยวิธีการประมูลคัดเลือกเอกชนเข้ารับสัมปทานโครงการ ซึ่งบริษัทฯ มีข้อได้เปรียบ และมีโอกาสในการที่จะได้รับคัดเลือก เนื่องจากได้ดำเนินงานโครงการมาตลอดระยะเวลามากกว่า 30 ปี มีความรู้ความเข้าใจในโครงสร้างและแนวทางการดำเนินงานและบริหารจัดการโครงการเป็นอย่างดี ตามมาตรฐานและข้อกำหนดของกรมทางหลวง ซึ่งเมื่อคำนึงถึงประโยชน์ของรัฐ ความต่อเนื่องในการให้บริการสาธารณะ และผลกระทบต่อประชาชน การที่บริษัทฯ ได้รับสัมปทานต่อนั้นก็จะเป็นไปตามเจตนารมณ์ของการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐตามที่กำหนดในมาตรา 49 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 ซึ่งเชื่อมั่นว่าตามนโยบายการดำเนินงานของภาครัฐที่สนับสนุนการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐ และเอกชน (Public Private Partnership: PPP) และข้อกำหนดต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว จะส่งเสริมให้ภาครัฐและภาคเอกชน มีความร่วมมือกันมากยิ่งขึ้น

### (5) ความเสี่ยงจากความผันผวนทางเศรษฐกิจและการเมือง

จากความผันผวนและความไม่แน่นอนของสภาวะเศรษฐกิจและการเมืองในประเทศ เศรษฐกิจในภูมิภาคและเศรษฐกิจโลกในปัจจุบัน เช่น ราคาน้ำมัน ภาวะเงินเฟ้อ การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ เป็นต้น เป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการอุปโภคบริโภคของประชาชนในประเทศ แต่เมื่อเปรียบเทียบกับผลกระทบต่อปริมาณการจราจรบนทางยกระดับดอนเมืองแล้วถือว่ามีความสัมพันธ์อยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากการเติบโตของรายได้ของบริษัทฯ สูงกว่าการเจริญเติบโตของอัตราเงินเฟ้อของประเทศไทย

ด้านความผันผวนของราคาน้ำมันที่ส่งผลกระทบต่อผู้ใช้งานในต้นทุนการเดินทางที่สูงขึ้นอาจส่งผลกระทบต่อปริมาณการจราจรในบางช่วงที่ราคาน้ำมันอยู่ในอัตราที่สูง อย่างไรก็ตามผู้ใช้งานส่วนหนึ่งยังคงเห็นประโยชน์ในการเดินทางด้วยทางยกระดับดอนเมืองว่าเป็นทางเลือกที่คุ้มค่ากับเวลาที่สั้นกว่า การสึกหรองของรถยนต์ที่น้อยกว่า และมีความเครียดในการเดินทางที่น้อยกว่า ซึ่งแนวโน้มราคาน้ำมันในปี 2564 มีทิศทางผันผวน แต่จากสถิติปริมาณจราจรในช่วงไตรมาส 4 หลังจากที่รัฐมีนโยบายเปิดประเทศปริมาณจราจรบนทางยกระดับก็กลับมาสูงขึ้นอย่างรวดเร็วเมื่อเทียบกับไตรมาส 3 การจราจรกลับมาติดขัดอย่างมากในช่วงเวลาเร่งด่วน จึงทำให้มีผู้ใช้งานบนทางยกระดับดอนเมืองมากขึ้นอย่างต่อเนื่องหลังจากนโยบายเปิดประเทศ

ด้านนโยบายภาครัฐมีนโยบายเพื่อช่วยลดมลภาวะฝุ่น PM 2.5 และลดก๊าซเรือนกระจกบนท้องถนน โดยสนับสนุนการผลิตและใช้รถยนต์ไฟฟ้า ในไตรมาส 4 ปี 2564 ได้ทราบข้อมูลหลายด้านจากภาครัฐ เช่น Board of Investment มีการส่งเสริมการลงทุนผลิตรถยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง เช่น กิจการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าและแบตเตอรี่ สถานีชาร์จไฟฟ้า กระทรวงอุตสาหกรรมสนับสนุนผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง เช่น กิจการการผลิตแบตเตอรี่รถไฟฟ้า การผลิต Traction Motor ระบบบริหารจัดการแบตเตอรี่ อุปกรณ์อัดประจุไฟฟ้า สถานีชาร์จ เป็นต้น กระทรวงการคลังสนับสนุนมาตรการด้านภาษี และให้เงินอุดหนุนผู้ที่ซื้อรถยนต์แบบ Full EV เพื่อให้ราคารถยนต์ไฟฟ้าต่ำลงใน 5 ปีแรกนับจากปี 2565 เพื่อให้ผู้บริโภคหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น ซึ่งเป็นอุดหนุนให้ราคาต่ำลงมาจากกองทุนพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันภายในประเทศ ซึ่งคล้ายนโยบายรถยนต์คันแรกที่รัฐบาลเคยสนับสนุนและอื่น ๆ ดังนั้นบริษัทฯ จึงมีนโยบายสนับสนุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้า เช่น การเตรียมสถานีอัดประจุไฟฟ้า การศึกษาการใช้รถไฟฟ้าในกิจกรรมของบริษัทฯ เช่น รถผู้บริหาร หรือรถปฏิบัติการ เป็นต้น ซึ่งจะเห็นผลในระยะต่อไป

## (6) ความเสี่ยงจากโครงข่ายการขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าสายสีแดง

เนื่องจากดำเนินธุรกิจด้านการคมนาคมของผู้ที่เดินทางเข้าออกระหว่างกรุงเทพมหานคร และเขตปริมณฑล ในบริเวณทิศเหนือ และเป็นเส้นทางหลักที่มุ่งสู่ภาคกลางตอนบน ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ บริษัทฯ คำนึงถึงความเสี่ยงจากโครงข่ายรถไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะรถไฟฟ้าสายสีแดงซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อ การบริหาร การสร้างรายได้ และการดำเนินงานของบริษัทฯ

จากการติดตามจำนวนผู้โดยสารตั้งแต่รถไฟฟ้าสายสีแดงเปิดให้บริการปรากฏว่ามีจำนวนผู้โดยสารต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ จากการศึกษาจะมีผู้ใช้บริการประมาณ 95,000 คนต่อวัน ซึ่งเมื่อเปิดให้บริการในช่วงทดสอบ เดือนสิงหาคม-ตุลาคม 2564 มีผู้โดยสารประมาณ 2,631 คนต่อวัน เดือนกันยายนประมาณ 3,966 คนต่อวัน และเดือนตุลาคมประมาณ 5,653 คนต่อวัน ตามลำดับ ซึ่งต่ำกว่าคาดการณ์กว่าร้อยละ 90 โดยอาจเกิดจากจำนวน ความถี่ของการให้บริการช่วงเปิดให้บริการยังมีน้อย เมื่อเปิดให้บริการจริงช่วงเดือนพฤศจิกายนได้เพิ่มความถี่ ทุก 20 นาที พบว่ามีผู้โดยสาร 11,000 คนต่อวัน ซึ่งยังต่ำกว่าคาดการณ์อยู่มาก อาจเกิดจากปัจจัยของโรค ระบาดโควิด-19 และปัญหาการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดง

จากการศึกษาของผู้เชี่ยวชาญด้านจราจรของบริษัทฯ พบว่าผลกระทบจากการเปิดให้บริการโครงการ ดังกล่าวยังไม่สามารถระบุได้ชัดเจนว่าจะส่งผลกระทบมากน้อยเพียงใด เนื่องจากผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าส่วนใหญ่เป็น ลูกค้ายกกลุ่มเป้าหมายคนละกลุ่มกับผู้โดยสารบนทางยกระดับดอนเมือง อีกทั้งปัจจัยด้านราคาค่าโดยสารรถไฟฟ้า ที่เป็นปัจจัยพิจารณาของประชาชนในการเลือกใช้บริการการเดินทางในรูปแบบที่แตกต่างกัน ซึ่งต้องรวมถึงค่าเดินทาง ของระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นระบบสนับสนุนรถไฟฟ้า (Feeder) เพื่อให้เกิดความสะดวกและรวดเร็วในการใช้ รถไฟฟ้าจนอาจทำให้ค่าใช้จ่ายนั้นใกล้เคียงกับการใช้ทางยกระดับดอนเมือง รวมถึงพฤติกรรมการเดินทางที่ไม่ ต้องการเดินทางหลายทอด ต้องการไปสู่จุดหมายแบบ Door to Door ทอดเดียวจากต้นทางสู่ปลายทางที่การ ใช้รถยนต์ยังตอบโจทย์ ดังนั้นแม้จะมีการสร้างรถไฟฟ้าเพิ่มเติมแต่รถยนต์บนท้องถนนก็ยังคงติดขัดต่อเนื่อง เนื่องจากการเพิ่มพื้นที่ผิวถนน หรือฝั่ง Supply Side ไม่สามารถสร้างเพิ่มขึ้นได้โดยง่ายเนื่องจากไม่มีพื้นที่ให้ ก่อสร้างในกรุงเทพฯ เพียงพอ ในขณะที่ปริมาณจราจร หรือยอดขายรถยนต์ก็ยังเป็นฝั่ง Demand Side เป็นยานพาหนะที่นิยม และเป็นทางเลือกหลักในการเดินทาง ดังนั้นทางยกระดับยังเป็นทางเลือกหนึ่งในการเดิน ทางได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

## 2.2.2 ความเสี่ยงจากการปฏิบัติงาน

### (1) ความเสี่ยงด้านการให้บริการ

คำนึงถึงความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงานที่อาจเกิดขึ้นจากบุคลากร ระบบงาน ระบบปฏิบัติการ กระบวนการ ทำงาน และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ อันอาจก่อให้เกิดความเสียหายที่เป็นตัวเงินและไม่เป็นตัวเงิน โดยมีการ ควบคุมดูแลอย่างละเอียดรอบคอบด้วยความระมัดระวัง มีหน่วยงานที่ทำหน้าที่ดูแลซ่อมแซม และบำรุงรักษา ทางยกระดับ และระบบการจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทางที่เป็นมาตรฐาน ด้วยการรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร พนักงาน ที่มีประสบการณ์และความชำนาญ เพื่อคุณภาพและความพร้อมในการให้บริการที่มีประสิทธิภาพได้อย่างสมบูรณ์ และต่อเนื่อง

ในปี 2564 บริษัทฯ ได้จ้างกลุ่มที่ปรึกษาบริษัท เอส ที เอส เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท นอร์ ซิฟ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด ผู้เชี่ยวชาญทางวิศวกรรมด้านการตรวจสอบโครงสร้าง ดำเนินการตรวจสอบโครงสร้าง ทางยกระดับดอนเมืองทั้งหมด โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม 2565 เพื่อให้มีการติดตามดูแลและบำรุง รักษาทางยกระดับดอนเมืองอย่างมีประสิทธิภาพและต่อเนื่อง อีกทั้งได้จัดทำโครงการมุ่งเน้นไปที่การพัฒนาและ ปรับปรุงประสิทธิภาพในการให้บริการแก่ผู้ใช้งาน เช่น

- โครงการศึกษาและพัฒนาการให้บริการและช่วยเหลือยานยนต์ไฟฟ้า (EV Service Improvement)
- โครงการทดสอบการรับชำระค่าผ่านทางด้วยบัตร EMV และ QR Code
- โครงการศึกษาและวิจัยการประหยัดพลังงานและพลังงานทดแทน (Smart Energy)
- โครงการศึกษาและทดสอบระบบเก็บค่าผ่านทางแบบไม่มีไม้กั้น M Flow ตามนโยบายภาครัฐ

## โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

อีกทั้งระบบจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทาง ระบบสื่อสารและควบคุมการจราจร ซึ่งมีความสำคัญต่อการดำเนินงาน ได้มีการบำรุงรักษาแบบป้องกัน โดยมีแผนการตรวจเช็คระบบและอุปกรณ์ มีระบบสำรองข้อมูลและระบบไฟฟ้าสำรอง ตลอดจนการบริหารการจัดซื้อและคลังพัสดุผ่านระบบงาน Enterprise Resource Planning (ERP) เพื่อให้มีอุปกรณ์สำรองในการใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง รวมถึงให้ความร่วมมือกับกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ติดตั้งอุปกรณ์ตรวจจับความเร็วรถตู้โดยสารสาธารณะด้วยระบบ Radio Frequency Identification (RFID) บนทางยกระดับดอนเมือง มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2555



### (2) ความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติและเหตุการณ์ฉุกเฉิน

ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน เช่น อุบัติเหตุร้ายแรง ภัยพิบัติ การก่อการร้าย วินาศกรรม จลาจล การชุมนุมทางการเมือง เหตุประท้วง การจอดรถบนทางยกระดับดอนเมืองโดยไม่มีเหตุอันสมควร เป็นต้น บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีแผนสำรองฉุกเฉินเพื่อรองรับเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น มีการเตรียมความพร้อมพนักงานที่รับผิดชอบและเกี่ยวข้องสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ทันทีเมื่อเกิดกรณีฉุกเฉินขึ้น และเพิ่มมาตรการในการตรวจแนวเส้นทางบนทางยกระดับดอนเมืองมากขึ้น ประสานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ รวมทั้งปรับปรุงตำแหน่งและเพิ่มเติมอุปกรณ์และเครื่องมือต่าง ๆ ที่ติดตั้งบนทางยกระดับ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการควบคุมดูแลและเฝ้าระวัง เช่น ติดตั้งอุปกรณ์ดูดซับแรงปะทะ (Crash Cushion) ถ้องโถงท่อนักวิ่งจรปิด ไฟฟ้าแสงสว่างป้ายจราจร และป้ายข้อความให้ระมัดระวังต่าง ๆ ที่ชัดเจนสำหรับผู้ใช้งาน

จากความมุ่งมั่นที่จะเพิ่มขีดความสามารถในการช่วยเหลือให้การทำงานของพนักงานปฏิบัติงานเป็นไปอย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ และแม่นยำยิ่งขึ้น รวมถึงช่วยให้ข้อมูลแก่ผู้ใช้งานให้ดียิ่งขึ้น ได้ดำเนินการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบสำหรับการจัดการจราจรและอำนวยความสะดวก ร่วมกับบริษัท เมโทรโพลิแกน เอ็กซ์เพรสเวย์ จำกัด (MEX) ผู้เชี่ยวชาญการให้บริการทางด่วนทั้งแบบทางด่วนยกระดับ ทางด่วนพื้นราบ และทางด่วนในอุโมงค์ ระยะทางรวมประมาณ 300 กิโลเมตร ที่เมืองโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งได้เริ่มดำเนินการโครงการในปี 2560 และได้เปิดให้บริการในช่วงเดือนสิงหาคม ปี 2564

จัดทำประกันภัยคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อทางยกระดับทั้งโครงการ เพื่อลดความเสี่ยงจากเหตุการณ์ที่ไม่สามารถควบคุมได้ ทั้งอาคารด่าน อาคารสำนักงาน ตู้เก็บค่าผ่านทาง และสินทรัพย์ทั้งหมดในการประกอบธุรกิจ (All Risks Insurance) ความเสียหายของโครงสร้าง (Property Damage) การหยุดชะงักของการประกอบธุรกิจ (Business Interruption) การประกันภัยเงินสดในด้านเก็บเงินและสำนักงาน (Money Insurance) การประกันภัยทรัพย์สินและอุปกรณ์สำนักงาน (Property Damage to Office Equipment) และประกันภัยความเสียหายที่เกิดกับบุคคลภายนอก (Public Liability) เป็นประจำทุกปีอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ได้จัดทำแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Plan: BCP) รวมถึงการตั้งคณะกรรมการเหตุฉุกเฉินและบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ โดยในปี 2564 ได้นำแผนการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจที่ได้เคยทำการฝึกซ้อมมาตลอดมาใช้งานจริงได้อย่างมีประสิทธิภาพ







### (3) ความเสี่ยงด้านบุคลากร อาชีวอนามัย และความปลอดภัยในช่วงการแพร่ระบาดของ COVID-19

บุคลากรถือเป็นองค์ประกอบสำคัญในการดำเนินธุรกิจ ด้วยประเทศไทยกำลังเข้าสู่สังคมผู้สูงวัยประชากรวัยทำงานเริ่มลดลง ซึ่งอาจเกิดปัญหาขาดแคลนแรงงานในอนาคต เพื่อลดความเสี่ยงด้านบุคลากร และรักษาบุคลากรให้อยู่กับองค์กร บริษัทฯ จึงให้ความสำคัญกับการจ่ายค่าตอบแทนที่เหมาะสมและเป็นธรรม การพัฒนาศักยภาพส่งเสริมการเรียนรู้ และความปลอดภัยในการทำงาน โดยคำนึงถึงสิทธิมนุษยชนของบุคลากรทั้งองค์กร รวมถึงส่งเสริมและเปิดโอกาสให้บุคลากรได้แสดงความคิดสร้างสรรค์เริ่มทำสิ่งใหม่ ๆ ในงานที่รับผิดชอบในกิจกรรมโครงการพนักงานนักพัฒนา จัดให้มีทุนสำหรับผู้บริหารระดับต้นได้ศึกษาต่อในระดับปริญญาโท จัดการฝึกอบรมที่เหมาะสม และสร้างบรรยากาศการทำงานเป็นทีมเหมือนคนในครอบครัว โดยเชื่อมั่นว่าสภาพแวดล้อมและบรรยากาศในการทำงานที่ดีจะช่วยสร้างความผูกพันระหว่างบุคลากรกับองค์กร และรักษาบุคลากรที่มีศักยภาพ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผนงานสร้างบุคลากรเพื่อสืบทอดตำแหน่ง ปัจจัยเหล่านี้เอื้อต่อการลดความเสี่ยงด้านบุคลากรได้ และทำให้มีบุคลากรคุณภาพที่เพียงพออยู่เสมอ

ให้ความสำคัญด้านความปลอดภัย และอาชีวอนามัย โดยได้มีคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ประชุมเดือนละครั้งเพื่อติดตามผลและมีการเข้าตรวจเยี่ยมพื้นที่ทำงานพบปะพูดคุยกับทุกพื้นที่ของบริษัทฯ เดือนละครั้ง โดยในช่วงการแพร่ระบาดของ COVID-19 ผู้บริหารทุกระดับได้ตั้งกลุ่มสื่อสาร Online กลุ่ม BCP แบบ Real Time และมีประชุมทั้งหมด 31 ครั้ง เพื่อให้ความช่วยเหลือพนักงาน และทำประกันภัยแบบเจอจ่ายจบให้พนักงานทุกคน จัดหาวัคซีนให้พนักงาน โดย ณ 31 ธันวาคม 2564 พนักงานได้รับวัคซีน 2 เข็ม 100% มีผู้ได้รับการฉีดวัคซีนกระตุ้นภูมิเป็นเข็มที่ 3 ไปแล้ว ร้อยละ 90.6 และพนักงานส่วนที่เหลือจะมีรอบการฉีดวัคซีนกระตุ้นภูมิต่อเนื่องในปี 2565 และในปี 2565 ได้ตั้งงบประมาณวัคซีนกระตุ้นภูมิเข็มที่ 4 หรือ 5 ต่อไป

ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยของพนักงานและผู้ใช้บริการ เพื่อบริการเคลื่อนองค์กรไปสู่ความสำเร็จตามเป้าหมายในแผนธุรกิจ นอกจากการฉีดวัคซีนให้เพียงพอแล้วยังมีมาตรการ DMHTT มีการจัด



“

ให้ความสำคัญกับ

การจ่ายค่าตอบแทนที่เป็นธรรม  
การพัฒนาศักยภาพ ส่งเสริมการเรียนรู้  
ความปลอดภัยในการทำงาน

”



Work From Home โดยในช่วงเวลาที่พนักงานกลับมาทำงานที่บริษัทฯ มีมาตรการคัดกรองด้วยชุดตรวจ ATK สำหรับตรวจพนักงานทั้งหมด 417 คนทุกสัปดาห์ หากพบการติดเชื้อแล้วจะให้พนักงานท่านนั้นและพนักงานที่เกี่ยวข้องสัมผัสกักตัวทันที 14 วัน ทั้งนี้เพื่อไม่ให้เกิดการกระจายเชื้อไปสู่เพื่อนพนักงานในวงกว้าง

#### (4) ความเสี่ยงจากภัยคุกคามทางไซเบอร์

ความเสี่ยงจากภัยคุกคามทางไซเบอร์มีความสำคัญ และมีผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยเฉพาะระบบงานที่สำคัญ เช่น ระบบการเงินและบัญชี ระบบจัดซื้อจัดจ้าง ระบบการบริหารงาน รวมถึงระบบเก็บค่าผ่านทาง และยังมีเรื่องข้อมูลส่วนบุคคลที่บริษัทครอบครองอีกด้วย หากเกิดปัญหาด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยเฉพาะการเข้าถึงข้อมูลส่วนบุคคลที่บริษัทฯ ครอบครองย่อมส่งผลกระทบต่อการทำงานและชื่อเสียงของบริษัทฯ จึงได้วางแผนป้องกันความเสี่ยงจากภัยคุกคามทางไซเบอร์อย่างเป็นระบบ โดยกำหนดนโยบายการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์และสารสนเทศ มีขั้นตอนการตอบสนองกรณีโดนโจมตีทางไซเบอร์เพื่อเป็นแนวทางให้บุคลากรที่เกี่ยวข้องเข้าใจในบทบาทในการตอบสนองต่อเหตุการณ์ นอกจากนี้ยังมีการตรวจสอบช่องโหว่ (Vulnerability Scan: VA) โดยผู้รับจ้างภายนอกเป็นประจำทุกปี และนำผลการตรวจสอบไปปรับปรุงระบบสารสนเทศและแนวทางปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง

การลงทุนพัฒนาระบบงานรองรับเทคโนโลยีใหม่ ๆ และการป้องกันความเสี่ยงจากภัยคุกคามทางไซเบอร์ได้แก่ การปรับปรุงระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์โดยมีการวางระบบเครือข่าย (Network) บนทางยกระดับให้มีระบบสำรองข้อมูล (Backup) พร้อมใช้งานเสมอ ไม่ให้เกิดการล่มของระบบเก็บค่าผ่านทาง ดำเนินการปรับปรุงเครื่องแม่ข่าย (Server) ให้ระบบสามารถทำงานได้ต่อเนื่อง โดยมีศูนย์ข้อมูลหลัก (Data Center: DC) และศูนย์ข้อมูลสำรอง (Disaster Recovery Center: DR) และมีการป้องกันการเข้าถึงโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือการโจรกรรมข้อมูล โดยกำหนดมาตรการควบคุมความปลอดภัยอย่างเข้มงวด เช่น ระบบรักษาความปลอดภัยของคอมพิวเตอร์ (Firewall) การกำหนดสิทธิ์ในการเข้าถึงข้อมูล การวางเครือข่ายตั้งศูนย์สำรองข้อมูลเพื่อรองรับภาวะฉุกเฉิน มีการฝึกซ้อมตามแผนสำรองและกู้คืนข้อมูลคอมพิวเตอร์เครือข่าย (Disaster Recovery Plan: DRP) เป็นประจำทุกปี เพื่อให้สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่อง

“ พัฒนาระบบงานเพื่อรองรับเทคโนโลยีใหม่ ๆ  
และการป้องกันความเสี่ยงจากภัยคุกคามทางไซเบอร์ ”



### (5) ความเสี่ยงด้านข้อมูลส่วนบุคคล

ให้ความสำคัญในการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 ซึ่งปัจจุบันมีประกาศเลื่อนการบังคับกฎหมายดังกล่าวออกไปถึงวันที่ 31 พฤษภาคม 2565 โดยความเสี่ยงด้านการเก็บ รวบรวม และใช้ข้อมูลส่วนบุคคล โดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลหรือไม่มีฐานกฎหมายให้เก็บรวบรวม และใช้ข้อมูลส่วนบุคคล จะก่อให้เกิดความเสียหายในด้านชื่อเสียงของบริษัทฯ และอาจถูกดำเนินคดีตามกฎหมายดังกล่าวได้ ดังนั้นจึงได้มีการประกาศใช้นโยบายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลตั้งแต่ปี 2563 เพื่อเตรียมความพร้อมเมื่อประกาศใช้กฎหมาย และในปี 2564 ได้ทบทวนการเก็บ รวบรวม และใช้ข้อมูลส่วนบุคคลของหน่วยงานต่าง ๆ ภายในบริษัทฯ มีการจัดทำ Data Inventory ของข้อมูลส่วนบุคคลในแต่ละหน่วยงานภายใน และกำหนดแผนการแก้ไขวิธีการจัดเก็บข้อมูล รวมถึงการจัดทำเอกสาร แบบฟอร์ม และกำหนดร่างสัญญา (Personal Data Agreement) ในกรณีที่ต้องส่งข้อมูลส่วนบุคคลให้แก่หน่วยงานภายนอก เพื่อให้บริษัทฯ สามารถปฏิบัติตามกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลได้อย่างครบถ้วน และมีแผนจะจัดจ้างเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลในปี 2565 ต่อไป

“ ให้ความสำคัญในการ  
คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล  
เพื่อรักษาสิทธิของประชาชน  
และชื่อเสียงของบริษัทฯ ”

### 2.2.3 ความเสี่ยงด้านการเงิน

#### (1) ความเสี่ยงจากรายได้ค่าผ่านทางไม่เพียงพอต่อค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ

เนื่องจากรายได้ค่าผ่านทางสำหรับโครงการทางยกระดับดอนเมืองตามสัญญาสัมปทานถือเป็นรายได้หลักของบริษัทฯ ดังนั้นหากได้รับผลกระทบจากปัจจัยภายนอกที่ไม่สามารถควบคุมได้ เช่น ภาวะเศรษฐกิจ การเมือง การชุมนุม ราคาน้ำมัน ภัยพิบัติ โรคระบาด เป็นต้น ที่ส่งผลต่อปริมาณจราจรบนทางยกระดับอย่างมีสาระสำคัญ และหากบริษัทฯ มีรายได้ต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ในอัตราที่สูงอาจทำให้กระทบต่อการบริหารจัดการเงินสด และสภาพคล่องทางการเงินของบริษัทฯ รวมถึงค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามสัญญาสัมปทาน

ในส่วนของอัตราค่าผ่านทางได้ถูกกำหนดไว้ล่วงหน้าภายใต้ MOA 3/2550 ลงวันที่ 12 กันยายน 2550 มีกำหนดการจัดเก็บค่าผ่านทางตามอัตราใหม่ที่กำหนดไว้ล่วงหน้าทุกวันที่ 22 ธันวาคมของปี 2550 ปี 2552 ปี 2557 ปี 2562 ปี 2567 และปี 2572 (ทุก 5 ปี นับจากปี 2552) โดยอัตราค่าผ่านทางดังกล่าวได้รับความเห็นชอบร่วมกันว่าเป็นอัตราที่คำนวณได้อย่างเหมาะสมแล้ว จากการที่บริษัทฯ ได้ประเมินแล้วว่ามีความเสี่ยงในการที่จะไม่ได้จัดเก็บค่าผ่านทางตามอัตราใหม่ที่กำหนดไว้ล่วงหน้าอันอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากสามารถจัดเก็บค่าผ่านทางในอัตราใหม่ที่กำหนดได้สำเร็จมาแล้ว 4 ครั้ง ดังนั้นความเสี่ยงจากรายได้ค่าผ่านทางจึงเป็นผลมาจากความเสี่ยงด้านปริมาณจราจรหรือจำนวนผู้ใช้บริการทางยกระดับเป็นสำคัญ

ในส่วนของปริมาณจราจรสำหรับปี 2564 ในช่วงปลายปี 2563 เชื่อมต่อมายังต้นปี 2564 เริ่มมีการระบาดในระลอก 2 (ระลอกมกราคม 2564 ระยะเวลา 3 เดือนครึ่ง) ส่งผลให้ปริมาณจราจรในไตรมาสที่ 1 ปี 2564 ลดลงจากไตรมาสที่ 4 ปี 2563 ที่มีปริมาณจราจรสัมปทานเดิมเฉลี่ยเท่ากับ 64,541 คันต่อวัน และปริมาณจราจรต่อเนื่องขยายด้านทิศเหนือเฉลี่ยเท่ากับ 41,295 คันต่อวัน โดยปริมาณจราจรในส่วนสัมปทานเดิมลดลงเหลือ 43,785 คันต่อวัน และปริมาณจราจรในส่วนต่อเนื่องขยายด้านทิศเหนือลดลงเหลือ 29,473 คันต่อวัน คิดเป็นค่าที่ลดลงร้อยละ 32.16 และร้อยละ 28.63 ตามลำดับ

การแพร่ระบาดยังคงรุนแรงมากยิ่งขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ในไตรมาสที่ 2 ปี 2564 มีการระบาดระลอก 3 (ระลอกเมษายน 2564) โดยเมื่อวันที่ 18 เมษายน 2564 ภาครัฐประกาศการระบาดครั้งใหม่สายพันธุ์ Alpha (อังกฤษ) ที่แพร่กระจายในอัตรา 50% สูงกว่าสายพันธุ์เดิม อีกทั้งในวันที่ 21 พฤษภาคม 2564 ได้ตรวจพบสายพันธุ์ Delta (อินเดีย) ที่แคมป์ก่อสร้างหลักสี่ (สายพันธุ์ Delta แพร่กระจายในอัตรา 60% สูงกว่าสายพันธุ์ Alpha)

## โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

จนวันที่ 26 มิถุนายน 2564 ได้มีข้อกำหนดออกตามความในมาตรา 9 แห่งพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ.2548 (ฉบับที่ 25) เพื่อลดการเดินทางและการติดต่อสัมผัสระหว่างบุคคล ส่งผลให้ปริมาณจราจรในไตรมาสที่ 2 ปี 2564 ลดลงจากไตรมาสที่ 1 ปี 2564 ที่มีปริมาณจราจรสัมปทานเดิมเฉลี่ย 43,785 คันต่อวัน และปริมาณจราจรตอนต่อ่งยาด้านทิศเหนือเฉลี่ย 29,473 คันต่อวัน โดยปริมาณจราจรในส่วนสัมปทานเดิมลดลงเหลือ 27,897 คันต่อวัน และปริมาณจราจรในส่วนตอนต่อ่งยาด้านทิศเหนือลดลงเหลือ 20,254 คันต่อวัน คิดเป็นค่าที่ลดลงร้อยละ 36.29 และร้อยละ 31.28 ตามลำดับ และเมื่อเทียบกับจุดต่ำสุดที่เกิดขึ้นในไตรมาสที่ 2 ปี 2563 ที่มีการล็อกดาวน์และประกาศเคอร์ฟิว พบว่าในไตรมาสที่ 2 ปี 2564 มีปริมาณจราจรที่ต่ำกว่าปีที่ผ่านมาไตรมาสที่ 2 ปี 2563 ที่มีปริมาณจราจรสัมปทานเดิมเฉลี่ยเท่ากับ 34,063 คันต่อวัน และตอนต่อ่งยาด้านทิศเหนือเฉลี่ยเท่ากับ 24,434 คันต่อวัน คิดเป็นค่าที่ลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันในปีที่ผ่านมาร้อยละ 18.10 และร้อยละ 17.11 ตามลำดับ สาเหตุเนื่องจากการระบาดระลอก 3 นั้นมีจำนวนผู้ติดเชื้อในปี 2564 สูงกว่าปี 2563

ต่อมาในไตรมาสที่ 3 ปี 2564 ภาครัฐได้ออกมาตรการเข้มข้นมากขึ้นตามอัตราการติดเชื้อที่สูงขึ้น โดยในวันที่ 10 กรกฎาคม 2564 ได้มีข้อกำหนดออกตามความในมาตรา 9 แห่งพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ.2548 (ฉบับที่ 27) ควบคุมกิจกรรมในพื้นที่การระบาดสูงสุด มีผลในวันที่ 12 กรกฎาคม 2564 และประกาศเคอร์ฟิวเวลา 21.00 - 04.00 น. เพื่อลดการเดินทางและเพิ่มมาตรการเว้นระยะห่างเพื่อควบคุมจำนวนผู้ติดเชื้อให้ลดลง อีกทั้งยังขยายการควบคุมพื้นที่สีแดงออกไปในหลายจังหวัด ห้ามเดินทางข้ามจังหวัดในพื้นที่สีแดง ขณะที่ภาครัฐก็เร่งการฉีดวัคซีนให้กับประชาชนมากขึ้น อย่างไรก็ตามจำนวนผู้ติดเชืวยังคงเพิ่มสูงขึ้นจนในวันที่ 13 สิงหาคม 2564 มีผู้ติดเชื้อรายวันถึง 23,418 รายถือเป็นจุดสูงสุด และหลังจากนั้นได้ลดลงอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งวันที่ 1 กันยายน 2564 รัฐบาลประกาศผ่อนคลายมาตรการล็อกดาวน์อนุญาตให้เดินทางข้ามจังหวัด ส่งผลให้ปริมาณจราจรในไตรมาสที่ 3 ปี 2564 ลดลงจากไตรมาสที่ 2 ปี 2564 ที่มีปริมาณจราจรสัมปทานเดิมเฉลี่ยเท่ากับ 27,897 คันต่อวัน และปริมาณจราจรตอนต่อ่งยาด้านทิศเหนือเฉลี่ยเท่ากับ 20,254 คันต่อวัน โดยปริมาณจราจรในส่วนสัมปทานเดิมลดลงเหลือ 19,886 คันต่อวัน และปริมาณจราจรในส่วนตอนต่อ่งยาด้านทิศเหนือลดลงเหลือ 14,983 คันต่อวัน คิดเป็นค่าที่ลดลงร้อยละ 28.72 และร้อยละ 26.02 ตามลำดับ

เมื่อเทียบไตรมาส 3 ปี 2563 พบว่าไตรมาส 3 ปี 2564 ปริมาณจราจรต่ำกว่าไตรมาส 3 ปี 2563 ที่มีปริมาณจราจรสัมปทานเดิมเฉลี่ย 63,641 คันต่อวัน และปริมาณจราจรตอนต่อ่งยาด้านทิศเหนือเฉลี่ย 40,801 คันต่อวัน



โดยปริมาณจราจรต่ำกว่าร้อยละ 68.66 และร้อยละ 63.28 ตามลำดับ โดยในไตรมาส 3 ปี 2564 ถือเป็นจุดต่ำสุดของปริมาณจราจรจากมาตรการล็อกดาวน์จำกัดการเดินทาง 2 เดือน (เดือนกรกฎาคมและสิงหาคม) หลังจากนั้นเดือนกันยายน ปริมาณจราจรเริ่มปรับเพิ่มขึ้นตามมาตรการผ่อนคลายของรัฐ

ในไตรมาส 4 ปี 2564 มีปัจจัยที่ส่งเสริมให้ปริมาณจราจรฟื้นกลับอย่างรวดเร็วตามระดับของมาตรการผ่อนคลายกิจกรรมของภาครัฐ การเร่งฉีดวัคซีนให้แก่ประชาชนอย่างทั่วถึง รวมถึงกลุ่มนักเรียนนักศึกษาที่เปิดการเรียนการสอนสู่สภาวะปกติ อีกทั้งสถิติการฉีดวัคซีนและผู้ที่ได้รับวัคซีนครบเกณฑ์ (2 Dose) ของประชาชนอยู่ในอัตราที่เพิ่มมากขึ้น และมีวัคซีนเข็มที่ 3 (Booster Dose) ต่อเนื่อง และในอนาคตอาจจะมีวัคซีน Generation ที่ 2 - 3 ที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้น รวมถึงแผนการเปิดประเทศรับนักท่องเที่ยวเข้าประเทศโดยไม่ต้องกักตัวที่ได้เริ่มขึ้นในวันที่ 1 พฤศจิกายน 2564 รวมถึงการเปิดภาคเรียน ซึ่งสนับสนุนการเดินทางและปริมาณจราจรบนทางยกระดับให้เพิ่มสูงขึ้นกว่าไตรมาสที่ 3 เนื่องจากลักษณะธุรกิจของบริษัทฯ เป็นสาธารณูปโภคพื้นฐานประเภททางด่วนที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการเดินทาง ดังนั้นจึงคาดว่าธุรกิจในอนาคตการฟื้นตัวจะเกิดขึ้นเร็วกว่าอุตสาหกรรมอื่น ๆ เพราะทุกภาคส่วนยังจำเป็นต้องมีกิจกรรมการเดินทางคมนาคมต่อเนื่องตลอดเวลา และเมื่อพิจารณารูปแบบการการเดินทางเปรียบเทียบกับรถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารสาธารณะ และรถไฟฟ้า จะเห็นว่ารถยนต์ส่วนบุคคลสามารถบริหารจัดการเรื่อง Social Distancing ได้ดีกว่าการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนประเภทอื่น ซึ่งเป็นปัจจัยบวกต่อการเดินทางด้วยรถยนต์ โครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งโดยรอบทางยกระดับดอนเมือง และการขยายตัวของชุมชนที่ยังคงมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยสภาพการณ์ผู้ติดเชื้อช่วงปลายเดือนธันวาคมได้พบการระบาดของสายพันธุ์โอไมครอนที่อัตราการแพร่เชื้อสูงกว่าสายพันธุ์เดลต้า จึงต้องติดตามมาตรการของภาครัฐอย่างใกล้ชิดต่อไป ซึ่งในไตรมาสที่ 4 ปริมาณจราจรได้ปรับตัวสูงขึ้นกว่าไตรมาสที่ 3 โดยในปริมาณจราจรสัมปทานเดิมเฉลี่ยเท่ากับ 42,817 คันต่อวัน สูงกว่าไตรมาส 3 ที่ร้อยละ 115.3 และส่วนสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือ 29,579 คันต่อวัน สูงกว่าไตรมาส 3 ที่ร้อยละ 97.4 ทำให้ในไตรมาสที่ 4 ถือว่าบริษัทฯ ได้ผ่านจุดต่ำสุดในไตรมาสที่ 3 ไปแล้ว และมีสภาพคล่องสามารถบริหารจัดการรายได้และรายจ่ายได้อย่างมีประสิทธิภาพ

กรณีการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่อาจส่งผลกระทบต่อปริมาณจราจรผู้ใช้บริการทางยกระดับดอนเมืองให้ลดลงจากการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนงดการเดินทางทั้งในประเทศและต่างประเทศ และอาจส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของประชาชน เช่น การใช้ชีวิตนอกบ้านลดลง การทำงานจากที่บ้าน อีกทั้งลดการเดินทางหรือท่องเที่ยวโดยใช้บริการท่าอากาศยานดอนเมือง เป็นต้น ซึ่งคาดว่าจะเป็สถานการณ์ชั่วคราว โดยได้นำเสนอรายละเอียดเรื่องนี้ในหัวข้อความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง ซึ่งบริษัทฯ มีการติดตามผลอย่างใกล้ชิดเพื่อวางแผนการรับมือและแผนในการบริหารจัดการต่อไป ทั้งนี้หากสถานการณ์คลี่คลายอาจเป็นปัจจัยที่ผู้เดินทางยังเลือกที่จะใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทาง แทนการเลือกที่จะเปลี่ยนไปใช้บริการรถไฟฟ้าที่เป็นระบบขนส่งสาธารณะในระยะหนึ่งได้

ส่วนปัจจัยโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงที่มีพื้นที่ให้บริการใกล้เคียงกับทางยกระดับดอนเมือง เมื่อได้ติดตามจำนวนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงเห็นได้ว่าข้อมูลในปี 2564 ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ

จากผลการดำเนินงานในช่วงหลายปีที่ผ่านมาพบว่าบริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานคิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ยเพียงประมาณร้อยละ 25 ของรายได้รวม และสืบเนื่องจากที่บริษัทฯ ได้นำเงินจากการขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนโดยการนำหุ้นเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยจำนวน 140 ล้านหุ้นไปชำระคืนเงินกู้ระยะยาวและเงินกู้ระยะสั้น พร้อมดอกเบี้ยกับสถาบันการเงินจำนวน 1,686.36 ล้านบาท ในวันที่ 10 พฤษภาคม 2564 จึงทำให้บริษัทฯ ไม่มีการหนี้หุ้นกู้ เงินกู้ระยะยาว และเงินกู้ระยะสั้นกับสถาบันการเงิน และมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 เหลือเท่ากับ 0.07 เท่า ดังนั้นทำให้บริษัทฯ ไม่มีการหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสร้างความมั่นคงของฐานะทางการเงินของบริษัทฯ ในระยะยาวต่อไป และลดความเสี่ยงจากการขาดสภาพคล่องทางการเงินจนไม่สามารถดำเนินกิจการได้

ส่วนเงินจากการขายหุ้นเพิ่มทุนในการนำหุ้นเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 คงเหลืออีกจำนวน 209.2 ล้านบาท จะนำไปลงทุนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานและเงินทุนหมุนเวียน ดังนั้นจึงไม่มีความเสี่ยงในกรณีที่รายได้ค่าผ่านทางไม่เพียงพอต่อค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ

### (2) ความเสี่ยงด้านสภาพคล่องในช่วงการแพร่ระบาดของ COVID-19

สืบเนื่องจากบริษัทฯ ได้นำเงินจากการขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 140 ล้านหุ้นไปชำระคืนพร้อมดอกเบี้ยกับสถาบันการเงินจำนวน 1,686.36 ล้านบาท ทำให้ไม่มีการระดมทุนที่มีดอกเบี้ยกับสถาบันการเงิน นอกจากนั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ มีหนี้สินหมุนเวียนเท่ากับ 343.9 ล้านบาท และสินทรัพย์หมุนเวียนเท่ากับ 467.7 ล้านบาท คิดเป็นอัตราส่วนสภาพคล่องเท่ากับ 1.4 เท่า ทั้งนี้หนี้สินหมุนเวียนนั้นเป็นหนี้สินที่ไม่มีภาระดอกเบี้ยทางการเงินทั้งจำนวน ดังนั้นแม้จะได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัวในวงกว้างจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 บริษัทฯ ก็ยังคงมีความมั่นคงของฐานะทางการเงินในระยะยาว

ในส่วนของเงินลงทุนชั่วคราวและเงินลงทุนระยะยาว ร่วมกับกระแสเงินสดในปี 2564 ซึ่งส่งผลให้บริษัทฯ มีกระแสเงินสดทั้งสิ้นประมาณ 473.2 ล้านบาท

สำหรับการบริหารจัดการภาระหนี้สินที่มีดอกเบี้ยระหว่างเดือนมกราคมถึงเดือนธันวาคม 2564 ได้จ่ายชำระคืนภาระหนี้สินทั้งสิ้นมูลค่า 2,928.3 ล้านบาท แบ่งเป็น

- เงินกู้ยืมระยะสั้น จากวงเงินสำรองหมุนเวียน จำนวน 920 ล้านบาท ประกอบไปด้วยวงเงินสำรองหมุนเวียนจากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย จำนวน 260 ล้านบาท ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน 200 ล้านบาท ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 360 ล้านบาท ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) จำนวน 100 ล้านบาท
- เงินกู้ยืมระยะสั้น จำนวน 408.3 ล้านบาท ประกอบไปด้วยตั๋วสัญญาใช้เงิน ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) จำนวน 58.3 ล้านบาท ตั๋วสัญญาใช้เงิน ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 50 ล้านบาท และตั๋วสัญญาใช้เงิน ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 300 ล้านบาท
- เงินกู้ยืมระยะยาว จำนวน 1,600 ล้านบาท ประกอบไปด้วยเงินกู้ระยะยาว ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน 1,100 ล้านบาท เงินกู้ระยะยาว ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 500 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ ไม่มีการระดมทุนทางการเงินที่มีดอกเบี้ย และมีวงเงินสำรองที่เป็นวงเงินหมุนเวียนจากธนาคารต่าง ๆ ซึ่งยังมีได้เบิกใช้เป็นจำนวนเงินรวม 1,000 ล้านบาท (31 ธันวาคม 2563: 350 ล้านบาท) โดยมีรายละเอียดและเงื่อนไขสำคัญของวงเงินสำรองที่เป็นวงเงินหมุนเวียน ดังนี้

รายการ	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
<b>1. ตั๋วสัญญาใช้เงิน / ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) ("KBANK")</b>		
วงเงิน	250 ล้านบาท	ไม่มี
ภาระหนี้คงเหลือ	50 ล้านบาท	ไม่มี
อายุ	<b>ตั๋วใช้เงิน:</b> 3 เดือน <b>สัญญาหลัก:</b> 1 ปี 6 เดือน	-
ครบกำหนด	<b>ตั๋วใช้เงิน:</b> กุมภาพันธ์ 2564 <b>สัญญาหลัก:</b> พฤษภาคม 2564	-
อัตราดอกเบี้ย	2.15%	-
การชำระคืน	ชำระคืนทั้งหมดหรือบางส่วน โดยบริษัทฯ สามารถขอต่ออายุการชำระคืนตั๋วสัญญาใช้เงินแต่ละฉบับทั้งหมดหรือบางส่วนได้โดยไม่เกินระยะเวลาของสัญญาหลัก ทั้งนี้วงเงินเต็มจำนวน 500 ล้านบาท ณ วันที่ 31 พฤษภาคม 2563 จะปรับลดลงในจำนวนที่เท่ากันทุกเดือน เป็นระยะเวลา 10 เดือน นับจากวันที่ 31 สิงหาคม 2563 สิ้นสุดวันที่ 31 พฤษภาคม 2564	-



รายการ	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
เงื่อนไขสำคัญ	<ul style="list-style-type: none"><li>บริษัทฯ ลงนามในสัญญาหลัก (เปลี่ยนแปลง / แก้ไข / เพิ่มเติมเงื่อนไขการใช้สินเชื่อ) ต่อท้ายสัญญา เมื่อวันที่ 2 กันยายน 2563</li><li>ขยายอายุสัญญาหลัก จาก 1 ปี เป็น 1 ปี 6 เดือน และครบกำหนดในวันที่ 30 พฤศจิกายน 2563 เป็นครบกำหนดในวันที่ 31 พฤษภาคม 2564</li><li>อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ไม่เกินอัตรา 2.0 เท่า</li><li>ยกเลิกเงื่อนไขการจ่ายเงินปันผลรวมกัน เกินกว่า 0.30 บาท/หุ้น/ปี จะต้องได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากธนาคารก่อน ในสัญญาหลัก</li></ul>	-
แนวทางการบริหารสินเชื่อ	ในปี 2564 บริษัทฯ ได้ชำระคืน โดยกระแสเงินสดจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และในวันที่ 10 พฤษภาคม 2564 ได้จ่ายชำระด้วยเงินสดรับจากการเสนอขายหุ้นต่อสาธารณชนครั้งแรก (IPO)	
2. สัญญาใช้เงิน / ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) ("BAY")		
วงเงิน	58 ล้านบาท	-
ภาระหนี้คงเหลือ	58 ล้านบาท	-
อายุ	<b>ตัวใช้เงิน:</b> 3 เดือน <b>สัญญาหลัก:</b> 1 ปี 6 เดือน	-
ครบกำหนด	<b>ตัวใช้เงิน:</b> มีนาคม 2564 <b>สัญญาหลัก:</b> มิถุนายน 2564	-
อัตราดอกเบี้ย	2.40%	-
การชำระคืน	<b>ชำระคืนรายเดือน</b> มิถุนายน - ตุลาคม 2563 เดือนละ 20 ล้านบาท พฤศจิกายน - ธันวาคม 2563 เดือนละ 33.3 ล้านบาท มกราคม - พฤษภาคม 2564 เดือนละ 9.7 ล้านบาท มิถุนายน 2564 จำนวนยอดเบิกใช้ที่เหลือ	-
เงื่อนไขสำคัญ	<ul style="list-style-type: none"><li>บริษัทฯ ลงนามในบันทึกข้อตกลงต่อท้ายสัญญาหลัก เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2563</li><li>ขยายอายุสัญญาการใช้วงเงินตัวเงินสัญญาหลัก จาก 1 ปี เป็น 1 ปี 6 เดือน จากครบกำหนดในวันที่ 12 ธันวาคม 2563 เป็นครบกำหนดในวันที่ 12 มิถุนายน 2564</li><li>อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ไม่เกินอัตรา 2.0 เท่า</li><li>ในกรณีที่มีการเสนอขายหุ้นต่อสาธารณชนครั้งแรก (IPO) เรียบร้อยแล้ว บริษัทฯ ต้องชำระคืนหนี้ให้แก่ธนาคาร</li></ul>	-
แนวทางการบริหารสินเชื่อ	ในปี 2564 บริษัทฯ ได้ชำระคืน โดยกระแสเงินสดจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และในวันที่ 10 พฤษภาคม 2564 ได้จ่ายชำระด้วยเงินสดรับจากการเสนอขายหุ้นต่อสาธารณชนครั้งแรก (IPO)	
3. สัญญาใช้เงิน / ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) ("SCB")		
วงเงิน	300 ล้านบาท	-
ภาระหนี้คงเหลือ	300 ล้านบาท	-
อายุ	<b>ตัวใช้เงิน:</b> 3 เดือน <b>สัญญาหลัก:</b> 1 ปี 9 เดือน	-
ครบกำหนด	<b>ตัวใช้เงิน:</b> มีนาคม 2564 <b>สัญญาหลัก:</b> กันยายน 2564	-
อัตราดอกเบี้ย	2.08%	-



## โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

รายการ	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
การชำระคืน	ชำระคืนทั้งหมดหรือบางส่วน โดยบริษัทฯ สามารถทยอยชำระคืนตามสัญญาได้ โดยไม่เกินระยะเวลาของสัญญาหลัก ซึ่งจำนวนเงินที่ชำระคืนทั้งหมดหรือบางส่วนนั้น บริษัทฯ ไม่สามารถเบิกใช้วงเงินได้อีก	
เงื่อนไขสำคัญ	<ul style="list-style-type: none"> <li>สัญญาวงเงินกู้ระยะสั้น ("สัญญาหลัก") ครอบคลุมวันที่ 30 กันยายน 2564</li> <li>อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ไม่เกินอัตรา 2.0 เท่า</li> <li>หากมีการเสนอขายหุ้นของบริษัทฯ ต่อประชาชนเป็นการทั่วไปครั้งแรก (IPO) บริษัทฯ จะต้องนำเงินที่ได้รับจากการดังกล่าวมาชำระหนี้ให้แก่ธนาคารให้ครบถ้วนเสร็จสิ้นทั้งจำนวน ภายใน 7 วัน นับแต่วันที่บริษัทฯ ได้รับเงินดังกล่าว</li> </ul>	
แนวทางการบริหารสินเชื่อ	ในปี 2564 บริษัทฯ ได้ชำระคืน โดยกระแสเงินสดจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และในวันที่ 10 พฤษภาคม 2564 ได้จ่ายชำระด้วยเงินสดรับจากการเสนอขายหุ้นต่อสาธารณชนครั้งแรก (IPO)	

### 4. วงเงินเบิกเกินบัญชี (OD) / KBANK

วงเงิน	30 ล้านบาท	30 ล้านบาท
ภาระหนี้คงเหลือ	ยังไม่มีการเบิกใช้	ยังไม่มีการเบิกใช้
อายุ	ไม่มีวันครบกำหนด ทั้งนี้บริษัทฯ จะต้องจ่ายดอกเบี้ยเป็นรายเดือนจนกว่าจะทำการชำระคืนวงเงินครบจำนวน	ไม่มีวันครบกำหนด ทั้งนี้ บริษัทฯ จะต้องจ่ายดอกเบี้ยเป็นรายเดือนจนกว่าจะทำการชำระคืนวงเงินครบจำนวน
ครบกำหนด	-	-
อัตราดอกเบี้ย	MLR-1.5%	MLR-1.5%
การชำระคืน	ชำระคืนทั้งหมดหรือบางส่วน	ไม่มีการเปลี่ยนแปลง
เงื่อนไขสำคัญ	สัญญาวงเงินเบิกเกินบัญชีมีอายุ 12 เดือน และจะถูกยืดอายุสัญญาวงเงินเบิกเกินบัญชีต่อไปอีกคราวละ 12 เดือนโดยอัตโนมัติ	ไม่มีการเปลี่ยนแปลง
แนวทางการบริหารสินเชื่อ	บริษัทฯ ยังไม่มีแผนจะเบิกใช้วงเงินนี้ โดยจะสำรองไว้เป็นทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ สำหรับกรณีที่มีความจำเป็นและเร่งด่วน	

### 5. วงเงินเบิกเกินบัญชี (OD) / BAY

วงเงิน	20 ล้านบาท	20 ล้านบาท
ภาระหนี้คงเหลือ	ยังไม่มีการเบิกใช้	ยังไม่มีการเบิกใช้
อายุ	-	-
ครบกำหนด	-	-
อัตราดอกเบี้ย	MOR	MOR
การชำระคืน	-	-
เงื่อนไขสำคัญ	เงื่อนไขจะถูกกำหนดเมื่อบริษัทฯ แจ้งความประสงค์ขอเบิกใช้วงเงิน	ไม่เปลี่ยนแปลง

รายการ	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
แนวทางการบริหารสินเชื่อ	วงเงินเบิกเกินบัญชีนี้เป็นส่วนหนึ่งของสัญญาวงเงินสินเชื่อ 520 ล้านบาท ลงนามเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2562 ซึ่งบริษัทฯ ได้ขออนุมัติวงเงิน 500 ล้านบาท สำหรับตัวสัญญาใช้เงินในวันที่ 4 ธันวาคม 2562 ดังนั้นบริษัทฯ จึงเหลือวงเงินสินเชื่ออีก 20 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ประสงค์ที่จะสำรองวงเงิน 20 ล้านบาท ไว้สำหรับเป็นวงเงินเบิกเกินบัญชี ทั้งนี้บริษัทฯ ยังไม่มีแผนจะเบิกใช้วงเงินนี้ โดยจะสำรองไว้เป็นทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ สำหรับกรณีที่มีความจำเป็นและเร่งด่วน	

#### 6. วงเงิน P/N (Mixed line) / BAY

วงเงิน	ไม่มี	200 ล้านบาท 1) วงเงิน P/N ไม่เกิน 120 ล้านบาท 2) วงเงิน Aval ไม่เกิน 50 ล้านบาท 3) วงเงิน L/G Merchandise Purchase Bond ไม่เกิน 50 ล้านบาท 4) LG for Bid Bond 200 ล้านบาท
ภาระหนี้คงเหลือ	ไม่มี	ไม่มีการเบิกใช้
อายุ	-	90 วัน
ครบกำหนด	-	-
อัตราดอกเบี้ย	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>ไม่มีการกำหนดดอกเบี้ยจะใช้เมื่อผู้ได้รับวงเงินแจ้งต่อธนาคารหรือ แล้วแต่จะตกลงกัน</li> <li>สำหรับวงเงิน P/N อายุสูงสุด 90 วัน สามารถ Roll over ได้ทั้งนี้ต้อง Clean up period อย่างน้อย 2 ครั้งต่อปี</li> <li>อัตราการใช้ LG ปัจจุบันมีอัตราร้อยละ 0.75 ต่อปี เรียกเก็บทุก 3 เดือน</li> </ul>
เงื่อนไขสำคัญ	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>จะใช้วงเงิน LG for Bid Bond เต็ม 200 ล้านบาทได้ต้องไม่มีภาระการใช้วงเงิน 1)-(3)</li> <li>การแต่ละวงเงิน (1)-(4) ต้องไม่เกินกรอบที่กำหนดไว้ให้ในแต่ละประเภทของวงเงิน</li> <li>LG for Bid Bond               <ol style="list-style-type: none"> <li>เงื่อนไขหลัก ใช้กับภาครัฐ และ/หรือบริษัทในตลาดหลักทรัพย์ และ/หรือรัฐวิสาหกิจ</li> <li>สัญญาโครงการจะต้องมีระยะเวลาไม่เกิน 5 ปี</li> <li>โครงการต้องมีมูลค่าไม่เกิน 500 ล้านบาท</li> </ol> </li> </ul>

## โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

รายการ	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
แนวทางการบริหารสินเชื่อ	เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2564 บริษัทได้ลงนามสัญญาวงเงินสินเชื่อเพื่อรับวงเงินกู้ยืมเพิ่มจำนวน 120 ล้านบาท ทั้งนี้บริษัทฯ ยังไม่มีแผนจะเบิกใช้วงเงินนี้ โดยจะสำรองไว้เป็นทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ สำหรับกรณีที่มีความจำเป็นและเร่งด่วน	

### 7. เงินกู้หมุนเวียน / ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ("EXIM BANK")

วงเงิน	100 ล้านบาท	100 ล้านบาท
ภาระหนี้คงเหลือ	100 ล้านบาท	ยังไม่มีภาระหนี้คงเหลือ
อายุ	90 วัน	90 วัน
ครบกำหนด	มีนาคม 2564	-
อัตราดอกเบี้ย	2.50%	Prime - 3.0%
การชำระคืน	ชำระคืนทั้งหมดเมื่อครบกำหนด	ชำระคืนทั้งหมดเมื่อครบกำหนด
เงื่อนไขสำคัญ	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสินเชื่อประเภทเงินกู้หมุนเวียน เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2563</li> <li>สัญญาสิ้นสุดวันที่ 16 มิถุนายน 2564</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสินเชื่อประเภทเงินกู้หมุนเวียน เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2563</li> <li>บริษัทฯ ได้รับการทบทวนวงเงินขยายอายุออกไปอีก 1 ปี เป็นสิ้นสุดวันที่ 31 กรกฎาคม 2565</li> </ul>
แนวทางการบริหารสินเชื่อ	ณ 31 มีนาคม 2564 บริษัทฯ ได้ชำระคืนโดยกระแสเงินสดจากการดำเนินงานของบริษัทฯ ในเดือนมีนาคม 2564 เต็มมูลค่า และบริษัทฯ มีแผนจะเบิกใช้วงเงินนี้ โดยจะสำรองไว้เป็นทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ สำหรับกรณีที่มีความจำเป็นและเร่งด่วน โดยบริษัทฯ จะชำระคืนโดยกระแสเงินสดจากการดำเนินงานของบริษัทฯ ในปี 2564	

### 8. ตั๋วสัญญาใช้เงิน / ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ("BBL")

วงเงิน	150 ล้านบาท	150 ล้านบาท
ภาระหนี้คงเหลือ	50 ล้านบาท	ยังไม่มีภาระหนี้คงเหลือ
อายุ	90 วัน	90 วัน
ครบกำหนด	มีนาคม 2564	-
อัตราดอกเบี้ย	2.63%	MLR - 1.0%
การชำระคืน	ชำระคืนทั้งหมดเมื่อครบกำหนด	ชำระคืนทั้งหมดเมื่อครบกำหนด
เงื่อนไขสำคัญ	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาวงเงินสินเชื่อประเภทวงเงินขายตั๋วสัญญาใช้เงิน เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2563</li> <li>อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ไม่เกินอัตรา 2.0 เท่า</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาวงเงินสินเชื่อประเภทวงเงินขายตั๋วสัญญาใช้เงิน เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2563</li> <li>อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ไม่เกินอัตรา 2.0 เท่า</li> </ul>
แนวทางการบริหารสินเชื่อ	ณ 31 มีนาคม 2564 บริษัทฯ ได้ชำระคืนโดยกระแสเงินสดจากการดำเนินงานของบริษัทฯ ในเดือนมีนาคม 2564 เต็มมูลค่า และบริษัทฯ มีแผนจะเบิกใช้วงเงินนี้ โดยจะสำรองไว้เป็นทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ สำหรับกรณีที่มีความจำเป็นและเร่งด่วน	

รายการ	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
<b>9. วงเงินกู้สินเชื่อหมุนเวียน / ธนาคาร แลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) ("LH BANK")</b>		
วงเงิน	ไม่มี	500 ล้านบาท
ภาระหนี้คงเหลือ	ไม่มี	ยังไม่เบิกใช้
อายุ	-	90 วัน
ครบกำหนด	-	-
อัตราดอกเบี้ย	-	MMR
การชำระคืน	-	-
เงื่อนไขสำคัญ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญากู้เงินระยะยาว เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2563</li> <li>• เพื่อรองรับการไต่ถอนตราสารหนี้หุ้นกู้ที่ครบกำหนดในเดือนพฤศจิกายน 2563 (หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2560)</li> <li>• ค่าธรรมเนียมการจัดวงเงินกู้ (Front-end Fee) 0.10% ของวงเงินที่อนุมัติ ให้ชำระในวันที่ลงนามในสัญญาเงินกู้ (ณ วันที่ 20 สิงหาคม 2563 บริษัทฯ ชำระ Front End Fee ของวงเงินกู้จำนวน 500 ล้านบาทในคราวเดียวกันจำนวนครบถ้วนแล้ว)</li> <li>• ค่าธรรมเนียมชำระหนี้ค้ำก่อนกำหนด (Prepayment Fee) ในอัตรา 2% ของวงเงินที่อนุมัติชำระคืนก่อนกำหนดเวลา เว้นแต่นำเงินจาก IPO มาชำระคืนก่อนกำหนด</li> <li>• อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ไม่เกินอัตรา 2.0 เท่า</li> <li>• เงินกู้ระยะสั้น (ST-Loan) สามารถเบิกได้ไม่เกินวงเงินจำนวน 200 ล้านบาท</li> <li>• สามารถเบิกวงเงินกู้ระยะสั้น 500 ล้านบาท หากบริษัทฯ นำเงินจากการ IPO ชำระคืนเงินกู้ระยะยาว เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯ ได้จ่ายชำระด้วยเงินสดรับจากการเสนอขายหุ้นต่อสาธารณชนครั้งแรก (IPO) ดังนั้นบริษัทฯ จึงมีวงเงินกู้เพื่อหมุนเวียนเพิ่มเป็น 500 ล้านบาท</li> </ul>	
แนวทางการบริหารสินเชื่อ	<p>ณ 31 มีนาคม 2564 บริษัทฯ มีเงินกู้ระยะยาวจาก ธนาคาร แลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) คงเหลือ มูลค่า 437.5 ล้านบาท บริษัทฯ มีการจ่ายชำระคืนโดยกระแสเงินสดจากการดำเนินงานของบริษัทฯ ในปี 2564 นอกจากนั้นบริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเพิ่มเติม ลงวันที่ 2 เมษายน 2564 ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ สามารถใช้วงเงินหมุนเวียนระยะสั้นได้ จำนวน 120 ล้านบาท และเมื่อรวมกับเงินกู้ระยะยาวแล้วต้องไม่เกิน 500 ล้านบาท ตามสัญญาหลัก ซึ่ง ณ วันที่ 2 เมษายน 2564 บริษัทฯ จะมีวงเงินหมุนเวียนระยะสั้นคงเหลือทั้งสิ้น 62.5 ล้านบาท</p> <p>ในปี 2564 บริษัทฯ ได้ชำระคืน โดยกระแสเงินสดจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และในวันที่ 10 พฤษภาคม 2564 ได้จ่ายชำระด้วยเงินสดรับจากการเสนอขายหุ้นต่อสาธารณชนครั้งแรก (IPO)</p>	

จากผลประกอบการทางการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 สถานะหนี้ที่มีอัตราหนี้สินต่อทุนเท่ากับ 0.07 เท่า อัตราส่วนสภาพคล่องเท่ากับ 1.4 รวมทั้งแผนบริหารวงเงินสำรองจำนวนรวมกันทั้งสิ้น 1,000 ล้านบาท ทำให้ไม่มีความเสี่ยงด้านสภาพคล่องแต่อย่างใด และสามารถผ่านวิกฤตต่าง ๆ ในระยะยาวได้อย่างมั่นคง สร้างผลตอบแทนให้แก่ผู้ถือหุ้นได้อย่างยั่งยืน

## 2.2.4 ความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม ด้านสังคม และด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Environment Social and Governance)

### (1) ความเสี่ยงเกี่ยวกับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและก๊าซเรือนกระจก

สืบเนื่องจากเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) ที่ทำให้เกิดภาวะโลกร้อน ทำให้ประชาคมโลกหันมาสนใจและสนับสนุนกิจกรรมลดก๊าซเรือนกระจก ลดการปล่อยมลพิษ และส่งเสริมกิจกรรมอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเพิ่มมากขึ้น ในปี 2564 ภาครัฐ และตลาดหลักทรัพย์มีนโยบายสนับสนุนให้บริษัทฯ ในตลาดหลักทรัพย์มีกิจกรรมส่งเสริมสิ่งแวดล้อม และเปิดเผยในรายงานความยั่งยืน รวมทั้งมีกิจกรรมฝึกอบรมให้ความรู้แก่บุคลากรได้ตระหนักถึงความสำคัญของการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ดังนั้นในอนาคตบริษัทฯ จึงจำเป็นต้องวางแผนงานและทรัพยากรทั้งงบประมาณและบุคลากรไว้รองรับ โดยในปี 2564 ได้เริ่มดำเนินการวางระบบ

## โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14001 โดยขอบเขตการรองรับครอบคลุมกิจกรรมการให้บริการของบริษัท พื้นที่อาคารสำนักงาน และอาคารด่าน

เพื่อให้แน่ใจว่าการดำเนินงานมีความต่อเนื่อง ได้ริเริ่มทำแผนธุรกิจในโครงการ 1 แผนก 1 โครงการ ส่งมอบคุณค่าด้านสิ่งแวดล้อม แต่งตั้งคณะทำงาน 3Rs เพื่อสนับสนุนโครงการ 3Rs (Reuse, Reduce, Recycle) ตามนโยบายและกลยุทธ์ความยั่งยืน (Business Sustainability Plan) ทั้งแผนระยะสั้นและระยะยาว ทั้งนี้เพื่อส่งมอบคุณค่า (Value Chain) ให้แก่เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย โดยมุ่งเน้นการบริหารจัดการการใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุด พัฒนาการอนุรักษ์พลังงานและสิ่งแวดล้อมให้ยั่งยืน ครอบคลุมวงจร และเกิดประสิทธิภาพ ขับเคลื่อนการลดก๊าซเรือนกระจก มีการบริหารจัดการขยะมูลฝอย แล่งกำเนิด การนำของเสียกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ ได้ประกาศแต่งตั้งคณะทำงานโครงการ 3Rs เพื่อส่งเสริมและขับเคลื่อนการดำเนินงานโครงการ 3Rs ให้บรรลุเป้าหมาย โดยวาง Roadmap พันธสัญญาในการขับเคลื่อนสู่องค์กรคาร์บอนต่ำ และสนับสนุนการมีส่วนร่วมในกิจกรรมการลดก๊าซเรือนกระจกต่อไปในอนาคต



### (2) ความเสี่ยงด้านสังคมและสิทธิมนุษยชนแนวปฏิบัติด้านสังคม

มุ่งเน้นการสร้างความแข็งแกร่งและเติบโตอย่างยั่งยืน โดยให้คุณค่าและความสำคัญกับพนักงาน เชื่อมั่นว่าพนักงานที่มีคุณภาพเป็นปัจจัยสำคัญยิ่งต่อการนำพาองค์กรสู่ความเจริญเติบโต และความสำเร็จที่ยั่งยืน พร้อมกับการมุ่งสร้างประโยชน์ให้กับชุมชนและสังคม ลดผลกระทบทางลบ และสร้างผลกระทบทางบวก ส่งเสริมทักษะความรู้ สร้างโอกาส และยกระดับคุณภาพชีวิตของสังคมและชุมชนให้ดีขึ้น ทั้งในด้านการศึกษา การปลอดภัย เสพติด ความปลอดภัยบนท้องถนน คุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อม ตามแนวทางในการตอบสนองสังคมทั้ง 5 ด้าน

#### การมีส่วนร่วมพัฒนาชุมชนและสังคม

เชื่อมั่นในการพัฒนาคุณภาพของชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม ดำเนินงานด้านกิจกรรมเพื่อสังคมควบคู่กับการสร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจ สร้างความสัมพันธ์กับชุมชน และพัฒนาชุมชน เพื่อสร้างความสมดุลของการพัฒนาอย่างยั่งยืนและสร้างคุณค่าร่วมกัน โดยในปี 2564 ได้สานพลังช่วยเหลือสังคมจัดหาเตียงกระดาษ



สำหรับก่อตั้งโรงพยาบาลสนาม บริจาคเงินเพื่อสนับสนุนการจัดซื้ออุปกรณ์ทางการแพทย์ให้กับสถานพยาบาล รับขวดพลาสติกที่ใช้แล้วนำไปรีไซเคิลเป็นชุด PPE ให้กับเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานและบุคลากรทางแพทย์ จัดทำโครงการ Tollway Better Way ทุกเวลา คือการให้ โดยทุกการชำระเงินบนเส้นทางโทลล์เวย์ร่วมสบทบทุน 12 สตางค์/เที่ยว ในการจัดซื้ออุปกรณ์เครื่องตรวจจ้องภายใน ด้วยคลื่นเสียงความถี่สูงให้กับโรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ และช่วยเหลือผู้ป่วยติดเชื้อ COVID-19

### แนวปฏิบัติด้านสิทธิมนุษยชน

ให้ความเคารพปกป้องและคุ้มครองด้านสิทธิมนุษยชนของพนักงานและผู้มีส่วนได้เสีย โดยดูแลมิให้ธุรกิจเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องกับการละเมิดสิทธิมนุษยชนตามกฎหมายและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กำหนดอย่างเคร่งครัด ในด้านการบริหารทรัพยากรมนุษย์ ตั้งแต่การสรรหา ว่าจ้าง การจ่ายผลตอบแทน การพัฒนาพนักงาน การปรับระดับ และการแต่งตั้งโยกย้าย ไม่มีการเลือกปฏิบัติและให้โอกาสที่เท่าเทียมกัน โดยไม่แบ่งเชื้อชาติ สีผิว เพศ ภาษา ศาสนา สังคม ถิ่นกำเนิด ความคิดเห็นทางการเมือง รวมถึงสร้างความตระหนักในสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบของตนที่มีต่อสังคมและบุคคลอื่น ส่งเสริมสิทธิมนุษยชนในทุกกิจกรรมทางธุรกิจ รวมถึงบุคคลทุกคน ตลอดห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ (Business Value Chain) และผู้ร่วมธุรกิจ (Joint Venture) โดยให้ความสำคัญในการพัฒนาพนักงานอย่างเป็นระบบต่อเนื่องในหลายด้าน เช่น

- การอบรมข้อกำหนดมาตรฐาน ISO 9001: 2015 และ ISO 14001: 2015 และการประยุกต์ใช้
- การอบรมการจัดการความเสี่ยงและโอกาสในระบบมาตรฐาน ISO 9001: 2015 และ ISO 14001: 2015
- การอบรมความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับมาตรฐาน ISO 9001: 2015 และ ISO 14001: 2015 และการปฏิบัติงานตามเอกสารขั้นตอนการทำงาน
- การอบรมการใช้งานระบบเก็บค่าผ่านทางแบบ Manual Toll Collection: MTC (ระบบใหม่) และ Electronic Toll Collection: ETC ที่จะเปิดให้บริการในปี 2565
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานในรูปแบบออนไลน์ และเทคโนโลยีดิจิทัล ซึ่งมีบทบาทสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงธุรกิจและการดำเนินชีวิตในอนาคต

จัดตั้งคณะกรรมการสวัสดิการในสถานประกอบกิจการตามมาตรา 96 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 จัดให้มีการประชุมอย่างน้อย 3 เดือนต่อหนึ่งครั้ง เพื่อถ่ายทอดความต้องการด้านสวัสดิการของพนักงาน ร่วมปรึกษาหารือให้ข้อเสนอแนะ ตรวจสอบดูแลการจัดสวัสดิการนอกเหนือจากที่กฎหมายกำหนดได้อย่างเหมาะสม เช่น ทุนการศึกษาบุตรพนักงาน ทุนการศึกษาสำหรับหัวหน้างานขึ้นไป เงินช่วยเหลือกรณีบุพการีเสียชีวิต ประกันสุขภาพกลุ่ม การประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล กองทุนสำรองเลี้ยงชีพที่บริหารโดยบริษัทจัดการกองทุนที่ได้รับรองจากสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เพื่อส่งเสริมความมั่นคงและความพร้อมในการครองชีพหลังเกษียณอายุการทำงานของพนักงาน

ยึดถือการดำเนินธุรกิจด้วยความซื่อสัตย์ มีจริยธรรม มีความรับผิดชอบต่อหน้าที่และเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ให้ความรู้ด้านจริยธรรมแก่พนักงานอย่างต่อเนื่อง เช่น การจัดอบรมโครงการต่อ ยอดยกระดับจรรยาบรรณ มีการรณรงค์ต่อต้านยาเสพติดในสำนักงานร่วมกับองค์กรภายนอก ได้แก่ กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานกรุงเทพมหานคร พื้นที่ 2 ดำเนินโครงการโรงงานสีขาว โดยกำหนดเป็นนโยบายเพื่อแสดงถึงความมุ่งมั่น นอกจากนี้ยังเล็งเห็นความสำคัญในด้านคุณภาพชีวิตของพนักงาน เชื่อมั่นว่าการมีสุขภาพกายและใจ สุขภาวะทางสังคมและสิ่งแวดล้อมที่ดีย่อมทำให้พนักงานสามารถปฏิบัติงานได้ดี



มีการติดตามสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 และยกระดับมาตรการป้องกันอย่างต่อเนื่องครอบคลุมทั้งผู้ใช้บริการ พนักงาน ผู้รับเหมา และผู้มาติดต่อ โดยในปี 2564 ได้ดำเนินการดังนี้

- ดำเนินการตามแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจโดยนำมาใช้รองรับสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19
- ออกประกาศให้พนักงานสำนักงานปฏิบัติงานจากที่บ้านได้ (Work from Home: WFH) เนื่องจากห่วงใยสุขภาพของพนักงานระหว่างการเดินทาง และเพื่อลดอัตราความเสี่ยงจากการเดินทาง
- ออกมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ให้สอดคล้องตามมาตรการของทางภาครัฐ ได้แก่
  - จัดหาหน้ากากแจกจ่ายให้พนักงาน
  - จัดหาชุดตรวจหาเชื้อโควิด ATK แจกจ่ายให้กับพนักงานทุกคน ตรวจหาเชื้อประจำทุกสัปดาห์ของทุกเดือน ได้ดำเนินการต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2564 และปี 2565
  - หลีกเลี่ยงกิจกรรมที่มีการชุมนุมของคนหนาแน่น
  - แบ่งทีมงานเพื่อลดความเสี่ยงในการแพร่กระจายของโรค
  - กำหนดให้พนักงาน ผู้รับเหมา และผู้เข้ามาในพื้นที่ทุกคนต้องสวมหน้ากากป้องกัน และหมั่นล้างมืออยู่เสมอ
  - หลีกเลี่ยงเดินทางไปยังจังหวัดที่มีความเสี่ยงการแพร่ระบาด
  - จัดหาแอลกอฮอล์ หรือเจลล้างมือสำหรับพนักงาน ผู้รับเหมา และผู้เข้ามาในพื้นที่
  - มอบเจลล้างมือ หน้ากากอนามัยให้กับผู้ใช้บริการ
  - ทำความสะอาดด้วยน้ำยาฆ่าเชื้อภายในอาคารสำนักงาน อาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง ตู้เก็บค่าผ่านทาง และจุดหรืออุปกรณ์ที่ต้องสัมผัสบ่อยทุกชั่วโมง รถยนต์ส่วนกลาง อุปกรณ์ในสำนักงานที่มีการใช้ร่วมกัน
  - จัดให้มีจุดคัดกรองพนักงาน ผู้รับเหมา และผู้มาติดต่อ ด้วยการวัดอุณหภูมิร่างกาย ตรวจหาเชื้อโควิด ATK ก่อนเข้าพื้นที่บริษัทฯ
- มีการดำเนินการกรณีพบพนักงานมีอาการป่วยเป็นผู้ติดเชื้อดังนี้
  - แจ้งพบพนักงานติดเชื้อ COVID-19 ไปยังกรมควบคุมโรค และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
  - ประเมินพนักงานกลุ่มเสี่ยงที่อาจติดเชื้อโรคเพิ่มเติม และให้พนักงานกลุ่มเสี่ยงดำเนินการตามมาตรการกักตัว
  - ปิดพื้นที่ปฏิบัติงานเพื่อทำความสะอาดดัดพ่นน้ำยาฆ่าเชื้อโรค
  - ประชาสัมพันธ์ไปยังสาธารณชน เพื่อสร้างความมั่นใจในการใช้บริการ

ทั้งนี้ยังคงรักษามาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2563 ปี 2564 และปี 2565 ให้สอดคล้องกับมาตรการของทางภาครัฐอย่างเคร่งครัด

นอกจากนี้ได้เข้าร่วมโครงการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ ตามมาตรา 35 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ พ.ศ.2550 กับหอการค้าไทย สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย และมูลนิธิเคเออาร์ โดยการอบรมหลักสูตรการประกอบอาชีพด้านการเกษตรและการเลี้ยงสัตว์ อาทิ การเลี้ยงไก่ไข่, เลี้ยงสุกร เป็นต้น เพื่อสร้างอาชีพให้คนพิการที่อยู่ในพื้นที่ดำเนินงานมีอาชีพเสริม โดยไม่ต้องออกมาทำงานนอกท้องถิ่นของตัวเอง พึ่งพาตนเองได้ สร้างความภูมิใจ และสร้างรายได้ให้แก่ครอบครัว พร้อมทั้งได้รับทุนประกอบอาชีพอีกส่วนหนึ่ง ดำเนินโครงการนี้ต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2560 โดยได้สร้างอาชีพด้านการเลี้ยงไก่ไข่ เพื่อสร้างรายได้เพิ่มให้กับคนพิการในจังหวัดสระแก้ว จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดราชบุรี

### (3) ความเสี่ยงด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี

ตระหนักถึงความสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งถือเป็นปัจจัยหลักในการเสริมสร้างองค์กรให้มีประสิทธิภาพ มีความโปร่งใส และสามารถตรวจสอบได้ เพื่อใช้เป็นมาตรฐานในการยกระดับการดำเนินธุรกิจ และ

สร้างความเชื่อมั่นต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ได้กำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการเป็นลายลักษณ์อักษร และประกาศใช้ตั้งแต่ปี 2557 และกำหนดให้มีการทบทวนนโยบาย และแนวปฏิบัติให้เหมาะสมอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี โดยคณะกรรมการบริษัทมอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่กำกับดูแล และติดตามการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการ และได้แต่งตั้งคณะทำงานกำกับดูแลกิจการเพื่อความยั่งยืน (E/S/CG Working Team) ทำหน้าที่ขับเคลื่อนและดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ เพื่อให้การดำเนินงาน สอดคล้องตามข้อกำหนด กฎหมายที่เกี่ยวข้อง และหลักเกณฑ์การกำกับดูแลกิจการที่ดีของหน่วยงานกำกับดูแล ซึ่งในปี 2564 ที่ผ่านมา คณะกรรมการตรวจสอบจัดให้มีการประชุมเพื่อติดตามการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ จำนวน 2 ครั้ง คณะทำงานกำกับดูแลกิจการฯ จัดให้มีการประชุมติดตามความคืบหน้าและการดำเนินงานตามแผนงาน จำนวน 2 ครั้ง มีการปรับปรุงคู่มือการกำกับดูแลกิจการ พร้อมทั้งการทบทวนและปรับปรุงกฎบัตรของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ ประจำปี 2564 ให้สอดคล้องตามการทบทวนปรับปรุงนโยบาย และคู่มือการกำกับดูแลกิจการ อีกทั้งยังส่งเสริมให้คณะทำงานฯ และทีมงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมอบรมสัมมนาด้านการกำกับดูแลกิจการอย่างต่อเนื่อง เพื่อส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจอย่างยั่งยืน และเป็นไปตามความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียเป็นสำคัญ

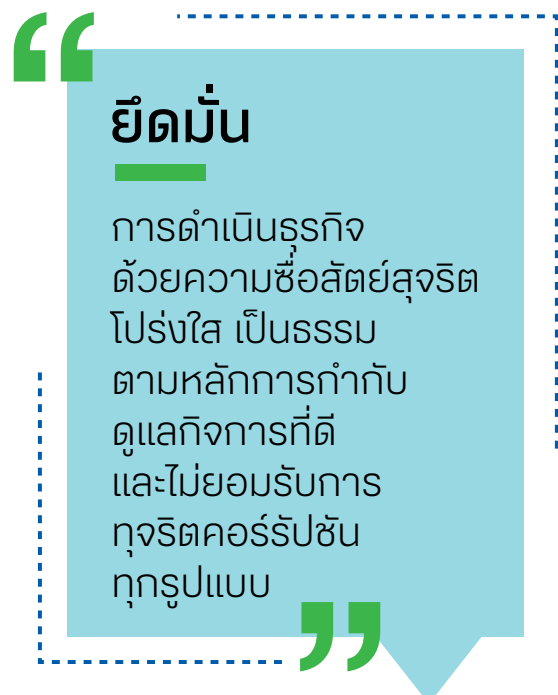
โดยหนึ่งในมาตรการความเสี่ยงด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีที่บริษัทฯ ดำเนินการคือ บุคคลที่ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการ และบุคคลที่ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ เป็นครอบครัวเดียวกัน ซึ่งอาจทำให้ดูเหมือนว่า บริษัทฯ ยังไม่มีการถ่วงดุลอำนาจระหว่างคณะกรรมการและฝ่ายบริหาร บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี จึงได้จัดทำกฎบัตร ซึ่งระบุหน้าที่ของประธานกรรมการ คณะกรรมการ และกรรมการผู้จัดการ ซึ่งทำให้การแบ่งบทบาทหน้าที่ระหว่างคณะกรรมการและฝ่ายบริหาร มีความชัดเจน และเกิดการถ่วงดุลอย่างเหมาะสม นอกจากนี้คณะกรรมการของบริษัทฯ ยังประกอบด้วย จำนวนกรรมการอิสระมากกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด และได้แต่งตั้งกรรมการอิสระท่านหนึ่งร่วมพิจารณากำหนดวาระการประชุมคณะกรรมการ ซึ่งเป็นไปตามแนวปฏิบัติที่ดีของหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทยุติคเคปี 2560

#### (4) ความเสี่ยงด้านทุจริตคอร์รัปชัน

##### ปัจจัยและมาตรการป้องกันความเสี่ยงด้านการทุจริตคอร์รัปชัน

การเป็นองค์กรธุรกิจขนาดใหญ่ที่ได้รับสัมปทานจากกรมทางหลวงเป็นระยะเวลายาวนาน ต้องมีความสัมพันธ์กับทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และบุคคลกลุ่มต่าง ๆ ซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้เสียหลากหลายกลุ่ม ทำให้มีโอกาสที่จะเกิดช่องทางการทุจริตคอร์รัปชันจากการติดต่อประสานงานหรือดำเนินธุรกิจร่วมกันได้อยู่ตลอดเวลา บริษัทฯ จึงต้องแสดงเจตนาธรมย์ให้ทุกภาคส่วนได้เห็นอย่างชัดเจนว่า ยึดมั่นแนวทางในการดำเนินธุรกิจด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส เป็นธรรม และเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมถึงไม่ยอมรับการทุจริตคอร์รัปชันทุกรูปแบบทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยได้สร้างมาตรการ และพัฒนากลไกต่าง ๆ เพื่อป้องกันความเสี่ยงด้านการทุจริตคอร์รัปชันอย่างต่อเนื่องดังนี้

1. ทบทวน แก้ไข และเพิ่มเติมเนื้อหาและกระบวนการปฏิบัติงานในนโยบายต่อต้านการคอร์รัปชัน (Anti-Corruption Policy) และมาตรการรับแจ้งเบาะแสหรือข้อร้องเรียน (Whistleblowing Procedure) ซึ่งถือเป็น



หนึ่งในนโยบายที่สำคัญในคู่มือการกำกับดูแลกิจการ (Corporate Governance Manual) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดคำนิยาม และกระบวนการปฏิบัติงานตามนโยบายให้ครบถ้วนและชัดเจนมากยิ่งขึ้น

2. จัดทำแผนงานประจำปีให้สอดคล้องต่อการขับเคลื่อนกลยุทธ์ด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมาตรการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน เพื่อมุ่งสู่การเป็นองค์กรที่บริหารกิจการอย่างโปร่งใสและมีคุณธรรม

3. จัดให้มีแบบสอบถามการปฏิบัติตามนโยบายด้านกฎหมาย และแบบประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันจากทุกหน่วยงานในบริษัทฯ และรายงานต่อคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกไตรมาส

4. ทบทวน แก้ไข และเพิ่มเติมเนื้อหาและกระบวนการปฏิบัติงานในส่วนของผู้ปฏิบัติงานตามนโยบายต่อต้านการคอร์รัปชัน และมาตรการรับแจ้งเบาะแสหรือข้อร้องเรียนเป็นประจำทุกปี หรือเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้คู่มือการปฏิบัติงานเท่าทันกับการเปลี่ยนแปลงของยุคสมัย และกลวิธีของการทุจริตคอร์รัปชันที่มีการพัฒนาอยู่เสมอ

5. ดำเนินการสื่อสารสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบายจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และนโยบายต่อต้านการคอร์รัปชัน รวมทั้งมาตรการรับแจ้งเบาะแสหรือข้อร้องเรียนผ่านช่องทางสื่อสารต่าง ๆ ให้บุคลากรภายในของบริษัทฯ และผู้ให้บริการที่เป็นประชาชนทั่วไปได้รับทราบ ดังนี้

- จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เผยแพร่นโยบายจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจ และนโยบายต่อต้านการคอร์รัปชัน และมาตรการรับแจ้งเบาะแสหรือข้อร้องเรียน ณ ด่านจัดเก็บค่าผ่านทาง 9 ด่าน และเผยแพร่ผ่านเว็บเพจของส่วนกฎหมายและกฎระเบียบ ตามแผนงานโครงการพัฒนาและเผยแพร่จรรยาบรรณต่อผู้มีส่วนได้เสีย ซึ่งพนักงานถือเป็นผู้มีส่วนได้เสียประเภทหนึ่ง โดยพนักงานควรได้เรียนรู้ถึงหลักการของนโยบายดังกล่าวได้เท่าเทียมกันอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอ รวมทั้งเป็นการสานต่อหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ เพื่อให้โครงสร้างและกระบวนการบริหารจัดการภายในมีความโปร่งใส มีจริยธรรม และความสุจริต โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียเป็นสำคัญตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างยั่งยืน

- การสื่อสารผ่านวารสารโทลล์เวย์รายไตรมาส และโบรชัวร์ประชาสัมพันธ์ โดยจัดส่งวารสารพร้อมโบรชัวร์ผ่านทางไปรษณีย์ส่งตรงไปยังที่อยู่ของผู้ใช้ทางที่เคยเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ กับบริษัทฯ และหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน รวมถึงประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทาง CSR Facebook สื่อสารสร้างความรู้ความเข้าใจในหลักการของนโยบายดังกล่าวออกไปสู่ประชาชนทั่วไป โดยไม่ได้จำกัดเฉพาะแต่ผู้ใช้ทางเท่านั้น เพื่อให้หลักการตามนโยบายดังกล่าวเข้าถึงกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่เป็นบุคคลภายนอกอย่างกว้างขวางมากขึ้น

- ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาและขับเคลื่อนนโยบายจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจ โดยการทบทวนความรู้ให้เกิดความเข้าใจมากยิ่งขึ้นผ่านการอบรมใน "โครงการทางยกระดับจรรยาบรรณ ประจำปี 2564 (โครงการต่อเนื่อง)" โดยพระราชวัชรบัณฑิต (ประนอม ธมฺมาลกุภาโร พระวิทยากรจากวัดจากแดง จังหวัดสมุทรปราการ) โดยในปีนี้ด้วยข้อจำกัดของมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของ COVID-19 จึงจัดให้มีการอบรมได้เพียง 2 รุ่น รุ่นละ 80 คน สำหรับพนักงานส่วนที่เหลือนสามารถเข้าร่วมอบรมผ่านระบบออนไลน์ได้ การอบรมมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมคุณธรรม และจริยธรรมที่ดีให้แก่ผู้บริหารและพนักงาน สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนปลูกฝังให้ตระหนักถึงความสำคัญของพิษภัยจากการคอร์รัปชัน ชี้แนะแนวทางแก้ไขปัญหาคอร์รัปชัน ซึ่งจะช่วยให้องค์กรปลอดการทุจริตคอร์รัปชันได้อย่างยั่งยืน





• ดำเนินการขับเคลื่อนสร้างค่านิยม และปลูกฝังจิตสำนึกในการต่อต้านการทุจริต คอรัปชันให้แก่ผู้บริหารและพนักงาน โดยจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เชิญชวนให้เข้าร่วม กิจกรรม "วันต่อต้านคอรัปชันแห่งชาติ ประจำปี 2564" ที่จัดขึ้นในวันที่ 6 กันยายน 2564 ภายใต้แนวคิด "คบเด็กสร้างชาติ" แบบออนไลน์ผ่าน Facebook Live: เพจองค์กร ต่อต้านคอรัปชัน และกิจกรรม "วันต่อต้าน คอรัปชันสากล (ประเทศไทย) ประจำปี 2564" ในรูปแบบออนไลน์ผ่าน Facebook Live: เพจ สำนักงาน ป.ป.ช. ซึ่งจัดขึ้นโดยรัฐบาลร่วมกับ



สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการป้องกัน และปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ และองค์กรต่อต้านคอรัปชัน (ประเทศไทย) ร่วมกับภาคีเครือข่าย โดยงานจัดขึ้นในวันที่ 9 ธันวาคม 2564 ภายใต้แนวคิด "Zero Tolerance ไม่ทำ ไม่ทน ไม่เฉย รวมไทยต้านโกง" ทั้งนี้บริษัทฯ มุ่งเน้นให้ความร่วมมือ และสนับสนุนแนวนโยบายของรัฐในการต่อต้านการทุจริตคอรัปชัน ซึ่งกำลังขยายนโยบายดังกล่าวมาสู่ภาคเอกชนมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังส่งเสริมให้บุคลากรมีวัฒนธรรม ความรู้ และซึมซับแนวคิดในการปฏิบัติหน้าที่ และการดำเนินชีวิตด้วยความซื่อสัตย์สุจริตทั้งต่อองค์กร และต่อประเทศชาติ

### มาตรการรับแจ้งเบาะแส (Whistleblowing)

เปิดโอกาสให้กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน คู่ค้า พันธมิตร และผู้มีส่วนได้เสีย ("ผู้ร้องเรียน" หรือ "ผู้แจ้งเบาะแส") สามารถร้องเรียนการกระทำผิดกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ และจรรยาบรรณการดำเนินธุรกิจ ของบริษัทฯ อันนำมาซึ่งความเสียหายในทรัพย์สินและชื่อเสียงของบริษัทฯ ผ่านไปยังช่องทางการแจ้งเบาะแส ที่จัดไว้ตามที่ระบุในนโยบายการรับแจ้งเบาะแสหรือข้อร้องเรียน โดยมีคณะทำงานกำกับดูแลกิจการเป็นผู้พิจารณา แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อสอบสวนและตรวจสอบข้อเท็จจริง ซึ่งต้องเป็นผู้ไม่มีส่วนได้เสียกับเรื่องร้องเรียน เพื่อกำหนดที่กลั่นกรองเบาะแสหรือข้อร้องเรียนดังกล่าว

### ขอบเขตของการแจ้งเบาะแส

- พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการกระทำใด ๆ เพื่อแสวงหาประโยชน์ที่มิควรได้โดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งรวมถึง การยกยอกทรัพย์สิน การทุจริตคอรัปชัน และการติดสินบน
- พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการฉ้อโกง หรือการตกแต่งงบการเงิน การตั้งใจหลอกลวงผู้อื่นด้วยการ แสดงข้อความเท็จ หรือปกปิดข้อความจริงซึ่งควรบอก
- พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการดำเนินธุรกรรมที่ฝ่าฝืนกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับบริษัทฯ และจรรยาบรรณ ในการดำเนินธุรกิจ
- การดำเนินการที่มีลักษณะอันควรสงสัยเกี่ยวกับการฟอกเงิน การตกแต่งบัญชี การเงิน การจัดซื้อจัด จ้าง การดำเนินการที่ไม่ถูกต้องตามครองที่มิผลทำให้บริษัทฯ ได้รับความเสียหาย
- การกระทำที่เป็นการขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ

ทั้งนี้ในปี 2564 บริษัทฯ ไม่ได้รับแจ้งเบาะแสหรือข้อร้องเรียนด้านการกำกับดูแลกิจการที่มีนัยสำคัญ และไม่ได้รับข้อร้องเรียนด้านการทุจริตคอรัปชันแต่อย่างใด



### 3 การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน

#### 3.1 นโยบายและเป้าหมายการจัดการด้านความยั่งยืน

ในเดือนสิงหาคม 2564 บริษัทฯ ได้ทบทวนและประกาศใช้นโยบายการกำกับดูแลกิจการ ซึ่งเป็นการบูรณาการนโยบายการกำกับดูแลกิจการ (Good Corporate Governance) จรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจ (Code of Conduct: CoC) นโยบายความรับผิดชอบต่อสังคมอย่างบูรณาการ (Integrated Corporate Social Responsibility: ICSR) และร่างนโยบายต่อต้านคอร์รัปชัน โดยมีเป้าหมายเพื่อเสริมสร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้ถือหุ้น นักลงทุน รวมถึงผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม นำไปสู่การสร้างธุรกิจที่เติบโตและยั่งยืนในอนาคต โดยครอบคลุมทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้ประกาศให้พนักงานทุกคนรับทราบยึดถือเป็นแนวทางการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบต่อ โปร่งใส ซื่อสัตย์ และมีจริยธรรม รวมถึงสื่อสารเผยแพร่นโยบายการกำกับดูแลกิจการบนเว็บไซต์ [www.tollway.co.th](http://www.tollway.co.th) เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มเข้าถึง และรับทราบแนวทางการปฏิบัติ และการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

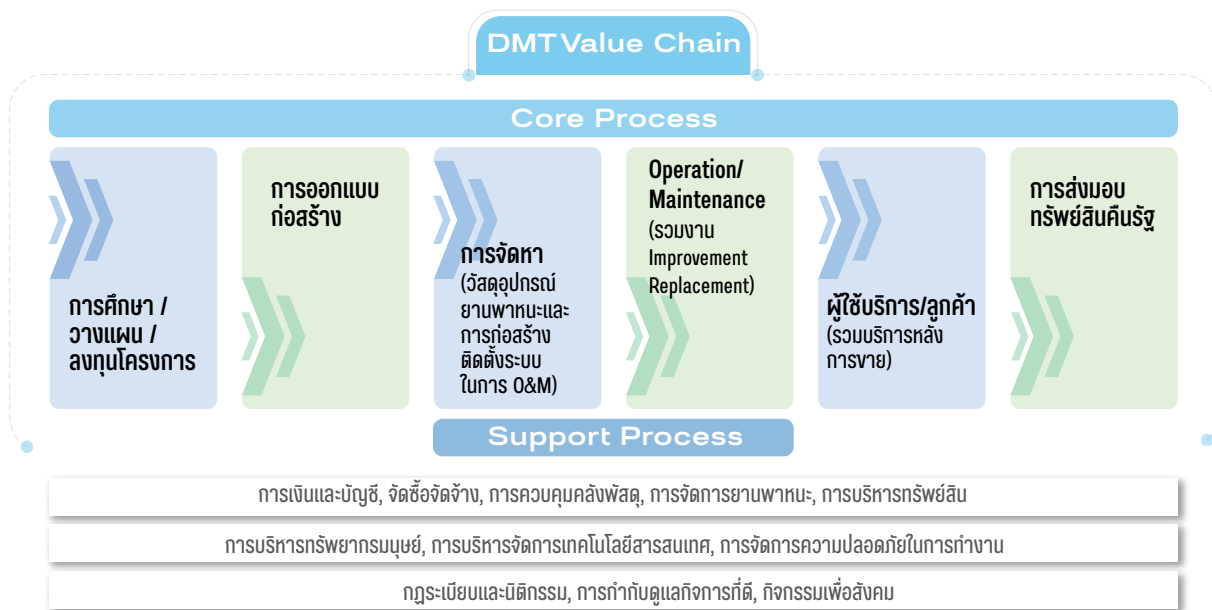
จากผลกระทบของสถานการณ์โรคระบาด COVID-19 บริษัทฯ จึงได้จัดทำแผนกลยุทธ์เพื่อความยั่งยืน โดยมีรากฐานในการกำกับดูแลกิจการที่ดีร่วมกับการบริหารจัดการอย่างมีความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสีย เพื่ขับเคลื่อนธุรกิจให้เติบโตทางเศรษฐกิจไปพร้อมกับการบูรณาการด้านความรับผิดชอบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อมในกระบวนการดำเนินงาน โดยมีเป้าหมายในการส่งมอบคุณค่าที่ยั่งยืนใน 3 มิติ ดังนี้

**มิติสิ่งแวดล้อม (Environment)** หมายถึง การดำเนินธุรกิจที่ต้องควบคู่ไปกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

**มิติสังคม (Social)** หมายถึง การดำเนินธุรกิจที่ต้องคำนึงถึงบริบททางสังคม และชุมชนรอบข้าง

**มิติเศรษฐกิจ (Economic) และการกำกับดูแลกิจการ (Governance)** หมายถึง บริษัทฯ ต้องมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี และผลประโยชน์ที่เหมาะสม





โดยกำหนดพันธสัญญาการสร้างความยั่งยืน และส่งมอบคุณค่าทั้ง 3 มิติให้แก่ผู้มีส่วนได้เสีย มีนโยบายและแผนธุรกิจเพื่อขับเคลื่อนกลยุทธ์ด้านความยั่งยืน (Business Sustainability) ในการขับเคลื่อนความยั่งยืนของธุรกิจ (Environmental, Social, and Governance : ESG) โดยปรับโครงสร้าง และแต่งตั้งผู้บริหารที่รับผิดชอบดูแลในด้านความยั่งยืน ได้แก่ ตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่ายอาวุโส สายงานพัฒนาความยั่งยืนขององค์กร (First Vice President - Business Sustainability Development) ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจและกลยุทธ์เพื่อความยั่งยืน (Vice President - Business Development and Sustainability Strategy) ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรมนุษย์และระบบบริหารงานคุณภาพ (Vice President - Human Resource and Quality Management System) และผู้จัดการแผนกพัฒนาองค์กรและระบบงานคุณภาพ (Organization Development and Quality Management System) และแต่งตั้งคณะทำงานการกำกับดูแลกิจการเพื่อความยั่งยืน (E/S/CG Working Team) เพื่อขับเคลื่อนงาน ESG ให้มีประสิทธิภาพต่อไป

## 3.2 การจัดการผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ

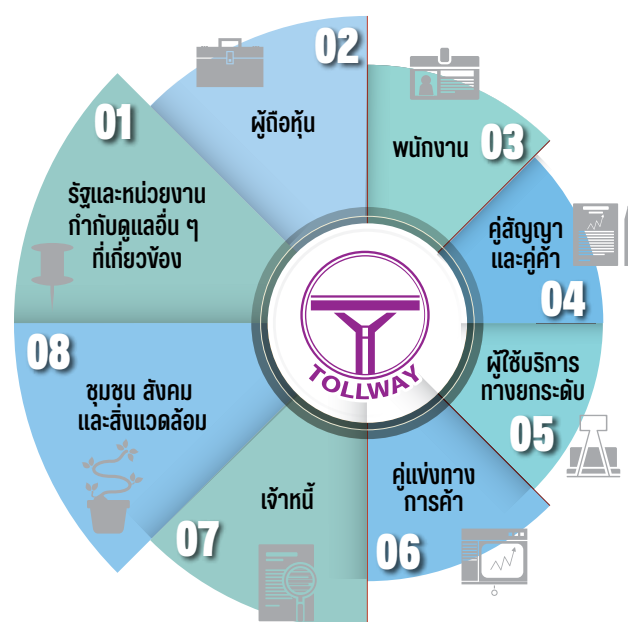
### 3.2.1 ห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ

ตระหนักถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องในแต่ละกิจกรรม รวมทั้งความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น เพื่อบริหารจัดการความยั่งยืนตลอดห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ (Value Chain) ในการดำเนินธุรกิจ

### 3.2.2 การวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ

#### การวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ

ศึกษาวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้เสียจากห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ (Value Chain) พิจารณาจากความสัมพันธ์กับการดำเนินธุรกิจ การมีอิทธิพลต่อความยั่งยืนของธุรกิจ และการได้รับผลกระทบจากการดำเนินธุรกิจ โดยกำหนดกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียเป็น 8 กลุ่ม



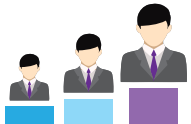



## โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

### การมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสีย

ตระหนักว่าการมีส่วนร่วมเป็นสิ่งสำคัญในการขับเคลื่อนองค์กรสู่ความยั่งยืน ศึกษาความต้องการ ความคาดหวัง ความกังวลของผู้มีส่วนได้เสีย และกำหนดแนวทางสร้างการมีส่วนร่วมในแต่ละกลุ่มดังนี้

ผู้มีส่วนได้เสีย	ความต้องการ/ความคาดหวัง	ช่องทางการสื่อสารและการมีส่วนร่วม
<p>รัฐและหน่วยงาน กำกับดูแลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด</li> <li>• การสนับสนุนโครงการของภาครัฐที่เป็นประโยชน์ต่อสังคม</li> <li>• การดำเนินธุรกิจที่เป็นธรรมและโปร่งใส</li> <li>• การบริหารงานปฏิบัติตามสัญญาสัมปทาน</li> <li>• การเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างเพียงพอและทันเวลา</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ร่วมกิจกรรมหรือสนับสนุนการจัดกิจกรรมของหน่วยงานภาครัฐ</li> <li>• ดำเนินการและปฏิบัติตามนโยบายของภาครัฐ เช่น มาตรการความปลอดภัยเพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของ COVID-19</li> <li>• ประชุมปรึกษาหารือ และประสานงาน เพื่อความสัมพันธ์ที่ดีกับภาครัฐ</li> <li>• รายงานผลการดำเนินงาน</li> </ul>
<p>ผู้ถือหุ้น</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• มีธรรมาภิบาลและความโปร่งใส</li> <li>• ประสิทธิภาพในการบริหารงาน</li> <li>• ผลตอบแทนจากการลงทุน</li> <li>• ผลประกอบการและผลการดำเนินงานที่ดี</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี</li> <li>• เว็บไซต์ของบริษัทฯ (ในหัวข้อ "นักลงทุนสัมพันธ์")</li> <li>• รายงานประจำปี</li> <li>• กิจกรรมบริษัทจดทะเบียนพบนักลงทุน (Opportunity Day)</li> <li>• รายงานทางการเงินรายไตรมาส</li> <li>• โทรศัพท์และอีเมลของบริษัทฯ</li> </ul>
<p>พนักงาน</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ความก้าวหน้าในอาชีพ</li> <li>• ผลตอบแทนที่เป็นธรรม</li> <li>• การพัฒนาศักยภาพ</li> <li>• การดูแลสุขภาพและความปลอดภัย</li> <li>• สมดุลชีวิตในการทำงาน</li> <li>• การมีสวัสดิการที่เหมาะสม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การประชุมภายใน</li> <li>• การประชุมและสื่อสารออนไลน์</li> <li>• การสื่อสารผ่าน Application Line</li> <li>• การประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปี</li> <li>• การส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพ ทักษะ ความรู้ให้แก่พนักงาน</li> <li>• การประชุมคณะกรรมการสวัสดิการ</li> <li>• การกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาเกี่ยวกับค่าตอบแทน สวัสดิการ และสิทธิประโยชน์ให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด หรือมากกว่าที่กฎหมายกำหนด</li> <li>• การกำหนดและดำเนินงานตามนโยบายและหลักปฏิบัติเกี่ยวกับเรื่องสุขภาพ และความปลอดภัย</li> <li>• การประเมินความผูกพันของบุคลากร</li> </ul>
<p>ผู้ใช้บริการ ทางยกระดับ</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ราคาที่คุ้มค่า</li> <li>• คุณภาพและประสิทธิภาพการบริการ</li> <li>• ความสะอาดและความปลอดภัยบนสายทาง</li> <li>• การอำนวยความสะดวกเชื่อมต่อการเดินทาง</li> <li>• การรักษาข้อมูลส่วนบุคคล</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• เว็บไซต์ของบริษัทฯ</li> <li>• รายงานประจำปี</li> <li>• ช่องทางรับเรื่องร้องเรียน Call Center</li> <li>• กิจกรรมขอบคุณผู้ใช้บริการ</li> <li>• การสำรวจความพึงพอใจผู้ใช้บริการทางยกระดับ</li> </ul>

ผู้มีส่วนได้เสีย	ความต้องการ/ความคาดหวัง	ช่องทางการสื่อสารและการมีส่วนร่วม
คู่สัญญาและลูกค้า 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ประสิทธิภาพของกระบวนการภายใน</li> <li>• การประสานงานที่มีประสิทธิภาพ</li> <li>• การปฏิบัติที่เป็นธรรมและความโปร่งใส</li> <li>• การเป็นพันธมิตรทางธุรกิจที่ดีและมีความสัมพันธ์ในระยะยาว</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การประชุมงาน</li> <li>• การตรวจงาน/ประเมินผลงาน</li> <li>• เว็บไซต์ของบริษัทฯ</li> <li>• อีเมล</li> <li>• โทรศัพท์</li> <li>• ช่องทางการร้องเรียน</li> </ul>
เจ้าหน้าที่ 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การชำระหนี้ตามกำหนดเวลา</li> <li>• การปฏิบัติตามเงื่อนไขสัญญาอย่างเคร่งครัด</li> <li>• การกำกับดูแลกิจการและความโปร่งใส</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญา และการชำระหนี้ตามเวลาที่กำหนด</li> <li>• การประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลและคงไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีอย่างสม่ำเสมอ</li> <li>• รายงานทางการเงินและรายงานผลการดำเนินงานประจำปี</li> </ul>
คู่แข่งทางการค้า 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การแข่งขันทางธุรกิจอย่างเป็นธรรม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• เว็บไซต์ของบริษัทฯ</li> <li>• รายงานประจำปี</li> <li>• การปฏิบัติอย่างมีจริยธรรมต่อคู่แข่งและการแข่งขันอย่างเป็นธรรม</li> </ul>
ชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การดำเนินงานด้วยความรับผิดชอบ ป้องกันและบรรเทาผลกระทบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม</li> <li>• การดำเนินกิจกรรมเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และสนับสนุนกิจกรรมสาธารณะประโยชน์</li> <li>• การดำเนินธุรกิจที่เป็นธรรมและโปร่งใส</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• เว็บไซต์ของบริษัทฯ</li> <li>• รายงานประจำปี</li> <li>• กิจกรรมเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อม</li> <li>• การลงพื้นที่เข้าเยี่ยมชุมชน</li> <li>• โทรศัพท์และอีเมลของบริษัทฯ</li> <li>• ช่องทางการร้องเรียน</li> </ul>

ดำเนินการสำรวจ วิเคราะห์ความต้องการ ความคาดหวัง และความกังวลของผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อวางแผนการตอบสนอง และนำมาวิเคราะห์ประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืน (Materiality Topics) ขององค์กร โดยพิจารณาถึงแนวโน้มทิศทาง การดำเนินงานของธุรกิจ เป้าประสงค์ขององค์กร ความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจ รวมทั้งประเด็นสาระสำคัญของอุตสาหกรรม/ธุรกิจประเภทเดียวกัน นำมากำหนดกลยุทธ์เพื่อความยั่งยืนในการตอบสนองต่อประเด็นสาระสำคัญของบริษัทฯ ซึ่งประกอบด้วย

## โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

ด้านเศรษฐกิจและการกำกับดูแล	ด้านสังคม	ด้านสิ่งแวดล้อม
1. ราคาค่าผ่านทาง	8. ความปลอดภัยบนสายทาง	12. ความสะอาด และสภาพแวดล้อม
2. ประสิทธิภาพกระบวนการภายใน	9. การสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ	13. การป้องกันมลพิษ
3. ประสิทธิภาพการบริการ	10. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	14. การลดก๊าซเรือนกระจก
4. บริการที่เป็นเลิศ (Service Quality)	11. ดำเนินกิจกรรมเพื่อสังคมและ	
5. การอำนวยความสะดวก	สิ่งแวดล้อม	
6. คุณภาพสินค้า/บริการ		
7. การจัดการความเสี่ยงจาก		
อุบัติการณ์ร้ายแรง		

### 3.3 การจัดการด้านความยั่งยืนในมิติสิ่งแวดล้อม

ตระหนักถึงความสำคัญทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่อย่างจำกัด และการปกป้องสิ่งแวดล้อม เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของคนในปัจจุบันและรุ่นต่อไป มุ่งมั่นให้ความสำคัญต่อการใช้ทรัพยากรอย่างรู้คุณค่า คำนึงถึงผลกระทบของมลพิษจากการดำเนินงาน และการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศของโลก จึงได้มีการกำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อยกระดับการดำเนินงานให้มีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม และส่งเสริมให้เกิดความตระหนักด้านสิ่งแวดล้อมแก่บุคลากร

#### 3.3.1 นโยบายและแนวปฏิบัติด้านสิ่งแวดล้อม

เพื่อให้บริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นระบบ ได้นำระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 14001 มาใช้ในการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม และกำหนด "นโยบายคุณภาพและสิ่งแวดล้อม" ให้มีความสำคัญในการบริหารจัดการทรัพยากรและพลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ ป้องกันและควบคุมมลพิษจากการดำเนินงานที่สำคัญ ได้แก่ เสียง ฝุ่น ขยะ น้ำทิ้งจากอาคาร

โดยแต่งตั้งคณะทำงาน 3Rs (Reduce Reuse Recycle) เพื่อรับผิดชอบขับเคลื่อนนโยบายการอนุรักษ์พลังงาน นโยบายสิ่งแวดล้อม ตลอดจนนโยบายการพัฒนาธุรกิจอย่างยั่งยืนไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม โดยกำหนดมาตรการและโครงการเพื่อบรรลุเป้าหมาย ติดตามและรายงานผลต่อผู้บริหารระดับสูง ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการปรับปรุงการบริหารจัดการอย่างต่อเนื่อง

#### 3.3.2 การบริหารจัดการและผลการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

##### การใช้พลังงานและการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

บริษัทฯ ใช้พลังงานหลักจากสองแหล่งคือ พลังงานไฟฟ้าและน้ำมัน โดยใช้ไฟฟ้าจ่ายให้กับระบบไฟแสงสว่างและระบบอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์บนทางยกระดับ ด้านเก็บค่าผ่านทาง และสำนักงานใหญ่ ตลอดจนระบบการทำงานของเซิร์ฟเวอร์และชุดอุปกรณ์ดิจิทัลในศูนย์ปฏิบัติการควบคุมการจราจร (Operation Control Center : OCC) และอุปกรณ์บนทางภายใต้โครงการ Smart Project ส่วนน้ำมันใช้กับยานพาหนะของฝ่ายต่าง ๆ เครื่องยนต์ในการปั่นไฟฟ้าสำรอง งานอำนวยความสะดวก งานบำรุงรักษาเส้นทาง และงานบำรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการทางยกระดับ

เพื่อการปฏิบัติงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ลดผลกระทบจากการปล่อยก๊าซเรือนกระจกตลอดวงจรการให้บริการ ได้ดำเนินโครงการอนุรักษ์พลังงานในระบบไฟฟ้าแสงสว่างในอาคารสำนักงานและด่านเก็บค่าทางด่วนอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2556 โดยเริ่มเปลี่ยนชนิดของหลอดไฟฟ้าเป็นหลอดประหยัดพลังงานและปัจจุบันทดแทนด้วยระบบแสงสว่างแบบ LED และในปี 2562-2563 ได้ขยายผลโดยการศึกษาวิจัยประสิทธิภาพของหลอด LED ตู้ระบบคอมพิวเตอร์บนทางยกระดับและป้ายไฟจราจรที่ด่านเก็บค่าผ่านทางต่าง ๆ ส่วนการเผาไหม้เชื้อเพลิงของยานพาหนะได้ทยอยปรับชนิดของน้ำมันเป็น E20 และ B20 ตามกลไกการพัฒนาพลังงานของภาครัฐ

แม้ในปี 2563-2564 จะเป็นช่วงที่ธุรกิจชะลอตัวลงอย่างหนักจากผลกระทบการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 บริษัทฯ ยังคงปฏิบัติตามโครงการนี้อย่างต่อเนื่องเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของการนำเทคโนโลยี



ด้านการผลิตพลังงานไฟฟ้าจากแสงอาทิตย์ที่ติดตั้งบนหลังคาอาคาร (Solar Rooftop) เพื่อทดแทนพลังงานไฟฟ้าบางส่วน และพิจารณาความเป็นไปได้ของการใช้เครื่องยนต์ EV กับรถตรวจการณ์บนทางยกระดับ อีกทั้งคณะทำงาน 3Rs ได้นำเสนอแผนการดำเนินโครงการด้านสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เช่น การจัดการขยะและของเสีย การนำกลับมาใช้ใหม่ การลดการใช้กระดาษ การสนับสนุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้าโดยการติดตั้งสถานีชาร์จไฟฟ้าแก่ผู้ใช้บริการทางยกระดับ การศึกษาเทคโนโลยีด้านการอนุรักษ์พลังงาน และพลังงานทดแทน รวมถึงเทคโนโลยีของระบบจัดเก็บค่าผ่านทางที่สะดวกและรวดเร็วขึ้นเพื่อลดมลพิษบนทางยกระดับ

#### ปริมาณการใช้พลังงานไฟฟ้าและน้ำมัน และการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในปี 2564 เทียบกับปีฐาน 2562

SUMMARY AMOUNT OF DMT 's ENERGY CONSUMPTION			
TYPE (Unit)	YEAR 2562 (2019) BASELINE	YEAR 2563 (2020)	YEAR 2564 (2021) *
Consumption of Benzene Gasohol (Litre)	55,939	49,597	26,657
Consumption of Diesel (Litre)	156,407	134,290	85,833
Consumption of LPG (Kg)	833	1,440	1,182
Electrical consumption (KWh)	4,729,277	4,816,043	3,913,341

หมายเหตุ 1. ปริมาณการใช้พลังงานลดลงอย่างต่อเนื่องในปี 2563-2564 เป็นผลสืบเนื่องโดยตรงจากปริมาณงานที่ปรับลดลงตามมาตรการป้องกันการแพร่กระจายของไวรัสโควิด-19 และบางส่วนเกิดจากนโยบายการประหยัดพลังงานและการใช้พลังงานทางเลือกของน้ำมันเชื้อเพลิง  
2. (\*) ข้อมูลการใช้พลังงานและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในปี 2564 เป็นข้อมูลของเดือนมกราคม-ธันวาคม

SUMMARY AMOUNT OF DMT's GHG EMISSIONS BY YEAR (KgCo <sub>2</sub> e)				
TYPE	YEAR 2562 (2019) BASELINE	YEAR 2563 (2020)	YEAR 2564 (2021)	
Scope 1 - DIRECT GHG FROM MOBILE COMBUSTION การเผาไหม้แบบเคลื่อนที่	546,435	472,292	362,979	
Scope 1 - DIRECT GHG FROM STATIONARY COMBUSTION การเผาไหม้แบบอยู่กับที่	9,797	11,051	8,658	
Total Scope 1 - Direct GHG Emissions	556,233	483,343	371,637	
Scope 2 - Indirect GHG from Electricity Consumption (KgCo <sub>2</sub> e)	2,350,451	2,316,517	1,839,270	
Direct GHG - การรั่วของสารทำความเย็นน้ำยาแอร์ R22	316,800	334,400	70,400	
Scope 3 - การใช้น้ำประปา	15,778	13,942	12,101	

หมายเหตุ 1. แนวโน้มการลดลงที่สำคัญของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรงและทางอ้อมตั้งแต่ปีพื้นฐาน 2019 (2562) ส่วนหนึ่งเกี่ยวข้องกับมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19  
2. บริษัทฯ ได้ดำเนินแผนงานการอนุรักษ์และใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพตั้งแต่ปี 2562 จนถึงปัจจุบัน

#### การจัดการมลพิษและของเสีย

มีการติดตามเฝ้าระวังและตรวจวัดค่ามลพิษจากการดำเนินงาน โดยหน่วยงานตรวจวัดที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย เพื่อควบคุมให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด โดยมีผลการตรวจวัดดังนี้

##### • ฝุ่นละออง

ตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป โดยเก็บตัวอย่างอากาศด้วย High Volume Air เพื่อวิเคราะห์ปริมาณความเข้มข้นฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 100 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมงที่หน้าตู้เก็บค่าผ่านทางของด่านเก็บเงิน โดยมีผลการตรวจวัดระหว่างปี 2562-2564 เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดดังนี้

## โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

ผลการตรวจวัดและประเมินปริมาณความเข้มข้นของฝุ่นละอองในบรรยากาศโดยทั่วไป  
(ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 100 ไมครอนในเวลา 24 ชั่วโมง)

ปี	ค่ามาตรฐาน* (มก./ลบ.ม.)	จุดตรวจวัด				สรุปผล
		ด้านดินแดง		ด้านดอนเมือง		
		หน้าตู้เก็บค่าผ่านทาง No. 2	หน้าตู้เก็บค่าผ่านทาง No. 14	หน้าตู้เก็บค่าผ่านทาง No. 25	หน้าตู้เก็บค่าผ่านทาง No. 33	
2562	0.33	0.061	0.051	0.045	0.035	สอดคล้อง ตาม กฎหมาย
2563	0.33	0.097	0.109	0.087	0.098	
2564	0.33	0.081	0.064	0.092	0.094	

\* ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ

### • เสียง

ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงทั่วไปเฉลี่ย 24 ชั่วโมง เพื่อควบคุม ป้องกัน และปรับปรุงแก้ไขสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับเสียงดังให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด และเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับชุมชนบริเวณใกล้เคียงสายทางที่ให้บริการ

ผลการตรวจวัดและประเมินผลระดับเสียงทั่วไปเฉลี่ย 24 ชั่วโมง

ปี	ด้านดินแดง						ด้านดอนเมือง					
	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (เดซิเบลเอ)			ระดับเสียงสูงสุด (เดซิเบลเอ)			ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (เดซิเบลเอ)			ระดับเสียงสูงสุด (เดซิเบลเอ)		
	ค่า มาตรฐาน* (มก./ลบ.ม.)	ตู้เก็บ ค่าผ่านทาง No. 2	ตู้เก็บค่า ผ่านทาง No. 14	ค่า มาตรฐาน* (มก./ลบ.ม.)	ตู้เก็บค่า ผ่านทาง No. 2	ตู้เก็บค่า ผ่านทาง No. 14	ค่ามาตรฐาน* (มก./ลบ.ม.)	ตู้เก็บค่า ผ่านทาง No. 25	ตู้เก็บค่า ผ่านทาง No. 33	ค่า มาตรฐาน* (มก./ลบ.ม.)	ตู้เก็บค่า ผ่านทาง No. 25	ตู้เก็บค่า ผ่านทาง No. 33
2562	70	75.4	77.2	115	108.8	105.0	70	79.6	78.6	115	107.0	111.5
2563	70	77.2	79.6	115	107.6	109.2	70	75.6	77.3	115	106.0	108.0
2564	70	81	82	115	109.6	106.1	70	73.5	73.7	115	104.5	105.9

### • ของเสีย

จัดการของเสียด้วยการคัดแยกและกำจัดขยะให้ถูกต้องตามกฎหมาย ส่งเสริมการใช้ซ้ำ (Reuse) และการรีไซเคิล (Recycle) เช่น การนำใบเสร็จค่าผ่านทาง กระดาษที่ไม่ใช้แล้วมารีไซเคิลผลิตเป็นสมุด Green Way นำไปบริจาคให้กับโรงเรียนที่ขาดแคลนทั่วประเทศ

### • น้ำทิ้ง

มีการติดตามเฝ้าระวังค่าน้ำทิ้งให้สอดคล้องตามค่ามาตรฐานที่กฎหมายกำหนดปีละ 1 ครั้ง โดยปี 2564 ได้ดำเนินการตรวจวัดค่าน้ำทิ้งที่สำนักงานใหญ่ และด้านดินแดง ซึ่งผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งทั้ง 2 จุด มีค่าสอดคล้องตามที่กฎหมายกำหนด

### ผลทดสอบคุณภาพน้ำทิ้ง ณ อาคารสำนักงานใหญ่

พารามิเตอร์ที่ทดสอบ	วิธีใช้ทดสอบ	หน่วย	ผลการทดสอบ 1/	ค่ามาตรฐาน 2/ 3/	ผล
1. ความเป็นกรด-ด่าง (pH)	Electrometric	**	7.5	5.0-9.0	/
2. ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (Total Dissolved Solids)	TDS Dried at 180°C	(มก./ล.)	314*	เพิ่มจากน้ำใช้ปกติ ไม่เกิน 500	/
3. ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Suspended Solids)	SS Dried at 103-105°C	(มก./ล.)	2	ไม่เกิน 30	/
4. ตะกอนหนัก (Settleable Solids)	Imhoff Cone	(มล./ล./ชม.)	0.0	0.5	/
5. บีโอดี (BOD)	5-Day BOD Test, Membrane Electrode	(มก./ล.)	<2	ไม่เกิน 20	/
6. ซัลไฟด์ (Sulfide)	ZnS Precipitation, Iodometric	(มก./ล.)	<0.2	ไม่เกิน 1.0	/
7. ทีเคเอ็น (TKN)	Macro-Kjeldahl, Titrimetric	(มก./ล.)	0.56	ไม่เกิน 35	/
8. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease)	Liquid-Liquid, Partition-Gravimetric	(มก./ล.)	<5	ไม่เกิน 20	/

หมายเหตุ 1/ : วิเคราะห์โดยบริษัท สเปเชียล แล็บ เอ็นไว แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ทะเบียนห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เอกชน เลขที่ ว-133  
 2/ : ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท และบางขนาด ประกาศในราชกิจจานุเบกษา วันที่ 29 ธันวาคม 2548  
 3/ : ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทของอาคารที่เป็นแหล่งกำเนิดมลพิษที่จะต้องถูกควบคุมการปล่อยน้ำเสียลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะ หรือออกสู่สิ่งแวดล้อม ประกาศในราชกิจจานุเบกษา วันที่ 29 ธันวาคม 2584  
 / : เป็นไปตามค่ามาตรฐาน  
 \*\* : ไม่มีหน่วยการวัด  
 \* : ค่าที่รายงานผลข้างต้นนี้ได้หักลบ TDS ของน้ำประปาแล้ว (ปริมาณสารละลายในน้ำปกติ น้ำประปา มีค่าเท่ากับ 120 มิลลิกรัม/ลิตร)  
 มก./ล. : มิลลิกรัมต่อลิตร  
 มก./ล./ชม. : มิลลิกรัมต่อลิตรต่อชั่วโมง

### ผลทดสอบคุณภาพน้ำทิ้ง ณ ด่านดินแดง

พารามิเตอร์ที่ทดสอบ	วิธีใช้ทดสอบ	หน่วย	ผลการทดสอบ 1/	ค่ามาตรฐาน 2/ 3/	ผล
1. ความเป็นกรด-ด่าง (pH)	Electrometric	**	7.5	5.0-9.0	/
2. ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (Total Dissolved Solids)	TDS Dried at 180°C	(มก./ล.)	188*	เพิ่มจากน้ำใช้ปกติ ไม่เกิน 500	/
3. ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Suspended Solids)	SS Dried at 103-105°C	(มก./ล.)	4	ไม่เกิน 30	/
4. ตะกอนหนัก (Settleable Solids)	Imhoff Cone	(มล./ล./ชม.)	0.0	0.5	/
5. บีโอดี (BOD)	5-Day BOD Test, Membrane Electrode	(มก./ล.)	3	ไม่เกิน 20	/
6. ซัลไฟด์ (Sulfide)	ZnS Precipitation, Iodometric	(มก./ล.)	<0.2	ไม่เกิน 1.0	/
7. ทีเคเอ็น (TKN)	Macro-Kjeldahl, Titrimetric	(มก./ล.)	2.52	ไม่เกิน 35	/
8. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease)	Liquid-Liquid, Partition-Gravimetric	(มก./ล.)	<5	ไม่เกิน 20	/

หมายเหตุ 1/ : วิเคราะห์โดยบริษัท สเปเชียล แล็บ เอ็นไว แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ทะเบียนห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เอกชน เลขที่ ว-133  
 2/ : ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภท และบางขนาด ประกาศในราชกิจจานุเบกษา วันที่ 29 ธันวาคม 2548  
 3/ : ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทของอาคารที่เป็นแหล่งกำเนิดมลพิษที่จะต้องถูกควบคุมการปล่อยน้ำเสียลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะ หรือออกสู่สิ่งแวดล้อม ประกาศในราชกิจจานุเบกษา วันที่ 29 ธันวาคม 2584  
 / : เป็นไปตามค่ามาตรฐาน  
 \*\* : ไม่มีหน่วยการวัด  
 \* : ค่าที่รายงานผลข้างต้นนี้ได้หักลบ TDS ของน้ำประปาแล้ว (ปริมาณสารละลายในน้ำปกติ น้ำประปา มีค่าเท่ากับ 120 มิลลิกรัม/ลิตร)  
 มก./ล. : มิลลิกรัมต่อลิตร  
 มก./ล./ชม. : มิลลิกรัมต่อลิตรต่อชั่วโมง

### 3.4 การจัดการความยั่งยืนในมิติสังคม

#### 3.4.1 นโยบายและแนวปฏิบัติด้านสังคม

บริษัทฯ เล็งเห็นความสำคัญต่อการมีส่วนร่วมในการรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยเชื่อมั่นว่าการปฏิบัติตามแนวหลักการรับผิดชอบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อมขององค์กรจะสามารถนำพาธุรกิจสังคม และสิ่งแวดล้อมให้อยู่รอดร่วมกันได้ โดยความเข้าใจในหลักการที่ถูกต้องและคุณประโยชน์จากการปฏิบัติ นั้นเป็นเรื่องจำเป็นที่พนักงานจะต้องตระหนักด้วยความเข้าใจอย่างถ่องแท้ เพื่อช่วยให้นโยบายเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมได้รับการปฏิบัติอย่างจริงจัง และก้าวให้ทันกับโลกยุคใหม่ที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา โดยกำหนดแนวทางการพัฒนาอย่างยั่งยืน และการตอบแทนสังคม 5 ด้าน ได้แก่

**Tollway Smart Way** ยกระดับโอกาสการศึกษา

**Tollway Happy Way** ยกระดับชุมชนปลอดภัยและมีความสุข

**Tollway Safety Way** ยกระดับความปลอดภัยบนท้องถนน

**Tollway Better Way** ยกระดับคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นของสังคม

**Tollway Green Way** ยกระดับสิ่งแวดล้อมชุมชน

โดยดำเนินการกิจกรรมเพื่อสังคมอย่างต่อเนื่องด้วยความปรารถนาดี และปณิธานอันแน่วแน่ที่ขอร่วมเป็นส่วนหนึ่งของพลังอันยิ่งใหญ่ที่พร้อมจะพัฒนาและช่วยเหลือสังคม เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตให้คนไทยก้าวเดินไปข้างหน้าบนเส้นทางแห่งความปลอดภัยอย่างมั่นคงและยั่งยืน (ดูรายละเอียดที่เว็บไซต์บริษัทฯ [www.tollway.co.th](http://www.tollway.co.th))

#### 3.4.2 ผลการดำเนินงานด้านสังคม

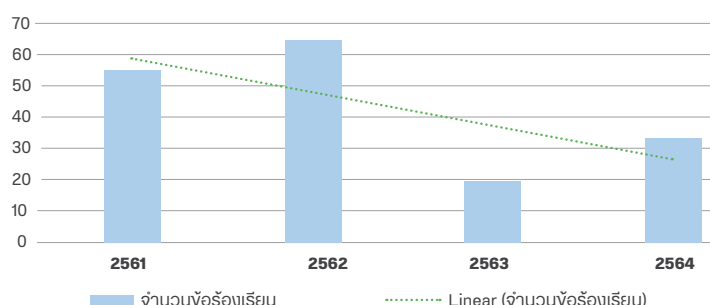
มุ่งเน้นตอบสนองความต้องการในการเดินทาง "ทางเลือกที่เห็นค่าเวลาของคุณ" ด้วยบริการด้านคมนาคมขนส่งที่สะดวก (Convenience) รวดเร็ว (Speed) และปลอดภัย (Safety) ในการเดินทาง ซึ่งถือเป็นสิ่งสำคัญที่พนักงานทุกคนต้องตระหนัก และสร้างบรรยากาศความปลอดภัยให้เกิดขึ้นตลอดช่วงการเดินทาง โดยได้ปรับปรุงเส้นทาง อุปกรณ์ต่าง ๆ บนสายทางให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการแก่ผู้ใช้บริการ ปรับปรุงระบบเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสด และแบบอัตโนมัติ (Manual Toll Collection & Electronic Toll Collection System) โดยระบบเก็บค่าผ่านทางแบบอัตโนมัติ (Electronic Toll Collection System) สามารถรองรับการใช้บัตร Easy Pass และ M-Pass รวมถึงศึกษาและติดตั้งอุปกรณ์ทดสอบระบบเก็บค่าผ่านทางแบบไม่มีไม้กั้น (Multi Lane Free Flow) เพื่อลดการติดกระแสรถจammed และบรรเทาปัญหาจราจรหนาแน่นบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางในช่วงเวลาเร่งด่วนได้เป็นอย่างดี

#### มอบความพึงพอใจให้ลูกค้าด้วยบริการที่เป็นเลิศ

มีการพัฒนาด้านการบริการอย่างต่อเนื่องเพื่อตอบสนองความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ ผ่านช่องทางการร้องเรียนในรูปแบบต่าง ๆ ได้แก่ Tollway Call Center 1233, Facebook: Donmuang Tollway, Website: [www.tollway.co.th](http://www.tollway.co.th) และ Line OA: @donmuangtollway

โดยตั้งแต่ปี 2561 -2564 บริษัทฯ ได้รับข้อร้องเรียนในด้านการบริการของพนักงานลดลง และมีการดำเนินการจัดการเกี่ยวกับข้อร้องเรียนของผู้ใช้บริการอย่างทันท่วงที ติดตามผลการแก้ปัญหา และมีการบันทึกเข้าสู่ระบบอิเล็กทรอนิกส์จัดเก็บไว้เป็นหลักฐาน

จำนวนข้อร้องเรียน



### กิจกรรมส่งเสริมการตลาด

ในปี 2564 ได้ดำเนินกิจกรรมมอบคุณผู้ใช้บริการทางยกระดับของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง ได้แก่

1) กิจกรรมมอบคุณผู้ใช้งาน ต้อนรับเทศกาลตรุษจีน โดยมอบส้มเพื่อเป็นสิริมงคล ณ ด้านเก็บค่าผ่านทางดินแดง 1 และด้านเก็บค่าผ่านทางอนุสรณ์สถาน 2

2) กิจกรรมตั้งจุดจำหน่ายอุปกรณ์ป้องกันค่าผ่านทาง ส่วนลด 5% จำนวน 2 จุด ได้แก่ ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต และศูนย์การค้าเซ็นทรัลเวิลด์

3) Tollway Loyalty Platform Via Line OA Channel นำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการเข้าถึงกลุ่มลูกค้าให้มากขึ้น ในปี 2564 ได้วางแผนทางสร้างความภักดีต่อแบรนด์ ด้วยการนำ Application หรือ Line Business Connect เพื่อจัดทำ CRM ช่วยให้เข้าถึงพฤติกรรมของผู้บริโภค และรู้ว่าจะออกโปรโมชั่นแบบใดที่ผู้บริโภคต้องการ โดย LINE Official ของบริษัทฯ ใช้ชื่อว่า @donmuangtollway ในกิจกรรมบน Line Official นี้ประกอบด้วย สำรวจความต้องการของลูกค้า กิจกรรมสะสมแต้มแลกของรางวัล กิจกรรมชิงโชคลุ้นรับรางวัล หรือ Tollway Lucky Way เป็นต้น

### การสร้างความปลอดภัยให้กับลูกค้า

นอกจากใช้สื่อสังคมออนไลน์ (Social Media) เพื่อรับเรื่องต่าง ๆ จากผู้ให้บริการแล้วยังใช้สำหรับประชาสัมพันธ์และสร้างกิจกรรมร่วมกับผู้ให้บริการ เช่น กิจกรรมคิดสร้างสรรค์สู้วิกฤต COVID-19 ลุ้นรับบัตรกำนัลบิกซี กิจกรรมเชิญชวนผู้บริภณนำขวดพลาสติกที่ใช้แล้วมารวมกันบริจาคเพื่อนำไปรีไซเคิลเป็นชุด PPE ให้กับบุคลากรทางการแพทย์ กิจกรรมส่งเสริมการขายเพื่อแบ่งเบาภาระค่าครองชีพ จำหน่ายอุปกรณ์ป้องกันค่าผ่านทาง 1 เล่มจะลดภาระค่าผ่านทางได้ 5%

### การจัดการภาวะวิกฤตในสถานการณ์ COVID-19

#### (1) ส่งมอบบริการด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

ภายใต้มาตรการการจัดการภาวะวิกฤตต่อสถานการณ์ COVID-19 ตั้งแต่ปี 2563-2564 บริษัทฯ ยังคงเน้นย้ำเรื่อง "ความปลอดภัย" ของผู้ให้บริการและพนักงานผู้ให้บริการ มีการปรับมาตรการต่าง ๆ ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ในช่วงนั้น ได้แก่

- มาตรการทำความสะอาดพื้นที่ตู้เก็บค่าผ่านทาง อาคารเก็บค่าผ่านทาง อาคารสำนักงาน การฉีดยาฆ่าเชื้ออาคารด้านเก็บค่าผ่านทาง และตู้เก็บค่าผ่านทาง
- ตรวจสอบอุณหภูมิร่างกายก่อนเข้าพื้นที่บริษัทฯ
- การตรวจคัดกรองก่อนเข้าทำงานด้วยชุดแบบ Antigen Test Kit: ATK ประจำทุกสัปดาห์
- จัดทำมาตรการ Social Distancing ภายในอาคารเก็บค่าผ่านทาง อาคารสำนักงาน

โดยแต่ละมาตรการที่กำหนดผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการเหตุฉุกเฉินโรคระบาดอันประกอบด้วยผู้บริหารในส่วนงานต่าง ๆ พร้อมกันนี้บริษัทได้ออกคำสั่ง/ประกาศเพื่อสนับสนุนมาตรการของรัฐในการป้องกันการติดเชื้อ และเป็นแนวทางในการปฏิบัติสำหรับพนักงาน และผู้รับเหมาทุกคนปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติงานดังกล่าวเสมอมา พร้อมได้จัดทำแผนการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง (Business Continuity Plan: BCP)

ด้วยตระหนักดีว่าการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ไม่เพียงส่งผลกระทบต่อธุรกิจ แต่ยังส่งผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ เช่น ผู้ใช้บริการทางยกระดับ ผู้ถือหุ้น พนักงาน คู่แข่งทางการค้า คู่สัญญาและคู่ค้า รัฐ เจ้าหนี้ ตลอดจนชุมชนและสังคมในวงกว้าง จึงได้กำหนดแนวทางในการบรรเทาผลกระทบและใช้โอกาสนี้สร้างประโยชน์ให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างความไว้วางใจให้เกิดขึ้นระยะยาว

### โทลล์เวย์...รับขวด >> ช่วยหมอ





## โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

และเป็นการรักษาสัมพันธ์ที่ดีกับผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่าง ๆ รวมทั้งยังเป็นการแสดงบทบาทของบริษัทฯ ในการเป็น Good Citizenship

### (2) มาตรการลดผลกระทบสำหรับผู้ใช้บริการทางยกระดับ

- จัดจำหน่ายคูปองค่าผ่านทาง ส่วนลด 5% เพื่อลดการสัมผัสโดยตรงจากธนบัตรและเหรียญที่ใช้ชำระค่าบริการ โดยจ่าย/ชำระเป็นคูปองแทนเงินสด
- ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เรื่องสัญลักษณ์ต่าง ๆ บนสายทาง รถเลียบทางผู้ให้บริการควรปฏิบัติตามอย่างไร
- ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้บริการรับทราบข้อมูลพนักงานของบริษัทฯ ติดวัคซีนโควิดครบ 2 เข็มแล้ว เพื่อความมั่นใจในการใช้บริการ

### (3) การดูแลผู้ถือหุ้นในสถานการณ์ COVID-19

ดำเนินการตามมาตรการป้องกันตามคำสั่งศูนย์บริหารสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (ศบค.) อย่างเคร่งครัด ได้แก่ การตั้งจุดตรวจคัดกรองผู้ถือหุ้น การจัดที่นั่งโดยเว้นระยะห่าง 1 เมตรต่อ 1 ที่นั่ง ผู้เข้าร่วมประชุมต้องสวมหน้ากากอนามัยตลอดเวลาที่จัดประชุม การกำหนดให้มีการเช็กอิน-เช็กเอาท์บนแอปพลิเคชันไทยชนะก่อนเข้าร่วมประชุม และในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2564 ได้จัดประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-AGM) เพื่อป้องกันการติดเชื้อจากการรวมกลุ่ม ทั้งนี้ผู้ถือหุ้นที่ไม่สะดวกเข้าร่วมประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ สามารถมอบอำนาจให้กรรมการอิสระของบริษัทคนใดคนหนึ่งเข้าร่วมประชุมและออกเสียงลงคะแนนแทนได้ การมีช่องทางรับฟังความเห็นและสื่อสารแนวทางการบริหารความเสี่ยงและการรับมือในสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ถือหุ้น เป็นต้น

### การยกระดับประสิทธิภาพการให้บริการ

เพื่อตอบสนองความต้องการ และสร้างความพึงพอใจแก่ผู้ให้บริการทางยกระดับ มีการบริหารจัดการยกระดับประสิทธิภาพในการให้บริการให้เป็นไปตามมาตรฐานด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยแก่ผู้ใช้งาน เพื่อให้เกิดความมั่นใจ ประทับใจ และกลับมาใช้บริการอย่างสม่ำเสมอ การพัฒนาการให้บริการแบ่งออกเป็น 3 บริการหลัก ได้แก่ การจัดเก็บค่าผ่านทาง การอำนวยความสะดวกและจัดการจราจร และการซ่อมบำรุงรักษา ซึ่งแต่ละบริการมีการดำเนินการที่มุ่งเน้นความเป็นเลิศดังนี้

#### 1. การจัดเก็บค่าผ่านทาง

ปัจจุบันใช้ระบบเก็บค่าผ่านทางโดยใช้พนักงานเก็บค่าผ่านทาง ผู้ใช้ทางสามารถชำระค่าผ่านทางได้ 3 รูปแบบ ได้แก่ การชำระด้วยเงินสด การชำระด้วยคูปอง และในปี 2564 ได้เพิ่มการชำระโดยใช้ QR Code ผ่าน Mobile Banking ของผู้ใช้งาน เพื่อลดการสัมผัสในช่วงการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ซึ่งในการปฏิบัติงานของพนักงานเก็บค่าผ่านทางได้กำหนดตัวชี้วัดการดำเนินงาน (KPI) ไว้ดังนี้

ตัวชี้วัด	เป้าหมาย
ความสามารถในการเก็บค่าผ่านทางในช่วงโมจจราจรหนาแน่น	450 คัน / ชั่วโมง / ช่องทาง

ปรับปรุงระบบเก็บค่าผ่านทางใหม่ทั้งระบบ โดยปรับปรุงระบบการเก็บเงินที่ใช้พนักงานเก็บค่าผ่านทางหรือเรียกว่า ระบบ Manual Toll Collection System (MTC) ซึ่งในปี 2564 ได้เริ่มใช้ระบบนี้ในหลายด่านเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งช่วยให้พนักงานจัดเก็บค่าผ่านทางทำงานได้สะดวกรวดเร็วขึ้นในหลายด้าน เช่น การชำระเงินด้วยบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิตที่มีสัญลักษณ์ EMV (Europay Master Card and Visa) แบบ Touch and Go เป็นต้น

นอกจากนี้ยังอยู่ระหว่างการพัฒนา ระบบ Electronic Toll Collection System (ETC) ที่สามารถรองรับบัตร M-PASS และ Easy Pass ในการชำระค่าผ่านทางได้ โดยจะเริ่มเปิดให้บริการในปี 2565 ซึ่งระบบ ETC จะช่วยให้การชำระเงินและการผ่านทางสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น และยังได้เริ่มศึกษาเตรียมความพร้อมจะพัฒนาระบบเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น หรือที่เรียกว่า M-Flow ซึ่งเป็นระบบที่กรมทางหลวงกระทรวงคมนาคมจะนำมาใช้กับการผ่านทางในทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองต่าง ๆ อีกด้วย

## 2. การอำนวยความสะดวกและจัดการจราจร

ในการอำนวยความสะดวก และจัดการจราจรบนทางยกระดับมีการบริหารจัดการดังนี้

**(1) ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการ** เป็นศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการทำหน้าที่เป็นสื่อกลางในการประสานงานภายในกับหน่วยงานกู้ภัย จราจร รถยก บำรุงรักษาทาง และจัดเก็บค่าผ่านทางตลอดจนประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานบนทางยกระดับตอนเมืองและถนนวิภาวดีรังสิต รวมถึงการประสานการรายงานการจราจรกับ จส.100 และ สวพ.91 เพื่อให้บริการแก่ผู้ใช้บริการตลอด 24 ชั่วโมง

**(2) การจัดการจราจร** การกิจประจำวันที่พนักงานศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการจะต้องประสานงานกับพนักงานจราจรของบริษัทฯ ในการจัดการจราจรหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง และบนทางยกระดับให้เกิดความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการ โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนหรือบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น

**(3) การให้บริการกู้ภัย** ในกรณีที่ผู้ใช้บริการประสบอุบัติเหตุหรือเครื่องยนต์ขัดข้องบนทางยกระดับตอนเมือง พนักงานกู้ภัยจะให้ความช่วยเหลือและแก้ไขเครื่องยนต์จนสามารถวิ่งต่อไปได้หรือหากไม่สามารถแก้ไขได้ก็จะช่วยลากจูงรถจากบนทางยกระดับตอนเมืองลงไปยังพื้นราบโดยใช้ทางลงที่ใกล้ที่สุด

รวมถึงมีชุดปฏิบัติการพิเศษ (Special Rescue) มีหน้าที่ให้ความช่วยเหลือผู้ใช้งานในกรณีที่ประสบอุบัติเหตุ เช่น รถชน รถไฟไหม้ บาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนทางยกระดับตอนเมืองในลักษณะต่าง ๆ รถพลิกคว่ำ ซึ่งผู้ใช้งานอาจจะหมดสติ หรือติดอยู่ภายในรถ ซึ่งชุดปฏิบัติการพิเศษมีรถขนอุปกรณ์การกู้ภัย รถดับเพลิง และรถอเนกประสงค์สำหรับการเคลื่อนย้ายผู้ป่วย และทำหน้าที่ให้ความช่วยเหลือในเบื้องต้น

ในการบริหารจัดการจราจรและกู้ภัย บริษัทฯ ได้กำหนดตัวชี้วัดในการดำเนินงาน (KPI) ไว้ ดังนี้

ตัวชี้วัด	เป้าหมาย
1 เวลาเฉลี่ยที่หน่วยกู้ภัยของบริษัทฯ เดินทางไปยังที่เกิดเหตุ เพื่อให้ความช่วยเหลือเมื่อมีอุบัติเหตุบนทางยกระดับ	12 นาที
2 แก้ไขอุบัติเหตุที่มีการกีดขวางการจราจร 1 ช่องทาง	ภายใน 60 นาที
3 แก้ไขอุบัติเหตุที่มีการกีดขวางการจราจร 2 ช่องทาง	ภายใน 90 นาที

บริษัทฯ ยังคงพัฒนาระบบการให้บริการจัดการจราจรและกู้ภัยให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น โดยมีโครงการ Smart Project ที่ทำการปรับปรุงและพัฒนาในส่วนต่าง ๆ ดังนี้

- การปรับปรุงห้องควบคุมการปฏิบัติการ หรือห้อง Operation Control Center (OCC) ซึ่งเป็นศูนย์ควบคุมที่หน้าจอ LED ที่พนักงานศูนย์ควบคุมสามารถใช้ดูเหตุการณ์ต่าง ๆ บนทางยกระดับตอนเมืองได้ รวมถึงควบคุมสั่งการอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่อยู่ในโครงการ Smart Project

- การปรับปรุงป้าย Matrix Signs จำนวน 42 ป้าย ที่มีอยู่เดิม
- การปรับปรุงกล้องที่ใช้ในการตรวจตราบนทาง (Surveillance) จำนวน 26 ตัว ที่มีอยู่เดิม
- เพิ่มเติมกล้องที่มีความสามารถในการทำ Video Analytic จำนวน 159 กล้องตลอดสายทาง 21 กิโลเมตร หรือทุก 300 เมตร จะมีกล้องที่สามารถนับจำนวนรถยนต์ การตรวจจับเหตุการณ์ต่าง ๆ

- เพิ่มเติมป้ายแจ้งเตือนความเร็วหรือป้าย Over Speed Warning (OSW) จำนวน 8 ป้ายตลอดสายทาง เพื่อแจ้งเตือนในกรณีที่ผู้ใช้ทางใช้ความเร็วเกินกำหนด โดยมีระบบเรดาร์ตรวจจับความเร็วในแต่ละป้าย

- เพิ่มเติมป้าย Variable Message Sign (VMS) ที่สามารถแสดงความข้อความเพื่อแจ้งเตือนผู้ใช้ทาง เช่น การแจ้งเตือนว่ามีอุบัติเหตุ เป็นต้น

- เพิ่มเติมการคำนวณระยะเวลาการเดินทาง (Travel Time) และแสดงบนป้าย VMS เพื่อให้ผู้ใช้ทางทราบ
- เพิ่มเติมการตรวจจับเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นบนทางยกระดับตอนเมืองได้ เช่น รถยนต์หยุดจอด วัตถุตกหล่น รถยนต์วิ่งย้อนศร และคนเดิน เป็นต้น ซึ่งในการตรวจจับเหตุการณ์อยู่ระหว่างพัฒนาเพิ่มเติม โดยนำเทคโนโลยี Artificial Intelligent (AI) มาประยุกต์ใช้

## โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

การพัฒนาโครงการ Smart Project ช่วยให้ข้อมูลสำคัญแก่ผู้ใช้ทาง และช่วยให้บริการการจัดการจราจรและกู้ภัยได้ดียิ่งขึ้น ซึ่งจะนำไปสู่การเดินทางด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

### 3. การซ่อมบำรุงรักษา

ทำการซ่อมบำรุงรักษาทางยกระดับให้ได้ตามมาตรฐานทางวิศวกรรมที่กรมทางหลวงกำหนดดังนี้

1) การบำรุงรักษาทางและอุปกรณ์ประกอบทาง ได้แก่ การบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance: PM) และการซ่อมแซมผิวทางให้มีความเรียบ และความผิดตามมาตรฐานที่กรมทางหลวงกำหนด การซ่อมแซมกรณีเกิดหลุมบริเวณ Expansion Joint การบำรุงรักษาเส้นจราจรให้มีค่าสะท้อนแสงตามมาตรฐาน การตรวจสอบโครงสร้างและฐานราก การบำรุงรักษาอุปกรณ์ประกอบทาง ได้แก่ การบำรุงรักษากำแพงกันตก (Parapet) ป้ายบอกเส้นทาง ระบบระบายน้ำ

2) การบำรุงรักษาระบบไฟฟ้าแสงสว่าง มีการตรวจวัดค่าความสว่างและความสม่ำเสมอของแสงบนทางยกระดับตอนเมืองให้ได้ตามมาตรฐานของกรมทางหลวงเป็นประจำทุกปี รวมถึงมีการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance: PM) อย่างสม่ำเสมอ



การตรวจสอบค่าความสว่างบนสายทาง



ตรวจสอบค่าการสะท้อนแสงเส้นการจราจร

ในการซ่อมบำรุงรักษา บริษัทฯ ได้กำหนดตัวชี้วัดการดำเนินงาน (KPI) ไว้ดังนี้

	ตัวชี้วัด	ความถี่	เป้าหมาย
1	งานตรวจสอบประเมินความแข็งแรงโครงสร้าง	ทุก ๆ 5 ปี	ได้รับการตรวจสอบในปี 2564
2	งานตรวจ Visual Inspection	ปีละ 1 ครั้ง	ได้รับการตรวจปีละ 1 ครั้ง
3	งานตรวจวัดความขรุขระผิวทาง (IRI)	ปีละ 1 ครั้ง	ความขรุขระไม่เกิน 3.5
4	งานตรวจวัดความเรียบผิวทาง (IFI)	ปีละ 1 ครั้ง	ความผิดไม่ต่ำกว่า 0.35
5	งานตรวจสอบประจำผิวทาง	เมื่อได้รับแจ้ง หลุมไม่เกิน 15 เซนติเมตรซ่อมแซมภายใน 48 ชั่วโมง	
6	งานตรวจสอบค่าสะท้อนแสงเส้นจราจร	ปีละ 1 ครั้ง	ไม่ต่ำกว่า 150 (สีขาว), ไม่ต่ำกว่า 100 (สีเหลือง)
7	งานตรวจสอบค่าป้ายสะท้อนแสงป้ายจราจร	ทุก ๆ 3 ปี	ครั้งต่อไปปี 2566
8	งานตรวจสอบประจำโคมไฟฟ้าแสงสว่าง	รายวัน	ซ่อมแซมภายใน 5 วัน
9	ไฟฟ้าสายทางดับต่อเนื่อง	รายวัน	ซ่อมแซมภายใน 24 ชั่วโมง
10	ตรวจสอบความเข้มของแสง	ปีละ 1 ครั้ง	ไม่ต่ำกว่า 21.5 Lux

ในการตรวจสอบความขรุขระและความผิดของผิวทาง ได้มีการว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญจากภายนอกมาทำการตรวจวัดให้ โดยใช้เครื่องมือทดสอบที่ได้มาตรฐานดังนี้

- ทดสอบความผิดทาง (Skid Resistance) ด้วยเครื่องมือแบบ Fixed Slip ตามมาตรฐานการทดสอบ ASTM E247 แบบเปียก (Wet Result) เพื่อใช้ในการคำนวณค่าดัชนีความเสียดทานผิวสากล (International Friction Index: IFI) อ้างอิงกับพิกัด GPS

- ตรวจวัดค่าดัชนีความขรุขระผิวทางสากล (International Roughness Index: IRI) และความลึกร่องล้อ (Rutting) แบบต่อเนื่องด้วยอุปกรณ์ Laser Profiler ตามมาตรฐานการทดสอบ ASTM E950 อ้างอิงพิกัด GPS ควบคู่กับการถ่ายภาพวิดีโอ ด้านหน้า ที่เห็นภาพมุมมองกว้าง

- เสนอผลการตรวจสอบด้วยระบบงานคอมพิวเตอร์ แสดงผลการตรวจวัดค่า IRI ค่าร่องล้อ และค่า IFI แสดงตำแหน่ง บนแผนที่ พร้อมภาพถ่ายเฝ้าทางและภาพพื้นผิวถนนในรูปแบบ วิดีโอสามารถเห็นลักษณะพื้นที่บนหน้าจอดีเหมือนกันได้

### การจัดการความเสี่ยงจากอุบัติเหตุร้ายแรง

อุบัติเหตุและเหตุการณ์ฉุกเฉินที่เกิดขึ้นบนทางยกระดับอาจ ก่อให้เกิดความสูญเสียรวมถึงสร้างความเสียหายให้เกิดขึ้นกับ ทรัพย์สินหรือชีวิตของผู้ใช้ทางและของบริษัฯ อีกทั้งยังสามารถ เกิดขึ้นได้ตลอดเส้นทางการเดินทางผ่านทางยกระดับและสามารถ เกิดขึ้นได้โดยไม่จำกัดเวลา บริษัฯ จึงได้พิจารณาทบทวนปัจจัย ที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุบนทางยกระดับที่สามารถดำเนินการ บริหารจัดการได้ในระดับที่เหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ เพื่อกำหนด และปรับแนวทางในการบริหารจัดการประเด็นความเสี่ยงที่อาจ ก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ฉุกเฉินบนทางยกระดับ รวมถึง กำหนดแนวทางที่เป็นระบบในการเข้าไปจัดการแก้ไขเหตุการณ์ ฉุกเฉินและการกู้ภัย เพื่อให้การเดินทางของผู้ใช้ทางมีความ ปลอดภัยมากขึ้น โดยได้ดำเนินการดังนี้



การตรวจสอบความฝืดผิวทาง (International Friction Index: IFI) Skid Resistance Tester ด้วยวิธี Fixed Slip Method



การตรวจสอบผิวจราจร: ตรวจวัดค่าความขรุขระ (International Roughness Index: IRI) และร่องล้อ

**(1) การสื่อสารข้อมูล** สื่อสารข้อมูลสำหรับการเดินทางและข้อมูลแจ้งเตือนให้ผู้ใช้งานยกระดับได้รับทราบ ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพการจราจร การปฏิบัติเมื่อเกิดหรือพบอุบัติเหตุบนทางยกระดับ และข้อมูลอื่น ๆ ที่เป็น ประโยชน์ต่อผู้ใช้ทางผ่านช่องทางต่าง ๆ เช่น Facebook ป้ายแจ้งข้อความแบบเปลี่ยนข้อความได้ (Variable Message Sign: VMS) ป้าย Over Speed Warning ป้ายสัญญาณจราจร (Matrix Sign) จส.100 และ สวพ.91 เป็นต้น เพื่อเป็นข้อมูลให้กับผู้ใช้ทางใช้ประกอบการตัดสินใจในการเดินทางและจัดการดูแลยานพาหนะที่ใช้ขับได้ อย่างถูกต้อง เหมาะสม และปลอดภัย



แจ้งการปิดช่องทาง และแนะนำความเร็วที่เหมาะสม ผ่านป้ายสัญญาณจราจร (Matrix Sign)



แจ้งเหตุและข่าวสารการจราจรผ่านป้ายเปลี่ยนข้อความ (Variable Message Sign)



## โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

### (2) การจัดการสภาพแวดล้อมของทางยกระดับให้มีสภาพที่ปลอดภัย

- การตรวจสอบความปลอดภัยของทางยกระดับ เพื่อบ่งชี้จุดที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบนทางยกระดับเพื่อดำเนินการจัดการป้องกันและ/หรือลดระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นอย่างสม่ำเสมอ

ตัวอย่างประเด็นที่บริษัทดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัย		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• แนวทางและรูปตัดทางยกระดับ เช่น โค้งแนวราบและการยกโค้ง vs ความเร็วของการจราจร ระยะการมองเห็นตามแนวทาง ความกว้างและจำนวนช่องจราจรที่เหมาะสมกับการจราจร และประเภทของยานพาหนะ เป็นต้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ลักษณะของทางแยก/ทางเชื่อม เช่น ความชัดเจนของทางแยกที่ไม่ก่อให้เกิดความสับสนต่อผู้ใช้ทาง การมองเห็น การควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกและการมีอุปกรณ์หรือเครื่องหมายนำทางผ่านทางแยกที่เหมาะสม ความลาดเอียงของทางเชื่อม เป็นต้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร และเครื่องหมายนำทาง เช่น ชนิตและการติดตั้งป้ายจราจร การมองเห็นป้ายจราจร/เครื่องหมายจราจร/เครื่องหมายนำทาง การติดตั้งอุปกรณ์บนผิวจราจรและแถบชะลอความเร็ว (Rumble Strips) เป็นต้น</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• การระบายน้ำ มีความลาดเอียงของผิวทางต่อการระบายน้ำบนผิวทาง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• พื้นถนน เช่น ความเสียหายของพื้นผิวจราจร เป็นต้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ไฟฟ้าแสงสว่าง เช่น ระยะการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง ระดับของความสว่างที่เพียงพอ เป็นต้น</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• อื่น ๆ เช่น แสงที่สะท้อนเข้าตาผู้ขับขี่ เป็นต้น</li> </ul>		

- การวิเคราะห์และปรับปรุงจุดอันตราย โดยทำการตรวจสอบหาสาเหตุ กำหนดแนวทางการแก้ไข และดำเนินการปรับปรุงจุดอันตรายหรือจุดเสี่ยงที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งหรือจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางยกระดับตามความเหมาะสม

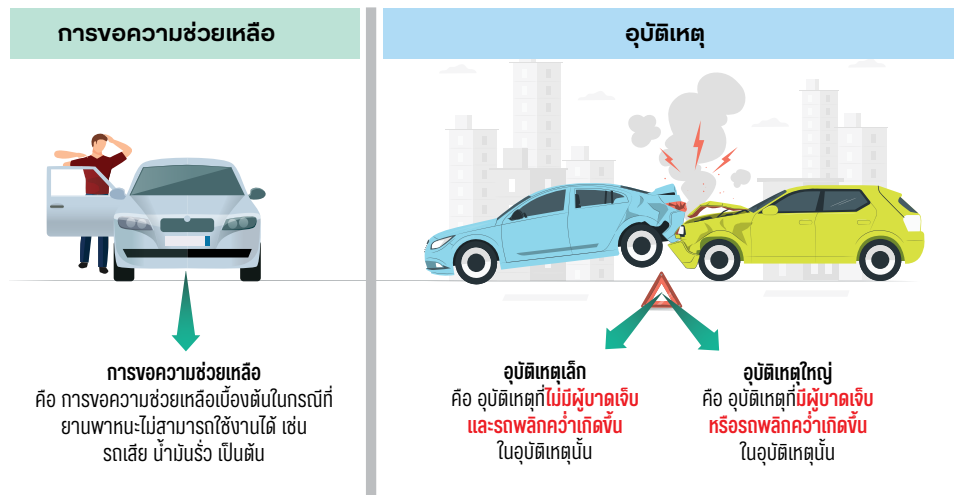


งานลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุ: อุปกรณ์ดูดซับแรงกระแทกหัวเกาะ (Crash Cushion)  
อุปกรณ์ดูดซับแรงกระแทกท้ายรถบรรทุก (Truck Mounted Attenuator)

- การบำรุงรักษาทางยกระดับทั้งในส่วนโครงสร้างและอุปกรณ์ประกอบตามแผนที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด เพื่อให้มีความสะดวก และปลอดภัยต่อการเดินทางผ่านทางยกระดับ







ประเภทรถ	ขอความช่วยเหลือ			อุบัติเหตุขนาดเล็ก			อุบัติเหตุขนาดใหญ่					
							รถไม่พลิกคว่ำ			รถพลิกคว่ำ		
1. รถกู้ภัยขนาดเล็ก	✓	✓	-	✓	✓	-	✓	✓	-	-	-	-
2. รถกู้ภัยขนาดใหญ่	-	✓	✓	-	✓	✓	-	✓	✓	-	-	-
3. รถขนเลื้อย	✓	-	-	✓	-	-	✓	-	-	✓	✓	-
4. รถปฏิบัติการกู้ภัยพิเศษ	-	-	-	-	-	-	✓			✓		
5. รถพยาบาล	-	-	-	-	-	-	-	-	-	✓		
6. รถเครน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	✓		

**(3) การจัดการกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น** บริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางการปฏิบัติงานในการจัดการอุบัติเหตุ และเหตุการณ์ฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้นในแต่ละกรณี เช่น ไฟไหม้ อุบัติเหตุ สิ่งของตกหล่นบนทางยกระดับ เป็นต้น โดยฝ่ายอำนวยความสะดวกและจัดการจราจร (ประกอบด้วยศูนย์ปฏิบัติการควบคุมการจราจร ทีมกู้ภัย ทีมชุดปฏิบัติการพิเศษ และทีมจัดการจราจร) จะเข้าไปถึงจุดที่เกิดอุบัติเหตุ ภายในระยะเวลา 12 นาทีนับตั้งแต่ได้รับแจ้งเหตุ เพื่อดำเนินการแก้ไขอุบัติเหตุการณ์นั้น รวมถึงช่วยเหลือผู้ใช้งานที่ประสบอุบัติเหตุ หรือเข้าช่วยเหลือ แก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นกับยานพาหนะของผู้ใช้งาน โดยในกรณีที่อุบัติเหตุการณ์นั้นก่อให้เกิดการกีดขวางการจราจร การจัดการแก้ไขอุบัติเหตุการณ์นั้นจะถูกดำเนินการแก้ไขภายในระยะเวลาไม่เกิน 60 นาที สำหรับอุบัติเหตุการณ์ที่กีดขวางการจราจร 1 ช่องทาง และไม่เกิน 90 นาที สำหรับการกีดขวางการจราจร 2 ช่องทาง ทั้งนี้ได้จัดเตรียมความพร้อมทั้งในด้านบุคลากรผู้ปฏิบัติงาน ทั้งที่เป็นบุคลากรของบริษัทฯ และหน่วยงานภายนอกที่ต้องมีการประสานงานในการเข้าร่วมจัดการ เครื่องมืออุปกรณ์และสิ่งจำเป็นสำหรับการปฏิบัติงานการจัดการกับอุบัติเหตุการณ์ในแต่ละประเภทไว้อย่างครอบคลุมและเพียงพอ พร้อมทั้งได้มีการจัดการฝึกซ้อมเพื่อให้การ



## (2) การจัดการจราจรและการกู้ภัย

จัดให้มีการอำนวยความสะดวกและการจัดการจราจรในแต่ละช่วงเวลาและในแต่ละสถานการณ์ที่เหมาะสม เช่น ในช่วงเวลาเร่งด่วนหรือบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่นหรือติดขัด เพื่อให้ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางได้โดยสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย โดยบริษัทฯ จัดให้มี

- **ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการ** ทำหน้าที่เฝ้าระวัง ตรวจสอบสภาพการจราจร ประสานงานการจัดการจราจร การบำรุงรักษา การจัดเก็บค่าผ่านทาง และการกู้ภัยกับหน่วยงานภายในและหน่วยงานภายนอก เช่น เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานบนทางยกระดับดอนเมืองและถนนวิภาวดีรังสิต เป็นต้น โดยในปี 2563 ได้ดำเนินการปรับปรุง "ห้องศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการ (Operation Control Center: OCC)" ขึ้นใหม่ พร้อมกับการปรับปรุงและติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) การติดตั้งป้ายแจ้งข้อความแบบเปลี่ยนข้อความได้ (Variable Message Sign : VMS) และการติดตั้ง Over Speed Warning เพิ่มเติม เพื่อเพิ่มการอำนวยความสะดวกในการเดินทางผ่านทางยกระดับได้อย่างปลอดภัยตลอด 24 ชั่วโมง ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น



ห้องศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการ (Operation Control Center: OCC)

- **การอำนวยความสะดวกในการจัดการจราจรและการกู้ภัย** ตลอดเส้นทางยกระดับได้กำหนดแนวปฏิบัติที่เป็นมาตรฐานในการจัดการจราจรโดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่นติดขัดในช่วงเวลาต่าง ๆ พร้อมทั้งจัดให้มีอุปกรณ์ที่ช่วยให้เกิดสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทางติดตั้งและใช้งานเป็นระยะ ๆ เช่น ป้ายสัญญาณจราจร ด้านข้างหน้ารถบรรทุก อุปรณ์ตรวจจับความเร็ว อุปกรณ์ดูดซับแรงปะทะที่บริเวณหัวเกาะ สัญญาณไฟกะพริบจำกัดความเร็ว ป้ายประชาสัมพันธ์เคลื่อนที่ เป็นต้น เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ใช้ทางจะเดินทางได้อย่างปลอดภัย รวมถึงในช่วงเวลาที่มีเหตุการณ์อุบัติเหตุหรือสถานการณ์ฉุกเฉินที่อาจก่อให้เกิดอันตรายกับผู้ใช้ทางอื่น ๆ การดำเนินการในการจัดการจราจรจะดำเนินการควบคู่ไปกับการกู้ภัยเพื่อจัดการแก้ไขปัญหาค่คลาญสถานการณ์ รวมถึงจัดการสภาพการจราจรให้เข้าสู่สภาวะปกติอย่างรวดเร็ว

ด้วยความพร้อมในการบริหารจัดการ และภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) ทำให้ในปี 2564 สถิติการเกิดอุบัติเหตุ/เหตุการณ์ฉุกเฉินที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทางลดลงจากปีก่อนหน้า

## อาชีวอนามัยและความปลอดภัยของบุคลากร

ให้ความสำคัญต่อการดูแลสุขภาพและความปลอดภัยและอาชีวอนามัยของบุคลากรผู้ปฏิบัติงานทุกคนอย่างใกล้ชิด ในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่รุนแรง ด้วยการเตรียมความพร้อมและการปรับแนวทางการดำเนินงานด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงานให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานและดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจได้อย่างปลอดภัย สอดคล้องตามที่พระราชบัญญัติอาชีวอนามัยและความปลอดภัย สภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 และกฎ ระเบียบ ข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด

## โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

บริษัทฯ ดำเนินการการจัดการ อาชีวอนามัยและความปลอดภัยของ บุคลากรดังนี้

### (1) กำหนดและมอบหมายหน่วยงาน "ส่วนความปลอดภัยและอาชีวอนามัย"

ดำเนินการบริหารจัดการและประสานงาน ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยร่วมกับ คณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (คปอ.) และเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในแต่ละระดับของบริษัทฯ

### (2) ดูแลความปลอดภัยในการทำงาน

ครอบคลุมการปฏิบัติงานของ พนักงานของบริษัทฯ และผู้รับจ้างจาก ภายนอก อาทิ แม่บ้าน เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ผู้รับเหมา เป็นต้น ที่เข้ามาปฏิบัติงานที่สำนักงานและ/หรือ บนทางยกระดับดอนเมือง โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินการดังนี้

- กำหนดนโยบายให้ทุกหน่วยงานให้ความสำคัญต่อความปลอดภัยในการทำงานโดยถือเป็นหน้าที่รับผิดชอบอันดับแรกในการปฏิบัติงานของพนักงานทุกคน พร้อมทั้งจัดสรรงบประมาณในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยอย่างเพียงพอและเหมาะสม
- จัดทำอันตรายและประเมินความเสี่ยงในการปฏิบัติงานโดยใช้แบบตรวจสอบ (Checklist) ประเมินความเสี่ยงในการทำงานในกระบวนการทำงานต่าง ๆ ของบริษัทฯ เพื่อกำหนดแนวทางการปฏิบัติงานที่ปลอดภัย สอดคล้องกับนโยบายความปลอดภัยและสุขอนามัยในการทำงานตามที่บริษัทฯ ได้กำหนดอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มั่นใจว่าบุคลากรทุกคนจะปฏิบัติงานได้อย่างปลอดภัยและมีสุขภาพอนามัยที่ดี
- สื่อสาร อบรมให้ความรู้ และรณรงค์ส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการทำงานให้กับพนักงานผ่านช่องทางต่าง ๆ เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมในการปฏิบัติงานที่ปลอดภัย รวมถึงการรับฟังข้อคิดเห็นต่อการปรับปรุง การปฏิบัติงานที่ปลอดภัยจากพนักงานที่ปฏิบัติงาน
- จัดสภาพแวดล้อมและสุขอนามัยในสถานที่ทำงานให้มีความปลอดภัยต่อชีวิต สุขอนามัยและทรัพยากร ทั้งของพนักงานและบริษัทฯ ที่ต้องมีการปฏิบัติงานภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส โควโรนา 2019 (COVID-19) ในปี 2564 รวมถึงการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการด้านสุขภาพที่ครอบคลุม ให้กับพนักงาน แม่บ้าน และเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ



คณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน (คปอ.)

รายละเอียด	ตำแหน่ง	จำนวน
ประธานกรรมการ	กรรมการผู้จัดการ	1
ผู้แทนระดับบังคับบัญชา	ผจก.แผนกขึ้นไป	2
ผู้แทนระดับปฏิบัติการ	พนักงานปฏิบัติการ	3
เลขาบุคลากร	จป.วิชาชีพ	1
อยู่ในวาระคราวละ 2 ปี		7



เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยระดับบริหาร 53 คน  
เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยระดับวิชาชีพ 1 คน  
เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยระดับหัวหน้างาน 63 คน

การตรวจเยี่ยมความปลอดภัยในพื้นที่ปฏิบัติงาน โดยคณะกรรมการ คปอ. เดือนละ 1 ครั้ง



การฝึกซ้อมดับเพลิง



• กำกับดูแลและตรวจสอบความปลอดภัยในการทำงาน การซ้อมแผนการเตรียมการเพื่อรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินต่าง ๆ เช่น การชุมนุมและการปิดการจราจรที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อการปฏิบัติงาน การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 เป็นต้น รวมถึงการสอบสวนอุบัติการณ์ที่เกิดขึ้นที่ทำให้บริษัทฯ ยังคงความสามารถในการดูแลความปลอดภัยในการทำงานให้อยู่ในระดับที่น่าพึงพอใจ

โดยปี 2564 บริษัทฯ ได้รับประกาศเกียรติคุณ **"สถานประกอบการสร้างเสริมสุขภาพ ระดับพื้นฐาน"** จากสมาคมพัฒนาคุณภาพสิ่งแวดล้อม รวมถึงมีผลการดำเนินงานด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยดังนี้

#### การตรวจวัดค่าฝุ่น แสงสว่าง เสียง



1. ผลการตรวจวัดฝุ่นละอองและสารเคมี เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน
2. ผลการตรวจวัดระดับเสียงสะสมตลอดวันบุคคล เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน
3. ผลการตรวจวัดแสงสว่าง เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

#### ตัวชี้วัด: อุบัติเหตุการทำงานเป็น 0 ครั้ง

ปี	จำนวนพนักงาน (คน)	จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น (ครั้ง)
2564	417	1
2563	444	3
2562	458	0

#### การดำเนินกิจกรรมเพื่อชุมชนและสังคม

ดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและชุมชน ให้ความสำคัญในการพัฒนาคุณภาพชีวิตและส่งเสริมการมีส่วนร่วมกับชุมชนตามนโยบายกิจกรรมเพื่อสังคม 5 ด้าน โดยในปี 2564 ได้ดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมตามแนวทางการพัฒนาอย่างยั่งยืนในการตอบสนองสังคมทั้ง 5 ด้าน ในโครงการต่าง ๆ ดังนี้

##### (1) Tollway Smart Way ยกระดับโอกาสทางการศึกษา

บริษัทฯ ได้ดำเนินการกิจกรรมต่าง ๆ ดังนี้

- โครงการ "ให้ใจ...ห่วงใยสังคม" ที่ได้ดำเนินการมากกว่า 14 ปี ในปี 2564 นี้ได้ดำเนินการปรับปรุงสนามเด็กเล่น ให้กับโรงเรียนวัดแสงตุ้ง อำเภอเวียงมั่ง จังหวัดตราด
- โครงการ "บริจาคคอมพิวเตอร์มือสอง" เพื่อใช้สำหรับการเรียนในภาคปฏิบัติ ให้กับวิทยาลัยเทคโนโลยีอุตสาหกรรมและพาณิชยศาสตร์ ณ วัดดงละคร จังหวัดนครนายก
- โครงการสนับสนุนกิจกรรม CSR ให้กับนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา ด้วยการเป็นวิทยากรพิเศษบรรยายให้ความรู้ในเรื่องการทำความกิจกรรมเพื่อสังคม และสนับสนุนการทำกิจกรรมเพื่อสังคมของนิสิต โดยในปี 2564 นี้บริษัทฯ ได้สนับสนุนกิจกรรมการผลิตสายคล้องหน้ากาก และทำของเล่นจากวัสดุเหลือใช้ให้กับมูลนิธิสงเคราะห์เด็กพิการฯ จังหวัดชลบุรี
- บริจาคเงินสนับสนุนมูลนิธิทางสู่ฝัน ปันคนเก่ง มอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนที่เรียนดี แต่ขาดทุนทรัพย์
- กิจกรรม "ทอดกฐินสามัคคี ประจำปี 2564" ร่วมสืบสานวัฒนธรรมประเพณีอันดีงาม และช่วยทำนุบำรุงพระพุทธศาสนาให้อยู่ยั่งยืนคู่กับสังคมไทย โดยจัดงานทอดกฐินสามัคคีเป็นประจำทุกปี เพื่อร่วมสมทบทุนในการก่อสร้างอาคารเรียนให้แก่วิทยาลัยเทคโนโลยีอุตสาหกรรมและพาณิชยศาสตร์ ณ วัดดงละคร ตำบลดงละคร



## โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

อำเภอเมือง จังหวัดนครนายก เนื่องจากวิทยาลัยแห่งนี้ก่อตั้งเพื่อให้นักศึกษาแก่ผู้ด้วยโอกาส และขาดแคลนทุนทรัพย์ในการศึกษาต่อ โดยเริ่มก่อสร้างต้นปี 2562 และในปี 2564 นี้ บริษัทฯ ได้ร่วมอนุโมทนากถาถวายผ้ากฐิน ณ วัดดงละคร เพื่อสมทบทุนในการสร้างอาคารเรียน โดยมีผู้บริหาร พนักงาน และหน่วยงานภายนอก ร่วมสมทบทุนเป็นจำนวนเงิน 300,989 บาท (สามแสนเก้าร้อยแปดสิบเก้าบาทถ้วน)



### (2) Tollway Happy Way ยกระดับชุมชนปลอดภัยเสพติด

สนับสนุนชุดตรวจสอบสารเสพติดเบื้องต้น จำนวน 5,000 ชุด ให้กับสถาบันบำบัดรักษาและฟื้นฟูผู้ติดยาเสพติดแห่งชาติบรมราชชนนี (สถาบันธัญญารักษ์)



### (3) Tollway Safety Way ยกระดับความปลอดภัยบนท้องถนน

ดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ดังนี้

- โครงการ "ยกระดับความปลอดภัยบนท้องถนน" ทำการติดตั้งป้ายสัญญาณไฟกะพริบ ให้กับโรงเรียนสุนทรโรเมตตา ประสรัศ อำเภอลาดหลุมแก้ว จังหวัดปทุมธานี

- โครงการ "สงกรานต์ปลอดภัยใส่ใจเพื่อนร่วมทาง" มอบกระเป๋ากันง่วง ประกอบไปด้วยน้ำดื่มโกลด์เวย์ กาแฟกระป๋อง เครื่องดื่มชูกำลัง เจลแอลกอฮอล์ หน้ากากอนามัย ผ้าเย็น ยาอดลูกอม ให้กับลูกค้า (ผู้ใช้บริการ) ที่เดินทางกลับต่างจังหวัด พร้อมกันนี้ระหว่างวันที่ 9-15 เมษายน 2564 ยังได้ตั้งจุดตรวจเช็คสภาพรถเบื้องต้นให้กับลูกค้า (ผู้ใช้บริการ) ณ บริเวณหน้าอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางดินแดง



#### (4) Tollway Better Way ยกระดับคุณภาพชีวิต

มีส่วนร่วมในการช่วยเหลือชุมชนหรือสังคมจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 โดยจัดโครงการโกลด์เวย์ร่วมสู้ภัย COVID-19 ตั้งแต่ปี 2563 - 2564 ได้ดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ดังนี้

- โครงการ "Tollway Better Way...ทุกเวลาคือการให้" ด้วยการสมทบทุน 12 สตางค์/เที่ยว เป้าหมายเพื่อต้องการให้ผู้ใช้บริการมีส่วนร่วมสมทบทุนในการจัดซื้ออุปกรณ์เครื่องตรวจอวัยวะภายในด้วยคลื่นเสียงความถี่สูง เพื่อนำไปช่วยเหลือผู้ป่วยติดเชื้อโรคโควิด-19 ให้กับโรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ เริ่มตั้งแต่วันที่ 12 กรกฎาคม - สิงหาคม 2564



- โครงการ "โกลด์เวย์ร่วมใจต้านภัยโควิด-19 สาขพลังช่วยเหลือสังคม" สนับสนุนจัดหาเตียงกระดาษ สำหรับก่อตั้งโรงพยาบาลสนาม พลังแผ่นดิน 2 บริเวณท่าอากาศยานดอนเมือง จำนวน 200 เตียงให้กับโรงพยาบาลมงกุฎวัฒนะ เพื่อไปรองรับผู้ป่วยติดเชื้อโรคโควิด-19 ที่เข้ามารักษาตัว



- บริจาคเงินเพื่อสนับสนุนการจัดซื้ออุปกรณ์ทางการแพทย์ให้กับสถานพยาบาลต่าง ๆ ที่อยู่บริเวณโดยรอบสถานที่ทำการของบริษัทฯ ได้แก่ โรงพยาบาลทหารผ่านศึก โรงพยาบาลราชวิถี 2 สถาบันบำบัดรักษาและฟื้นฟูผู้ติดยาเสพติดแห่งชาติดมราชชนนี และบริจาคคอมพิวเตอร์แบบพกพา ให้กับศูนย์สาธารณสุขสูง 53 กุ่มสองห้อง เพื่อใช้ในการเก็บข้อมูลของผู้ป่วยติดเชื้อโรคโควิด-19

- กิจกรรมส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตผู้พิการไทย ร่วมกับหอการค้าไทย และมูลนิธิโคเออร์ ส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตผู้พิการไทย โดยฝึกอบรมสร้างอาชีพแก่กลุ่มผู้พิการในพื้นที่ห่างไกล เพื่อสานพลังของคนพิการให้เข้มแข็ง และเป็นอีกหนึ่งพลังในการร่วมพัฒนาสังคมไทย กิจกรรมนี้ทำต่อเนื่องเป็นปีที่ 5



- มอบน้ำดื่มโกลด์เวย์

- มอบให้โรงพยาบาลต่าง ๆ ได้แก่ โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช โรงพยาบาลทหารผ่านศึก โรงพยาบาลธรรมศาสตร์รังสิต สำหรับบุคลากรทางการแพทย์และประชาชนที่เข้ามารับการฉีดวัคซีนโควิด-19

- มอบให้สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนบุคลากรทางการแพทย์ และผู้มารับบริการฉีดวัคซีนโควิด-19 ณ ศูนย์ฉีดวัคซีนกลางบางซื่อ

- มอบให้ผู้ประสบอุทกภัย ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยบริจาคผ่านทางบริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)



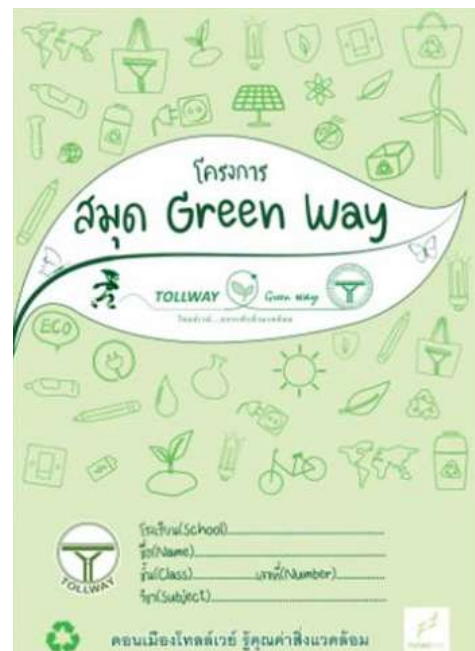


## โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

### (5) Tollway Green Way ยกระดับสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการมาตั้งแต่ปี 2562 เพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากขยะประเภทกระดาษ และสร้างการมีส่วนร่วมในสังคมให้เกิดความตระหนักถึงการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างรู้คุณค่าให้เกิดประโยชน์สูงสุด ในปี 2564 สานต่อกิจกรรมโครงการ "สมุด Green Way" เปิดรับบริจาคใบคำผ่านทาง กระดาษที่ไม่ใช้แล้ว และยังคงวางจุดรับกระดาษ 21 จุดเช่นเดิม ได้แก่ ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ค รังสิต ทางเข้า-ออก ชั้น 1 และชั้น 2 ศูนย์การค้าเซ็นทรัลเวิลด์ มหาวิทยาลัยต่าง ๆ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) สำนักงานเขตดอนเมือง สำนักงานเขตหลักสี่ เป็นต้น และนำไปรีไซเคิลและกระดาษใช้แล้วกว่า 10,000 กิโลกรัม ผลิตเป็นสมุดกรีนเวย์ส่งมอบให้กับเด็กนักเรียน 35 โรงเรียนทั่วประเทศ

โครงการ "โกล์เวย์ รับขวดช่วยหมอ" ด้วยการเป็นจุดรับบริจาคขวดน้ำพลาสติกประเภทขวด PET เพื่อนำไปรีไซเคิลผลิตเป็นชุด PPE ให้กับบุคลากรทางการแพทย์ โดยเริ่มรับบริจาคตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม - 30 ธันวาคม 2564 โดยเล็งเห็นว่าการจำกัดขยะพลาสติกสามารถแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมได้อีกทางหนึ่ง



## 4.1 การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานและฐานะทางการเงินสำหรับปี 2564

### ภาพรวมธุรกิจ

ตลอดระยะเวลา 2 ปี ตั้งแต่ปี 2563-2564 เศรษฐกิจโลกและไทยได้รับผลกระทบอย่างมากทั้งในระยะสั้นและระยะยาวจากการระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่มีความยืดเยื้อ สำหรับประเทศไทยแม้มีแนวโน้มทยอยฟื้นตัวได้จากความคืบหน้าในการกระจายวัคซีน และมาตรการควบคุมการระบาดที่ผ่อนคลายลง รวมถึงการทยอยเปิดประเทศรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ และมาตรการสาธารณสุขที่ได้รับการยอมรับจากนานาชาติในการเฝ้าระวังของไวรัสโควิดกลายพันธุ์ แต่ทั้งนี้การฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทยยังไม่กลับมาเท่าเดิมได้ในระยะเวลาอันใกล้ โดยเฉพาะภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการท่องเที่ยว จากสถานการณ์การระบาดที่ยังมีความไม่แน่นอนสูง ทำให้การฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทยโดยรวมยังเปราะบางและต้องใช้เวลา

การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ที่ก้าวข้ามวิกฤติของโรคระบาดในไตรมาส 4 ได้สำเร็จลุล่วงสามารถทำกำไรได้ตามแผน โดยฝ่ายบริหารได้ใช้ข้อมูลและประสบการณ์ในอดีตในปี 2563 ที่แสดงให้เห็นข้อเท็จจริงว่าการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ระลอกแรก (มกราคม 2563 ถึงกลางเดือนธันวาคม 2563 ระยะเวลาประมาณ 11 เดือนกว่า) ที่มีการระบาดเพิ่มมากขึ้นในช่วงปลายเดือนมีนาคม 2563 ทำให้ภาครัฐใช้มาตรการล็อกดาวน์ปิดกิจการที่มีความเสี่ยงต่อการแพร่ระบาด ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณจราจรต่ำที่สุดในช่วงไตรมาสที่ 2 ปี 2563 ที่ผ่านมา หลังจากนั้นเมื่อภาครัฐผ่อนคลายกิจกรรมการเดินทางทำให้ปริมาณจราจรช่วงไตรมาสที่ 3 และ 4 ปี 2563 กลับสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด อุตสาหกรรมธุรกิจด้านการเดินทาง การใช้ทางด่วนมีการฟื้นตัวของรายได้และปริมาณจราจรกลับคืนมาได้อย่างรวดเร็ว และในปลายเดือนธันวาคม 2563 ได้มีการระบาดอีกครั้ง และมีการกลายพันธุ์ของสายพันธุ์ต่าง ๆ ส่งผลให้เกิดการระบาดที่มีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้นในปี 2564 ซึ่งรัฐบาลและกระทรวงสาธารณสุขได้ขับเคลื่อนแนวทางการบริหารจัดการในการควบคุมโรค และสื่อสารให้กับประชาชนรับทราบอย่างทั่วถึง

บริษัทฯ ได้รับผลกระทบทางตรงของมาตรการต่าง ๆ ในการควบคุมการแพร่ระบาดของ COVID-19 ในปี 2563 และปี 2564 โดยปริมาณการจราจรลดลงจากการยกระดับมาตรการการควบคุมการแพร่ระบาด และปริมาณการจราจรมีแนวโน้มปรับเพิ่มขึ้นตามมาตรการการผ่อนคลายของภาครัฐ

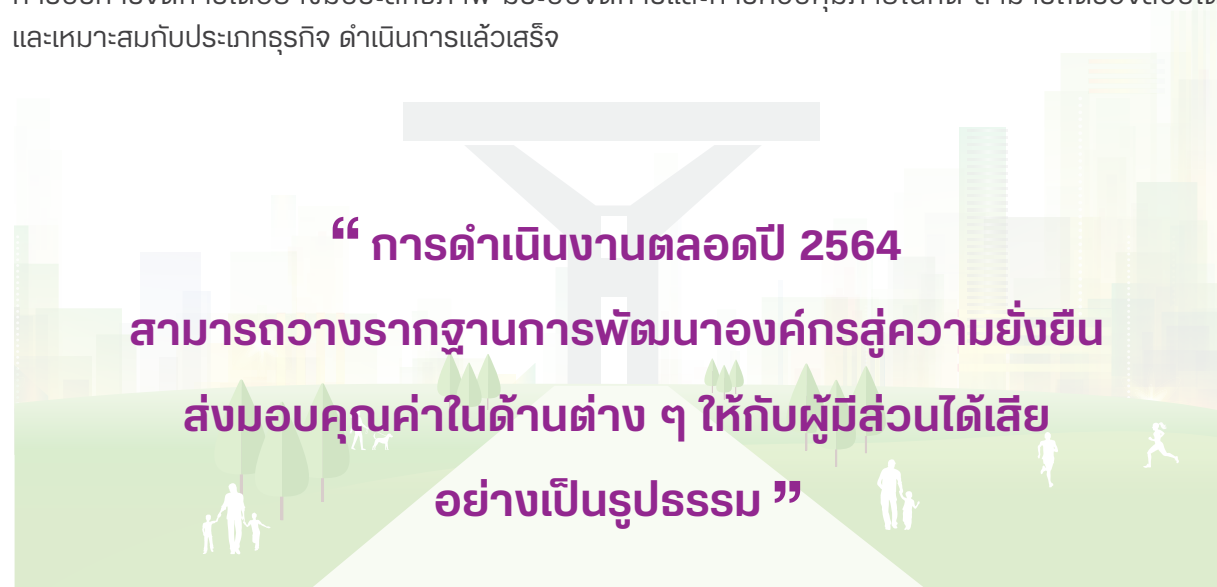
- ในปี 2563 ซึ่งมีการล็อกดาวน์ 1 ครั้งในเดือนเมษายน ปริมาณการจราจรเฉลี่ยรายวันตลอดทั้งปี (AADT) ส่วนสัมปทานเดิมเฉลี่ยเป็นจำนวน 58,140 คันต่อวัน และส่วนสัมปทานต่อเนื่องขยายด้านทิศเหนือเฉลี่ยเป็นจำนวน 37,143 คันต่อวัน
- ในปี 2564 ซึ่งมีการล็อกดาวน์ 2 ครั้ง ในเดือนพฤษภาคม และเดือนกรกฎาคม-สิงหาคม ปริมาณการจราจรเฉลี่ยรายวันตลอดทั้งปี (AADT) ส่วนสัมปทานเดิมเป็นจำนวน 33,556 คันต่อวัน และส่วนสัมปทานต่อเนื่องขยายด้านทิศเหนือเป็นจำนวน 23,549 คันต่อวัน

สถานการณ์การแพร่ระบาดฯ เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2564 อธิบดีกรมวิทยาศาสตร์การแพทย์ รายงานยอดติดเชื้อ COVID-19 สายพันธุ์โอมิครอน ภาพรวมสายพันธุ์โอมิครอนในไทยมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งเป็นสายพันธุ์ที่แพร่ได้เร็ว จึงให้ประชาชนได้เคร่งครัดการยกระดับมาตรการในการขอความร่วมมือให้ช่วยกันป้องกันและฉีดวัคซีน เพื่อไม่ให้เกิดการแพร่เชื้อ ซึ่งฝ่ายบริหารเชื่อมั่นว่าเหตุการณ์ผลกระทบจากการระบาดของสายพันธุ์ดังกล่าวนี้จะเป็นผลกระทบชั่วคราว เพราะประชาชนทุกคนได้ให้ความร่วมมือ เรียนรู้การป้องกัน รวมทั้งการกระจายการรับวัคซีนเพิ่มขึ้นในปี 2564 และวัคซีนเข็มกระตุ้นในปี 2565 ซึ่งจะเห็นได้ว่าปริมาณจราจรจะสามารถกลับฟื้นตัวได้ในระยะเวลาอันสั้นกว่าการระบาดครั้งแรก จึงคาดว่าธุรกิจใ่อุตสาหกรรมนี้การฟื้นตัว

## โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

จะเกิดขึ้นเร็วกว่าอุตสาหกรรมอื่น ๆ เพราะทุกภาคส่วนยังจำเป็นต้องมีกิจกรรมการเดินทาง หรือการคมนาคม ยังมีความจำเป็นต่อเนื่องตลอดเวลา และเมื่อพิจารณารูปแบบการการเดินทาง เปรียบเทียบ รถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารสาธารณะ และรถไฟฟ้าจะเห็นว่ารถยนต์ส่วนบุคคลสามารถบริหารจัดการเรื่อง Social Distancing ได้ดีกว่าการเดินทางโดยรถยนต์สาธารณะและรถไฟฟ้า และลักษณะการเดินทางที่เป็นระบบขนส่งมวลชนประเภทอื่น ๆ ซึ่งเป็นปัจจัยบวกต่อการเดินทางด้วยรถยนต์ รวมถึงโครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งโดยรอบทางยกระดับดอนเมืองและการขยายตัวของชุมชนยังคงมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง

อย่างไรก็ตามแม้จะอยู่ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 การดำเนินงานในด้านต่าง ๆ ของบริษัทฯ ตลอดปี 2564 เพื่อไม่ให้ธุรกิจหยุดชะงักสามารถวางรากฐานการพัฒนาองค์กรสู่ความยั่งยืน (Sustainability Development) โดยส่งมอบคุณค่าในด้านต่าง ๆ ให้กับผู้มีส่วนได้เสียอย่างเป็นรูปธรรม รวมทั้งสามารถบริหารจัดการเพื่อให้ประสิทธิภาพในการให้บริการทางยกระดับเป็นไปตามมาตรฐาน ด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทาง โดยไม่หยุดที่จะพัฒนาให้ดียิ่งขึ้นไปในทุก ๆ ปี เพื่อให้ผู้ใช้ทางเกิดความมั่นใจ และประทับใจกลับมาใช้บริการทางยกระดับอย่างสม่ำเสมอ บริษัทฯ ยังคงให้บริการจัดเก็บค่าผ่านทาง การกักกัน และอำนวยความสะดวก รวมทั้งงานด้านอื่น ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยโครงการพัฒนาด้านต่าง ๆ ที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องและแล้วเสร็จประกอบไปด้วย โครงการระบบควบคุมการจราจร (Traffic Control System) และระบบเฝ้าระวัง (Traffic Surveillance System) บนทางยกระดับอุตราภิมุข หรือโครงการ Smart Project มีการใช้งานอย่างเต็มระบบ และอยู่ระหว่างการพัฒนาตรวจสอบอัตโนมัติการณแบบอัตโนมัติ (Automatic Incident Detection System) ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นด้วย โครงการปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง Manual Toll Collection System (MTC) และการพัฒนาระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง Electronic Toll Collection System (ETC) ได้ติดตั้งแล้วเสร็จและเปิดใช้งานเป็นระบบ MTC จำนวน 41 ช่องทาง โดยระบบ ETC และ MTC ที่เหลือจะเปิดใช้งานได้เต็มระบบภายในไตรมาส 1 ปี 2565 (รวมถึงระบบ EMV/QR) โครงการปรับปรุงระบบระบายน้ำใต้ทาง เปลี่ยนท่อระบายน้ำโค้งรัชดาภิเษก โครงการเปลี่ยนทดแทนตู้โทรศัพท์ฉุกเฉิน Emergency Telephone เป็นระบบ GSM ที่ใช้ระบบพลังงานแสงอาทิตย์ จำนวน 99 ตู้ ใช้ระบบการสื่อสารไร้สาย และผลิตพลังงานจากแผงโซลาร์เซลล์ (Solar Cell) โครงการพัฒนาด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ระบบ Intranet โครงการขอรับรองระบบมาตรฐาน ISO 9001:2015 มาตรฐานระบบการบริหารคุณภาพ และ ISO 14001:2015 มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ซึ่งขั้นตอนการเตรียมระบบ ISO (System Preparation) ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และเข้าสู่กระบวนการตรวจรับรองในไตรมาส 1 ปี 2565 โครงการศึกษาพัฒนาระบบ ERP (Enterprise Resource Planning) ระยะที่ 1 เพื่อการตัดสินใจในการเลือกระบบงานที่จะสนับสนุนการบริหารจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีระบบจัดการและการควบคุมภายในที่ดี สามารถตรวจสอบได้ และเหมาะสมกับประเภทธุรกิจ ดำเนินการแล้วเสร็จ





สำหรับโครงการที่มาดำเนินการต่อเนื่องในปี 2565 ประกอบไปด้วยโครงการตรวจสอบและประเมินความมั่นคงแข็งแรงโครงสร้างทางยกระดับ (Project of Inspection and Assessment for Tollway Elevated Structure) โครงการพัฒนาระบบชำระค่าผ่านทางด้วยบัตร EMV และการพัฒนาการชำระด้วย QR Payment โครงการศึกษาและพัฒนาระบบเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติ "แบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow)" โดยตามแผนดำเนินงานในปี 2564 บริษัทฯ ได้เริ่มปรับปรุงกายภาพของด่านดินแดงเพื่อทดสอบและติดตั้งระบบการตรวจจับยานพาหนะแบบอัตโนมัติ โดยจะมีการทดสอบการเชื่อมต่อข้อมูลกับระบบ Single Platform ของกรมทางหลวงในช่วงต้นปี 2565 รวมทั้งมีการเตรียมการปรับปรุงระบบ Network System เพื่อรองรับระบบ MLFF บนทางยกระดับอุตราภิมุข 9 ด้าน ในปี 2565 และพร้อมติดตั้งระบบ MLFF ในปี 2566 ต่อไป

บริษัทฯ ได้ออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรก ("IPO") เมื่อวันที่ 26-28 เมษายน 2564 จำนวน 140 ล้านหุ้น และจดทะเบียนการเพิ่มทุนชำระแล้วกับกระทรวงพาณิชย์ในวันที่ 29 เมษายน 2564 ต่อมาในวันที่ 7 พฤษภาคม 2564 ได้มีการซื้อขายหุ้นหรือ First Trading Day ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยหุ้นของบริษัทฯ ใช้สัญลักษณ์ตัวอักษร "DMT" เป็นต้นมา โดยมีเป้าหมายลดภาระหนี้และเพิ่มสภาพคล่องให้แก่บริษัทฯ ให้มากที่สุด สามารถสร้างผลตอบแทนให้แก่ผู้ถือหุ้นอย่างยั่งยืนในระยะยาวตลอดอายุสัมปทาน

ในด้านผลประกอบการบริษัทฯ ได้รับผลกระทบโดยตรงต่อปริมาณจราจรและรายได้ของบริษัทฯ จากมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 โดยรายได้ค่าผ่านทางลดลงในอัตราร้อยละ 41 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา แม้ว่ารายได้ค่าผ่านทางจะลดลง แต่ฝ่ายบริหารสามารถบริหารจัดการต้นทุนทางการเงินให้มีประสิทธิภาพ (ประหยัดดอกเบี้ยจ่ายโดยการลดภาระหนี้ลงอย่างเป็นสาระสำคัญ) และดำเนินการบริหารจัดการในการลด-ควบคุมค่าใช้จ่าย การปรับเลื่อนแผนงานโครงการ ซึ่งมาตรการต่าง ๆ ที่บริษัทฯ ได้นำมาปรับใช้เป็นแนวทางดำเนินการเช่นเดียวกับปี 2563 ซึ่งไม่กระทบต่อการให้บริการบนทางยกระดับ ในปี 2564 บริษัทฯ สามารถลดต้นทุนค่าใช้จ่ายได้เป็นจำนวน 464 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 36 เมื่อเทียบกับปี 2563 โดยเป็นต้นทุนจากการดำเนินงานที่ไม่รวมต้นทุนการตัดจ่าย และภาษีเงินได้ปรับลดลงจากปี 2563 เป็นจำนวน 236 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 32 และบริษัทฯ มีการดำเนินการเพื่อให้เกิดเป็นความยั่งยืนต่อไป ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ ไม่มีภาระหนี้ที่มีดอกเบี้ย โดยในปี 2564 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้น และเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินเป็นจำนวนรวม 2,928 ล้านบาท ด้วยหนี้สินต่อทุนที่อยู่ในระดับที่ต่ำมากอย่างต่อเนื่องมาจนในปัจจุบันมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (เท่า) (D/E Ratio) ปรับลดลงจาก 0.40 เป็น 0.07 อัตราส่วนสภาพคล่อง ปรับเพิ่มขึ้นจาก 0.27 เท่า เป็น 1.29 เท่า เมื่อเปรียบเทียบกับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 รวมทั้งมีวงเงินหมุนเวียนเพื่อสำรองไว้ใช้ในกิจการ ซึ่งยังมีได้เบิกใช้เป็นจำนวนเงินรวม 1,000 ล้านบาท (31 ธันวาคม 2563: 350 ล้านบาท) ซึ่งทำให้บริษัทฯ มีสภาพคล่องที่แข็งแกร่งเพื่อเตรียมความพร้อมรองรับสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ (COVID-19) ได้ในระยะยาว และมีความพร้อมในการขยายกิจการในการเข้าร่วมประมูลโครงการที่ภาครัฐเปิดประมูลเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุน (Public Private Partnership) ในระหว่างปี 2565-2566 หลายโครงการ

# โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

## ผลการดำเนินงาน

หน่วย: ล้านบาท

	2563	2564	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
			จำนวน	ร้อยละ
รายได้ค่าผ่านทาง	2,046.9	1,202.4	(844.5)	(41.3)
รายได้จากการลงทุน	12.5	6.9	(5.7)	(45.2)
รายได้อื่น	3.8	3.1	(0.7)	(17.8)
ต้นทุนการให้บริการทางยกระดับ	(768.0)	(518.1)	(249.9)	(32.5)
ต้นทุนในการจัดจำหน่าย	(24.1)	(18.8)	(5.3)	(22.1)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(174.9)	(162.0)	(12.9)	(7.4)
ต้นทุนทางการเงิน	(106.9)	(24.2)	(82.7)	(77.4)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(197.9)	(85.0)	(112.8)	(57.0)
<b>กำไรสำหรับปี</b>	<b>791.4</b>	<b>404.3</b>	<b>(387.1)</b>	<b>(48.9)</b>
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี</b>	<b>781.3</b>	<b>932.4</b>	<b>(388.9)</b>	<b>(49.8)</b>
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	0.76	0.36		

สำหรับปี 2564 บริษัทฯ มีกำไรสำหรับปี 404.3 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 387.1 ล้านบาท หรือร้อยละ 49 โดยมีสาเหตุหลักจากรายได้ค่าผ่านทางลดลง 844.5 ล้านบาท หรือร้อยละ 41 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ นำแนวทางการบริหารการจัดการในปี 2563 ซึ่งมีการแพร่ระบาดของ COVID-19 มาปรับใช้กับสถานการณ์การระบาดของ COVID-19 ที่มีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้นกว่าปีที่ผ่านมาจากจำนวนของผู้ติดเชื้อและเสียชีวิตที่เพิ่มสูงขึ้น โดยยังคงสามารถบริหารจัดการปรับลดค่าใช้จ่ายต้นทุนการให้บริการทางยกระดับและค่าใช้จ่ายดำเนินงาน โดยสามารถปรับลดลงเป็นจำนวนรวม 268.2 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 28 เมื่อเทียบกับปี 2563 และจากความสำเร็จในการนำหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 140 ล้านหุ้นเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และนำเงินจากการระดมทุนดังกล่าวไปจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นและระยะยาว ครบถ้วนแล้วนั้นส่งผลให้ต้นทุนทางการเงินปรับลดลงเป็นจำนวน 82.7 ล้านบาทหรือร้อยละ 77 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2563 โดยมีรายละเอียดที่สำคัญดังนี้

### รายได้ค่าผ่านทาง

ปี 2564 มีรายได้ค่าผ่านทาง 1,202.4 ล้านบาท ลดลงจากปี 2563 จำนวน 844.5 ล้านบาท หรือร้อยละ 41 สาเหตุหลักมาจากการลดลงของปริมาณจราจรที่ได้รับผลกระทบจาก COVID-19 อันเนื่องมาจากมาตรการล็อกดาวน์

### ต้นทุนการให้บริการทางยกระดับ

ปี 2564 มีต้นทุนการให้บริการทางยกระดับจำนวน 518.1 ล้านบาท ลดลงจากปี 2563 จำนวน 249.9 ล้านบาท หรือร้อยละ 33 เนื่องจากค่าใช้จ่ายตัดจำหน่ายต้นทุนสัมปทานลดลงจากการตัดจำหน่ายตามปริมาณจราจรจริง ซึ่งสอดคล้องกับรายได้ที่ได้ปรับลดลง ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน และรายการค่าใช้จ่ายประเภทค่าซ่อมบำรุงรักษา (Maintenance Obligations) ปรับลดลง รวมทั้งมาตรการลดค่าใช้จ่ายต่าง ๆ โดยการบริหารจัดการต้นทุนการดำเนินงานทั้งด้านการปรับลดค่าใช้จ่าย และเลื่อนแผนงานบางโครงการที่ไม่ส่งผลกระทบต่อให้บริการออกไประยะเวลานาน

### 💡 ต้นทุนในการจัดจำหน่ายและค่าใช้จ่ายในการบริหาร

ปี 2564 มีต้นทุนในการจัดจำหน่ายและค่าใช้จ่ายในการบริหารจำนวนรวมเท่ากับ 180.7 ล้านบาท ลดลงจากปี 2563 จำนวน 18.3 ล้านบาท หรือร้อยละ 9 โดยนำมาตรการลดค่าใช้จ่ายต่าง ๆ มาบริหารการจัดการ ซึ่งสามารถปรับลดค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงาน ค่าใช้จ่ายทางด้านการประชาสัมพันธ์ เงินบริจาคเพื่อเป็นทุนการศึกษาให้กับมูลนิธิทางสุ่ฝัน ปันคนเก่ง และค่าที่ปรึกษาปรับลดลงได้เมื่อเทียบกับปีก่อน

### 💡 ต้นทุนทางการเงิน

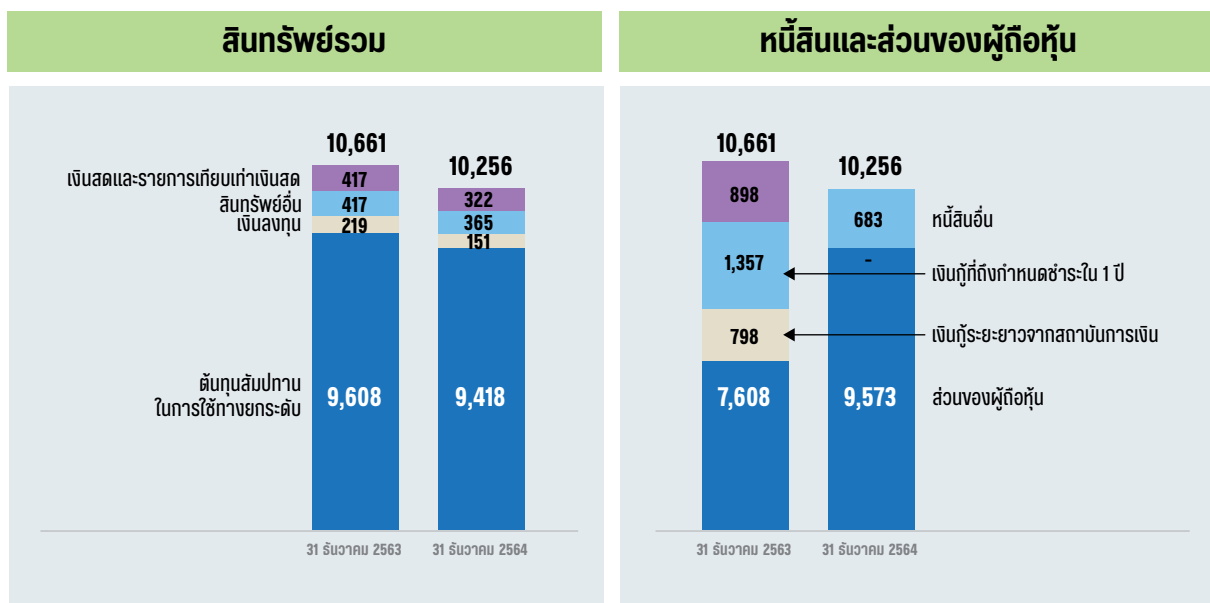
ปี 2564 มีต้นทุนทางการเงิน 24.2 ล้านบาท ลดลงจากปี 2563 จำนวน 82.7 ล้านบาท หรือร้อยละ 77 เนื่องจากได้จ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นและระยะยาวกับสถาบันการเงิน รวมจำนวน 2,928 ล้านบาท ซึ่งจ่ายจากกระแสเงินสดจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุน (IPO) และกระแสเงินจากการดำเนินงาน ดังนั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ ไม่มีภาระหนี้สินที่มีดอกเบี้ย จึงทำให้ต้นทุนทางการเงินปรับลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

### 💡 ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้

ปี 2564 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ 85 ล้านบาท ลดลงจากปี 2563 จำนวน 112.8 ล้านบาท หรือร้อยละ 57 ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับกำไรสุทธิหลังต้นทุนทางการเงินที่ปรับลดลง

### ฐานะทางการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 เปรียบเทียบกับปี 2563



## โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

### สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 มีสินทรัพย์รวม 10,256.1 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 404.7 ล้านบาท หรือร้อยละ 4 โดยมีสาเหตุหลักที่สำคัญของการลดลงมาจาก

- 1) เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง จำนวน 95.4 ล้านบาท
- 2) เงินลงทุนระยะยาวลดลง จำนวน 97.1 ล้านบาท เนื่องจากการจัดประเภทตามมาตรฐานการบัญชีในเงินลงทุนระยะยาวในตราสารหนี้หุ้นกู้เอกชนที่จะครบกำหนดไถ่ถอนไม่เกิน 1 ปี ไปเป็นเงินลงทุนชั่วคราวจำนวน 100 ล้านบาท
- 3) ต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับลดลงจำนวน 190.4 ล้านบาท เนื่องจากการตัดจ่ายต้นทุนสัมปทานตามวิธีปริมาณการจราจรที่เกิดขึ้นจริงของปี 2564
- 4) สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเพื่อเป็นการปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชี บริษัทฯ มีการรับรู้ค่าใช้จ่าย (สำรอง) ประมาณการค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษานทาง (Maintenance Obligation) ประมาณการหนี้สินผลประโยชน์พนักงาน (Employee Benefit) ผลแตกต่างของการตัดจ่ายต้นทุนสัมปทานทางบัญชีและภาษีอากร ซึ่งจะเป็นค่าใช้จ่ายที่นำมาใช้สิทธิทางภาษีอากรรอบบัญชีปัจจุบันเมื่อมีการเกิดขึ้นจริง สำหรับปี 2564 สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีลดลงเป็นจำนวน 35.8 ล้านบาท เนื่องมาจากการส่งมอบงานโครงการที่แล้วเสร็จ

### หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 มีหนี้สินรวม 682.7 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 2,370.3 ล้านบาท หรือร้อยละ 78 โดยมีสาเหตุหลักที่สำคัญของการลดลงมาจาก

- 1) เงินกู้ยืมระยะสั้น และเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน จำนวน 2,155.1 ล้านบาท จากกระแสเงินสดจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุน (IPO) และกระแสเงินจากการดำเนินงาน
- 2) ประมาณการหนี้สินหมุนเวียนสำหรับการบำรุงรักษาทางยกระดับจำนวน 114.5 ล้านบาท จากการส่งมอบงานโครงการ
- 3) ภาษีเงินได้นิติบุคคลค้างจ่ายจำนวน 103.9 ล้านบาท เนื่องจากทำไรสุทธิสำหรับปี 2564 ลดลงจากปริมาณการจราจรที่ปรับลดลงอย่างมีนัยสำคัญจากผลกระทบของมาตรการการควบคุมการแพร่ระบาดของ COVID-19

### ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 มีส่วนของผู้ถือหุ้น 9,573.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 1,965.6 ล้านบาท หรือร้อยละ 26 สาเหตุหลักมาจากการจดทะเบียนการเพิ่มทุนชำระจากหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่นำเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และส่วนเกินทุนหุ้นสามัญเพิ่มทุน โดยบริษัทฯ ได้จดทะเบียนการเพิ่มทุนที่ชำระแล้วดังกล่าวกับกระทรวงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2564 ที่ผ่านมา

### สภาพคล่อง

หน่วย: ล้านบาท

งบกระแสเงินสด	31 ธันวาคม 2563	31 ธันวาคม 2564
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	1,188.7	483.6
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุน	192.5	41.2
กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(1,356.8)	(620.2)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด (ลดลง) เพิ่มขึ้นสุทธิ	24.3	(95.4)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 1 มกราคม	392.8	417.2
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม</b>	<b>417.2</b>	<b>321.7</b>

สภาพคล่องของบริษัทฯ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 กระแสเงินสดลดลงสุทธิ 95.4 ล้านบาท โดยมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด จำนวน 417.2 ล้านบาท เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด เท่ากับ 321.7 ล้านบาท โดยรายละเอียดกระแสเงินสดแต่ละกิจกรรมมีดังนี้

กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานมีจำนวน 483.6 ล้านบาท มาจากกำไรก่อนภาษีเงินได้จำนวน 489.3 ล้านบาท ปรับด้วยรายการกระทบกำไรเป็นเงินสดรับจำนวน 330.7 ล้านบาท และมีการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานที่มีผลทำให้กระแสเงินสดลดลงจำนวน 186.3 ล้านบาท และจ่ายภาษีเงินได้จำนวน 150.1 ล้านบาท

กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 41.2 ล้านบาท มาจากเงินสดรับจากเงินลงทุนชั่วคราวครบกำหนด เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์ และดอกเบี้ยรับ จำนวนรวม 78.3 ล้านบาท โดยมีรายการจ่ายเพื่อซื้อเงินลงทุนระยะยาว ซื้ออุปกรณ์และซอฟต์แวร์ และจ่ายค่าสินทรัพย์ภายใต้สัญญาสัมปทาน จำนวนรวม 37.1 ล้านบาท

กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน 620.2 ล้านบาท ซึ่งมาจากเงินสดรับจากการออกหุ้นทุนหลังหักค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการเสนอขายหุ้นจำนวน 63.5 ล้านบาท คงเหลือจำนวน 2,176.5 ล้านบาท โดยมีรายการจ่ายชำระเงินกู้ยืมระยะสั้นและระยะยาวจากสถาบันการเงิน จ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้น จ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า และดอกเบี้ยจ่าย เป็นจำนวนรวม 2,796.7 ล้านบาท

## 4.2 ข้อมูลสำคัญทางการเงิน

### 4.2.1 ขอบแสดงฐานะการเงิน

ขอบแสดงฐานะการเงิน	2562	2563	2564
<b>สินทรัพย์</b>			
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	392,852,734	417,195,335	321,752,744
เงินลงทุนชั่วคราว	245,000,000	70,000,000	100,000,000
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	11,064,950	9,950,557	13,328,853
เงินจ่ายล่วงหน้าสำหรับบำรุงรักษาทางยกระดับ	13,545,938	38,375,723	29,070,000
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	2,649,783	2,940,953	3,570,320
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>665,113,405</b>	<b>538,462,568</b>	<b>467,721,917</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>			
เงินลงทุนระยะยาว	170,000,000	148,500,000	51,450,000
ส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์	53,312,288	52,461,272	46,565,455
สินทรัพย์สิทธิการใช้	-	19,508,642	16,259,222
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	4,773,139	4,526,138	2,888,395
ต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับ	9,924,716,229	9,608,107,529	9,417,742,542
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	272,892,836	287,483,669	251,718,755
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	3,726,785	1,707,506	1,707,506
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>	<b>10,429,421,277</b>	<b>10,122,294,756</b>	<b>9,788,331,875</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>11,094,534,682</b>	<b>10,660,757,324</b>	<b>10,256,053,792</b>



## โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

งบแสดงฐานะการเงิน	2562	2563	2564
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>			
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>			
เจ้าหนี้อื่น	8,982,688	5,939,109	11,750,221
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	1,599,605,556	558,340,000	-
ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	798,462,260	-
ส่วนของหุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,639,289,981	-	-
ส่วนของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	8,536,231	5,617,808
ประมาณการหนี้สินหมุนเวียนสำหรับการบำรุงรักษาทางยกระดับ	348,983,950	378,689,280	243,423,947
ภาษีเงินได้นิติบุคคลค้างจ่าย	172,169,519	122,735,053	18,852,373
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างจ่าย	14,778,520	11,430,111	9,328,194
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	126,348,192	74,491,855	54,927,052
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>	<b>3,910,158,406</b>	<b>1,958,623,899</b>	<b>343,899,595</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>			
เงินประกันผลงานค้างจ่าย	8,274,300	14,565,697	31,448,398
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	798,335,000	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	11,256,587	11,072,078
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับการบำรุงรักษาทางยกระดับ	88,586,378	107,964,262	113,276,863
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับการบำรุงรักษาทางยกระดับ	104,844,673	162,235,479	182,993,164
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>	<b>201,705,351</b>	<b>1,094,357,025</b>	<b>338,790,503</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>4,111,863,757</b>	<b>3,052,980,924</b>	<b>682,690,098</b>
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>			
ทุนเรือนหุ้น			
ทุนจดทะเบียน	6,142,410,560	6,142,410,560	6,142,410,500
ทุนที่ออกและชำระแล้ว	5,414,410,560	5,414,410,560	6,142,410,500
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	-	-	1,448,520,449
กำไรสะสม			
จัดสรรเป็นทุนสำรองตามกฎหมาย	523,626,688	563,198,361	583,413,416
ยังไม่ได้จัดสรร	1,044,633,677	1,630,903,927	1,411,689,433
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	-	(736,448)	(12,670,164)
<b>รวมส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>6,982,670,925</b>	<b>7,607,776,400</b>	<b>9,573,363,694</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>11,094,534,682</b>	<b>10,660,757,324</b>	<b>10,256,053,792</b>

#### 4.2.2 จบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

จบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	2562	2563	2564
รายได้ค่าผ่านทาง	2,816,150,959	2,046,896,018	1,202,386,944
ต้นทุนการให้บริการทางยกระดับ	(1,006,553,921)	(768,042,005)	(518,144,410)
<b>กำไรขั้นต้น</b>	<b>1,809,597,038</b>	<b>1,278,854,013</b>	<b>684,242,534</b>
รายได้จากการลงทุน	30,304,666	12,536,261	6,874,987
รายได้อื่น	12,908,432	3,794,625	3,119,198
ต้นทุนในการจัดจำหน่าย	(24,951,576)	(24,091,366)	(18,776,192)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(212,674,101)	(174,935,815)	(161,968,244)
<b>กำไรจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>	<b>1,615,184,459</b>	<b>1,096,157,718</b>	513,492,283
ต้นทุนทางการเงิน	(166,095,408)	(106,865,206)	(24,185,172)
<b>กำไรก่อนภาษีเงินได้</b>	<b>1,449,089,051</b>	<b>989,292,512</b>	<b>489,307,111</b>
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(290,491,079)	(197,859,059)	(85,006,003)
<b>กำไรสำหรับปี</b>	<b>1,158,597,972</b>	<b>791,433,453</b>	<b>404,301,108</b>
<b>ขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี-สุทธิ จากภาษี</b>	<b>(5,692,584)</b>	<b>(10,143,058)</b>	<b>(11,933,716)</b>
<b>กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี</b>	<b>1,152,905,388</b>	<b>781,290,395</b>	<b>392,367,392</b>
<b>กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน</b>	<b>1.11</b>	<b>0.76</b>	<b>0.36</b>

### 4.2.3 ขบกระแสเงินสด

ขบกระแสเงินสด	2562	2563	2564
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>			
กำไรสำหรับปี	1,158,597,972	791,433,453	404,301,108
ปรับรายการที่กระทบกำไรเป็นเงินสดรับ			
ภาษีเงินได้	290,491,079	197,859,059	85,006,003
ต้นทุนทางการเงิน	166,095,408	106,865,206	24,185,172
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	16,782,341	25,781,035	25,888,793
ค่าตัดจำหน่ายต้นทุนสัมปทานในการใช้ ทางยกระดับตัดบัญชี	474,067,680	315,790,450	200,421,957
ค่าบำรุงรักษาทางยกระดับ	197,420,774	194,092,177	88,024,002
รายได้จากการลงทุน	(30,304,666)	(12,536,261)	(6,874,987)
ขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์ ภายใต้สัญญาสัมปทาน	-	2,244,000	-
(กำไร)ขาดทุนจากการจำหน่ายอุปกรณ์	(3,347,703)	(1,527,167)	(908,937)
	<b>2,269,802,885</b>	<b>1,620,001,952</b>	<b>820,043,111</b>
<b>การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน</b>			
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	165,895	1,114,393	(3,378,296)
เงินจ่ายล่วงหน้าสำหรับบำรุงรักษา ทางยกระดับ	5,042,847	(24,829,785)	9,305,723
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	531,922	(609,172)	(1,101,079)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(13,299)	2,019,279	-
เจ้าหนี้อื่น	(2,978,746)	(3,043,578)	5,811,112
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างจ่าย	(899,955)	(3,348,409)	(2,101,917)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(14,274,682)	(50,203,282)	(14,512,558)
เงินประกันผลงานค้างจ่าย	2,965,275	6,291,397	16,882,701
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับ ผลประโยชน์พนักงาน	26,079,004	7,619,620	5,312,601
จ่ายประมาณการหนี้สินสำหรับการ บำรุงรักษาทางยกระดับ	(87,049,891)	(106,996,041)	(202,531,649)
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากการ ดำเนินงาน	2,199,371,255	1,448,016,374	633,729,749
ภาษีเงินได้จ่ายออก	(407,716,115)	(259,348,593)	(150,140,340)
<b>กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรม ดำเนินงาน</b>	<b>1,791,655,140</b>	<b>1,188,667,781</b>	<b>483,589,409</b>

งบกระแสเงินสด	2562	2563	2564
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>			
เงินสดรับจากเงินลงทุนชั่วคราว ครบกำหนด	443,000,000	545,000,000	70,000,000
เงินสดจ่ายเพื่อซื้อเงินลงทุนชั่วคราว	(600,000,000)	(300,000,000)	-
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนระยะยาว	354,697,444	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อซื้อเงินลงทุนระยะยาว	-	(49,420,560)	(17,867,145)
เงินสดจ่ายเพื่อซื้ออุปกรณ์และซอฟต์แวร์	(14,870,227)	(16,078,872)	(9,158,230)
เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์	3,536,003	1,541,214	935,150
เงินสดจ่ายค่าสินทรัพย์ภายใต้สัญญา สัมปทาน	(818,250)	(1,425,750)	(10,056,971)
ดอกเบี้ยรับ	22,030,417	12,854,263	7,346,699
<b>กระแสเงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน</b>	<b>207,575,387</b>	<b>192,470,295</b>	<b>41,199,503</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>			
เงินสดรับจากการออกหุ้นทุน	-	-	2,176,520,449
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจาก สถาบันการเงิน	1,599,500,000	2,370,000,000	770,000,000
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจาก สถาบันการเงิน	1,822,157,400	(3,411,660,000)	(1,328,340,000)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจาก สถาบันการเงิน	-	1,596,750,000	-
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว จากสถาบันการเงิน	-	-	(1,600,000,000)
เงินสดจ่ายชำระคืนหุ้นกู้	(1,100,000,000)	(1,640,000,000)	-
เงินสดจ่ายชำระหนี้ตามสัญญาเช่า	-	(8,334,017)	(9,076,727)
เงินปันผลจ่ายให้ผู้ถือหุ้นของบริษัท	(412,382,100)	(156,184,920)	(607,198,999)
ดอกเบี้ยจ่าย	(169,404,477)	(107,366,538)	(22,136,226)
<b>กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรม จัดหาเงิน</b>	<b>(1,904,443,977)</b>	<b>(1,356,795,475)</b>	<b>(620,231,503)</b>
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ</b>	<b>94,786,550</b>	<b>24,342,601</b>	<b>(95,442,591)</b>
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 1 มกราคม</b>	<b>298,066,184</b>	<b>392,852,734</b>	<b>417,195,335</b>
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม</b>	<b>392,852,734</b>	<b>417,195,335</b>	<b>321,752,744</b>

### 4.2.4 อัตราส่วนทางการเงิน

		2562	2563	2564
<b>อัตราส่วนสภาพคล่อง</b>				
1. อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.17	0.27	1.36
2. อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	0.46	0.61	1.41
<b>อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร</b>				
3. EBITDA MARGIN	ร้อยละ	73.25	69.44	60.70
4. อัตรากำไรสุทธิ	ร้อยละ	41.14	38.67	33.62
5. อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	16.59	10.40	4.22
<b>อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน</b>				
6. อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	10.44	7.42	3.94
7. อัตราหมุนเวียนของสินทรัพย์	เท่า	0.26	0.19	0.12
<b>อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน</b>				
8. อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	0.59	0.40	0.07
9. อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย	เท่า	9.72	10.26	21.23
10. อัตราการจ่ายเงินปันผล	ร้อยละ	36.04	19.74	158.33
<b>ข้อมูลต่อหุ้น</b>				
11. มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น	บาท	6.71	7.31	8.10
12. กำไรสุทธิต่อหุ้น	บาท	1.11	0.76	0.36
13. เงินปันผลจ่ายในปีต่อหุ้น	บาท	0.40	0.15	0.57



## 5 ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

### 5.1 ข้อมูลทั่วไป

#### ข้อมูลของบุคคลอ้างอิง

##### 1) ผู้สอบบัญชี

ชื่อบริษัท	บริษัท เคพีเอ็มจี ภูมิภาคเอเชีย จำกัด
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	ชั้น 50 เอ็มไพร์ทาวเวอร์ 1 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120
โทรศัพท์	(662) 677 2000
โทรสาร	(662) 677 2222

##### 2) นายทะเบียนหลักทรัพย์

ชื่อบริษัท	บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	เลขที่ 93 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์	(662) 009 9000
โทรสาร	(662) 009 9991

##### 3) ที่ปรึกษาทางการเงิน

ชื่อบริษัท	บริษัท อวานการ์ด แคปปิตอล จำกัด
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	ชั้น 19 ห้อง 1905 อาคารเดอะมิลเลนเนียม 62 ถนนหลังสวน แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330
โทรศัพท์	(662) 651 8787
โทรสาร	(662) 651 8788

##### 4) ที่ปรึกษากฎหมายของบริษัทฯ

ชื่อบริษัท	บริษัท อาร์ แอนด์ ที เอเชีย (ประเทศไทย) จำกัด
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	ชั้น 12 ห้อง 12A-12F อาคารเพรสซิเดนซ์ ทาวเวอร์ 973 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330
โทรศัพท์	(662) 656 1991
โทรสาร	(662) 656 0833

##### 5) ที่ปรึกษาด้านขนส่งและการคาดการณ์ปริมาณจราจรระดับ

ชื่อบริษัท	บริษัท ซีเอสอาร์ เอ็มวีเอ (ไทยแลนด์) จำกัด
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	ชั้น 37 อาคารพญาไทพลาซ่า 128/401 ถนนพญาไท แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์	(662) 216 6652
โทรสาร	(662) 216 6551

### 6) ผู้จัดจำหน่ายหลักทรัพย์

#### (6.1) ผู้จัดการการจัดจำหน่ายและรับประกันการจำหน่าย

ชื่อบริษัท	บริษัทหลักทรัพย์ ฟินันซ่า จำกัด
ที่อยู่	48/45 อาคารกิสโก้ทาวเวอร์ ชั้น 20 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500
โทรศัพท์	(662) 697 3800
เว็บไซต์	<a href="http://www.finansa.com">www.finansa.com</a>

#### (6.2) จัดจำหน่ายและรับประกันการจำหน่าย

- |            |  |
|------------|--|
| ชื่อบริษัท | บริษัทหลักทรัพย์ กรุงศรี จำกัด (มหาชน)   |
| ที่อยู่    | 898 อาคารเพลินจิตทาวเวอร์ ชั้น 3 ถนนเพลินจิต<br>แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330 |
| โทรศัพท์   | (662) 659 7000   |
| เว็บไซต์   | <a href="http://www.krungsrisecurities.com">www.krungsrisecurities.com</a>                 |
- |            |   |
|------------|---|
| ชื่อบริษัท | บริษัทหลักทรัพย์ เคจีโอ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)   |
| ที่อยู่    | 173 อาคารเอเชียเซ็นเตอร์ ชั้น 8-11 ถนนสาทรใต้<br>แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120 |
| โทรศัพท์   | (662) 658 8888  |
| เว็บไซต์   | <a href="http://www.kgieworld.co.th">www.kgieworld.co.th</a>                                |
- |            |  |
|------------|--|
| ชื่อบริษัท | บริษัทหลักทรัพย์ ฟินันเซีย ไซรัส จำกัด (มหาชน)   |
| ที่อยู่    | ชั้น 18 และ 25 อาคาร ดี ออฟฟิศ แอท เซ็นทรัลเวิลด์<br>999/9 ถนนพระราม 1 แขวงปทุมวัน เขตปทุมวัน<br>กรุงเทพมหานคร 10330 |
| โทรศัพท์   | (662) 658 9000   |
| เว็บไซต์   | <a href="http://www.fnsyrus.com">www.fnsyrus.com</a>   |
- |            |   |
|------------|---|
| ชื่อบริษัท | บริษัทหลักทรัพย์ แลนด์ แอนด์ เฮ้าส์ จำกัด (มหาชน)   |
| ที่อยู่    | 11 อาคารคิวเฮ้าส์ สาทร ชั้น M, 10<br>ถนนสาทรใต้ แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร<br>กรุงเทพมหานคร 10120 |
| โทรศัพท์   | (662) 325 5100  |
| เว็บไซต์   | <a href="http://www.lhsec.co.th">www.lhsec.co.th</a>  |
- |            |   |
|------------|---|
| ชื่อบริษัท | บริษัทหลักทรัพย์ เอเชีย พลัส จำกัด  |
| ที่อยู่    | 175 อาคารสารคดีทาวเวอร์ ชั้น 11<br>ถนนสาทรใต้ แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร<br>กรุงเทพมหานคร 10120 |
| โทรศัพท์   | (662) 680 4037  |
| เว็บไซต์   | <a href="http://www.asiaplus.co.th">www.asiaplus.co.th</a>                                  |

## 5.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

- ไม่มี -

## 5.3 ข้อพิพาททางกฎหมาย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 มีข้อพิพาทที่บริษัทฯ และหน่วยงานภาครัฐถูกผู้ใช้งานฟ้องคดีต่อศาลปกครองอยู่ 1 คดีคือ คดีปกครองคดีที่ 3 โดยมีสาระสำคัญของข้อพิพาทดังนี้

ข้อพิพาทที่ผู้ใช้งาน นายสมคิด หอมเนตร มุานิติเพื่อผู้บริโภคกับพวก เป็นผู้ฟ้องคดีกับบริษัทฯ และหน่วยงานภาครัฐเกี่ยวกับการเก็บค่าผ่านทางตามอัตราที่กำหนดไว้ล่วงหน้าในปี 2552

<b>มูลฟ้อง (ข้อกล่าวอ้างของผู้ฟ้องคดีในศาลปกครองกลาง)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- การที่บริษัทฯ ปรับใช้อัตราค่าผ่านทางหลวงสัมปทานเพิ่มขึ้นตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2552 เป็นต้นไป เป็นการสร้างภาระให้เกิดกับผู้ฟ้องคดีและประชาชนเกินสมควร บริษัทฯ ไม่สามารถอ้างเหตุผลการไม่ได้รับการปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางเป็นเวลานาน ทำให้บริษัทฯ ขาดคุณสมบัติเป็นจำนวนมาก และมีการลดอัตราค่าผ่านทางเป็นเวลานาน 5 ปี ตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม (ที่ถูกต้องคือวันที่ 21 ธันวาคม 2547) ถึงวันที่ 21 ธันวาคม 2552 ได้ เพราะเป็นเรื่องที่บริษัทฯ ย่อมต้องทราบถึงการผันแปรทางเศรษฐกิจ สังคมการเมืองทั้งภายในและต่างประเทศเป็นอย่างดี</li><li>- การปรับใช้อัตราค่าผ่านทางมีผลตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2552 กระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง บริษัทฯ และคณะรัฐมนตรี ไม่ได้ปฏิบัติตามข้อ 20 ของสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิมโดยเคร่งครัด ทั้งยังได้ร่วมกันอนุมัติขยายระยะเวลาสัมปทานเป็นเวลา 27 ปี พร้อมปรับตารางอัตราค่าผ่านทาง ทำให้ผู้ฟ้องคดีและประชาชนแบกรับภาระเกินสมควร มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2549 และวันที่ 10 เมษายน 2550 ที่อนุมัติ MOA 3/2550 จึงเป็นการสร้างภาระให้เกิดกับประชาชนเกินสมควร</li><li>- กระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง บริษัทฯ และคณะรัฐมนตรี ได้เอื้อประโยชน์ให้แก่บริษัทฯ ด้วยการอนุมัติงบประมาณสร้างทางยกระดับช่วงอนุสรณ์สถาน-รังสิต รวมทั้งสะพานจุดกลับรถต่าง ๆ โดยบริษัทฯ เป็นผู้ได้รับผลประโยชน์ในการเก็บอัตราค่าผ่านทางเพิ่มขึ้น</li><li>- มติคณะรัฐมนตรีที่อนุมัติให้ขึ้นอัตราค่าผ่านทางหลวงสัมปทาน และอนุมัติการแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวงทุกครั้ง ขัดต่อรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2550 มาตรา 3 มาตรา 6 มาตรา 57 มาตรา 58 มาตรา 59 มาตรา 67 (2) มาตรา 71 มาตรา 78 มาตรา 87 มาตรา 178 และนโยบายรัฐบาลข้อ 8 เพราะขาดการมีส่วนร่วมของประชาชน และไม่ได้รับฟังความคิดเห็นของประชาชนก่อนจะมีมติคณะรัฐมนตรีประกาศใช้</li><li>- การแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวงฯ ทุกครั้ง ไม่มีการแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อปฏิบัติตามข้อ 13 และมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ</li><li>- บริษัทฯ ปฏิบัติไม่ถูกต้องตามข้อ 6 ของ MOA 3/2550 ซึ่งบริษัทฯ ได้ตกลงจะถอนฟ้องคดีเรียกค่าเสียหายต่อรัฐบาลไทย แต่บริษัทฯ ไม่ได้ดำเนินการ</li></ul>		
<b>ผู้ฟ้องคดี</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>(1) นายสมคิด หอมเนตร</li><li>(2) มุานิติเพื่อผู้บริโภค</li><li>(3) นายพิชญเดช สุคำภา</li><li>(4) นายจิรายุ แสงเล็ก</li><li>(5) นางประจวบ ทิทอง</li><li>(6) นายปฏิวัติ เฉลิมชาติ</li><li>(7) นายวิจารณ์ จันธุวาร</li><li>(8) นายเกียรติศักดิ์ วัตรดี</li><li>(9) นายสวัสดิ์ คำฟู</li><li>(10) นายสุภาพร ถิ่นวัฒนากุล</li><li>(11) นางสาวชนากานต์ วงศ์วารินทร์</li><li>(12) นางสาวกชณัฐ แสงแดง</li><li>(13) นางสาวบุญยืน ศิริธรรม</li><li>(14) นางสาวสวณีย์ คำเฉลียว</li><li>(15) นายภากร จุ่งรุ่งเรือง</li><li>(16) นายธนะ สงวนนภพ</li><li>(17) นายอริป วิชชุชัยอนันต์</li><li>(18) นายทิสกร กรจิรพนธ์</li><li>(19) นายวิศรุต ดีล้อม</li><li>(20) นางสาวกรรณิการ์ กิจติเวชกุล</li><li>(21) นายภาส พัฒนกำจร</li></ul>		
<b>ผู้ถูกฟ้องคดี</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>(1) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม</li><li>(2) อธิบดีกรมทางหลวง</li><li>(3) บริษัทฯ</li><li>(4) คณะรัฐมนตรี</li><li>(5) กรมทางหลวง</li><li>(6) กระทรวงคมนาคม</li></ul>		
<b>สถานะคดี</b>	อยู่ระหว่างพิจารณาคดีของศาลปกครองสูงสุด		
<b>คำพิพากษา</b>	ศาลปกครองกลางพิพากษาเพิกถอนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2549 และวันที่ 10 เมษายน 2550 ที่ให้ความเห็นชอบการกำหนด MOA 3/2550 และให้ยกฟ้องบริษัทฯ และหน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ		

### ระดับศาลปกครองกลาง (ศาลปกครองชั้นต้น)

เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2552 ผู้ฟ้องคดีรายหนึ่งได้ยื่นฟ้องบริษัทฯ และผู้ถูกฟ้องคดีภาคีรายอื่น รวมเป็น 4 รายต่อศาลปกครองสูงสุดเพื่อขอให้ศาลมีคำพิพากษาให้เพิกถอนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2549 และวันที่ 10 เมษายน 2550 ที่ให้ความเห็นชอบการจัดทำ MOA 3/2550 และวันที่ 24 มกราคม 2552 ศาลปกครองสูงสุดได้ส่งคำฟ้องให้ศาลปกครองกลางพิจารณา จากนั้นเมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2553 ผู้ฟ้องคดีรวม 20 ราย ได้ยื่นฟ้องผู้ถูกฟ้องคดีภาคีรายอื่นรวม 4 รายเพื่อขอให้ศาลมีคำพิพากษาให้เพิกถอนมติคณะรัฐมนตรีครั้งดังกล่าวเช่นเดียวกัน ศาลปกครองกลางจึงได้รวมคดีทั้ง 2 เพื่อพิจารณาในวันที่ 26 พฤศจิกายน 2557 ซึ่งรวมเป็นผู้ฟ้องคดี 21 ราย ยื่นฟ้องรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม อธิบดีกรมทางหลวง บริษัทฯ คณะรัฐมนตรี กรมทางหลวง และกระทรวงคมนาคม ว่า

- การปรับอัตราค่าผ่านทางเมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2552 เป็นต้นไป เป็นการสร้างภาระกับผู้ฟ้องคดีและประชาชนเกินสมควร ซึ่งบริษัทฯ ไม่สามารถอ้างเหตุผลของการไม่ได้ปรับค่าผ่านทางและการลดอัตราค่าผ่านทางในอดีตอันทำให้บริษัทฯ มีขาดทุนสะสมจำนวนมากได้
- การปรับค่าผ่านทางครั้งนี้ กระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง บริษัทฯ และคณะรัฐมนตรีไม่ได้ปฏิบัติให้ถูกต้องตามข้อ 20 ของสัญญาสัมปทาน และร่วมกันขยายระยะเวลาสัมปทานเป็น 27 ปี พร้อมปรับตารางอัตราค่าผ่านทางทำให้ผู้ฟ้องคดีและประชาชนแบกรับภาระเกินสมควร มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวเนื่องกับการทำ MOA 3/2550 จึงเป็นการสร้างภาระให้เกิดกับประชาชนเกินสมควร
- นอกจากนี้ยังเป็นการเอื้อประโยชน์ให้กับบริษัทฯ จากการที่อนุมัติงบประมาณในการสร้างทางยกระดับช่วงอนุสรณ์สถานฯ - รังสิต และสะพานกลับรถโดยบริษัทฯ เป็นผู้ได้ประโยชน์ในการเก็บค่าผ่านทางเพิ่มขึ้น
- มติคณะรัฐมนตรีที่อนุมัติให้ขึ้นอัตราค่าผ่านทางและการทำ MOA 3/2550 เป็นการขัดต่อรัฐธรรมนูญฯ และนโยบายรัฐบาลในการจัดการมีส่วนร่วมของประชาชน และไม่ได้รับฟังความคิดเห็นก่อน
- การทำ MOA 3/2550 ไม่มีการตั้งคณะกรรมการตามมาตรา 13 และ 22 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ
- บริษัทฯ ปฏิบัติไม่ถูกต้องตามข้อ 6 ของ MOA 3/2550 ที่ตกลงจะถอนฟ้องรัฐบาลไทย แต่ไม่ได้ดำเนินการ

เมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2558 ศาลปกครองกลางได้วินิจฉัยว่า ผู้ฟ้องคดีมีสิทธิฟ้องคดีนี้ต่อศาลปกครองได้เนื่องด้วยทางหลวงสัมปทานเป็นทางสาธารณะสมบัติของแผ่นดินจึงไม่ใช่ทางเลือก และผู้ฟ้องคดีเป็นผู้บริโภคตามรัฐธรรมนูญฯ จึงมีสิทธิฟ้องหากมีการกระทำไม่ชอบด้วยกฎหมาย และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวเนื่องกับการทำ MOA 3/2550 เป็นมติที่ออกโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย เนื่องจาก

- การจัดเก็บค่าผ่านทาง การขยายอายุสัมปทาน รวมทั้งการเรียกเก็บค่าผ่านทางย่อมกระทบสิทธิการใช้ทางหลวงของผู้ฟ้องคดี มติคณะรัฐมนตรีอันมีผลเป็นการเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานจึงกระทบสิทธิของผู้ฟ้องคดี
- คณะรัฐมนตรีเป็นผู้มีอำนาจในการอนุญาตและอนุมัติให้ความเห็นชอบสัมปทานทางหลวง และแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวงที่พิพาท
- การทำ MOA 3/2550 ซึ่งกรมทางหลวงดำเนินการโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีเป็นการเอื้อประโยชน์ให้แก่บริษัทฯ และสร้างภาระเกินสมควรให้แก่ผู้ฟ้องคดี

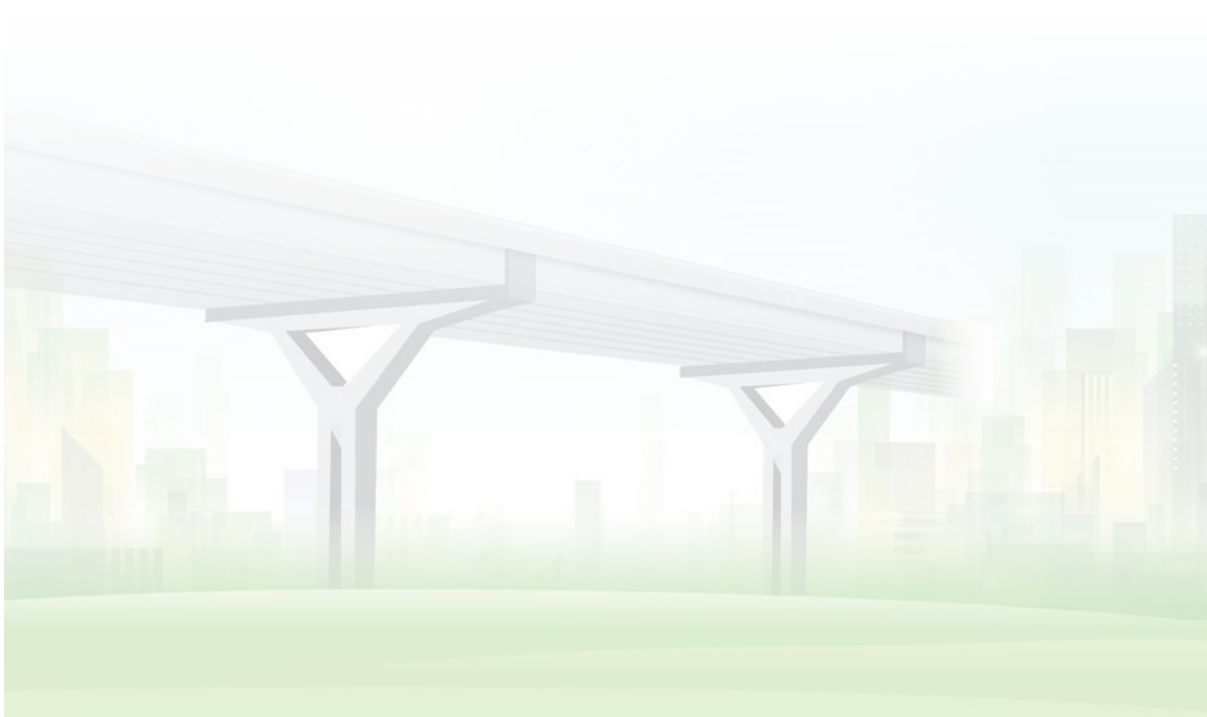
และพิพากษาให้เพิกถอนมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 11 เมษายน 2549 และ 10 เมษายน 2550 และยกฟ้องบริษัทฯ และผู้ถูกฟ้องคดีภาคีรายอื่น โดยบริษัทฯ ร่วมกับผู้ถูกฟ้องคดีภาคีรายอื่นได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุด

ต่อมาบริษัทฯ ได้ยื่นคำแถลงเพิ่มเติมเสนอคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดของ 2 คดีที่สิ้นสุด และถึงที่สุดแล้วคือ คดีปกครองคดีที่ 1 (นายสุรกิจ ลัมสิริกุล กับพวก) และคดีปกครองคดีที่ 2 (นายอาทิตย์ จรุงกิต กับพวก) ต่อศาลปกครองกลาง เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2559 และ 3 กุมภาพันธ์ 2560 ตามลำดับ ซึ่งบริษัทฯ เห็นว่า 2 คดีดังกล่าวเป็นคดีที่มีเหตุผลสำคัญซึ่งศาลใช้ในการวินิจฉัยประเด็นพิพาทแห่งคดี โดยมี ข้อเท็จจริงและข้อกฎหมาย พร้อมแนวบรรทัดฐานคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดที่ตัดสินคดีปกครองคดีที่ 1 และคดีปกครองคดีที่ 2 นั้นเกิดจากมูลกรณีเดียวกัน การกระทำเดียวกัน ครั้งเดียวกัน และเป็นผลของการกระทำอันเดียวกัน กล่าวคือ การทำ MOA 3/2550 เป็นข้อสัญญาและบัญชีอัตราค่าผ่านทางเดียวกัน เพียงแต่เป็น อัตราค่าผ่านทางต่างช่วงเวลากันเท่านั้น มิได้มีการกระทำใดเกิดขึ้นใหม่อีกเลย

และเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2562 ผู้ฟ้องคดีรวม 21 รายได้ยื่นคำขอให้ศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่ง ให้บริษัทฯ หยุดการเก็บเงินค่าผ่านทางส่วนที่เพิ่มขึ้นตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2562 ถึงวันที่ 21 ธันวาคม 2567 ตาม MOA 3/2550 ไว้ชั่วคราวจนกว่าคดีจะถึงที่สุด ศาลปกครองสูงสุดได้พิจารณาคำขอแล้วมีคำสั่งเมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2562 ว่า ทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์เป็นเพียงทางเลือกหนึ่งของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน จึงยังไม่มีเหตุผลเพียงพอให้ศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งให้บริษัทฯ หยุดการเก็บเงินค่าผ่านทางส่วนที่เพิ่มขึ้น และศาลปกครองสูงสุดได้มีคำสั่งไม่รับคำขอของผู้ฟ้องคดีทั้ง 21 ราย ไว้พิจารณา

#### **สถานะคดี ณ ปัจจุบัน: ยังอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุดในชั้นอุทธรณ์**

ทั้งนี้บริษัทฯ ได้ประเมินผลกระทบในด้านลบของคดีปกครองคดีที่ 3 ต่อผลการดำเนินงานหรือ การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ คือ ในกรณีเลวร้ายที่สุด (Worst Case Scenario) (รายละเอียดผลกระทบนี้ ปรากฏตามข้อ 2.2.1 (1) ในความเสี่ยงจากคดีปกครองที่บริษัทฯ เป็นผู้ถูกฟ้อง)

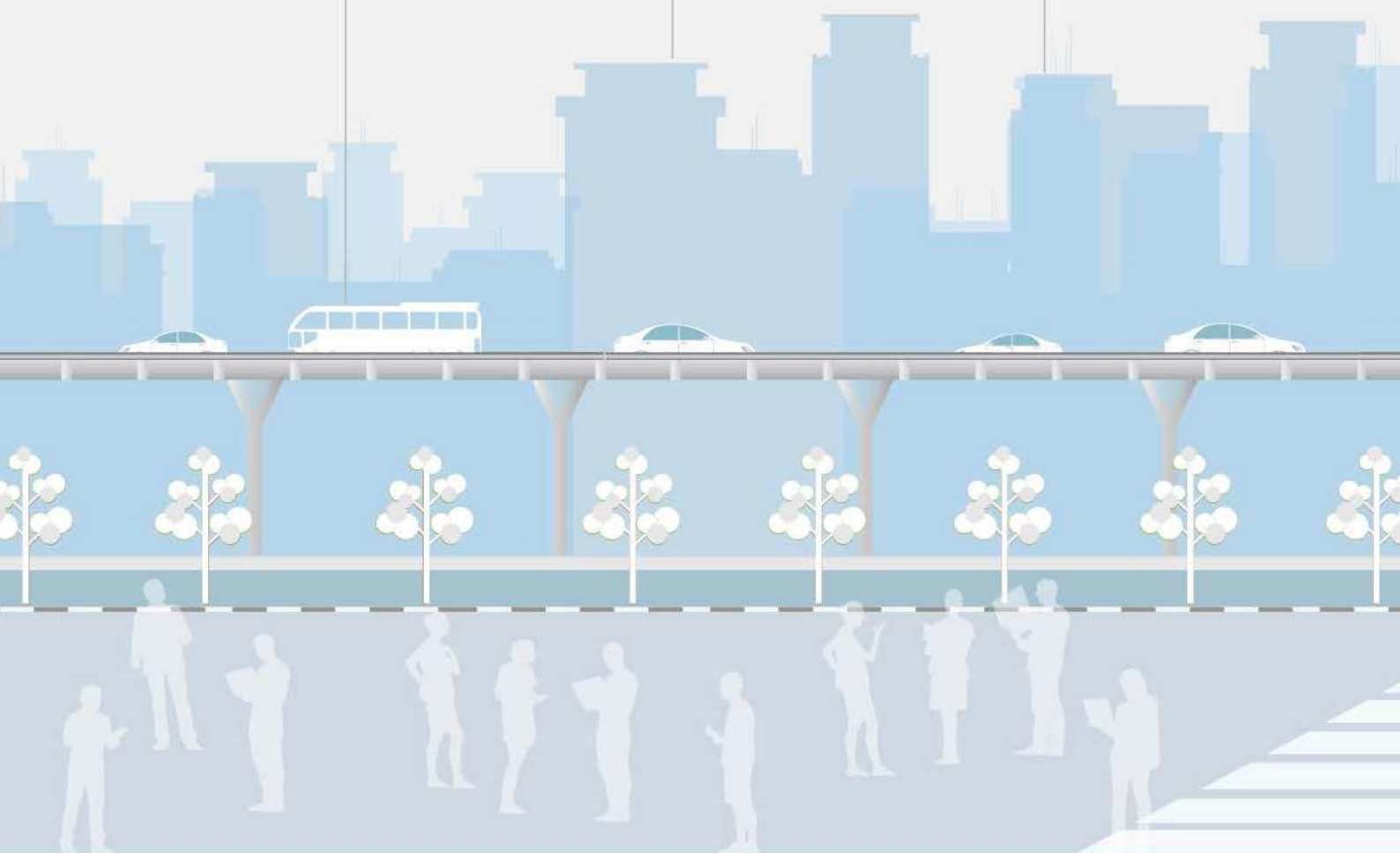




ดำเนินธุรกิจอย่างมีจรรยาบรรณ

ดูแลสิ่งแวดล้อม สังคม เศรษฐกิจ

สร้างความน่าเชื่อถือ และความไว้วางใจ



**Good Corporate  
Governance**



**Shareholder's  
Right**



**Organizational  
Culture**

# 2 การทำกับ ดูแลกิจการ

เคารพสิทธิ และตอบสนองผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม

ป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์



**Core Values**



**Learning  
Organization**

***TOLLWAY... Your way***

### 6 นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

ตระหนักถึงความสำคัญในการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) และเชื่อมั่นว่ากระบวนการกำกับดูแลกิจการที่ดีเป็นปัจจัยสำคัญยิ่งที่จะช่วยเสริมสร้างประสิทธิภาพ และประสิทธิผลในการดำเนินกิจการให้บรรลุเป้าหมาย และพันธกิจ และเป็นพื้นฐานให้องค์กรเติบโตอย่างยั่งยืน ภายใต้การดำเนินการอย่างมีจรรยาบรรณ ดูแลสิ่งแวดล้อม สังคม และเป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนสร้างความน่าเชื่อถือ และความไว้วางใจให้กับผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่าง ๆ ด้วย



โดยได้จัดทำมีนโยบายการกำกับดูแลกิจการเป็นลายลักษณ์อักษร ซึ่งคณะกรรมการบริษัทกำหนดให้มีการทบทวนนโยบายและคู่มือการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง และกำหนดให้เป็นพันธกิจของคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนที่ต้องรับทราบและถือปฏิบัติร่วมกัน ทั้งนี้นโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ได้แสดงไว้ในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี 2564 (แบบ 56-1 One Report) และเว็บไซต์ของบริษัทฯ <https://www.tollway.co.th/th/corporate-governance/corporate-policy>

**“ กระบวนการกำกับดูแลกิจการที่ดี  
เป็นพื้นฐานให้องค์กรเติบโตอย่างยั่งยืน  
ภายใต้การดำเนินการอย่างมีจรรยาบรรณ  
ดูแลสิ่งแวดล้อม และสังคม ”**

## 6.1 ภาพรวมของนโยบายและแนวปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการ

หลังจากที่บริษัทฯ เฝ้าจดทะเบียนเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยแล้วได้ถือปฏิบัติ ตามกฎและข้อบังคับต่าง ๆ ตามที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนด โดยคณะกรรมการบริษัทมีบทบาทหน้าที่กำกับดูแลกิจการให้เป็นไปตาม กฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ นโยบาย และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น และมอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่ควบคุม ดูแล และติดตามให้ฝ่ายจัดการปฏิบัติตามนโยบายและคู่มือการกำกับดูแลกิจการอย่าง เคร่งครัด ในปี 2564 มีการทบทวนปรับปรุงนโยบายและคู่มือกำกับดูแลกิจการ เพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมาย แนว ปฏิบัติที่ดี และนโยบายการดำเนินธุรกิจที่มุ่งขับเคลื่อนงานด้าน ESG (Environment, Social, Governance) เพื่อ ตอบสนองต่อความต้องการและความคาดหวังของกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม รวมทั้งเพื่อเสริมสร้างความมั่นคง และยั่งยืนให้แก่องค์กร

### 6.1.1 นโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวกับคณะกรรมการ

#### การสรรหากรรมการ

##### หลักเกณฑ์

คณะกรรมการสรรหา และพิจารณาคำตอบแทนจะพิจารณาสรรหาบุคคลเพื่อแต่งตั้งเป็นกรรมการแทน กรรมการที่พ้นตำแหน่งทั้งกรณีที่มาออกก่อนครบวาระ และที่ครบกำหนดออกตามวาระ ตามหลักเกณฑ์ดังนี้

1. มีคุณสมบัติสอดคล้องตามข้อบังคับบริษัทฯ พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พระราชบัญญัติ หลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
2. มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่จะเป็นประโยชน์ในการบริหารกิจการ และเพิ่มมูลค่า ให้แก่บริษัทฯ
3. โดยคณะกรรมการสรรหา และพิจารณาคำตอบแทนจะพิจารณาสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม ที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น หรือนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทแล้วแต่กรณี เพื่อพิจารณาแต่งตั้ง

##### วิธีการสรรหา

คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดวิธีการสรรหากรรมการ โดยคณะกรรมการสรรหา และพิจารณาคำ ตอบแทนจะดำเนินการขั้นตอนต่อไปนี้

1. ทำการสรรหาผู้ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อดำรงตำแหน่งแทนตำแหน่งกรรมการที่ว่างลง
2. นำเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาแต่งตั้ง (กรณีตำแหน่งว่างลงระหว่างกาล)
3. นำเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาเห็นชอบ เพื่อขออนุมัติแต่งตั้งจากที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี (กรณีครบวาระการดำรงตำแหน่ง)

ทั้งนี้ตามข้อบังคับบริษัทฯ กำหนดว่า ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจาก ตำแหน่งจำนวน 1 ใน 3 ถ้าจำนวนกรรมการที่จะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียง ที่สุด กับส่วน 1 ใน 3 ดังนั้นกรรมการบริษัทจึงมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี โดยกรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่ง อาจได้รับเลือกตั้งใหม่ได้ ซึ่งบริษัทฯ ไม่ได้กำหนดจำนวนวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการไว้ในข้อบังคับ บริษัทฯ

#### การสรรหากรรมการอิสระ

คณะกรรมการสรรหา และพิจารณาคำตอบแทนจะสรรหา และคัดเลือกกรรมการอิสระ เพื่อให้ตรงกับ สถานการณ์ และความต้องการของบริษัทฯ และให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับบริษัท ระเบียบ กฎเกณฑ์ต่าง ๆ รวมทั้งข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทพิจารณา และมีคุณสมบัติกรรมการอิสระ โดยนิยามของกรรมการบริษัท เป็นไปตามข้อกำหนดเกี่ยวกับคุณสมบัติของ กรรมการอิสระตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน ที่ ทจ. 39/2559 เรื่อง การขออนุญาต และการอนุญาต ให้เสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ (รวมถึงฉบับแก้ไข)



### ความเป็นอิสระจากฝ่ายจัดการของคณะกรรมการ

บริษัทฯ ได้แบ่งแยกบทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ และฝ่ายบริหารออกจากกันอย่างชัดเจน ทั้งนี้เพื่อเป็นการถ่วงดุลอำนาจ และสร้างความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน โดยกรรมการบริษัททำหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย และกำกับดูแลการดำเนินงานของฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ในระดับนโยบาย ขณะที่ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ทำหน้าที่บริหารงานด้านต่าง ๆ ให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนด

### การประชุมของคณะกรรมการบริษัท

1. มีการกำหนดตารางการประชุมคณะกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ และแจ้งให้กรรมการทราบล่วงหน้าเป็นรายปี และให้ฝ่ายสำนักเลขาธิการบริษัท และกำกับดูแลกิจการ/เลขาธิการบริษัท แจ้งกรรมการรับทราบ กำหนดการดังกล่าว เพื่อให้สามารถจัดสรรเวลาเข้าร่วมประชุมได้

2. ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทจะมีกรรมการผู้จัดการ รวมถึงผู้บริหารระดับสูง เข้าร่วมประชุมทุกครั้ง เพื่อสามารถให้สารสนเทศ รายละเอียดเพิ่มเติมในฐานะที่เกี่ยวข้องกับเรื่องที่พิจารณา และปัญหาโดยตรง

3. ประธานกรรมการ และคณะกรรมการกลั่นกรองและติดตาม (เปลี่ยนชื่อเป็นคณะกรรมการบริหาร และกฎบัตรคณะกรรมการบริหารตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 10/2564 เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2564 ได้ร่วมกันพิจารณาเลือกเรื่องที่สำคัญเข้าวาระการประชุมคณะกรรมการ และกรรมการแต่ละคน มีความเป็นอิสระที่จะเสนอเรื่องเข้าสู่วาระการประชุม และในกรณีที่กรรมการท่านใดที่มีส่วนได้เสียในเรื่องที่พิจารณา กรรมการจะแจ้งต่อที่ประชุม และจะไม่มีสิทธิออกเสียงลงมติในเรื่องนั้น ๆ ทั้งนี้คณะกรรมการของบริษัทฯ ยังประกอบด้วยจำนวนกรรมการอิสระมากกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด และได้แต่งตั้งกรรมการอิสระท่านหนึ่งร่วมกับประธานคณะกรรมการบริษัท พิจารณากำหนดวาระการประชุมคณะกรรมการ ซึ่งเป็นไปตามแนวปฏิบัติที่ดีของหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทจดทะเบียนปี 2560

4. บริษัทฯ โดยฝ่ายสำนักเลขาธิการบริษัท และกำกับดูแลกิจการ/เลขาธิการบริษัท เป็นผู้จัดส่งหนังสือ นัดประชุมในวาระต่าง ๆ ไปยังกรรมการไม่น้อยกว่า 7 วัน ก่อนวันประชุม โดยเป็นไปตามข้อบังคับของบริษัทฯ และได้จัดส่งระเบียบวาระการประชุมพร้อมกับเอกสารประกอบการประชุมให้กับคณะกรรมการบริษัททราบล่วงหน้าก่อนวันประชุม เพื่อให้มีเวลาศึกษา และพิจารณาวาระต่าง ๆ

5. ประธานกรรมการได้จัดสรรเวลาอย่างเพียงพอที่ฝ่ายบริหารจะเสนอเรื่อง และกรรมการสามารถอภิปรายปัญหาสำคัญกันอย่างรอบคอบ

6. คณะกรรมการบริษัทมีการประชุมอย่างสม่ำเสมออย่างน้อยทุกไตรมาส

### คณะกรรมการชุดย่อย

โครงสร้างกรรมการของบริษัทฯ ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชุดย่อยจำนวน 5 คณะ ได้แก่ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการพัฒนาธุรกิจ

### หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทตระหนักถึงความสำคัญในการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) และเชื่อมั่นว่าเป็นปัจจัยสำคัญยิ่งที่จะช่วยเสริมสร้างประสิทธิภาพและประสิทธิผล ในการดำเนินกิจการให้บรรลุเป้าหมายและพันธกิจ และเป็นพื้นฐานให้องค์กรเติบโตอย่างยั่งยืนภายใต้การ ดำเนินการอย่างมีจรรยาบรรณ ดูแลสิ่งแวดล้อม สังคม และเป็นไปตามกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างความน่าเชื่อถือและความไว้วางใจให้กับผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่าง ๆ จึงได้กำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการ ซึ่งสอดคล้องกับวิสัยทัศน์และพันธกิจของบริษัทฯ โดยได้ประกาศและเผยแพร่ให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ทุกคนรับทราบ ทำความเข้าใจ และยึดถือเป็นหลักในการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบ โปร่งใส ซื่อสัตย์ และมีจริยธรรม ทั้งต่อตนเอง องค์กร ผู้ถือหุ้น รวมทั้งผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน



### การพัฒนาความรู้และทักษะของคณะกรรมการ

ส่งเสริมและสนับสนุนให้คณะกรรมการบริษัทและฝ่ายบริหารได้เข้ารับการอบรมหลักสูตร สัมมนา และร่วมกิจกรรมที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เพื่อเพิ่มพูนพัฒนาความรู้ และแลกเปลี่ยนประสบการณ์ด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารและกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง และสม่ำเสมอ

### การประเมินผลงานตนเองของคณะกรรมการ

คณะกรรมการบริษัทจัดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทเป็นประจำทุกปี โดยมุ่งเน้นให้การประเมินดังกล่าวสะท้อนถึงประสิทธิภาพในการดำเนินงานตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และเพื่อให้คณะกรรมการได้ร่วมกันพิจารณาผลงานและปัญหาเพื่อปรับปรุงแก้ไขต่อไป โดยมีหลักการดังต่อไปนี้

1. คณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อยประเมินผลการปฏิบัติงานด้วยตนเองอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง เพื่อให้คณะกรรมการร่วมกันพิจารณาผลงานและข้อที่อาจพัฒนาให้ดีขึ้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของคณะกรรมการ และคณะกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ
2. การประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อย ประเมินทั้งคณะและรายบุคคล รวมทั้งประธานกรรมการ มีการเปิดเผยหลักเกณฑ์ ขั้นตอน และผลการประเมินภาพรวมไว้ในรายงานประจำปี
3. บริษัทฯ จัดให้มีที่ปรึกษาภายนอกมาช่วยในการกำหนดแนวทาง และเสนอแนะคำถามในการประเมิน ซึ่งจะได้ผลอย่างตรงไปตรงมาไม่เอนเอียง และมีการนำผลที่ได้ไปเปรียบเทียบกับมาตรฐาน ทำให้เกิดการพัฒนาที่แท้จริง การประเมินโดยที่ปรึกษาภายนอกจะดำเนินการทุก 3 ปี และมีการเปิดเผยการดำเนินการ และแผนการพัฒนาไว้ในรายงานประจำปี

**“ ตระหนักในสิทธิความเป็นเจ้าของกิจการของผู้ถือหุ้น และเคารพต่อสิทธินั้นโดยไม่กระทำการอันเป็นการละเมิด หรือลดทอนสิทธิของผู้ถือหุ้น ”**

### 6.1.2 นโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวกับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย

#### (1) สิทธิของผู้ถือหุ้น (Shareholder's Right)

ตระหนักในสิทธิความเป็นเจ้าของกิจการของผู้ถือหุ้น ซึ่งมีสิทธิในการตัดสินใจเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของบริษัทฯ ทั้งยังตระหนักถึงความรับผิดชอบ และให้ความเคารพต่อสิทธิของผู้ถือหุ้นโดยไม่กระทำการใด ๆ อันเป็นการละเมิด หรือลดทอนสิทธิของผู้ถือหุ้น โดยการปฏิบัติดังนี้

##### (1.1) การจัดประชุมผู้ถือหุ้น

##### การกำหนดวัน เวลา สถานที่ นัดประชุมผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการบริษัทจะกำหนดให้มีการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นตามกฎหมาย ณ ที่อื่นที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ หรือจังหวัดใกล้เคียง หรือ ณ ที่อื่นใดตามที่กรรมการจะกำหนดที่ผู้ถือหุ้นจะมาร่วมประชุมได้โดยสะดวก

### หนังสือบอกกล่าวเชิญประชุม

บริษัทฯ จัดส่งหนังสือบอกกล่าวนัดประชุม วาระการประชุม ความเห็นของคณะกรรมการบริษัท พร้อมทั้งเอกสารข้อมูลให้ครบถ้วน และเพียงพอต่อการพิจารณาตัดสินใจในแต่ละวาระการประชุมให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าก่อนวันประชุม ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมาย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้อย่างถูกต้องครบถ้วน ให้กับผู้ถือหุ้นทุกคนได้รับทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 7 วันก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ([www.tollway.co.th](http://www.tollway.co.th)) นอกจากนี้ยังได้ชี้แจงสิทธิของผู้ถือหุ้นในการเข้าประชุม และสิทธิออกเสียงลงมติของผู้ถือหุ้นไว้ด้วย

### การเข้าร่วมประชุม และลงคะแนน

ผู้ถือหุ้นทุกรายมีสิทธิเข้าร่วมประชุม และออกเสียงลงคะแนน ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นที่ไม่สามารถมาเข้าร่วมประชุมด้วยตัวเองได้ บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นสามารถมอบฉันทะให้บุคคลอื่น หรือกรรมการท่านใดท่านหนึ่ง หรือกรรมการอิสระที่บริษัทฯ ได้เสนอชื่อให้เป็นผู้รับมอบฉันทะในการเข้าร่วมประชุมเพื่อเป็นตัวแทนในการรักษาสิทธิของตนได้ โดยให้ใช้หนังสือมอบฉันทะแบบหนึ่งแบบใดที่บริษัทฯ ได้จัดส่งไปพร้อมกับหนังสือนัดประชุม หรือผู้ถือหุ้นสามารถดาวน์โหลดหนังสือมอบฉันทะผ่านทางหน้าเว็บไซต์ของบริษัทฯ ได้อีกทางหนึ่งด้วย สำหรับผู้ถือหุ้นที่เป็นนักลงทุนสถาบัน หรือผู้ถือหุ้นที่เป็นผู้ลงทุนต่างประเทศ และแต่งตั้งให้คัสโตเดียน (Custodian) ในประเทศไทยเป็นผู้รับฝากและดูแลหุ้น บริษัทฯ ได้ประสานงานเรื่องเอกสาร และหลักฐานที่จะต้องแสดงก่อนเข้าร่วมประชุมเป็นการล่วงหน้า เพื่อให้การลงคะแนนในวันประชุมเป็นไปอย่างสะดวก และรวดเร็วยิ่งขึ้น รวมถึงดำเนินการเปิดให้ผู้ถือหุ้น หรือผู้รับมอบฉันทะลงคะแนนเข้าร่วมประชุมได้ล่วงหน้าก่อนเวลาประชุม และจัดระบบอำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้นทุกรายลงคะแนนได้ด้วยความสะดวก

### การดำเนินการในวันประชุมผู้ถือหุ้น

ในการประชุมผู้ถือหุ้นทุกครั้งที่บริษัทฯ จะจัดเจ้าหน้าที่ในการดูแลต้อนรับ และช่วยเหลืออำนวยความสะดวกของการเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น โดยจะเชิญประธานคณะกรรมการบริษัท ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ ประธานคณะกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ กรรมการ กรรมการผู้จัดการ เลขาธิการบริษัท และคณะผู้บริหารของบริษัทฯ เข้าร่วมประชุมด้วยทุกครั้งเพื่อตอบข้อซักถามในประเด็นต่าง ๆ ของผู้ถือหุ้น นอกจากนี้ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นจะมีตัวแทนผู้สอบบัญชี และที่ปรึกษากฎหมายของบริษัทฯ เข้าร่วมประชุมด้วย

ก่อนเริ่มการประชุมประธานในที่ประชุม หรือบุคคลที่ประธานมอบหมายจะชี้แจงถึงกติกา วินัยคะแนนเสียงของผู้ถือหุ้นที่ต้องลงมติในแต่ละวาระตามข้อบังคับของบริษัทฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยระหว่างการประชุมจะเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิอย่างเท่าเทียมกันในการสอบถาม แสดงความคิดเห็นตามระเบียบวาระการประชุม และเรื่องที่เสนอ รวมทั้งข้อเสนอแนะต่าง ๆ และมีการบันทึกรายงานการประชุมอย่างถูกต้องครบถ้วน รวมถึงการสรุปผลการลงมติจากการนับคะแนนเสียงทั้งเห็นด้วย ไม่เห็นด้วย และงดออกเสียงในแต่ละวาระ

ในการประชุมผู้ถือหุ้นทุกครั้งที่บริษัทฯ จะจัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นให้เสร็จสมบูรณ์ และจะนำมาเผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทราบ และสามารถตรวจสอบผลการลงมติได้อย่างรวดเร็ว

### (1.2) การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียม (The Equitable Treatment of Shareholders)

บริษัทฯ ให้ความสำคัญ และเคารพสิทธิของผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน โดยไม่เอื้อประโยชน์แก่ผู้ถือหุ้นกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งตามแนวทางที่บริษัทฯ ได้ปฏิบัติดังนี้

1. ให้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นไปตามจำนวนหุ้นที่ผู้ถือหุ้นถืออยู่โดยหนึ่ง (1) หุ้นมีสิทธิเท่ากับหนึ่ง (1) เสียง

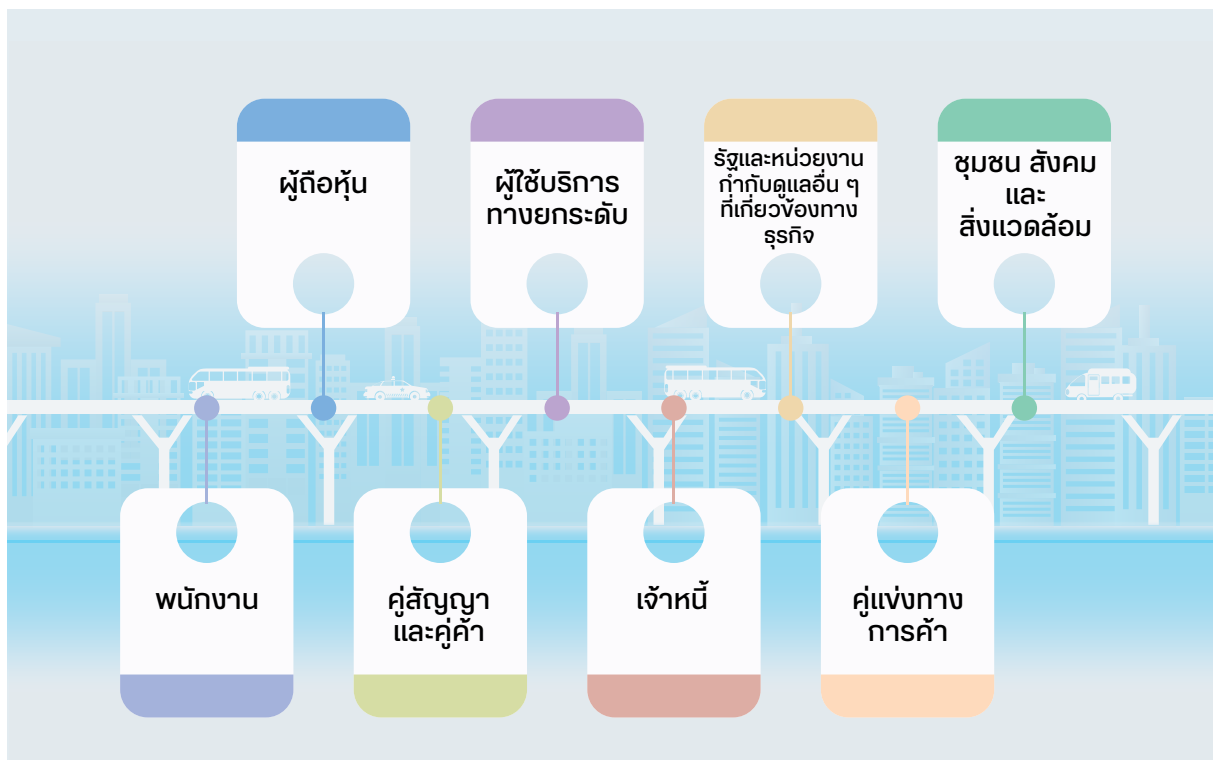
2. ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สามารถเข้าร่วมประชุมได้ด้วยตนเอง บริษัทฯ เปิดโอกาสให้มอบฉันทะแก่บุคคลอื่น หรือกรรมการท่านใดท่านหนึ่งหรือกรรมการอิสระที่บริษัทฯ ได้เสนอชื่อให้เป็นผู้รับมอบฉันทะในการเข้าร่วมประชุมเพื่อเป็นตัวแทนในการรักษาสิทธิของตนเองได้ โดยแบบหนังสือมอบฉันทะ และวิธีปฏิบัติให้กับผู้ถือหุ้นไปพร้อมกับหนังสือเชิญประชุม รวมทั้งสนับสนุนให้ผู้ถือหุ้นหรือผู้แทนใช้บัตรลงคะแนนเสียง

3. เพื่อส่งเสริมให้มีการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยใช้สิทธิของตนเสนอวาระการประชุม และชื่อบุคคลเพื่อเข้ารับการเลือกตั้งเป็นกรรมการเป็นการล่วงหน้า ภายในระยะเวลาและเงื่อนไขตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด โดยบริษัทฯ จะกลั่นกรองระเบียบวาระที่จะเป็นประโยชน์อย่างแท้จริง และคัดสรรบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาและกำหนดในระเบียบวาระการประชุมต่อไป และจะนำหลักเกณฑ์นี้เผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และแจ้งข่าวผ่านเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

4. บริษัทฯ ได้ใช้ความระมัดระวังอย่างมากต่อการเก็บรักษา และป้องกันการรั่วไหลภายในของบริษัทฯ จากกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคน เพื่อไม่ให้เกิดการนำข้อมูลไปใช้ในประโยชน์ส่วนตัว หรือทำธุรกิจแข่งกันกับบริษัทฯ หรือธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นเพื่อการใด ๆ ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ถือหุ้น โดยบริษัทฯ กำหนดให้กรรมการและผู้บริหารต้องเปิดเผยข้อมูลส่วนได้เสีย รายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือรายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือรายการระหว่างกัน รวมทั้งรายงานการถือครองหลักทรัพย์ ซึ่งบริษัทฯ กำหนดจรรยาบรรณข้อพึงปฏิบัติในการรักษาทรัพย์สินและผลประโยชน์ของบริษัทฯ ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และการรักษาข้อมูลความลับของบริษัทฯ และการใช้ข้อมูลภายในดังกล่าวไว้ในจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยสามารถดาวน์โหลดได้ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ

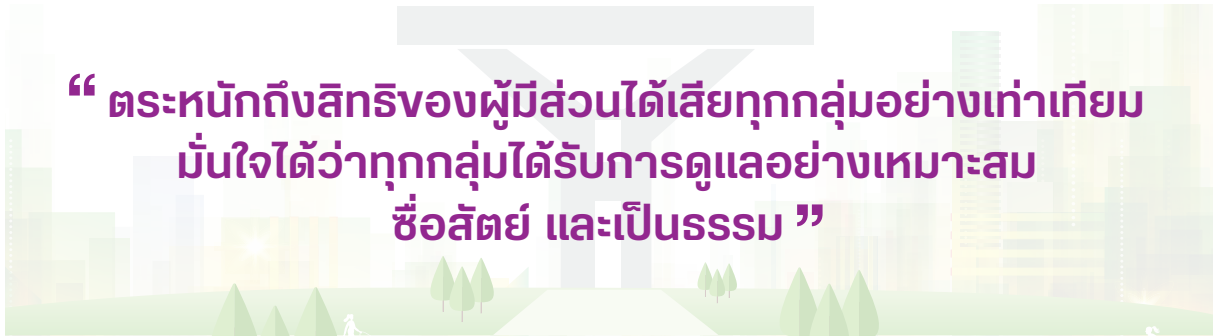
## (2) บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย (The Role of Stakeholders)

ตระหนักถึงสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างเท่าเทียมกัน ไม่ว่าจะเป็นผู้ใช้บริการทางยกระดับ ผู้ถือหุ้น พนักงาน คู่แข่งทางการค้า คู่สัญญาและคู่ค้า รัฐและหน่วยงานกำกับดูแลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องทางธุรกิจ เจ้าหนี้ ชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยมีนโยบายการบริหารจัดการให้เกิดความมั่นใจได้ว่า ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มจะได้รับการดูแลอย่างเหมาะสม ซื่อสัตย์ และเป็นธรรม ด้วยการดำเนินการตามพันธสัญญาต่าง ๆ ที่มีไว้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วนอย่างเคร่งครัด โดยจัดให้มีแนวปฏิบัติของบริษัทฯ สำหรับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ไว้อย่างชัดเจน



### 6.2 จรรยาบรรณธุรกิจ

ตระหนักถึงสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างเท่าเทียม คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจที่สอดคล้องกับหลักสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อเป็นแนวทางให้บุคลากร ซึ่งรวมถึงกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานยึดถือและปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด เพื่อให้มั่นใจได้ว่า ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มจะได้รับการดูแลอย่างเหมาะสม ซื่อสัตย์ และเป็นธรรม ด้วยการดำเนินการตามพันธสัญญาต่าง ๆ ที่มีไว้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน โดยจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจที่สำคัญของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้



**“ตระหนักถึงสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างเท่าเทียม  
มั่นใจได้ว่าทุกกลุ่มได้รับการดูแลอย่างเหมาะสม  
ซื่อสัตย์ และเป็นธรรม ”**

#### การคำนึงถึงบทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย และการประกอบธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบ

##### 1. ความรับผิดชอบต่อผู้ใช้บริการทางยกระดับ

บริษัทฯ ถือว่าผู้ใช้บริการทางยกระดับเป็นผู้มีอุปการคุณอย่างยิ่งที่ทำให้บริษัทฯ สามารถดำรงกิจการอยู่ได้เป็นเวลาต่อเนื่องยาวนานจนถึงปัจจุบัน บริษัทฯ จะให้บริการอย่างตรงไปตรงมาด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ให้ข้อมูลขององค์กร และให้บริการอย่างถูกต้อง เพียงพอ เก่งตรง ปฏิบัติตามจรรยาบรรณที่เกี่ยวกับสิทธิของผู้บริโภคอย่างเคร่งครัด และยินดียินยอมรับฟังข้อเสนอแนะ คำติชม ตลอดจนคำวิพากษ์วิจารณ์จากผู้ใช้บริการทางยกระดับอยู่เสมอ เพื่อนำไปพัฒนาการให้บริการทางยกระดับให้ได้รับความสะดวกสบาย ปลอดภัย และความพึงพอใจต่อไป รวมถึงปฏิบัติตามลูกค้าอย่างเป็นธรรมโดยไม่เลือกปฏิบัติ หากมีปัญหาในการให้บริการจะเร่งดำเนินการประสานงานเพื่อหาทางออกร่วมกัน อีกทั้งจะไม่เปิดเผยข้อมูลของลูกค้าที่ตนได้ล่วงรู้มาเนื่องจากการดำเนินการธุรกิจ อันเป็นข้อมูลที่ตามปกติวิสัยจะพึงสงวนไว้ไม่เปิดเผย เว้นแต่เป็นการเปิดเผยตามหน้าที่ตามกฎหมาย นอกจากนั้นบริษัทฯ จะเปิดโอกาสให้ลูกค้าสามารถร้องเรียนเกี่ยวกับความไม่สมบูรณ์ของบริการได้

##### 2. ความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้น

ปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นในฐานะเจ้าของบริษัทฯ โดยเคารพสิทธิของผู้ถือหุ้น และปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกันตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายและข้อบังคับของบริษัทฯ และมีความมุ่งมั่นให้ผู้ถือหุ้นได้รับผลตอบแทนอย่างเหมาะสมและสม่ำเสมอ พร้อมจัดให้มีระบบการควบคุมและตรวจสอบภายใน รวมทั้งระบบบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงให้ข้อมูลแก่ผู้ถือหุ้นอย่างเพียงพอต่อการตัดสินใจในการลงทุน หรือที่เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของกิจการ และไม่นำข้อมูลภายในไปเปิดเผยกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับผู้บริหาร หรือกรรมการ อันจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ถือหุ้นโดยรวม

##### 3. ความรับผิดชอบต่อพนักงาน

ถือว่าพนักงานทุกคนทุกตำแหน่งมีความสำคัญต่อบริษัทฯ และประชาชนผู้ใช้บริการทางยกระดับของบริษัทฯ อย่างยิ่ง บริษัทฯ มีนโยบายจ่ายค่าจ้าง และผลตอบแทนที่เป็นธรรม และตรงต่อเวลา พร้อมทั้งจะจัดสรรสวัสดิการแก่ลูกจ้างตามที่กฎหมายกำหนด ดูแลสุขภาพ และความปลอดภัยในการทำงาน และสนับสนุนให้มีการอบรมพัฒนาบุคลากรอย่างต่อเนื่อง ให้มีความรู้ทันต่อเหตุการณ์ สามารถแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าได้อย่างทันก่วงหากมีเหตุการณ์ฉุกเฉินเกิดขึ้น และจะสรรหารักษานักงานที่มีความสามารถในการปฏิบัติงาน มุ่งพัฒนาพนักงาน ส่งเสริมพนักงานให้มีโอกาสในความก้าวหน้า และความมั่นคงในอาชีพ

##### 4. ความรับผิดชอบต่อคู่แข่งทางการค้า

ปฏิบัติต่อคู่แข่งทางการค้าภายใต้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง และจะดำเนินธุรกิจด้วยความเป็นมืออาชีพ

## 5. ความรับผิดชอบต่อคู่สัญญาและลูกค้า

ถือว่าพันธมิตรตามข้อสัญญาสัมปทานที่ได้ลงนามผูกพันกันระหว่างคู่สัญญาสัมปทานทางยกระดับ มีความสำคัญอย่างยิ่งที่จะต้องถือปฏิบัติโดยเคร่งครัดและเป็นธรรมตามหลักสัญญาสัมปทานสากล และหลักความเสมอภาคเท่าเทียมไม่เลือกปฏิบัติ ปฏิบัติตามเงื่อนไข กรอบกติกา ธรรมเนียมปฏิบัติต่าง ๆ ระหว่างกัน

ปฏิบัติต่อคู่ค้าด้วยความยึดมั่นในความซื่อสัตย์ต่อการปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ให้ไว้ต่อคู่ค้าทุกประเภท ภายใต้เงื่อนไข หลักเกณฑ์ และกฎหมายที่กำหนด ด้วยความสุจริต โปร่งใส และเท่าเทียมกัน ผู้บริหารหรือพนักงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการจัดซื้อ ว่าจ้างทำของ และบริการ ต้องเปิดเผยข้อมูล และ/หรือลักษณะความสัมพันธ์ส่วนบุคคลของตนเอง คู่สมรส ญาติสนิท หรือความสัมพันธ์ส่วนบุคคลกับผู้เสนอราคารายใดรายหนึ่งซึ่งส่งผลให้เกิดความไม่โปร่งใสในการปฏิบัติหน้าที่โดยตรง และให้แสดงความรับผิดชอบโดยการไม่อยู่ร่วมในกระบวนการพิจารณาตัดสินชี้ขาด

## 6. ความรับผิดชอบต่อรัฐ และหน่วยงานกำกับดูแลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องทางธุรกิจ

ปฏิบัติตามกฎหมายอันเป็นหน้าที่ที่มีต่อรัฐ และหน่วยงานกำกับดูแลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องทางธุรกิจ อาทิ การชำระภาษีอากร ตลอดจนกฎระเบียบที่มีต่อรัฐ และหน่วยงานกำกับดูแลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องทางธุรกิจอย่างถูกต้อง ครบถ้วนทุกประการ

## 7. ความรับผิดชอบต่อเจ้าหน้าที่

มุ่งมั่นที่จะปฏิบัติตามอย่างเป็นธรรม และรับผิดชอบต่อเจ้าหน้าที่โดยเฉพาะเรื่องเงื่อนไขคำประกัน การบริหารเงิน กุญ และกรณีที่เกิดการผิดนัดชำระหนี้ไว้อย่างชัดเจนเป็นรูปธรรม และเปิดเผยถึงการปฏิบัติไว้ให้เป็นที่น่าเชื่อถือ ด้านการบริหารเงิน กุญ บริษัทฯ มีนโยบายที่จะรักษาอัตราส่วนสภาพคล่องให้อยู่ในระดับสูงเพียงพอ และรักษาอัตราส่วนหนี้สินต่อกุญให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม เพื่อให้มีความสามารถในการชำระหนี้ให้กับเจ้าหน้าที่ได้อย่างต่อเนื่อง ตรงตามกำหนดเวลาตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาสินเชื่อและสัญญาคำประกัน และมีนโยบายที่จะไม่ผิดนัดชำระหนี้โดยจะเร่งเข้าไปจัดการแก้ไขปัญหาเพื่อให้สามารถชำระหนี้คืนแก่เจ้าหน้าที่ ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาสินเชื่อ และสัญญาคำประกัน

## 8. ความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม

ยึดมั่นในการดำเนินธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคม และระมัดระวังในการพิจารณาดำเนินการใด ๆ ที่ก่อให้เกิดความเสียหายอันมีผลกระทบต่อความรู้สึกรวมของสาธารณชน (Public Interest) นอกจากนี้ยังมุ่งมั่นดำเนินการ และให้การสนับสนุนกิจกรรมต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชน และสังคมโดยรวมอย่างสม่ำเสมอ

ในการปฏิบัติต่อสิ่งแวดล้อมจะปฏิบัติตามกฎหมาย และข้อบังคับเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม ดูแลด้านความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนใกล้เคียง และส่งเสริมพนักงานให้มีจิตสำนึก และความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ได้เปิดเผยแนวปฏิบัติ "จรรยาบรรณในการประกอบธุรกิจ" ไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ หัวข้อการกำกับดูแลกิจการ หัวข้อนโยบายบริษัทฯ หรือที่ <https://www.tollway.co.th/storage/content/cg/policy/dmt-code-of-conduct.pdf>

## 6.3 พัฒนาการที่สำคัญของระบบกำกับดูแลกิจการ

### 6.3.1 การเปลี่ยนแปลงและ พัฒนาการที่สำคัญเกี่ยวกับการทบทวนนโยบาย แนวปฏิบัติ และระบบการกำกับดูแลกิจการ หรือกฎบัตรคณะกรรมการในรอบปีที่ผ่านมา

ภายหลังเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และเริ่มการซื้อขายหุ้นสามัญของบริษัทฯ (First Trading Day) เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯ ได้วางแผนดำเนินธุรกิจเพื่อปรับตัว และพัฒนาองค์กรรองรับความเสี่ยงและโอกาสที่เกิดขึ้นในอนาคต เพื่อให้สามารถเติบโตได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน โดยมุ่งเน้นดำเนินการวางแผนธุรกิจอย่างยั่งยืนเพื่อสนับสนุนกิจกรรมครอบคลุมทั้งมิติเศรษฐกิจ (Economic) มิติสิ่งแวดล้อม (Environment) มิติสังคม (Social) และการกำกับดูแลกิจการ (Governance) หรือ ESG ซึ่งได้มีการดำเนินการตั้งแต่การวางรากฐานความยั่งยืน และการขับเคลื่อนธุรกิจอย่างยั่งยืน ดังนี้



1. ปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการ (Corporate Governance (CG) Policy) และประกาศใช้นโยบายการกำกับดูแลกิจการ ฉบับทบทวนและปรับปรุง เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2564 โดยมีนโยบายที่สำคัญ เพิ่มเติมจากปี 2563 ดังนี้

- 1.1 นโยบายการรักษาความลับ การเก็บรักษาข้อมูล
- 1.2 การเคารพสิทธิมนุษยชน
- 1.3 นโยบายและแนวการปฏิบัติการไม่ละเมิดทรัพย์สินทางปัญญา
- 1.4 นโยบายและแนวการปฏิบัติการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ
- 1.5 นโยบายด้านสิ่งแวดล้อม

สามารถดูรายละเอียดฉบับเต็มของนโยบายที่สำคัญที่เพิ่มเติมดังกล่าวได้จากเว็บไซต์ของบริษัทฯ <http://www.tollway.co.th/th/corporate-governance/corporate-policy> นอกจากนี้ได้ปรับรูปแบบคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการ (CG Working Team) เป็นคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการเพื่อความยั่งยืน (E/S/CG Working Team) เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2564 เพื่อบริหารงานด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม และการกำกับดูแลกิจการ

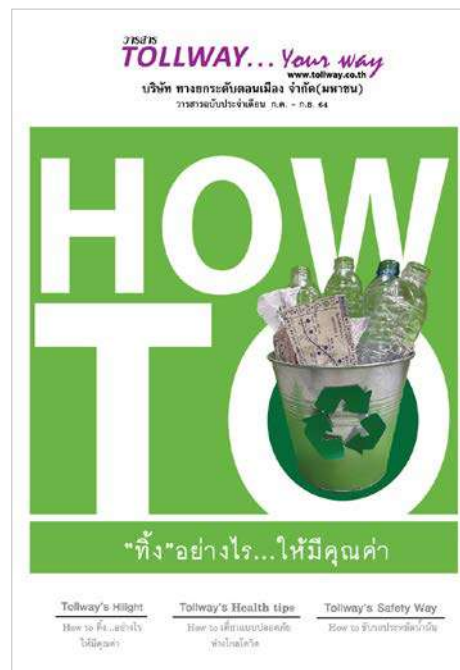
2. มีการประชุมผู้บริหารทุกระดับเมื่อวันที่ 9 กันยายน 2564 เพื่อจัดทำแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน ประจำปี 2565 (Business Sustainability Development Plan 2022) โดยกำหนดเป้าหมายสร้างความยั่งยืนให้แก่องค์กรมุ่งเน้นการส่งมอบคุณค่า 3 มิติ ได้แก่ สิ่งแวดล้อม สังคม และเศรษฐกิจ (กำกับดูแลกิจการ) (Environment Social and Governance: ESG) ไปยังกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม เพิ่มแผนงานที่เกี่ยวข้องกับเรื่อง ESG ซึ่งกลุ่มผู้บริหารได้มีการ Workshop ร่วมกัน เพื่อพิจารณาโครงการและงบประมาณเพื่อส่งเสริมความยั่งยืนด้าน ESG สำหรับปี 2565 โดยในมิติด้านสิ่งแวดล้อมได้มอบหมายให้แต่ละแผนกเสนอโครงการเกี่ยวกับการส่งมอบคุณค่าให้แก่อสิ่งแวดล้อม (1 โครงการ 1 แผนก) รวมไปถึงการพัฒนางานและใช้เทคโนโลยีเพื่อการประหยัดพลังงาน และใช้พลังงานทดแทน ภายใต้โครงการ 3Rs (Reduce, Reuse, and Recycle)

3. ไตรมาสที่ 3 ปี 2564 ผู้บริหารสูงสุด 4 ลำดับแรก ทีมงาน IR และสำนักเลขาธิการบริษัท ได้เข้าร่วมอบรมสัมมนาเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม สังคม เศรษฐกิจ (กำกับดูแลกิจการ) (Environment Social and Governance: ESG) อย่างต่อเนื่อง เพื่อนำองค์ความรู้ต่าง ๆ มาพัฒนาองค์กรให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงด้าน ESG ที่เป็นวาระแห่งโลกในขณะนี้

นอกจากนี้ในไตรมาส 4 ยังคงพัฒนาต่อยอดงานด้าน ESG ที่ได้เริ่มดำเนินการในไตรมาสที่ 3 อย่างต่อเนื่องเพื่อมุ่งสู่การพัฒนารุรกิจอย่างยั่งยืนทั้งด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และเศรษฐกิจ (กำกับดูแลกิจการ) (Environment Social and Governance: ESG) โดยการดำเนินงานของคณะกรรมการ E/S/CG ดังนี้

- ด้านการบริหารจัดการความเสี่ยง เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2564 ที่ประชุมคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ครั้งที่ 4/2564 ได้มีการประชุมเพื่อพิจารณาผลการประเมินความเสี่ยงประจำไตรมาสที่ 3/2564 โดยมีมติให้นำประเด็นด้าน ESG บรรจุในคู่มือบริหารความเสี่ยงเพื่อให้สอดคล้องตามการปรับปรุงนโยบายกำกับดูแลกิจการและนโยบายการขับเคลื่อนงานด้าน ESG
- ทบทวนกฎบัตรคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย โดยเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2564 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 10/2564 ได้พิจารณาทบทวนกฎบัตรคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชุดย่อย ประจำปี 2564 เพื่อสอดคล้องตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ได้พิจารณาปรับปรุงเพิ่มเติมเรื่องการขับเคลื่อนงานด้านการพัฒนารุรกิจสู่ความยั่งยืน หรือ ESG
- แต่งตั้งคณะกรรมการ 3Rs (Reduce, Reuse, and Recycle) เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2564 เพื่อบริหารงานโครงการด้านการจัดการสิ่งแวดล้อม การอนุรักษ์พลังงาน การจัดการขยะและของเสีย และการนำขยะ/ของเหลือใช้กลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ รวมถึงกำหนดเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อร่วมเป็นหนึ่งในองค์กรที่ช่วยลดภาวะโลกร้อน ที่ถือเป็นวาระสำคัญของโลกที่กำลังเป็นการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญต่อจากนี้ไปในอนาคต

- การทบทวนปรับปรุงคู่มือการกำกับดูแลกิจการ ประจำปี 2564 โดยคณะกรรมการตรวจสอบที่ทำหน้าที่กำกับดูแลงานด้านการกำกับดูแลกิจการพิจารณาอนุมัติ เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2564 เพื่อให้ครอบคลุมหลักเกณฑ์การกำกับดูแลกิจการของสำนักงาน ก.ล.ต. ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และครอบคลุมแนวปฏิบัติที่ดีด้านการกำกับดูแลกิจการ CGR Checklist และสอดคล้องตามการทบทวนปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่มุ่งเน้นการส่งเสริมบทบาทหน้าที่และการขับเคลื่อนงาน ESG ในองค์กร
- เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายความยั่งยืนด้านกำกับดูแลกิจการ หรือมิติดเศรษฐกิจ ที่มีประเด็นสำคัญด้านนวัตกรรม ได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานขับเคลื่อนนวัตกรรมและเทคโนโลยีขั้นสูง (Innovation and Deep Tech Working Team) เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2564 เพื่อรองรับความเปลี่ยนแปลงที่มีทั้งวิกฤติและโอกาสในอนาคต เช่น การเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยี กฎหมาย และพฤติกรรมของผู้บริโภคที่ต้องติดตามและพัฒนาให้ทันต่อความเปลี่ยนแปลง และเพื่อสร้างโอกาสในการขยายธุรกิจไปยังกลุ่มธุรกิจอื่น ๆ เพิ่มแหล่งรายได้จากธุรกิจอื่น ๆ และเพื่อให้บรรลุเป้าหมายความยั่งยืนที่สำคัญของแผนธุรกิจของบริษัทฯ ด้านนวัตกรรม



### 6.3.2 หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (CG Code) ที่บริษัทฯ ยังมีได้นำมาปรับใช้

บริษัทฯ ได้พิจารณานำหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 หรือ CG Code ซึ่งจัดทำโดยสำนักงาน ก.ล.ต. และคณะกรรมการบริษัทให้ความสำคัญถึงบทบาทหน้าที่ในฐานะผู้นำขององค์กรในการนำหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีมาปรับใช้ในองค์กรเพื่อสร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน และได้ประเมินการปฏิบัติตามหลักปฏิบัติใน CGR Checklist แต่ละข้อเทียบกับนโยบาย การดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการ และบริบทการดำเนินงานธุรกิจ ซึ่งในภาพรวมสามารถดำเนินงานมีมาตรฐาน กระบวนการดำเนินงานที่สอดคล้องกับหลักปฏิบัติที่ดีใน CG Code เหมาะสมกับทิศทางทางธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งนี้ยังคงมีบางประเด็นที่บริษัทฯ ยังมีได้นำหลักเกณฑ์ดังกล่าวมาพิจารณาปรับใช้ โดยสรุปได้ดังนี้

หลักปฏิบัติตาม CG Code / CGR Checklist	เหตุผลและมาตรการดำเนินการของบริษัทฯ
ประธานกรรมการของบริษัทฯ ควรเป็นกรรมการอิสระ (CG Code ข้อ 3.2.1 / CGR Checklist ข้อ E 69)	บริษัทฯ ได้มีการกำหนดแนวปฏิบัติเรื่องความขัดแย้งทางผลประโยชน์ไว้อย่างชัดเจน และคณะกรรมการส่งเสริมให้เกิดการถ่วงดุลอำนาจระหว่างคณะกรรมการและฝ่ายจัดการ โดยพิจารณาให้ประธานกรรมการตรวจสอบหรือประธานคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนซึ่งเป็นกรรมการอิสระร่วมพิจารณาการกำหนดวาระการประชุมคณะกรรมการบริษัท
คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการจำนวน 5-12 คน (CG Code ข้อ 3.1.2 / CGR Checklist ข้อ E 96)	ข้อบังคับของบริษัทฯ กำหนดให้มีกรรมการไม่น้อยกว่า 5 คน และไม่มากกว่า 15 คน ทั้งนี้ ณ วันที่บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และเริ่มการซื้อขายหุ้นสามัญครั้งแรกเมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯ มีกรรมการจำนวน 14 คน และปัจจุบัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ มีกรรมการจำนวน 12 คน สอดคล้องตามข้อบังคับของบริษัทฯ และบริบทการดำเนินธุรกิจที่ต้องการผู้ทรงคุณวุฒิหลากหลายสาขาที่จำเป็นในการบริหารกิจการ และการขับเคลื่อนองค์กรตามพันธกิจที่กำหนดไว้ โดยมีจำนวนกรรมการอิสระจำนวน 5 คน ซึ่งมากกว่า 1 ใน 3

### 6.3.3 การปฏิบัติในเรื่องอื่น ๆ ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

ด้วยความมุ่งมั่นและเจตนาอันแน่วแน่ในการดำเนินธุรกิจบนพื้นฐานของการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งนอกเหนือจากการปฏิบัติตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทจดทะเบียนแล้ว การดำเนินการของบริษัทฯ ยังรองรับการประเมินตามเกณฑ์ต่าง ๆ ของบริษัทฯ จดทะเบียน อาทิ การประเมินคุณภาพการจัดการประชุมผู้ถือหุ้นของสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย และการประเมินโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) อีกด้วย



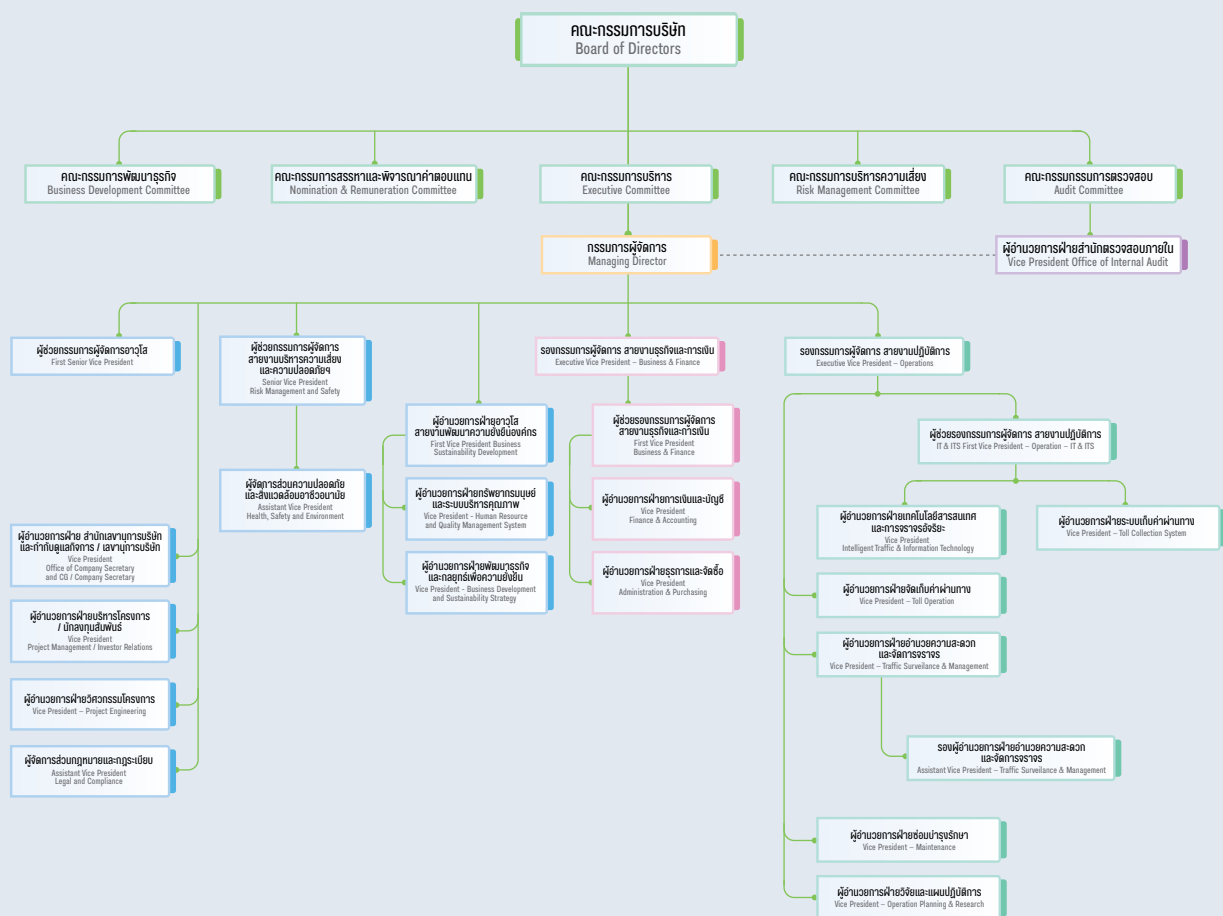
# 7

## โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการ

### 7.1 โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ

โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ประกอบด้วย คณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชุดย่อยจำนวน 5 คณะ ประกอบด้วย คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหา และพิจารณาค่าตอบแทน คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการบริหาร และคณะกรรมการพัฒนาธุรกิจ

โครงสร้างการจัดการประจำปี 2565  
บริษัท กายกร-ดัดดองเมือง จำกัด (มหาชน)



หมายเหตุ : \*คณะกรรมการตรวจสอบมีบทบาทหน้าที่ในการกำกับดูแลงานด้านการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ

7.2 ข้อมูลเกี่ยวกับคณะกรรมการ

7.2.1 องค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัท

องค์ประกอบของคณะกรรมการ	จำนวน (คน)	สัดส่วน (%)
จำนวนกรรมการรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	12	100
กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	11	91.67
กรรมการอิสระ	5	41.67
กรรมการที่เป็นผู้บริหาร (กรรมการผู้จัดการ)	1	8.33
กรรมการที่เป็นผู้หญิง	1	8.33

คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วยบุคคลซึ่งมีความรู้ความสามารถเป็นที่ยอมรับ เป็นผู้มีความรับผิดชอบหลักในการตัดสินใจดำเนินงานที่จะเป็นประโยชน์แก่บริษัทฯ ผู้ถือหุ้น และมีส่วนได้เสียทั้งหมด มีบทบาทสำคัญในการกำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมายของบริษัทฯ โดยร่วมกับผู้บริหารระดับสูงในการกำหนดกลยุทธ์ และนโยบายการดำเนินงานทั้งระยะสั้นและระยะยาว ตลอดจนการทบทวนนโยบายและแผนงานที่สำคัญของบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี

คณะกรรมการของบริษัทฯ ประกอบด้วย ผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความหลากหลายทางด้านทักษะ ความรู้ความสามารถ ประสบการณ์ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพและหลากหลายทางความคิด

ความรู้ความชำนาญเฉพาะด้านของกรรมการบริษัท (Board Skill Matrix)

กรรมการ	ประสบการณ์ / การศึกษาและความรู้ความชำนาญ								
	ความรู้เกี่ยวกับธุรกิจของบริษัท	การบริหารจัดการ	บัญชีและการเงิน	กฎหมาย	เทคโนโลยีสารสนเทศ	การบริหารความเสี่ยง	การกำกับดูแลกิจการ	การตลาด	วิศวกรรมศาสตร์
1 นายสมบัติ พานิชชีวะ	✓	✓	✓					✓	
2 นายเรวัต ดำเฉลิม	✓	✓		✓					
3 มล.ธนวิสุทธิ์ วิสุทธิ์	✓	✓	✓					✓	
4 นายวิชญะ เครืองาม	✓			✓	✓		✓		
5 นางปานทิพย์ ศรีพิมล	✓	✓	✓	✓		✓			
6 นายจุฬพล ริมสาคร	✓	✓		✓	✓		✓		
7 นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์	✓	✓							✓
8 นายประกอบ ตันติยาพงศ์	✓	✓	✓	✓		✓	✓		
9 นายสมนึก ชัยเดชสุริยะ	✓	✓		✓		✓	✓		
10 นายพรเทพ ปันยารชุน	✓		✓			✓		✓	✓
11 นายวิศิษฐ์ วงศ์รวมลาภ	✓	✓	✓			✓	✓		
12 นายราณินทร์ พานิชชีวะ	✓	✓	✓			✓	✓	✓	



## 7.2.2 ข้อมูลคณะกรรมการและผู้มีอำนาจควบคุมบริษัทรายบุคคล

	ชื่อ	นามสกุล	ตำแหน่ง
1	นายสมบัติ <sup>(5)</sup>	พานิชชีวะ	ประธานกรรมการ (กรรมการผู้แทนกลุ่มครอบครัวพานิชชีวะ)
2	นายเรวัต <sup>(5)</sup>	จำเริญ	รองประธานกรรมการ และประธานกรรมการบริหาร
3	ม.ล.ระวีสุทธิ์ <sup>(2)(5)</sup>	วิสุทธิ์	กรรมการ และกรรมการบริหาร
4	นายวิชญะ <sup>(1)</sup>	เครืองาม	กรรมการอิสระ กรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน
5	นางปานทิพย์	ศรีพิมล	กรรมการ (กรรมการผู้แทนกระทรวงการคลัง)
6	นายจุฬพล <sup>(4)</sup>	ริมสาคร	กรรมการอิสระ
7	นายอานนท์	เหล็องบริบูรณ์	กรรมการ (กรรมการผู้แทนกระทรวงการคลัง)
8	นายประกอบ	ตันติยาพงศ์	กรรมการอิสระ และประธานกรรมการตรวจสอบ
9	นายสมนึก	ชัยเดชสุริยะ	กรรมการอิสระ ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง กรรมการตรวจสอบ และกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน
10	นายพรเทพ <sup>(3) (5)</sup>	ปิ่นารชุน	กรรมการ กรรมการพัฒนาธุรกิจ และกรรมการบริหาร
11	นายวิศิษฐ์	วงศ์รวมลาภ	กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ
12	นายธานินทร์ <sup>(5)</sup>	พานิชชีวะ	กรรมการ (กรรมการผู้แทนกลุ่มครอบครัวพานิชชีวะ) ประธานกรรมการพัฒนาธุรกิจ รองประธานกรรมการบริหาร กรรมการบริหารความเสี่ยง เลขาธิการคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน กรรมการผู้จัดการ

**หมายเหตุ** (1) ดร.วิชญะ เครืองาม ได้รับการแต่งตั้งเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท โดยมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 3/2564 เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2564 แทนนางดารณี ห่วงใจ ที่ได้ลาออกจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2564

(2) ม.ล.ระวีสุทธิ์ วิสุทธิ์ ได้รับการแต่งตั้งเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท โดยมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 3/2564 เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2564 แทนนายเดวิด จอร์น นีโคล ที่ได้ลาออกจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2564

(3) นายพรเทพ ปิ่นารชุน ได้รับการแต่งตั้งเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท โดยมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 8/2564 เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2564 แทนนายบรรยง พงษ์พานิช ที่ได้ลาออกจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2564

(4) นายจุฬพล ริมสาคร (กรรมการผู้แทนกระทรวงการคลัง) ได้ลาออกจากการดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท (เนื่องจากเกษียณอายุราชการ) โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2564 และได้รับการแต่งตั้งเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทและกรรมการอิสระ โดยมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 9/2564 เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2564 แทนนายพรคง ปัญญางาม ที่ได้ลาออกจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2564

(5) กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัท โดยกำหนดให้กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทสองในห้าคน ลงลายมือชื่อร่วมกัน และประทับตราสำคัญของบริษัท

(6) นายสุชัชวีร์ สุวรรณสวัสดิ์ ลาออกจากตำแหน่งกรรมการอิสระ กรรมการบริษัท และประธานกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน (เนื่องจากมีการปฏิบัติงานเพิ่มขึ้น) โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 13 ธันวาคม 2564

## 7.2.3 บทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการ

บทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทกำหนดไว้โดยอ้างอิงกับพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ.2535 (รวมที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) พระราชบัญญัติหลักกฤษฎีกาและตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ.2535 (รวมที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และข้อบังคับของบริษัทฯ

1. ปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับของบริษัทฯ มติคณะกรรมการบริษัท และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความรับผิดชอบ ความระมัดระวัง และความซื่อสัตย์สุจริต
2. พิจารณากำหนดรายละเอียดและให้ความเห็นชอบ วิสัยทัศน์ กลยุทธ์ทางธุรกิจ ทิศทางของธุรกิจ นโยบายทางธุรกิจ เป้าหมาย แนวทาง แผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน (Sustainability Development) ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และการกำกับดูแลกิจการ และงบประมาณของบริษัทฯ ตามที่คณะกรรมการและฝ่ายบริหารจัดการ

3. กำกับดูแลการบริหารงานและผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ ฝ่ายบริหาร หรือบุคคลใด ๆ ซึ่งได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่ดังกล่าวของบริษัทฯ เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด
4. ติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เป็นไปตามแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน (Sustainability Development) ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และการกำกับดูแลกิจการ และงบประมาณของบริษัทฯ
5. ดำเนินการให้บริษัทฯ นำระบบงานบัญชีที่เหมาะสม และมีประสิทธิภาพมาใช้ รวมทั้งจัดให้มีระบบควบคุมภายใน และระบบการตรวจสอบภายใน
6. จัดให้มีการทบทวน และงบกำไรขาดทุน ณ วันสิ้นสุดรอบปีบัญชีของบริษัทฯ และลงลายมือชื่อเพื่อรับรองงบการเงินดังกล่าว เพื่อนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นในการประชุมสามัญประจำปี เพื่อพิจารณาอนุมัติ
7. พิจารณาอนุมัติการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาล
8. พิจารณาให้ความเห็นชอบการคัดเลือก และเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ และพิจารณาคำตอบแทนที่เหมาะสม ตามที่คณะกรรมการตรวจสอบนำเสนอ ก่อนนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นในการประชุมสามัญประจำปี เพื่อพิจารณาอนุมัติ
9. จัดให้มีนโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่เป็นลายลักษณ์อักษร และการปรับใช้นโยบายดังกล่าวอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้เชื่อมั่นได้ว่าบริษัทฯ มีความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกกลุ่มด้วยความเป็นธรรม
10. พิจารณาอนุมัติแต่งตั้งบุคคลของบริษัทฯ ที่มีคุณสมบัติ และไม่มีคุณสมบัติต้องห้ามตามที่กำหนดในกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
11. แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อย เช่น คณะกรรมการตรวจสอบ หรือคณะกรรมการชุดย่อยอื่นใด และกำหนดอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการชุดย่อยดังกล่าวเพื่อช่วยเหลือ และสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ รวมถึงกำกับดูแลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ ให้เป็นไปตามกฎบัตร และทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการ พร้อมทั้งประเมินผลเป็นประจำปีอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
12. พิจารณากำหนด และแก้ไขเปลี่ยนแปลงชื่อกรรมการซึ่งมีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ ได้
13. พิจารณาแต่งตั้งผู้บริหารของบริษัทฯ ในตำแหน่งตั้งแต่ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการขึ้นไป และเลขาธิการบริษัท รวมทั้งพิจารณากำหนดคำตอบแทนของผู้บริหารดังกล่าว
14. กำหนดกรอบนโยบายสำหรับการกำหนดเงินเดือน การปรับขึ้น การกำหนดโบนัส คำตอบแทน และบำเหน็จรางวัลของพนักงาน และการมอบหมายให้กรรมการผู้จัดการในการกำหนดคำตอบแทนของพนักงานให้เป็นไปตามขอบเขตอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบของกรรมการผู้จัดการ
15. กำหนดอำนาจ และระดับการอนุมัติในการทำธุรกรรม และการดำเนินการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานของบริษัทฯ ให้คณะ หรือบุคคลตามความเหมาะสม และให้เป็นไปตามจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้อง โดยจัดทำเป็นคู่มืออำนาจการอนุมัติ และให้มีการทบทวนอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
16. ขอความเห็นทางวิชาชีพจากองค์กรภายนอก หากมีความจำเป็นเพื่อประกอบการตัดสินใจที่เหมาะสม
17. ส่งเสริมให้กรรมการ และผู้บริหารของบริษัทฯ ในตำแหน่งตั้งแต่ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการขึ้นไปเข้าร่วมหลักสูตรสัมมนาต่าง ๆ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ในหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ และความรับผิดชอบของกรรมการ และผู้บริหารนั้น
18. สนับสนุนในการจัดทำนโยบายการกำกับดูแลที่ยั่งยืนในด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และการกำกับดูแลกิจการ หรือ Environment Social and Governance (ESG) ให้สอดคล้องกับกฎหมาย แนวทาง หลักเกณฑ์ และเป็นไปตามระเบียบข้อบังคับของหน่วยงานภาครัฐและขององค์กรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลบริษัทฯ เช่น ตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงาน ก.ล.ต. และแนวปฏิบัติอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอย่างยั่งยืน

นอกจากนี้คณะกรรมการจะทำความเข้าใจขอบเขตหน้าที่ของคณะกรรมการ และมอบหมายอำนาจ การจัดการบริษัทฯ ให้แก่ฝ่ายบริหาร โดยทำการบันทึกเป็นลายลักษณ์อักษร อย่างไรก็ตามคณะกรรมการ จะติดตามดูแลฝ่ายบริหารให้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมาย ทั้งนี้ขอบเขตหน้าที่ของคณะกรรมการ และกรรมการผู้จัดการ และฝ่ายบริหารอาจพิจารณาแบ่งออกเป็นดังนี้

**1. เรื่องที่คณะกรรมการควรดูแลให้มีการดำเนินการ** หมายถึง เรื่องที่คณะกรรมการเป็นผู้รับผิดชอบหลักให้มีการดำเนินการอย่างเหมาะสม ซึ่งคณะกรรมการต้องมีความเข้าใจ และพิจารณาเป็นอย่างดี ทั้งนี้คณะกรรมการอาจมอบหมายให้คณะกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ หรือฝ่ายบริหารเป็นผู้เสนอเรื่องเพื่อ พิจารณาได้ ซึ่งได้แก่เรื่องดังต่อไปนี้

- (1) การกำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมายหลักในการประกอบธุรกิจ
- (2) การสร้างวัฒนธรรมองค์กรที่ยึดมั่นในจริยธรรม รวมทั้งประพฤติตนเป็นต้นแบบ
- (3) การดูแลโครงสร้าง และการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ ให้เหมาะสมต่อการบรรลุมิติวัตถุประสงค์ และเป้าหมายหลักในการประกอบธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพ
- (4) การสรรหา พัฒนา กำหนดค่าตอบแทน และประเมินผลงานของกรรมการผู้จัดการ
- (5) การกำหนดโครงสร้างค่าตอบแทนที่เป็นเครื่องจูงใจให้บุคลากรปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ เป้าหมายหลักขององค์กร

**2. เรื่องที่คณะกรรมการจะดำเนินการร่วมกับฝ่ายบริหาร** หมายถึง เรื่องที่คณะกรรมการ คณะกรรมการ ชุดย่อยต่าง ๆ กรรมการผู้จัดการ และฝ่ายบริหารจะพิจารณาร่วมกัน โดยฝ่ายบริหารเสนอให้คณะกรรมการ เห็นชอบตามขั้นตอนต่าง ๆ ซึ่งคณะกรรมการจะกำกับดูแลให้นโยบายภาพรวมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ และเป้าหมายหลักในการประกอบธุรกิจ รวมทั้งมอบหมายให้ฝ่ายบริหารไปดำเนินการโดยคณะกรรมการติดตาม และให้ฝ่ายบริหารรายงานให้คณะกรรมการทราบเป็นระยะ ๆ ตามขั้นตอนต่าง ๆ ตามความเหมาะสม ได้แก่ เรื่องดังต่อไปนี้

- (1) การกำหนด และทบทวนกลยุทธ์ เป้าหมาย แผนธุรกิจประจำปี
- (2) การดูแลความเหมาะสมเพียงพอของระบบบริหารความเสี่ยง และการควบคุมภายใน
- (3) การกำหนดอำนาจดำเนินการที่เหมาะสมกับความรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร
- (4) การกำหนดกรอบการจัดสรรทรัพยากร การพัฒนา และงบประมาณ เช่น นโยบาย และแผนการบริหาร จัดการบุคคล และนโยบายด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ
- (5) การติดตาม และประเมินผลการดำเนินงาน
- (6) การดูแลให้การเปิดเผยข้อมูลทางด้านการเงิน และข้อมูลที่ไม่เกี่ยวกับด้านการเงินมีความน่าเชื่อถือ

**3. เรื่องที่คณะกรรมการไม่ควรดำเนินการ** หมายถึง เรื่องที่คณะกรรมการจะกำกับดูแลระดับนโยบาย โดยมอบหมายให้กรรมการผู้จัดการ และฝ่ายบริหารเป็นผู้รับผิดชอบหลักในการดำเนินการ ได้แก่

- (1) คณะกรรมการไม่ควรแทรกแซงการตัดสินใจในการดำเนินงาน การจัดซื้อจัดจ้าง การรับบุคลากร เข้าทำงาน ฯลฯ ตามกรอบนโยบาย แผนงาน ระเบียบ และ/หรือคู่มือที่กำหนดไว้
- (2) เรื่องที่มีข้อกำหนดห้ามไว้ เช่น การอนุมัติรายการที่กรรมการมีส่วนได้เสีย เป็นต้น

## 7.3 ข้อมูลเกี่ยวกับคณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการชุดย่อยของบริษัทฯ มีจำนวน 5 คณะ ประกอบด้วย คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการ บริหาร คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการ พัฒนาธุรกิจ โดยมีอำนาจหน้าที่ และบทบาทความรับผิดชอบดังนี้

1. คณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการอิสระของบริษัทฯ จำนวน 3 ท่าน ที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ของคณะกรรมการกำกับตลาดทุน มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี นับจากวันที่ได้รับการแต่งตั้ง และอาจได้รับการแต่งตั้งใหม่อีกก็ได้ตามที่คณะกรรมการบริษัทเห็นว่าเหมาะสม โดยมีรายชื่อดังนี้

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง	จำนวนครั้งที่เข้าร่วมประชุม / การประชุมทั้งหมด
			1 ม.ค. - 31 ธ.ค. 2564
1.	นายประกอบ ตันติยาพงศ์	ประธานกรรมการตรวจสอบ	9/9
2.	นายสมนึก ชัยเดชสุริยะ	กรรมการตรวจสอบ	9/9
3.	นางดารณี หัวใจ	กรรมการตรวจสอบ	2/9
4.	นายวิศิษฐ์ วงศ์รวมลาภ <sup>(1)</sup>	กรรมการตรวจสอบ	7/9

หมายเหตุ (1) นายวิศิษฐ์ วงศ์รวมลาภ ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการตรวจสอบ โดยมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 3/2564 วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2564 แทนนางดารณี หัวใจ ที่ได้ลาออกจากกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2564

นายประกอบ ตันติยาพงศ์ เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินของบริษัทฯ ทั้งนี้รายละเอียด คุณสมบัติ และประสบการณ์ของคณะกรรมการตรวจสอบทั้ง 3 ท่าน ปรากฏตามเอกสารแนบ 1 (รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหารผู้มีอำนาจควบคุม ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบสูงสุดในสายงานบัญชีและการเงิน ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบโดยตรงในการควบคุมดูแลการทำบัญชี และเลขานุการบริษัท)

โดยมีนายปริชา สมุหวิมลชัย เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

ทั้งนี้ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 4/2562 เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2562 มีมติอนุมัติให้ปรับโครงสร้างองค์กรด้านการกำกับดูแลกิจการ โดยมอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการ และจัดให้มีคณะทำงานการกำกับดูแลกิจการ เพื่อสนับสนุนและพัฒนางานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี

ขอบเขตอำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ

- 1. สอบทานให้บริษัทฯ มีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ
- 2. สอบทานให้บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายใน (Internal Control) และระบบการตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ตลอดจนพิจารณาอนุมัติแผนงานตรวจสอบภายใน
- 3. สอบทานให้บริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ
- 4. กำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี แผนการพัฒนาความยั่งยืน (Sustainability Development) ด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม และการกำกับดูแลกิจการ (Environment Social and Governance: ESG) โดยกำหนดแนวทาง เสนอแนะนโยบายและแนวปฏิบัติ ตลอดจนให้คำปรึกษา ประเมินผล และทบทวนนโยบาย รวมถึงการแต่งตั้งคณะทำงานในการปฏิบัติงาน

5. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระ เพื่อกำหนดให้เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ และเสนอคำตอบแทนของบุคคลดังกล่าว รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุม ด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

6. พิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาบรรจุ แต่งตั้ง โยกย้าย เลิกจ้าง รวมทั้งประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปีของหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน

7. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และเป็นไปตามระเบียบการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ ทั้งนี้เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผล และเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ

8. สอบทานให้บริษัทฯ มีระบบบริหารความเสี่ยง (Risk Management) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

9. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบโดยเปิดเผยไว้ในแบบ 56-1 One Report ของบริษัทฯ ซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานกรรมการตรวจสอบ และต้องประกอบด้วยข้อมูลอย่างน้อยดังต่อไปนี้

9.1 ความเห็นเกี่ยวกับความถูกต้อง ครบถ้วน เป็นที่เชื่อถือได้ของรายงานทางการเงินของบริษัทฯ

9.2 ความเห็นเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ

9.3 ความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ

9.4 ความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามหลักการทำกับดูละการของบริษัทฯ

9.5 ความเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมและประสิทธิภาพของกระบวนการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ

9.6 ความเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของผู้สอบบัญชี

9.7 ความเห็นเกี่ยวกับรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ รายการระหว่างกัน หรือรายการที่มีความเกี่ยวข้องกัน

9.8 จำนวนการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ และการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบแต่ละท่าน

9.9 ความเห็นหรือข้อสังเกตโดยรวมที่คณะกรรมการตรวจสอบได้รับจากการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายบัตร (Charter)

9.10 รายการอื่นที่เห็นว่าผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปควรทราบภายใต้ขอบเขตหน้าที่ และความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

10. สามารถว่าจ้างที่ปรึกษาหรือผู้เชี่ยวชาญเพื่อปฏิบัติงานตามความจำเป็นและเหมาะสม โดยบริษัทเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย

11. พิจารณางบประมาณและทรัพยากรที่ใช้ในการบริหารจัดการฝ่ายสำนักตรวจสอบภายใน บุคลากร และการปฏิบัติงานตรวจสอบภายในให้เหมาะสมเพียงพอ รวมถึงสนับสนุนการปรับปรุงพัฒนางานตรวจสอบภายในอย่างต่อเนื่อง

12. ประเมินผลการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

13. ปฏิบัติงานอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย ด้วยความเห็นชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ



2. คณะกรรมการบริหาร<sup>(1)</sup>

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 คณะกรรมการบริหาร<sup>(1)</sup> ประกอบด้วย กรรมการจำนวน 9 ท่านดังนี้

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง	จำนวนครั้งที่เข้าร่วมประชุม/ การประชุมทั้งหมด
			1 ม.ค. - 31 ธ.ค. 2564
1.	ศาสตราจารย์พิเศษ เรวัต ฉ่ำเฉลิม	ประธานกรรมการบริหาร	25/25
2.	นายราณินทร์ พานิชชีวะ <sup>(4)</sup>	รองประธานกรรมการบริหาร	25/25
3.	นายพิศิษฐ์ ดัชฌาภิรมย์	กรรมการบริหาร	3/25
4.	นายพรเทพ ปินยารชุน <sup>(2)</sup>	กรรมการบริหาร	22/25
5.	นายกุลวัฒน์ เจนวัฒนวิทย์	กรรมการบริหาร	25/25
6.	หม่อมหลวงธนะวิสุทธ์ วิสุทธ์ <sup>(3)</sup>	กรรมการบริหาร	9/25
7.	นายสุเทพ ธาระवास	กรรมการบริหาร	25/25
8.	นางอโนมา อุกุทธ์	กรรมการบริหาร	25/25
9.	ดร.ศักดิ์ดา พรรณไวย	กรรมการบริหาร	25/25

หมายเหตุ (1) ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 10/2564 เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2564 มีมติให้เปลี่ยนชื่อคณะกรรมการกลั่นกรองและติดตาม เป็นคณะกรรมการบริหาร (2) นายพรเทพ ปินยารชุน ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการกลั่นกรองและติดตาม โดยมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 3/2564 วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2564 แทนนายพิศิษฐ์ ดัชฌาภิรมย์ ที่ได้ลาออกจากกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2564 (3) หม่อมหลวงธนะวิสุทธ์ วิสุทธ์ ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการกลั่นกรองและติดตาม โดยมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 8/2564 เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2564 (4) นายราณินทร์ พานิชชีวะ ได้รับการแต่งตั้งเป็นรองประธานคณะกรรมการบริหาร โดยมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 10/2564 เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2564

ขอบเขตอำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริหารมีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบดังนี้

- กำหนดนโยบาย ทิศทาง กลยุทธ์ แผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน (Sustainability Development) ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และการกำกับดูแลกิจการ (Environment Social and Governance: ESG) เพื่อเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทอนุมัติ รวมทั้งการดำเนินการในเรื่องที่เกี่ยวข้องดังกล่าวข้างต้นให้เป็นไปตามนโยบายของคณะกรรมการบริษัท และให้สอดคล้องกับงบประมาณที่ได้รับอนุมัติ
- จัดให้มีการประชุมอย่างน้อยเดือนละหนึ่ง (1) ครั้ง เพื่อติดตามผลการดำเนินงานรายเดือน เพื่อให้ผลการดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ บรรลุเป้าหมายธุรกิจ แผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน (Sustainability Development) ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และการกำกับดูแลกิจการ (Environment Social and Governance: ESG) และเป็นไปตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย
- ให้คำปรึกษาแก่ผู้บริหาร
- กลั่นกรองระเบียบวาระของเรื่องที่จะเสนอ พร้อมทั้งข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง สำหรับการประชุมคณะกรรมการบริษัท
- กลั่นกรองการของบประมาณประจำปีทีเสนอจากฝ่ายบริหาร ก่อนเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติ
- มีอำนาจเข้าทำรายการประเภทต่าง ๆ ได้แก่
  - พิจารณาอนุมัติการใช้เงินเพื่อการลงทุน การจัดทำธุรกรรมทางการเงินกับสถาบันการเงิน เพื่อเปิดบัญชี กู้ยืม จำนำ จำนอง ค้ำประกัน และการอื่นใดที่เป็นธุรกรรมด้านการลงทุน และธุรกรรมทางการเงินตามธุรกิจปกติของบริษัทฯ ในวงเงินไม่เกิน 500 ล้านบาท

ว. ในกรณีที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้น (แล้วแต่กรณีตามขั้นตอนที่กำหนด) อนุมัติให้เข้าร่วมประมูลงาน คณะกรรมการบริหารมีอำนาจพิจารณาอนุมัติการจัดทำธุรกรรมกับสถาบันการเงินเพื่อออกหนังสือค้ำประกันประเภทต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประมูลงาน ตามเงื่อนไขข้อกำหนดขอบเขตของงาน (Term of Reference: TOR) หรือตามเงื่อนไขความต้องการข้อเสนอโครงการ (Request for Proposal: RFP) ที่กำหนดไว้

ค. ในกรณีที่มิใช่ค่าใช้จ่ายที่เกินงบประมาณที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการบริหารมีอำนาจอนุมัติการดำเนินงานที่เป็นธุรกรรมตามธุรกิจปกติ ซึ่งมีเงื่อนไขการค้ำโดยทั่วไป ในวงเงินแต่ละรายการไม่เกิน 30 ล้านบาท ทั้งนี้ภายใต้บังคับของหลักเกณฑ์ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันและรายการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์

7. พิจารณากำหนดโครงสร้างผู้บริหารองค์กร (Organization Chart) ตั้งแต่ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการขึ้นไป เพื่อเสนอคณะกรรมการบริษัทอนุมัติ

ส่วนตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ จะดำเนินการสรรหาตามขั้นตอนในกฎบัตรของคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน โดยให้คณะกรรมการบริษัทอนุมัติ

8. มีอำนาจแต่งตั้ง ถอดถอน หรือว่าจ้างที่ปรึกษา/ผู้เชี่ยวชาญ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานภายในองค์กรของบริษัทฯ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

9. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมายเป็นคราว ๆ ไป

10. ส่งเสริมสนับสนุนในการจัดทำนโยบายการทำธุรกิจที่ยั่งยืนในด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และการกำกับดูแลกิจการ หรือ Environment Social and Governance (ESG) ให้สอดคล้องกับกฎหมาย แนวทาง หลักเกณฑ์ และเป็นไปตามระเบียบข้อบังคับของหน่วยงานภาครัฐและขององค์กรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลบริษัทฯ เช่น ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.) และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) และแนวปฏิบัติอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอย่างยั่งยืน

### 3. คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน โดยมีรายชื่อดังนี้

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง	จำนวนครั้งที่เข้าร่วมประชุม/ การประชุมทั้งหมด
			1 ม.ค. - 31 ธ.ค. 2564
1.	ศาสตราจารย์ ดร.สุชัยวีร์ สุวรรณสวัสดิ์ <sup>(1)</sup>	ประธานกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน	4/6
2.	นายสมนึก ชัยเดชสุริยะ	กรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน	6/6
3.	ดร.วิษณุ เครืองาม <sup>(2)</sup>	กรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน	5/6

**หมายเหตุ** (1) ศาสตราจารย์ ดร.สุชัยวีร์ สุวรรณสวัสดิ์ ได้รับการแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน โดยมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 4/2564 วันที่ 8 มีนาคม 2564 แทนนายนายบรรยง พงษ์พานิช ที่ได้ลาออกจากกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2564 และได้ลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริษัท โดยมีผลเมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2564 เนื่องจากมีภารกิจเพิ่มมากขึ้น

(2) ดร.วิษณุ เครืองาม ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน โดยมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 3/2564 วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2564 แทนนางดารณี หวังใจ ที่ได้ลาออกจากกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2564

โดยมี นายราณินทร์ พานิชชีวะ เป็นเลขานุการคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน

### หน้าที่และความรับผิดชอบ

#### ขอบเขตในการสรรหาและการประเมิน

1. พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ เมื่อมีตำแหน่งว่างลง หรือเมื่อครบวาระ และเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัท หรือผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เพื่อให้เลือกตั้ง
2. พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งประธานกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ ในกรณีที่ไม่มีตำแหน่งว่างลงหรือครบวาระ และเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อให้เลือกตั้ง
3. เสนอแนะวิธีการประเมินพร้อมทั้งร่วมในการประเมินผลการทำงานของกรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ และรายงานผลต่อคณะกรรมการบริษัท และติดตามผลการแก้ไขปรับปรุงตามผลการประเมิน
4. พิจารณาคุณสมบัติของกรรมการอิสระ และกำหนดเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ในการสรรหา และคัดเลือกกรรมการบริษัท กรรมการอิสระ กรรมการชุดย่อยต่าง ๆ เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับบริษัท ระเบียบ กฎเกณฑ์ต่าง ๆ รวมทั้งข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทพิจารณา
5. พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชุดย่อยให้มีความเหมาะสมกับกลยุทธ์ของบริษัทฯ และสภาวการณ์ ซึ่งประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความหลากหลายทางด้านความรู้ ความเชี่ยวชาญ ทักษะ ความสามารถเฉพาะด้าน และประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ตลอดจนการมีส่วนร่วมในการสร้างคุณประโยชน์ให้แก่บริษัทฯ และเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการบริษัท
6. สนับสนุนให้มีการเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอรายชื่อบุคคลเข้ารับการคัดเลือกเป็นกรรมการ
7. พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการเมื่อมีตำแหน่งว่างลง และเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อเลือกตั้งตามข้อบังคับของบริษัท
8. ประธานกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน มีอำนาจเรียกประชุม และกำหนดระเบียบข้อบังคับและวาระของการประชุมตามที่เห็นสมควร โดยในการประชุมต้องมีกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่ง (1/2) จึงจะครบองค์ประชุม
9. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

#### ขอบเขตในการพิจารณาคำตอบแทน

1. จัดทำหลักเกณฑ์และนโยบายในการกำหนดคำตอบแทนกรรมการบริษัท กรรมการชุดย่อยต่าง ๆ และกรรมการผู้จัดการ โดยคำนึงถึงผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และหน้าที่ความรับผิดชอบ โดยเทียบเคียงได้กับอัตราคำตอบแทนกรรมการของบริษัทอื่น ๆ ในอุตสาหกรรมเดียวกัน และมีขนาดธุรกิจใกล้เคียงกัน และเสนอขออนุมัติตามข้อบังคับของบริษัทฯ หรือตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น (แล้วแต่กรณี)
2. กลั่นกรองงบประมาณ ค่าจ้าง เงินโบนัสและผลประโยชน์อื่นใดของพนักงาน ลูกจ้าง ผู้เชี่ยวชาญและที่ปรึกษาบริษัทฯ โดยภาพรวม ก่อนเสนอขออนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทภายใต้งบประมาณ
3. พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และกำหนดแนวทางการจัดสรรคำตอบแทนและผลประโยชน์อื่นใด ซึ่งรวมถึงผลตอบแทนในรูปของหลักทรัพย์ในรูปแบบของใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้น หรือหลักทรัพย์อื่นใดให้แก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน

#### 4. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงมีจำนวน 6 ท่าน ดังนี้

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง	จำนวนครั้งที่เข้าร่วมประชุม/ การประชุมทั้งหมด
			1 ม.ค. - 31 ธ.ค. 2564
1.	นายสมนึก ชัยเดชสุริยะ	ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง	4/4
2.	นายราณินทร์ พานิชชีวะ	กรรมการบริหารความเสี่ยง	4/4
3.	นายสุเทพ ธาระवास	กรรมการบริหารความเสี่ยง	4/4
4.	นางอโนมา อุกุทธิ์	กรรมการบริหารความเสี่ยง	4/4
5.	ดร.ศักดิ์ดา พรรณไวย	กรรมการบริหารความเสี่ยง	4/4
6.	นายบุญชนะ ตรีดิษฐ์ อุดมพร	กรรมการบริหารความเสี่ยง	4/4

โดยมี นายบุญชนะ ตรีดิษฐ์ อุดมพร เป็นเลขาธิการคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

#### หน้าที่และความรับผิดชอบ

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง มีอำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบดังนี้

- กำหนดนโยบายและแผนแม่บทการบริหารความเสี่ยงในองค์กร เสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติ
- พิจารณาคู่มือบริหารความเสี่ยง
- ประเมินและอนุมัติแผนการบริหารความเสี่ยงโดยพิจารณาความถูกต้องเหมาะสม และความพอเพียงของการระบุเหตุการณ์ความเสี่ยง เป้าหมายความเสี่ยงที่ยอมรับได้ โอกาสและผลกระทบ (ความรุนแรงของความเสี่ยง) แนวทาง/แผนการบริหารความเสี่ยง ติดตามความคืบหน้าในการจัดการความเสี่ยง
- ปรับปรุงนโยบายบริหารความเสี่ยง/แผนงานให้สอดคล้องกับสถานการณ์ และแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ
- ส่งเสริมและให้ความรู้เรื่องการบริหารความเสี่ยงแก่บุคลากร และผลักดันให้มีการนำไปใช้อย่างจริงจัง
- มีอำนาจแต่งตั้งคณะทำงานบริหารความเสี่ยงได้ตามความเหมาะสม และกำกับดูแล ให้คำปรึกษา และคำแนะนำแก่คณะทำงานบริหารความเสี่ยง
- รายงานผลการบริหารความเสี่ยงและสถานการณ์ขององค์กรต่อคณะกรรมการบริษัท และให้ข้อมูลต่อคณะกรรมการตรวจสอบ
- ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยงมีอำนาจเรียกประชุม และกำหนดระเบียบข้อบังคับ และวาระของการประชุมตามที่เห็นสมควร โดยในการประชุมจะต้องมีกรรมการบริหารความเสี่ยงมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่ง (1/2) จึงจะครบองค์ประชุม
- ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

### 5. คณะกรรมการพัฒนาธุรกิจ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 คณะกรรมการพัฒนาธุรกิจมีจำนวน 5 ท่าน ดังนี้

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง	จำนวนครั้งที่เข้าร่วมประชุม/ การประชุมทั้งหมด
			1 ม.ค. - 31 ธ.ค. 2564
1.	นายธานินทร์ พานิชชีวะ	ประธานกรรมการพัฒนาธุรกิจ	9/9
2.	นายทวีพัฒน์ ตินะมาส <sup>(1)</sup>	กรรมการพัฒนาธุรกิจ	9/9
3.	นางสาวบงกชรัตน์ ตั้งชูกุล	กรรมการพัฒนาธุรกิจ	9/9
4.	ดร.ศักดิ์ดา พรรณไวย	กรรมการพัฒนาธุรกิจ	9/9
5.	นายพรเทพ ปันยารชุน <sup>(2)</sup>	กรรมการพัฒนาธุรกิจ	9/9

**หมายเหตุ** (1) นายทวีพัฒน์ ตินะมาส ทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาเพื่อการพัฒนาธุรกิจด้านคมนาคมและขนส่งตามธุรกิจประจำปีของบริษัทฯ ตามที่ได้รับมอบหมายจากกรรมการผู้จัดการและคณะกรรมการบริษัท ซึ่งบริษัทฯ ตกลงชำระค่าตอบแทนสำหรับการให้คำปรึกษาและคำแนะนำตามสัญญาตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2564

(2) นายพรเทพ ปันยารชุน ทำหน้าที่เป็นผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาธุรกิจให้แก่บริษัทฯ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท ซึ่งบริษัทฯ ตกลงชำระค่าตอบแทนสำหรับการให้คำปรึกษาและคำแนะนำตามสัญญาตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2564

โดยมี ดร.ศักดิ์ดา พรรณไวย เป็นเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาธุรกิจ

#### ขอบเขตอำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการพัฒนาธุรกิจ

1. เสนอนโยบายพัฒนาธุรกิจและแผนระยะยาวในการพัฒนาธุรกิจเพื่อความยั่งยืน
2. พิจารณาผลการศึกษาในการจัดหาโครงการใหม่ และผลการศึกษาความเป็นไปได้ทางการเงินเพื่อเสนอขออนุมัติในการดำเนินการโครงการใหม่ต่อคณะกรรมการบริษัท
3. ให้ความเห็น หรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาธุรกิจแก่คณะกรรมการบริษัท
4. ส่งเสริมสนับสนุนในการจัดทำนโยบายการดำเนินงานที่ยั่งยืนในด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และการกำกับดูแลกิจการ หรือ Environment Social and Governance (ESG) ให้สอดคล้องกับกฎหมาย แนวทาง หลักเกณฑ์ และเป็นไปตามระเบียบข้อบังคับของหน่วยงานภาครัฐและขององค์กรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลบริษัทฯ เช่น ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.) และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) และแนวปฏิบัติอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอย่างยั่งยืน
5. ดำเนินการเรื่องอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาธุรกิจ เพื่อเสนอขออนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท
6. ประธานกรรมการพัฒนาธุรกิจ มีอำนาจเรียกประชุมคณะกรรมการพัฒนาธุรกิจ และกำหนดระเบียบข้อบังคับ และวาระของการประชุมตามที่เห็นสมควร โดยในการประชุมต้องมีกรรมการพัฒนาธุรกิจมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่ง (1/2) จึงจะครบองค์ประชุม
7. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย



## 7.4 ข้อมูลเกี่ยวกับผู้บริหาร

### 7.4.1 รายชื่อผู้บริหาร

รายชื่อผู้บริหารมีจำนวน 27 ท่าน ดังรายชื่อต่อไปนี้ (โครงสร้างการจัดการบริษัทฯ (Organization Chart) ได้รายงานใน "หัวข้อ 7.1 โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการ")

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง
<b>ผู้บริหารระดับสูง</b>		
1.	นายราณินทร์ พาณิชชีวะ <sup>1</sup>	กรรมการผู้จัดการ
2.	ดร.ศักดิ์ดา พรรณไวย <sup>1</sup>	รองกรรมการผู้จัดการ สายงานธุรกิจและการเงิน
3.	นางอโนมา อุฤทธิ์ <sup>1</sup>	รองกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการ
4.	นายสุเทพ ธาระวาส <sup>1</sup>	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการอาวุโส
5.	นายบุญชนะ ตรีดิษฐ์ อุดมพร <sup>1</sup>	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหารความเสี่ยงและความปลอดภัย
<b>ผู้บริหารระดับกลาง</b>		
1.	นายชัยกัญ เตมียบุตร	ผู้ช่วยรองกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการ - IT & ITS
2.	นางสาวบงกชรัตน์ ตั้งชูกุล <sup>1</sup>	ผู้ช่วยรองกรรมการผู้จัดการ สายงานธุรกิจและการเงิน
3.	นางสาวอัจฉรา เจริญพร	ผู้อำนวยการอาวุโส สายงานพัฒนาความยั่งยืนองค์กร
4.	นางสาวน้ำผึ้ง ระเบียบดี	ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศและจราจรอัจฉริยะ
5.	นางสาวปิยภัทร พงษ์นิกรพิย์	ผู้อำนวยการฝ่ายระบบเก็บค่าผ่านทาง
6.	นายชวณัฐ ศรีสุวัฒนา	ผู้อำนวยการฝ่ายอำนวยความสะดวกและจัดการจราจร
7.	นายชัยกัญ เตมียบุตร	ผู้อำนวยการฝ่ายซ่อมบำรุงรักษา(รักษาการ)
8.	นางสุมาลี นิยมเหมา	ผู้อำนวยการฝ่ายจัดเก็บค่าผ่านทาง
9.	นายเอกรินทร์ เหลืองวิสัย	ผู้อำนวยการฝ่ายวิจัยและแผนปฏิบัติการ
10.	นางภัทรพร อมรศรีวรากล <sup>1</sup>	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี
11.	นางภาวดี สิริพงษ์	ผู้อำนวยการฝ่ายธุรการและจัดซื้อ
12.	นางอุไรวรรณ เมฆอักษรณ์	ผู้อำนวยการฝ่ายสำนักเลงานุการบริษัทและกำกับดูแลกิจการ / เลงานุการบริษัท
13.	นายจักรกฤษ ทองนาคะ	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการ / นักลงทุนสัมพันธ์
14.	นางสาวรำไพ ชมภู	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรมนุษย์และระบบบริหารงานคุณภาพ
15.	นายพนพล โพธิ์	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนารัฐกิจและกลยุทธ์เพื่อความยั่งยืน
16.	นายพิเชษฐ ลักยานันท์	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรมโครงการ
17.	นายปรีชา สมุหพัฒนชัย	ผู้อำนวยการฝ่ายสำนักตรวจสอบภายใน
18.	นายณัฐรุจ ไตประภัสสร	รองผู้อำนวยการฝ่ายอำนวยความสะดวกและจัดการจราจร
19.	นางสาวประกายพิมพ์ ตันรังสรรค์	ผู้จัดการส่วนกฎหมายและกฎระเบียบ
20.	นางสาวจริญญา โกงเหลง	ผู้จัดการส่วนความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อม
<b>ผู้บริหารระดับต้น</b>		
1.	นางกิตติชามน อันภู <sup>1</sup>	ผู้จัดการแผนกบัญชี*
2.	นางสาวกศนันท์ ดุยกมล <sup>1</sup>	ผู้จัดการแผนกการเงินและนักลงทุนสัมพันธ์*

หมายเหตุ: <sup>1</sup> บุคคลซึ่งเป็น "ผู้บริหาร" ตามนิยามที่กำหนดในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ที่ กจ. 17/2551 เรื่องการกำหนดกณนิยามในประกาศเกี่ยวกับการออกและเสนอขายหลักทรัพย์ (ตามที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม)

### การสรรหาผู้บริหารระดับสูง

ผู้บริหารในตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ ได้รับการสรรหาโดยคณะกรรมการสรรหาและพิจารณา คำตอบแทน ซึ่งจะพิจารณาสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม กล่าวคือ เป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ และมีประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อการบริหารจัดการให้บรรลุวัตถุประสงค์ กลยุทธ์ หรือเป้าหมายที่คณะกรรมการ บริษัทกำหนดไว้ รวมทั้งมีความเข้าใจในธุรกิจของบริษัทฯ เป็นอย่างดี โดยคณะกรรมการสรรหา และพิจารณา คำตอบแทนจะเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อเลือกตั้งตามข้อบังคับบริษัทฯ

### 7.4.2 คำตอบแทนผู้บริหาร

บริษัทฯ มีการวัดผลการดำเนินงานของผู้บริหาร (ตามนิยาม ก.ล.ต.) ทุกปี โดยผู้บริหารจะมีตัวชี้วัด การปฏิบัติงาน (Key Performance Indicators: KPIs) เกี่ยวกับผลการปฏิบัติงานตามวัตถุประสงค์ในแต่ละปี โดยกรรมการผู้จัดการจะเสนอตัวชี้วัดการปฏิบัติงาน (Key Performance Indicators: KPIs) ต่อที่ประชุม คณะกรรมการกลั่นกรองและติดตามพิจารณากำหนดในแต่ละปี (ในปี 2564 ได้เปลี่ยนเป็นคณะกรรมการบริหาร) และคณะกรรมการสรรหาและพิจารณา คำตอบแทนเป็นผู้พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์ และแนวทางการ จัดสรรค่าตอบแทนและผลประโยชน์อื่นใด ซึ่งรวมถึงผลตอบแทนในรูปของหลักทรัพย์ ในรูปแบบของ ใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้น หรือหลักทรัพย์อื่นใดให้แก่ผู้บริหาร

สำหรับกรรมการผู้จัดการ คณะกรรมการสรรหาและพิจารณา คำตอบแทนเป็นผู้พิจารณาหลักเกณฑ์ และนโยบายในการกำหนดค่าตอบแทน ตลอดจนผลประโยชน์อื่นใดที่เหมาะสม ภายใต้หลักเกณฑ์ที่ชัดเจน โปร่งใส โดยคำนึงถึงผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และตัวชี้วัดการปฏิบัติงาน (Key Performance Indicators: KPIs) ของผลการปฏิบัติงานที่

ในปี 2564 บริษัทฯ ได้จ่ายค่าตอบแทนกรรมการผู้จัดการ และผู้บริหาร ประกอบด้วย

(1) คำตอบแทนที่เป็นตัวเงิน ประกอบด้วย เงินเดือนและโบนัส

(2) คำตอบแทนอื่น บริษัทฯ ได้จัดให้มีกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งเป็นค่าตอบแทนระยะยาวและเป็นออม ให้แก่กรรมการผู้จัดการ และผู้บริหาร เช่นเดียวกับพนักงานของบริษัทฯ โดยมีอัตราสะสมร้อยละ 2-15 ของเงินเดือน และบริษัทฯ จ่ายสมทบในอัตราร้อยละ 5.5 เข้าเป็นเงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

คำตอบแทน ปี 2564 (ล้านบาท)	ผู้บริหาร	
	กรรมการผู้จัดการ <sup>(1)</sup>	ผู้บริหาร <sup>(2)</sup> (ตามคำนิยาม ก.ล.ต. ไม่รวมกรรมการผู้จัดการ)
เงินเดือนและโบนัส	11.2	17.2
คำตอบแทนอื่น ๆ <sup>(3)</sup>	0.5	0.8
รวม	11.7	18.0

หมายเหตุ : (1) กรรมการผู้จัดการไม่ได้รับคำตอบแทนและผลประโยชน์ในฐานะเป็นกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยของบริษัทฯ ทั้งนี้ในช่วงครึ่งปีหลังด้วย สถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 และนโยบายการลดต้นทุนขององค์กร จึงได้สมัครใจลดคำตอบแทนที่เป็นเงินเดือนลงร้อยละ 20

(2) ผู้บริหารตามนิยาม ก.ล.ต. ไม่รวมกรรมการผู้จัดการ ประกอบด้วย รองกรรมการผู้จัดการ-สายงานธุรกิจและการเงิน, รองกรรมการผู้จัดการ-สายงาน ปฏิบัติการ, ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการอาวุโส, ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหารความเสี่ยงและความปลอดภัย (รวมถึงผู้อำนวยการฝ่ายการเงิน และบัญชี) เนื่องจากอยู่ในคำนิยามของผู้บริหาร ได้แก่ ผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารในสาขาบัญชี หรือการเงินที่เป็นระดับผู้จัดการฝ่ายขึ้นไปหรือเทียบเท่า)

(3) คำตอบแทนอื่น ๆ โดยหลักประกอบด้วย กองทุนประกันสังคม กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และเงินพิเศษ เป็นต้น

## 7.5 ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงาน

### 7.5.1 จำนวนบุคลากร

จำนวนพนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 2562 2563 และ 2564

สายงาน (คน)	2561	2562	2563	2564
สำนักกรรมการผู้จัดการ	46	46	45	46
ธุรกิจและการเงิน	25	25	34	34
ปฏิบัติการ	391	394	365	336
<b>รวม</b>	<b>462</b>	<b>465</b>	<b>444</b>	<b>416</b>

ทั้งนี้บริษัทฯ ไม่มีสหภาพแรงงาน และไม่เคยประสบปัญหาการนัดประท้วงหรือนัดหยุดงานโดยพนักงาน หรือมีความขัดแย้งทางแรงงานอย่างมีนัยสำคัญต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ อีกทั้งบริษัทฯ นั้นมีความสัมพันธ์อันดีกับพนักงาน

### 7.5.2 การเปลี่ยนแปลงจำนวนพนักงานอย่างมีนัยสำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

-ไม่มี-



### 7.5.3 นโยบายการพัฒนาบุคลากร

เล็งเห็นถึงความสำคัญในการสร้างและพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ ความสามารถ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะเสริมสร้างศักยภาพของบริษัทฯ ให้เติบโตและยั่งยืน ด้วยแผนการเชื่อมโยงทางยกระดับกับเครือข่ายระบบคมนาคมขนส่งที่สนองตอบการขยายตัวระหว่างกรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑล รวมถึงการเชื่อมโยงภูมิภาคของประเทศไทย ด้วยการจัดการเส้นทางที่อำนวยความสะดวก ประหยัดเวลา และให้ความปลอดภัยสูงสุดตามมาตรฐานสากล

#### พัฒนาบุคลากรให้พร้อมรอบด้าน

ปัจจุบันบริษัทฯ ต้องเผชิญกับการสภาวะการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ สังคม เพื่อให้บริษัทฯ เป็น "ทางเลือกที่เห็นค่าเวลาของคุณ" จึงมุ่งมั่นพัฒนาบุคลากรให้มีความพร้อมและความสามารถด้านความสะดวก (Convenience) รวดเร็ว (Speed) และความปลอดภัย (Safety) เพื่อคุณภาพงาน ตลอดจนคุณภาพชีวิตของพนักงาน ผ่านการปลูกฝังแนวคิดและค่านิยม (Core Value) ซึ่งประกอบด้วย มุ่งเน้นต่อความพอใจลูกค้า (Customer Focus) ความกระตือรือร้นสู่ความสำเร็จ (Achievement Motivation) การทำงานเป็นทีม (Teamwork) และการสร้างคุณภาพสิ่งแวดล้อม รวมถึงการกำหนดนโยบายความปลอดภัยและสุขอนามัยอย่างชัดเจน ควบคู่ไปกับการจัดให้มีสภาพแวดล้อมและสุขอนามัยในสถานประกอบการให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของบุคลากรและของบริษัทฯ อย่างชัดเจน

### วิทยาลัยโกลด์เวย์สร้างองค์ความรู้เสริมศักยภาพบุคลากร

ภายใต้โครงการ "วิทยาลัยโกลด์เวย์" จัดการอบรมพนักงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้พนักงานมีความรู้และศักยภาพเพิ่มขึ้น ในการดำเนินงานให้สอดคล้องต่อเป้าหมาย นโยบาย และทิศทางขององค์กร ได้แก่

1. หลักสูตรปฐมนิเทศ (Orientation Program) เป็นหลักสูตรสำหรับพนักงานใหม่ เพื่อแนะนำให้รู้จักองค์กร ลักษณะงานหรือข้อมูลอื่น ๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน
2. หลักสูตรพัฒนาความรู้ ความสามารถทั่วไป (Corporate Training Program) เป็นหลักสูตรเพื่อการพัฒนาพนักงานให้สามารถนำความรู้มาใช้ในการปฏิบัติงาน
3. หลักสูตรความรู้เฉพาะในงาน (Functional Training Program) เป็นหลักสูตรเพื่อการพัฒนาทักษะความสามารถหรือเทคนิคเฉพาะด้านในงาน เช่น ความรู้เกี่ยวกับเทคนิคการช่วยเหลือผู้ใช้ทางเมื่อเครื่องยนต์เกิดขัดข้อง หรืออุบัติเหตุ หรือความรู้ในสายวิชาชีพต่าง ๆ เป็นต้น
4. หลักสูตรพัฒนาภาวะผู้นำ (Leadership Development Program) เป็นหลักสูตรเพื่อการพัฒนาศักยภาพด้านภาวะผู้นำของหัวหน้างานและผู้บริหารในองค์กร
5. หลักสูตรการสอนงาน (Coaching) สำหรับผู้บริหารระดับผู้จัดการแผนกขึ้นไป ที่เลื่อนตำแหน่ง หรือผู้บริหารใหม่ที่เข้ามาร่วมงานกับบริษัทฯ เป็นหลักสูตรเพื่อให้ได้รับรู้งานที่จะต้องรับผิดชอบ รับทราบวิสัยทัศน์และพันธกิจ แผนธุรกิจ นโยบายสำคัญ ๆ และตัวชี้วัดต่าง ๆ เป็นต้น

### มุ่งสร้างองค์กรแห่งการเรียนรู้

เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีทรัพยากรด้านบุคลากรที่มีความพร้อม และสามารถรองรับการขยายตัวของธุรกิจได้ในอนาคต ได้มีโครงการพัฒนาผู้บริหารและพนักงาน เพื่อการสนับสนุนให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ (Learning Organization) บนหลักการ 4 ประการ ได้แก่

1. การสร้างนวัตกรรม (Innovation) นำเสนอแนวคิดเพื่อสร้างสรรค์สิ่งใหม่ ๆ ในการทำงาน
2. การพัฒนา (Development) นำเสนอแนวคิดเพื่อพัฒนาการทำงาน
3. การปรับปรุงกระบวนการทำงาน (Improvement) นำเสนอแนวคิดเพื่อนำมาปรับปรุงกระบวนการทำงานให้มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น
4. การทำงานเป็นทีม (Teamwork) นำเสนอแนวคิดที่มาจากการทำงานร่วมกัน



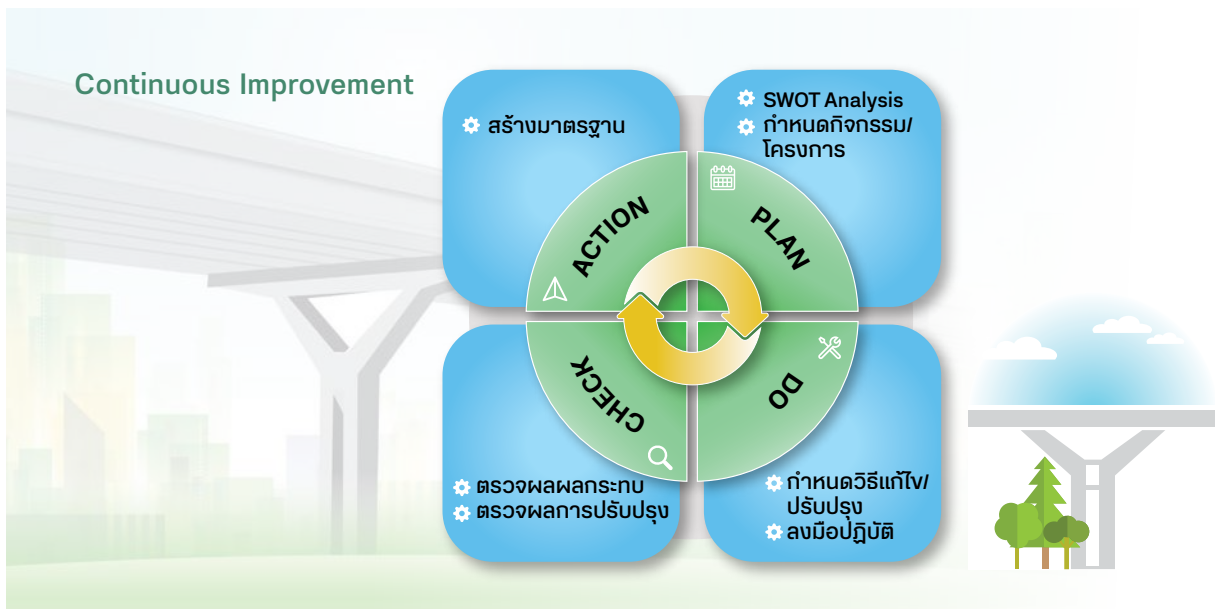


## เปิดเวทีสร้างสรรค์วิถีการทำงานที่ดีขึ้น

เพื่อให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ (Vision) และพันธกิจ (Mission) ของบริษัทฯ การพัฒนาผู้บริหารและพนักงาน ประกอบด้วย 2 โครงการหลัก ได้แก่

**1. โครงการ I ♥ D.M.T. Management Award** เป็นโครงการสำหรับกลุ่มผู้บริหาร เพื่อส่งเสริมให้ผู้บริหารเข้าใจทิศทางการดำเนินงานตามแผนธุรกิจของบริษัทฯ และมีโอกาสเสนอความคิดเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพองค์กรไปในทิศทางเดียวกันกับแผนธุรกิจของบริษัทฯ โดยทีมผู้บริหารจะมีการนำเสนอโครงการในการพัฒนางาน และหากได้รับการอนุมัติก็จะให้ทีมที่ผ่านการพิจารณาตามขั้นตอนนำไปดำเนินการปฏิบัติงานจริง

**2. โครงการทีมพนักงานนักพัฒนา** เป็นโครงการสำหรับกลุ่มพนักงานในการนำความรู้ ความคิด สร้างสรรค์มาปรับปรุงระบบการทำงาน กระบวนการทำงานใหม่ หรือบริการใหม่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการทำงานที่มีอยู่ในปัจจุบันให้ดียิ่งขึ้น โดยให้พนักงานรวบรวมสมาชิกตั้งแต่ 5 คนขึ้นไป นำเสนอโครงการเพื่อการลดขั้นตอนการทำงาน การลดค่าใช้จ่าย การเพิ่มประสิทธิภาพ และ/หรือการเพิ่มประสิทธิผลในการทำงาน การเพิ่มความพึงพอใจของลูกค้า เป็นต้น และหากได้รับการอนุมัติก็จะให้ทีมที่ผ่านการพิจารณาตามขั้นตอนนำไปดำเนินการปฏิบัติงานจริง



มีนโยบายสนับสนุนให้พนักงานตั้งแต่ระดับหัวหน้างานขึ้นไป ด้วยการให้ทุนการศึกษาในระดับปริญญาโท จนถึงปริญญาเอก เพื่อให้มีความรู้เพิ่มเติม และนำความรู้ที่ได้รับมาปรับใช้ พัฒนาให้เกิดประโยชน์กับหน่วยงาน และองค์กร

จากผลกระทบของการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ในปี 2563-2564 ส่งผลให้แนวทางพัฒนาบุคลากร เน้นการอบรมผ่านช่องทางออนไลน์ E-Learning เป็นหลัก ในปี 2564 บริษัทฯ จัดหลักสูตรอบรมพนักงานเพื่อเพิ่มทักษะและศักยภาพในการทำงานแก่พนักงาน จำนวน 78 หลักสูตร โดยมีจำนวนชั่วโมงอบรมหรือกิจกรรม พัฒนาความรู้เฉลี่ยของพนักงาน 18 ชั่วโมงต่อคนต่อปี ครอบคลุมถึงนโยบายต่าง ๆ จรรยาบรรณบริษัทฯ การต่อต้านคอร์รัปชัน และผลประโยชน์ความพึงพอใจต่อการจัดการฝึกอบรมโดยรวมเท่ากับร้อยละ 90 (คงที่เมื่อเทียบกับปี 2563) ทั้งนี้การพัฒนาบุคลากรของบริษัทฯ ใช้แนวทาง 70:20:10 ซึ่งเน้นการเรียนรู้ผ่านการปฏิบัติหน้างานเป็นหลัก

### 7.5.4 การบริหารค่าตอบแทน

บริหารค่าตอบแทนให้แก่พนักงานทุกระดับอย่างเหมาะสมและเป็นธรรม เมื่อเปรียบเทียบกับภายใน และนอกองค์กร ซึ่งจะพิจารณาค่าตอบแทนจากผลการปฏิบัติงาน และระดับตำแหน่งงานที่ได้รับผิดชอบ โดยอยู่ในรูปแบบของเงินเดือน โบนัส และเงินตอบแทนพิเศษ (Variable Pay)



เพื่อให้บรรลุเป้าหมายหลักการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนคือ การรักษาบุคลากรที่มีศักยภาพไว้กับองค์กร โดยพิจารณาค่าตอบแทนและสวัสดิการสำหรับพนักงานให้สามารถแข่งขันกับกลุ่มอุตสาหกรรมใกล้เคียง ในปี 2563 บริษัทได้จัดทำโครงการ DMT-Moving Forward to Future Trends ว่าจ้างที่ปรึกษาบริษัท ซี เอส อาร์ กรุ๊ป จำกัด ดำเนินการจัดทำโครงสร้างค่าตอบแทน (Total Compensation) ซึ่งประกอบไปด้วยเงินเดือน (Salary) เงินเพิ่มพิเศษอื่น (Allowance) รวมทั้งประโยชน์ตอบแทนหรือสวัสดิการอื่นทั้งเป็นตัวเงินและไม่เป็น ตัวเงิน (Monetary & Non-Monetary Benefits) แผนอัตรากำลัง (Manpower Planning) ให้เหมาะสมและรองรับ การดำเนินงานตามแผนธุรกิจระยะเวลา 5 ปี ในปี 2563 - 2567

### ผลการดำเนินงาน

ในปี 2563 และ 2564 บริษัทฯ จ่ายค่าตอบแทนให้แก่พนักงานโดยไม่รวมผู้บริหาร เท่ากับจำนวน 186.25 ล้านบาท และ 165.36 ล้านบาท ตามลำดับ โดยเป็นค่าตอบแทนในรูปของเงินเดือน ค่าล่วงเวลา โบนัส เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ประกันสุขภาพ ประกันชีวิต และสวัสดิการอื่น ๆ ของพนักงาน เป็นต้น

โดยในปี 2563 บริษัทฯ มีพนักงานรวมผู้บริหารทั้งสิ้นจำนวน 444 คน รวมค่าตอบแทนทั้งสิ้น 221 ล้านบาท และในปี 2564 จำนวน 416 คน รวมค่าตอบแทนทั้งสิ้น 195.1 ล้านบาท

### 7.5.5 การสรรหาและรักษาบุคลากร

ดำเนินการสรรหาบุคลากรเพื่อเข้าทำงานโดยไม่เลือกปฏิบัติ เปิดโอกาสให้บุคคลทุกเพศสภาพ ทุกเชื้อชาติ และไม่แบ่งแยกพื้นฐานของแต่ละปัจเจกบุคคล ทั้งนี้สัดส่วนกลุ่มบุคลากรกระจายในช่วงอายุ 38-53 ปี คิดเป็นร้อยละ 62.44 ของพนักงานทั้งหมด

### 7.5.6 การจ้างงาน

ให้ความสำคัญในการปฏิบัติต่อพนักงานอย่างเป็นธรรม เพราะเป็นทรัพยากรสำคัญ ซึ่งการปฏิบัติงาน ต่าง ๆ ล้วนต้องอาศัยความรู้ ความสามารถ กำลังกาย และกำลังใจในการทำงานให้บรรลุเป้าหมาย จึงสนับสนุน ให้มีการบริหารจัดการต่อพนักงานอย่างเป็นธรรมควบคู่ไปกับการเติบโตทางธุรกิจเพื่อพัฒนาไปสู่ความยั่งยืน โดยการไม่ใช้แรงงานเด็ก การให้ความคุ้มครองทางสังคมและสภาพการทำงาน การดูแลทั้งในเรื่องการให้โอกาส ผลตอบแทนและสวัสดิการ การแต่งตั้ง โยกย้าย และการพัฒนาศักยภาพของพนักงานอย่างทั่วถึง ได้กำหนด แนวทางในการปฏิบัติไว้ดังนี้

- มุ่งเน้นการคัดเลือกผู้สมัครงานตามหลักวัดความสามารถด้านตำแหน่งงาน (Competency-based) และค่าตอบแทนที่เป็นธรรม
- จัดให้มีเงื่อนไขการจ้างที่เป็นธรรม การให้ค่าตอบแทนที่เหมาะสมตามค่าของงานที่ปฏิบัติ หรือตาม ข้อตกลงการจ้างและตามมาตรฐานครองชีพที่ควรจะเป็นทั้งในระยะสั้นและระยะยาว รวมถึงสวัสดิการ ค่ารักษาพยาบาล กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ โบนัสตามผลการปฏิบัติงานของพนักงานและผลประกอบการ ของบริษัทฯ เสถียรภาพ เป็นต้น
- การพิจารณาจ้างหรือเลิกจ้างโดยผ่านกระบวนการพิจารณาและตัดสินใจตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ อย่างเหมาะสม ไม่ขึ้นอยู่กับบุคคลใดบุคคลหนึ่งเพียงคนเดียวหรือการเลือกปฏิบัติ
- การพัฒนาพนักงานฝึกฝนทักษะและเพิ่มพูนศักยภาพ เพื่อสร้างโอกาสในการเรียนรู้ ความก้าวหน้า และการเลื่อนตำแหน่งเมื่อมีโอกาสเหมาะสม
- การสนับสนุนสิ่งอำนวยความสะดวกในการทำงานตามความเหมาะสม เพื่อให้พนักงานทำงาน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- การให้โอกาสพนักงานในการเข้าถึงหรือรับทราบข้อมูลที่สำคัญเกี่ยวกับผลการดำเนินการ ทิศทาง การดำเนินกิจการ รวมถึงจัดให้มีสื่อช่องทางต่าง ๆ เพื่อการมีส่วนร่วมนำเสนอข้อคิดเห็นโดยปราศจาก การแทรกแซง
- มีความมุ่งมั่นส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตผู้พิการไทย โดยได้มีการจ้างงานผู้พิการรวมถึงมีการ ดูแลสวัสดิการสำหรับพนักงานที่พิการ อาทิ จัดหาอุปกรณ์กายเทียมให้กับผู้พิการที่เป็นพนักงาน ของบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี

### 7.5.7 การบริหารผลการปฏิบัติงาน

มีการพัฒนาเครื่องมือในการประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานผ่านระบบออนไลน์ เพื่อให้มีความชัดเจนและโปร่งใส และส่งเสริมให้มีการสื่อสารเพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกันระหว่างหัวหน้างาน ผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้น และการได้รับข้อมูล Feedback สะท้อนผลการปฏิบัติงาน

การเลื่อนตำแหน่งจะพิจารณาจากผลการปฏิบัติงานที่ดี พฤติกรรมอันเหมาะสม และศักยภาพ ทั้งนี้ดำเนินการตามแผนสืบทอดตำแหน่งงานของบริษัทฯ และในปี 2563 เป็นต้นมาได้นำเทคโนโลยีมาใช้ในการประเมินการปฏิบัติงานเป็นรูปแบบออนไลน์

### 7.5.8 สวัสดิการพนักงาน

กำหนดการบริหารสวัสดิการและสื่อสารให้กับพนักงานผ่านคู่มือพนักงาน ซึ่งมีการปรับปรุงให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอ และผ่านช่องทางการสื่อสารต่าง ๆ ภายในองค์กร โดยมีจุดมุ่งหมายส่งมอบสวัสดิการที่เหมาะสมและเป็นธรรมให้พนักงานทุกคนในทุกด้านที่มีความจำเป็นตั้งแต่เริ่มปฏิบัติงานจนถึงเกษียณอายุได้แก่

- สวัสดิการที่เกี่ยวกับการปฏิบัติงาน ได้แก่ เบี้ยเลี้ยง การปฏิบัติงานนอกสถานที่ ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ที่พัก การประกันอุบัติเหตุเดินทาง เป็นต้น
- สวัสดิการด้านสุขภาพ ได้แก่ ประกันสุขภาพกลุ่ม ประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล การตรวจสุขภาพประจำปี การฉีดวัคซีนป้องกันไข้หวัดใหญ่ประจำปี
- สวัสดิการเพื่อความเป็นอยู่หรือช่วยเหลือพนักงานในกรณีต่าง ๆ ได้แก่ กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ การเกษียณอายุ เงินช่วยเหลืองานศพ อุปกรณ์กายเทียมนำมาสำหรับพนักงานผู้พิการ



ส่งเสริมการรักษาให้บุคลากรที่ต่ออยู่ร่วมงานกับบริษัทฯ เป็นระยะเวลายาวนานอย่างต่อเนื่อง นอกจากการจัดสวัสดิการต่าง ๆ ที่เทียบเท่ากับบริษัทชั้นนำในอุตสาหกรรมเดียวกัน ยังสร้างแรงจูงใจและชื่นชมสำหรับบุคลากรที่ปฏิบัติงานครบอายุงาน สำหรับพนักงานที่มีอายุงานครบ 10 ปี 15 ปี 20 ปี 25 ปี 30 ปี จนถึง 40 ปี ด้วยการมอบของที่ระลึกเพื่อแสดงความขอบคุณจากผู้บริหารระดับสูง

### 7.5.9 การส่งเสริมคุณภาพชีวิต

#### สร้างสมดุลและความสุขในที่ทำงานแบบยั่งยืน

จากการส่งเสริมให้พนักงานมีความสุขในการทำงานกับองค์กรและมีความภูมิใจในการปฏิบัติงาน ผ่านการบอกเล่ากับบุคคลภายนอกถึงวัฒนธรรมองค์กรที่ส่งเสริมความคิดของพนักงานให้พนักงานมีความสุขของชีวิตการทำงานและชีวิตส่วนตัวมากขึ้น ผ่านกิจกรรมโครงการ Happy Birthday and Happy Work Life สร้างความสุขในที่ทำงานแบบยั่งยืน

#### การดูแลพนักงานในช่วงสถานการณ์แพร่ระบาดของโรค COVID-19

ในปี 2563 - 2564 จากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรค COVID-19 ในประเทศไทยและทั่วโลกส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้มาใช้บริการและพนักงานของบริษัทฯ ในช่วงเวลาดังกล่าวบริษัทฯ ได้มีการดูแลพนักงานเพื่อเป็นการช่วยเหลือและเพื่อความปลอดภัยให้กับพนักงานทุกคน ดังนี้

- กำหนดมาตรการ Work From Home และการทำงานแบบยืดหยุ่น (Flexible) โดยให้แต่ละหน่วยงานหาหรือช่วงเวลาเข้า-ออกการทำงาน เพื่อไม่ให้มาทำงานพร้อมกันจนแน่นเกินไป ในส่วนพนักงานที่ต้องทำงานเป็นกะก็ได้มีการปรับเปลี่ยนเวลาทำงานใหม่

- ไม่มีนโยบายเลิกจ้างพนักงาน จากสถานการณ์ระบาดโรค COVID-19
- บริษัทได้จัดทำประกันภัยไวรัสโคโรนา (COVID-19) ให้กับพนักงาน แบบแผน \*เจอ \*จ่าย \*จบ
- สวัสดิการเข้ารับตรวจหาเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) แบบ Antigen Test และแบบ RT-PCR ณ สถานพยาบาล
- สวัสดิการกระเช้ายังชีพสำหรับพนักงานที่ตรวจพบเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19)
- จัดหาวัคซีนทางเลือก เพื่อป้องกันเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19)
- อำนวยความสะดวกจัดรถให้พนักงานเดินทางไปรับการฉีดวัคซีนโควิด-19 ณ สถานีกลางบางซื่อ
- การดูแลและติดตามอาการพนักงานที่ได้รับเชื้อโควิด-19 ตลอดการรักษา
- กรณีพนักงานปฏิบัติหน้าที่แล้วเกิดความเสี่ยงจากการสัมผัสหรือใกล้ชิดกับลูกค้า (ผู้ใช้บริการ) หรือเพื่อนร่วมงานที่ติดเชื้อโควิด-19 บริษัทฯ ไม่นับเป็นวันลา และมีมาตรการช่วยเหลือด้านค่าใช้จ่ายในการยังชีพระหว่างการกักตัวตามมาตรการกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

### การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการทำงาน

เปิดใช้ระบบสารสนเทศ และจัดเก็บคลังความรู้ (Knowledge Management) เพื่อช่วยกรบข้อมูล และขั้นตอนการทำงานได้ถูกต้อง สะดวก รวดเร็วยิ่งขึ้น ในปี 2565 มีแผนงานพัฒนาเพิ่มฟังก์ชันอื่น ๆ เพื่อทำให้บริษัทฯ ก้าวสู่การบริหารคนแบบดิจิทัลรองรับวัฒนธรรมการทำงานใหม่ ๆ ในอนาคตอย่างเต็มรูปแบบ



### แนวทางการรักษาและสร้างความผูกพันพนักงาน

1. รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากพนักงาน และปฏิบัติต่อพนักงานทุกระดับด้วยความเป็นธรรม ไม่เลือกปฏิบัติ สนับสนุนการหาข้อสรุปและความร่วมมือระหว่างบริษัทฯ กับพนักงานหรือตัวแทนพนักงานในการนำเสนอข้อเสนอมานาน คณะกรรมการสวัสดิการในสถานประกอบการ เสนอแนะผู้มีอำนาจในการตัดสินใจของบริษัทฯ เกี่ยวกับการปรับปรุงคุณภาพชีวิตการทำงานเพื่อให้เกิดการพัฒนาาร่วมกัน
2. จับเคลื่อนวัฒนธรรมองค์กร ค่านิยม และความเชื่อของทุกคนในองค์กรที่จะเป็นหลักยึด และชี้นำในวิธีคิดและการตัดสินใจในการทำงาน เพื่อหลอมรวมพนักงานทุกคนให้เป็นส่วนหนึ่งของบริษัทฯ ในการ "มุ่งมั่น สร้างงานบริการ" โดยปลูกฝังให้พนักงานเชื่อในสิ่งเดียวกัน และร่วมกันสื่อสารออกไปในทุกสิ่งจากวิธีคิด วิธีการทำงาน และลงมือทำ รวมถึงการปรับปรุงแก้ไขสร้างสรรค์สิ่งดีเพื่ออนาคตที่ยั่งยืนผ่าน 3 ความเชื่อ ได้แก่ มุ่งเน้นต่อความพอใจลูกค้า (Customer Focus) ความกระตือรือร้นสู่ความสำเร็จ (Achievement Motivation) การทำงานเป็นทีม (Teamwork) ผ่านกิจกรรมต่าง ๆ ได้แก่ สะสมแต้ม CAT โดยพนักงานทุกคนที่ร่วมกิจกรรมตอบคำถามค่านิยมองค์กรในทุกช่องทาง Platform จะได้รับ Sticker CAT (Online) 1 ดวง ต่อการเข้าร่วมกิจกรรม 1 ครั้ง เพื่อสะสมและนำมาแลกของรางวัล
3. สำรวจความผูกพันของพนักงานต่อองค์กร (Engagement Survey) ในปี 2565 เพื่อนำข้อมูลมาปรับปรุงแก้ไขในปีถัดไป

## 7.6 ข้อมูลสำคัญอื่นๆ

### 7.6.1 รายชื่อบุคคลที่ได้รับมอบหมาย

#### 1) เลขาธิการบริษัท

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 4/2562 เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2562 ได้มีมติแต่งตั้งให้นางอุไรวรรณ เมษอักษรณ์ เป็นเลขาธิการบริษัทของบริษัทฯ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 89/15 พระราชบัญญัติหลักทรัพย์

และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ.2535 (รวมถึงฉบับแก้ไข) และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมถึงนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ดังนี้

- (1) จัดทำและเก็บรักษาเอกสาร ดังต่อไปนี้
  - (ก) ทะเบียนกรรมการ
  - (ข) หนังสือนัดประชุมคณะกรรมการ รายงานการประชุมคณะกรรมการ และรายงานประจำปีของบริษัทฯ
  - (ค) หนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้น และรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น
- (2) เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้เสีย ที่รายงานโดยกรรมการหรือผู้บริหาร
- (3) จัดส่งสำเนารายงานการมีส่วนได้เสีย ตามมาตรา 89/14 ให้ประธานกรรมการและประธานกรรมการตรวจสอบ ภายใน 7 วันทำการนับแต่วันที่บริษัทฯ ได้รับรายงานนั้น
- (4) จัดการเรื่องการประชุมผู้ถือหุ้น คณะกรรมการบริษัท และการประชุมต่าง ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัท และ/หรือกรรมการผู้จัดการมอบหมายให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ จ้อบังคับ กฎเกณฑ์ระเบียบ คำสั่ง ประกาศ และสัญญาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- (5) ประสานงานหรือให้ความร่วมมือในการให้ข้อมูลแก่กรรมการ รวมถึงการสนับสนุนการทำงานของกรรมการ
- (6) ดูแลการเปิดเผยข้อมูล และรายงานให้เป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง และการกำกับดูแลกิจการที่ดี
- (7) ติดต่อสื่อสาร และให้ข้อมูลที่เหมาะสมแก่ผู้ถือหุ้นตามที่กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกำหนด
- (8) ประสานงานกับที่ปรึกษาภายนอก เช่น ที่ปรึกษากฎหมาย
- (9) สอดส่องดูแลระยะเวลาดำรงตำแหน่งของกรรมการบริษัท กรรมการบริหาร (ถ้ามี) และกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ ให้เป็นไปตามวาระที่จะดำรงตำแหน่ง
- (10) ดำเนินการอื่นใดตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนประกาศกำหนด

โดยประวัติของผู้ดำรงตำแหน่งเลขาธิการบริษัท ปรากฏตามเอกสารแนบ 1 (รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการผู้บริหาร ผู้มีอำนาจควบคุม ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบสูงสุดในสายงานบัญชีและการเงิน ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบโดยตรงในการควบคุมดูแลการทำบัญชี และเลขาธิการบริษัท)

### 2) ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบโดยตรงในการควบคุมดูแลการทำบัญชี

ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบโดยตรงในการควบคุมดูแลการทำบัญชีของบริษัทฯ คือ นางกัตตชามน อันภู่ ซึ่งดำรงตำแหน่งผู้จัดการแผนกบัญชี ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2560 โดยนางกัตตชามน อันภู่เป็นผู้ทำบัญชีที่มีคุณสมบัติและเงื่อนไขของการเป็นผู้ทำบัญชีตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ทั้งนี้รายละเอียดเพิ่มเติมแสดงในรายละเอียดประวัติผู้บริหารในเอกสารแนบ 1

### 3) ผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทฯ

ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายใน บริษัทฯ จัดตั้งฝ่ายตรวจสอบภายในขึ้นตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ เพื่อให้การปฏิบัติงานตรวจสอบมีความเป็นอิสระ มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ ครั้งที่ 5/2562 เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2562 ได้มีมติอนุมัติแต่งตั้งนายปรีชา สมุหวิฒนชัย เป็นหัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทฯ และทำหน้าที่เลขาธิการคณะกรรมการตรวจสอบเนื่องจากมีคุณสมบัติ วุฒิการศึกษา และประสบการณ์การอบรมที่เหมาะสม เพียงพอต่อการเป็นผู้ควบคุมการปฏิบัติงานดังกล่าว รายละเอียดเกี่ยวกับผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายใน ปรากฏตามเอกสารแนบ 1

### 7.6.2 หัวหน้างานนักลงทุนสัมพันธ์ และข้อมูลเพื่อการติดต่อ

ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานนักลงทุนสัมพันธ์คือ นายจักรกฤษ ทองนาคะ ซึ่งดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการ/นักลงทุนสัมพันธ์ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 พฤษภาคม 2562



ทั้งนี้นักลงทุนหรือบุคคลทั่วไปสามารถติดต่อมายังงานนักลงทุนสัมพันธ์ของบริษัทฯ ได้ที่โทรศัพท์ 0 2792 6500 อีเมล [ir@tollway.co.th](mailto:ir@tollway.co.th) หรือผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ [www.tollway.co.th](http://www.tollway.co.th)

### 7.6.3 ค่าตอบแทนที่ผู้สอบบัญชี สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด

บริษัทฯ จ่ายค่าสอบบัญชีให้กับบริษัท เคพีเอ็มจี ภูมิไชย สอบบัญชี จำกัด ซึ่งเป็นสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีประจำปี 2564 สังกัด รวมทั้งบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับผู้สอบบัญชีและสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัดในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา มีจำนวนเงินรวม 1.85 ล้านบาท ทั้งนี้บริษัทฯ ที่เป็นผู้สอบบัญชีและผู้สอบบัญชีไม่มีความสัมพันธ์ หรือส่วนได้เสียใด ๆ กับบริษัทฯ/ผู้บริหาร/ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าว

### ค่าสอบบัญชีประจำปี 2564

ค่าสอบบัญชีงบการเงินประจำปี และค่าสอบทานงบการเงินรายไตรมาสของบริษัทฯ รวมเป็นเงินจำนวน 1.62 ล้านบาท

### ค่าบริการอื่นที่นอกเหนือจากงานสอบบัญชี (non-audit fee) ประจำปี 2564

บริษัทฯ จ่ายค่าบริการด้านบัญชีอื่น จำนวน 0.23 ล้านบาท ให้แก่สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับผู้สอบบัญชีและสำนักงานสอบบัญชีดังกล่าว ซึ่งเป็นค่าบริการในการสอบทานหนังสือชี้ชวน (Filing) และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ (Out of Pocket) ที่เกิดขึ้นระหว่างการให้บริการ

### ข้อมูลประเภทและขอบเขตงานบริการอื่นที่นอกเหนือจากงานสอบบัญชี (non-audit service)

บริษัทฯ ได้จ้างบริษัท สำนักภาษี เคพีเอ็มจี ภูมิไชย จำกัด (KPMG) เป็นที่ปรึกษาในการสอบทานด้านการเงิน ด้านมาตรฐานทางบัญชีและภาษีอากรในแบบจำลองการศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุน โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเป็นเงินจำนวน 640,000 บาท ซึ่งค่าบริการดังกล่าวบริษัทฯ ยังไม่ได้มีการจ่ายในรอบปี 2564 และบริษัทฯ จะจ่ายค่าจ้างดังกล่าวในปี 2565 เมื่อได้รับบริการครบถ้วน





### 8.1 สรุปผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการในรอบปีที่ผ่านมา

ในรอบปีที่ผ่านมาคณะกรรมการบริษัทได้มอบนโยบาย ทิศทางการดำเนินธุรกิจ การกำกับดูแลกิจการ การสอบทานการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานไปสู่เป้าหมาย และจากความมุ่งมั่นตั้งใจของบริษัทฯ คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคน ทำให้สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ (สำนักงาน ก.ล.ต.) อนุญาตให้บริษัทฯ เสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ต่อประชาชนครั้งแรก และได้เข้าจดทะเบียนและเริ่มซื้อขายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2564

ภายหลังการเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและเริ่มซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ คณะกรรมการ บริษัทฯ ยังคงมุ่งส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจอย่างต่อเนื่อง โดยมุ่งส่งเสริมการดำเนินงานด้าน ESG (Environment/ Economic Social Governance) การส่งเสริมการดำเนินงานอย่างมีความรับผิดชอบต่อด้านสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ สังคม และการกำกับดูแลกิจการ เพื่อการพัฒนาธุรกิจสู่ความยั่งยืน

#### 8.1.1 การสรรหา พัฒนา และประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ

ข้อมูลหลักเกณฑ์การสรรหา พัฒนา และประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ รายละเอียดปรากฏในหัวข้อ 6.1.1 "นโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวกับคณะกรรมการ"

##### (1) กรรมการอิสระ (คุณสมบัติ)

คณะกรรมการบริษัทได้พิจารณากำหนดคุณสมบัติ "กรรมการอิสระ" ตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยบุคคลที่จะได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระของบริษัทฯ ต้องมีคุณสมบัติดังนี้

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละหนึ่งของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ ทั้งนี้ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้น ๆ ด้วย

2. ไม่เป็น หรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้เงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี ทั้งนี้ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ

3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย ในลักษณะที่เป็นบิดา มารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตร ของผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นผู้บริหาร หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย

4. ไม่มี หรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็น หรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

5. ไม่เป็น หรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ สังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

6. ไม่เป็น หรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใด ๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมาย หรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่า 2 ล้านบาทต่อปี จากบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของบริษัทฯ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่

8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกัน และเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัทฯ บริษัทย่อย หรือไม่เป็นหุ้นส่วนที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงานลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษา ที่รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกินร้อยละหนึ่งของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น ซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกัน และเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย

9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทฯ กรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติตามข้อ 1. ถึงข้อ 9. อาจได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ ให้ตัดสินใจในการดำเนินกิจการของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ โดยมีการตัดสินใจรูปแบบขององค์คณะ (Collective Decision) ได้

ในกรณีที่บุคคลที่บริษัทฯ แต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระเป็นบุคคลที่มี หรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจ หรือการให้บริการการกำกับดูแลกิจการทางวิชาชีพ เกินมูลค่าที่กำหนดตามข้อ 4. หรือข้อ 6. คณะกรรมการบริษัทอาจพิจารณาผ่อนผันให้ได้ หากเห็นว่าการแต่งตั้งบุคคลดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่อ การปฏิบัติหน้าที่ และเป็นการให้ความเห็นที่เป็นอิสระ และบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูลต่อไปนี้ในหนังสือนัดประชุม ผู้ถือหุ้นในวาระพิจารณาแต่งตั้งกรรมการอิสระดังกล่าวแล้ว

(1) ลักษณะความสัมพันธ์ทางธุรกิจ หรือการให้บริการทางวิชาชีพ ที่ทำให้บุคคลดังกล่าวมีคุณสมบัติไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด

(2) เหตุผล และความจำเป็นที่ยังคง หรือแต่งตั้งให้บุคคลดังกล่าวเป็นกรรมการอิสระ

(3) ความเห็นของคณะกรรมการของบริษัทฯ ในการเสนอให้มีการแต่งตั้งบุคคลดังกล่าวเป็นกรรมการอิสระ

## (2) การสรรหากรรมการและผู้บริหารระดับสูง

### (2.1) การสรรหากรรมการ

ในปี 2564 บริษัทฯ ได้มีการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการท่านใหม่เพื่อทดแทนกรรมการท่านเดิมที่ลาออก และครบวาระออกจากตำแหน่งในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี โดยสรรหากรรมการแทนกรรมการที่ลาออก จากตำแหน่ง 5 ท่าน ประกอบด้วย ดร.วิชญะ เครืองาม ม.ล.ธนวิสุทธิ์ วิสุทธิ์ นายพรคง ปัญญางาม นายพรเทพ ปันยารชุน นายจุฬพล ริมสาคร และพิจารณารวมกรรมการท่านเดิมที่ครบวาระในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นปี 2564 ประกอบด้วย นายพรคง ปัญญางาม ม.ล.ธนวิสุทธิ์ วิสุทธิ์ นางปานทิพย์ ศรีพิมล นายสมนึก ชัยเดชสุริยะ และนายสมบัติ พาณิชชีวะ กลับเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการต่ออีกวาระหนึ่ง

ทั้งนี้ในปี 2564 บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการบริษัท สำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2565

### (2.2) การปฏิรูประบบกรรมการใหม่

บริษัทฯ จัดกำหนดให้มีการปฏิรูประบบกรรมการเข้าใหม่ ซึ่งประกอบด้วย การบรรยายและการเข้าเยี่ยมชมกิจการ เพื่อให้กรรมการใหม่ได้รับทราบลักษณะและแนวทางการดำเนินธุรกิจ กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี และข้อมูลอื่นที่จำเป็นและเป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงจัดให้มีคู่มือกรรมการและหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องโดยมีเลขานุการบริษัทเป็นผู้ประสานงาน

### (2.3) การพัฒนากรรมการ

ส่งเสริมและสนับสนุนให้คณะกรรมการและผู้บริหารระดับสูงเพิ่มพูนความรู้ ความเข้าใจในบทบาทและหน้าที่ของกรรมการและผู้บริหารระดับสูงในการบริหารงานอย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยการส่งเสริมให้เข้าร่วมอบรมสัมมนาในหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาความรู้ความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่อย่างสม่ำเสมอ ซึ่งในปี 2564 มีกรรมการที่เข้าร่วมอบรมในหลักสูตรต่าง ๆ ดังนี้

รายชื่อกรรมการ	หลักสูตรอบรม / สัมมนา
1. นายพรเทพ ปันยารชุน	- หลักสูตร Director Accreditation Program รุ่นที่ 181/2021 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
2. นายธามินทร์ พาณิชชิวะ	- หลักสูตรการรายงานความยั่งยืนตามกลุ่มอุตสาหกรรมด้านการบริการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย - หลักสูตรการวิเคราะห์และจัดการความเสี่ยงด้าน ESG และการคำนวณ ภาษีเรือนกระจก เพื่อรายงานผลการดำเนินงานด้านความยั่งยืน ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
3. ดร.ศักดิ์ดา พรรณไวย	- หลักสูตร Financial Statements for Directors รุ่น 44/2021 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตรพัฒนาวิชาชีพนักลงทุนสัมพันธ์ ปี 2564 สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย

## (2.4) การประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ

สำหรับกระบวนการในการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการนั้น คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนจะพิจารณาทั้งแบบประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย และแบบประเมินผลการปฏิบัติงานตนเองแบบรายบุคคล ก่อนที่จะเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อรับทราบ จากนั้นสำนักเลขาธิการบริษัทและกำกับดูแลกิจการจะจัดส่งแบบประเมินผลให้กรรมการบริษัททุกคนเพื่อประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยที่ตนดำรงตำแหน่ง หลังจากนั้นสำนักเลขาธิการบริษัทและกำกับดูแลกิจการจะสรุปผล และนำเสนอผลประเมินต่อคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน และคณะกรรมการบริษัทเพื่อทราบต่อไป

ทั้งนี้ในปี 2564 คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนได้กำหนดให้ใช้แบบประเมินตามแนวทางของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งมีผลการประเมินการปฏิบัติงานตนเองของคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อย โดยภาพรวมดังนี้

คณะกรรมการ/คณะกรรมการชุดย่อย	ผลประเมิน (ร้อยละ)
1. คณะกรรมการบริษัท	95.46
2. คณะกรรมการตรวจสอบ	100.00
3. คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน	91.11
4. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	91.48
5. คณะกรรมการบริหาร	82.75
6. คณะกรรมการพัฒนารูทิจ	84.50
7. การประเมินแบบรายบุคคล	91.19

## 8.1.2 การเข้าร่วมประชุมและการจ่ายคำตอบแทนคณะกรรมการรายบุคคล

### (1) การประชุมคณะกรรมการ

ในปี 2564 บริษัทฯ จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทรวม 10 ครั้ง โดยมีกรรมการเข้าร่วมประชุมคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 99 และคณะกรรมการบริษัทเข้าร่วมประชุมสามัญผู้ถือหุ้น 1 ครั้ง โดยสรุปการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริษัท ดังนี้

## การกำกับดูแลกิจการ

ลำดับ	รายชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าร่วมประชุม/การประชุมทั้งหมด ปี 2564	
		การประชุมคณะกรรมการบริษัท	การประชุมสามัญผู้ถือหุ้น
1.	นายสมบัติ พานิชชีวะ	10/10	1/1
2.	ศาสตราจารย์พิเศษ เรวัต ฉ่ำเฉลิม	10/10	1/1
3.	นายประกอบ ตันติยาพงศ์	10/10	1/1
4.	นายสมนึก ชัยเดชสุริยะ	10/10	ลาประชุม / 1
5.	นายวิศิษฐ์ วงศ์รวมลาภ	10/10	1/1
6.	ศาสตราจารย์ ดร.สุชัยวีร์ สุวรรณสวัสดิ์ <sup>(1)</sup>	8/10	ลาประชุม / 1
7.	นายจุมพล ริมสาคร <sup>(2)</sup>	9/10	1/1
8.	นางปานทิพย์ ศรีพิมล	10/10	ลาประชุม / 1
9.	นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์	10/10	ลาประชุม / 1
10.	นายราณินทร์ พานิชชีวะ	10/10	1/1
11.	ดร.วิษณุ เครืองาม	10/10	1/1
12.	ม.ล.ระวีสุทธิ์ วิสุทธี	10/10	1/1
13.	นายพรคณ ปัญญางาม <sup>(4)</sup>	7/10	1/1
14.	นายพรเทพ ปินยารชุน <sup>(3)</sup>	2/10	-

**หมายเหตุ** (1) ศาสตราจารย์ ดร.สุชัยวีร์ สุวรรณสวัสดิ์ ลาออกจากการเป็นกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2564  
 (2) นายจุมพล ริมสาคร ลาออกจากการเป็นกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2564 และได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทและกรรมการอิสระโดยมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 9/2564 เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2564  
 (3) นายพรเทพ ปินยารชุน ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัท โดยมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 8/2564 เมื่อวันที่ 26 ตุลาคม 2564  
 (4) นายพรคณ ปัญญางาม ลาออกจากการเป็นกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2564

นอกจากนี้มีการประชุมกรรมการโดยไม่มีผู้บริหาร 1 ครั้ง ในเดือนกุมภาพันธ์ 2565 โดยหัวข้อการประชุมเป็นการอภิปรายเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อหารือในประเด็นต่าง ๆ และให้ข้อเสนอแนะ เพื่อนำเสนอให้ฝ่ายบริหารนำไปพิจารณาปรับปรุงการดำเนินงานต่อไป ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีบริษัทจดทะเบียน ปี 2560

### (2) การจ่ายค่าตอบแทนคณะกรรมการ

บริษัทฯ มีคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน เป็นผู้พิจารณากลับกรองค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหาร โดยพิจารณาถึงความเหมาะสมและสอดคล้องกับภาระหน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการ สถานะทางการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และการจ่ายค่าตอบแทนของบริษัทในกลุ่มธุรกิจขนาดใกล้เคียงกันหรือในกลุ่มอุตสาหกรรมเดียวกัน

#### ค่าตอบแทนกรรมการ

ค่าตอบแทนของกรรมการ กรรมการตรวจสอบ และกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ (ยกเว้นกรรมการผู้จัดการ) ประกอบด้วย ค่าตอบแทนรายปี และเบี้ยประชุม โดยในปี 2564 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2564 เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2564 ได้อนุมัติค่าตอบแทนกรรมการ กรรมการตรวจสอบ และกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ (ยกเว้นกรรมการผู้จัดการ) เป็นจำนวนเงินรวมไม่เกิน 14.0 ล้านบาท และค่าบำเหน็จกรรมการ จำนวนไม่เกิน 4.0 ล้านบาท โดยคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ จะได้รับค่าตอบแทนในหลักเกณฑ์ ดังนี้

**1. ค่าตอบแทนของคณะกรรมการ คณะกรรมการตรวจสอบ และคณะกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ ที่เป็นกรรมการบริษัท** (ยกเว้นกรรมการผู้จัดการ) ประกอบด้วยค่าตอบแทนดังต่อไปนี้

1.1 ค่าตอบแทนรายเดือน เป็นค่าตอบแทนประจำเดือนทุก ๆ เดือน เพื่อสะท้อนถึงหน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ คณะกรรมการตรวจสอบ และคณะกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ

1.2 ค่าเบี้ยประชุม สำหรับผู้เข้าร่วมประชุม

1.3 ค่าบำเหน็จ เป็นค่าตอบแทนเพื่อสะท้อนถึงผลการดำเนินงานประจำปีของบริษัทฯ

1.4 ค่าตอบแทนและผลประโยชน์อื่นใด เช่น คุ้มครองค่าผ่านทาง ผลตอบแทนในรูปของหลักทรัพย์ในรูปแบบของใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้น หรือหลักทรัพย์อื่นใด และผลตอบแทนที่เป็นตัวเงินในรูปแบบอื่นนอกจากที่ระบุในข้อ (1) ถึง (3) ข้างต้น

1.5 คณะกรรมการพัฒนาธุรกิจ จะได้รับเบี้ยประชุมตามข้อ (2) แต่จะไม่ได้รับค่าตอบแทนตามข้อ (4)

**2. ค่าตอบแทนของกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ ที่ไม่ได้เป็นกรรมการบริษัทและเป็นบุคคลภายนอก** ได้แก่ ค่าเบี้ยประชุมซึ่งจะจ่ายตามสัญญาจ้างสำหรับผู้เข้าร่วมประชุมในแต่ละครั้ง โดยกรรมการชุดย่อยที่ไม่ได้เป็นกรรมการบริษัทและเป็นบุคคลภายนอกนี้จะไม่ได้รับค่าตอบแทนรายเดือน และค่าตอบแทนในรูปแบบอื่น ๆ เช่น Success Fee เป็นต้น

**3. ค่าตอบแทนของกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ ที่เป็นผู้บริหาร พนักงานที่ได้รับเงินเดือนประจำ และที่ปรึกษาตามสัญญาจ้าง (ที่ปรึกษาที่เป็นบุคคลภายนอกและไม่ได้เป็นกรรมการบริษัท) ที่ได้รับค่าตอบแทนประจำ** จะไม่ได้รับค่าเบี้ยประชุมและค่าตอบแทนในรูปแบบอื่น ๆ นอกจากค่าตอบแทนประจำที่ได้รับ

**4. สรุปค่าตอบแทนของคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อย ประจำปี 2564 มีรายละเอียดดังนี้**

ตำแหน่ง	ค่าตอบแทนประจำ (บาท/เดือน)	ค่าเบี้ยประชุม (บาท/ท่าน/ครั้ง)	ค่าตอบแทนอื่น (บาท/เดือน)
<b>คณะกรรมการบริษัท</b> (เฉพาะกรรมการที่ไม่ใช่ผู้บริหาร)			
- ประธานกรรมการ	84,000	10,500	5,320
- รองประธานกรรมการ	63,000	7,350	5,320
- กรรมการ	31,500	7,350	5,320
<b>คณะกรรมการตรวจสอบ</b>			
- ประธานกรรมการตรวจสอบ	42,000	10,500	-
- กรรมการตรวจสอบ	31,500	7,350	-
<b>คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน</b>			
- ประธานกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน	-	42,000	-
- กรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน	-	21,000	-
<b>คณะกรรมการกลั่นกรองและติดตาม</b> (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็นกรรมการบริหาร)			
- ประธานกรรมการกลั่นกรองและติดตาม	-	63,000	-
- รองประธานกรรมการกลั่นกรองและติดตาม	-	-	-
- กรรมการกลั่นกรองและติดตาม	-	31,500	-
<b>คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง</b>			
- ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง	-	42,000	-
- กรรมการบริหารความเสี่ยง	-	-	-
<b>คณะกรรมการพัฒนาธุรกิจ</b>			
- ประธานกรรมการพัฒนาธุรกิจ	-	-	-
- กรรมการพัฒนาธุรกิจ	-	31,500	-

**หมายเหตุ:** อัตราค่าตอบแทนกรรมการ ระหว่างวันที่ 1 มกราคม 2564 - 31 ธันวาคม 2564 โดยคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนจะทบทวนพิจารณา กลั่นกรองอัตราค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารทุกปี เพื่อให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน โดยจะนำเสนอต่อที่ประชุม คณะกรรมการบริษัท เพื่อนำเสนอต่อที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีเพื่ออนุมัติต่อไป

สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และวันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ ได้จ่ายค่าตอบแทนและค่าบำเหน็จให้กรรมการของบริษัทฯ เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 18.5 ล้านบาท 19.0 ล้านบาท และ 15.3 ล้านบาท ตามลำดับ



สรุปอัตราค่าตอบแทนกรรมการและการเปลี่ยนแปลงจำนวนหุ้นถือครองของกรรมการ ระหว่างวันที่ 1 มกราคม 2564 - 31 ธันวาคม2564

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	คณะกรรมการ บริษัท	คณะกรรมการ ตรวจสอบ	คณะกรรมการ สรรหาและ พิจารณา ค่าตอบแทน	คณะกรรมการ บริหาร ความเสี่ยง	คณะกรรมการ บริหาร	คณะกรรมการ พัฒนาธุรกิจ	รวม	จำนวน หลักทรัพย์ที่ถือ ณ วันที่ 29 เม.ย. 2564 (IPO)	จำนวนหุ้น เพิ่มขึ้น (ลดลง)	จำนวนหุ้นที่ถือ ณ 31 ธ.ค. 2564
1	นายสมบัติ พานิชชีวะ	ประธานกรรมการ	1740,960						1,740,960	19,142,379	101,000,013	120,142,392
2	ศาสตราจารย์พิเศษ เรวัต อ่ำเฉลิม	รองประธานกรรมการ ประธานกรรมการบริหาร	1,245,500				1,575,000		2,820,500	-	(447,500)	302,500
3	นายประกอบ สันติยาพงศ์	กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ	777,640	598,500					1,376,140	-	-	500,000
4	นายสมนึก ชัยเดชสุริยะ	กรรมการอิสระ ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง กรรมการสรรหาและพิจารณา ค่าตอบแทน กรรมการตรวจสอบ	770,040	444,150	126,000	168,000			1,508,190	-	-	500,000
5	นางดารณี หวังใจ	กรรมการอิสระ กรรมการสรรหาและพิจารณา ค่าตอบแทน กรรมการตรวจสอบ	355,200	77,700					432,900	-	-	-
6	นายบรรยง พงษ์พานิช	กรรมการอิสระ ประธานกรรมการสรรหาและพิจารณา ค่าตอบแทน	367,360		42,000				409,360	-	-	-
7	นายวิศิษฐ์ วงศ์รวมลาภ	กรรมการอิสระ	801,960	366,450					1,168,410	-	-	500,000
8	ศาสตราจารย์ ดร.สุชีวัธน์ สุวรรณสวัสดิ์	กรรมการอิสระ ประธานกรรมการสรรหาและพิจารณา ค่าตอบแทน	660,750		168,000				828,750	-	-	200,000
9	นายเดวิด จอห์น นีล	กรรมการ (ผู้แทน AIF Toll Roads Holdings (Thailand) Company Limited)	355,200						355,200	-	-	-
10	นายพิสิษฐ์ ดีชบาภิรมย์	กรรมการ (ผู้แทน AIF Toll Roads Holdings (Thailand) Company Limited) กรรมการกึ่งกรรมการและกึ่งติดตาม	355,200				94,500		449,700	-	-	-
11	นายอนุพล ริมสาคร	กรรมการ (ผู้แทนกระทรวงการคลัง)	744,870						744,870	-	-	-
12	นางปานทิพย์ ศรีพนม	กรรมการ (ผู้แทนกระทรวงการคลัง)	732,040						732,040	-	-	-
13	นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์*	กรรมการ (ผู้แทนกระทรวงการคลัง)	698,150						698,150	-	-	-
14	ดร.วิชัย เจริญงาม	กรรมการอิสระ กรรมการสรรหาและพิจารณา ค่าตอบแทน	427,250		105,000				532,250	-	-	-
15	ม.ล.ณวิศุทธิ์ วัฏทรี	กรรมการ / กรรมการบริหาร	427,250				283,500		710,750	-	-	500,000
16	นายพรพงษ์ ปัญญางาม	กรรมการ	178,010						178,010	-	-	500,000
17	นายพรเทพ ปันยารชุน	กรรมการ กรรมการพัฒนาธุรกิจ/ กรรมการบริหาร	202,600				315,000	126,000	643,600	-	-	-
18	นายธานีกร พานิชชีวะ	กรรมการผู้จัดการ ประธานกรรมการพัฒนาธุรกิจ รองประธานกรรมการบริหาร กรรมการบริหารความเสี่ยง เลขาธิการคณะกรรมการสรรหาและพิจารณา ค่าตอบแทน	-							8,000,000	367,500	8,367,500
รวมค่าตอบแทนกรรมการ*			10,839,980	1,486,800	441,000	168,000	2,268,000	125,000	15,329,780	27,142,379	131,959,892	-

หมายเหตุ: \* ค่าตอบแทนกรรมการปี 2564 เป็นไปตามเงินที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2564 เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2564 โดยมีมติอนุมัติค่าตอบแทนกรรมการ ซึ่งประกอบด้วยค่าตอบแทนรายเดือนและค่าเบี้ยประชุมประจำปี 2564 ในวงเงินไม่เกิน 14.0 ล้านบาท และค่าหุ้นประจำปี ในวงเงินไม่เกิน 4.0 ล้านบาท

### 8.1.3 การกำกับดูแลบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

- ไม่มี -

### 8.1.4 การติดตามให้มีการปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติในการกำกับดูแลกิจการ

#### (1) การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

ตระหนักถึงความสำคัญในเรื่องการจัดการเกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของผู้ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งหมายถึงคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย ผู้บริหาร และพนักงานอย่างรอบคอบ เป็นธรรม และโปร่งใส โดยคณะกรรมการบริษัทได้กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติต่าง ๆ ในเรื่องความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยถือเป็นนโยบายสำคัญที่จะไม่ให้เกิดกรรมการ ผู้บริหาร และบุคคลอื่นที่มีความเกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯ ใช้โอกาสจากการเป็นกรรมการ ผู้บริหาร และบุคคลอื่นที่มีความเกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯ แสวงหาผลประโยชน์ส่วนตน จึงกำหนดเป็นข้อปฏิบัติสำหรับกรรมการ ผู้บริหาร และบุคคลอื่นที่มีความเกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

1.1 หลีกเลี่ยงการทำการรายการที่เกี่ยวข้องกับตนเอง ที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ

1.2 ในกรณีที่จำเป็นต้องทำการรายการเช่นนั้นเพื่อประโยชน์ของบริษัทฯ ให้ทำการรายการนั้นเสมือนการทำการรายการกับบุคคลภายนอก ทั้งนี้กรรมการ ผู้บริหาร หรือบุคคลอื่นที่มีความเกี่ยวข้องกันที่มีส่วนได้เสียในรายการนั้น จะต้องไม่มีส่วนในการพิจารณาอนุมัติ

1.3 ในกรณีที่เข้าข่ายเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกันภายใต้ประกาศของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และการเปิดเผยข้อมูลรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทจดทะเบียนอย่างเคร่งครัดโดย

1.3.1 การทำธุรกรรมที่เป็นข้อตกลงทางการค้าในลักษณะเดียวกับที่วิญญูชนจะพึงกระทำกับคู่สัญญาทั่วไปในสถานการณ์เดียวกัน ด้วยอำนาจต่อรองทางการค้าที่ปราศจากอิทธิพลในการที่มีสถานะเป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องแล้วแต่กรณี จะต้องขออนุมัติหลักการ และวงเงินในการทำธุรกรรมดังกล่าวตามระเบียบรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ

1.3.2 ให้จัดทำรายงานสรุปการทำธุรกรรมที่มีขนาดรายการ ตามหลักการที่ได้ผ่านการอนุมัติตามข้อ 1.3.1 เพื่อรายงานในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัททุกไตรมาส หรือตามความประสงค์ของคณะกรรมการบริษัท

1.4 ในกรณีที่ธุรกรรมที่เข้าข่ายเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน ที่ไม่เป็นไปตามลักษณะข้อตกลงทางการค้าตามข้อ 1.3.1 ในการทำธุรกรรมดังกล่าว ให้ขออนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการหรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ตามระเบียบการเข้าทำการรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ รวมทั้งกฎเกณฑ์ของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนด

#### (2) การใช้ข้อมูลภายในเพื่อแสวงหาผลประโยชน์

กำหนดมาตรการป้องกันการใช้ข้อมูลภายในโดยมีขอบอย่างชัดเจน โดยกำหนดเป็น "นโยบายการรักษาความลับ การเก็บรักษาข้อมูล และการใช้ข้อมูลภายใน" โดยถือว่าเป็นความรับผิดชอบของกรรมการ ผู้บริหาร ผู้สอบบัญชี ที่ปรึกษาการเงิน ที่ปรึกษากฎหมาย ผู้ประเมินราคาทรัพย์สิน หรือบุคคลอื่นใดที่ทำหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายใน และให้รวมถึงพนักงานหรือลูกจ้างหรือผู้ร่วมงานของบุคคลดังกล่าวที่อยู่ในตำแหน่งหรือสายงานที่มีส่วนร่วมในการทำหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในหรือที่ต้องเก็บรักษาข้อมูลความลับของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

#### นโยบายและแนวทางการปฏิบัติ

1. ห้ามมิให้กรรมการ ผู้บริหาร ผู้สอบบัญชี ที่ปรึกษาการเงิน ที่ปรึกษากฎหมาย ผู้ประเมินราคาทรัพย์สิน หรือบุคคลอื่นใดที่ทำหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายใน พนักงานหรือลูกจ้างของบริษัทฯ ที่ได้รับทราบข้อมูลภายในหรือซึ่งอยู่ในตำแหน่งหรือสายงานที่รับผิดชอบข้อมูลภายในหรือที่สามารถเข้าถึงข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญซึ่งมีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ ดำเนินการซื้อหรือขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ก่อนการประกาศงบการเงิน 1 เดือน และภายหลังจากที่ประชาชนได้รับทราบข้อมูลผ่านระบบสารสนเทศของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เป็นที่เรียบร้อยแล้ว 24 ชั่วโมง

2. ห้ามมิให้กรรมการ ผู้บริหาร ผู้สอบบัญชี ที่ปรึกษาการเงิน ที่ปรึกษากฎหมาย ผู้ประเมินราคาทรัพย์สิน หรือบุคคลอื่นใดที่ทำหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายใน พนักงานหรือลูกจ้างของบริษัทฯ ที่ได้รับทราบข้อมูลภายใน

## การกำกับดูแลกิจการ

หรือซึ่งอยู่ในตำแหน่งหรือสายงานที่รับผิดชอบข้อมูลภายในหรือที่สามารถเข้าถึงข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญ ซึ่งมีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ ใช้หรือเปิดเผยข้อมูลภายในแก่บุคคลอื่นไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม และไม่ว่าด้วยวิธีใด โดยรู้หรือควรรู้ว่าผู้รับข้อมูลอาจนำข้อมูลนั้นไปใช้ประโยชน์ในการซื้อหรือขายหลักทรัพย์ ไม่ว่าเพื่อตนเองหรือบุคคลอื่น

3. เลาน์การบริษัทหรือบุคคลที่ได้รับมอบหมายจะควบคุม เจ้มงวด และจำกัดการใช้ข้อมูลภายใน อย่างน้อยก่อนการประกาศงบการเงิน 1 เดือน

4. สำนักเลาน์การบริษัทและกำกับดูแลกิจการ/เลาน์การบริษัท จะทำหน้าที่ในการดำเนินการจัดส่ง แบบฟอร์มการรายงานการถือหลักทรัพย์ให้กับกรรมการ ผู้บริหาร และผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ต้องจัดทำ และนำส่งรายงานการถือหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส ผู้ที่อยู่กันด้วยกันฉันสามีภรรยา บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ และนิติบุคคลที่ผู้รายงานถือหุ้นเกินร้อยละสามสิบ (30%) ของสิทธิออกเสียงทั้งหมด ส่งผ่านมายังฝ่าย สำนักเลาน์การบริษัทและกำกับดูแลกิจการ/เลาน์การบริษัทก่อนนำส่งสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ทุกครั้ง โดยให้จัดทำและนำส่งภายในสามสิบ (30) วัน นับแต่วันที่ได้รับการ แต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งดังกล่าว หรือรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ภายในสาม (3) วันทำการ นับแต่วันที่มีการซื้อขายโอนหรือรับโอนหลักทรัพย์นั้น

### บทกำหนดโทษ

การกระทำความผิดใด ๆ อันเป็นเหตุให้บริษัทฯ ได้รับความเสียหาย หรือสูญเสียโอกาสทางธุรกิจ บริษัทฯ ถือเป็นการปฏิบัติขัดกับนโยบาย และจริยธรรมทางธุรกิจ ต้องได้รับโทษทางวินัยอย่างร้ายแรง และยังมีความผิด ตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ.2535 (รวมถึงฉบับแก้ไข)

### (3) การต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน

ยึดมั่นในการดำเนินธุรกิจด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส เป็นธรรม และเป็นไปตามหลักการกำกับดูแล กิจการที่ดี และไม่ยอมรับการทุจริตและคอร์รัปชันทุกรูปแบบทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยบริษัทฯ ได้ริเริ่ม การดำเนินงานและการพัฒนาอย่างต่อเนื่องดังนี้

1. ทำการทบทวน แก้ไข และเพิ่มเติม เนื้อหาและกระบวนการปฏิบัติงานในส่วนของนโยบายต่อต้านการ คอร์รัปชัน (Anti-Corruption Policy) และมาตรการรับแจ้งเบาะแสหรือข้อร้องเรียน (Whistleblowing Procedure)

2. จัดทำแผนงานประจำปี เพื่อให้สอดคล้องและเป็นการขับเคลื่อนกลยุทธ์ด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี และการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันของบริษัทฯ

3. จัดให้มีการจัดทำแบบสอบถามการปฏิบัติตามนโยบายด้านกฎหมายและแบบประเมินความเสี่ยงการ ทุจริตคอร์รัปชันทุกหน่วยงานภายในบริษัทฯ และรายงานต่อคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุก ไตรมาส

4. ดำเนินการสื่อสารสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบาย จรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และนโยบายต่อต้านการคอร์รัปชัน และมาตรการรับแจ้งเบาะแสหรือข้อร้องเรียน ผ่านช่องทางสื่อสารต่าง ๆ ให้บุคลากรภายในของบริษัทฯ รวมถึงผู้ให้บริการที่เป็นประชาชนทั่วไป



## 8.2 รายงานผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบในรอบปีที่ผ่านมา

### รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

#### 1. การรายงานและการเปิดเผยข้อมูลทางการเงิน

คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณารายงานผลการสอบทานงบการเงินรายไตรมาส และรายงานผลการตรวจสอบงบการเงินประจำปีของบริษัทฯ โดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาตบริษัท เคพีเอ็มจี ภูมิไชย สอบบัญชีจำกัด แล้วเห็นว่างบการเงินของบริษัทฯ ได้จัดทำตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินของไทย (Thai Financial Reporting Standards - TFRS) ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ ตามที่สภาวิชาชีพบัญชีกำหนด มีความถูกต้องในสาระสำคัญตามมาตรฐานรายงานทางการเงินอย่างไม่มีเงื่อนไข ผู้บริหารได้ใช้นโยบายการบัญชี และประมาณการทางการเงินบนสมมติฐานและข้อมูลอ้างอิงอย่างสมเหตุสมผล เหมาะสมกับธุรกิจของบริษัทฯ ในการจัดทำรายงานทางการเงิน ซึ่งสอดคล้องกับความเห็นของผู้สอบบัญชีและคณะกรรมการตรวจสอบ รวมทั้งได้เปิดเผยข้อมูลทางการเงินอย่างถูกต้องเพียงพอในสาระสำคัญแล้ว

คณะกรรมการตรวจสอบได้พบผู้สอบบัญชีรับอนุญาตโดยไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วม เพื่อหาหรือถึงความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญอันอาจมีผลกระทบต่อผลการดำเนินงาน จ้องบ่งชี้หรือซ่อนโหว่อันอาจนำไปสู่การทุจริต ความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน ประเด็นสำคัญที่ผู้สอบบัญชีให้ความสนใจและใช้กำหนดแนวทางการตรวจสอบ รวมถึงการให้ความร่วมมือในการปฏิบัติงานตรวจสอบจากพนักงานและผู้บริหาร ซึ่งผู้สอบบัญชีรับอนุญาตไม่พบข้อบกพร่องใดที่เป็นสาระสำคัญ

#### 2. การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการตรวจสอบภายใน

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อเป้าหมายและกลยุทธ์ของบริษัทฯ โดยกำหนดนโยบายและแนวทางปฏิบัติทั้งในเชิงป้องกันและบรรเทา เช่น ความเสี่ยงจากแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ความเสี่ยงในด้านการรักษาความมั่นคงและปลอดภัยทางไซเบอร์ เป็นต้น มีการสื่อสารในบริษัทฯ อย่างทั่วถึง เฝ้าระวังและติดตามอย่างใกล้ชิด และปรับวิธีการในการรับมือกับความเสี่ยงได้ทันเวลาและเหมาะสมกับสถานการณ์

นอกจากนี้ยังจัดให้มีระบบควบคุมภายในสำหรับระบบงานหรือกระบวนการทำงาน เพื่อให้สามารถควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาที่มีความเชี่ยวชาญและมีชื่อเสียง พัฒนาระบบการควบคุมของระบบงานต่าง ๆ ที่สำคัญ ในการกำหนดนโยบายและระเบียบการปฏิบัติทั้งในด้านการเงิน ด้านการปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ด้านจัดซื้อจัดจ้าง ด้านทรัพยากรบุคคล ระบบบริหารคุณภาพและจัดการสิ่งแวดล้อม (ISO 9001:2015 และ ISO 14001:2015) เป็นต้น รวมถึงให้มีหน่วยงานที่เชี่ยวชาญจากภายนอก ทำการสอบทานระบบการควบคุมภายในและตรวจสอบภายใน เพื่อให้บริษัทฯ มีกระบวนการควบคุมที่สร้างคุณค่าได้อย่างเพียงพอและรัดกุม

คณะกรรมการตรวจสอบ กำกับดูแลสำนักตรวจสอบภายในให้ทำหน้าที่สอบทานความถูกต้อง ประเมินประสิทธิภาพประสิทธิผลจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยพิจารณาเห็นชอบแผนการตรวจสอบให้สอดคล้องกับความเสี่ยง (Risk Based Audit Plan) และแผนธุรกิจของบริษัทฯ รวมถึงพิจารณาความเป็นอิสระ ไม่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และได้รับการฝึกอบรมอย่างเพียงพอที่จะปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานวิชาชีพตรวจสอบภายในได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนประเมินผลการปฏิบัติงานของหัวหน้างานตรวจสอบภายในทุกปี

ทั้งนี้คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานและเห็นว่า กระบวนการบริหารความเสี่ยง ระบบควบคุมภายใน และการตรวจสอบภายใน บริษัทฯ ได้จัดให้ได้อย่างเหมาะสมและเพียงพอแล้ว

#### 3. การกำกับดูแลกิจการเพื่อความยั่งยืน (Corporate Governance for Sustainability)

โดยกำกับดูแลการดำเนินการของบริษัทฯ ที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อม สังคม และการกำกับดูแลกิจการ (Environment, Social, Corporate Governance: ESG)

คณะกรรมการตรวจสอบได้กำกับดูแลและให้ความเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ดังนี้

- การปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ที่ประกาศ หลักเกณฑ์ จ้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ร.บ.บริษัทมหาชน จำกัด พ.ศ.2535 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ สัญญาสัมปทานสัญญาหรือข้อตกลงกับคู่ค้า และการปฏิบัติตามระเบียบของบริษัทฯ
- การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียด้วยจรรยาบรรณอย่างเท่าเทียมและเหมาะสม
- การทำรายการกับบุคคลหรือหน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องกัน ต้องไม่มีลักษณะการถ่ายเทผลประโยชน์ อันทำให้เกิดผลเสียหายต่อผู้ถือหุ้นรายอื่นหรือผู้มีส่วนได้เสีย โดยจะต้องเป็นไปตามระเบียบการจัดซื้อจัดจ้างของบริษัทฯ ราคาและเงื่อนไขเป็นไปในทางการค้าทั่วไป และ/หรือมีความสมเหตุสมผล เกิดประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ และให้เปิดเผยข้อมูลตามข้อกำหนดใน "ประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ.2546" และ CGR Checklist
- มีการพบปะผู้ตรวจสอบภายในโดยไม่มีฝ่ายจัดการ และการพบปะฝ่ายจัดการโดยไม่มีผู้ตรวจสอบภายใน เพื่อให้ทราบข้อเท็จจริงอย่างรอบด้าน ปัญหาและอุปสรรคที่อาจมี และเพื่อให้คณะกรรมการตรวจสอบพิจารณาได้อย่างถูกต้องตรงประเด็น
- การบรรลุเป้าหมายทางธุรกิจอย่างมีธรรมาภิบาล คำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสีย สร้างผลตอบแทน โดยการปฏิบัติตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี (เพื่อความยั่งยืน) ในระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ และมีระบบการควบคุมภายในที่ดี เพื่อป้องกันหรือเป็นสัญญาณแจ้งเตือนหากมีข้อผิดพลาดหรือเกิดการทุจริต โดยมีกระบวนการที่เหมาะสมรัดกุมรองรับ
- การทำธุรกิจโดยคำนึงถึงสังคมและสิ่งแวดล้อม มีการช่วยเหลือและพัฒนาบุคคลหรือชุมชนให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น คำนึงถึงสิทธิมนุษยชน ใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า ประหยัดพลังงาน มีการจัดการของเสียและมลภาวะก่อนปล่อยสู่สิ่งแวดล้อม เพื่อลดปริมาณก๊าซเรือนกระจกอันจะส่งผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตบนโลก โดยมีนโยบาย การดำเนินการ ประเมินผล และติดตามอย่างเป็นรูปธรรมและชัดเจน คณะกรรมการตรวจสอบเห็นว่า การจัดการอย่างมีธรรมาภิบาล เกื้อกูลสังคม และการป้องกันรักษาสิ่งแวดล้อมจะช่วยสร้างคุณค่าให้กับทั้งองค์กรและสังคมอยู่ร่วมกันได้อย่างยั่งยืน

#### 4. การแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและค่าสอบบัญชี ปี 2565

คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาคุณสมบัติของผู้สอบบัญชีรับอนุญาตที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ มีความเข้าใจในธุรกิจของบริษัทฯ มีความเป็นอิสระ การปฏิบัติงานของผู้สอบบัญชีมีคุณภาพ การให้บริการที่ปรึกษาด้าน Tax and Accounting Model Review จำนวน 640,000 บาท ของบริษัทสำนักภาษี เคพีเอ็มจี ภูมิไชย จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทในเครือเดียวกันกับสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ได้ผ่านการพิจารณาและเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบแล้วว่าไม่มีความเกี่ยวข้องกับผู้สอบบัญชี การทำรายการดังกล่าวจะไม่เป็นเหตุบั่นทอนความเป็นอิสระและไม่ขัดแย้งทางผลประโยชน์ในการปฏิบัติงานของผู้สอบบัญชี โดยเห็นว่าผู้สอบบัญชีรับอนุญาตคนใดคนหนึ่งจากบริษัท เคพีเอ็มจี ภูมิไชย สอบบัญชี จำกัด ได้แก่ นางสาวพรทิพย์ ริมดูลิต ทะเบียนเลขที่ 5655 หรือนายวิวัฒน์ กอสมานชัยกิจ ทะเบียนเลขที่ 6333 หรือนางศศิธร พงศ์อดิศักดิ์ ทะเบียนเลขที่ 8802 หรือนายณัฐพงศ์ ตันติจิตตานนท์ ทะเบียนเลขที่ 8829 ควรได้รับการเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาแต่งตั้งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ปี 2565 โดยมีค่าสอบทานและตรวจสอบงบการเงินไม่เกิน 1,620,000 บาท เท่ากับปีก่อน



นายประกอบ ตันติยาพงศ์  
ประธานกรรมการตรวจสอบ



### 8.3 สรุปผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการชุดย่อยอื่น ๆ

#### รายงานของคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน

คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน ซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระทั้งคณะจำนวน 3 คน โดยมีศาสตราจารย์ ดร.สุชัยวีร์ สุวรรณสวัสดิ์<sup>(1)</sup> เป็นประธานกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน นายสมนึก ชัยเดชสุริยะ และ ดร.วิษณุ เครืองาม เป็นกรรมการ และ มีนายราณินทร์ พานิชชีวะ กรรมการผู้จัดการ ทำหน้าที่เลขาธิการคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน ทั้งนี้คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท ด้วยความรอบคอบ โปร่งใส และทำหน้าที่เป็นอิสระอย่างแท้จริง ซึ่งในปี 2564 คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนมีการประชุมรวมทั้งสิ้น 6 ครั้ง เพื่อพิจารณาเรื่องสำคัญต่าง ๆ ดังนี้

- การพิจารณาสรรหากรรมการแทนกรรมการที่ครบกำหนดออกตามวาระ และกรรมการที่ลาออกก่อนครบวาระระหว่างปี โดยพิจารณาคุณสมบัติ ความเป็นอิสระตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด และคำนึงถึงความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ และความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ ทั้งนี้ในปี 2564 คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนได้พิจารณาหลักเกณฑ์การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอรายชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเพื่อแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัท สำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2565
- การพิจารณาสรรหาและคัดเลือกคณะกรรมการบริษัท เพื่อดำรงตำแหน่งกรรมการบริหาร เพื่อให้เป็นไปตามแนวปฏิบัติที่ดีของการกำกับดูแลกิจการ และนำเสนอรายชื่อต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาแต่งตั้ง
- การพิจารณาการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อย ประจำปี 2564 โดยพิจารณาจากผลประกอบการและขนาดธุรกิจของบริษัทฯ รวมถึงเทียบกับบริษัทจดทะเบียนและบริษัทชั้นนำอื่น ๆ ที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกัน เพื่อให้ค่าตอบแทนของกรรมการมีความเหมาะสมเป็นธรรม และสมเหตุสมผล เพื่อเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทพิจารณาเห็นชอบก่อนเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติ
- การพิจารณาบทกฏบัตรของคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน โดยได้มีการปรับปรุงกฏบัตรให้ครอบคลุมขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบและเป็นไปตามมาตรฐานของบริษัทจดทะเบียนและเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมทั้งสอดคล้องกับกลยุทธ์ และนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ
- การพิจารณาหลักเกณฑ์ ขั้นตอนการประเมิน และแบบประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการทั้งแบบรายคณะและรายบุคคล เพื่อให้เป็นไปตามแนวปฏิบัติที่ดีของการกำกับดูแลกิจการที่ดี และรายงานผลการประเมินให้คณะกรรมการบริษัทรับทราบ



**นายสมนึก ชัยเดชสุริยะ**  
**กรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน**



**ดร.วิษณุ เครืองาม**  
**กรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน**

หมายเหตุ: (1) ศาสตราจารย์ ดร.สุชัยวีร์ สุวรรณสวัสดิ์ ลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริษัท มีผลตั้งแต่วันที่ 13 ธันวาคม 2564

### รายงานของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 6 คน โดยมีนายสมนึก ชัยเดชสุริยะ กรรมการอิสระเป็นประธานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และมีกรรมการที่เป็นฝ่ายบริหาร ซึ่งทำหน้าที่กำหนดนโยบาย กรอบการบริหารความเสี่ยง กำกับดูแลการดำเนินงานด้านการบริหารความเสี่ยงขององค์กรให้สอดคล้องกับกลยุทธ์และเป้าหมายขององค์กร รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะแนวทางให้เกิดประสิทธิภาพ ทั้งด้านกลยุทธ์ ด้านการเงิน ด้านปฏิบัติการ ด้านสัญญาสัมปทานและคดีปกครอง ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมของพนักงาน และด้านกฎหมายและกฎระเบียบ

ในรอบปี 2564 คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงได้จัดให้มีการประชุมจำนวน 4 ครั้ง ซึ่งเป็นไปตามขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ในกฎบัตรของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และรายงานผลการประชุมของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อรับทราบ ซึ่งผลการดำเนินงานที่สำคัญของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงสามารถสรุปได้ดังนี้

- การติดตามสถานการณ์และผลกระทบของการระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ต่อการดำเนินธุรกิจ รวมทั้งติดตามแผนการบริหารความต่อเนื่องของบริษัทฯ และให้ข้อเสนอแนะต่อมาตรการป้องกันและบรรเทาผลกระทบจากการระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ในการระบาดระลอกใหม่สำหรับพนักงานตามแผน Business Continuity Plan
- การพิจารณาประเมินความเสี่ยงประจำไตรมาส และในไตรมาสถัดไปเป็นการล่วงหน้า เพื่อนำมาทบทวนคู่มือบริหารความเสี่ยง ประจำปี 2564
- การสอบทานและให้คำแนะนำเกี่ยวกับการประเมินตามแผนบริหารความเสี่ยง และคาดการณ์ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น
- การพิจารณาทบทวนกฎบัตรคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ประจำปี 2564
- การพิจารณาทบทวนคู่มือบริหารความเสี่ยง ประจำปี 2564 โดยสนับสนุนการขับเคลื่อนกลยุทธ์และการดำเนินงานด้านการพัฒนาความยั่งยืนขององค์กรเข้าไปในคู่มือ

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงขององค์กรได้ให้ความสำคัญต่อการปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการสร้างความมั่นใจว่า องค์กรจะสามารถดำเนินงานบรรลุตามกลยุทธ์และเป้าหมายที่กำหนด อันจะเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่องค์กรและผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างยั่งยืน



นายสมนึก ชัยเดชสุริยะ  
ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง

## รายงานของคณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 8 คน ซึ่งเป็นกรรมการบริษัท จำนวน 4 คน เป็นฝ่ายบริหารจำนวน 4 คน โดยมีนายเรวัต ฉ่ำเฉลิม เป็นประธานกรรมการบริหาร คณะกรรมการบริหารมีหน้าที่บริหารจัดการกิจการของบริษัทฯ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท และเป็นไปตามที่ได้กำหนดไว้ในกฎบัตรของคณะกรรมการบริหาร รวมทั้งพิจารณากลับกรองและตรวจสอบเรื่องที่สำคัญก่อนนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณา

ในปี 2564 คณะกรรมการบริหารได้มีการประชุมเพื่อปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมาย รวมทั้งสิ้น 25 ครั้ง โดยพิจารณากลับกรองการดำเนินงานที่สำคัญของบริษัทฯ ดังนี้

- พิจารณาและให้ความเห็นเบื้องต้นเกี่ยวกับนโยบายและแผนกลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัทฯ รวมทั้งพิจารณาความเหมาะสมของแผนธุรกิจ งบประมาณประจำปี โดยมีการติดตามผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกเดือน
- พิจารณาและให้ความเห็นต่อการลงทุนและการพัฒนาในโครงการต่าง ๆ ของบริษัทฯ โดยวิเคราะห์โอกาส อุปสรรคในการลงทุน และการบริหารจัดการทางการเงินในการลงทุนในโครงการต่าง ๆ ที่ฝ่ายบริหารนำเสนอ เพื่อโอกาสในการเลือกลงทุนอย่างมีศักยภาพ และติดตามผลเพื่อนำเสนอคณะกรรมการบริษัท
- การกำกับดูแลการบริหารจัดการขององค์กร และคณะทำงานด้านต่าง ๆ ของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมาย หลักเกณฑ์สากล เพื่อไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ตลอดจนควบคุมดูแลการบริหารจัดการงานของคณะทำงานชุดต่าง ๆ ให้ทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประสิทธิผลสูงสุดต่อองค์กร
- พิจารณาการทำการรายการที่เกี่ยวข้องและรายการระหว่างกันของบริษัทฯ ด้วยความรอบคอบ ระมัดระวัง มีความสมเหตุสมผลและเงื่อนไขอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยยึดถือผลประโยชน์ของบริษัทฯ เป็นที่ตั้ง ก่อนนำเสนอคณะกรรมการตรวจสอบ และคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ
- พิจารณาทบทวนกฎบัตรคณะกรรมการบริหาร เพื่อให้แนวทางในการปฏิบัติหน้าที่สอดคล้องตามนโยบายกลยุทธ์ด้านการส่งเสริมการพัฒนาความยั่งยืนของบริษัทฯ และมีความเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

คณะกรรมการบริหารมีความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการธุรกิจเพื่อให้บรรลุตามวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย และกลยุทธ์ของบริษัทฯ ภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ด้วยความโปร่งใส ตรวจสอบได้ ควบคู่ไปกับการดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคม สิ่งแวดล้อม และผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม เพื่อให้บริษัทฯ เติบโตได้อย่างมั่นคงและยั่งยืนต่อไป



นายเรวัต ฉ่ำเฉลิม  
ประธานกรรมการบริหาร

### รายงานของคณะกรรมการพัฒนารูทกิจ

คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนารูทกิจ ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 5 คน โดยคัดเลือกจากคณะกรรมการบริษัท ผู้บริหาร และบุคคลภายนอกที่มีความเชี่ยวชาญทางด้านการพัฒนารูทกิจ มี นายธานินทร์ พานิชชีวะ กรรมการผู้จัดการ เป็นประธานคณะกรรมการพัฒนารูทกิจ ซึ่งคณะกรรมการพัฒนารูทกิจมีหน้าที่ดำเนินงานและติดตามผลการดำเนินงานตามนโยบายการพัฒนารูทกิจ ดำเนินการตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท และเป็นไปตามที่ได้กำหนดไว้ในกฎบัตรของคณะกรรมการพัฒนารูทกิจ

ในปี 2564 คณะกรรมการพัฒนารูทกิจได้มีการประชุมเพื่อปฏิบัติตามหน้าที่ และตามที่ได้รับมอบหมาย รวมทั้งสิ้น 9 ครั้ง โดยสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

- กำหนดนโยบายการพัฒนารูทกิจและแผนพัฒนารูทกิจของบริษัทฯ เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริหารให้ความเห็น และนำเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติ
- กำหนดกลยุทธ์และแนวทางการพัฒนารูทกิจภายใต้การดำเนินธุรกิจหลักของบริษัทฯ
- ติดตามความคืบหน้าการดำเนินงานตามนโยบายการพัฒนารูทกิจของบริษัทฯ
- ติดตาม ศึกษา และพิจารณาโอกาสในการบริหารจัดการโครงการที่ภาครัฐเปิดโอกาสให้เอกชนร่วมลงทุน
- ศึกษาและพิจารณาโอกาสในการดำเนินโครงการใหม่ (Non-Toll Road Business) เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและเติบโตอย่างยั่งยืนของธุรกิจ
- การศึกษาเทคโนโลยีใหม่เพื่อพิจารณาการนำมาปรับใช้กับธุรกิจของบริษัทฯ
- พิจารณากบฏทวน/ปรับปรุงกฎบัตรของคณะกรรมการพัฒนารูทกิจ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนนโยบายของธุรกิจด้านการพัฒนาสิ่งแวดล้อม สังคม และการกำกับดูแลกิจการ (Environment Social and Governance: ESG)

คณะกรรมการพัฒนารูทกิจได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท โดยใช้ความรู้ ความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่อย่างรอบคอบ เพื่อส่งเสริมการพัฒนารูทกิจให้บรรลุตามภารกิจ เป้าหมาย กลยุทธ์ทางธุรกิจขององค์กรได้อย่างเต็มความสามารถ และเสริมสร้างผลประโยชน์ที่เติบโตอย่างมั่นคงให้กับบริษัทฯ และผลตอบแทนที่ดีต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างยั่งยืน



**นายธานินทร์ พานิชชีวะ**  
**ประธานกรรมการพัฒนารูทกิจ**

## 9.1 การควบคุมภายใน

### ความเห็นของคณะกรรมการบริษัทเกี่ยวกับระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทตระหนักถึงความสำคัญของการมีระบบการควบคุมภายในที่ดี และถือเป็นหน้าที่สำคัญที่จะต้องดำเนินการเพื่อให้มั่นใจได้ว่าบริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมและเพียงพอในการดูแลการดำเนินงานให้เป็นไปตามเป้าหมาย วัตถุประสงค์ กฎหมาย และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถป้องกันทรัพย์สินจากการทุจริต เสียหาย รวมทั้งมีการจัดทำบัญชีและรายงานทางการเงินที่ถูกต้อง น่าเชื่อถือ และมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างครบถ้วน เพียงพอ และในระยะเวลาที่เหมาะสม

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2565 โดยมีกรรมการอิสระ 5 คน ซึ่งเป็นกรรมการตรวจสอบ 3 คน ได้เข้าร่วมประชุม คณะกรรมการบริษัทได้มีการพิจารณาความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ ร่วมกับคณะกรรมการตรวจสอบ และผู้บริหาร ตามกรอบแนวทางของ The Committee of Sponsoring Organizations of Treadway Commission ("COSO") 17 หลักการ ทั้ง 5 ด้าน เห็นว่า ระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ มีความเพียงพอ เหมาะสมต่อการกำกับดูแลการปฏิบัติ ตามเป้าหมาย และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

#### 1. การควบคุมภายในองค์กร (Control Environment)

คณะกรรมการบริษัท และผู้บริหารสนับสนุนวัฒนธรรมองค์กรที่มุ่งเน้นความซื่อตรง และจริยธรรมในการดำเนินงาน พร้อมทั้งการกำกับดูแลการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามวิสัยทัศน์ และพันธกิจ มีสภาพแวดล้อมของการควบคุมภายในที่ดี และเอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติตามนโยบายระบบการควบคุมภายในดังนี้

1.1 คณะกรรมการบริษัท และผู้บริหาร ได้กำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ที่ประกอบด้วย 3 ส่วนหลัก ได้แก่ จรรยาบรรณและข้อพึงปฏิบัติ แนวปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และนโยบายที่สำคัญเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ ที่บรรจุอยู่ใน คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานโดยกำหนดให้บุคลากรทุกคน มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการควบคุมภายใน และสร้างไว้ซึ่งระบบการควบคุมภายใน ทั้งนี้บริษัทฯ ได้สื่อสารและประกาศให้พนักงานทุกคนรับทราบและปฏิบัติ รวมทั้งสร้างความรู้ความเข้าใจโดยเผยแพร่ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ และกำหนดรวมอยู่ในการปฐมนิเทศพนักงานใหม่

1.2 คณะกรรมการบริษัท เป็นผู้มีความรู้เกี่ยวกับธุรกิจของบริษัทฯ มีความเชี่ยวชาญที่เป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ รวมถึงมีความเป็นอิสระจากฝ่ายบริหาร ทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินธุรกิจโดยรวม ให้ความเห็นต่อทิศทางกลยุทธ์ของบริษัทฯ สำหรับใช้เป็นแนวทางจัดทำแผนธุรกิจและแผนปฏิบัติงาน พร้อมทั้งติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการเฉพาะเรื่องอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินงานของบริษัทฯ สามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้

1.3 บริษัทฯ กำหนดโครงสร้างองค์กรในลักษณะสายงาน ให้สอดคล้องกับกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจขององค์กร และแผนธุรกิจ รวมทั้งสภาพธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงไป มีการมอบอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบเป็นลายลักษณ์อักษรโดยมีการกำหนดตารางอำนาจอนุมัติ (Table of Authority) เพื่อจำกัดขอบเขตอำนาจของคณะกรรมการบริษัทและผู้บริหารในการอนุมัติให้ดำเนินงานหรือเข้าทำธุรกรรมต่าง ๆ และกำหนดแผนงานประจำปี และตัวชี้วัด (Key Performance Indicators: KPIs) เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานของพนักงาน และติดตามผลการดำเนินงานเปรียบเทียบกับเป้าหมายอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการทบทวนเป้าหมายประจำปี ซึ่งพนักงานทุกคนรับทราบถึงบทบาทและอำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบของตนเอง โดยการประเมินผลประกอบการประเมินผลด้านการปฏิบัติงานและด้านพฤติกรรม ทั้งนี้ผลการประเมินจะใช้เป็นข้อมูลประกอบในการพิจารณาผลตอบแทน เพื่อเป็นแรงจูงใจในการปฏิบัติงาน มีการประเมินข้อดี และสิ่งที่ต้องปรับปรุงให้พนักงานทราบอย่างเหมาะสม



1.4 บริษัทฯ มีนโยบายบริหารงานทรัพยากรบุคคลเพื่อให้สามารถสรรหาบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ มีคุณสมบัติตามความต้องการ รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาบุคลากรอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ใช้ความสามารถได้เต็มศักยภาพเพื่อปฏิบัติงาน ทั้งนี้บริษัทฯ ยังมีกระบวนการสรรหา พัฒนา และรักษาผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ รวมทั้งมีแผนและกระบวนการสรรหาและผู้สืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) ที่สำคัญ เพื่อให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่อง

### 2. การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)

คณะกรรมการบริษัท และผู้บริหารให้ความสำคัญในการบริหารความเสี่ยง เพื่อสร้างความเชื่อมั่นในการนำพาองค์กรสู่เป้าหมายทั้งระยะสั้นและระยะยาว จึงจัดให้มีคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง แต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัท และจัดให้มีคณะทำงานบริหารความเสี่ยง เพื่อกำกับดูแลบริหารจัดการความเสี่ยงของบริษัทฯ ให้เป็นไปอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ โดยมีแนวทางการบริหารจัดการตามที่ระบุในหัวข้อ "การบริหารความเสี่ยงและปัจจัยความเสี่ยง" ดังนี้

2.1 บริษัทฯ ดำเนินการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร ตามกรอบมาตรฐาน COSO Enterprise Risk Management และมีการกำหนดนโยบายการบริหารความเสี่ยงเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายการกำกับดูแลกิจการ รวมถึงมีคู่มือการบริหารความเสี่ยง ที่มีการสื่อสารให้ผู้บริหารและพนักงานทุกระดับได้รับทราบ และปฏิบัติตาม รวมถึงจัดให้เป็นหนึ่งในวัฒนธรรมองค์กร นอกจากนี้รายงานทางการเงินของบริษัทฯ ได้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานบัญชีที่เชื่อถือได้ สะท้อนถึงกิจกรรมขององค์กรและมีการตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาตภายนอก

2.2 บริษัทฯ กำหนดให้มีการทบทวนความเสี่ยงทั้งจากปัจจัยภายในและภายนอก รวมถึงโอกาสที่จะเกิดทุจริต คอรัปชัน ซึ่งครอบคลุมความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ ด้านการดำเนินงาน (ด้านสัญญาสัมปทาน) การเงิน การปฏิบัติตามนโยบายด้านกฎหมาย และระบบเครือข่ายและการบริหารจัดการโครงการทางเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมถึงด้านการพัฒนาความยั่งยืน โดยพิจารณาประเมินทั้งโอกาสที่จะเกิดและระดับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และมีการนำดัชนีชี้วัดความเสี่ยงหลักที่สำคัญ (Key Risk Indicator: KRI) มาใช้ในกระบวนการติดตามการเฝ้าระวังโอกาสการเกิดขึ้นของความเสี่ยงนั้น ๆ เพื่อนำมาปรับปรุงและจัดทำแผนบริหารจัดการความเสี่ยงรองรับเพิ่มเติม เพื่อลดผลกระทบต่อเป้าหมายขององค์กรและมีการควบคุมความเสี่ยงสำคัญระดับองค์กรให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้เพื่อให้บรรลุผลตามเป้าหมาย

2.3 บริษัทฯ มีการจัดทำแผนการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Plan: BCP) และแผนสำรองฉุกเฉินสำหรับระบบข้อมูลสารสนเทศ (Disaster Recovery Plan: DRP) โดยทำการซ้อมแผนฉุกเฉินประจำปีด้านระบบสารสนเทศ โดยการจำลองสถานการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของข้อมูลและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของบริษัทฯ (Cyber Attack) จากการรั่วไหลของข้อมูล การถูกเจาะระบบปฏิบัติการสารสนเทศของบริษัทฯ โดยบุคคลภายนอก ซึ่งอาจมีผลทำให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ หยุดชะงักและมีผลกระทบต่อชื่อเสียงขององค์กร โดยซ้อมร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในบริษัทฯ เพื่อเตรียมความพร้อมกับความเสี่ยงและภาวะวิกฤตที่อาจจะเกิดขึ้น และทำให้มั่นใจว่าการดำเนินงานที่สำคัญของบริษัทฯ จะมีความต่อเนื่องไม่หยุดชะงัก และในทุกไตรมาสมีการรายงานการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงให้คณะกรรมการตรวจสอบ และคณะกรรมการบริษัททราบ นอกจากนี้ผู้ตรวจสอบภายในเป็นผู้สอบทาน และตรวจสอบว่า มีการปฏิบัติตามมาตรการลดความเสี่ยง เพื่อให้มั่นใจว่าความเสี่ยงของบริษัทฯ อยู่ในระดับที่ยอมรับและจัดการได้

2.4 บริษัทฯ ได้นำกระบวนการบริหารความเสี่ยงในภาวะฉุกเฉิน (Business Continuity Management: BCM) มาใช้ในการบริหารจัดการภายใต้สถานการณ์โควิด-19 โดยคณะกรรมการเหตุฉุกเฉินโรคระบาด เพื่อประเมินแนวทางการปฏิบัติงาน สื่อสารแก่พนักงาน พร้อมเตรียมทรัพยากรและระบบงานต่าง ๆ ให้พนักงานสามารถปฏิบัติงานได้อย่างต่อเนื่อง ปลอดภัย และไม่มีผลกระทบกับเป้าหมายที่สำคัญ

2.5 บริษัทฯ มีการทบทวนกลยุทธ์ของบริษัทฯ ทั้งระยะสั้นและระยะยาว เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมของธุรกิจที่มีการเปลี่ยนแปลง ทั้งนี้เพื่อบำรุงถึงประโยชน์สูงสุดและความยั่งยืนของบริษัทฯ โดยมีฝ่ายสำนักตรวจสอบภายในสอบทานความเพียงพอและความเหมาะสมของระบบการควบคุมภายในอย่างสม่ำเสมอ โดยกำหนดให้แผนการตรวจสอบครอบคลุมถึงกระบวนการปฏิบัติงานที่มีความสำคัญ

### 3. การควบคุมการปฏิบัติงาน (Control Activities)

บริษัทฯ มีกิจกรรมการควบคุมภายในที่ชัดเจนและเหมาะสมกับความเสี่ยงและลักษณะของกิจการ ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงที่จะไม่บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ ให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ดังนี้

3.1 บริษัทฯ มีการนำระบบการบริหารงานและการประเมินผลทั้งองค์กร (Balanced Scorecard) และดัชนีความสำเร็จของงาน (Key Performance Indicators: KPIs) มาใช้เป็นเครื่องมือในการวางแผน ควบคุม ตรวจสอบและติดตามได้ มีคู่มือจรรยาบรรณธุรกิจและข้อพึงปฏิบัติในการทำงาน รวมทั้งนโยบายการกำกับดูแลกิจการให้พนักงานได้ปฏิบัติ ซึ่งพนักงานทุกคนจะรับทราบข้อพึงปฏิบัติฯ ตั้งแต่ปฐมนิเทศพนักงานใหม่

3.2 บริษัทฯ มีการกำหนดการควบคุมในการปฏิบัติงานไว้ในคู่มือและขั้นตอนการปฏิบัติงานของกระบวนการงานต่าง ๆ เช่น การกำหนดระดับและวงเงินอำนาจการอนุมัติ การแบ่งแยกหน้าที่ความรับผิดชอบในการอนุมัติ การบันทึกรายการหรือการบันทึกบัญชี การรับ-จ่ายเงิน การสอบทานการตรวจสอบและการดูแลจัดเก็บทรัพย์สิน ออกจากกันอย่างชัดเจน มีการควบคุมภายในด้านการเงินการบัญชี เกี่ยวกับการเก็บเงิน รักษาเงิน การรับจ่ายเงิน ฝากธนาคาร และเงินยืมถาวรให้เป็นไปตามระเบียบที่กำหนด มีการบันทึกบัญชีครบถ้วน ถูกต้อง และสม่ำเสมอ มีการจัดเก็บเอกสารทางบัญชีทั้งที่เป็นเอกสารและข้อมูลสารสนเทศไว้อย่างเป็นระบบ และเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด เพื่อสามารถตรวจสอบและถ่วงดุลกัน มีมาตรการควบคุมทั้งเชิงป้องกัน และเชิงตรวจหาสิ่งผิดปกติ

3.3 บริษัทฯ มีการควบคุมความเสี่ยงด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยจัดทำนโยบายการรักษาความปลอดภัยของระบบสารสนเทศ เพื่อให้พนักงานทุกระดับตระหนักถึงความปลอดภัยด้านระบบสารสนเทศ โดยกำหนดความปลอดภัยทั้งในด้านการควบคุมการเข้าถึงข้อมูลในแต่ละระดับ การกำหนดรหัสผ่าน การสำรอง และการกู้ข้อมูลเพื่อความต่อเนื่องของการดำเนินธุรกิจ และการนำข้อมูลไปใช้ เพื่อป้องกันการแก้ไขหรือนำข้อมูลไปใช้ผิดวัตถุประสงค์หรือผิดกฎหมาย ตลอดจนการจัดเก็บข้อมูลจราจรคอมพิวเตอร์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการกระทำความผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ พ.ศ.2550

3.4 บริษัทฯ มีการกำหนดนโยบายป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายการกำกับดูแลกิจการ โดยห้ามมิให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน แสวงหาผลประโยชน์ส่วนตน รวมทั้งมีการกำหนดระเบียบการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ เพื่อใช้เป็นแนวปฏิบัติในกรณีที่บริษัทฯ มีการทำรายการกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์หรือบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน ให้สอดคล้องตามหลักเกณฑ์และประกาศของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ โดยมีฝ่ายสำนักตรวจสอบภายในสอบทานความเพียงพอและความเหมาะสมของระบบการควบคุมอย่างสม่ำเสมอ โดยกำหนดให้แผนการตรวจสอบครอบคลุมถึงกระบวนการปฏิบัติงานที่มีความสำคัญ

### 4. ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล (Information and Communication)

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับระบบบริหารจัดการสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ โดยจัดให้มีระบบข้อมูล และช่องทางการสื่อสารที่สามารถเชื่อมโยงกันได้อย่างทั่วถึง ทั้งการสื่อสารข้อมูลภายในและภายนอกองค์กร ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นที่จะช่วยให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่กำหนด โดยมีแนวทางบริหารจัดการสารสนเทศและการสื่อสารดังนี้

4.1 บริษัทฯ มีการนำข้อมูลที่ต้องการ มีรายละเอียดเพียงพอ และทันต่อเวลา มาประกอบการตัดสินใจ และประกอบการประชุม เพื่อพิจารณาในประเด็นที่มีความสำคัญ โดยบริษัทฯ จะรวบรวมและพิจารณาข้อมูล

ที่เกี่ยวข้องทั้งจากภายในและภายนอกองค์กร เพื่อประกอบการวิเคราะห์และตัดสินใจ ทั้งนี้หน่วยงานต่าง ๆ จะต้องกำหนดให้มีการจัดส่งข้อมูลที่เหมาะสม และมีการตรวจสอบข้อมูลก่อนนำไปใช้ นอกจากนี้บริษัทฯ มีการกำหนดชั้นความลับของข้อมูล แนวทางการจัดเก็บเอกสารสำคัญและเอกสารควบคุม โดยมีการนำซอฟต์แวร์มาใช้งานในการรวบรวมและประมวลผลข้อมูลในทุก ๆ ด้าน เพื่อลดความซ้ำซ้อน และสามารถสรุปผลการรายงานต่อฝ่ายบริหารได้อย่างรวดเร็ว

4.2 บริษัทฯ มีการสื่อสารต่อคณะกรรมการบริษัท ผู้บริหาร และพนักงาน ตลอดจนผู้มีส่วนได้เสียอย่างเหมาะสม โดยสาระสำคัญที่เกี่ยวกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และเอกสารประกอบการประชุม ได้จัดส่งให้คณะกรรมการบริษัทล่วงหน้าก่อนการประชุมภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทศึกษาหรือสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมจากฝ่ายบริหาร และเพื่อให้สามารถพิจารณาวิเคราะห์ข้อมูลต่าง ๆ ได้อย่างถี่ถ้วนก่อนตัดสินใจอย่างเพียงพอ ตลอดจนจัดทำรายงานการประชุม ซึ่งประกอบด้วยผลการพิจารณา ข้อซักถาม และข้อคิดเห็นคณะกรรมการ โดยมีการรับรองรายงานการประชุมในการประชุมครั้งถัดไป นอกจากนี้บริษัทฯ ยังจัดช่องทางสำหรับการสื่อสารภายในบริษัทฯ ที่หลากหลาย ประกอบด้วย การปิดประกาศ การสื่อสารจากผู้บริหารระดับสูงไปยังพนักงานทุกระดับ (Town Hall) การสื่อสารผ่านเว็บไซต์ภายใน (Intranet) ของบริษัทฯ จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (Email) และผ่านโทรศัพท์มือถือ (Mobile Application) การให้ข้อมูลที่สำคัญกับพนักงานใหม่ผ่านกิจกรรมปฐมนิเทศ

4.3 บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการเปิดเผยข้อมูลที่ครบถ้วน ทันเวลา แก่ผู้ถือหุ้นและนักลงทุนอย่างสม่ำเสมอ โดยมีหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ ทำหน้าที่ติดต่อสื่อสารกับผู้ถือหุ้นหรือนักลงทุนและเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เช่น ข้อมูลทั่วไป ข้อมูลการเงิน การลงทุน และข้อมูลอื่นที่สำคัญอันอาจกระทบต่อผู้ถือหุ้น เป็นต้น ผ่านสื่อที่หลากหลาย เช่น เว็บไซต์ของบริษัทฯ จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (Email) เอกสารเผยแพร่การจัดประชุมผู้ถือหุ้น เป็นต้นรวมถึงการเปิดเผยข้อมูลผ่านตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

4.4 บริษัทฯ ได้จัดให้มีช่องทางการร้องเรียนหรือแจ้งเบาะแส ที่ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มสามารถติดต่อหรือร้องเรียนเรื่องต่าง ๆ โดยให้ ประธานคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการ พิจารณา กลั่นกรอง และแก้ไขเรื่องร้องเรียนหรือเบาะแสที่ได้รับมาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับข้อร้องเรียนนั้น แล้วนำมารายงานต่อคณะกรรมการบริษัท หรือบุคคลที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมายรับทราบต่อไป ทั้งนี้ตาม "แนวปฏิบัติในการแจ้งเบาะแสหรือข้อร้องเรียน (Whistleblowing Procedure)" ผู้มีส่วนได้เสียต่าง ๆ อาจติดต่อตามช่องทางการร้องเรียนหรือแจ้งเบาะแสผ่านเว็บไซต์บริษัทฯ [www.tollway.co.th](http://www.tollway.co.th) หัวข้อ ช่องทางแจ้งเบาะแสการทุจริตประพฤติมิชอบ หรือติดต่อเลขาธิการบริษัท ตาม E-Mail: [www.companysecretary.co.th](mailto:www.companysecretary.co.th) หรือส่งทางกล่องรับเรื่องร้องเรียนที่บริษัทฯ ติดตั้งไว้ ณ บริเวณห้องโถง ล็อบบี้ประชาสัมพันธ์ ภายในอาคารสำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ

## 5. ระบบการติดตาม (Monitoring Activities)

บริษัทฯ มีกระบวนการติดตามและประเมินความพอเพียงของการควบคุมภายใน พร้อมทั้งกำหนดแนวทางพัฒนาปรับปรุงเพื่อให้มั่นใจได้ว่า ระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลดังนี้

5.1 บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีการติดตาม และประเมินผลการควบคุมภายใน โดยฝ่ายบริหารแต่ละหน่วยงาน มีหน้าที่ความรับผิดชอบดูแลการทำงานภายในหน่วยงานของตน และจัดให้มีระบบการติดตามผลการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง โดยกำหนดไว้ในการปฏิบัติงานปกติเพื่อให้สามารถตอบสนองต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปให้มีการควบคุมภายในที่เพียงพอ ติดตามให้พนักงานปฏิบัติงานตามเป้าหมายที่กำหนดผ่านตัวชี้วัดผลการปฏิบัติงาน (KPIs) และวัดผลโดยใช้ Balanced Scorecard เพื่อสร้างแรงจูงใจในการปฏิบัติงาน ในกรณีที่ผลการดำเนินงานจริงแตกต่างจากแผนงาน หรือเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ได้มีการวิเคราะห์หาสาเหตุ และกำหนดแนวทางการแก้ไขภายในระยะเวลาที่เหมาะสม

5.2 บริษัทฯ ดำเนินการติดตามและรายงานด้านการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ (Compliance Monitoring and Reporting) อย่างต่อเนื่อง เพื่อปรับปรุงกระบวนการติดตามการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และจัดทำแบบประเมิน เพื่อประเมินความเสี่ยงการปฏิบัติตามนโยบายด้านกฎหมาย

5.3 ฝ่ายบริหารต้องรายงานตรงต่อคณะกรรมการบริษัททันที ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์หรือสงสัยว่ามีเหตุการณ์ทุจริตอย่างร้ายแรง มีการปฏิบัติที่ฝ่าฝืนกฎหมาย หรือมีการกระทำที่ผิดปกติอื่นซึ่งอาจกระทบต่อชื่อ

เสียงและฐานะการเงินของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งการรายงานข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญพร้อมแนวทางการแก้ไขปัญหาต่อคณะกรรมการบริษัทหรือคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อพิจารณาภายในระยะเวลาอันควร

### 9.1.1 ความเพียงพอและความเหมาะสมของระบบควบคุมภายใน

บริษัทฯ มีฝ่ายสำนักตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบระบบควบคุมภายในและการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่ในการกำกับดูแลการปฏิบัติงานของสำนักตรวจสอบภายใน ให้มีความเป็นอิสระ ปฏิบัติตามกฎหมายสำหรับสำนักตรวจสอบภายใน และมาตรฐานวิชาชีพตรวจสอบภายใน (International Professional Practices Framework: IPPF) ในการตรวจสอบและรายงานผล รวมถึงมีการถ่วงดุลอำนาจการบริหาร โดยฝ่ายสำนักตรวจสอบภายในมีนายปรีชา สมุหวิมลนชัย เป็นหัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทฯ และทำหน้าที่เลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

การตรวจสอบระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ เป็นการตรวจสอบระบบงานและกระบวนการทำงานต่างๆ เพื่อให้เชื่อมั่นได้ว่าระบบควบคุมภายในมีความเหมาะสม เพียงพอ ทำให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพ และการดำเนินงานของบริษัทเป็นไปตามเป้าหมาย โดยการตรวจสอบจะมุ่งเน้นระบบงานที่มีความสำคัญและมีความเสี่ยงสูง อาทิ ระบบจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทาง (สุ่มตรวจทุก 6 เดือน) ระบบจัดซื้อจัดจ้าง ระบบควบคุมและบริหารจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศ ระบบควบคุมและจัดการทางการเงินและระบบควบคุมและบริหารทรัพยากรสินถาวร เป็นต้น นอกจากนี้ ยังสอบทานการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ ปีละ 2 ครั้ง

### ข้อสังเกตจากผู้สอบบัญชี

จากการตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ ประจำปี 2564 บริษัท เคพีเอ็มจี ภูเก็ต สอบบัญชี จำกัด ผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ มิได้มีข้อสังเกตเกี่ยวกับระบบควบคุมภายในในลักษณะที่เป็นสาระสำคัญ ที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ แต่ประการใด

### 9.1.2 ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยง การกำกับดูแลการปฏิบัติงาน และการควบคุมภายในของบริษัทฯ ในปี 2564 ตามที่แสดงไว้ในเอกสารแนบ 6 รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

### 9.1.3 หัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน

บริษัทฯ จัดตั้งฝ่ายตรวจสอบภายในซึ่งขึ้นตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ เพื่อให้การปฏิบัติงานตรวจสอบมีความเป็นอิสระ มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล โดยที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ ครั้งที่ 5/2562 เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2562 ได้มีมติอนุมัติแต่งตั้งนายปรีชา สมุหวิมลนชัย เป็นหัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทฯ และทำหน้าที่เลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบเนื่องจากมีคุณสมบัติ วุฒิการศึกษา และประสบการณ์การอบรมที่เหมาะสม เพียงพอต่อการเป็นผู้ควบคุมการปฏิบัติงานดังกล่าว รายละเอียดเกี่ยวกับผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายใน ปรากฏตามเอกสารแนบ 3

การตรวจสอบระบบควบคุมภายในของฝ่ายสำนักตรวจสอบภายในของบริษัทฯ มีการวางแผนการตรวจสอบประจำปี บนพื้นฐานความเสี่ยง (Risk Based Audit Plan) ให้สอดคล้องกับแผนธุรกิจของบริษัทฯ พิจารณาถึงระบบงานที่มีความสำคัญหรือมีความเสี่ยงสูง อาทิ ระบบจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทาง ระบบจัดซื้อจัดจ้าง ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ระบบควบคุมและจัดการทางการเงิน ระบบควบคุมทรัพยากรสินถาวร เป็นต้น รวมถึงการสอบทานการกำกับดูแลกิจการปีละ 2 ครั้ง ทั้งนี้ในการตรวจสอบของฝ่ายสำนักตรวจสอบภายในปี 2564 พบว่า บริษัทได้จัดให้มีระบบควบคุมภายในที่เหมาะสม เพียงพอ ทำให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพ สามารถลดหรือป้องกันความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานได้ รวมถึงมีการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี กฎหมาย ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจ ซึ่งสอดคล้องกับผลการประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ที่คณะกรรมการบริษัทได้ประเมินไว้

### 9.2 รายการระหว่างกัน

#### 9.2.1 บุคคลและนิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง ณ 31 ธันวาคม 2563 และ 31 ธันวาคม 2564

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์
นายเรวัต ดำเฉลิม	เป็นกรรมการของบริษัทฯ โดยดำรงตำแหน่งเป็นรองประธานกรรมการ และประธานคณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ และเป็นที่ปรึกษากฎหมายของบริษัทฯ
บริษัท เอฟดับบลิวดีประกันภัย จำกัด (มหาชน)	มีกรรมการร่วมกันกับบริษัทฯ คือ นายกุลวัฒน์ เจนวาณิชกุล เป็นกรรมการบริหารของบริษัทฯ และเป็นกรรมการและถือหุ้นในบริษัท เอฟดับบลิวดีประกันภัย จำกัด (มหาชน) ร้อยละ 10
บริษัทหลักทรัพย์ เกียรตินาคินภัทร จำกัด (มหาชน)	มีกรรมการร่วมกันกับบริษัทฯ คือ นายบรรยง พงษ์พานิช เป็นกรรมการอิสระและประธานกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนของบริษัทฯ โดยได้ลาออกจากกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2564 ดำรงตำแหน่งเป็นประธานกรรมการของหลักทรัพย์ ภัทร จำกัด (มหาชน)
บริษัท ลีอกซ์เลย์ จำกัด (มหาชน)	มีกรรมการร่วมกันกับบริษัทฯ คือ นายเรวัต ดำเฉลิม เป็นรองประธานกรรมการและประธานคณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ และดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการอิสระของบริษัท ลีอกซ์เลย์ จำกัด (มหาชน)





## 9.2.2 ลักษณะของรายการระหว่างกันและความจำเป็นและความสมเหตุผลของการทำรายการระหว่างกัน

รายการระหว่างกันของบริษัทฯ กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง ในรอบปีบัญชี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 31 ธันวาคม 2564 สรุปได้ดังนี้

ชื่อ/ความสัมพันธ์	ลักษณะรายการ	มูลค่ารายการ (พันบาท)		ความจำเป็นและความสมเหตุผลของรายการ	ความเห็นกรรมการตรวจสอบและผู้บริหาร
		31 ร.ค. 63	31 ร.ค. 64		
<b>ค่าที่ปรึกษา</b>					
นายเรวัต ฉ่ำเฉลิม	ค่าที่ปรึกษา กฎหมาย	1,056	1,056	<p>บริษัทฯ มีความจำเป็นที่จะมีที่ปรึกษากฎหมาย ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับกฎหมาย กฎระเบียบ และขั้นตอนปฏิบัติของส่วนงานราชการ ซึ่งศาสตราจารย์พิเศษเรวัต ฉ่ำเฉลิม เป็นผู้ที่มีประสบการณ์และคุณสมบัติตรงกับความต้องการของบริษัทฯ ซึ่งอดีตดำรงตำแหน่งอัยการสูงสุด และในปัจจุบันท่านดำรงตำแหน่งศาสตราจารย์คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง มหาวิทยาลัยมหิดล มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี และสำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา นอกจากนี้ยังได้รับเชิญเข้าดำรงตำแหน่งอันทรงเกียรติด้านกฎหมายทั้งในส่วนองภาครัฐ และภาคเอกชนในหลายตำแหน่ง โดยศาสตราจารย์พิเศษเรวัต ฉ่ำเฉลิม ให้คำปรึกษา คำแนะนำด้านกฎหมายดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• งานด้านกฎหมายเกี่ยวกับคดีปกครอง</li><li>• งานให้คำปรึกษาด้านกฎหมาย และสัญญาสัมปทานของโครงการปัจจุบัน และการขยายโครงการใหม่</li><li>• ให้ความเห็นทางกฎหมายเกี่ยวกับการดำเนินกิจการ</li></ul>	ราคาค่าที่ปรึกษามีความเหมาะสมเมื่อเปรียบเทียบกับที่ปรึกษากฎหมายที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านของสำนักงานกฎหมายอื่น ๆ
<b>รวมค่าที่ปรึกษา</b>		<b>1,056</b>	<b>1,056</b>		
<b>รายการซื้อสินค้าและบริการ</b>					
1. บริษัท เอฟดับบลิวดีประกันภัย จำกัด (มหาชน)	ค่าเบี้ยประกันภัย	8,086	5,003	<p>บริษัทฯ ได้พิจารณา เอฟดับบลิวดีประกันภัย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับทำประกันภัยของบริษัทฯ ประกอบไปด้วย ประกันความเสี่ยงภัยของทรัพย์สินสัมปทาน และกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ โดยพิจารณาจากศักยภาพ ความสามารถ ตลอดจนความเชี่ยวชาญด้านการประกันภัย มีศักยภาพในการให้คำปรึกษาด้านการประกันภัยได้เป็นอย่างดีโดยเฉพาะในกรณีการเคลมประกันภัยต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นทั้งกับพนักงาน ทรัพย์สินสัมปทาน และรถยนต์ปฏิบัติการของบริษัทฯ ที่เกิดขึ้น รวมทั้งยังช่วยแนะนำให้คำปรึกษา เพื่อให้บริษัทฯ ได้ดำเนินการประสานงานกับหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ เอกชน หรือองค์กรอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องได้อย่างราบรื่น</p>	ราคาค่าเบี้ยประกันภัยที่ชำระให้กับผู้รับประกันภัย มีความเหมาะสมเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบก า ร ร า ย อื่น ในลักษณะเดียวกัน

## การกำกับดูแลกิจการ

ชื่อ/ความสัมพันธ์	ลักษณะรายการ	มูลค่ารายการ (พันบาท)		ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการ	ความเห็นกรรมการตรวจสอบและผู้บริหาร
		31 ร.ค. 63	31 ร.ค. 64		
2. บริษัท กรุงไทยพานิช ประกันภัย จำกัด (มหาชน)	ค่าเบี้ยประกันภัย	-	1,768	บริษัทฯ ได้พิจารณา บริษัท กรุงไทยพานิช ประกันภัย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับทำประกันความเสี่ยงของทรัพย์สินสัมปทาน โดยพิจารณาจากศักยภาพความสามารถตลอดจนความเชี่ยวชาญด้านการประกันภัย มีศักยภาพในการให้คำปรึกษาด้านการประกันภัยได้เป็นอย่างดี รวมทั้งยังช่วยแนะนำให้คำปรึกษาเพื่อให้บริษัทฯ ได้ดำเนินการประสานงานกับหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ เอกชน หรือองค์กรอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องได้อย่างราบรื่น	ราคาค่าเบี้ยประกันภัยที่ชำระให้กับผู้รับประกันภัย มีความเหมาะสมเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการรายอื่นในลักษณะเดียวกัน
3. บริษัทหลักทรัพย์ เกียรตินาคินภัทร จำกัด (มหาชน) <sup>(1)</sup>	ค่าบริการ	121	44	บริษัทฯ ได้แต่งตั้ง บริษัทหลักทรัพย์ เกียรตินาคินภัทร จำกัด (มหาชน) เป็นตัวแทนซื้อขายหลักทรัพย์ที่บริษัทฯ เข้าไปลงทุน ดังนั้นจึงถือได้ว่าบริษัทฯ มีฐานะเป็นลูกค้าของหลักทรัพย์ เกียรตินาคินภัทร จำกัด (มหาชน) การทำรายการมีความสมเหตุสมผลเนื่องจากบริษัทฯ ได้รับประโยชน์สูงสุด โดยพิจารณากระบวนการทำรายการและการส่งมอบหลักทรัพย์ ตามที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้มีการประกาศ ฝ่ายบริหารได้พิจารณาแล้ว เห็นว่าการเข้าทำรายการนี้มีความสมเหตุสมผลเนื่องจากบริษัทฯ ได้รับประโยชน์สูงสุดเนื่องจากบริษัทหลักทรัพย์ เกียรตินาคินภัทร จำกัด (มหาชน) มีศักยภาพ ความรู้ ประสบการณ์ บุคลากร ตลอดจนความเชี่ยวชาญด้านการให้บริการทางการเงินให้แก่นักลงทุนทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ รวมถึงประชาชนเป็นการทั่วไป	ราคาค่าบริการที่ชำระมีความเหมาะสมเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการรายอื่นในลักษณะเดียวกัน
4. บริษัท ลีอชเล่ย์ จำกัด (มหาชน)	ค่าบริการ	57	-	บริษัทฯ ได้พิจารณาว่าจ้างบริษัทลีอชเล่ย์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ให้บริการ เนื่องจากได้พิจารณาการทำรายการมีความสมเหตุสมผลเนื่องจากมีศักยภาพความสามารถ ตลอดจนความเชี่ยวชาญของผู้ให้บริการได้เป็นอย่างดี โดยเป็นการให้บริการบำรุงรักษารายปี Plaza Server Room Environmental Monitoring System ในปี 2563	ราคาค่าจ้างที่ชำระให้กับผู้รับจ้างมีความเหมาะสมเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการรายอื่นในลักษณะเดียวกัน โดยอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานราคาตลาดทั่วไป
	ค่าซื้ออุปกรณ์	4	-	จำหน่ายสินค้า สาย Keyboard ระบบ Toll จำนวน 5 ชุด ในปี 2563	
<b>รวมซื้อสินค้าและบริการ</b>		<b>8,268</b>	<b>6,185</b>		

หมายเหตุ: (1) นายบรรยง พงษ์พานิช ได้ลาออกจากการเป็นกรรมการอิสระของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2564

### 9.2.3 ความจำเป็น และความสมเหตุสมผลของรายการ

การทำรายการระหว่างกันเป็นความจำเป็น และมีความสมเหตุสมผลของการทำรายการเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ โดยคณะกรรมการตรวจสอบเป็นผู้พิจารณาสอบทาน และให้ความเห็นชอบว่าเป็นไปตามลักษณะธุรกิจการค้าปกติทั่วไป และมีการเปรียบเทียบราคาที่เกิดขึ้นกับบุคคลภายนอก ซึ่งบริษัทฯ ได้รับและจ่ายค่าตอบแทนในราคายุติธรรม

### 9.2.4 มาตรการและขั้นตอนการทำรายการระหว่างกัน

คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดนโยบายและระเบียบการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน และรายการระหว่างกันของบริษัทฯ กับบุคคล หรือนิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน หรือบุคคล หรือนิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ มีส่วนได้เสีย หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในอนาคตกับบริษัทฯ ทำให้บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไข ข้อกำหนด และมาตรการหรือขั้นตอนการอนุมัติตามกฎหมายหลักเกณฑ์ และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งประกาศ หลักเกณฑ์ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องของคณะกรรมการกำกับตลาดทุน สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (สำนักงาน ก.ล.ต.) และ/หรือตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลาดหลักทรัพย์ฯ) เพื่อให้มั่นใจว่าการเข้าทำรายการดังกล่าวจะเป็นไปอย่างโปร่งใส ไม่เป็นการโยกย้ายถ่ายเทผลประโยชน์ และเป็นการทำรายการที่บริษัทฯ คำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ และผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ

ทั้งนี้ในกรณีที่บริษัทฯ มีการทำรายการระหว่างกันซึ่งอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ จะต้องผ่านการพิจารณาอนุมัติเห็นชอบจากฝ่ายบริหาร คณะกรรมการบริหาร หรือคณะกรรมการบริษัท หรือผู้ถือหุ้นตามแต่กรณี โดยคณะกรรมการตรวจสอบจะเป็นผู้พิจารณาความสมเหตุสมผลของการเข้าทำรายการ โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ ทั้งนี้การกำหนดหรือตรวจสอบราคาและเงื่อนไขการทำรายการจะต้องเป็นไปตามลักษณะธุรกิจทางการค้าปกติ เป็นตามราคายุติธรรม หรือมีการเปรียบเทียบกับราคาตลาด นอกจากนี้ผู้มีส่วนได้เสียหรือกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง อันอาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในรายการระหว่างกันนั้น ๆ จะไม่สามารถมีส่วนร่วมในการพิจารณาอนุมัติรายการระหว่างกันในลักษณะดังกล่าวได้

### 9.2.5 นโยบายหรือแนวโน้มนการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

บริษัทฯ จะปฏิบัติตามข้อกำหนด กฎระเบียบของสำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดในการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวข้องกัน และการได้มาหรือจำหน่ายซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย (ถ้ามี) และตามมาตรฐานบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี

ทั้งนี้หากมีรายการระหว่างกันของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย (ถ้ามี) ที่เกิดขึ้นกับบุคคล หรือผู้มีส่วนได้เสียที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในอนาคต บริษัทฯ จะได้ให้คณะกรรมการตรวจสอบเป็นผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับความจำเป็นและความเหมาะสมของรายการนั้น ในกรณีที่คณะกรรมการตรวจสอบไม่มีความชำนาญในการพิจารณารายการระหว่างกันที่อาจเกิดขึ้น คณะกรรมการตรวจสอบอาจมอบหมายให้ผู้เชี่ยวชาญอิสระเฉพาะด้าน หรือผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ เป็นผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับรายการระหว่างกันดังกล่าว เพื่อนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจของคณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการบริษัท หรือผู้ถือหุ้น ตามแต่กรณี ทั้งนี้บริษัทฯ จะเปิดเผยรายการระหว่างกันไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินที่ได้รับการตรวจสอบจากผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ

# 3 ระบบการเงิน



การระดมทุน  
ครั้งประวัติศาสตร์

ผู้บริหารมหาชน  
อย่างเต็มภาคภูมิ

เสริมสภาพคล่อง  
การดำเนินธุรกิจ

สร้างความมั่นคง  
ทางการเงิน

## รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

### เสนอผู้ถือหุ้น

#### บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

#### ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินของบริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) (บริษัท) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และงบกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุซึ่งประกอบด้วยสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญและเรื่องอื่น ๆ

ข้าพเจ้าเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

#### เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน ในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากบริษัทตามข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดเหล่านี้ ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

#### เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจของผู้ประกอบวิชาชีพของข้าพเจ้าในการตรวจสอบงบการเงินสำหรับงวดปัจจุบัน ข้าพเจ้าได้นำเรื่องเหล่านี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบงบการเงินโดยรวม และในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ทั้งนี้ข้าพเจ้าไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับเรื่องเหล่านี้



### การตัดจำหน่ายต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับ

อ้างอิงหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6

#### เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

บริษัทรับรู้ค่าตัดจำหน่ายต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จด้วยวิธีจำนวนผลผลิตตลอดอายุการให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของสัมปทานในการใช้ทางยกระดับดังกล่าว

ค่าตัดจำหน่ายต้นทุนสัมปทานคำนวณจากอัตราส่วนปริมาณจราจรที่ใช้สำหรับปี ซึ่งอัตราส่วนดังกล่าวคำนวณจากอัตราปริมาณการจราจรที่ใช้บริการจริงสำหรับปีปัจจุบันเทียบกับผลรวมของปริมาณการจราจรที่ใช้บริการจริงสำหรับปีปัจจุบันและปริมาณการปริมาณจราจรที่ใช้บริการหลังจากปีปัจจุบันจนถึงตลอดอายุที่เหลือของสัญญาสัมปทาน

ผู้บริหารได้ว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญภายนอกเพื่อจัดทำรายงานประมาณการปริมาณจราจรที่ใช้บริการจนถึงตลอดอายุที่เหลือของสัญญาสัมปทาน เนื่องจากการประมาณการปริมาณจราจรที่ใช้บริการจนถึงตลอดอายุที่เหลือของสัญญาสัมปทานต้องใช้ดุลยพินิจอย่างมากในการกำหนดข้อสมมติและรายการดังกล่าวมีสาระสำคัญต่องบการเงิน ข้าพเจ้าจึงเห็นว่าเรื่องดังกล่าวเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

#### ได้ตรวจสอบเรื่องดังกล่าวอย่างไร

วิธีการตรวจสอบของข้าพเจ้ารวมถึง

- ทำความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบายและวิธีการที่ฝ่ายบริหารใช้ในการคำนวณค่าตัดจำหน่ายต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับ
- ประเมินความรู้ ความสามารถและความเป็นอิสระของผู้เชี่ยวชาญ
- ประเมินความเหมาะสมของข้อสมมติหลักที่ใช้ในการจัดทำรายงานประมาณการปริมาณจราจรที่ใช้บริการจนถึงตลอดอายุที่เหลือของสัญญาสัมปทานของผู้เชี่ยวชาญโดยอ้างอิงจากแหล่งข้อมูลภายในและข้อมูลภายนอก
- ประเมินความเหมาะสมของรายงานประมาณการปริมาณจราจรของผู้เชี่ยวชาญภายนอกโดยเปรียบเทียบกับประมาณการในอดีตกับปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นจริง
- ทดสอบความถูกต้องของการคำนวณค่าตัดจำหน่ายต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับ
- พิจารณาความเพียงพอของการเปิดเผยข้อมูลตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ประมาณการหนี้สินสำหรับการบำรุงรักษาทางยกระดับ	
อ้างอิงหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 9	
เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ	ได้ตรวจสอบเรื่องดังกล่าวอย่างไร
<p>ผู้บริหารของบริษัทได้ประมาณการหนี้สินสำหรับการบำรุงรักษาทางยกระดับ โดยพิจารณาจากแผนงานการบำรุงรักษาทางยกระดับ และการคิดลดประมาณการกระแสเงินสดที่จะใช้ในการบำรุงรักษาในอนาคต</p> <p>เนื่องจากผู้บริหารต้องใช้ดุลยพินิจอย่างมากในการกำหนดข้อสมมติเพื่อใช้ในการจัดทำประมาณการหนี้สินสำหรับการบำรุงรักษาทางยกระดับ และประมาณการหนี้สินดังกล่าวมีสาระสำคัญต่องบการเงิน ข้าพเจ้าจึงเห็นว่าเรื่องดังกล่าวเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ</p>	<p>วิธีการตรวจสอบของข้าพเจ้ารวมถึง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ทำความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบายและวิธีการที่ฝ่ายบริหารใช้ในการจัดทำประมาณการหนี้สินสำหรับการบำรุงรักษาทางยกระดับ</li> <li>• ประเมินความเหมาะสมของข้อสมมติหลักที่ใช้ในการจัดทำประมาณการหนี้สินสำหรับการบำรุงรักษาทางยกระดับของผู้บริหาร โดยอ้างอิงจากแหล่งข้อมูลภายในและข้อมูลภายนอก</li> <li>• ประเมินความเหมาะสมของแผนงานการบำรุงรักษาทางยกระดับ โดยเปรียบเทียบกับแผนงานการบำรุงรักษากับการบำรุงรักษาที่เกิดขึ้นจริงในอดีต</li> <li>• พิจารณาถึงความเพียงพอของการเปิดเผยข้อมูลตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน</li> </ul>

### ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วยข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานนั้น ซึ่งคาดว่ารายงานประจำปีจะถูกจัดเตรียมให้ข้าพเจ้าภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการตรวจสอบงบการเงินคือการอ่านข้อมูลอื่นตามที่ระบุข้างต้นเมื่อจัดทำแล้ว และพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้า หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อข้าพเจ้าได้อ่านรายงานประจำปี หากข้าพเจ้าสรุปได้ว่าการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ข้าพเจ้าต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้มีส่วนที่ในการกำกับดูแลและขอให้ทำการแก้ไข

### ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต้องงบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงินผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่องเปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่อง (ตามความเหมาะสม) และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกบริษัทหรือหยุดดำเนินงาน หรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของบริษัท

### ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูง แต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของข้าพเจ้ารวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาดเนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงผล การแสดงผลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของบริษัท
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร
- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของบริษัทในการ

ดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าเจ้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ เจ้าพเจ้าต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของเจ้าพเจ้าโดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่เกี่ยวข้องหรือถ้าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของเจ้าพเจ้าจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของเจ้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของเจ้าพเจ้า อย่างไรก็ตามเหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้บริษัทต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง

- ประเมินการนำเสนอโครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่า งบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

เจ้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากเจ้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของเจ้าพเจ้า

เจ้าพเจ้าได้ให้คำรับรองแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการกำกับดูแลว่าเจ้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอิสระและได้สื่อสารกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมดตลอดจนเรื่องอื่นซึ่งเจ้าพเจ้าเชื่อว่ามีเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระของเจ้าพเจ้าและมาตรการที่เจ้าพเจ้าใช้เพื่อป้องกันไม่ให้เจ้าพเจ้าขาดความเป็นอิสระ

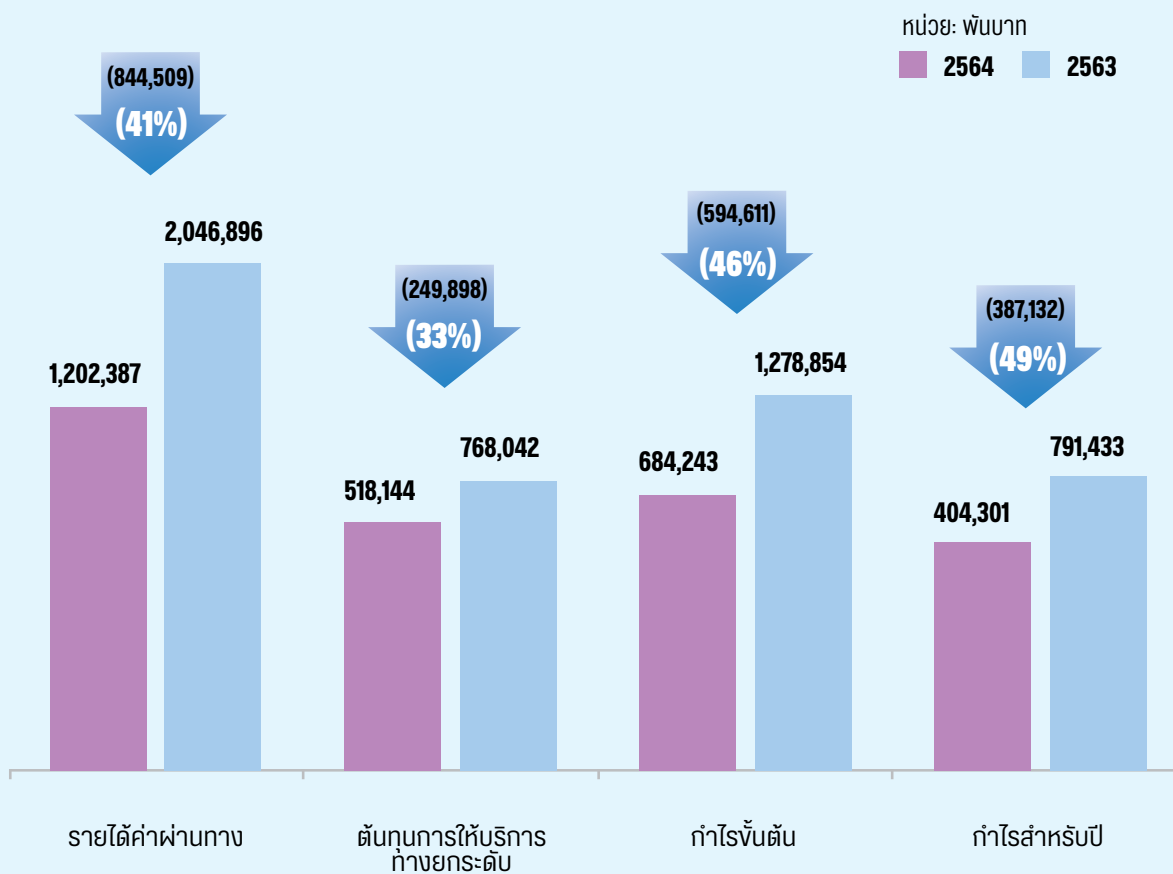
จากเรื่องที่สื่อสารกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการกำกับดูแล เจ้าพเจ้าได้พิจารณาเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดในการตรวจสอบงบการเงินในงวดปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบเจ้าพเจ้าได้อธิบายเรื่องเหล่านี้ในรายงานของผู้สอบบัญชีไว้ แต่กฎหมายหรือข้อบังคับไม่ให้เปิดเผยต่อสาธารณะเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว หรือในสถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้น เจ้าพเจ้าพิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของเจ้าพเจ้า เพราะการกระทำดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ต่อส่วนได้เสียสาธารณะจากการสื่อสารดังกล่าว



(ศศิธร พงศ์อดิศักดิ์)  
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต  
เลขทะเบียน 8802

บริษัท เคพีเอ็มจี ภูมิไชย สอบบัญชี จำกัด  
กรุงเทพมหานคร  
22 กุมภาพันธ์ 2565

ข้อมูลสำคัญทางการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564





## งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์	หมายเหตุ	31 ธันวาคม	
		2564	2563
		(บาท)	
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	4	321,752,744	417,195,335
เงินลงทุนชั่วคราว	5	100,000,000	70,000,000
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า		13,328,853	9,950,557
เงินจ่ายล่วงหน้าสำหรับบำรุงรักษาทางยกระดับ		29,070,000	38,375,723
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	3	3,570,320	2,940,953
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>		<b>467,721,917</b>	<b>538,462,568</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>			
เงินลงทุนระยะยาว	5	51,450,000	148,500,000
ส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์		46,565,455	52,461,272
สินทรัพย์สิทธิการใช้		16,259,222	19,508,642
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน		2,888,395	4,526,138
ต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับ	6	9,417,742,542	9,608,107,529
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	14	251,718,755	287,483,669
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		1,707,506	1,707,506
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>		<b>9,788,331,875</b>	<b>10,122,294,756</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>		<b>10,256,053,792</b>	<b>10,660,757,324</b>

## งบแสดงฐานะการเงิน

หนี้สินและส่วนของผู้ที่ถือหุ้น	หมายเหตุ	31 ธันวาคม	
		2564	2563
		(บาท)	
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>			
เจ้าหนี้อื่น		11,750,221	5,939,109
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	7	-	558,340,000
ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	7	-	798,462,260
ส่วนของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	7	5,617,808	8,536,231
ประมาณการหนี้สินหมุนเวียนสำหรับการบำรุงรักษาทางยกระดับ	9	243,423,947	378,689,280
ภาษีเงินได้นิติบุคคลค้างจ่าย		18,852,373	122,735,053
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างจ่าย		9,328,194	11,430,111
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		54,927,052	74,491,855
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>		<b>343,899,595</b>	<b>1,958,623,899</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>			
เงินประกันผลงานค้างจ่าย		31,448,398	14,565,697
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	7	-	798,335,000
หนี้สินตามสัญญาเช่า	7	11,072,078	11,256,587
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	8	113,276,863	107,964,262
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับการบำรุงรักษาทางยกระดับ	9	182,993,164	162,235,479
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>		<b>338,790,503</b>	<b>1,094,357,025</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>		<b>682,690,098</b>	<b>3,052,980,924</b>

## งบแสดงฐานะการเงิน

ส่วนของผู้ถือหุ้น	หมายเหตุ	31 ธันวาคม	
		2564	2563
		(บาท)	
ทุนเรือนหุ้น	10		
ทุนจดทะเบียน		6,142,410,560	6,142,410,560
ทุนที่ออกและชำระแล้ว		6,142,410,560	5,414,410,560
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	10	1,448,520,449	-
กำไรสะสม			
จัดสรรเป็นทุนสำรองตามกฎหมาย	11	583,413,416	563,198,361
ยังไม่ได้จัดสรร		1,411,689,433	1,630,903,927
องค์ประกอบอื่นของผู้ถือหุ้น		(12,670,164)	(736,448)
<b>รวมส่วนของผู้ถือหุ้น</b>		<b>9,573,363,694</b>	<b>7,607,776,400</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>		<b>10,256,053,792</b>	<b>10,660,757,324</b>

### งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

	หมายเหตุ	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
		2564	2563
		(บาท)	
รายได้ค่าผ่านทาง	12	1,202,386,944	2,046,896,018
ต้นทุนการให้บริการทางยกระดับ		(518,144,410)	(768,042,005)
<b>กำไรขั้นต้น</b>		<b>684,242,534</b>	<b>1,278,854,013</b>
รายได้จากการลงทุน		6,874,987	12,536,261
รายได้อื่น		3,119,198	3,794,625
ต้นทุนในการจัดจำหน่าย		(18,776,192)	(24,091,366)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร		(161,968,244)	(174,935,815)
<b>กำไรจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>		<b>513,492,283</b>	<b>1,096,157,718</b>
ต้นทุนทางการเงิน		(24,185,172)	(106,865,206)
<b>กำไรก่อนภาษีเงินได้</b>		<b>489,307,111</b>	<b>989,292,512</b>
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	14	(85,006,003)	(197,859,059)
<b>กำไรสำหรับปี</b>		<b>404,301,108</b>	<b>791,433,453</b>
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น</b>			
<b>รายการที่จะไม่ถูกจัดประเภทใหม่ไว้ในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง</b>			
ผลขาดทุนจากเงินลงทุนในตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น		(14,917,145)	(920,560)
ผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าใหม่ของผลประโยชน์พนักงานที่กำหนดไว้		-	(11,758,263)
ภาษีเงินได้ของรายการที่จะไม่ถูกจัดประเภทใหม่ไว้ในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง		2,983,429	2,535,765
<b>รวมรายการที่จะไม่ถูกจัดประเภทใหม่ไว้ในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง</b>		<b>(11,933,716)</b>	<b>(10,143,058)</b>
<b>ขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี - สุทธิจากภาษี</b>		<b>(11,933,716)</b>	<b>(10,143,058)</b>
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี</b>		<b>392,367,392</b>	<b>781,290,395</b>
<b>กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน</b>	15	<b>0.36</b>	<b>0.76</b>

## งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

	หมายเหตุ	กำไรสะสม			องค์ประกอบอื่น ของส่วนของผู้ถือหุ้น	
		ทุนเรือนหุ้น ที่ออกและ ชำระแล้ว	ทุนสำรอง ตามกฎหมาย (บวก)	ยังไม่ได้ จัดสรร	สำรอง การเปลี่ยนแปลง ในมูลค่ายุติธรรม	รวม ส่วนของผู้ถือหุ้น
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563						
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2563		5,414,410,560	523,626,688	1,044,633,677	-	6,982,670,925
รายการกับผู้ถือหุ้นที่บันทึกโดยตรงเข้า ส่วนของผู้ถือหุ้น						
เป็นผลประโยชน์ให้ผู้ถือหุ้นของบริษัท	16	-	-	(156,184,920)	-	(156,184,920)
กำไร		-	-	791,433,453	-	791,433,453
ขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น		-	-	(9,406,610)	(736,448)	(10,143,058)
รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี		-	-	782,026,843	(736,448)	781,290,395
โอนไปสำรองตามกฎหมาย	11	-	39,571,673	(39,571,673)	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563		5,414,410,560	563,198,361	1,630,903,927	(736,448)	7,607,776,400



## งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

		กำไรสะสม				องค์ประกอบอื่น ของส่วนของผู้ถือหุ้น		สำรอง
		ส่วนเกิน	ทุนสำรอง	ยังไม่ได้	ส่วนของผู้ถือหุ้น	การเปลี่ยนแปลง	รวม	
	หมายเหตุ	มูลค่าหุ้น	ตามกฎหมาย	จัดสรร	(บาท)	ในมูลค่าธุรกรรม	ส่วนของผู้ถือหุ้น	
<b>สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564</b>								
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564		5,414,410,560	-	563,198,361	1,630,903,927	(736,448)	7,607,776,400	
<b>รายการกับผู้ถือหุ้นที่บันทึกโดยตรง</b>								
<b>เข้าส่วนของผู้ถือหุ้น</b>								
เพิ่มหุ้นสามัญ	10	728,000,000	-	-	-	-	2,176,520,449	
เงินปันผลให้ผู้ถือหุ้นของบริษัท	16	-	-	(603,300,547)	-	-	(603,300,547)	
<b>รวมรายการกับผู้ถือหุ้นที่บันทึกโดยตรง</b>		<b>728,000,000</b>	<b>1,448,520,449</b>	<b>(603,300,547)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1,573,219,902</b>	
<b>เข้าส่วนของผู้ถือหุ้น</b>								
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี</b>								
กำไร		-	-	404,301,108	-	-	404,301,108	
ขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น		-	-	-	(11,933,716)	(11,933,716)	(11,933,716)	
<b>รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี</b>		<b>-</b>	<b>-</b>	<b>404,301,108</b>	<b>(11,933,716)</b>	<b>(11,933,716)</b>	<b>392,367,392</b>	
<b>โอนไปสำรองตามกฎหมาย</b>								
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	11	-	20,215,055	(20,215,055)	-	-	-	
		<b>6,142,410,560</b>	<b>1,448,520,449</b>	<b>583,413,416</b>	<b>1,411,689,433</b>	<b>(12,670,164)</b>	<b>9,573,363,694</b>	

## งบกระแสเงินสด

	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2564	2563
	(บาท)	
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>		
กำไรสำหรับปี	404,301,108	791,433,453
ปรับรายการที่กระทบกำไรเป็นเงินสดรับ		
ภาษีเงินได้	85,006,003	197,859,059
ต้นทุนทางการเงิน	24,185,172	106,865,206
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	25,888,793	25,781,035
ค่าตัดจำหน่ายต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับ	200,421,957	315,790,450
ค่าบำรุงรักษาทางยกระดับ	88,024,002	194,092,177
รายได้จากการลงทุน	(6,874,987)	(12,536,261)
ขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์ภายใต้สัญญาสัมปทาน	-	2,244,000
กำไรจากการจำหน่ายอุปกรณ์	(908,937)	(1,527,167)
	820,043,111	1,620,001,952
<b>การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน</b>		
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	(3,378,296)	1,114,393
เงินจ่ายล่วงหน้าสำหรับบำรุงรักษาทางยกระดับ	9,305,723	(24,829,785)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(1,101,079)	(609,172)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	-	2,019,279
เจ้าหนี้อื่น	5,811,112	(3,043,579)
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างจ่าย	(2,101,917)	(3,348,409)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(14,512,558)	(50,203,282)
เงินประกันผลงานค้างจ่าย	16,882,701	6,291,397
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	5,312,601	7,619,621
จ่ายประมาณการหนี้สินสำหรับการบำรุงรักษาทางยกระดับ	(202,531,649)	(106,996,041)
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากการดำเนินงาน	633,729,749	1,448,016,374
ภาษีเงินได้จ่ายออก	(150,140,340)	(259,348,593)
<b>กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>	<b>483,589,409</b>	<b>1,188,667,781</b>

## งบกระแสเงินสด

	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2564	2563
	(บาท)	
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>		
เงินสดรับจากเงินลงทุนชั่วคราวครบกำหนด	70,000,000	545,000,000
เงินสดจ่ายเพื่อซื้อเงินลงทุนชั่วคราว	-	(300,000,000)
เงินสดจ่ายเพื่อซื้อเงินลงทุนระยะยาว	(17,867,145)	(49,420,560)
เงินสดจ่ายเพื่อซื้ออุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(9,158,230)	(16,078,872)
เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์	935,150	1,541,214
เงินสดจ่ายค่าสินทรัพย์ภายใต้สัญญาสัมปทาน	(10,056,971)	(1,425,750)
ดอกเบี้ยรับ	7,346,699	12,854,263
<b>กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุน</b>	<b>41,199,503</b>	<b>192,470,295</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>		
เงินสดรับจากการออกหุ้นทุน	2,176,520,449	-
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	770,000,000	2,370,000,000
เงินสดจ่ายเพื่อชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	(1,328,340,000)	(3,411,660,000)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	1,596,750,000
เงินสดจ่ายเพื่อชำระหนี้เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	(1,600,000,000)	-
เงินสดจ่ายเพื่อชำระหุ้นกู้	-	(1,640,000,000)
เงินสดจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า	(9,076,727)	(8,334,017)
เงินปันผลจ่ายให้ผู้ถือหุ้นของบริษัท	(607,198,999)	(156,184,920)
ดอกเบี้ยจ่าย	(22,136,226)	(107,366,538)
<b>กระแสเงินสดสุทธิใช้ในกิจกรรมจัดหาเงิน</b>	<b>(620,231,503)</b>	<b>(1,356,795,475)</b>
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด (ลดลง) เพิ่มขึ้นสุทธิ</b>	<b>(95,442,591)</b>	<b>24,342,601</b>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 1 มกราคม	417,195,335	392,852,734
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม</b>	<b>321,752,744</b>	<b>417,195,335</b>

## หมายเหตุประกอบงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

### หมายเหตุ

### สารบัญ

1. ข้อมูลทั่วไป
2. เกณฑ์การจัดทำงบการเงิน
3. บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
4. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด
5. สินทรัพย์ทางการเงินที่อยู่ในความต้องการของตลาด
6. ต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับ
7. หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย
8. ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน
9. ประมาณการหนี้สินสำหรับการบำรุงรักษาทางยกระดับ
10. ทุนเรือนหุ้น
11. สำรองตามกฎหมาย
12. ส่วนงานดำเนินงานและการจำแนกรายได้
13. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ
14. ภาษีเงินได้
15. กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน
16. เงินปันผล
17. เครื่องมือทางการเงิน
18. การบริหารจัดการทุน
19. ภาระผูกพันกับกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
20. คดีความ
21. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน



หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกงบการเงินจากคณะกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2565

### 1. ข้อมูลทั่วไป

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) "บริษัท" เป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นในประเทศไทย และจดทะเบียนกับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อพฤษภาคม 2564 โดยมีที่อยู่จดทะเบียนของบริษัทตั้งอยู่เลขที่ 40/40 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ในระหว่างปี ได้แก่ บริษัท ธาณินทร์ โฮลดิ้ง จำกัด (ถือหุ้นร้อยละ 25.68) ซึ่งเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งในประเทศไทย และกระทรวงการคลัง (ถือหุ้นร้อยละ 22.13)

บริษัทดำเนินธุรกิจหลักเกี่ยวกับการให้บริการทางยกระดับช่วงดินแดงถึงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ ภายใต้สัญญาสัมปทานทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต จากกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ซึ่งมีระยะเวลาสัมปทานจนถึงวันที่ 11 กันยายน 2577 โดยบริษัทในฐานะผู้รับสัมปทานเป็นผู้ลงทุน ออกแบบก่อสร้าง และบำรุงรักษาทางหลวงสัมปทานรวมทั้งอุปกรณ์โครงสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ บริษัทมีสิทธิในการจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทางตลอดอายุสัมปทาน ตามอัตราที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน เมื่ออายุสัมปทานได้สิ้นสุดลงบริษัทต้องคืนสัมปทานรวมทั้งส่งมอบพื้นที่สัมปทาน ทางหลวงสัมปทาน อาคารและสิ่งปลูกสร้างทั้งหมดภายในพื้นที่สัมปทานในสภาพที่เป็นอยู่ให้แก่กรมทางหลวงโดยไม่คิดมูลค่าใด ๆ และต้องส่งมอบเครื่องอุปกรณ์คู่มือปฏิบัติงาน เอกสารทางเทคนิคและอุปกรณ์ในการดำเนินการและบำรุงรักษาทั้งหมด บรรดาที่เกี่ยวข้องให้แก่กรมทางหลวงด้วย

### 2. เกณฑ์การจัดทำงบการเงิน

งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน รวมถึงแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่ประกาศใช้โดยสภาวิชาชีพบัญชีฯ กฎระเบียบ และประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ที่เกี่ยวข้อง งบการเงินนี้นำเสนอเป็นเงินบาทซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัท นโยบายการบัญชีที่เปิดเผยในหมายเหตุแต่ละข้อได้ถือปฏิบัติโดยสม่ำเสมอสำหรับงบการเงินทุกรอบระยะเวลาที่รายงาน

ในการจัดทำงบการเงินให้เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ผู้บริหารใช้วิจารณญาณการประมาณการและข้อสมมติหลายประการ ซึ่งมีผลกระทบต่อการปฏิบัติตามนโยบายการบัญชีของบริษัท ทั้งนี้ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างจากที่ประมาณการไว้ ประมาณการและข้อสมมติที่ใช้ในการจัดทำงบการเงินซึ่งเปิดเผยในหมายเหตุแต่ละข้อจะได้รับการทบทวนอย่างต่อเนื่อง การปรับประมาณการทางบัญชีจะบันทึกโดยวิธีเปลี่ยนแปลงกันที่เป็นต้นไป

### 3. บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมทั้งทางตรงและทางอ้อม หรือมีอิทธิพลอย่างมีสาระสำคัญในการตัดสินใจทางการเงินและการบริหารของบริษัท หรือบุคคลหรือกิจการที่อยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันหรืออยู่ภายใต้อิทธิพลอย่างมีสาระสำคัญเดียวกันกับบริษัท หรือบริษัทมีอำนาจควบคุมทั้งทางตรงและทางอ้อม หรือมีอิทธิพลอย่างมีสาระสำคัญในการตัดสินใจทางการเงินและการบริหารต่อบุคคลหรือกิจการนั้น



บุคคลหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกันที่มีรายการระหว่างกันที่มีนัยสำคัญกับบริษัท ในระหว่างปีมีดังต่อไปนี้

ชื่อกิจการ	ประเทศที่จัดตั้ง	ลักษณะความสัมพันธ์
บริษัท เอฟดับบลิวดีประกันภัย จำกัด (มหาชน)	ไทย	มีกรรมกรรร่วมกัน
บริษัทหลักทรัพย์ เทียรตนาคินภกร จำกัด (มหาชน)	ไทย	มีกรรมกรรร่วมกัน
บริษัท ลือกซ์เล่ย จำกัด (มหาชน)	ไทย	มีกรรมกรรร่วมกัน
บริษัท กรุงไทยพานิช ประกันภัย จำกัด (มหาชน)	ไทย	มีกรรมกรรร่วมกัน

#### รายการที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม

2564 2563  
(พันบาท)

##### ผู้บริหารสำคัญ

ค่าที่ปรึกษากฎหมาย

1,056 1,056

ค่าตอบแทนผู้บริหารสำคัญ

ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน

28,919 33,107

ผลประโยชน์หลังออกจากงาน

1,878 1,782

ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น

6 9

รวมค่าตอบแทนผู้บริหารสำคัญ

30,803 34,898

#### บุคคลหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน

ค่าบริการ

6,815 8,268

ยอดคงเหลือกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

2564 2563  
(พันบาท)

#### บุคคลหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน

สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น

- 1

#### สัญญาสำคัญที่ทำกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ค่าที่ปรึกษากฎหมาย

บริษัทได้ทำสัญญาว่าจ้างที่ปรึกษาทางกฎหมายกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกันรายหนึ่ง สัญญาดังกล่าวมีระยะเวลา 1 ปี สิ้นสุดวันที่ 31 มกราคม 2564 ภายหลังเมื่อวันที่ 26 มกราคม 2564 บริษัทได้ขยายนกำหนดระยะเวลาสัญญาดังกล่าวเป็นสิ้นสุดวันที่ 31 มกราคม 2565 ทั้งนี้บริษัทจะต้องจ่ายค่าที่ปรึกษารายเดือนตามที่ระบุไว้ในสัญญา

## 4. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

## นโยบายการบัญชี

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดประกอบด้วย ยอดเงินสด ยอดเงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูงซึ่งมีระยะเวลาครบกำหนดไม่เกินสามเดือนนับแต่วันที่ได้มาเป็นรายการเทียบเท่าเงินสด

	2564	2563
	(พันบาท)	
เงินสดในมือ	10,261	9,030
เงินฝากธนาคาร	301,650	400,925
อื่นๆ	9,842	7,240
<b>รวม</b>	<b>321,753</b>	<b>417,195</b>

## 5. สินทรัพย์ทางการเงินที่อยู่ในความต้องการของตลาด

บริษัทรับรู้รายการและวัดมูลค่าสินทรัพย์ทางการเงินตามเปิดเผยไว้ในหมายเหตุข้อ 17

ตราสารทุนและตราสารหนี้ ที่อยู่ในความต้องการของ ตลาด	ณ วันที่		รายการ		ณ วันที่	
	1 มกราคม	ซื้อ	ขาย	ปรับมูลค่า	โอน	31 ธันวาคม
	(พันบาท)					
<b>2564</b>						
<b>เงินลงทุนชั่วคราว</b>						
หุ้นกู้ที่วัดมูลค่าด้วยราคา ทุนตัดจำหน่าย	70,000	-	(70,000)	-	100,000	100,000
<b>รวม</b>	<b>70,000</b>	<b>-</b>	<b>(70,000)</b>	<b>-</b>	<b>100,000</b>	<b>100,000</b>
<b>เงินลงทุนระยะยาว</b>						
ตราสารทุนที่วัดมูลค่าด้วย มูลค่ายุติธรรมผ่านกำไร ขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	48,500	17,867	-	(14,917)	-	51,450
หุ้นกู้ที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุน ตัดจำหน่าย	100,000	-	-	-	(100,000)	-
<b>รวม</b>	<b>148,500</b>	<b>17,867</b>	<b>-</b>	<b>(14,917)</b>	<b>(100,000)</b>	<b>51,450</b>

ตราสารทุนและตราสารหนี้ ที่อยู่ในความต้องการ ของตลาด	ณ วันที่	ซื้อ	ขาย	รายการ	โอน	ณ วันที่
	1 มกราคม			ปรับปรุง		31 ธันวาคม
				จากการ		
				ปรับมูลค่า		
				(พันบาท)		
2563						
เงินลงทุนชั่วคราว						
ตัวแลกเงินที่วัดมูลค่า						
ด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย	200,000	300,000	(500,000)	-	-	-
หุ้นกู้ที่วัดมูลค่าด้วยราคา						
ทุนตัดจำหน่าย	45,000	-	(45,000)	-	70,000	70,000
รวม	245,000	300,000	(545,000)	-	70,000	70,000
เงินลงทุนระยะยาว						
ตราสารทุนที่วัดมูลค่า						
ด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่าน						
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	-	49,421	-	(921)	-	48,500
หุ้นกู้ที่วัดมูลค่าด้วยราคา						
ทุนตัดจำหน่าย	170,000	-	-	-	(70,000)	100,000
รวม	170,000	49,421	-	(921)	(70,000)	148,500

## 6. ต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับ

### นโยบายการบัญชี

ต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับวัดมูลค่าด้วยราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและขาดทุนจากการด้อยค่า

ราคาทุนรวมถึงต้นทุนทั้งหมดและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับ รวมถึงค่าธรรมเนียมการจัดการและค่าที่ปรึกษา ค่าออกแบบก่อสร้าง ค่าก่อสร้าง และต้นทุนทางตรงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

### รายการภายหลังการรับรู้รายการ

รายการภายหลังการรับรู้รายการจะรับรู้เป็นต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับ - ส่วนเดิมและส่วนต่อขยายด้านทิศเหนือ เมื่อก่อให้เกิดประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคต โดยรวมเป็นสินทรัพย์ที่สามารถระบุได้ที่เกี่ยวข้องนั้น ส่วนค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและบำรุงรักษารับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในการทำหรือขาดทุนเมื่อเกิดรายการ

### ค่าตัดจำหน่าย

ค่าตัดจำหน่ายคำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์หรือจำนวนอื่นที่ใช้แทนราคาทุนหักด้วยมูลค่าคงเหลือ

ค่าตัดจำหน่ายต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในการทำหรือขาดทุนโดยวิธีจำนวน

ผลผลิต (Unit-of-production method) อย่างเป็นระบบตลอดอายุการให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจนับจากวันที่อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน วิธีการตัดจำหน่าย ระยะเวลาที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์ และมูลค่าคงเหลือ จะได้รับการทบทวนทุกสิ้นรอบปีบัญชีและปรับปรุงตามความเหมาะสมค่าตัดจำหน่ายคำนวณดังนี้

ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี = ต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับสุทธิ x อัตราส่วนปริมาณจราจรที่ใช้สำหรับปี

$$\text{อัตราส่วนปริมาณจราจรที่ใช้สำหรับปี} = \frac{\text{ปริมาณจราจรที่ใช้บริการจริงสำหรับปีปัจจุบัน}}{(\text{ปริมาณจราจรที่ใช้บริการจริงสำหรับปีปัจจุบัน} + \text{ประมาณการปริมาณจราจรที่ใช้บริการหลังจากปีปัจจุบัน จนถึงตลอดอายุที่เหลือของสัญญาสัมปทาน})}$$

ต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับสุทธิ = ต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับ - ค่าตัดจำหน่ายสะสม

ประมาณการปริมาณจราจรที่ใช้บริการตลอดอายุสัญญาที่เหลือของสัญญาสัมปทานคำนวณจากประมาณการที่ดีที่สุดที่เกี่ยวข้องกับการใช้ข้อสมมติ

การประมาณการระยะเวลาที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์ของสินทรัพย์เป็นไปตามข้อตกลงสัมปทานทางยกระดับ เริ่มจากระยะเวลาที่บริษัทสามารถเรียกเก็บค่าผ่านทางจากผู้ใช้งานยกระดับและสิ้นสุดเมื่อหมดอายุสัมปทานทางยกระดับ

บริษัทไม่ตัดจำหน่ายสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างภายใต้สัมปทาน

	ต้นทุนสัมปทาน ในการใช้ ทางยกระดับ	สินทรัพย์ ระหว่าง ก่อสร้าง (พันบาท)	รวม
<b>ราคาทุน</b>			
ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	15,058,337	818	15,059,155
เพิ่มขึ้น	-	1,426	1,426
จำหน่าย	-	(2,244)	(2,244)
<b>ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 1 มกราคม 2564</b>	<b>15,058,337</b>	<b>-</b>	<b>15,058,337</b>
เพิ่มขึ้น	-	10,057	10,057
<b>ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564</b>	<b>15,058,337</b>	<b>10,057</b>	<b>15,068,394</b>
<b>ค่าตัดจำหน่าย</b>			
ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	5,134,439	-	5,134,439
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	315,790	-	315,790
<b>ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 1 มกราคม 2564</b>	<b>5,450,229</b>	<b>-</b>	<b>5,450,229</b>
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	200,422	-	200,422
<b>ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564</b>	<b>5,650,651</b>	<b>-</b>	<b>5,650,651</b>

	ต้นทุนสัมปทาน ในการใช้ ทางยกระดับ	สินทรัพย์ ระหว่าง ก่อสร้าง (พันบาท)	รวม
<b>มูลค่าสุทธิทางบัญชี</b>			
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	<b>9,608,108</b>	<b>-</b>	<b>9,608,108</b>
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	<b>9,407,686</b>	<b>10,057</b>	<b>9,417,743</b>

#### ข้อสมมติในการประมาณการตลอดอายุสัญญาสัมปทาน

บริษัทมีการประมาณการปริมาณการจราจรที่ใช้บริการหลังจากปีปัจจุบันจนถึงตลอดอายุที่เหลือของสัญญาสัมปทาน เพื่อใช้ในการคำนวณค่าตัดจำหน่ายโดยวิธีจำนวนผลผลิตโดยผู้เชี่ยวชาญภายนอก โดยใช้วิธีพิจารณาจากข้อสมมติในการประมาณการจราจรซึ่งประกอบด้วย

- ข้อสมมติทางสังคมและเศรษฐกิจ ได้แก่ อัตราเงินเฟ้อ, ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ, การรับรู้คุณค่าของเวลา, ต้นทุนยานพาหนะ
- ข้อสมมติการใช้ที่ดิน ได้แก่ การใช้ประโยชน์พื้นที่กรุงเทพและเขตปริมณฑล, การคาดการณ์การขยายตัวของการใช้ประโยชน์พื้นที่กรุงเทพและเขตปริมณฑล
- ข้อสมมติเครือข่ายทางหลวงและสมมติฐานทางหลวงในอนาคต
- ข้อสมมติอัตราค่าผ่านทางในอนาคตของทางหลวงต่าง ๆ ในกรุงเทพและเขตปริมณฑล
- ข้อสมมติการพัฒนารถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
- ข้อสมมติการประมาณการจราจรทางอากาศ และการเติบโตของการขนส่งทางอากาศ

## 7. หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย

#### นโยบายการบัญชี

บริษัทรับรู้รายการและวัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินตามที่เปิดเผยในหมายเหตุข้อ 17

	2564	2563
	(พันบาท)	
<b>ไม่มีหลักประกัน</b>		
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	558,340
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	1,596,797
หนี้สินตามสัญญาเช่า	16,690	19,793
<b>รวมหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย</b>	<b>16,690</b>	<b>2,174,930</b>



### เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทมีสัญญาเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินในประเทศซึ่งประกอบด้วย

- (1) ตั๋วสัญญาใช้เงินอายุ 3 เดือน จำนวนรวม 258.34 ล้านบาท โดยมีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 2.15 ต่อปี ถึงอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 2.63 ต่อปี ดอกเบี้ยกำหนดชำระคืนเป็นรายเดือน
- (2) ตั๋วสัญญาใช้เงินอายุ 3 เดือน จำนวน 300 ล้านบาท โดยมีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 2.08 ต่อปี ดอกเบี้ยกำหนดชำระคืนเมื่อตั๋วสัญญาครบกำหนด

### เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน

เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2563 บริษัทได้ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวกับสถาบันการเงินในประเทศเพื่อรองรับวงเงินสินเชื่อจำนวน 1,100 ล้านบาท บริษัทได้เบิกเงินกู้ยืมดังกล่าวในวันที่ 25 ธันวาคม 2563 โดยมีดอกเบี้ยกำหนดชำระเป็นรายเดือนในอัตรา BIBOR 3 เดือน บวกอัตราร้อยละ 2.25 ต่อปี เงินกู้ยืมดังกล่าวมีกำหนดชำระคืนเดือนละ 45.83 ล้านบาท ตั้งแต่วันที่มีการเบิกเงินกู้ยืมบริษัทได้ชำระคืนเงินกู้ยืมดังกล่าวเต็มจำนวนในปี 2564

เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2563 บริษัทได้ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวกับสถาบันการเงินในประเทศเพื่อรองรับวงเงินสินเชื่อจำนวน 500 ล้านบาท บริษัทได้เบิกเงินกู้ยืมดังกล่าวในวันที่ 25 พฤศจิกายน 2563 โดยมีดอกเบี้ยกำหนดชำระเป็นรายเดือนในอัตรา MLR ลบอัตราร้อยละ 3.875 ต่อปี เงินกู้ยืมดังกล่าวมีกำหนดชำระคืนไตรมาสละ 62.5 ล้านบาท ตั้งแต่วันที่มีการเบิกเงินกู้ยืมบริษัทได้ชำระคืนเงินกู้ยืมดังกล่าวเต็มจำนวนในปี 2564

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทมีวงเงินสินเชื่อซึ่งยังมิได้เบิกใช้เป็นจำนวนเงินรวม 1,000 ล้านบาท (2563: 350 ล้านบาท)

### การเปลี่ยนแปลงของหนี้สินที่เกิดจากกิจกรรมจัดหาเงิน

	เงินกู้ยืมระยะ สั้นจากสถาบัน การเงิน	เงินกู้ยืม ระยะยาวจาก สถาบันการเงิน	หนี้สินตาม สัญญาเช่า	รวม
	(พันบาท)			
<b>2564</b>				
ณ วันที่ 1 มกราคม	558,340	1,596,797	19,793	2,174,930
การเปลี่ยนแปลงจากกระแส เงินสดจากการจัดหาเงิน	(558,340)	(1,600,000)	(9,077)	(2,167,417)
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมใน การจัดหาเงินกู้ยืม	-	3,203	-	3,203
สัญญาเช่าใหม่	-	-	5,974	5,974
<b>ณ วันที่ 31 ธันวาคม</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>16,690</b>	<b>16,690</b>

	เงินกู้ยืม ระยะสั้นจาก สถาบันการเงิน	หุ้นกู้	เงินกู้ยืม ระยะยาวจาก สถาบันการเงิน	หนี้สินตาม สัญญา เช่า	รวม
	(พันบาท)				
<b>2563</b>					
ณ วันที่ 1 มกราคม	1,599,606	1,639,290	-	21,280	3,260,176
การเปลี่ยนแปลงจาก กระแสเงินสดจากการ จัดหาเงิน	(1,041,660)	(1,640,000)	1,596,750	(8,334)	(1,093,244)
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียม ในการจัดหาเงินกู้ยืม	394	710	47	-	1,151
สัญญาเช่าใหม่	-	-	-	6,847	6,847
<b>ณ วันที่ 31 ธันวาคม</b>	<b>558,340</b>	<b>-</b>	<b>1,596,797</b>	<b>19,793</b>	<b>2,174,930</b>

## 8. ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน

### นโยบายการบัญชี

#### โครงการสมทบเงิน

ภาระผูกพันในการสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพสำหรับพนักงานของบริษัทจะถูกรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายพนักงานในกำไรหรือขาดทุนในรอบระยะเวลาที่พนักงานได้ทำงานให้กับกิจการ

#### โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้

ภาระผูกพันสุทธิของบริษัทจากโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ถูกคำนวณจากการประมาณผลประโยชน์ในอนาคตที่เกิดจากการทำงานของพนักงานในงวดปัจจุบันและงวดก่อน ๆ ผลประโยชน์ดังกล่าวได้มีการคิดลดกระแสเงินสดเพื่อให้เป็นมูลค่าปัจจุบันซึ่งจัดทำโดยนักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่ได้รับอนุญาตเป็นประจำทุกปี โดยวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้

ในการวัดมูลค่าใหม่ของหนี้สินผลประโยชน์ที่กำหนดไว้สุทธิกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยจะถูกรับรู้รายการในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นทันที บริษัทกำหนดดอกเบี้ยจ่ายของหนี้สินผลประโยชน์ที่กำหนดไว้สุทธิโดยใช้อัตราคิดลดที่ใช้วัดมูลค่าภาระผูกพันตามโครงการผลประโยชน์ ณ ต้นปี โดยคำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ในหนี้สินผลประโยชน์ที่กำหนดไว้สุทธิซึ่งเป็นผลมาจากการสมทบเงินและการจ่ายชำระผลประโยชน์ ดอกเบี้ยจ่ายสุทธิและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการโครงการผลประโยชน์รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน

เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงผลประโยชน์ของโครงการหรือการลดขนาดโครงการ การเปลี่ยนแปลงในผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับการบริการในอดีต หรือกำไรหรือขาดทุนจากการลดขนาดโครงการต้องรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนทันที บริษัทรับรู้กำไรและขาดทุนจากการจ่ายชำระผลประโยชน์พนักงานเมื่อเกิดขึ้น

ภาระผูกพันสุทธิต่อพนักงานที่เป็นผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานเป็นผลประโยชน์ในอนาคตที่เกิดจากการทำงานของพนักงานในงวดปัจจุบันและงวดก่อน ๆ ซึ่งผลประโยชน์นี้ได้คิดลดกระแสเงินสดเพื่อให้เป็นมูลค่าปัจจุบัน การวัดมูลค่าใหม่จะรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนเมื่อเกิดขึ้น

ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้างจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อวันใดวันหนึ่งต่อไปนี้เกิดขึ้นก่อน เมื่อบริษัทไม่สามารถยกเลิกข้อเสนอกการให้ผลประโยชน์ดังกล่าวได้อีกต่อไป หรือเมื่อบริษัทรับรู้ต้นทุนสำหรับการปรับโครงสร้างหาระยะเวลาการจ่ายผลประโยชน์เกินกว่า 12 เดือนนับจากวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้างจะถูกคิดลดกระแสเงินสด

ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงานรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อพนักงานทำงานให้บริษัทนี้สิ้นสุดรับรู้ด้วยมูลค่าที่คาดว่าจะจ่ายชำระ หากบริษัทมีการผูกพันตามกฎหมายหรือภาระผูกพันโดยอนุमानที่จะต้องจ่ายอันเป็นผลมาจากการที่พนักงานได้ทำงานให้อุตสาหกรรมและภาระผูกพันนี้สามารถประมาณได้อย่างสมเหตุสมผล

### ณ วันที่ 31 ธันวาคม

	2564	2563
	(พันบาท)	
โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้	104,429	99,345
ผลประโยชน์พนักงานระยะยาวอื่น	8,848	8,619
<b>รวม</b>	<b>113,277</b>	<b>107,964</b>

### โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้

บริษัทจัดการโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ตามข้อกำหนดของพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ในการให้ผลประโยชน์เมื่อเกษียณแก่พนักงานตามสิทธิและอายุงานโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้มีความเสี่ยงจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ได้แก่ ความเสี่ยงของช่วงชีวิต ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย และความเสี่ยงจากตลาด (เงินลงทุน)

### มูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันของโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้

	2564	2563
	(พันบาท)	
ณ วันที่ 1 มกราคม	99,345	83,316

### รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน

ต้นทุนบริการปัจจุบัน	9,834	9,426
ดอกเบี้ยจากภาระผูกพัน	1,557	1,415
	<b>11,391</b>	<b>10,841</b>

### รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ขาดทุนจากการประมาณตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	-	8,570
--	---	-------

### อื่น ๆ

ผลประโยชน์จ่าย	(6,307)	(3,382)
----------------	---------	---------

### ณ วันที่ 31 ธันวาคม

	<b>104,429</b>	<b>99,345</b>
--	----------------	---------------

**ผลประโยชน์พนักงานระยะยาวอื่น**

**มูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันของผลประโยชน์พนักงานระยะยาวอื่น**

	2564	2563
	(พันบาท)	
ณ วันที่ 1 มกราคม	8,619	5,270
<b>รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน</b>		
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	962	955
ดอกเบี้ยจากภาระผูกพัน	132	130
	<b>1,094</b>	<b>1,085</b>
<b>รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น</b>		
ขาดทุนจากการประมาณตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	-	3,189
<b>อื่น ๆ</b>		
ผลประโยชน์จ่าย	(865)	(925)
<b>ณ วันที่ 31 ธันวาคม</b>	<b>8,848</b>	<b>8,619</b>

**ข้อสมมติหลักในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย**

	2564	2563
	(ร้อยละ)	
อัตราคิดลด	1.54	1.54
การเพิ่มขึ้นของเงินเดือนในอนาคต	5.0	5.0
อัตราการหมุนเวียนของพนักงาน	3.0 - 23.0	3.0 - 23.0

ข้อสมมติเกี่ยวกับอัตราบรรณในอนาคตตือตามข้อมูลทางสถิติที่เผยแพร่ทั่วไปและตารางบรรณ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ระยะเวลาดึงตัวเฉลี่ยต่งหน้าหนักของภาระผูกพันผลประโยชน์ที่กำหนดไว้เป็น 16.82 ปี (2563: 17.57 ปี)

### การวิเคราะห์ความอ่อนไหว

การเปลี่ยนแปลงในแต่ละข้อสมมติที่เกี่ยวข้องในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่อาจเป็นไปได้อย่างสมเหตุสมผล ณ วันที่รายงาน โดยถือว่าข้อสมมติอื่น ๆ คงที่

#### ผลกระทบต่อการผูกพันของโครงการที่กำหนดไว้

##### ผลประโยชน์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม

ข้อสมมติเพิ่มขึ้นร้อยละ 1

ข้อสมมติลดลงร้อยละ 1

2564

2563

2564

2563

(พันบาท)

อัตราคิดลด

(9,849)

(9,508)

11,402

11,030

การเพิ่มขึ้นของเงินเดือนในอนาคต

11,956

10,450

(10,515)

(9,226)

อัตราการหมุนเวียนของพนักงาน

(10,226)

(9,874)

3,237

3,226

อัตรารณณะในอนาคต

(556)

(535)

552

531

#### ผลกระทบต่อการผูกพันของผลประโยชน์

##### พนักงานระยะยาวอื่น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม

ข้อสมมติเพิ่มขึ้นร้อยละ 1

ข้อสมมติลดลงร้อยละ 1

2564

2563

2564

2563

(พันบาท)

อัตราคิดลด

(516)

(520)

576

581

อัตราการหมุนเวียนของพนักงาน

(505)

(510)

367

372

## 9. ประมาณการหนี้สินสำหรับการบำรุงรักษาทางยกระดับ

### นโยบายการบัญชี

ประมาณการหนี้สินจะรับรู้ก็ต่อเมื่อบริษัทมีภาระผูกพันตามกฎหมายหรือภาระผูกพันจากการอนุमानที่เกิดขึ้นในปัจจุบันอันเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีตซึ่งสามารถประมาณจำนวนของภาระผูกพันได้อย่างน่าเชื่อถือ และมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าประโยชน์เชิงเศรษฐกิจจะต้องถูกจ่ายไปเพื่อชำระภาระผูกพันดังกล่าว ประมาณการหนี้สินพิจารณาจากการคิดลดกระแสเงินสดที่จะจ่ายในอนาคตโดยใช้อัตราคิดลดในตลาดปัจจุบันก่อนคำนึงถึงภาษีเงินได้ เพื่อให้สะท้อนจำนวนที่อาจประเมินได้ในตลาดปัจจุบันซึ่งแปรไปตามเวลาและความเสี่ยงที่มีต่อหนี้สิน ประมาณการหนี้สินส่วนที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากเวลาที่ผ่านไปรับรู้เป็นต้นทุนทางการเงิน



	2564	2563
	(พันบาท)	
ณ วันที่ 1 มกราคม	540,925	453,829
ประมาณการหนี้สินเพิ่มขึ้น	88,024	194,092
ประมาณการหนี้สินใช้ไป	(202,532)	(106,996)
<b>ณ วันที่ 31 ธันวาคม</b>	<b>426,417</b>	<b>540,925</b>

**ณ วันที่ 31 ธันวาคม**

ส่วนที่หมุนเวียน	243,424	378,689
ส่วนที่ไม่หมุนเวียน	182,993	162,236
<b>รวม</b>	<b>426,417</b>	<b>540,925</b>

ประมาณการหนี้สินสำหรับการบำรุงรักษาทางยกระดับเป็นไปตามเงื่อนไขของสัญญาสัมปทานในเรื่องการบำรุงรักษาทางยกระดับ

**ข้อสมมติในการประมาณการหนี้สินสำหรับการบำรุงรักษาทางยกระดับ**

ข้อสมมติหลัก ณ วันที่รายงานได้แก่

	2564	2563
	(ร้อยละ)	
อัตราคิดลด	0.47 - 2.32	0.47 - 2.92

## 10. กุณเรือนหุ้น

	มูลค่าหุ้นต่อหุ้น (บาท)	2564 จำนวนหุ้น	2564 จำนวนเงิน (ล้านบาท/ล้านบาท)	2563 จำนวนหุ้น	2563 จำนวนเงิน (ล้านบาท/ล้านบาท)
ทุนจดทะเบียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม	5.2	<u>1,181</u>	<u>6,142</u>	<u>1,181</u>	<u>6,142</u>
<b>หุ้นที่ออกและชำระแล้ว</b>					
ณ วันที่ 1 มกราคม					
- หุ้นสามัญ	5.2	1,041	5,414	1,041	5,414
ออกหุ้นใหม่	5.2	140	728	-	-
<b>ณ วันที่ 31 ธันวาคม</b>					
- หุ้นสามัญ	5.2	<u>1,181</u>	<u>6,142</u>	<u>1,041</u>	<u>5,414</u>

การเสนอขายหุ้นต่อประชาชนเป็นการทั่วไปเป็นครั้งแรก

บริษัทได้เสนอขายหุ้นสามัญที่จัดสรรไว้เพื่อเสนอขายให้ประชาชนเป็นการทั่วไปเป็นครั้งแรกจำนวน 140 ล้านหุ้น โดยเสนอขายในราคาหุ้นละ 16 บาท (มูลค่าที่ตราไว้ 5.2 บาทต่อหุ้น และส่วนเกินมูลค่าหุ้น 10.8 บาทต่อหุ้น) บริษัทได้รับเงินจากการขายหุ้นสามัญที่ออกใหม่เป็นจำนวนเงินรวม 2,240 ล้านบาท ก่อนหักค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการเสนอขายหุ้นใหม่ต่อประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรก หุ้นของบริษัทเริ่มการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ในวันที่ 7 พฤษภาคม 2564

ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการเสนอขายหุ้นสามัญที่จัดสรรไว้เพื่อเสนอขายให้ประชาชนเป็นการทั่วไปเป็นครั้งแรก จำนวน 63.48 ล้านบาท แสดงหักจากส่วนเกินมูลค่าหุ้นที่ได้รับจากการเสนอขายหุ้นใหม่แก่ผู้ลงทุน ทำให้ส่วนเกินมูลค่าหุ้นมีจำนวนคงเหลือสุทธิเป็นจำนวน 1,448.52 ล้านบาท

## 11. สำรองตามกฎหมาย

ตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ.2535 มาตรา 116 บริษัทจะต้องจัดสรรทุนสำรอง ("สำรองตามกฎหมาย") อย่างน้อยร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิประจำปีหลังจากหักขาดทุนสะสมยกมา (ถ้ามี) จนกว่าสำรองดังกล่าวมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน เงินสำรองนี้จะนำไปจ่ายเป็นเงินปันผลไม่ได้

## 12. ส่วนงานดำเนินงานและการจำแนกรายได้

## นโยบายการบัญชี

## (ก) การรับรู้รายได้

รายได้รับรู้เมื่อลูกค้ามีอำนาจควบคุมในบริการด้วยจำนวนเงินที่สะท้อนถึงสิ่งตอบแทนที่บริษัทคาดว่าจะมีสิทธิได้รับซึ่งไม่รวมจำนวนเงินที่เก็บแทนบุคคลที่สาม รายได้ที่รับรู้ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มและแสดงสุทธิจากส่วนลดการค้าและส่วนลดตามปริมาณ

รายได้จากการให้บริการรับรู้ ณ เวลาใดเวลาหนึ่งเมื่อได้ให้บริการ ต้นทุนที่เกี่ยวข้องรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนเมื่อเกิดขึ้น

(v) ส่วนงานดำเนินงาน

ผลการดำเนินงานของส่วนงานที่รายงานต่อประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงาน) ของบริษัทจะแสดงถึงรายการที่เกิดขึ้นจากส่วนงานดำเนินงานนั้นโดยตรง รวมถึงรายการที่ได้รับการปันส่วนอย่างสมเหตุสมผลผู้บริหารพิจารณาว่าบริษัทดำเนินกิจการในส่วนงานเดียวคือธุรกิจการให้บริการทางยกระดับช่วงดินแดงถึงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ ดังนั้นจึงมีส่วนงานที่รายงานเพียงส่วนงานเดียว

(ค) ส่วนงานภูมิศาสตร์

บริษัทดำเนินธุรกิจเฉพาะในประเทศเท่านั้น ไม่มีรายได้จากต่างประเทศหรือสินทรัพย์ในต่างประเทศที่มีสาระสำคัญ

## 13. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

### นโยบายการบัญชี

บริษัทรับรู้รายการค่าใช้จ่ายตามที่เปิดเผยในหมายเหตุข้อ 6, 8, 9 และ 17

	หมายเหตุ	2564	2563 (พันบาท)
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ของพนักงาน		244,208	274,993
ค่าตัดจำหน่ายต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับ	6	200,422	315,790
ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา		90,131	215,145
ค่าธรรมเนียมวิชาชีพ		27,262	46,217
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย		25,889	25,781
ค่าสาธารณูปโภค		23,449	21,977
ค่ารักษาความปลอดภัย		20,862	21,245
ค่าใช้จ่ายการตลาด		12,212	17,090
ค่าภาษีโรงเรือนและภาษีอื่น ๆ		5,515	5,515
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสัญญาเช่า		3,067	2,816
อื่น ๆ		45,872	20,500
<b>รวมต้นทุนการให้บริการทางยกระดับต้นทุนในการจัดทำนาย และค่าใช้จ่ายในการบริหาร</b>		<b>698,889</b>	<b>967,069</b>

ในระหว่างปี 2564 บริษัทจ่ายเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพสำหรับพนักงานของบริษัทเป็นจำนวน 6.58 ล้านบาท (2563: จำนวน 6.84 ล้านบาท) ซึ่งแสดงเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ของพนักงาน

## 14. ภาษีเงินได้

**นโยบายการบัญชี**

ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สำหรับปีประกอบด้วยภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบัน และภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ซึ่งรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนเว้นแต่รายการที่รับรู้โดยตรงในส่วนของผู้ถือหุ้นหรือกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบันบันทึกโดยคำนวณจากกำไรหรือขาดทุนประจำปีที่ต้องเสียภาษี โดยใช้อัตราภาษีที่ประกาศใช้หรือที่คาดว่าจะมีผลบังคับใช้ ณ วันที่รายงาน ตลอดจนการปรับปรุงทางภาษีที่เกี่ยวข้องกับรายการในปีก่อน ๆ

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีบันทึกโดยคำนวณจากผลแตกต่างชั่วคราวที่เกิดขึ้นระหว่างมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สินและจำนวนที่ใช้เพื่อความมุ่งหมายทางภาษี

การวัดมูลค่าของภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีต้องสะท้อนถึงผลกระทบทางภาษีที่จะเกิดจากลักษณะวิธีการที่บริษัทคาดว่าจะได้รับผลประโยชน์จากสินทรัพย์หรือจะจ่ายชำระหนี้สินตามมูลค่าตามบัญชี ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน โดยใช้อัตราภาษีที่ประกาศใช้หรือที่คาดว่าจะมีผลบังคับใช้ ณ วันที่รายงาน ทั้งนี้สินทรัพย์ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบันจะหักกลบกับหนี้สินภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบันในงบการเงิน

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะบันทึกต่อเมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากำไรเพื่อเสียภาษีในอนาคตจะมีจำนวนเพียงพอกับการใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวดังกล่าว สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะถูกยกทวน ณ ทุกวันที่รายงาน และจะถูกปรับลดลงเท่าที่ประโยชน์ทางภาษีจะมีโอกาสถูกใช้จริง

<b>ภาษีเงินได้ที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน</b>	2564	2563
	(พันบาท)	
<b>ภาษีเงินได้ปัจจุบัน</b>		
สำหรับปีปัจจุบัน	46,258	209,890
ภาษีงวดก่อน ๆ ที่บันทึกต่ำไป	-	24
	<u>46,258</u>	<u>209,914</u>
<b>ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี</b>		
การเปลี่ยนแปลงของผลต่างชั่วคราว	38,748	(12,055)
<b>รวมภาษีเงินได้</b>	<b><u>85,006</u></b>	<b><u>197,859</u></b>

	2564			2563		
<b>ภาษีเงินได้รับรู้ในกำไร ขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น</b>	ก่อน ภาษีเงินได้	รายได้ ภาษีเงินได้	สุทธจาก ภาษีเงินได้	ก่อน ภาษีเงินได้	รายได้ ภาษีเงินได้	สุทธจาก ภาษีเงินได้
	(พันบาท)					
สินทรัพย์ทางการเงิน ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่า ยุติธรรมผ่านกำไร ขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(14,917)	2,983	(11,934)	(921)	185	(736)
ขาดทุนจากการประมาณ ตามหลักคณิตศาสตร์ ประกันภัย	-	-	-	(11,758)	2,351	(9,407)
<b>รวม</b>	<b>(14,917)</b>	<b>2,983</b>	<b>(11,934)</b>	<b>(12,679)</b>	<b>2,536</b>	<b>(10,143)</b>

**การกระทอยอดเพื่อหาอัตราภาษี  
ที่แท้จริง**

	2564		2563	
	อัตราภาษี (ร้อยละ)	(พันบาท)	อัตราภาษี (ร้อยละ)	(พันบาท)
กำไรก่อนภาษีเงินได้รวม		489,307		989,293
จำนวนภาษีตามอัตราภาษีเงินได้	20.00	97,861	20.00	197,859
ค่าใช้จ่ายต้องห้ามทางภาษี		802		942
ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมทางภาษี		(13,657)		(966)
ภาษีงวดก่อน ๆ ที่บันทึกต่ำไป		-		24
<b>รวม</b>	<b>17.37</b>	<b>85,006</b>	<b>20.00</b>	<b>197,859</b>

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม	2564	2563
	(พันบาท)	
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	252,279	287,484
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	(560)	-
<b>สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสุทธิ</b>	<b>251,719</b>	<b>287,484</b>



บันทึกเป็น (รายจ่าย) / รายได้ใน

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	กำไรหรือ ขาดทุน	กำไรขาดทุน เบ็ดเสร็จอื่น	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
		(พันบาท)		
<b>สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการ ตัดบัญชี</b>				
สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่า ด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไร ขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	185	-	2,983	3,168
ประมาณการหนี้สิน	97,676	(12,644)	-	85,032
หนี้สินผลประโยชน์พนักงาน	21,592	1,063	-	22,655
ต้นทุนสัมปทานในการใช้ ทางยกระดับ	167,807	(26,383)	-	141,424
อื่นๆ	224	(224)	-	-
<b>รวม</b>	<b>287,484</b>	<b>(38,188)</b>	<b>2,983</b>	<b>252,279</b>
<b>หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี</b>				
อื่นๆ	-	(560)	-	(560)
<b>รวม</b>	<b>-</b>	<b>(560)</b>	<b>-</b>	<b>(560)</b>
<b>สุทธิ</b>	<b>287,484</b>	<b>(38,748)</b>	<b>2,983</b>	<b>251,719</b>

บันทึกเป็น (รายจ่าย) / รายได้ใน

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	กำไรหรือ ขาดทุน	กำไรขาดทุน เบ็ดเสร็จอื่น	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563
		(พันบาท)		
<b>สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี</b>				
สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่า ด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไร ขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	-	-	185	185
ประมาณการหนี้สิน	90,766	6,910	-	97,676
หนี้สินผลประโยชน์พนักงาน	17,718	1,523	2,351	21,592
ต้นทุนสัมปทานในการใช้ ทางยกระดับ	163,995	3,812	-	167,807
อื่น ๆ	556	(332)	-	224
<b>รวม</b>	<b>273,035</b>	<b>11,913</b>	<b>2,536</b>	<b>287,484</b>
<b>หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี</b>				
อื่น ๆ	(142)	142	-	-
<b>รวม</b>	<b>(142)</b>	<b>142</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>สุทธิ</b>	<b>272,893</b>	<b>12,055</b>	<b>2,536</b>	<b>287,484</b>

## 15. กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน

## นโยบายการบัญชี

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยการหารกำไรหรือขาดทุนของผู้ถือหุ้นสามัญของบริษัท ด้วยจำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่ออกจำหน่ายระหว่างปี

	2564	2563
	(พันบาท/พันหุ้น)	
กำไรที่เป็นส่วนของผู้ถือหุ้นสามัญของบริษัท (ขั้นพื้นฐาน)	<b>404,301</b>	<b>791,433</b>
<b>จำนวนหุ้นสามัญที่ออกจำหน่ายแล้ว</b>		
จำนวนหุ้นสามัญที่ออก ณ วันที่ 1 มกราคม	1,041,233	1,041,233
ผลกระทบจากหุ้นที่ออกจำหน่าย 7 พฤษภาคม	94,740	-
จำนวนหุ้นสามัญโดยวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (ขั้นพื้นฐาน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม	<b>1,135,973</b>	<b>1,041,233</b>
กำไรต่อหุ้น (ขั้นพื้นฐาน)(บาท)	<b>0.36</b>	<b>0.76</b>

## 16. เงินปันผล

	วันที่อนุมัติ	กำหนดจ่าย	อัตราต่อหุ้น (บาท)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
<b>2564</b>				
เงินปันผลประจำปี 2563	29 เมษายน 2564	28 พฤษภาคม 2564	0.50	520.62
เงินปันผลระหว่างกาลปี 2564	10 สิงหาคม 2564	9 กันยายน 2564	0.07	82.68
<b>2563</b>				
เงินปันผลประจำปี 2562	26 สิงหาคม 2563	22 กันยายน 2563	0.15	156.18

## 17. เครื่องมือทางการเงิน

### นโยบายการบัญชี

#### (1) การจัดประเภทและการวัดมูลค่า

ตราสารหนี้ที่บริษัทเป็นผู้ออกรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกเมื่อมีการออกตราสารหนี้ สินทรัพย์ทางการเงิน และหนี้สินทางการเงินอื่น ๆ รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกเมื่อบริษัทเป็นผู้สัญญาตามข้อกำหนดของเครื่องมือทางการเงินนั้นและวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยรวมต้นทุนการทำรายการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการได้มาหรือการออกตราสาร เว้นแต่สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนจะวัดมูลค่าเมื่อเริ่มแรกและภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมและต้นทุนการทำรายการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการได้มาหรือการออกตราสารนั้นบันทึกในกำไรหรือขาดทุน

ณ วันที่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก สินทรัพย์ทางการเงินจะถูกจัดประเภทรายการตามการวัดมูลค่าได้แก่ การวัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย มูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นหรือมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนสินทรัพย์ทางการเงินจะไม่ถูกจัดประเภทรายการใหม่ภายหลังการรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกเว้นแต่บริษัทมีการเปลี่ยนแปลงโมเดลธุรกิจในการบริหารสินทรัพย์ทางการเงิน ในกรณีดังกล่าวสินทรัพย์ทางการเงินที่ได้รับผลกระทบทั้งหมดจะถูกจัดประเภทรายการใหม่โดยทันทีเป็นต้นไปนับจากวันที่มีการเปลี่ยนแปลงการจัดประเภท

ณ วันที่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก หนี้สินทางการเงินจัดประเภทด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายตามวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงหรือมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนดอกเบี้ยจ่ายกำไรและขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนและกำไรหรือขาดทุนที่เกิดจากการตัดรายการออกจากบัญชีรับรู้ในกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายถูกวัดมูลค่าในภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายตามวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง ราคาทุนตัดจำหน่ายลดลงด้วยผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รายได้ดอกเบี้ย กำไรและขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น กำไรหรือขาดทุนที่เกิดจากการตัดรายการออกจากบัญชีรับรู้ในกำไรหรือขาดทุน

เงินลงทุนในตราสารหนี้ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นถูกวัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรม รายได้ดอกเบี้ยคำนวณโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง กำไรและขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนและผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนกำไรและขาดทุนสุทธิอื่นรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น เมื่อมีการตัดรายการออกจากบัญชีกำไรและขาดทุนสะสมที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจะถูกจัดประเภทรายการใหม่ไปยังกำไรหรือขาดทุน

เงินลงทุนในตราสารทุนที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นถูกวัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรม เงินปันผลรับรู้เป็นรายได้ในกำไรหรือขาดทุนในวันที่ยกจ่ายสิทธิได้รับเงินปันผล เว้นแต่เงินปันผลดังกล่าวเป็นการคืนทุนของเงินลงทุน กำไรและขาดทุนสุทธิอื่นรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นและจะไม่ถูกจัดประเภทรายการใหม่ไปยังกำไรหรือขาดทุน

#### (2) การตัดรายการออกจากบัญชีและการหักกลบ

บริษัทตัดรายการสินทรัพย์ทางการเงินออกจากบัญชีเมื่อสิทธิตามสัญญาที่จะได้รับกระแสเงินสดจากสินทรัพย์ทางการเงินหมดอายุหรือมีการโอนสิทธิในการรับกระแสเงินสดตามสัญญาในธุรกรรมซึ่งความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของเกือบทั้งหมดของสินทรัพย์ทางการเงินได้ถูกโอน

หรือในกรณีที่บริษัทไม่ได้ตั้งโอนหรือคงไว้ซึ่งความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของเกือบทั้งหมด และไม่ได้คงไว้ซึ่งการควบคุมในสินทรัพย์ทางการเงิน

บริษัทตัดรายการหนี้สินทางการเงินออกจากบัญชีเมื่อภาระผูกพันตามสัญญาสิ้นสุดลง ยกเลิกหรือหมดอายุ บริษัทตัดรายการหนี้สินทางการเงินออกจากบัญชีหากมีการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขและกระแสเงินสดจากการเปลี่ยนแปลงหนี้สินมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญ โดยรับรู้หนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมที่สะท้อนเงื่อนไขที่เปลี่ยนแปลงแล้ว

ผลต่างระหว่างมูลค่าตามบัญชีที่ตัดรายการและสิ่งตอบแทนที่ได้รับหรือต้องจ่าย รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินจะหักกลบกันเพื่อรายงานในงบแสดงฐานะการเงินด้วยจำนวนสุทธิก็ต่อเมื่อบริษัทมีสิทธิบังคับใช้ตามกฎหมายในการหักกลบจำนวนเงินที่รับรู้และบริษัทตั้งใจที่จะชำระด้วยจำนวนเงินสุทธิ หรือตั้งใจที่จะรับสินทรัพย์และชำระหนี้สินพร้อมกัน

### (3) การด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงินนอกเหนือจากลูกหนี้การค้า

บริษัทรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย เงินลงทุนในตราสารหนี้ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นและวงเงินให้สินเชื่อที่อนุมติซึ่งไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน

บริษัทรับรู้ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นด้วยผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอีก 12 เดือนข้างหน้า ยกเว้นสินทรัพย์ทางการเงินที่มีการเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญของความเสี่ยงด้านเครดิตนับแต่การรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกหรือเป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่มีการด้อยค่าด้านเครดิตซึ่งกรณีดังกล่าวจะวัดค่าเผื่อผลขาดทุนด้วยผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุของสัญญา

ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเป็นการประมาณผลขาดทุนด้านเครดิตด้วยความน่าจะเป็นถ่วงน้ำหนักโดยพิจารณาถึงการคาดการณ์ในอนาคตประกอบกับประสบการณ์ในอดีต ซึ่งคำนวณโดยใช้มูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่คาดว่าจะไม่ได้รับคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงของสินทรัพย์ทางการเงิน

บริษัทพิจารณาว่าสินทรัพย์ทางการเงินมีความเสี่ยงด้านเครดิตต่ำเมื่อมีอันดับความน่าเชื่อถืออยู่ใน "ระดับที่น่าลงทุน" ซึ่งเป็นการจัดอันดับที่เข้าใจในระดับสากล บริษัทพิจารณาให้ระดับ BBB+ หรือสูงกว่าของสถาบันจัดอันดับความน่าเชื่อถือที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากลเป็นระดับที่น่าลงทุน บริษัทจะรับรู้ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับสินทรัพย์ทางการเงินที่มีความเสี่ยงด้านเครดิตต่ำด้วยผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอีก 12 เดือนข้างหน้า

บริษัทพิจารณาว่าความเสี่ยงด้านเครดิตของสินทรัพย์ทางการเงินเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญหากเกินกำหนดชำระมากกว่า 30 วัน มีการเปลี่ยนแปลงของอันดับความน่าเชื่อถือที่ลดระดับลงอย่างมีนัยสำคัญ มีการดำเนินงานที่ถดถอยอย่างมีนัยสำคัญของลูกหนี้ หรือมีการเปลี่ยนแปลงหรือคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี ตลาด สภาพการณ์ทางเศรษฐกิจหรือกฎหมายที่ส่งผลในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของลูกหนี้ในการจ่ายชำระภาระผูกพันให้กับบริษัท



บริษัทพิจารณาว่าสินทรัพย์ทางการเงินจะเกิดการผิดสัญญาเมื่อ

- ผู้กู้ไม่สามารถจ่ายชำระภาระผูกพันด้านเครดิตให้แก่บริษัทได้เต็มจำนวน อีกทั้งบริษัทไม่มีสิทธิในการไล่เบี้ย เช่น การยึดหลักประกัน (หากมีการวางหลักประกัน) หรือ
- สินทรัพย์ทางการเงินค้างชำระเกินกว่า 90 วัน

#### (4) การตัดจำหน่าย

มูลค่าตามบัญชีเริ่มต้นของสินทรัพย์ทางการเงินจะถูกตัดจำหน่ายเมื่อบริษัทไม่สามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะได้รับคืนเงิน หากมีการรับเงินคืนในภายหลังจากสินทรัพย์ที่มีการตัดจำหน่ายแล้ว จะรับรู้เป็นการกลับรายการการด้อยค่าในกำไรหรือขาดทุนในงวดที่ได้รับคืน

#### (5) ดอกเบี้ย

ดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนด้วยวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง ในการคำนวณดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่าย อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงจะนำมาใช้กับมูลค่าตามบัญชีเริ่มต้นของสินทรัพย์ (เมื่อสินทรัพย์ไม่มีการด้อยค่าด้านเครดิต) หรือราคาทุนตัดจำหน่ายของหนี้สิน

#### (6) การวัดมูลค่ายุติธรรม

มูลค่ายุติธรรมคือราคาที่จะได้รับจากการขายสินทรัพย์หรือจ่ายชำระเพื่อโอนหนี้สินในรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ร่วมตลาด ณ วันที่วัดมูลค่าในตลาดหลัก หรือตลาดที่ให้ประโยชน์สูงสุด (หากไม่มีตลาดหลัก) ที่บริษัทสามารถเข้าถึงได้ในวันดังกล่าว มูลค่ายุติธรรมของหนี้สินสะท้อนผลกระทบของความเสี่ยงที่ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดของภาระผูกพัน

การวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์หรือหนี้สินบริษัทใช้ข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ มูลค่ายุติธรรมเหล่านี้ถูกจัดประเภทในแต่ละลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมตามข้อมูลที่ใช้ในการประเมินมูลค่าดังนี้

- ข้อมูลระดับ 1 เป็นราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินอย่างเดียวกัน
- ข้อมูลระดับ 2 เป็นข้อมูลอื่นที่สังเกตได้โดยตรงหรือโดยอ้อมสำหรับสินทรัพย์นั้นหรือหนี้สินนั้น นอกเหนือจากราคาเสนอซื้อขายซึ่งรวมอยู่ในข้อมูลระดับ 1
- ข้อมูลระดับ 3 ข้อมูลที่ใช้เป็นข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้สำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินนั้น

หากสินทรัพย์หรือหนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมมีราคาเสนอซื้อและราคาเสนอขายบริษัทวัดมูลค่าสินทรัพย์และสถานะการเป็นสินทรัพย์ด้วยราคาเสนอซื้อ และวัดมูลค่าหนี้สินและสถานะการเป็นหนี้สินด้วยราคาเสนอขาย

หลักฐานที่ดีที่สุดสำหรับมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน ณ วันที่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกคือราคาของการทำรายการ เช่น มูลค่ายุติธรรมของผลตอบแทนที่ให้หรือได้รับ

#### (ก) มูลค่าตามบัญชีและมูลค่ายุติธรรม

ตารางดังต่อไปนี้แสดงมูลค่าตามบัญชีและมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงิน รวมถึงลำดับชั้นมูลค่ายุติธรรม แต่ไม่รวมถึงการแสดงผลมูลค่ายุติธรรมสำหรับสินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายหากมูลค่าตามบัญชีใกล้เคียงกับมูลค่ายุติธรรมอย่างสมเหตุสมผล

	มูลค่าตามบัญชี		มูลค่ายุติธรรม			
	เครื่องมือ ทางการเงิน ที่วัดมูลค่า ด้วยมูลค่า ยุติธรรมผ่าน กำไรขาดทุน เบ็ดเสร็จอื่น	เครื่องมือ ทางการเงิน ที่วัดมูลค่า ด้วย ราคาทุนตัด จำหน่าย	ระดับ 1  (พันบาท)	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
<b>ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564</b>						
<b>สินทรัพย์ทางการเงิน</b>						
เงินลงทุนชั่วคราว						
- หุ้นกู้	-	100,000	-	100,560	-	100,560
เงินลงทุนระยะยาว						
- ตราสารทุน	51,450	-	-	51,450	-	51,450
<b>ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563</b>						
<b>สินทรัพย์ทางการเงิน</b>						
เงินลงทุนชั่วคราว						
- หุ้นกู้	-	70,000	-	70,225	-	70,225
เงินลงทุนระยะยาว						
- ตราสารทุน	48,500	-	-	48,500	-	48,500
- หุ้นกู้	-	100,000	-	102,620	-	102,620
<b>หนี้สินทางการเงิน</b>						
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน						
	-	(558,340)	-	(557,612)	-	(557,612)
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน						
	-	(1,596,797)	-	(1,594,142)	-	(1,594,142)

ตารางดังต่อไปนี้แสดงเทคนิคการประเมินมูลค่าของเครื่องมือทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม  
ในงบแสดงฐานะการเงิน

### ประเภท

ตราสารทุน

### เทคนิคการประเมินมูลค่า

มูลค่าสินทรัพย์สุทธิ ณ วันที่รายงาน

มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในตราสารหนี้และหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายคำนวณ  
โดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสด

### (v) นโยบายการจัดการความเสี่ยงทางการเงิน

#### กรอบการบริหารจัดการความเสี่ยง

คณะกรรมการบริหารของบริษัทมีความรับผิดชอบโดยรวมในการจัดให้มีและการควบคุมกรอบการ  
บริหารความเสี่ยงของบริษัท คณะกรรมการบริษัทจัดตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงซึ่ง  
รับผิดชอบในการพัฒนาและติดตามนโยบายการบริหารความเสี่ยงของบริษัท คณะกรรมการบริหาร  
ความเสี่ยงจะรายงานการดำเนินการดังกล่าวต่อคณะกรรมการบริษัทอย่างสม่ำเสมอ

นโยบายการบริหารความเสี่ยงของบริษัทจัดทำขึ้นเพื่อระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงที่บริษัทเผชิญ  
เพื่อกำหนดระดับความเสี่ยงที่เหมาะสม รวมถึงควบคุมและติดตามความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับ  
ได้ นโยบายและระบบการบริหารความเสี่ยงได้รับการทบทวนอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้สะท้อนการ  
เปลี่ยนแปลงของสภาพการณ์ในตลาดและการดำเนินงานของบริษัท บริษัทมีเป้าหมายในการรักษา  
สภาพแวดล้อมการควบคุมให้เป็นระเบียบและมีประสิทธิภาพโดยจัดให้มีการฝึกอบรมและกำหนด  
มาตรฐานและขั้นตอนในการบริหารเพื่อให้พนักงานทั้งหมดเข้าใจถึงบทบาทและภาระหน้าที่ของตน

คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทกำกับดูแลว่าผู้บริหารมีการติดตามการปฏิบัติตามวิธีปฏิบัติ  
และนโยบายการบริหารความเสี่ยงและทบทวนความเสี่ยงของกรอบการบริหารความเสี่ยง  
ให้สอดคล้องกับความเสี่ยงที่บริษัทเผชิญอยู่ คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทกำกับดูแล  
โดยผ่านทางผู้ตรวจสอบภายใน ผู้ตรวจสอบภายในทำหน้าที่ในการทบทวนการควบคุมและวิธีการ  
ปฏิบัติในการบริหารความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอและในกรณีพิเศษ และจะรายงานผลที่ได้ต่อ  
คณะกรรมการตรวจสอบ

#### (v.1) ความเสี่ยงด้านเครดิต

ความเสี่ยงด้านเครดิตเป็นความเสี่ยงจากการสูญเสียทางการเงินของบริษัทหากลูกค้าหรือคู่สัญญา  
ตามเครื่องมือทางการเงินไม่สามารถปฏิบัติตามภาระผูกพันตามสัญญา ซึ่งโดยส่วนใหญ่เกิดจาก  
ลูกหนี้ที่เป็นลูกค้าและเงินลงทุนในตราสารหนี้ของบริษัท

#### (v.1.1) เงินลงทุนในตราสารหนี้

บริษัทพิจารณาว่าเงินลงทุนในตราสารหนี้ซึ่งวัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายมีความเสี่ยง  
ด้านเครดิตต่ำ ดังนั้นค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นซึ่งประเมินในระหว่างปีจำกัด  
อยู่ที่ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นภายใน 12 เดือนหรือ "ความเสี่ยงด้านเครดิตต่ำ"

สำหรับตราสารหนี้ที่อยู่ในความต้องการของตลาดโดยพิจารณาจากอันดับเครดิตที่อยู่ในระดับน่าลงทุน (Investment Grade Credit Rating) จากสถาบันจัดอันดับความน่าเชื่อถือที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากลที่มีการเผยแพร่ตราสารอื่น ๆ จะพิจารณาว่ามีความเสี่ยงด้านเครดิตต่ำเมื่อความเสี่ยงจากการผิดนัดชำระหนี้อยู่ในระดับต่ำ และผู้ออกตราสารมีความสามารถทางการเงินที่จะปฏิบัติตามภาระผูกพันตามสัญญาได้

บริษัทจำกัดความเสี่ยงด้านเครดิตด้วยการลงทุนในตราสารหนี้ที่มีสภาพคล่องและคู่สัญญาที่มีอันดับเครดิตอย่างน้อย BBB+ จากสถาบันจัดอันดับความน่าเชื่อถือที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล

บริษัทติดตามการเปลี่ยนแปลงของความเสี่ยงด้านเครดิตด้วยการติดตามการจัดอันดับเครดิตภายนอกที่มีการเผยแพร่เพื่อประเมินว่าความเสี่ยงด้านเครดิตเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ณ วันที่รายงาน โดยไม่ได้ถูกสะท้อนในอันดับเครดิตที่เผยแพร่หรือไม่ เพื่อประกอบในการพิจารณาบริษัทมีการทบทวนการเปลี่ยนแปลงของผลตอบแทนในหุ้นกู้ หากสามารถหาได้ ประกอบกับข่าวที่มีการเผยแพร่และข้อมูลการกำกับดูแลของหน่วยงานกำกับดูแลของลูกหนี้

### *(v.1.2) เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด*

ความเสี่ยงด้านเครดิตของบริษัทที่เกิดจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดมีจำกัดเนื่องจากคู่สัญญาเป็นธนาคารและสถาบันการเงินซึ่งบริษัทพิจารณาว่ามีความเสี่ยงด้านเครดิตต่ำ

### *(v.2) ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง*

บริษัทกำกับดูแลความเสี่ยงด้านสภาพคล่องและรักษาระดับของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดที่ผู้บริหารพิจารณาว่าเพียงพอในการจัดหาเงินเพื่อใช้ในการดำเนินงานของบริษัท และลดผลกระทบจากความผันผวนในกระแสเงินสด

ตารางต่อไปนี้แสดงระยะเวลาการครบกำหนดคงเหลือตามสัญญาของหนี้สินทางการเงิน ณ วันที่รายงานโดยแสดงจำนวนเงินต้นซึ่งไม่ได้คิดลด รวมดอกเบี้ยตามสัญญาและไม่รวมผลกระทบหากหักกลบตามสัญญา

ณ วันที่ 31 ธันวาคม	มูลค่าตามบัญชี	กระแสเงินสดตามสัญญา			
		ภายใน 1 ปี หรือน้อยกว่า	มากกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 2 ปี (พันบาท)	มากกว่า 2 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	รวม
<b>2564</b>					
<b>หนี้สินทางการเงินที่ไม่ใช่อุปพันธ์</b>					
หนี้สินตามสัญญาเช่า	16,690	6,244	5,339	6,625	18,208
<b>รวม</b>	<b>16,690</b>	<b>6,244</b>	<b>5,339</b>	<b>6,625</b>	<b>18,208</b>

<b>2563</b>					
<b>หนี้สินทางการเงินที่ไม่ใช่อุปพันธ์</b>					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	558,340	560,651	-	-	560,651
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	1,596,797	844,535	795,725	-	1,640,260
หนี้สินตามสัญญาเช่า	19,793	9,187	4,889	7,065	21,141
<b>รวม</b>	<b>2,174,930</b>	<b>1,414,373</b>	<b>800,614</b>	<b>7,065</b>	<b>2,222,052</b>

(v.3) ความเสี่ยงด้านตลาด

บริษัทมีความเสี่ยงที่มูลค่ายุติธรรมหรือกระแสเงินสดในอนาคตของเครื่องมือทางการเงินจะมีความผันผวนอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของราคาตลาด

(v.3.1) ความเสี่ยงด้านอัตราดอกเบี้ย

ความเสี่ยงด้านอัตราดอกเบี้ยเป็นความเสี่ยงที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในอนาคตของอัตราดอกเบี้ยตลาดซึ่งส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดของบริษัทเนื่องจากเงินกู้ยืม (ดูหมายเหตุข้อ 7) ส่วนใหญ่มีอัตราดอกเบี้ยผันแปรทำให้บริษัทมีความเสี่ยงด้านอัตราดอกเบี้ย



### ความเสี่ยงด้านอัตราดอกเบี้ย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม

2564

2563

(พันบาท)

### เครื่องมือทางการเงินที่มีอัตรา

### ดอกเบี้ยผันแปร

เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน

-

1,596,797

## 18. การบริหารจัดการทุน

นโยบายของคณะกรรมการบริษัทคือ การรักษาระดับเงินทุนให้มั่นคงเพื่อรักษาความเชื่อมั่นของนักลงทุน เจ้าหนี้และตลาดและก่อให้เกิดการพัฒนาของธุรกิจในอนาคต คณะกรรมการได้มีการกำกับดูแลผลตอบแทนจากการลงทุนอย่างสม่ำเสมอโดยพิจารณาจากสัดส่วนของผลตอบแทนจากกิจกรรมดำเนินงานต่อส่วนของเจ้าของรวม อีกทั้งยังกำกับดูแลระดับการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นสามัญ

## 19. การผูกพันกับกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

2564

2563

(พันบาท)

### การผูกพันอื่น ๆ

การผูกพันตามสัญญาเช่าระยะสั้น

2,363

2,475

หนังสือค้ำประกันจากธนาคาร

-

1,040

สัญญาอื่น ๆ

66,974

47,160

**รวม**

**69,337**

**50,675**

การผูกพันตามสัญญาเช่าระยะสั้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทมีสัญญาเช่าพื้นที่จอดรถเป็นระยะเวลา 1 ปี

ซึ่งจะสิ้นสุดในเดือนพฤศจิกายน 2565

## 20. คดีความ

เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2552 ผู้ฟ้องคดีรายหนึ่ง ได้ยื่นฟ้องบริษัทกับผู้ถูกฟ้องคดีอื่นอีก 3 ราย ต่อศาลปกครองสูงสุด อ้างว่า ประกาศแจ้งการปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางใหม่ของบริษัท ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2552 ถึงวันที่ 21 ธันวาคม 2557 มิได้เป็นการปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาโดยเคร่งครัด และมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2549 และวันที่ 10 เมษายน 2550 ที่ให้ความเห็นชอบร่างบันทึก

ข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวงในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต ตอนดินแดง-ดอนเมือง ("สัญญาสัมปทานทางหลวง") ฉบับที่ 3/2550 เป็นการสร้างภาระเกินสมควรให้แก่ผู้ฟ้องคดีและประชาชนผู้ใช้ทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ จึงเป็นมติคณะรัฐมนตรีที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย ศาลปกครองสูงสุดได้พิจารณาคำฟ้องแล้วมีคำสั่งให้โอนสำนวนคดีให้ศาลปกครองกลาง เพราะเป็นคดีที่อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีของศาลปกครองกลางซึ่งเป็นศาลปกครองชั้นต้น

ศาลปกครองกลางได้พิจารณาคำฟ้องของผู้ฟ้องคดีแล้วมีคำสั่งรับคำฟ้องไว้พิจารณาเฉพาะประเด็น มีเหตุขอให้ศาลเพิกถอนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2549 และวันที่ 10 เมษายน 2550 หรือไม่ ต่อมาศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งให้รวมพิจารณาคดีนี้เข้ากับคดีอื่น ซึ่งเป็นคดีที่ผู้ฟ้องคดีรายอื่น รวม 21 คน ฟ้องผู้ถูกฟ้องคดีอื่นรวม 4 รายเป็นผู้ถูกฟ้องคดี แต่ไม่ได้ฟ้องบริษัทด้วย ศาลปกครองกลางได้พิจารณาแล้วมีคำพิพากษารวมพร้อมกันทั้งสองคดีเมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2558 ให้เพิกถอนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2549 และวันที่ 10 เมษายน 2550 แต่ให้ยกฟ้องบริษัท กับผู้ถูกฟ้องคดีรายอื่นบางราย อย่างไรก็ตามเมื่อวันที่ 17 กันยายน 2558 บริษัทได้ยื่นคำอุทธรณ์โต้แย้ง คำพิพากษา ศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด เพราะไม่เห็นพ้องด้วยกับคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง ที่ให้เพิกถอนมติคณะรัฐมนตรี ส่วนผู้ถูกฟ้องคดีรายอื่นทุกรายก็ได้ยื่นคำอุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุด ด้วยเช่นกัน ต่อมาศาลปกครองสูงสุดได้มีคำสั่งรับคำอุทธรณ์ของบริษัทและผู้ถูกฟ้องคดีรายอื่นทุกราย ไว้พิจารณา ขณะนี้คดีที่ศาลรวมพิจารณากันทั้งสองคดียังอยู่ระหว่างการพิจารณาในชั้นอุทธรณ์ของศาลปกครองสูงสุด

เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2562 ผู้ฟ้องคดีรวม 21 รายได้ยื่นคำขอให้ศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งให้บริษัทหยุดการเก็บเงินค่าผ่านทางส่วนที่เพิ่มขึ้นตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2562 ถึงวันที่ 21 ธันวาคม 2567 ตามบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวง ฉบับที่ 3/2550 ไว้ชั่วคราวจนกว่าคดีจะถึงที่สุด ศาลปกครองสูงสุดได้พิจารณาคำขอแล้วมีคำสั่งเมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2562 ว่า ทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์เป็นเพียงทางเลือกหนึ่งของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน จึงยังไม่มีเหตุผลเพียงพอให้ศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งให้บริษัทหยุดการเก็บเงินค่าผ่านทางส่วนที่เพิ่มขึ้น และศาลปกครองสูงสุดได้มีคำสั่งไม่รับคำขอของผู้ฟ้องคดีทั้ง 21 รายไว้พิจารณา

ผู้บริหารเชื่อว่าคดีดังกล่าวจะไม่มีผลกระทบต่อบริษัท เนื่องจากบริษัทมีความเชื่อมั่นว่ามติคณะรัฐมนตรีชอบด้วยกฎหมาย และการกำหนดอัตราค่าผ่านทางเป็นไปตามบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวง ฉบับที่ 3/2550 ประกอบกับก่อนหน้านี้ศาลปกครองสูงสุดได้เคยมีคำพิพากษาในคดีที่บริษัทถูกฟ้องเมื่อคราวออกประกาศปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางใหม่มีผลตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2550 ถึงวันที่ 21 ธันวาคม 2552 ตามบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวง ฉบับที่ 3/2550 ไว้แล้วว่า บันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวง ฉบับที่ 3/2550 เป็นการกระทำที่ชอบด้วยสัญญาและกฎหมาย นอกจากนี้ศาลปกครองสูงสุดยังได้มีคำพิพากษาในอีกคดีที่บริษัทประกาศปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางใหม่มีผลตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2552 ถึงวันที่ 21 ธันวาคม 2557 ตามบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวง ฉบับที่ 3/2550 ไว้อีกว่า บันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวง ฉบับที่ 3/2550 เป็นการกระทำที่ชอบด้วยสัญญาและเป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมาย บริษัทจึงไม่ได้บันทึกการรายได้ในงบการเงิน ทั้งนี้ผลของคดีดังกล่าวยังมีความไม่แน่นอน

### 21. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

ในการประชุมคณะกรรมการของบริษัทเมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2565 คณะกรรมการได้มีมติให้เสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 เพื่ออนุมัติการจัดสรรกำไรเป็นเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2564 ในอัตราหุ้นละ 0.32 บาท เป็นจำนวนเงิน 378 ล้านบาท ทั้งนี้ในเดือนกันยายน 2564 บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับผลการดำเนินงานงวดหกเดือนแรกของปี 2565 ไปแล้ว ในอัตราหุ้นละ 0.07 บาท เป็นจำนวนเงิน 82.69 ล้านบาท ดังนั้นบริษัทฯ จะจ่ายเงินปันผลส่วนที่เหลืออีกหุ้นละ 0.25 บาท สำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2564 เป็นจำนวนเงิน 295.31 ล้านบาท

# ເອກສາຣແນບ



เอกสารแนบ 1

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร ผู้มีอำนาจควบคุม ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบสูงสุดในสายงานบัญชีและการเงิน ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบโดยตรงในการควบคุมดูแลการทำบัญชี และเลขานุการบริษัท

รายชื่อ / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติอบรม	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	
1. นายสมบัติ พาณิชชัชวาล • ประธานกรรมการ (แต่งตั้งเมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2537)	86	คุณวุฒิการศึกษา • ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิตมหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต • ปริญญาโท วิทยาศาสตรบัณฑิตกิตติมศักดิ์ • ปริญญาเอก ออสเตรเลีย	บิดาของ นายธนากร พาณิชชัชวาล	10.17	การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่น			
					- ไม่มี -			
					การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์การอื่น			
					2561 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท ไทยคาร์บอน จำกัด	ธุรกิจการเกษตร
					2558 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท แมส เวเนเจอร์ส จำกัด	ธุรกิจพลังงานทดแทน
					2557 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท เว้นท์กรุ๊ปเทรดดิ้ง จำกัด	ธุรกิจซื้อขายไป ขายแ่ร่, กราย
					2555 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท อัครพร็อพเพอร์ตี้ จำกัด	ธุรกิจที่มีรายได้จากการให้เช่า อาคารสำนักงานและธุรกิจ โรงแรม
					2550 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท ธานีกรโฮลดิ้ง จำกัด	ธุรกิจที่มีรายได้จากการบริการ ด้านอสังหาริมทรัพย์
					2550 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท เว้นท์กรุ๊ป จำกัด	ธุรกิจที่มีรายได้จากการให้เช่า และดำเนินการเกี่ยวกับ อสังหาริมทรัพย์
					2546 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท เอนเนอร์ยี แอนด์ ออยล์โปรดักส์ จำกัด	ธุรกิจผลิตน้ำมันดิบ
					2533 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท เทพพร จำกัด	ธุรกิจที่มีรายได้จากสถานที่ จัดเก็บสินค้า การขนส่งสินค้า ทางถนน โรงสีน้ำตาล
					2532 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ซอย 19 จำกัด	ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์
					2531 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เกียรติแลนด์ จำกัด	ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์
2531 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท พักยาเอสเตท จำกัด	ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์					
2531 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ทีทีเอ จำกัด	ธุรกิจที่มีรายได้จากผลิต ภาชนะเครื่องครัว และ แท่งกระดาษถ้วยเอกสาร					



รายชื่อ / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ก่อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อเรียก	ประเภทธุรกิจ
2. ศาสตราจารย์พิเศษเรวัต อ่ำเฉลิม	77	<div>รองประธานกรรมการ</div> <div>ประธานกรรมการบริหาร</div> <div>ที่ปรึกษากฎหมาย (แต่งตั้งเมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2547)</div>	<div>-ไม่มี-</div>	0.02	2527 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท เวิลด์โฮลดิ้ง จำกัด	ธุรกิจที่มีรายได้จากการให้เช่าที่ดินและอาคารสำนักงาน และให้บริการด้านบริหารจัดการ
					2526 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท โต๊ะโฮชม เคมีเคิล จำกัด	ธุรกิจปิโตรเคมี และเคมีภัณฑ์
					2521 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เทียรติธราณี คันทริคส์ จำกัด	ธุรกิจบริหารสนามบิน
					2515 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท เทพปรมาณการ จำกัด	ธุรกิจสัมปทานเหมืองแร่
					2505 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เอกชัยเอ็กซ์พอร์ตอิมพอร์ต จำกัด	ธุรกิจขายยนต์
					2501 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท ไทยคาร์บอน จำกัด	ธุรกิจการเกษตร
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่น								
		<div>คุณวุฒิการศึกษา</div> <div><div>ปริญญาโท</div><div>นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</div><div>ปริญญาตรี</div><div>นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์</div></div> <div>ประวัติการอบรม</div> <div><div>Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 26/2004, สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย</div><div>แลติบัณฑิตไทย สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา</div><div>ปริญญาบัตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร</div></div>			2562 - ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ ประธานคณะ กรรมการกำกับดูแลกิจการ	บริษัท สยามแม็คโคร จำกัด (มหาชน)	ดำเนินธุรกิจศูนย์จำหน่ายสินค้าระบบสมาชิกแบบชำระเป็นสดและบริการตนเอง
					2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เสริมสูง จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจผลิต และจัดจำหน่ายเครื่องดื่มครบวงจร
					2553 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง
					2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท กรุ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจบริการด้านการสื่อสารโทรคมนาคมอย่างครบวงจร

รายชื่อ / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์การอื่น								
					2562 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ ปรับปรุงแก้ไขประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา	คณะรัฐมนตรี	หน่วยงานราชการ สังกัดสำนักงานกฤษฎีกา
					2558 - ปัจจุบัน	ประธานคณะกรรมาธิการตรวจสอบร่างกฎหมายและอนุบัญญัติเพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรี	คณะรัฐมนตรี	สำนักงานกฤษฎีกา
					2558 - ปัจจุบัน	ศาสตราจารย์ชั้นปริญญาเอก	มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	มหาวิทยาลัยและสถาบันอุดมศึกษา
					2557 - ปัจจุบัน	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด	ธุรกิจสายการบิน
					2549 - ปัจจุบัน	ศาสตราจารย์คณะนิติศาสตร์	จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	มหาวิทยาลัยและสถาบันอุดมศึกษา
					2546 - ปัจจุบัน	กรรมการกฤษฎีกา	สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	หน่วยงานราชการ สังกัดสำนักงานกฤษฎีกา
					2545 - ปัจจุบัน	ศาสตราจารย์ชั้นปริญญาโท	มหาวิทยาลัยมหิดล	มหาวิทยาลัยและสถาบันอุดมศึกษา
					2541 - ปัจจุบัน	ศาสตราจารย์คณะนิติศาสตร์	มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง	มหาวิทยาลัยและสถาบันอุดมศึกษา
					2540 - ปัจจุบัน	ศาสตราจารย์สำนักอบรมศึกษากฎหมาย	เนติบัณฑิตยสภา	องค์กรหลักในการส่งเสริมความรู้ และกำกับดูแลการประกอบอาชีพของนักกฎหมาย
					2540 - ปัจจุบัน	ศาสตราจารย์ชั้นปริญญาเอก	มหาวิทยาลัยกรุงเทพ รมบุรี	มหาวิทยาลัยและสถาบันอุดมศึกษา
					2537 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการคณะกรรมการกฎหมาย ศูนย์รับบริจาคอวัยวะ	สภาภาษาไทย	องค์กรไม่แสวงหาผลกำไร

รายชื่อ / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท ประเภทธุรกิจ
3. นายประกอบ ตันติยาพงศ์ • กรรมการอิสระ • ประธานกรรมการตรวจสอบ (แต่งตั้งเมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2550)	75	คุณวุฒิการศึกษา • ปริญญาโท Master of Laws, LL.M. (Southern Methodist University) USA • ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ • Advanced Management Program (AMP 159) Harvard Business School, USA • ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร วปอ. รุ่น 41	-ไม่มี-	0.04	การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่น -ไม่มี-		
					การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์การอื่น 2558 - ปัจจุบัน กรรมการ ผู้ทรงคุณวุฒิ (คณะกรรมการตรวจสอบและประเมินผล) กระทรวงการคลัง หน่วยงานราชการ		
<p><b>ประวัติการอบรม</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>หลักสูตรนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 18 สำนักงาน ก.พ.</li><li>หลักสูตรการพัฒนากรรมการ Director Certification Program (DCP) รุ่น 5/2001, สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย</li><li>หลักสูตรคณะกรรมการตรวจสอบ (ACP) 2/2008 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย</li></ul>							

รายชื่อ / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ
4. นายสมนึก ชัยเดชสุริยะ	70	• กรรมการอิสระ • กรรมการตรวจสอบ • ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง • กรรมการสรรหาและพิจารณา คำตอบแทน (แต่งตั้งเมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2547)	-ไม่มี-	0.04	2559 - 2562	กรรมการและประธานกรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทน	บริษัท เพ็ญ แอ็ดวานซ์ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจเงินทุน
					2558 - 2561	กรรมการ	บริษัท ลีอิกซ์ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม และเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร
					2554 - 2559	กรรมการ	บริษัท ไทยครีประกันภัย จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจประกันภัย และประกันภัยชีวิต
					การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่น			
					2549 - ปัจจุบัน	กรรมการประธานกรรมการบริหาร ความเสี่ยง และกรรมการตรวจสอบ และกรรมการสรรหา และกำหนดคำตอบแทน	บริษัท ทีดีบีบีส จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจผลิต และจำหน่าย น้ำประปา
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์การอื่น								
-ไม่มี-								

รายชื่อ / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ก่อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ
5. ดร.วิษณุ เครืองาม กรรมการอิสระ ค่าตอบแทน (แต่งตั้งเมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2564)	40	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์	-ไม่มี-	-ไม่มี-	2557 - 2563	กรรมการอิสระ	บริษัทหลักทรัพย์ เออีซี จำกัด (มหาชน)	บริษัทหลักทรัพย์
					2559 - 2560	นักวิชาการประจำคณะกรรมาธิการ	สภานิติบัญญัติแห่งชาติ	หน่วยงานราชการ
					2559 - 2560	ที่ปรึกษาประจำคณะอนุกรรมการ	สภานิติบัญญัติแห่งชาติ	หน่วยงานราชการ
					การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่น			
					2557 - ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ, กรรมการตรวจสอบ, กรรมการพิจารณา ค่าตอบแทน	บริษัท คีลินทร์ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจโรงพยาบาล
					2557 - ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ, กรรมการตรวจสอบ, ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี, กรรมการสรรหาฯ	บริษัท เจเนอรัล เอนจิเนียริง จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจผลิตวัสดุก่อสร้าง
					2557 - ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ, กรรมการตรวจสอบ, กรรมการสรรหาฯ	บริษัท นานยาง ทอรัมีนัล จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจการให้บริการทำเรือ
					2553 - ปัจจุบัน	Business Development Executive	บริษัท กรุ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจโทรคมนาคม
					การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์การอื่น			
					2563 - ปัจจุบัน	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ	คณะกรรมการดำเนินการปฏิรูปกฎหมายในระยะเร่งด่วน	หน่วยงานราชการ

รายชื่อ / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประสิทธิภาพ	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อเรียก	
		<ul style="list-style-type: none"><li>ประกาศนียบัตร หลักสูตร Corporate Governance for Capital Market Intermediaries (CGI) รุ่นที่ 8/2015 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย</li><li>หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 16/2015 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย</li><li>ประกาศนียบัตร หลักสูตรเพื่อประชาธิปไตย (บสป.) รุ่นที่ 7 สำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ</li><li>ประกาศนียบัตร ผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.) รุ่นที่ 16 สำนักงานศาลยุติธรรม</li><li>ประกาศนียบัตร นักบริหารการยุติธรรมทางปกครองระดับสูง (บยป.) รุ่นที่ 6 สำนักงานศาลปกครอง</li><li>ประกาศนียบัตรผู้นำคุณใจในระบอบประชาธิปไตย (ปนป.) รุ่นที่ 1 สถาบันพระปกเกล้า</li></ul>			2562 - ปัจจุบัน	อาจารย์	สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งบัณฑิตยสถาน ในพระบรมราชูปถัมภ์	องค์กรไม่แสวงหาผลกำไร
					2562 - ปัจจุบัน	อนุกรรมการ	กรรมการการแก้ปัญหาความยากจนและลดความเหลื่อมล้ำ วุฒิสภา	หน่วยงานราชการ
					2562 - ปัจจุบัน	อนุกรรมการ สันตรองและพัฒนากฎหมาย	คณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน	หน่วยงานราชการ
					2561 - ปัจจุบัน	อนุกรรมการ	คณะกรรมการปฏิรูปประเทศ ด้านกฎหมาย	หน่วยงานราชการ
					2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	สมาคมกีฬาแบดมินตันแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์	องค์กรไม่แสวงหาผลกำไร



รายชื่อ / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ
6. นางปานทิพย์ ศรีพิบูล • กรรมการ (แต่งตั้งเมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2560)	59	คุณวุฒิการศึกษา • ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาวชิราลงกู • ปริญญาตรี นิติศาสตรมหาวิทยาลัทยาลำปาง • ปริญญาตรี บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง	-ไม่มี-	-ไม่มี-	14 ม.ค. 2563 - 1 ก.พ. 2564	กรรมการ และประธานกรรมการกลุ่มเกษตร	ธนาคารเกษตรและสหกรณ์การเกษตร	ธุรกิจธนาคาร ให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่เกษตรกร กลุ่มเกษตร และสหกรณ์การเกษตร สำหรับการประกอบอาชีพเกษตรกรรมหรืออาชีพที่เกี่ยวข้องกับการเกษตรกรรม
					1 ต.ค. 2562 - 8 ก.พ. 2564	รองปลัดกระทรวงการคลัง	กระทรวงการคลัง	หน่วยงานราชการ
					2562 - 2564	กรรมการ และประธานกรรมการตรวจสอบ	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	หน่วยงานด้านการตลาด การท่องเที่ยว
					2558 - 2562	ที่ปรึกษาด้านพัฒนารัฐวิสาหกิจ	สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ การคลัง	หน่วยงานราชการ
					2557 - 2562	กรรมการ กรรมการบริหารความเสี่ยง และการกำกับดูแลการตอบแทน	บริษัท อสมก จำกัด (มหาชน)	รัฐวิสาหกิจในรูปบริษัทมหาชน จำกัด และเป็นกิจการสื่อสารมวลชน
					2555 - 2562	กรรมการอิสระและกรรมการตรวจสอบ	บริษัท บัตรกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสินเชื่อเพื่อผู้บริโภค
					การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่น			
					8 เม.ย. 2564 - ปัจจุบัน	กรรมการ และกรรมการกำกับความเสี่ยง	ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจธนาคารมีบริการทางด้าน การเป็นคอบงจอร์ให้แก่ลูกค้าทุกประเภท

รายชื่อ / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ
7. นายอุบลพล ธีรสาคร • กรรมการอิสระ (แต่งตั้งเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2564)	61	คุณวุฒิการศึกษา • ปริญญาโท การจัดการภาครัฐและภาคเอกชน มหาวิทยาลัย สงขลานครินทร์ (NIDA) • ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง  ประวัติการอบรม • หลักสูตรนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 60 สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน • หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน (ปรอ.23 / วปอ.53) วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร • หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์การมหาชน (PDI) รุ่นที่ 10 สถาบันพระปกเกล้า	-ไม่มี-	-ไม่มี-	22 พ.ย. 2564 – ปัจจุบัน	กรรมการ และ กรรมการบริหารความเสี่ยง	บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจปิโตรเคมีครบวงจร ครอบคลุมการผลิตและจำหน่ายผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมีขั้นต้น ขั้นกลางและขั้นปลาย ซึ่งสามารถนำไปต่อยอด เป็นเคมีภัณฑ์ที่หลากหลาย และเป็นวัตถุดิบพื้นฐานของ อุตสาหกรรมต่อเนื่องต่างๆ
					การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์การอื่น			
					9 ก.พ. 2564 – ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ สำนักงานคณะ กรรมการนโยบาย รัฐวิสาหกิจ	สำนักงานคณะกรรมการ นโยบายรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงการคลัง	หน่วยงานราชการ
					27 เม.ย.2564 – 16 พ.ย. 2564	กรรมการอิสระ:	บริษัท เอสโซ่ ประเทศไทย (จำกัด)	ผู้ประกอบกิจการโรงกลั่น ปิโตรเลียม และจำหน่ายผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมแบบครบวงจร
					2561 – 30 ก.ย. 2564	กรรมการ	บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจพลังงาน และ สารานุกรมโลก
					2561 – 30 ก.ย. 2564	ประธานกรรมการ กองทุนรวมวายุภักษ์หนึ่ง กรุงเทพฯ	ธุรกิจหลักทรัพย์	
					2561 – 30 ก.ย. 2564	ประธานกรรมการ คณะกรรมการประเมินผลงาน รัฐวิสาหกิจ	หน่วยงานราชการ	
					2561 – 30 ก.ย. 2564	ประธานกรรมการ คณะกรรมการเงินอุดหนุน บริการสาธารณะ	หน่วยงานราชการ	
					2561 – 30 ก.ย. 2564	กรรมการกองทุนรวม วายุภักษ์	หลักทรัพย์จัดการกองทุน กรุงเทพฯ	ธุรกิจเงินทุน และหลักทรัพย์
					2561 – 30 ก.ย. 2564	กรรมการ กองทุนโครงสร้างพื้นฐาน เพื่ออนาคตประเทศไทย	กองทุนโครงสร้างพื้นฐาน เพื่ออนาคตประเทศไทย	กองทุนโครงสร้างพื้นฐาน

รายชื่อ / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	
		<ul style="list-style-type: none"><li>หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการธนาคาร (วศบ.) รุ่นที่ 19</li><li>หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง ด้านวิทยาการพลังงาน (วพณ.) รุ่นที่ 7 สถาบันวิทยาการพลังงาน</li><li>หลักสูตรผู้ตรวจราชการระดับกระทรวง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2558 สำนักนายกรัฐมนตรี</li><li>หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 22/2559, สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)</li><li>หลักสูตร Financial Statements for Directors (FSD) รุ่นที่ 30/2559, สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)</li><li>หลักสูตร Role of the Chairman Program (RCP) รุ่นที่ 39/2559, สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)</li><li>หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AACP) รุ่นที่ 24/2559, สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)</li><li>หลักสูตร IT Governance and Cyber Resilience Program (ITG) รุ่นที่ 9/2561 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัท ไทย (IOD)</li><li>หลักสูตรวิทยาการจัดการจัดการสำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 1 คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (NIDA)</li><li>หลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leaders(RCL) รุ่นที่ 19/2563 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)</li></ul>			2560 - 30 ก.ย. 2564	กรรมการ	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	ธนาคารพาณิชย์
					2558 - 30 ก.ย. 2564	รองปลัดกระทรวงการคลัง	กระทรวงการคลัง	หน่วยงานราชการ
	การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่น							
					7 ต.ค. 2564 - ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ ประธานกรรมการ ตรวจสอบ	บริษัท แอนด์ บียอนด์ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจด้านพลังงานทดแทนเป็นหลัก โดยดำเนินงานในรูปแบบ Holding Company
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์การอื่น								
					-ไม่มี-			

รายชื่อ / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อเรียกประเภทธุรกิจ
8. นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ • กรรมการ (แต่งตั้งเมื่อวันที่ 29 มกราคม 2563)	60	<b>คุณวุฒิการศึกษา</b> <ul style="list-style-type: none"><li>ปริญญาโท พัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต ทางบริหารธุรกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์</li><li>ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (โยธา) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์</li><li>ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต บริหารธุรกิจบัณฑิต (การจัดการงานก่อสร้างมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช พ.ศ.2530</li><li>ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต สาธารณสุขศาสตรบัณฑิต (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช พ.ศ.2554</li><li>ใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม ประเภทวิศวกรรมสาขาวิศวกรรมโยธา วย.1347</li></ul>	-ไม่มี-	-ไม่มี-	2561 - 2562	กรรมการ	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย รัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม ธุรกิจเกี่ยวกับทางพิเศษและธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการทางพิเศษ
					2561 - 2562	อธิบดี	กรมทางหลวง หน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคม
					2561 - 2561	ผู้ตรวจราชการ	กระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง หน่วยงานราชการโดยประเภทกระทรวง มีหน้าที่เกี่ยวกับดูแลระบบการขนส่งและบริการคมนาคม
					2560 - 2561	ผู้ตรวจราชการ กระทรวงคมนาคม รักษาการในตำแหน่งผู้ว่า	การรถไฟแห่งประเทศไทย รัฐวิสาหกิจในกระทรวงคมนาคม
					2559 - 2562	กรรมการ	การรถไฟแห่งประเทศไทย รัฐวิสาหกิจในกระทรวงคมนาคม
					2559 - 2560	กรรมการ	บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ในสังกัดกระทรวงคมนาคม
					2561 - 2562	กรรมการ	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย รัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม ธุรกิจเกี่ยวกับทางพิเศษและธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการทางพิเศษ
					2561 - 2562	อธิบดี	กรมทางหลวง หน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคม
					2552 - 2558	ผู้อำนวยการสำนักอำนวยความปลอดภัย	กรมทางหลวง หน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคม
					<b>การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่น</b>		
-ไม่มี-							

รายชื่อ / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อเรียกประเภทธุรกิจ	
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์การอื่น								
9. นายวิศิษฐ์ วงศ์รวมลาภ • กรรมการอิสระ • กรรมการตรวจสอบ (แต่งตั้งเมื่อวันที่ 27 มกราคม 2553)	72	คุณวุฒิการศึกษา • ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิตมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	-ไม่มี-	0.04	2562 - ปัจจุบัน	รองปลัด กระทรวงคมนาคม	หน่วยงานราชการไทย ประเภทกระทรวง มีหน้าที่เกี่ยวกับดูแล และการขนส่ง การพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ	
					2 พ.ย. 2564 - ปัจจุบัน	รักษาการแทน อธิบดีกรมเจ้าท่า	สังกัดกระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่กำกับดูแล การส่งเสริม การพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ	
					2563-ปัจจุบัน	กรรมการ	การก่อตั้งแห่งประเทศไทย รัฐวิสาหกิจภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงการคลังและไฟฟ้า	
					การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่น			
					2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัทไออาร์แปดอรั้ง จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจเงินทุน และหลักทรัพย์
					การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์การอื่น			
					-ไม่มี-			

รายชื่อ / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ
10. ม.ล.น.น-วิสุทธิ์ วิสุทธิ์ • กรรมการ (แต่งตั้งเมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2564)	51	คุณวุฒิการศึกษา • ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต การเป็น Elon University  ประวัติการอบรม • หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 153/2018, สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย • หลักสูตร Capital Market Academy for Executive Leader Program, สถาบันวิทยการตลาดทุน	-ไปป์-	0.04	2561 - 2562	ที่ปรึกษา - การจัดการทรัพยากรมนุษย์	บริษัท ดับเบิล เอ (1991) จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจการผลิตเยื่อกระดาษและกระดาษ
					2561 - 2562	ที่ปรึกษา - การตลาด และการสื่อสารองค์กร	บริษัท สดาร์ฟลักซ์ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสิ่งพิมพ์และบรรจุภัณฑ์
					2549 - 2559	รองประธานเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการ	บริษัท โฟลด์พับลิชชิ่ง จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจพิมพ์ และจัดจำหน่ายหนังสือพิมพ์
					2549 - 2559	กรรมการผู้จัดการ	บริษัท โฟลด์ ทีวี จำกัด	ธุรกิจผลิตรายการโทรทัศน์
					2549 - 2559	รองกรรมการผู้จัดการ	บริษัท โฟลด์ นิวส์ จำกัด	ธุรกิจพิมพ์ และจัดจำหน่ายหนังสือพิมพ์
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่น								
					2562 - ปัจจุบัน	รองประธานเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการ	บริษัท สดาร์ฟลักซ์ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสิ่งพิมพ์และบรรจุภัณฑ์
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์การอื่น								
- ไปป์ -								



รายชื่อ / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท ประเภทธุรกิจ
11. นายพรเทพ ปิยะราษฎร์ • กรรมการ • กรรมการพัฒนาธุรกิจ • กรรมการบริหาร (แต่งตั้งเมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2564)	49	<b>คุณวุฒิการศึกษา</b> • ปริญญาโท บริหารธุรกิจ สาขาการเงินและการลงทุน The George Washington University สหรัฐอเมริกา  • ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมอิเล็กทรอนิกส์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร ลาดกระบัง	-ไม่มี-	-ไม่มี-	ร.ค. 61 - ร.ค. 63	ผู้ประกอบการ พิจารณาหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการออกและเสนอขายหลักทรัพย์ประเภทตราสารหนี้ ตราสารอนุพันธ์ และตราสารซับซ้อน	สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หน่วยงานกำกับดูแล
					ก.ค. 61 - ส.ค. 61	กรรมการบริหาร กรรมการตรวจสอบและประธานเจ้าหน้าที่การเงิน	บริษัท เอควี เอสเตท จำกัด (มหาชน) พัฒนาและค้าสิทธิทรัพย์สิน
					เม.ย. 52 - มี.ค. 61	ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่สายงานธุรกิจตลาดทุน ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่สายงาน Corporate Banking 1 ผู้อำนวยการอาวุโส, ผลิตภัณฑ์ที่ตราสารหนี้, สายงานธุรกิจตลาดทุน	ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) ธนาคารธนาคาร
					<b>การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่น</b>		
					เม.ย. 64 - ปัจจุบัน	กรรมการบริษัท คิวทีซี เอ็มเออร์รี่ จำกัด (มหาชน)	พลังงานและสาธารณูปโภค
					<b>การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์การอื่น</b>		
					ก.ย. 2561 - ปัจจุบัน	ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ	ที่ปรึกษาทางการเงิน

รายชื่อ / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ
12. นายธำนิภกร พานิชะวีระ	58	<ul style="list-style-type: none"><li>กรรมการ</li><li>ประธานกรรมการพัฒนาธุรกิจ</li><li>รองประธานกรรมการบริหาร</li><li>กรรมการบริหารความเสี่ยง</li><li>เลขาธิการคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาแต่งตั้งกรรมการ</li><li>กรรมการผู้จัดการ</li><li>รักษาการผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ (แต่งตั้งเมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2549)</li></ul>	บุตรของ นายสมบัติ พานิชะวีระ	0.71	การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่น			
					-ไม่มี-			
					การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์การอื่น			
					2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เวิ้งกรุ๊ปเทรดดิ้ง จำกัด	ธุรกิจซื้อมาทวายไป วายแร่, กราย
					2551 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท บางกอกคริสตัล จำกัด	ธุรกิจอู่แก้ว
	2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ราบินทร์ โฮลดิ้ง จำกัด	ธุรกิจที่มีรายได้จากการบริการด้านอสังหาริมทรัพย์				
	2546 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เอนแอร์รี่ แอนด์ ออยล์ โปรดักส์ จำกัด	ธุรกิจผลิตน้ำมันดิบ				
	2544 - ปัจจุบัน	กรรมการบริหาร และหญิง	Roads Association of Thailand (Member of International Road Federation & Road Engineering Association of Asia & Australasia)	สมาคมทางหลวงแห่งประเทศไทย				
13. นายสุเทพ สารวาส	57	<ul style="list-style-type: none"><li>ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการอาวุโส (แต่งตั้งเมื่อวันที่ 28 เมษายน 2553)</li></ul>	-ไม่มี-	0.06	2527 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เวิ้งโฮลดิ้ง จำกัด	ธุรกิจที่มีรายได้จากการให้เช่าที่ดินและอาคารสำนักงาน และให้บริการด้านบริหารจัดการ
					2553 - ปัจจุบัน	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการอาวุโส	บริษัททางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจรับสัมปทาน

รายชื่อ / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อเรียกประเภทธุรกิจ
14. นายบุญยะ- ตรีดิษฐ์ อุดมพร	53	• ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการสายงานบริหารความเสี่ยงและความปลอดภัย (แต่เดิมตั้งแต่วันที่ 16 มกราคม 2551)	-ไม่- -ไป- -ไป- -ไป-	0.01	2551 - ปัจจุบัน	ผู้ช่วยกรรมการบริหาร สายงาน ดอนเมือง จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจรับสัมปทาน
• ปริญญาตรี มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย							
• ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาการเงิน และการธนาคาร มหาวิทยาลัยรามคำแหง							
ประวัติการอบรม							
• อบรม IOD 116 หลักสูตรผู้นำเมืองมหาวิทยาลัยเวมบิ่นทรารัฐราช							
15. ดร.ศักดิ์ดา พรหมไวย	47	• รองกรรมการผู้จัดการสายงานธุรกิจและการเงิน	-ไม่- -ไป- -ไป- -ไป-	0.01	2561 - ปัจจุบัน	รองกรรมการบริหาร สายงาน ดอนเมือง จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจรับสัมปทาน
• ผู้รับผิดชอบสูงสุดสายงานบัญชีและการเงิน (แต่เดิมตั้งแต่วันที่ 15 พฤษภาคม 2561)							
ประวัติการอบรม							
• ปริญญาโท บริหารธุรกิจ (Ph. D) สาขาวิศวกรรมระบบขนส่งและจราจร อังวริยะ- University of Queensland, Australia							
• ปริญญาโท นานาชาติ คณะบริหารธุรกิจ หลักสูตร M.S. Program in Financial Investment and Risk Management (International) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์							
• ปริญญาโท (M. Eng) วิศวกรรมพลังงาน สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย							
• ปริญญาโท (MBA) บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง							
• ปริญญาตรี (B.ScInd) วิศวกรรมอุตสาหการบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี							

รายชื่อ / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	บริษัท

- ประวัติการอบรม**
- หลักสูตร Strategic CFO in Capital Markets' รุ่นที่ 8 ประจำปี 2562 ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- การอบรมพัฒนาความรู้ต่อเนื่องด้านบัญชี ปี 2564**
- หลักสูตร FSD รุ่น 44/2021 (รูปแบบออนไลน์) IOD จำนวน 16 ชั่วโมง 2 วัน

<b>16. นางอโนมา อุตุศรี</b> • รองกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการ (แต่งตั้งเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2561)	48	<b>คุณวุฒิการศึกษา</b> <ul style="list-style-type: none"><li>ปริญญาโท บริหารธุรกิจบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา</li><li>ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์</li></ul>	-ไม่มี-	0.01	2561 - ปัจจุบัน	รองกรรมการ ผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการ	บริษัททางยกระดับ ดอนเมือง จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจรับสัมปทาน
					2558 - 2560	ผู้ช่วยรองกรรมการ ผู้จัดการสายงาน ธุรกิจและการเงิน		
					2550 - 2557	ผู้อำนวยการ ฝ่ายการเงินและบัญชี		

<b>17. นางสาวบงกชรัตน์ ตั้งชูกุล</b> • ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานธุรกิจและการเงิน (แต่งตั้งเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2561)	49	<b>คุณวุฒิการศึกษา</b> <ul style="list-style-type: none"><li>ปริญญาโท กฎหมายธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง</li><li>ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต (การบัญชี) มหาวิทยาลัยรามคำแหง</li></ul>	-ไม่มี-	0.02	2560 - ปัจจุบัน	ผู้ช่วยรองกรรมการ ผู้จัดการสายงาน ธุรกิจและการเงิน	บริษัททางยกระดับ ดอนเมือง จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจรับสัมปทาน
					2555 - 2560	ผู้จัดการฝ่ายบัญชี และการเงินอาวุโส	บริษัท เอเซียซอฟต์แวร์คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)	

- ประวัติการอบรม**
- หลักสูตร Strategic CFO in Capital Markets Program รุ่น 9
  - หลักสูตร Strategic Financial Leadership Program 2019
  - หลักสูตร Corporate Financial Laws '2017 Masterclass
  - หลักสูตร the Manager รุ่นที่ 125

รายชื่อ / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	บริษัท	ประเภทธุรกิจ
18. นางกักรพร อมศรีวรกุล • ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี (แต่งตั้งเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2562)	51	<b>คุณวุฒิการศึกษา</b> • ปริญญาโท บัญชีมหาบัณฑิต สาขาบัญชีบริหาร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย • ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต สาขาการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  <b>ประวัติการอบรม</b> • หลักสูตร PTT's CFO Academy - Advanced จัดโดย บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) • หลักสูตรสัมมนาด้านมาตรฐานบัญชีและการธนาคาร จัดโดย สภาวิชาชีพบัญชี บริษัท ฝึกอบรมและสัมมนาธรรมนิติ จำกัด และบริษัท เอ็น วาย ซี แมนเนจเม้นท์ จำกัด • หลักสูตร HR Decision Making for Executives จัดโดย INSPIRING WISDOM	-ไม่มี-	-ไม่มี-	2562 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี	บริษัททางยกระดับ ดอนเมือง จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจรับสัมปทาน
			2553 - 2562	ผู้จัดการส่วนบุคคล	บริษัท จีซี โลจิสติกส์ โซลูชั่น จำกัด	ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์		

รายชื่อ / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท
<div><ul style="list-style-type: none"><li>• หลักสูตร ISO 9001:2015 จัดโดย บริษัท ไอโซซี้ จำกัด</li><li>• หลักสูตร หลักสูตรการเปลี่ยนแปลงสำคัญ ใน ISO 9001:2015 and 14001:2015 จัดโดย อุตสาหกรรมพัฒนามูลนิธิ เพื่อสถาบันรับรองมาตรฐานไอเอสโอ สำนักงานรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์</li><li>• หลักสูตร TQA จัดโดย สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ</li><li>• หลักสูตร Value Chain Analysis จัดโดย บัณฑิตวิทยาลัยการจัดการ และนวัตกรรม มหาวิทยาลัยบูรณะ</li><li>• หลักสูตร Leading Culture Change for Growth จัดโดย บริษัท แพลท รีม กรุ๊ป จำกัด</li></ul></div>							
19. นางสาวกิตติชามม อันทุ <div><ul style="list-style-type: none"><li>• ผู้จัดการแผนกบัญชี (ผู้ควบคุมและดูแลในการทำบัญชี) (แต่งตั้งเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2560)</li></ul></div>	40	<b>คุณวุฒิการศึกษา</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต (การบัญชี) มหาวิทยาลัยขอนแก่น</li></ul> <b>การอบรมพัฒนาความรู้ต่อเนื่องด้านบัญชี ปี 2564</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• หลักสูตร: ภาษีหัก ณ ที่จ่าย และประเด็น Hot e-Withholding Tax การหักภาษี ณ ที่จ่าย 2 ระบบ จำนวน 8 ชั่วโมง (จัดอบรมออนไลน์ ผ่าน ZOOM)</li><li>• เทคนิคการบริหารภาษีของผู้จัดการ ฝ่ายบัญชีและสิทธิพิเศษทางภาษี จำนวน 8 ชั่วโมง (จัดอบรมออนไลน์ ผ่าน ZOOM)</li></ul>	-ไม่มี-	-ไม่มี-	2560 - ปัจจุบัน	ผู้จัดการแผนกบัญชี	บริษัททางยกระดับ ดอนเมือง จำกัด (มหาชน)
					2551- 2560	ผู้จัดการแผนกบัญชี	บริษัท ไทยโพลีคอนส์ จำกัด (มหาชน)



รายชื่อ / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อเรียก
20. นางสาวกิตติรัตน์ ฤกษ์กุล	40	<b>คุณวุฒิการศึกษา</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์</li> <li>ปริญญาตรี นิเทศศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</li> </ul>	-ไม่มี-	-ไม่มี-	2560 - ปัจจุบัน	ผู้จัดการแผนกการเงินและนักลงทุนสัมพันธ์	บริษัททางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)
					2558 - 2560	ผู้จัดการแผนกนักลงทุนสัมพันธ์	
					2557 - 2558	ผู้จัดการแผนกพัฒนาธุรกิจและกลยุทธ์	
21. นางอุไรวรรณ แมอัครกรณ์	53	<b>คุณวุฒิการศึกษา</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ปริญญาตรี นิเทศศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</li> <li>เอดิบัณฑิตไทย สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา</li> </ul>	-ไม่มี-	-ไม่มี-	2562-ปัจจุบัน	เลขานุการบริษัท	บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)
					2558 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่าย-สำนักเลขานุการบริษัทและกำกับดูแลกิจการ	บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)
					2555 - 2558	ผู้จัดการ ส่วนประสานงานตลาดหลักทรัพย์และนักลงทุนสัมพันธ์	บริษัท สยามแม็คโคร จำกัด (มหาชน)
		<b>ประวัติการอบรม</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการพัฒนาวิชาชีพเลขานุการบริษัท 2564 (Professional Development Program for Company Secretary) โดยสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย</li> <li>หลักสูตรนักลงทุนผู้ทรงคุณวุฒิ รุ่นที่ 4 สมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย 2556</li> <li>หลักสูตรการบริหารความรับผิดชอบต่อสังคมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน สถาบันธุรกิจเพื่อสังคม (CSR) และสถาบันพัฒนาธุรกิจอย่างยั่งยืน (SBDI) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย 2555</li> <li>หลักสูตรพื้นฐานเลขานุการบริษัท สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย</li> <li>ชมรมเลขานุการบริษัทไทย 2552</li> <li>หลักสูตรผู้ปฏิบัติงานเลขานุการบริษัท สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย</li> <li>ชมรมเลขานุการบริษัทไทย 2552</li> </ul>			2537-2555	ผู้จัดการฝ่ายกฎหมาย และภาษี	บริษัท บีซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์ จำกัด (มหาชน)
							ธุรกิจค้าปลีก

หมายเหตุ: หน้าที่ความรับผิดชอบของเลขานุการบริษัท

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 4/2562 เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2562 ได้มีมติแต่งตั้งนางอุไรวรรณ แมอัครกรณ์ เป็นเลขานุการบริษัท เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 85/15 แห่ง พ.ร.บ. หลักทรัพย์ฯ โดยเลขานุการบริษัทมีหน้าที่ และความรับผิดชอบ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนที่ 2.3.10 โครงสร้างการจัดการ ข้อ 10.3 เลขานุการบริษัท

## เอกสารแนบ 2

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย

- ไม่มีเอกสารแนบ -

### เอกสารแนบ 3

#### รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีฝ่ายสำนักตรวจสอบภายใน โดยเป็นหน่วยงานซึ่งทำหน้าที่ตรวจสอบภายใน และกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทฯ โดยผู้อำนวยความสะดวก  
สำนักตรวจสอบภายใน มีคุณสมบัติ วุฒิการศึกษา และประสบการณ์ในการทำงาน ดังนี้

ชื่อ-สกุล	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการฝึกอบรม	ประสบการณ์การทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง		
			ช่วงเวลา	บริษัท	ตำแหน่ง
นายปรีชา สุนทรวัฒน์ชัย	53	<b>คุณวุฒิการศึกษา</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (MBA) มหาวิทยาลัยกรุงเทพ</li> <li>ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต (เศรษฐศาสตร์และบริหารธุรกิจ- การบัญชี) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์</li> </ul> <b>วุฒิปັตร</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Risk Base Audit</li> <li>Certified Professional Internal Auditor of Thailand</li> <li>Fraud Audit</li> <li>Value Added Business Control</li> <li>Thai Financial Reporting Standard2017</li> </ul>	2556 - ปัจจุบัน	บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)	ผู้อำนวยการ สำนักตรวจสอบภายใน
					ผู้ให้บริการทางหลวงสัมปทาน

#### เอกสารแนบ 4

ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจและรายละเอียดเกี่ยวกับการประเมินราคาทรัพย์สิน

- ไม่มีเอกสารแนบ -

## เอกสารแนบ 5

### นโยบายและแนวปฏิบัติการทำกับดูละเอียดการ จรรยาบรรณธุรกิจ กฎบัตรคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชุดย่อย

#### 1. นโยบายและแนวปฏิบัติการทำกับดูละเอียดการ จรรยาบรรณธุรกิจของบริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) ("บริษัทฯ") ได้เข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2564 ที่ผ่านมา คณะกรรมการบริษัทและฝ่ายบริหารจึงได้ให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลกิจการเป็นพิเศษเพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ถือหุ้น นักลงทุน และผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และพัฒนาการที่ทำให้เกิดการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง เพื่อก้าวไปสู่การปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการเพื่อความยั่งยืนในอนาคต ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม (Environment, Social, and Governance) ซึ่งคณะกรรมการบริษัทและฝ่ายบริหารเชื่อมั่นว่าการกำกับดูแลกิจการที่ดีจะส่งเสริมให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เติบโตได้อย่างยั่งยืน คณะกรรมการบริษัทจึงได้ทำการทบทวนและปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการฉบับนี้ โดยประกาศและเผยแพร่ให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคน รับทราบ ทำความเข้าใจ และยึดถือเป็นหลักในการปฏิบัติหน้าที่ ด้วยความรับผิดชอบ โปร่งใส ซื่อสัตย์ และมีจริยธรรม ตลอดจนได้เผยแพร่นโยบายการกำกับดูแลกิจการบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้ถือหุ้น นักลงทุน และผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มได้รับทราบแนวทางปฏิบัติและการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยสามารถศึกษา "นโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ" ฉบับเต็ม ที่ประกอบด้วย 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 จรรยาบรรณ และข้อพึงปฏิบัติ

ส่วนที่ 2 แนวปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และ

ส่วนที่ 3 นโยบายที่สำคัญเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ ได้ตามลิงก์ด้านล่าง

<https://www.tollway.co.th/th/corporate-governance/corporate-policy>

<https://www.tollway.co.th/storage/content/cg/policy/dmt-corporate-governance-policy-th.pdf>

#### 2. กฎบัตรคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชุดย่อยของบริษัทฯ

##### 2.1 กฎบัตรคณะกรรมการบริษัท

(อ่านจากหน้าหนึ่งของคณะกรรมการบริษัท รายงานไว้ภายใต้ส่วนที่ 2 "หัวข้อ 7.2.3 ข้อมูลเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการ" และสามารถศึกษาจากกฎบัตรคณะกรรมการบริษัทฉบับเต็มได้ที่ลิงก์ <https://www.tollway.co.th/storage/content/cg/policy/20211227-dmt-directors-charter-th.pdf>

##### 2.2 กฎบัตรคณะกรรมการชุดย่อย

(อ่านจากหน้าหนึ่งของคณะกรรมการชุดย่อยของบริษัทฯ รายงานไว้ภายใต้ส่วนที่ 2

"หัวข้อ 7.2.3 ข้อมูลเกี่ยวกับคณะกรรมการชุดย่อย") และสามารถศึกษาจากกฎบัตรคณะกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ ของบริษัทฯ ฉบับเต็มได้ที่ลิงก์ ดังนี้

##### 2.2.1 กฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ

<https://www.tollway.co.th/storage/content/cg/policy/20211227-dmt-audit-committee-charter-th.pdf>

##### 2.2.2 กฎบัตรคณะกรรมการบริหาร

<https://www.tollway.co.th/storage/content/cg/policy/20211227-dmt-executive-charter-th.pdf>

**2.2.3 กฎบัตรคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน**

<https://www.tollway.co.th/storage/content/cg/policy/20211227-nomination-remuneration-committee-charter-th.pdf>

**2.2.4 กฎบัตรคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง**

<https://www.tollway.co.th/storage/content/cg/policy/20211227-dmt-risk-management-committee-charter-th.pdf>

**2.2.5 กฎบัตรคณะกรรมการพัฒนารูธุรกิจ**

<https://www.tollway.co.th/storage/content/cg/policy/20211227-dmt-business-development-board-charter-th.pdf>



## เอกสารแนบ 6

### รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) ได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทให้ทำหน้าที่กำกับดูแลกิจการและสอบทานความเพียงพอของระบบควบคุมภายใน ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน มีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ มีผู้อำนวยการฝ่ายสำนักตรวจสอบภายในเป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

ปี 2564 มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบรวมทั้งสิ้น 9 ครั้ง กรรมการตรวจสอบแต่ละท่านเข้าร่วมประชุม ดังนี้

- |               |              |   |
|---------------|--------------|---|
| 1. นายประกอบ  | ต้นตียาพงศ์  | ประธานกรรมการตรวจสอบ เข้าร่วมประชุม 9 ครั้ง   |
| 2. นายสมนึก   | ชัยเดชสุริยะ | กรรมการตรวจสอบ เข้าร่วมประชุม 9 ครั้ง   |
| 3. นางดารณี   | ห้วยใจ       | กรรมการตรวจสอบ เข้าร่วมประชุม 2 ครั้ง<br>(ลาออก เมื่อวันที่ 19 ก.พ. 2564)                       |
| 4. นายวิศิษฐ์ | วงศ์รวมลาภ   | กรรมการตรวจสอบ เข้าร่วมประชุม 7 ครั้ง<br>(แต่งตั้ง เมื่อวันที่ 22 ก.พ. 2564 แทนนางดารณี ห้วยใจ) |

คณะกรรมการตรวจสอบได้ใช้ความรู้ความสามารถ ะมัดระวัง รอบคอบ ในการแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยมีบทบาทความรับผิดชอบตามกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งได้รับการทบทวนอย่างน้อยปีละครั้งให้เป็นไปตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุน สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รวมถึงสอดคล้องกับสถานการณ์และลักษณะธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งนี้คณะกรรมการตรวจสอบได้ประเมินผลการปฏิบัติงานด้วยตนเอง เพื่อทบทวนและติดตามการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบให้มีประสิทธิภาพและสร้างคุณค่าให้กับบริษัทฯ ดังนี้

#### 1. การรายงานและการเปิดเผยข้อมูลทางการเงิน

คณะกรรมการตรวจสอบ ได้พิจารณารายงานผลการสอบทานงบการเงินรายไตรมาสและรายงานผลการตรวจสอบงบการเงินประจำปีของบริษัทฯ โดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต บริษัท เคพีเอ็มจี ภูมิไชย สอบบัญชี จำกัด แล้วเห็นว่างบการเงินของบริษัทฯ ได้จัดทำตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินของไทย (Thai Financial Reporting Standards -TFRS) ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ ตามที่สภาวิชาชีพบัญชีกำหนด มีความถูกต้องในสาระสำคัญตามมาตรฐานรายงานทางการเงินอย่างไม่มีเงื่อนไข ผู้บริหารได้ใช้นโยบายการบัญชี และประมาณการทางการเงินบนสมมติฐานและข้อมูลอ้างอิงอย่างสมเหตุสมผล เหมาะสมกับธุรกิจของบริษัทฯ ในการจัดทำรายงานทางการเงิน ซึ่งสอดคล้องกับความเห็นของผู้สอบบัญชีและคณะกรรมการตรวจสอบ รวมทั้งได้เปิดเผยข้อมูลทางการเงินอย่างถูกต้องเพียงพอในสาระสำคัญแล้ว

คณะกรรมการตรวจสอบได้พบผู้สอบบัญชีรับอนุญาตโดยไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วม เพื่อหาหรือถึงความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญอันอาจมีผลกระทบต่อภาระงาน ข้อบ่งชี้หรือช่องโหว่อันอาจนำไปสู่การทุจริต ความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน ประเด็นสำคัญที่ผู้สอบบัญชีให้ความสนใจและใช้กำหนดแนวทางการตรวจสอบ รวมถึงการให้ความร่วมมือในการปฏิบัติงานตรวจสอบจากพนักงานและผู้บริหาร ซึ่งผู้สอบบัญชีรับอนุญาตไม่พบข้อบกพร่องใดที่เป็นสาระสำคัญ

### 2. การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการตรวจสอบภายใน

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อเป้าหมายและกลยุทธ์ของบริษัทฯ โดยกำหนดนโยบายและแนวทางปฏิบัติทั้งในเชิงป้องกันและบรรเทา เช่น ความเสี่ยงจากแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ความเสี่ยงในการรักษาความมั่นคงและปลอดภัยทางไซเบอร์ เป็นต้น มีการสื่อสารในบริษัทฯ อย่างทั่วถึง เฝ้าระวังและติดตามอย่างใกล้ชิด และปรับวิธีการในการรับมือกับความเสี่ยงได้ทันเวลาและเหมาะสมกับสถานการณ์

นอกจากนี้บริษัทฯ ยังจัดให้มีระบบควบคุมภายในสำหรับระบบงานหรือกระบวนการทำงาน เพื่อให้สามารถควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้และสามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้บริษัทฯ ได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาที่มีความเชี่ยวชาญและมีชื่อเสียง พัฒนาระบบการควบคุมของระบบงานต่าง ๆ ที่สำคัญของบริษัทฯ ในการกำหนดนโยบายและระเบียบการปฏิบัติทั้งด้านการเงิน ด้านการปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ด้านจัดซื้อจัดจ้าง ด้านทรัพยากรบุคคล ระบบบริหารคุณภาพและจัดการสิ่งแวดล้อม (ISO 9001:2015 และ ISO 14001:2015) เป็นต้น รวมถึงให้มีหน่วยงานที่เชี่ยวชาญจากภายนอกทำการสอบทานระบบการควบคุมภายในและตรวจสอบภายใน เพื่อให้บริษัทฯ มีกระบวนการควบคุมที่สร้างคุณค่าได้อย่างเพียงพอและรัดกุม

คณะกรรมการตรวจสอบ กำกับดูแลสำนักตรวจสอบภายใน ให้ทำหน้าที่สอบทานความถูกต้อง ประเมินประสิทธิภาพประสิทธิภาพจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยพิจารณาเห็นชอบแผนการตรวจสอบให้สอดคล้องกับความเสี่ยง (Risk Based Audit Plan) และแผนธุรกิจของบริษัทฯ รวมถึงพิจารณาความเป็นอิสระ ไม่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และได้รับการฝึกอบรมอย่างเพียงพอที่จะสามารถปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานวิชาชีพตรวจสอบภายในได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนประเมินผลการปฏิบัติงานของหัวหน้างานตรวจสอบภายในทุกปี

ทั้งนี้คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานและเห็นว่า กระบวนการบริหารความเสี่ยง ระบบควบคุมภายใน และการตรวจสอบภายใน บริษัทฯ ได้จัดให้ได้อย่างเหมาะสมและเพียงพอแล้ว

### 3. การกำกับดูแลกิจการเพื่อความยั่งยืน (Corporate Governance for Sustainability)

โดยกำกับดูแลการดำเนินการของบริษัทฯ ที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อม สังคม และการกำกับดูแลกิจการ (Environment, Social, Corporate Governance: ESG)

คณะกรรมการตรวจสอบได้กำกับดูแลและให้ความเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ดังนี้

- การปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ที่ประกาศ หลักเกณฑ์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ร.บ.บริษัทมหาชน จำกัด พ.ศ.2535 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ สัญญาสัมปทาน สัญญาหรือข้อตกลงกับคู่ค้าและการปฏิบัติตามระเบียบของบริษัทฯ
- การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียด้วยจรรยาบรรณอย่างเท่าเทียมและเหมาะสม

- การทำรายการกับบุคคลหรือหน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องกัน ต้องไม่มีลักษณะการถ่ายเทผลประโยชน์ อันทำให้เกิดผลเสียหายต่อผู้ถือหุ้นรายอื่นหรือผู้มีส่วนได้เสีย โดยจะต้องเป็นไปตามระเบียบการจัดซื้อจัดจ้างของบริษัทฯ ราคาและเงื่อนไขเป็นไปในทางการค้าทั่วไป และ/หรือมีความสมเหตุสมผล เกิดประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ และให้เปิดเผยข้อมูลตามข้อกำหนดใน "ประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียน ในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ.2546" และ CGR Checklist
- มีการพบปะผู้ตรวจสอบภายในโดยไม่มีฝ่ายจัดการ และการพบปะฝ่ายจัดการโดยไม่มีผู้ตรวจสอบภายใน เพื่อให้ทราบข้อเท็จจริงอย่างรอบด้าน ปัญหาและอุปสรรคที่อาจมี และเพื่อให้คณะกรรมการตรวจสอบพิจารณาได้อย่างถูกต้องตรงประเด็น
- การบรรลุเป้าหมายทางธุรกิจอย่างมีธรรมาภิบาล คำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสีย สร้างผลตอบแทน โดยการปฏิบัติตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี (เพื่อความยั่งยืน) ในระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ และมีระบบการควบคุมภายในที่ดี เพื่อป้องกันหรือเป็นสัญญาณแจ้งเตือนหากมีข้อผิดพลาด หรือเกิดการทุจริต โดยมีกระบวนการที่เหมาะสมรัดกุมรองรับ
- การทำธุรกิจโดยคำนึงถึงสังคมและสิ่งแวดล้อม มีการช่วยเหลือและพัฒนาบุคคลหรือชุมชน ให้มีชีวิตที่ดีขึ้น คำนึงถึงสิทธิมนุษยชน ใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า ประหยัดพลังงาน มีการจัดการของเสียและมลภาวะก่อนปล่อยสู่สิ่งแวดล้อม เพื่อลดปริมาณก๊าซเรือนกระจกอันจะส่งผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตบนโลก โดยมีนโยบาย การดำเนินการ ประเมินผลและติดตามอย่างเป็นรูปธรรมและชัดเจน คณะกรรมการตรวจสอบเห็นว่า การจัดการอย่างมีธรรมาภิบาล เกื้อกูลสังคมและการป้องกัน รักษาสิ่งแวดล้อม จะช่วยสร้างคุณค่าให้กับทั้งองค์กรและสังคมอยู่ร่วมกันได้อย่างยั่งยืน

#### 4. การแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและค่าสอบบัญชี ปี 2565

คณะกรรมการตรวจสอบ ได้พิจารณาคุณสมบัติของผู้สอบบัญชีรับอนุญาตที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ มีความเข้าใจในธุรกิจของบริษัทฯ มีความเป็นอิสระ การปฏิบัติงานของผู้สอบบัญชีมีคุณภาพการให้บริการที่ปรึกษาด้าน Tax and Accounting Model Review จำนวน 640,000 บาท ของบริษัทสำนักภาษี เคพีเอ็มจี ภูมิไชย จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทในเครือเดียวกันกับสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ได้ผ่านการพิจารณาและเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบแล้วว่า ไม่มีความเกี่ยวข้องกับผู้สอบบัญชี การทำรายการดังกล่าวจะไม่เป็นเหตุบั่นทอนความเป็นอิสระและไม่ขัดแย้งทางผลประโยชน์ในการปฏิบัติงานของผู้สอบบัญชี โดยเห็นว่าผู้สอบบัญชีรับอนุญาตคนใดคนหนึ่งจากบริษัท เคพีเอ็มจี ภูมิไชย สอบบัญชี จำกัด ได้แก่ นางสาวพรทิพย์ ริมดุษิต ทะเบียนเลขที่ 5565 หรือ นายวิวัฒน์ กอสมานชัยกิจ ทะเบียนเลขที่ 6333 หรือนางศศิธร พงศ์อดิศักดิ์ ทะเบียนเลขที่ 8802 หรือ นายณัฐพงศ์ ตันติจิตตานนท์ ทะเบียนเลขที่ 8829 ควรได้รับการเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาแต่งตั้งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ปี 2565 โดยมีค่าสอบทานและตรวจสอบงบการเงินไม่เกิน 1,620,000 บาท เท่ากับปีก่อน

ในนามคณะกรรมการตรวจสอบ



(นายประกอบ ตันติยาพงศ์)

ประธานกรรมการตรวจสอบ

17 กุมภาพันธ์ 2565



**TOLLWAY**



*Green way*



โทลล์เวย์...ยกระดับสิ่งแวดล้อม





## **TOLLWAY...** *Your way* ทางเลือกที่เห็นค่า เวลาของคุณ

บริษัท ทางยกระดับดอนเมืองจำกัด (มหาชน)

เลขที่ 40/40 ถ. วิทยาดิรั้งสิต แขวงสนามบิน

เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210

โทร. 0-2792-6500

Tollway Call Center 1233