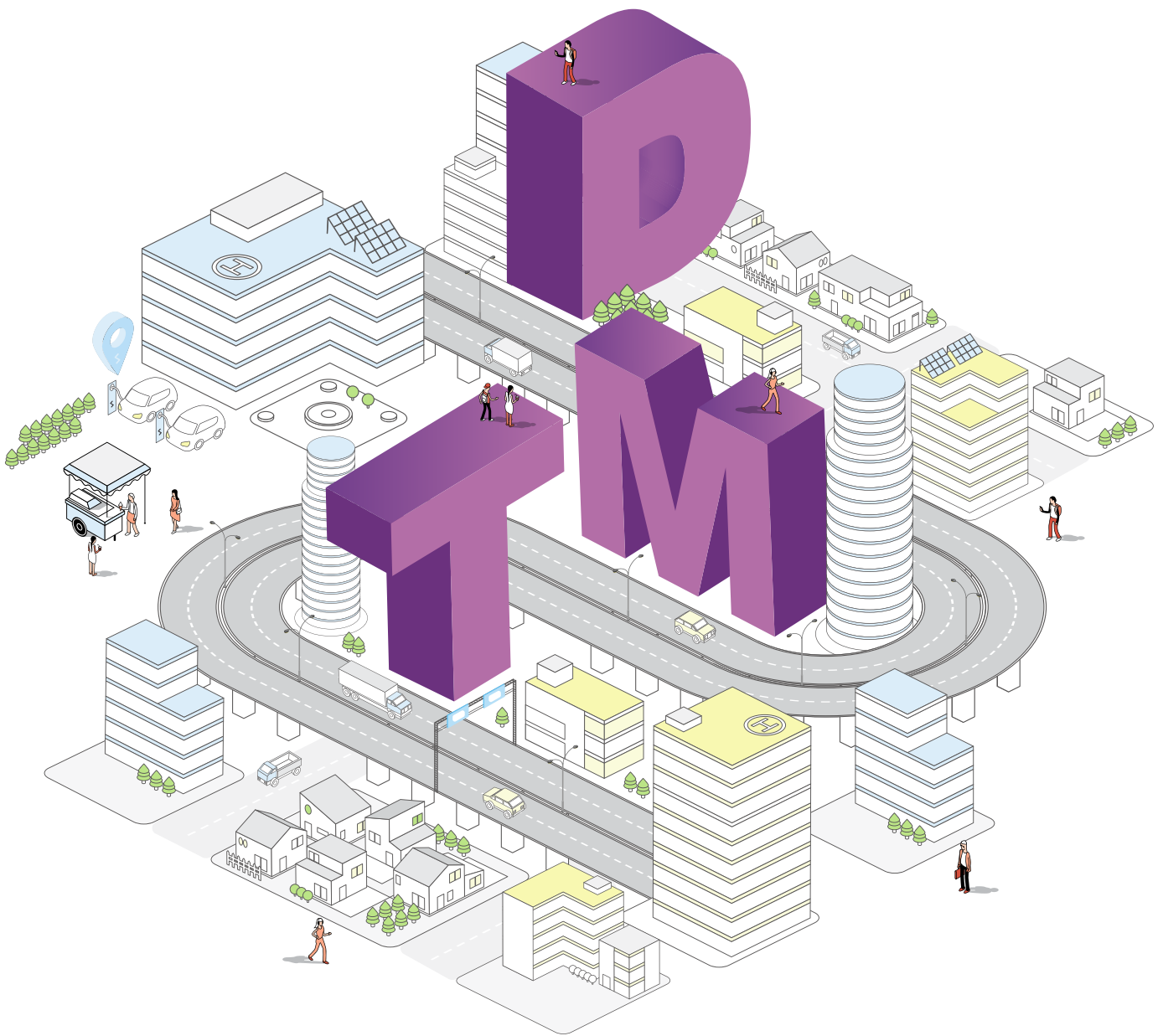




บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี
รายงานประจำปี 2565
(IIUU 56-1 One Report)

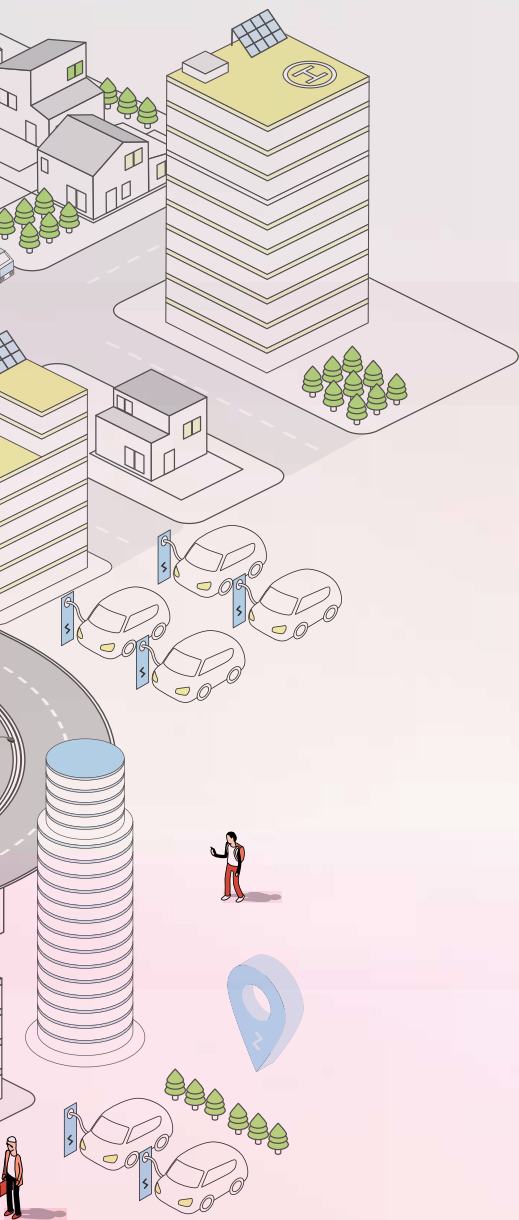


Driven • Management • Technology



TOLLWAY... Your way
ทางเลือกที่เห็นค่า เวลาของคุณ





Driven

1

ขับเคลื่อนธุรกิจสู่ความยั่งยืน

ด้วยการบูรณาการและขับเคลื่อนการดำเนินงาน
อย่างเป็นรูปธรรม ตามแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน
ปี 2566-2570

Management

2

การบริหารงานภายใต้หลักการ กำกับดูแลกิจการที่ดี

ด้วยความมุ่งมั่นเพื่อการพัฒนาความยั่งยืนองค์กร
บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการบริหารจัดการบน
มาตรฐานสากลและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

Technology

3

การขับเคลื่อนธุรกิจสู่เทคโนโลยีขั้นสูง (High Technology)

ด้วยการผสมผสานการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมเข้า
กับความต้องการในการพัฒนาอย่างยั่งยืนใน
ระยะยาว



วิสัยทัศน์

เป็นบริษัทฯ บริหารทางด่วนชั้นนำ
ที่เชื่อมต่อระหว่างเครือข่ายถนนและระบบคมนาคมขนส่ง **มุ่งให้บริการเป็น
เลิศด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย** สำหรับการเดินทาง
ด้วยระบบจัดการที่มีประสิทธิภาพ พัฒนาเทคโนโลยีและศึกษาในการลงทุน
โครงการใหม่ ทั้งกลุ่มธุรกิจทางด่วนหรือทางพิเศษ และการลงทุนในกลุ่มธุรกิจ
อื่นๆ โดยยึดมั่นในความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มเพื่อส่งมอบ
คุณค่าสู่ความยั่งยืน



พันธกิจ

เราจะสร้างศักยภาพของบริษัทฯ ให้เติบโตด้วยแผน
การเชื่อมโยงทางยกระดับ เข้ากับเครือข่ายระบบคมนาคมขนส่งที่สนองตอบ
การขยายตัวระหว่างกรุงเทพมหานคร และเขตปริมณฑลรวมถึงการเชื่อมโยงภูมิภาค
ของประเทศไทย **ด้วยการจัดการเส้นทางที่อำนวยความสะดวก ประหยัดเวลา
และให้ความปลอดภัยสูงสุดตามมาตรฐานสากล** มีการพัฒนาระบบการจัดการ การ
วิเคราะห์ข้อมูล และระบบเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่องเพื่อนำมาปรับปรุงประสิทธิภาพ
พัฒนาเทคโนโลยีและด้านโครงการใหม่ทั้ง กลุ่มธุรกิจทางด่วนหรือทางพิเศษ
และการลงทุนในกลุ่มธุรกิจอื่นๆ





ค่านิยมองค์กร

C

Customer Focus



มุ่งเน้นต่อความพอใจลูกค้า

การทำงานที่มุ่งเน้นผู้รับบริการเป็นสำคัญ โดยทำความเข้าใจ คาดหวัง และตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้เสีย ปฏิบัติด้วยความเสมอภาคทั้งภายในและภายนอก คือการ ส่งมอบผลงานที่มีคุณค่า และความพึงพอใจ

A

Achievement
Motivation



ความกระตือรือร้นสู่ความสำเร็จ

การแสดงออกถึงความกระตือรือร้น ความไม่ย่อท้ออุปสรรค มีความมุ่งมั่นในการทำงานให้ประสบความสำเร็จได้ตามแผนที่กำหนด รวมถึงความสามารถในการแก้ไข ปัญหาหรืออุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการทำงาน ทั้งของตนเองและทีมงานทุกคน มีพลังที่จะขับเคลื่อนสู่ความสำเร็จร่วมกัน

T

Teamwork



การทำงานเป็นทีม

การปรับตัว การแสดงบุคลิกภาพที่ปรารถนาจะทำงานร่วมกัน เป็นคนมีน้ำใจ ให้ความช่วยเหลือ ร่วมมือ การสอนงาน การกระจายงาน และการสื่อสาร การแสดงออก ความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ เพื่อบรรลุเป้าหมายเดียวกัน





สารบัญ

- 08 สารจากประธานกรรมการบริษัท
- 10 คณะกรรมการบริษัท
- 12 จุดเด่นทางการเงิน
- 14 รางวัลและความสำเร็จ

01 การประกอบธุรกิจและผลการดำเนินงาน

- 18 โครงสร้างและการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท
- 64 การบริหารจัดการความเสี่ยง
- 95 การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน
- 157 การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ
- 169 ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

02 การกำกับดูแลกิจการ

- 176 นโยบายการกำกับดูแลกิจการ
- 188 โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการและข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อยผู้บริหาร พนักงานและอื่นๆ
- 212 รายงานผลการดำเนินงานสำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการ
- 231 การควบคุมภายในและรายการระหว่างกัน

03 รายงานทางการเงินและงบการเงิน

- 244 รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงินของบริษัทฯ
- 245 รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต
- 251 งบการเงิน
- 259 หมายเหตุประกอบงบการเงิน

04 เอกสารแนบ

- 294 เอกสารแนบ 1
รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหารผู้มีอำนาจควบคุม ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบสูงสุดในสายงานบัญชีและการเงิน ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบโดยตรงในการควบคุมดูแลการทำบัญชีและเลขานุการบริษัท
- 323 เอกสารแนบ 2
รายละเอียดเกี่ยวกับบริษัทย่อย
- 324 เอกสารแนบ 3
รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทฯ และหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท (Compliance)
- 327 เอกสารแนบ 4
ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจและรายละเอียดเกี่ยวกับรายการประเมินราคาทรัพย์สิน
- 328 เอกสารแนบ 5
นโยบายและแนวปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการจรรยาบรรณธุรกิจกฎบัตรคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย
- 329 เอกสารแนบ 6
รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ



สารจากประธานกรรมการ



เรียน ผู้ถือหุ้นทุกท่าน

การดำเนินงานของบริษัทฯ ในปี 2565 เป็นอีกปีที่บริษัทฯ มีการยกระดับและการพัฒนาด้านการให้บริการด้วยความปลอดภัย สะดวก และรวดเร็ว และส่งผลให้บริษัทฯ มีผลประกอบการที่เพิ่มขึ้นและเติบโตอย่างต่อเนื่อง เพื่อมุ่งสู่โอกาสด้านการให้บริการระบบขนส่ง ด้วยการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยทั้งระบบบริหารจัดการจราจรและระบบเก็บเงิน และปัจจัยอื่นที่สนับสนุนการเติบโตโดยมี ฐานะการเงินที่แข็งแกร่งและประสบการณ์การทำงานของบุคลากรของบริษัทฯ ที่เข้มแข็งขึ้น รวมทั้งโอกาสในการขยายโครงการใหม่ที่จะร่วมประมูลโครงการต่าง ๆ ของภาครัฐ มากยิ่งขึ้น

โดยในช่วง 3 ปีที่ผ่านมาตั้งแต่ปี 2563 ประเทศไทยและทั่วโลกยังคงเผชิญกับสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 หรือโควิด-19 อย่างต่อเนื่อง แต่บริษัทฯ ก็ได้พัฒนาในทุกด้านเพื่อให้สามารถดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง นอกจากนั้นยังได้ควบคุมต้นทุนการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งการดำเนินงานในด้านต่าง ๆ ของบริษัทฯ เพื่อไม่ให้ธุรกิจหยุดชะงักสามารถวางรากฐานการพัฒนาองค์กรสู่ความยั่งยืน (Sustainability Development) โดยส่งมอบคุณค่าในด้านต่าง ๆ ให้กับผู้มีส่วนได้เสียอย่างเป็นรูปธรรม สามารถบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ การให้บริการทางยกระดับเป็นไปตามมาตรฐานด้วยความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทาง โดยไม่หยุดที่จะพัฒนาให้ดียิ่งขึ้นไป เพื่อให้ผู้ใช้ทางเกิดความมั่นใจและประทับใจและกลับมาใช้บริการทางยกระดับอย่างสม่ำเสมอ มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อเตรียมความพร้อมและปรับปรุงองค์กรเพื่อเพิ่มความเข้มแข็ง เน้นย้ำความเชี่ยวชาญในการเป็นผู้ให้บริการทางด่วน เตรียมพร้อมการลงทุนโครงการใหม่ ๆ ในอนาคต

สำหรับภาพรวมผลประกอบการในปี 2565 มีการปรับตัวดีขึ้น เนื่องจากไม่มีมาตรการจำกัดการเดินทาง และตั้งแต่เดือนเมษายนเป็นต้นมา มีปัจจัยบวกในการขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจของรัฐบาล อาทิ การเปิดภาคเรียน Onsite และการปรับลดมาตรการต่าง ๆ ในการเดินทางเข้าประเทศไทยของนักท่องเที่ยว ซึ่งทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวปรับเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โครงการต่าง ๆ เพื่อการกระตุ้นการท่องเที่ยวในประเทศไทย รวมทั้งการเปิดประเทศจีน ทำให้นักท่องเที่ยวจากประเทศจีนเดิน



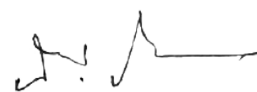


ทางเข้ามาประเทศไทยมากขึ้น ทำให้ในปี 2565 บริษัทฯ มีรายได้ค่าผ่านทางจำนวน 1,960.33 ล้านบาท ปรับตัวสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปี 2564 เป็นจำนวน 673.77 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 52.37 โดยในปี 2565 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 780.36 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันในปีก่อนเป็นจำนวน 376.06 ล้านบาท หรือคิดเป็นอัตราร้อยละ 93.01 (เนื่องจากรายได้ค่าผ่านทาง 9 เดือนแรกของปี 2565 เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 495.21 ล้านบาท หรือร้อยละ 56.61 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันในปีก่อน ซึ่งในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2564 สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 ยังคงรุนแรงมากยิ่งขึ้นอย่างเห็นได้ชัด และในไตรมาสที่ 2 มีการจำกัดการเดินทางในเดือนพฤษภาคม และในไตรมาสที่ 3 มีการจำกัดการเดินทางในเดือนกรกฎาคม และสิงหาคม 2564) นอกจากนี้ ในปี 2565 บริษัทฯ ยังคงสามารถบริหารต้นทุนค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนการตัดจ่ายสัมปทานและภาษีเงินได้นิติบุคคล) อย่างต่อเนื่องมาโดยตลอดในช่วงการระบาดของโควิด-19 ตั้งแต่ปี 2563 เป็นต้นมา โดยในปี 2565 สามารถลดต้นทุนค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนการตัดจ่ายสัมปทานและภาษีเงินได้นิติบุคคล) ได้เป็นจำนวน 8.09 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 1.63 เมื่อเทียบกับงวดเดียวกันในปีก่อน และบริษัทฯ ยังได้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นรวม 590.62 ล้านบาท ซึ่งในขณะนี้อัตราส่วนหนี้สินต่อทุนเท่ากับ 0.07 เท่า ซึ่งบริษัทฯ เชื่อมั่นว่าบริษัทฯ ยังคงมีผลกำไรที่จะจ่ายเงินปันผลควบคู่กันไปกับการลงทุนในการดำเนินธุรกิจตามแนวทาง ESG (Environmental (สิ่งแวดล้อม) Social (สังคม) และ Governance (การกำกับดูแลกิจการ) และการลงทุนในโครงการใหม่ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจทางด่วน รวมทั้งธุรกิจใหม่ที่ไม่ใช่ทางด่วน (Non-Toll Business) เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้รับผลตอบแทนและสร้างความยั่งยืน มั่นคงให้แก่ผู้ถือหุ้นในระยะยาว

ด้วยในปี 2565 ต่อเนื่องจากปี 2564 ภายหลังจากที่บริษัทฯ ได้เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยที่มีนโยบายให้บริษัทจดทะเบียน ดำเนินธุรกิจ ภายใต้กรอบการดำเนินธุรกิจตามแนวคิด ESG ซึ่งถือเป็นปัจจัยสำคัญสู่แนวทางการประกอบธุรกิจตามหลักความยั่งยืน และเพื่อมุ่งมั่นพัฒนาการให้บริการ ส่งมอบคุณค่าให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มตามแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน (Business Sustainability Plan) ปี 2566 - 2570

ในส่วนของการให้ความช่วยเหลือสังคม บริษัทฯ ได้ก่อตั้งและบริหารจัดการ “มูลนิธิทางสู่ฝัน ปันคนเก่ง” (Dream for Achievement Foundation) ต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2556 เพื่อมอบทุนการศึกษาให้กับนักศึกษาที่ขาดแคลนทุนทรัพย์ แต่มีความประพฤติดี มีความสามารถสูง สามารถสอบเข้าเรียนต่อในมหาวิทยาลัยชั้นนำของประเทศที่บริษัทฯ กำหนดไว้ได้ เพื่อรับทุนการศึกษาระดับปริญญาตรี ซึ่งผลการดำเนินงานที่ผ่านมาตั้งแต่ปี 2556 เรื่อยมาถึงปัจจุบันมูลนิธิฯ ได้มอบทุนให้แก่ นักศึกษาที่มีความสามารถดังกล่าวรวมทั้งสิ้นจำนวน 192 ทุน และนักศึกษาของมูลนิธิฯ ทุกท่านมีความประพฤติดี และผลการเรียนที่ดี ทั้งนี้ตั้งแต่เริ่มบริหารงานมูลนิธิฯ เป็นต้นมาจนถึงปี 2565 มีนักศึกษาทุนสำเร็จการศึกษาจำนวนทั้งหมด 93 ท่าน โดยได้รับเกียรติบัตรอันดับ 1 และอันดับ 2 รวมกันจำนวน 49 ท่าน คิดเป็นร้อยละ 53 มูลนิธิทางสู่ฝัน ปันคนเก่ง ยังคงเดินหน้ามอบทุนดังกล่าวต่อไปเพื่อสร้างเสริมเยาวชนที่มีความรู้ ความสามารถ แต่ฐานะยากจนและด้อยโอกาสเหล่านี้ เพื่อเติบโตมาเป็นพลังในการพัฒนาประเทศชาติ บริษัทฯ จะสนับสนุนมูลนิธิทางสู่ฝัน ปันคนเก่งต่อไป และเปิดโอกาสให้ผู้มีจิตศรัทธาที่ประสงค์จะส่งเสริมการศึกษาตามนโยบายของมูลนิธิฯ ดังกล่าวได้ร่วมบริจาค อันจะทำให้มูลนิธิฯ เป็นองค์กรช่วยเหลือสังคมที่ยั่งยืนต่อไป (รายละเอียดมูลนิธิฯ ตาม website: www.daf.or.th มูลนิธิทางสู่ฝัน ปันคนเก่ง เป็นองค์กรสาธารณกุศลลำดับที่ 968 ตามประกาศกระทรวงการคลัง เงินบริจาคสามารถนำไปหักลดหย่อนภาษีเงินได้ประจำปีได้)

ในโอกาสนี้ ในนามของคณะกรรมการบริษัท ผมขอขอบคุณผู้ถือหุ้น พันธมิตรทางธุรกิจ และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกภาคส่วนที่ให้การสนับสนุน มอบความไว้วางใจ และเชื่อมั่นในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ด้วยดีเสมอมา รวมทั้งขอบคุณผู้บริหารและพนักงานบริษัท ผมให้คำมั่นสัญญาว่าองค์กรของเราพร้อมที่จะส่งมอบบริการที่รับผิดชอบต่อสังคม และส่งเสริมสนับสนุนให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีอย่างยั่งยืน ซึ่งเราได้สร้างรากฐานให้องค์กรของเราเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ เพื่อสร้างบุคลากรให้มีศักยภาพพร้อมรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม รวมถึงรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อร่วมกันสร้างอนาคตอันยั่งยืนของบริษัทฯ และสังคมไทยต่อไปอย่างไม่หยุดยั้ง



นายสมบัติ พานิชชีวะ
ประธานกรรมการ



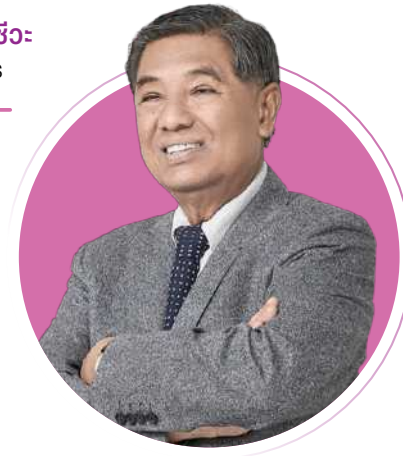
คณะกรรมการบริษัท



นายสมบัติ พานิชชิวะ
ประธานกรรมการ



นายประกอบ ตันติยาพงศ์
กรรมการและกรรมการอิสระ /
ประธานกรรมการตรวจสอบ



นายเรวัต จ่าเฉลิม
รองประธานกรรมการ /
ประธานกรรมการบริหาร



พลเอกสืบสันต์ ทรรทรานนท์
กรรมการและกรรมการอิสระ /
ประธานกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน



นายสมนึก ชัยเดชสุริยะ
กรรมการและกรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ /
กรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน





นายจุมล ริมสาคร

กรรมการและกรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ



นายชาญวิทย์ อมตะมาหาชาติ

กรรมการ



ดร.วิชญะ เครืองาม

กรรมการและกรรมการอิสระ /
กรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน



มล.ธนะวิสุทธิ์ วิสุทธิ์

กรรมการ / กรรมการบริหาร



นายราสินทร์ พานิชชีวะ

กรรมการ / รองประธานกรรมการบริหาร
ประธานกรรมการพัฒนารัฐกิจ / ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร



ดร.ศักดิ์ดา พรธนไวย

กรรมการ / กรรมการบริหาร / กรรมการพัฒนารัฐกิจ
กรรมการบริหารความเสี่ยง / กรรมการผู้จัดการ



จุดเด่นทางการเงิน

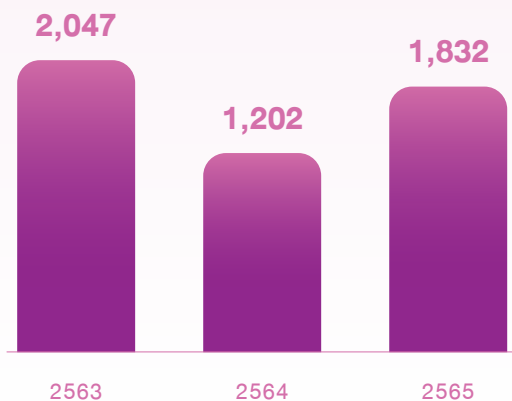
หน่วย : ล้านบาท

งบกำไรขาดทุน	(ล้านบาท)	2563	2564	2565
รายได้ค่าผ่านทาง		2,047	1,202	1,832
รายได้รวม		2,063	1,212	1,846
กำไรจากการดำเนินงานก่อนค่าเสื่อมราคา ต้นทุนทางการเงิน และ ภาษีเงินได้ (EBITDA)		1,421	730	1,329
กำไรสำหรับปี		791	404	781
งบแสดงฐานะทางการเงิน (ล้านบาท)				
สินทรัพย์รวม		10,661	10,256	10,464
หนี้สินรวม		3,053	683	692
ส่วนของผู้ถือหุ้น		7,608	9,573	9,772
ข้อมูลเกี่ยวกับหุ้นสามัญ				
จำนวนหุ้นสามัญที่ออกและชำระเต็มมูลค่า	(ล้านบาท)	1,041	1,181	1,181
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น	(บาท)	7.31	8.10	8.27
กำไรสุทธิต่อหุ้น	(บาท)	0.76	0.36	0.66
เงินปันผลจ่ายต่อหุ้น	(บาท)	0.15	0.57	0.50



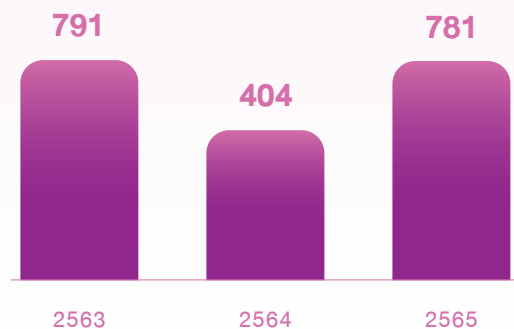
รายได้ค่าผ่านทาง

(หน่วย : ล้านบาท)



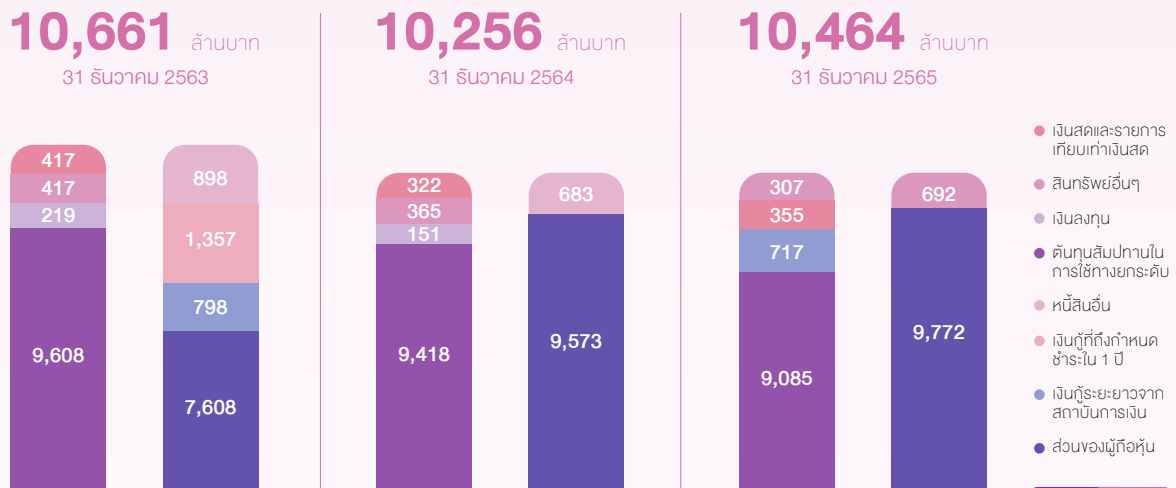
กำไรสุทธิ

(หน่วย : ล้านบาท)



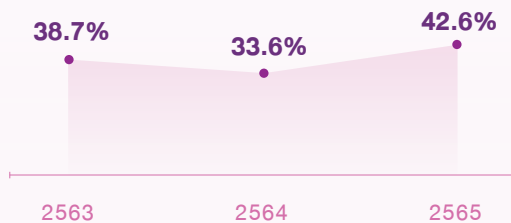


ฐานะทางการเงิน

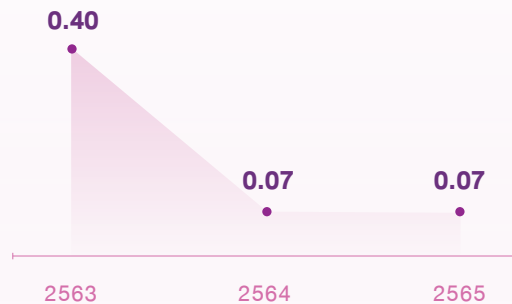


อัตราส่วนทางการเงิน

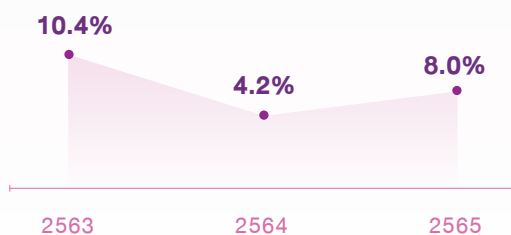
อัตราส่วนกำไรสุทธิ (ร้อยละ)



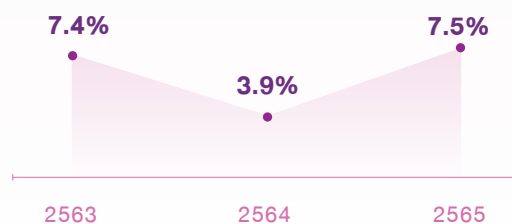
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)



อัตราส่วนผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น (ร้อยละ)



อัตราส่วนผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ)





รางวัลและความสำเร็จ

1

ด้านคุณภาพ และการให้บริการ



- ได้รับรางวัล Smart Performance Company Award สาขางองค์กรที่มีผลงานและประสิทธิภาพยอดเยี่ยม ในงาน Thailand Smart Award ครั้งที่ 3 จากกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม จัดโดยบริษัท ณ ดี เน็กเวอร์ค พับลิชซิ่ง จำกัด ผู้ผลิตสื่อสิ่งพิมพ์และสื่อออนไลน์



- ได้รับการรับรองระบบการบริหารงานคุณภาพ (Quality Management System : QMS) ตามมาตรฐาน ISO 9001 : 2015 จาก บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด



- ได้รับการรับรองระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (Environmental Management System : EMS) ตามมาตรฐาน ISO 14001 : 2015 จาก บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด

2

ด้านความยั่งยืน

- ได้รับคัดเลือกให้อยู่ในรายชื่อหุ้นยั่งยืน ประจำปี 2565 (Thailand Sustainability Investment : TSI 2022) ซึ่งเป็นหุ้นของบริษัทจดทะเบียนที่ให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล (Environmental, Social and Governance : ESG) ควบคู่กับการมีผลการดำเนินงานทางการเงินที่ดี





• นับเป็นก้าวสำคัญของ **บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)** หลังจากเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเพียง 1 ปี และนี่คือบทพิสูจน์ที่ผู้บริหารและพนักงานใช้ประสบการณ์ความเชี่ยวชาญกว่า 30 ปี เพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้แก่โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขัน พร้อมสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน รวมถึงยึดหลักบริหารงานภายใต้หลักธรรมาภิบาลที่ดีเพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียทุกคน



• การประเมินการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียนไทย หรือ Corporate Governance Report (CGR) ระดับ “ดีมาก” (Very Good CG Scoring)



• การประเมินคุณภาพการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้น (Annual General Meeting : AGM) ระดับ “ดีเลิศ” โดยได้รับผลประเมิน 100 คะแนนเต็ม

3 ด้านภาพลักษณ์องค์กร

• ได้รับ **ประกาศเกียรติคุณ** หน่วยงานที่สนับสนุนการดำเนินงานของสถาบันบำราศนราดูรฯ และฟื้นฟูผู้ติดยาเสพติดแห่งชาติบรมราชชนนี (สบยช.) จากกรมการแพทย์

• ได้รับ **โล่ประกาศเกียรติคุณ** จากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ในฐานะหน่วยงานสนับสนุนการเรียนการสอนและพัฒนาการศึกษาของวิทยาเขตศรีราชา



• ได้รับ “**รางวัลองค์กรที่สนับสนุนงานด้านคนพิการดีเด่น ประจำปี 2565**” โดยกรมส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ

• ได้รับ “**รางวัลองค์กรต้นแบบความยั่งยืนในตลาดทุนไทยด้านสนับสนุนคนพิการ**” รางวัลประเภท “ดีเด่น” จัดโดยสำนักงาน ก.ล.ต. ร่วมกับกระทรวงแรงงาน กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน กรมการจัดหางาน กรมส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย และสมาคมสภาคนพิการทุกประเภทแห่งประเทศไทย



• ได้รับ “**รางวัลจรรยาบรรณดีเด่น หอการค้าไทย ประจำปี 2565 (TCC BEST AWARDS 2022)**” จากโครงการประกาศเกียรติคุณจรรยาบรรณดีเด่น หอการค้าไทย ประจำปี 2565 (ต่อเนื่องปีที่ 2) เป็นรางวัลเชิดชูเกียรติแก่ภาคธุรกิจเอกชนไทยที่ดำเนินธุรกิจโดยใช้หลักจรรยาบรรณ ให้เกิดการยอมรับเชื่อถือ ศรัทธา แก่สังคม และภาคธุรกิจไทย รวมถึงภาคธุรกิจในด้านต่างประเทศอย่างกว้างขวางยิ่งขึ้น

01

การประกอบธุรกิจ และผลการดำเนินงาน

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)
รายงานประจำปี 2565



การประกอบธุรกิจและผลการดำเนินงาน

การกำกับดูแลกิจการ

งบการเงิน

เอกสารแนบ



TOLLWAY... Your way
ทางเลือกที่เห็นค่า เวลาของคุณ



1. โครงสร้างและการดำเนินงานของบริษัท

1.1 นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ก่อตั้งบริษัทเมื่อวันที่ 18 เมษายน 2531 ด้วยทุนจดทะเบียนเริ่มต้นจำนวน 1,304,000,000 บาท ภายใต้ชื่อ บริษัท ดอนเมืองโทลล์เวย์ จำกัด เพื่อให้บริการทางยกระดับดอนเมือง (หรือชื่อพระราชทานคือ “ทางยกระดับอุตราภิมุข”) ภายใต้สัญญาสัมปทานทางหลวงในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต จากกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม จากนั้น บริษัทฯ ได้จดทะเบียนเปลี่ยนแปลงชื่อบริษัทฯ และแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2537 และเปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) และได้รับอนุญาตจากสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (สำนักงาน ก.ล.ต.) ในการเสนอขายหลักทรัพย์ต่อประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรก (IPO) เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2564 และเริ่มต้นการซื้อขายหุ้นสามัญในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2564 โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วจำนวน 6,142,410,560 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญ 1,181,232,800 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 5.20 บาท

ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท

ในปี 2530 รัฐบาลมีนโยบายเชิญชวนภาคเอกชนมาร่วมลงทุนในโครงการสัมปทานทางหลวงลักษณะ Build-Operate-Transfer (BOT) (ในปี 2539 ได้มีการเปลี่ยนแปลงเป็น Build-Transfer-Operate (BTO)) เพื่อแก้ปัญหาคอขวดความหนาแน่นของปริมาณการจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิต ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในการระบายจราจรเข้า-ออกจากกรุงเทพมหานครสู่ภาคกลางตอนบนภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งเป็นเส้นทางสำคัญไปสู่ท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งเป็นท่าอากาศยานหลักระหว่างประเทศแห่งเดียวของกรุงเทพมหานคร ณ ขณะนั้น โดยให้ภาคเอกชนคือ บริษัท ศรีนครการโยธา จำกัด และบริษัท ดิคเกอร์ฮอฟฟ์ แอนด์ วิตแมน จำกัด เป็นผู้ออกแบบ ก่อสร้าง จัดหาทุนและกู้เงินมาลงทุนทั้งหมด เพื่อเป็นการประหยัดงบประมาณของภาครัฐที่มีอยู่อย่างจำกัด ณ ขณะนั้น ในขณะที่ภาคเอกชนที่มาลงทุนก็จะได้รับผลตอบแทนในระดับที่เป็นธรรมในการลงทุนดังกล่าว





บริษัทฯ เป็นผู้รับสัมปทานในการก่อสร้างและให้บริการทางยกระดับอุตราภิมุขช่วงดินแดงถึงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ (อนุสรณ์สถานฯ) (“ทางยกระดับดอนเมือง”) จัดเก็บและเป็นเจ้าของรายได้ค่าผ่านทางภายใต้สัญญาสัมปทานทางหลวงในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต ตอนดินแดง-ดอนเมือง ลงวันที่ 21 สิงหาคม 2532 (“สัญญาสัมปทานทางหลวงฯ”) และบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวงฯ 3 ฉบับ 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”) (รายละเอียดของสัญญาสัมปทานทางหลวงฯ และบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวงฯ ทั้ง 3 ฉบับ จะอธิบายในรายละเอียดต่อไปในส่วนที่ 2.2.5 กรณียกเว้นที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ) 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 (ยกเว้นที่ด่านหลักสี่ทางออก จะเก็บค่าผ่านทางเท่ากับอัตราของทางหลวงสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือ)

ทั้งนี้ทางหลวงสัมปทานเดิมเริ่มต้นการก่อสร้างเมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2532 และเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2537 มีมูลค่างานก่อสร้างทั้งโครงการตาม “ที่บันทึกไว้ทางบัญชี” ซึ่งเป็นต้นทุนตามบัญชีเท่ากับ 10,900.7 ล้านบาท โดยต้นทุนดังกล่าวนี้รวมถึงการก่อสร้างอื่น ๆ ที่บริษัทฯ ต้องดำเนินการก่อสร้างตามสัญญาสัมปทานทางหลวงฯ แต่เป็นส่วนที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ เช่น ทางยกระดับเชื่อมต่อ สะพานลอยข้ามแยก ซ่อมจราจรเพิ่มเติม บอร์ดพื้นที่ส่วนอื่นของถนน และสิ่งปลูกสร้างซึ่งเป็นส่วนประกอบและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นทั้งหมดที่มีอยู่เดิม ที่รื้อถอนออกไปชั่วคราว นอกจากนี้ยังมีค่างานก่อสร้างและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการอีก เช่น ค่าปรับปรุงถนนวิภาวดีรังสิตระหว่างการก่อสร้าง ค่าใช้จ่ายในการจัดการจราจรชั่วคราว ค่าไฟฟ้าและน้ำประปาสำนักงาน ค่าประกันภัย ค่าการให้ความช่วยเหลือทางเทคนิค ดอกเบี้ยเงินกู้ยืม ภาษี ต้นทุนการบริหารทั่วไป เป็นต้น

• ทางหลวงสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือ (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 ยกเว้นด่านดอนเมืองทางเข้าจะเก็บค่าผ่านทางของทางหลวงสัมปทานเดิมและทางหลวงสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือเพียงครั้งเดียวรวมกันเท่ากับ 115 บาท (80+35 บาท) สำหรับรถประเภทที่ 1 และ 155 บาท (110+45 บาท) สำหรับรถประเภทที่ 2 ทั้งนี้ในการอธิบายถึงความเป็นมาในการปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางของบริษัทฯ (ในส่วนต่อๆ ไปจะแสดงด้วย อัตราค่าผ่านทางของทางหลวงสัมปทานเดิม + อัตราค่าผ่านทางของทางหลวงสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือ)

ทั้งนี้ ทางหลวงสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือเริ่มต้นการก่อสร้างเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2539 และเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2541 มีมูลค่างานก่อสร้างทั้งโครงการตาม “ที่บันทึกไว้ทางบัญชี” ซึ่งเป็นต้นทุนตามบัญชีเท่ากับ 4,157.6 ล้านบาท โดยต้นทุนดังกล่าวนี้รวมถึงการก่อสร้างทางยกระดับเชื่อมต่อต่าง ๆ ซึ่งบริษัทฯ สามารถดำเนินการสร้างได้แต่ไม่ได้มีสิทธิในการเก็บรายได้ตามขอบเขตที่กำหนดใน MOA 2/2539 ได้แก่ ทางยกระดับเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานดอนเมือง และทางยกระดับเชื่อมต่อกับระบบทางพิเศษศรีรัชหรือระบบทางด่วนขั้นที่ 2 บริเวณดินแดง (บริษัทฯ รับผิดชอบการก่อสร้างประมาณ 750 เมตร ในส่วนที่เชื่อมต่อกับทางหลวงสัมปทานเดิม และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือ กทพ. รับผิดชอบการก่อสร้างประมาณ 750 เมตร ในส่วนที่เชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช) ยัง

มีค่างานก่อสร้างและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการอีก เช่น ค่าออกแบบ ค่าควบคุมงาน ค่าเบี้ยประกันภัย และค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เป็นดอกเบี้ย และการได้รับสินเชื่อ เป็นต้น ทั้งนี้ข้อมูลมูลค่าการก่อสร้างรวมทั้งโครงการที่บริษัทฯ ได้บันทึกไว้ทางบัญชีดังกล่าวเป็นไปตามมาตรฐานบัญชีและหลักเกณฑ์ทางบัญชีที่ยอมรับกันโดยทั่วไป และยังสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของประมวลรัษฎากรตามกฎหมายของกรมสรรพากรอีกด้วย จึงมีการบันทึกข้อมูลที่เป็นมูลค่าหรือต้นทุนอื่น ๆ ซึ่งไม่ใช่ค่าก่อสร้างโดยตรงรวมไว้ด้วย เช่น ค่าเบี้ยประกัน ค่าที่ปรึกษากฎหมาย และค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เป็นดอกเบี้ย และการได้รับสินเชื่อ เป็นต้น

การเชื่อมต่อกับเครือข่ายการเดินทางของเมือง

ปัจจุบันทางยกระดับดอนเมืองได้มีการเชื่อมต่อกับทางหลวงและทางพิเศษอื่นที่มีได้อยู่ภายใต้การดำเนินงานของบริษัทฯ ดังนี้

- **ด้านทิศเหนือ:** เชื่อมต่อกับทางหลวงตอนต่อขยายรังสิต ณ บริเวณอนุสรณ์สถานฯ โดยทางหลวงตอนต่อขยายรังสิต (ช่วงอนุสรณ์สถานฯ-รังสิต) มีระยะทางประมาณ 7.1 กิโลเมตร (กม. 26+700 ถึง กม. 33+800 บริเวณหน้าโรงพยาบาล) ก่อสร้างและรับผิวดชอบโดยกรมทางหลวง ปัจจุบันยกเลิกการเก็บค่าผ่านทางตลอดอายุสัญญา

- **ด้านทิศใต้:** เชื่อมต่อกับ 1) ระบบทางพิเศษเฉลิมมหานคร หรือระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) บริเวณดินแดง โดยผู้ใช้ทางยกระดับดอนเมืองที่จะใช้บริการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ต้องลงสู่พื้นราบและชำระค่าผ่านทาง ณ ด่านดินแดง (พื้นราบ) และยังเชื่อมต่อกับ 2) ระบบทางพิเศษศรีรัช หรือระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ของ กทพ. (ซึ่งให้สัมปทานกับบริษัท ทางด่วน และรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)) บริเวณดินแดงเช่นเดียวกัน โดยผู้ใช้ทางยกระดับดอนเมืองที่จะใช้บริการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 สามารถใช้ทางยกระดับดอนเมืองเชื่อมต่อโดยตรงและชำระค่าผ่านทาง ณ ด่านดินแดง (ยกระดับ) ของระบบทางพิเศษศรีรัช ได้โดยไม่ต้องลงสู่พื้นราบ

โดยทางยกระดับดอนเมืองมีอายุสัมปทานในการให้บริการประชาชนตาม MOA 3/2550 จนถึงวันที่ 11 กันยายน 2577 ซึ่งบริษัทฯ ต้องโอนกรรมสิทธิ์ในทางยกระดับดอนเมืองทั้งหมดให้กับกรมทางหลวง ตามรูปแบบสัมปทานแบบ Build-Transfer-Operate (BTO) โดยโอนกรรมสิทธิ์ในทางหลวงสัมปทานเดิมให้กับกรมทางหลวง เมื่อลงนามใน MOA 2/2539 วันที่ 29 พฤศจิกายน 2539 และโอนกรรมสิทธิ์ในทางหลวงสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือให้กับกรมทางหลวง เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2541 ภายหลังจากที่บริษัทฯ ก่อสร้างทางหลวงสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือแล้วเสร็จ โดยบริษัทฯ ได้รับสิทธิในการบริหารจัดการทางยกระดับตามข้อกำหนดในสัญญาสัมปทาน อันรวมถึงสิทธิในการจัดเก็บค่าผ่านทาง การบำรุงรักษาทางยกระดับ และการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนผู้ใช้ทาง ดังนั้น การดำเนินการใด ๆ ของบริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามสัญญาสัมปทานที่มีต่อกรมทางหลวง และคำนึงถึงสิทธิประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียเป็นองค์ประกอบสำคัญนอกเหนือจากการให้บริการที่ดีด้านคมนาคมต่อประชาชน





1.1.1 วิสัยทัศน์ พันธกิจ ค่านิยมองค์กร เป้าหมายและกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจ

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญในการดำเนินธุรกิจ และมีแผนกลยุทธ์ในการสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน สร้างสรรค์บริการที่เพิ่มคุณค่าให้กับลูกค้าและสังคมโดยรวม โดยคณะกรรมการบริษัทและฝ่ายบริหารร่วมกันกำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย และกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจ เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจทั้งระยะสั้นและระยะยาว ด้วยวิสัยทัศน์ พันธกิจ และค่านิยมองค์กร ดังนี้

วิสัยทัศน์ (Vision)

เป็นบริษัทฯ บริหารทางด่วนชั้นนำ ที่เชื่อมต่อระหว่างเครือข่ายถนน และระบบคมนาคมขนส่ง มุ่งให้บริการเป็นเลิศด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยสำหรับการเดินทาง ด้วยระบบจัดการที่มีประสิทธิภาพ พัฒนาเทคโนโลยี และศึกษาในการลงทุนโครงการใหม่ ทั้งกลุ่มธุรกิจทางด่วนหรือทางพิเศษ และการลงทุนในกลุ่มธุรกิจอื่น ๆ โดยยึดมั่นในความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มเพื่อส่งมอบคุณค่าสู่ความยั่งยืน

พันธกิจ (Mission)

เราจะสร้างศักยภาพของบริษัทฯ ให้เติบโต ด้วยแผนการเชื่อมโยงทางยกระดับเข้ากับเครือข่ายระบบคมนาคมขนส่ง ที่สนองตอบการขยายตัวระหว่างกรุงเทพมหานคร และเขตปริมณฑล รวมถึงการเชื่อมโยงภูมิภาคของประเทศไทย ด้วยการจัดการเส้นทางที่อำนวยความสะดวก ประหยัดเวลา และให้ความปลอดภัยสูงสุดตามมาตรฐานสากล มีการพัฒนาระบบการจัดการการวิเคราะห์ข้อมูล และระบบเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่องเพื่อนำมาปรับปรุงประสิทธิภาพพัฒนาเทคโนโลยี และด้านโครงการใหม่ทั้งกลุ่มธุรกิจทางด่วนหรือทางพิเศษ และการลงทุนในกลุ่มธุรกิจอื่น ๆ พร้อมกับยึดมั่นในความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม เพื่อส่งมอบคุณค่าสู่ความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และการกำกับดูแลกิจการที่ดี

ค่านิยมองค์กร (Core Value)

“บริษัทฯ ได้กำหนดค่านิยมองค์กร เพื่อให้ผู้บริหาร และพนักงานทุกคน ยึดถือและปฏิบัติ มีเป้าหมายในการทำงานไปในทิศทางเดียวกัน และให้องค์กรสามารถปฏิบัติงานบรรลุผลสำเร็จตามวิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าหมายของบริษัทฯ” ซึ่งประกอบด้วย

C

Customer Focus
มุ่งเน้นต่อความพอใจลูกค้า



การทำงานที่มุ่งเน้นผู้รับบริการเป็นสำคัญ โดยทำความเข้าใจ คาดหวัง และตอบสนองต่อความต้องการและความพึงพอใจของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้เสีย ปฏิบัติด้วยความเสมอภาค ทั้งภายในและภายนอก คือ การส่งมอบผลงานที่มีคุณค่า และความพึงพอใจ

A

Achievement Motivation
ความกระตือรือร้นสู่ความสำเร็จ



การแสดงออกถึงความกระตือรือร้น ความไม่ย่อท้ออุปสรรค มีความมุ่งมั่นในการทำงานให้ประสบความสำเร็จได้ตามแผนที่กำหนด รวมถึงความสามารถในการแก้ไข ปัญหาหรืออุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการทำงาน ทั้งของตนเองและทีมงานทุกคน มีพลังที่จะขับเคลื่อนสู่ความสำเร็จร่วมกัน

T

Teamwork
การทำงานเป็นทีม



การปรับตัว การแสดงบุคลิกภาพที่ปรารถนาจะทำงานร่วมกัน เป็นคนมีน้ำใจ ให้ความช่วยเหลือ ร่วมมือ การสอนงาน การกระจายงาน และการสื่อสาร การแสดงออก ความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ เพื่อบรรลุเป้าหมายเดียวกัน

เป้าหมายและกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจ

เพื่อให้บรรลุตามวิสัยทัศน์และพันธกิจของบริษัทฯ ในปี 2565 บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายและกลยุทธ์หลักในการดำเนินธุรกิจ ดังนี้

เป้าหมายในการดำเนินธุรกิจ (Business Goals)

ในปี 2565 บริษัทฯ มุ่งสร้างและขับเคลื่อนการเติบโตและพัฒนาอย่างยั่งยืนของธุรกิจและกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ภายใต้ “แผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืนปี 2565” โดยมีเป้าหมายและกลยุทธ์เพื่อ “ส่งมอบคุณค่าสู่ความยั่งยืน” ใน 3 มิติ คือ

1) มิติสิ่งแวดล้อม (Environment) หมายถึง การดำเนินธุรกิจควบคู่ไปกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นประเด็นที่ทั่วโลกกำลังให้ความสำคัญ เพื่อขับเคลื่อนการช่วยลดโลกร้อน 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 ดำเนินการภายใต้กฎระเบียบ และข้อบังคับต่าง ๆ อย่างเคร่งครัด และเตรียมพร้อมสำหรับการลงทุนในการขยายธุรกิจ เข้าร่วมประมูลในโครงการ PPP ภาครัฐ รวมไปถึงการสร้างบุคลากรที่มีประสิทธิภาพ

ในปี 2565 ที่ผ่านมา สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ยังเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อ การดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ ปัจจัยการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีและการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของ ผู้บริโภค ยังคงเป็นปัจจัยที่บริษัทฯ ต้องมีการเตรียมพร้อมเพื่อการปรับตัวในระยะยาว และอาจต้องเผชิญกับการ เปลี่ยนแปลงของปัจจัยภายนอกที่อาจส่งผลกระทบ เช่น การเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ การเปลี่ยนแปลงด้าน กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

ด้วยสถานการณ์และปัจจัยต่าง ๆ ข้างต้น ทำให้ในปี 2565 บริษัทฯ จึงมุ่งเน้นในการพัฒนาความร่วมมือกับ พันธมิตร คู่ค้า และการบริหารจัดการต้นทุน พัฒนาคุณภาพการให้บริการ เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน และ ปรับเปลี่ยนองค์กรและบุคลากรให้พร้อมรับความเสี่ยงและโอกาส เพื่อการขับเคลื่อนธุรกิจสู่ความยั่งยืนตามเป้าหมาย จึงจัดทำแผนพัฒนาธุรกิจในระยะยาว “แผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน ปี 2566-2570” โดยกำหนดเป็นกลยุทธ์เพื่อขับเคลื่อน การดำเนินงาน ดังนี้

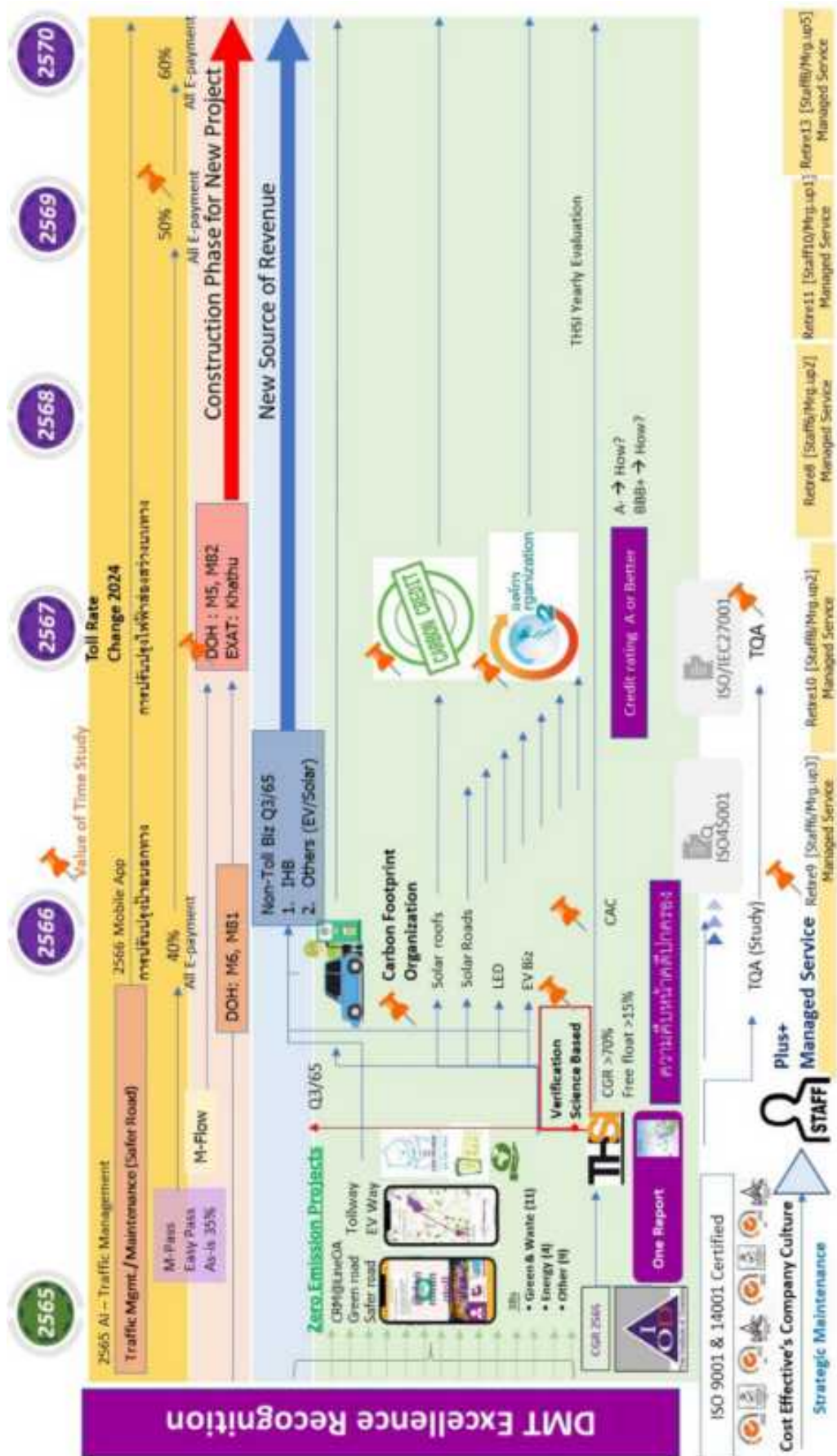
กลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจเพื่อความยั่งยืน (Corporate Sustainability Strategy)

- ยกระดับการให้บริการเพื่อความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยของผู้ใช้บริการ และกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม
- สร้างความหลากหลายให้ธุรกิจเป็นมากกว่าทางด่วน ควบคู่กับการสร้างความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจ เพื่อความแข็งแกร่ง
- เสริมความแข็งแกร่งและรายได้ให้กับธุรกิจ ด้วยธุรกิจใหม่ (Other Non-Toll Road Business) ที่นอกเหนือจาก การบริหารทางด่วน
- มุ่งมั่นสู่การมีส่วนร่วมในการช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ตามเป้าหมายประเทศ
- สร้างบุคลากรที่มีความพร้อม เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีและการแข่งขันทางธุรกิจ
- เสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กรและสร้างการยอมรับของสังคม
- เสริมสร้างรายได้และฐานะการเงินที่มั่นคงและเติบโตอย่างต่อเนื่อง ด้วยการบริหารจัดการเงินอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งรายรับ รายจ่าย และการจัดการต้นทุน





แผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน ปี 2566-2570



กลยุทธ์ Safer Road Traffic Management/Maintenance

ลำดับ	รายการ	เป้าหมาย	ปี	ระยะ 3 ปี	ระยะ 5 ปี
1.	Easy Pass/M-Pass penetrations rate	50%	2566-2570	✓	✓
2.	Safer Road Traffic Mgmt./Maintenance	Safer Road	2566-2570	✓	✓
3.	M-Flow	เชื่อม Single Platform	2566	✓	
4.	การพัฒนาเทคโนโลยีการชำระเงิน e-Coupon, Smart Call Center, Automatic Payment	Automatic Payment	2566		
5.	งานซ่อมแซมรอยต่อเพื่อการงายตัว	Safer Road	2566-2570	✓	✓
6.	ปรับปรุงป้ายและอุปกรณ์บนทางเพื่อเพิ่มความปลอดภัย	Safer Road	2566-2570	✓	✓
7.	งานซ่อมบำรุงรักษาทางยกระดับ	KPI กรมทางหลวง	2566-2570	✓	✓
8.	งานจัดเก็บค่าผ่านทาง	KPI กรมทางหลวง	2566-2570	✓	✓
9.	งานกู้ภัยและจัดการจราจร	KPI กรมทางหลวง	2566-2570	✓	✓
10.	งานระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง	KPI กรมทางหลวง	2566-2570	✓	✓
11.	งานระบบควบคุมการจราจร	KPI กรมทางหลวง	2566-2570	✓	✓

กลยุทธ์เติบโตไปด้วยกัน Inclusive Growth

ลำดับ	รายการ	เป้าหมาย	ปี	ระยะ 3 ปี	ระยะ 5 ปี
1.	โครงการ M82	เข้าประมูล	2566	✓	
2.	โครงการ กะกั่ว-ป่าตอง	เข้าประมูล	2566	✓	
3.	โครงการทางด่วนอื่น ๆ	เข้าประมูล	2566	✓	
4.	การศึกษาทางเชื่อมอื่น ๆ	มีทางเชื่อมเพิ่มเติม	2566-2570	✓	✓
5.	การพัฒนา RPA และ ERP	มีระบบที่รองรับโครงการใหม่	2566-2570	✓	✓
6.	การบริหารค่าใช้จ่ายกลุ่มที่ปรึกษาทางกฎหมาย	ต้นทุนต่ำ	2566-2570	✓	✓
7.	การติดตามคดียกฟ้อง	ไม่มีคดียกฟ้อง	2566	✓	
8.	การสร้าง Credit Rating	A or Better (ต้นทุนดอกเบี้ย)	2566	✓	
9.	การรักษามาตรฐาน ISO	เป็นคุณสมบัติผู้เข้าประมูล	2566-2570	✓	✓





กลยุทธ์พัฒนาธุรกิจอื่น Other Non-Toll

ลำดับ	รายการ	เป้าหมาย	ปี	ระยะ 3 ปี	ระยะ 5 ปี
1.	Inspection & Maintenance	จัดตั้งบริษัทร่วมทุน	2566-2570	✓	✓
2.	EV total Services	แหล่งรายได้ใหม่	2566-2570	✓	✓
3.	Customer relationship management	แหล่งรายได้ใหม่	2566-2570	✓	✓
4.	Financial Technology	บริหารจัดการด้านการเงิน	2566-2570	✓	✓
5.	Rest Area	แหล่งรายได้ใหม่	2566-2570	✓	✓
6.	Traffic Management Service	แหล่งรายได้ใหม่	2566-2570	✓	✓
7.	งาน O&M ของ DMT	ศึกษาเพิ่มเติม	2566-2570	✓	✓
8.	การพัฒนานวัตกรรม	นวัตกรรมใหม่	2566-2570	✓	✓

กลยุทธ์ความยั่งยืน ESG

ลำดับ	รายการ	เป้าหมาย	ปี	ระยะ 3 ปี	ระยะ 5 ปี
1.	3Rs projects Zero Emission Project	ลดก๊าซเรือนกระจก ประหยัดพลังงาน	2565-2570	✓	✓
2.	Science-based verification	กำหนดเป้าหมาย	2566	✓	✓
3.	Low carbon organization	ได้รับการรับรอง	2567	✓	
4.	Carbon trading	ซื้อขาย	2567	✓	✓
5.	โครงการ Green Office	ได้รับการรับรอง	2565-2570	✓	✓
6.	โครงการ Green Building	ได้รับการรับรอง	2565-2570	✓	✓

กลยุทธ์ HPO Resilience Management

ลำดับ	รายการ	เป้าหมาย	ปี	ระยะ 3 ปี	ระยะ 5 ปี
1.	ISO45001	ได้รับการรับรอง	2566	✓	
2.	ISO/IEC27001	ได้รับการรับรอง	2567	✓	
3.	Thailand Quality Award: TQA	ได้รับรางวัล	2567	✓	
4.	Staff + Managed service	งานที่ Managed ได้	2566-2570	✓	✓
5.	Strategic maintenance	Start	2566-2570	✓	✓
6.	โครงการระบบงานสารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์ (E-Saraban)	มีฐานข้อมูลเอกสาร	2566	✓	
7.	โครงการพัฒนาระบบ Intranet	มีฐานข้อมูล Intranet	2566	✓	
8.	พัฒนาการบริหารทรัพยากรมนุษย์ให้มีประสิทธิภาพ รวมถึงพัฒนาทรัพยากรบุคคลทุกระดับอย่างต่อเนื่อง	พัฒนาศักยภาพพนักงาน	2566-2570	✓	✓
	การดูแลพนักงานให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี	คุณภาพชีวิตที่ดี	2566-2570	✓	✓

กลยุทธ์ DMT Excellence Recognition

ลำดับ	รายการ	เป้าหมาย	ปี	ระยะ 3 ปี	ระยะ 5 ปี
1.	THSI	A or Better	2566-2570	✓	✓
2.	Value of Time Study	Toll Rate Adjustment	2566	✓	✓
3.	Credit rating	A or Better	2567-2570	✓	✓
4.	CGR/AGM Checklist	5 ดาว/5 เหรียญ	2566-2570	✓	✓
5.	CAC	เข้าร่วม	2566-2570	✓	✓
6.	TCC Award	ได้รางวัล	2566-2570	✓	✓
7.	Risk Management Plan/BCP	Low	2566-2570	✓	✓
8.	SET : IR Best Award	Best IR Awards	2566-2570	✓	✓
9.	SET : Innovation Best Award (ERP)	Innovation Best Award (Process)	2566-2568	✓	
10.	SET : Innovation Best Award (Fin Tech)	Innovation Best Award (Profit Model)	2566-2567	✓	
11.	กิจกรรม CSR	CSR Inprocess	2566-2570	✓	✓
12.	การจัดการข้อร้องเรียน	ความพึงพอใจของผู้ใช้ทาง	2566-2570	✓	✓
13.	ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้เสีย	ความพึงพอใจของผู้ใช้ทาง	2566-2570	✓	✓
14.	การตอบคำถามนักลงทุนและผู้ถือหุ้น	เป็นตามเกณฑ์	2566-2570	✓	✓
15.	การกำกับดูแลกิจการ CG	เป็นตามเกณฑ์	2566-2570	✓	✓
16.	การบริหารความเสี่ยง	เป็นตามเกณฑ์	2566-2570	✓	✓
17.	ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม ในการทำงานของพนักงาน	เป็นตามเกณฑ์	2566-2570	✓	✓
18.	การปฏิบัติตามสัญญาสัมปทาน	เป็นตามเกณฑ์	2566-2570	✓	✓
19.	พ.ร.บ. การรักษาความมั่นคงปลอดภัย ไซเบอร์ 2562	เป็นตามเกณฑ์	2566-2570	✓	✓





กลยุทธ์การบริหารเงินสดและต้นทุนให้มีประสิทธิภาพ

ลำดับ	รายการ	เป้าหมาย	ปี	ระยะ 3 ปี	ระยะ 5 ปี
1.	Cost effective culture	DMT	2566-2570	✓	✓
2.	Fin Tech	Cash Management	2566-2570	✓	✓
3.	โครงการนวัตกรรมการบริหารเงินสดแบบครบวงจร (เครื่องรับฝากเงิน)	ลดต้นทุน	2566	✓	
4.	Cash return investment	ลดต้นทุน	2566-2570	✓	✓
5.	บริหารต้นทุนพนักงาน เช่น แม่บ้าน (Maid Sharing) และ สปก.	ลดค่าใช้จ่าย	2566-2570	✓	✓
6.	จัดการต้นทุน Admin Cost เช่น รถ EV	ลดค่าใช้จ่าย	2566-2570	✓	✓
7.	เทคนิคการก่อสร้าง และบำรุงรักษาที่ต้นทุนต่ำ	ลดค่าใช้จ่าย	2566-2570	✓	✓



1.1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนากิจการที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

2563

- ปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง Manual Toll Collection System (MTC) และการเตรียมการเพื่อพัฒนาระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง Electronic Toll Collection System (ETC)
- บริษัทฯ ได้ร่วมดำเนินการศึกษาพัฒนาระบบรับชำระด้วยบัตร EMV กับธนาคารกรุงไทย จำกัด (KTB) ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดการบัตรสวัสดิการแห่งรัฐเพื่อร่วมกันออกแบบและพัฒนาระบบทดแทนการชำระด้วย Smart Purse อีกทั้งยังพิจารณาศึกษาการรับชำระด้วย QR Code เพื่อรองรับการชำระค่าผ่านทางตามรูปแบบสังคมไร้เงินสด (Cashless Society)
- ลงนามใน MOU เพื่อศึกษาและพัฒนาระบบเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติ “แบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow)” ในรูปแบบและมาตรฐานเดียวกัน (Single Platform System) ร่วมกันระหว่าง 5 หน่วยงานคือ กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย บมจ.ทางด่วน และรถไฟฟ้ากรุงเทพ และ บมจ.ทางยกระดับดอนเมือง

2564

- ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 4/2564 อนุมัติการเปลี่ยนแปลงนโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ เป็น ดังนี้
“บริษัทฯ มีนโยบายจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตรา ไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 ของกำไรสำหรับปีภายหลังการจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมายแล้ว”
- เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และเสนอขายหุ้นสามัญต่อประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรก (IPO) เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2564
- ร่วมกับ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) ศึกษาและพัฒนาโครงการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งรอง (Feeder) เชื่อมโยงเครือข่ายการเดินทางระหว่างชุมชนสู่ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ อาทิ รถไฟฟ้า สนามบิน โดยใช้ระบบ Smart Feeder เป็นระบบรถโดยสารขนาดตั้งแต่ 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
- เปลี่ยนทดแทนตู้โทรศัพท์ฉุกเฉิน Emergency Telephone เป็นระบบ GSM ที่ใช้ระบบพลังงานแสงอาทิตย์
- ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 8/2564 เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2564 มีมติอนุมัติจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับผลการดำเนินงานงวด 6 เดือนแรกของปี 2564 ในอัตราหุ้นละ 0.07 บาท
- ลงนามในสัญญาและเริ่มดำเนินการในโครงการพัฒนาระบบงาน ERP เพื่อศึกษาการพัฒนา ระบบงาน (System Improvement) เพื่อปรับปรุงระบบงานเพิ่มประสิทธิภาพ ลดขั้นตอนการทำงาน และรองรับแผนงานในอนาคต
- พัฒนาระบบควบคุมการจราจร (Traffic Control) และระบบเฝ้าระวัง (Surveillance System) บนทางยกระดับอุดรธานี หรือโครงการ Smart Project แล้วเสร็จ มีการใช้งานอย่างเต็มระบบ และอยู่ระหว่างการพัฒนา ระบบตรวจจับอุบัติเหตุการันแบบอัตโนมัติ (Automatic Incident Detection) ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น





2565

- ปรับโครงสร้างองค์กรในส่วนของสำนักกรรมการผู้จัดการ โดยได้เพิ่มสายงานพัฒนาความยั่งยืนองค์กร (Sustainability Development) เพื่อต้องการส่งมอบคุณค่า (Value Chain) เพื่อความยั่งยืนให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจทั้งภายในและภายนอกแบบยั่งยืนอย่างเต็มรูปแบบ
- บริษัทฯ ได้รับการรับรองระบบบริหารงานด้านคุณภาพ ISO 9001:2015 และ ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2015 ภายใต้ขอบเขต “การดำเนินงานและบำรุงรักษาทางยกระดับ อุตราภูมิฯ ตอนดินแดง – ตอนเมือง- อนุสรณ์สถานแห่งชาติ” จากบริษัท เอสจีเอส ประเทศไทย จำกัด เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2565
- ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 2/2565 เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2565 มีมติอนุมัติการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการใหม่ของบริษัทฯ เพื่อสนับสนุนงานพัฒนาองค์กรอย่างยั่งยืน การพัฒนาโครงการในอนาคต และมีความคล่องตัวใน การบริหารจัดการ รวมทั้งเพื่อให้สอดคล้องกับแผนกลยุทธ์เพื่อความยั่งยืนให้ประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ และนโยบายของบริษัทฯ โดยเพิ่มตำแหน่ง “ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (CEO)”
- การพัฒนาระบบชำระค่าผ่านทางด้วยบัตร EMV (Europay Mastercard and Visa) เพื่อทดแทนการชำระด้วย Smart Purse และการพัฒนาการชำระด้วย QR Payment เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2565 โดยติดตั้งและเปิดใช้งานในช่องทางรับเงินสด จำนวน 43 ช่องทาง
- การศึกษาและพัฒนาระบบเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติ “แบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow)” บริษัทฯ ได้ปรับปรุงกายภาพของด่านดินแดงแล้วเสร็จในไตรมาส 1 ปี 2565 เพื่อทดสอบและติดตั้งระบบการตรวจจับยานพาหนะแบบอัตโนมัติ และทดสอบการเชื่อมต่อข้อมูลกับระบบ Single Platform ของกรมทางหลวงในช่วงไตรมาส 2 ปี 2565 รวมทั้งมีการเตรียมการปรับปรุงระบบ Network เพื่อรองรับระบบ M-Flow บนสายทางยกระดับอุตราภูมิฯ ทั้ง 9 ด่าน และติดตั้งระบบ M-Flow ต่อไป
- บริษัทฯ เปิดให้บริการ ระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง Manual Toll Collection System (MTC) และการพัฒนาระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง Electronic Toll Collection System (ETC) เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2565 เพื่อให้การจราจรที่หน้าด่านเก็บค่าผ่านทางคล่องตัวมากขึ้นจากการติดตั้งระบบอัตโนมัติ
- ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2565 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2565 อนุมัติการจัดสรรกำไรเป็นเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงาน ประจำปี 2564 ในอัตราหุ้นละ 0.32 บาท ของจำนวนหุ้นทั้งหมดที่จดทะเบียนและรับชำระแล้ว
- เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2565 บริษัทฯ ได้รับรางวัล Smart Performance Company Awards ในพิธีมอบรางวัล Thailand Smart Award ครั้งที่ 3 ซึ่งจัดโดย กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม ที่จัดขึ้นเพื่อมอบรางวัลให้กับองค์กรต่าง ๆ ที่มีผลงานที่โดดเด่นในแต่ละสาขานอกจากจะมีการส่งเสริมการพัฒนาเทคโนโลยี และนวัตกรรมต่าง ๆ ยังส่งเสริมธรรมาภิบาล คุณธรรม จริยธรรมในองค์กร
- บริษัทฯ ได้จัดทำโครงการพัฒนาระบบวิเคราะห์ภาพวิดีโอ (ระบบ Video Analytic) ให้มีความถูกต้องแม่นยำมากขึ้น โดยใช้เทคโนโลยี Deep Learning ในการพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพ ซึ่งได้ดำเนินการแล้วเสร็จเริ่มใช้งานจริงตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2565
- ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 5/2565 เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2565 อนุมัติการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับงวด 6 เดือนแรกของปี 2565 ในอัตราหุ้นละ 0.10 บาท ของจำนวนหุ้นทั้งหมดที่จดทะเบียนและรับชำระแล้ว

2565

- 15 สิงหาคม 2565 นำระบบ Loyalty Program via LINE OA บริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าผ่าน Line Official Account : @donmuangtollway เพื่อแจ้งสิทธิประโยชน์และจัดกิจกรรมลูกค้าสัมพันธ์ ทำ CRM ใน LINE OA ที่ครอบคลุมทุกความต้องการ เพื่อให้เหมาะสมกับการใช้งานของลูกค้าอย่างแท้จริง ด้วยระบบสะสมแต้ม LINE OA ที่ใช้งานง่าย มี Buzzbees เป็นผู้ให้บริการแพลตฟอร์ม
- ลงนามในบันทึกข้อตกลงในการร่วมทุน (MOU) กับ HANSHIN EXPRESSWAY COMPANY LIMITED หรือ HEX แห่งประเทศญี่ปุ่น เพื่อการต่อยอดทางธุรกิจในการซ่อมบำรุงรักษา (Joint Business Development) ณ สำนักงานใหญ่ HEX เมืองโอซาก้า ประเทศญี่ปุ่น เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2565
- ลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) กับ บริษัท อีวี มี พลัส จำกัด ในวันที่ 19 ตุลาคม 2565 เพื่อร่วมกันศึกษาความเป็นไปได้และร่วมกันส่งเสริมการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าและบริการที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้า ซึ่งรวมถึงสร้างประสบการณ์การทดลองใช้ เก็บข้อมูล ศึกษาความเป็นไปได้ของธุรกิจ ทดสอบฟังก์ชันการใช้งาน ออกแบบ รูปแบบการใช้งาน อันนำไปสู่การพิจารณาความร่วมมือระหว่างทั้งสองฝ่ายในอนาคต

- บริษัทฯ เริ่มเปิดให้บริการทางยกระดับอุตราภิมุข หรือ ดอนเมืองโทลล์เวย์ทุกด่าน ตลอด 24 ชั่วโมง ตั้งแต่วันที่ 23.00 น. ของวันที่ 31 ตุลาคม 2564 เป็นต้นไป ตามมติยกเลิกคอร์ฟิวจากการแถลงผลการประชุม ศบค.ชุดใหญ่
- ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 7/2565 เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2565 อนุมัติการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับงวด 9 เดือนแรกของปี 2565 ในอัตราหุ้นละ 0.25 บาท ของจำนวนหุ้นทั้งหมดที่จดทะเบียนและรับชำระแล้ว
- เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2565 บริษัทฯ ได้รับรางวัล “องค์กรต้นแบบความยั่งยืนในตลาดทุนไทย ด้านสนับสนุนคนพิการ” ปี 2565 เพื่อเป็นเกียรติกับองค์กรที่สนับสนุนส่งเสริมการจ้างงานและอาชีพคนพิการ และยกระดับคุณภาพชีวิต ซึ่งจัดขึ้นโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (สำนักงาน ก.ล.ต.) ร่วมกับกระทรวงแรงงาน กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน กรมการจัดหางาน กรมส่งเสริมและพัฒนาชีวิตคนพิการ สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย และสมาคมสภาคนพิการทุกประเภทแห่งประเทศไทย
- เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ ได้รับโล่ประกาศเกียรติคุณ ซึ่งเป็นรางวัลจากกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ เพื่อเชิดชูเกียรติองค์กรธุรกิจที่ร่วมสนับสนุนกลุ่มผู้เปราะบางและผู้พิการให้สามารถพึ่งพาตนเองได้ ในงานวันคนพิการสากล ปี 2565 ซึ่งจัดขึ้นภายใต้แนวคิด “ปฏิรูปสู่การพัฒนาเพื่อคนทั้งมวล พลันนวัตกรรมสู่โลกที่เข้าถึงได้และเป็นธรรม” โดยรางวัลดังกล่าวตอกย้ำถึงการเป็นองค์กรที่ยึดหลักสิทธิมนุษยชนเป็นพื้นฐานในการดำเนินธุรกิจ และให้ความสำคัญกับพนักงานทุกระดับอย่างเท่าเทียมกัน
- บริษัทฯ ได้รับโล่รางวัลประกาศเกียรติคุณจรรยาบรรณดีเด่น หอการค้าไทย ประจำปี 2565 (ต่อเนื่องปีที่ 2) จัดโดยสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2565
- เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ ร่วมลงนามสัญญาความร่วมมือในการพัฒนานวัตกรรมเครื่องเก็บเงินดิจิทัล ร่วมกับ บริษัท รักษาความปลอดภัย การ์ดฟอร์ช แคช โซลูชันส์ (ประเทศไทย) จำกัด เพื่อนำเทคโนโลยีมาเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน พร้อมการพัฒนานวัตกรรมและปรับปรุงการบริหารเงินสดแบบครบวงจร ตามแนวทางการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน





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 2565 ดังต่อไปนี้

การใช้เงิน	จำนวนเงินที่ใช้โดยประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาที่ใช้เงินโดยประมาณ	รายละเอียด / ความคืบหน้าของการใช้เงิน / เหตุผลและมาตรการดำเนินการกรณีใช้เงินไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์
1. ชำระคืนภาระหนี้สินระยะยาวจากสถาบันการเงิน (เงินกู้เพื่อใช้ชำระคืนหุ้นกู้ของบริษัทฯ)	1,355.59	10 พฤษภาคม 2564	ชำระคืนเงินกู้ระยะยาว <ul style="list-style-type: none"> ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ("BBL") อายุ 2 ปี ซึ่งมีอัตราดอกเบี้ยที่ร้อยละ 2.87 และครบกำหนดในเดือนธันวาคม 2565 ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) ("LH BANK") อายุ 2 ปี ซึ่งมีอัตราดอกเบี้ยที่ร้อยละ 2.75 และครบกำหนดในเดือนพฤศจิกายน 2565
2. ชำระคืนภาระหนี้สินระยะสั้นจากสถาบันการเงิน (เงินกู้ที่ใช้ในการจ่ายเงินปันผลในปี 2561)	330.77	10 พฤษภาคม 2564	ชำระคืนเงินกู้ระยะสั้น <ul style="list-style-type: none"> ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) ("KBANK") <ol style="list-style-type: none"> สัญญาหลัก : อายุ 1 ปี 6 เดือน ครบกำหนดในเดือนพฤษภาคม 2564 ประเภทตั๋วสัญญาใช้เงิน อายุ 2 เดือน ซึ่งมีอัตราดอกเบี้ยที่ร้อยละ 2.08 ครบกำหนดในเดือนพฤษภาคม 2564 ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) ("BAY") <ol style="list-style-type: none"> สัญญาหลัก : อายุ 1 ปี 6 เดือน ครบกำหนดในเดือนมิถุนายน 2564 ประเภทตั๋วสัญญาใช้เงิน อายุ 3 เดือน ซึ่งมีอัตราดอกเบี้ยที่ร้อยละ 2.40 ครบกำหนดในเดือน มิถุนายน 2564 ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) ("SCB") <ol style="list-style-type: none"> สัญญาหลัก : อายุ 1 ปี 9 เดือน ครบกำหนดในเดือนกันยายน 2564 ประเภทตั๋วสัญญาใช้เงิน อายุ 3 เดือน ซึ่งมีอัตราดอกเบี้ยที่ร้อยละ 2.08 ครบกำหนดในเดือนมิถุนายน 2564
3. ใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนเพื่อการดำเนินงาน	502.18	ภายในปี 2564-2565	ได้ใช้ไปเป็นเงินทุนหมุนเวียนตามวัตถุประสงค์

1.1.4 ข้อมูลที่บริษัทให้คำมั่นไว้ในแบบแสดงรายการข้อมูลการเสนอขาย หลักทรัพย์และ/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 มีรายละเอียดดังนี้

ประเภทรายได้	งบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่					
	31 ธันวาคม 2563		31 ธันวาคม 2564		31 ธันวาคม 2565	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้ค่าผ่านทาง	2,046.9	99.2	1,202.4	99.2	1,832.1	99.3
รายได้จากการลงทุน	12.5	0.6	6.9	0.6	9.1	0.5
รายได้อื่น ¹⁾	3.8	0.2	3.1	0.2	4.5	0.2
รายได้รวม	2,063.2	100.0	1,212.4	100.0	1,845.7	100.0

¹⁾ รายได้อื่นของบริษัทฯ ประกอบด้วย กำไรจากการขายทรัพย์สินยานพาหนะ เครื่องตกแต่ง ติดตั้ง เครื่องใช้สำนักงาน และอุปกรณ์ดำเนินงาน รายได้จากการขายซากสัตว์ และเงินรับคืนค่าสินค้าใหม่ทดแทนจากอุบัติเหตุบนทาง

1.2.2 ข้อมูลเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์

(1) ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

(1.1) ที่ตั้ง และแนวเส้นทางในการให้บริการ

ทางยกระดับดอนเมืองเป็นทางหลวงสัมปทานที่มีการเก็บค่าผ่านทาง เพื่อให้บริการด้านคมนาคมขนส่งยานพาหนะที่เดินทางเข้า-ออกระหว่างกรุงเทพมหานคร และเขตปริมณฑลในบริเวณทิศเหนือ และเป็นเส้นทางหลักที่มุ่งสู่ภาคกลางตอนบน ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ บริษัทฯ ได้รับสิทธิให้บริการจัดการทางยกระดับดอนเมืองความยาวประมาณ 21 กิโลเมตร โดยให้บริการและอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้ทางอย่างครบวงจร ได้แก่ การจัดเก็บค่าผ่านทาง การอำนวยความสะดวกในการจราจร การกู้ภัย และการซ่อมบำรุงรักษาทางยกระดับ เพื่อให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และความปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการทางยกระดับดอนเมือง บริษัทฯ ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่จัดการจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้ทางโดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน รวมถึงเจ้าหน้าที่กู้ภัยที่มีความชำนาญเฉพาะทางเพื่อคอยช่วยเหลือผู้ใช้ทางเมื่อประสบอุบัติเหตุหรือมีปัญหาก่เกิดขึ้นกับยานพาหนะ โดยเจ้าหน้าที่จะเข้าช่วยเหลือผู้ใช้ทางในทันทีโดยไม่มีค่าใช้จ่ายใด ๆ ทั้งนี้รายละเอียดของโครงการ ประกอบไปด้วย ที่ตั้ง และแนวเส้นทางในการให้บริการ ตำแหน่งการขึ้นลง และเข้าออก อัตราค่าผ่านทาง โครงสร้างและองค์ประกอบหลักทางยกระดับ

ทางยกระดับดอนเมืองเป็นทางยกระดับคอนกรีตเสริมเหล็ก ขนาด 6-8 ช่องจราจร ที่ก่อสร้างบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต เริ่มต้นที่ดินแดง และสิ้นสุดที่อนุสรณ์สถานฯ ระยะทางรวมประมาณ 21 กิโลเมตร (กม. 5+700 ถึง กม. 26+700) โดยมีความสูงจากถนนวิภาวดีรังสิตประมาณ 15 เมตร และมีเสาตอม่อเป็นรูปทรงตัววาย (Y) การก่อสร้างเป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง และควบคุมด้วยวิศวกรผู้มีความชำนาญ โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

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

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

ปัจจุบัน ทางยกระดับดอนเมืองได้มีการเชื่อมต่อกับทางหลวงและทางพิเศษอื่นที่มีได้อยู่ภายใต้การดำเนินงานของบริษัทฯ ดังนี้

• **ด้านทิศเหนือ:** เชื่อมต่อกับทางหลวงต้องขยายรังสิต ณ บริเวณอนุสรณ์สถานฯ โดยทางหลวงต้องขยายรังสิต (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. (ซึ่งให้สัมปทานกับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ 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	ตัดทางคู่ขนานที่มาจากแยกดินแดง หน้ากองพันทหารราบที่ 1 กรมทหารราบที่ 1
3. ทางขึ้นด่านสุทธินาส	เลยแยกสุทธินาสไปทางแยกลาดพร้าว หน้าอาคารวังเด็ก
4. ทางขึ้นด่านลาดพร้าว (ขาออก)	หน้าอาคารสำนักงานใหญ่ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (ปตท.)
5. ทางขึ้นด่านรัชดาภิเษก 1	รับรถที่มาจากถนนกำแพงเพชร
6. ทางขึ้นด่านรัชดาภิเษก 2	ใต้ทางด่วนต่างระดับรัชวิภา รับรถที่มาจากถนนรัชดาภิเษกแยกรัชโยธิน
7. ทางขึ้นด่านบางเขน	เลยทางแยกบางเขนหน้าอาคารเบญจจินดา
8. ทางขึ้นด่านหลักสี่ (ขาออก)	เลยทางแยกหลักสี่หน้าอาคาร IT Square
9. ทางขึ้นด่านอนุสรณ์สถาน (กรมทางหลวง)	หน้าอนุสรณ์สถานแห่งชาติ

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)	ข้างศูนย์การค้าเซ็นทรัลลาดพร้าว





ทางลงฝั่งขาออก (ทิศใต้ไปทิศเหนือ)	บริเวณ
1. ทางลงลาดพร้าว	หน้าอาคารสำนักงานใหญ่ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (ปตท.)
2. ทางลงนามวงศ์วาน	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)	หน้าโรงพยาบาลรังสิต
ทางลงฝั่งขาเข้า (ทิศเหนือไปทิศใต้)	บริเวณ
9. ทางลงดอนเมือง (กรมทางหลวง)	หน้าอนุสรณ์สถานแห่งชาติ
10. ทางลงบางเขน	หน้ามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ฝั่งวิทยาดิฯ ก่อนถึงแยกบางเขน
11. ทางลงรัชดาภิเษก	หน้าสถานีตำรวจวิทยาดิฯ ก่อนถึงแยกต่างระดับรัชดาภิเษก
12. ทางลงลาดพร้าว	หน้าอาคารสำนักงานหนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ก่อนถึงศูนย์การค้าเซ็นทรัลลาดพร้าว
13. ทางลงสุทธิสาร	ปากซอยโชคชัยร่วมมิตร ก่อนถึงแยกสุทธิสาร
14. ทางลงดินแดง	ใช้ช่องทางซ้ายสุดบนทางยกระดับฯ เพื่อลงพื้นราบ ก่อนถึงถนนมิตรไมตรี
15. ทางเชื่อมทางด่วนชั้นที่ 1	ใช้ช่องทางขวาสุดบนทางยกระดับฯ เพื่อไปท่าเรือ-บางนา-ดาวคะนอง
16. ทางเชื่อมทางด่วนชั้นที่ 2	ใช้ช่องทางกลางบนทางยกระดับฯ เพื่อไปพระราม 9-แจ้งวัฒนะ

(1.3) อัตราค่าผ่านทาง

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

ตารางแสดงอัตราค่าผ่านทาง ณ ปัจจุบันของบริษัทฯ

ด่านเก็บค่าผ่านทาง		อัตราค่าผ่านทาง (บาท)	
		รถ 4 ล้อ	รถมากกว่า 4 ล้อ
ด้านขาออก (การจราจรมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือ)			
ทางยกระดับฯ	ด้านดินแดง	80	110
ช่วงดินแดง-ดอนเมือง	ด้านสุทธิสาร	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
ช่วงอนุสรณ์สถาน-ดินแดง ¹	ด้านหลักสี่ขาเข้า	80	110
ทางยกระดับฯ	ด้านแจ้งวัฒนะ	80	110
ช่วงดอนเมือง-ดินแดง	ด้านลาดพร้าวขาเข้า	80	110

หมายเหตุ: ¹ อัตราค่าผ่านทางรถ 4 ล้อ จำนวน 115 บาท/คัน/เที่ยว และรถมากกว่า 4 ล้อ จำนวน 155 บาท/คัน/เที่ยว เป็นการชำระค่าผ่านทางยกระดับฯ ช่วงอนุสรณ์สถานฯ-ดอนเมือง และช่วงดอนเมือง-ดินแดง รวมกันครั้งเดียวที่ด่านดอนเมือง

(1.4) พฤติกรรมในการใช้ทางยกระดับ

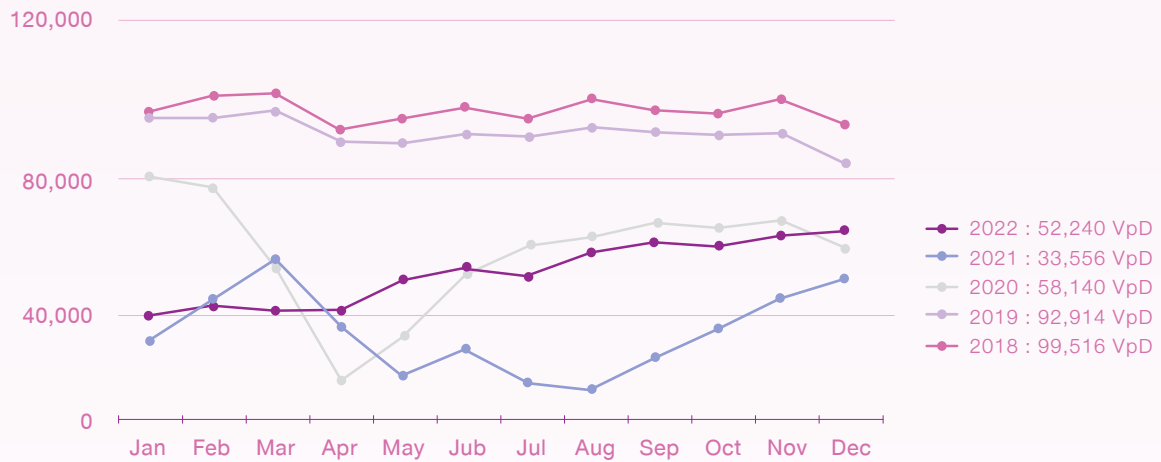
พฤติกรรมการใช้ทางยกระดับดอนเมืองในแต่ละเดือน

จากสถิติปริมาณจราจรในอดีตที่ผ่านมาพบว่าโดยปกติในเดือนเมษายน-พฤษภาคม ของทุกปีจะเป็นช่วงที่ปริมาณจราจรบนทางยกระดับดอนเมืองต่ำที่สุด อันเนื่องมาจากการปิดภาคเรียน อีกทั้งในเดือนเมษายนมีเทศกาลสงกรานต์ซึ่งมีวันหยุดติดต่อกันหลายวัน จากนั้นปริมาณจราจรจะเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจนในเดือนมิถุนายน ซึ่งเริ่มมีการเปิดภาคเรียน และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งมีการปิดภาคเรียนอีกครั้งในเดือนตุลาคม เพิ่มขึ้นในเดือนพฤศจิกายน และลดลงในเดือนธันวาคม อันเป็นผลจากวันหยุดสำคัญ ได้แก่ วันคล้ายวันพระราชสมภพของพระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร หรือวันชาติ และวันพ่อแห่งชาติ วันรัฐธรรมนูญ และวันสิ้นปี ซึ่งจะเป็นช่วงที่มีวันหยุดยาวอีกวาระหนึ่ง จากนั้นจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจนกระทั่งเดือนเมษายนก็จะลดลง แต่ในช่วงเหตุการณ์โควิด 19 พฤติกรรมการใช้ทางยกระดับดอนเมืองในแต่ละเดือนมีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ซึ่งเป็นไปตามรูปแบบในแต่ละปี ดังแสดงในแผนภาพต่อไปนี้

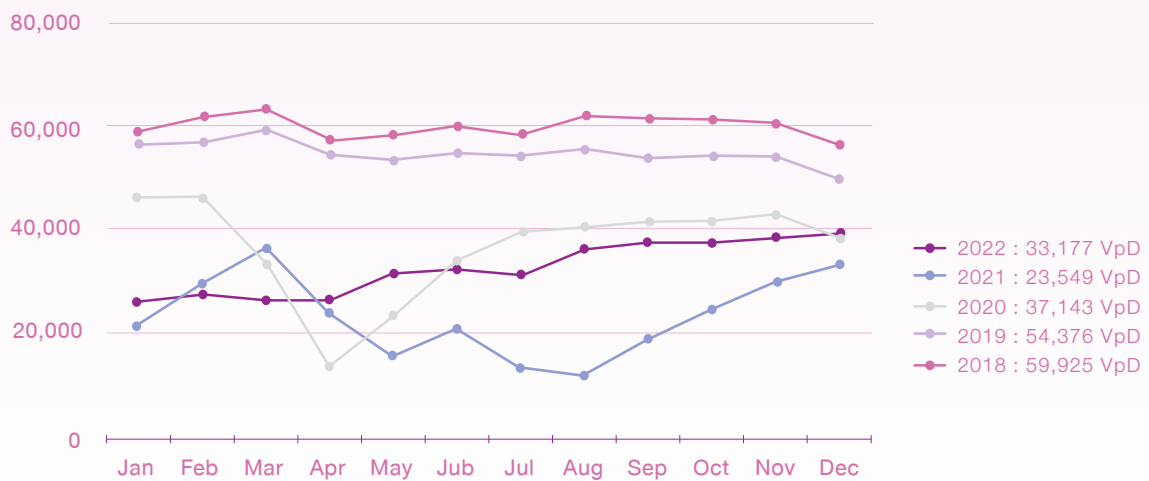




พฤติกรรมการใช้ทางยกระดับรายเดือน ทางหลวงสัมปทานเดิม



พฤติกรรมการใช้ทางยกระดับ ทางหลวงสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือ



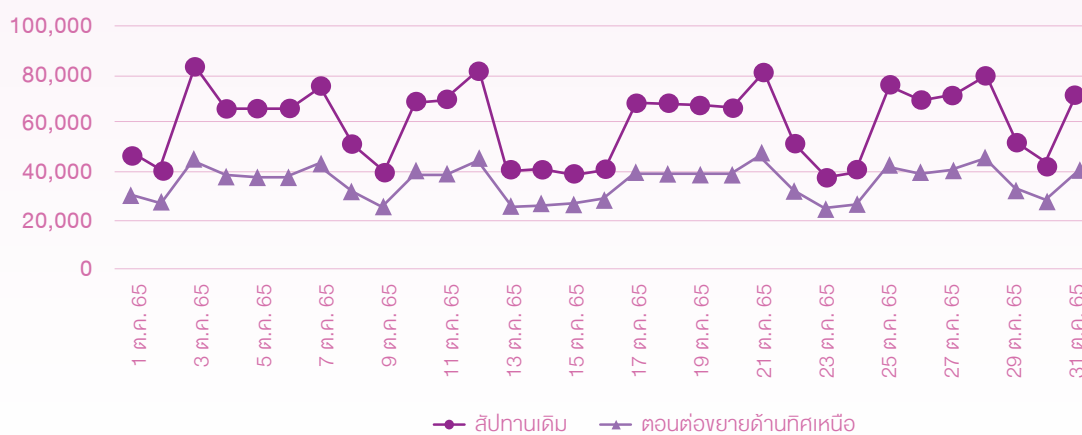
หมายเหตุ: * ปริมาณจราจรทางยกระดับตอนเมืองตอนต่อขยายด้านทิศเหนือรวมปริมาณจราจรที่ด่านหลักสี่ (ขาออก)

ปริมาณจราจรที่ใช้บริการทางหลวงสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือที่แสดงข้างต้นรวมปริมาณรถยนต์ที่จ่ายค่าผ่านทางที่ด่านหลักสี่ขาออก เนื่องจากบริษัทฯ มีความเชื่อว่าผู้ใช้ทางส่วนใหญ่ที่จ่ายค่าผ่านทางที่ด่านหลักสี่ขาออกนั้นเป็นผู้ใช้ทางที่ต้องการเดินทางออกนอกกรุงเทพมหานคร และส่วนน้อยเป็นผู้ใช้ทางที่ตรงเข้าท่าอากาศยานดอนเมือง อันต้องการความเร่งด่วน เนื่องจากระยะทางจากด่านหลักสี่ขาออกถึงท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นระยะทางที่ค่อนข้างสั้น ดังนั้นจึงสามารถอนุมานได้ว่ารถที่เข้าจากด่านหลักสี่ขาออกนั้นเกือบทั้งหมดจะเป็นรถที่ผ่านด่านอนุสรณ์สถานด้วย ซึ่งหากนับรวมปริมาณรถที่เข้าด่านหลักสี่กับจำนวนรถที่ด่านอนุสรณ์สถานจะส่งผลให้มีการนับปริมาณจราจรข้ามทางหลวงสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือ อย่างไรก็ตามหากพิจารณาในส่วนของการคำนวณรายได้ค่าผ่านทางนั้นต้องคิดรวมปริมาณรถที่จ่ายค่าผ่านทางที่ด่านหลักสี่ขาออกด้วย

พฤติกรรมการใช้ทางยกระดับดอนเมืองในแต่ละสัปดาห์

ในเดือนปกติที่ไม่มีวันหยุดติดต่อกันหลายวันนั้น รูปแบบของพฤติกรรมการใช้ทางยกระดับในแต่ละสัปดาห์จะแสดงให้เห็นถึงพฤติกรรมในการเดินทางที่ชัดเจนกล่าวคือ ในวันธรรมดาปริมาณจราจรจะมาก โดยวันศุกร์จะเป็นวันที่มีปริมาณจราจรสูงที่สุดของสัปดาห์ ในวันหยุดสุดสัปดาห์ปริมาณจราจรจะลดลง และจะเพิ่มขึ้นอีกครั้งในวันจันทร์ โดยรูปแบบของพฤติกรรมของแต่ละสัปดาห์จะมีลักษณะที่ใกล้เคียงกันในทุก ๆ เดือน หากแต่อาจมีแนวโน้มการเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากสัปดาห์หนึ่งไปยังสัปดาห์ถัดไป ดังแสดงในแผนภาพต่อไปนี้

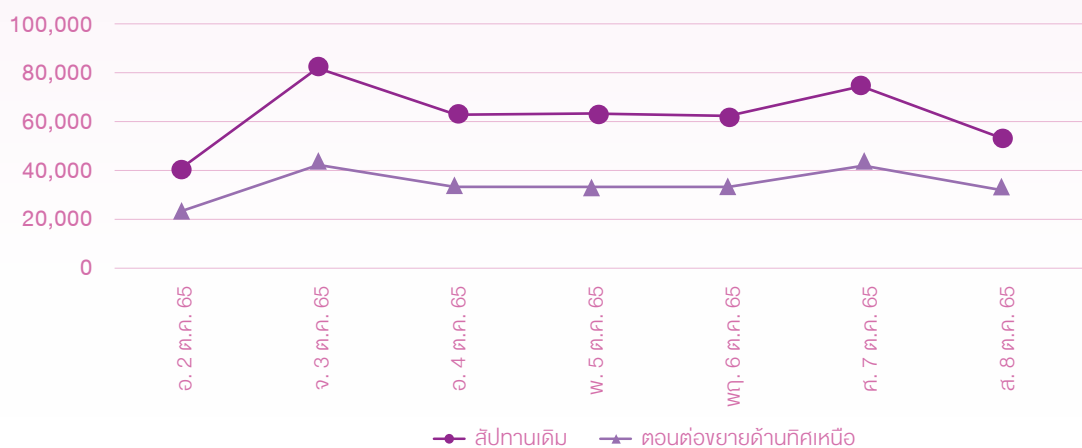
ตัวอย่าง พฤติกรรมการใช้ทางยกระดับดอนเมืองในรายเดือนในปี 2565
เดือนตุลาคม 2565 ประกาศยกเลิก พรก.ฉุกเฉิน



พฤติกรรมการใช้ทางยกระดับดอนเมืองในแต่ละวัน

ดังที่กล่าวไปข้างต้นว่าปริมาณจราจรในวันธรรมดานั้นสูงกว่าในวันหยุดสุดสัปดาห์อย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้หากพิจารณาในแต่ละวันของสัปดาห์พบว่า โดยปกติแล้ววันศุกร์เป็นวันที่มีปริมาณจราจรสูงที่สุดของสัปดาห์ ขณะที่วันอาทิตย์เป็นวันที่มีปริมาณจราจรต่ำสุดของสัปดาห์ ดังแสดงในแผนภาพต่อไปนี้

ตัวอย่าง พฤติกรรมการใช้ทางยกระดับดอนเมืองของแต่ละวันใน 1 สัปดาห์ ในปี 2565
2-9 ตุลาคม 2565 ประกาศยกเลิก พรก. ฉุกเฉิน



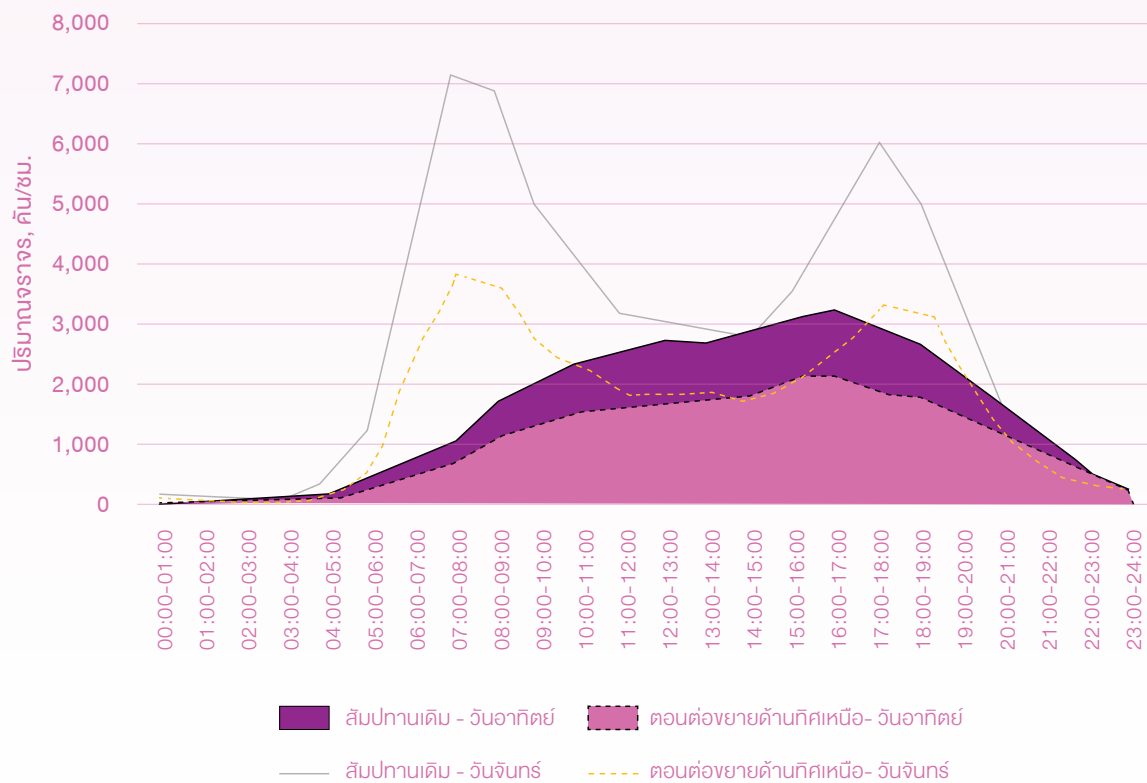


พฤติกรรมการใช้ทางยกระดับดอนเมืองในแต่ละชั่วโมง

รูปแบบของพฤติกรรมการใช้ทางยกระดับดอนเมืองในแต่ละชั่วโมงของวันนั้นสามารถพิจารณาเป็นวันธรรมดาและวันหยุดสุดสัปดาห์ โดยในวันธรรมดานั้นจะมีช่วงเวลาที่ปริมาณจราจรสูงใน 2 ช่วง คือ ช่วงชั่วโมงเร่งด่วนตอนเช้าและตอนเย็น ได้แก่ ช่วงประมาณ 06.00-09.00 น. และ 16.00-20.00 น. ตามลำดับ โดยชั่วโมงเร่งด่วนในตอนเช้านั้นจะมีปริมาณรถเข้าเมืองเป็นจำนวนมาก ในขณะที่ชั่วโมงเร่งด่วนในตอนเย็นนั้นจะเป็นรถออก จึงอาจกล่าวได้ว่ากลุ่มผู้ใช้ทางยกระดับดอนเมืองส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้ใช้ประจำ ซึ่งอาศัยอยู่บริเวณพื้นที่ด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร ทำงานอยู่ในเมือง และมีพฤติกรรมในการใช้เส้นทางอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้ช่วงชั่วโมงเร่งด่วนในตอนเช้าโดยปกติแล้วจะมีช่วงเวลาที่สั้นกว่า และมีปริมาณจราจรสูงสุดที่สูงกว่าช่วงชั่วโมงเร่งด่วนในตอนเย็น ซึ่งเนื่องมาจากช่วงเช้าเข้าทำงานในเวลาใกล้เคียงกัน แต่ในช่วงเย็นผู้ใช้ทางทยอยกันออกนอกเมืองด้วยความเร่งรีบน้อยกว่า และกระจายเวลาเดินทางกัน

ทั้งนี้พฤติกรรมการเดินทางในวันธรรมดานั้นจะมีความแตกต่างจากวันหยุดสุดสัปดาห์ ซึ่งปริมาณจราจรมักสูงสุดในช่วงเย็นซึ่งเป็นเวลาที่คนเดินทางกลับจากต่างจังหวัด และส่วนใหญ่เป็นรถจากกรุงเทพมหานคร ดังแสดงการเปรียบเทียบพฤติกรรมการเดินทางในวันธรรมดาและวันหยุดได้ดังนี้

ตัวอย่าง พฤติกรรมการใช้ทางยกระดับรายชั่วโมงในปี 2565
วันที่ 9 และ 10 ตุลาคม ในปี 2565



หมายเหตุ : ตัวอย่างพฤติกรรมการใช้ทางยกระดับรายชั่วโมงในปี 2565 จากวันที่ 9 และ 10 ตุลาคม ในปี 2565

(1.5) โครงสร้างทางยกระดับดอนเมือง

การออกแบบความกว้างของผิวทาง และไหล่ทางเป็นไปตามเรขาคณิตสำหรับทางยกระดับดอนเมือง โดยออกแบบให้เหมาะสมตามสภาพพื้นที่ภูมิประเทศ และสอดคล้องกับผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรที่จะมาใช้ทางยกระดับดอนเมืองที่อยู่ในความรับผิดชอบของบริษัทฯ 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) แบ่งช่องจราจรขาเข้า และขาออก 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) จะประกอบด้วยคานขวาง (Cross Beam) วางอยู่บนเสารองรับรูปตัว Y ที่มีขนาด 3.10 x 1.50 เมตร ฐานรากเป็นเสาเข็มตอกคอนกรีตอัดแรง

ช่วงที่ 2 ทางยกระดับช่วงดอนเมือง-อนุสรณ์สถานฯ

ทางยกระดับช่วงดอนเมือง-อนุสรณ์สถานฯ เริ่มเปิดให้บริการเดือนธันวาคม 2541 เป็นโครงการที่ต้องขยายจากทางยกระดับดินแดง-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 และฐานรากเสาเข็มเจาะ แนวเชื่อมต่อรองรับการขยายตัวของแผ่นพื้นในช่วงนี้เป็นแบบ Assembly Joint ชนิด Exposed Type โดยเว้นที่ละ 3 ช่วงเสา (Span) เช่นเดียวกับแนวเชื่อมต่อในทางขึ้น-ลง แต่ในบางแห่งจะเว้นแค่ 1 ช่วงเสาสำหรับคานตามแนวยาวรูปตัว 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 1.20 x 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





โครงสร้างทางยกระดับคอนกรีตเมือง ทั้ง 3 ช่วง จะประกอบด้วยองค์ประกอบหลักดังนี้

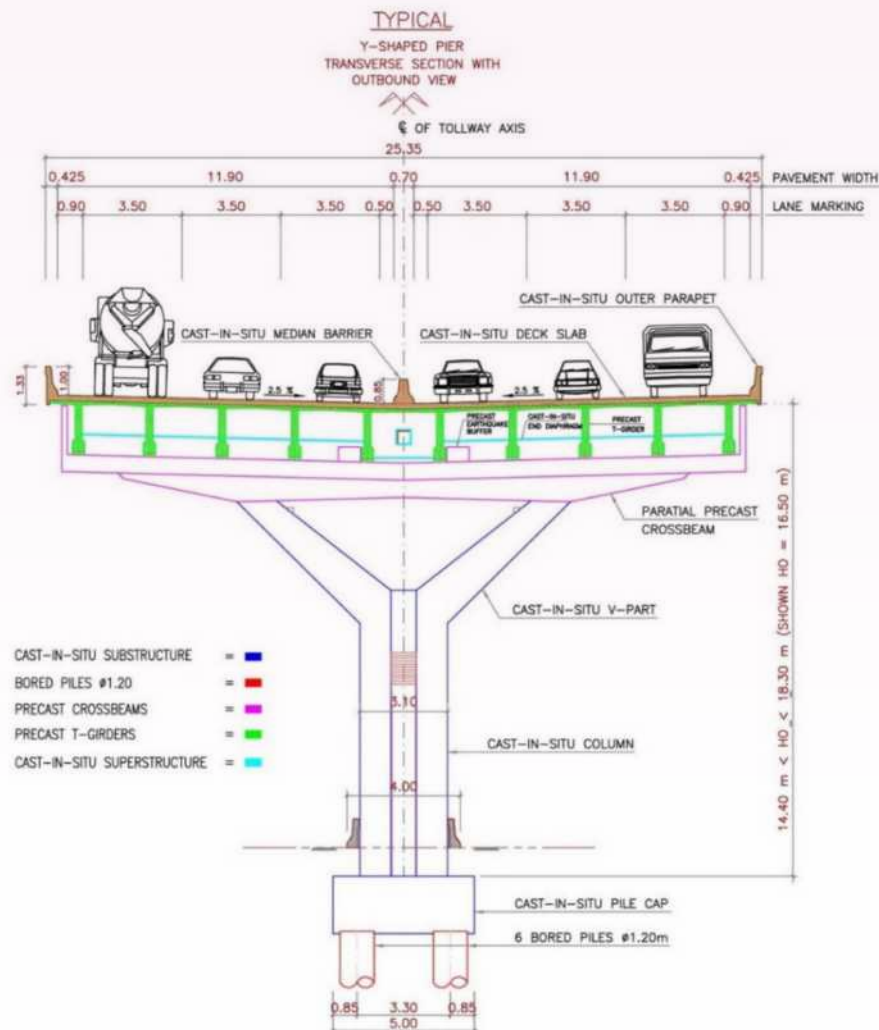
โครงสร้างส่วนบน (Superstructure) มีองค์ประกอบดังต่อไปนี้

- 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

• อาคารปฏิบัติการ

บริษัทฯ ได้ออกแบบกลุ่มของอาคารปฏิบัติการ (Operation Control Center) เป็นส่วนงานที่เกี่ยวข้อง บริเวณพื้นที่ด่านเก็บค่าผ่านทาง เป็นอาคารที่บริหารและให้บริการแก่ผู้ใช้เส้นทางเฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบการให้บริการผู้ใช้เส้นทางหรือผู้ใช้บริการจะไม่สามารถเข้าถึงในส่วนนี้เฉพาะแต่อาจเข้าถึงได้เฉพาะในส่วนที่ถูกกำหนดให้เกี่ยวข้องกับการให้บริการเท่านั้น กลุ่มอาคารดังกล่าวประกอบด้วย

- ศูนย์ปฏิบัติการ (Main Operation Center)
- อาคารด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง (Toll Plaza)
- ศูนย์ข้อมูลระบบคอมพิวเตอร์ (Data Center)
- ศูนย์ข้อมูลระบบสำรอง (Recovery Data Center)

• ระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง

ทางยกระดับดอนเมืองออกแบบระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง (Toll Collection System) แบบเปิด (Open System) คือ เก็บค่าผ่านทางแบบเหมาจ่าย และจ่ายค่าผ่านทางตอนหาเข้า

ระบบจัดเก็บค่าผ่านทางของบริษัทฯ เป็นการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางโดยพนักงาน (Manual Toll Collection : MTC) รองรับชำระค่าผ่านทาง ดังนี้ เงินสด / QR / Coupon / EMV และในไตรมาสที่ 1 ปี 2565 เปิดให้บริการการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติ (Electronic Toll Collection : ETC) รองรับทั้งบัตร M-Pass และ Easy Pass

บริษัทฯ มีช่องเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางแบบเงินสด (MTC) จำนวน 61 ช่อง เป็นระบบ ETC 13 ช่อง ระบบ MTC/ETC 19 ช่อง และคงเหลือระบบ MTC 29 ช่อง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ตารางแสดงชนิดและจำนวนช่องจัดเก็บค่าผ่านทางขึ้นต่ำแต่ละด่าน

ด่าน	2564	2565		
	จำนวนช่อง MTC	จำนวนช่อง MTC	จำนวนช่อง ETC	จำนวนช่อง MTC/ETC
ด่านขาออก				
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
จำนวนทั้งสิ้น	39	19	8	12
ด่านขาเข้า				
ดอนเมือง	10	6	2	2
หลักสี่ (ขาเข้า)	4	2	1	1
แจ้งวัฒนะ	5	1	1	3
ลาดพร้าว (ขาเข้า)	3	1	1	1
จำนวนทั้งสิ้น	22	10	5	7





• ระบบควบคุมการจราจร

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

1. ห้องศูนย์ควบคุม (Operation Control Center : OCC)

ทำหน้าที่เฝ้าระวัง ตรวจสอบสภาพการจราจร ประสานงานการจัดการจราจร การบำรุงรักษา การจัดเก็บค่าผ่านทาง และการกู้ภัยกับหน่วยงานภายในและหน่วยงานภายนอก เช่น เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานบนทางยกระดับ ดอนเมืองและถนนวิภาวดีรังสิต เป็นต้น

2. ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด

บริษัทฯ มีกล้อง CCTV ประเภท Pan-Tilt-Zoom จำนวน 26 กล้องในการดูภาพบนทางยกระดับทุก ๆ 1 กิโลเมตร เพื่อตรวจสอบและทำการประเมินสภาพจราจรจากภาพที่เห็นในรัศมีที่กล้องสามารถจับภาพได้ และกล้อง CCTV ที่เป็นประเภท Fixed จำนวน 159 กล้อง ซึ่งติดตั้งบริเวณเกาะกลางของทางยกระดับติดตั้งทุก ๆ 300 – 500 เมตร โดยฟังก์ชันของ Video Analytic ใบบ Deep Learning เพื่อตรวจจับเหตุการณ์ผิดปกติ หรือ Incident Detection

3. ระบบป้ายจราจร

ป้ายจราจรชนิดแปรเปลี่ยนสัญลักษณ์ได้ (Matrix Sign : MS) บริษัทฯ ได้จัดทำป้ายจราจรที่สามารถเปลี่ยนการแสดงผลเครื่องหมายจราจรได้ เช่น กำหนดความเร็ว แสดงการปิดช่องจราจร เป็นต้น โดยติดตั้งไว้ทางด้านขวาของแนวเส้นทางทุก 1 กิโลเมตร

ป้ายแจ้งข้อความแบบเปลี่ยนข้อความได้ (Variable Message Sign : VMS) บริษัทฯ ได้ติดตั้งป้ายสำหรับสื่อสารกับผู้ใช้งาน โดยเฉพาะการบอกเวลาที่ใช้ในการเดินทางบนทางยกระดับและเพื่อประชาสัมพันธ์ หรือแจ้งเหตุการณ์ฉุกเฉิน เช่น อุบัติเหตุบนเส้นทาง เพื่อให้ผู้ใช้งานเพิ่มความระมัดระวังก่อนจะถึงจุดเกิดเหตุ หรือให้ผู้ใช้งานเปลี่ยนเส้นทางเพื่อเลี่ยงพื้นที่ที่กรณีมีเหตุร้ายแรง โดยติดตั้งบนทางเพื่อให้ผู้ใช้งานสามารถเห็นได้ชัดเจน

ป้ายแจ้งเตือนความเร็วเกินกำหนด (Over Speed Warning Sign : OSW) บริษัทฯ ได้ติดตั้งป้ายสำหรับสื่อสารกับผู้ใช้งาน โดยเฉพาะการบอกเวลาที่ใช้ในการเดินทางบนทางยกระดับและเพื่อประชาสัมพันธ์ หรือแจ้งเหตุการณ์ฉุกเฉิน เช่น อุบัติเหตุบนเส้นทาง เพื่อให้ผู้ใช้งานเพิ่มความระมัดระวังก่อนจะถึงจุดเกิดเหตุ หรือให้ผู้ใช้งานเปลี่ยนเส้นทางเพื่อเลี่ยงพื้นที่ที่กรณีมีเหตุร้ายแรง โดยติดตั้งบนทางเพื่อให้ผู้ใช้งานสามารถเห็นได้ชัดเจน

4. ระบบโทรศัพท์ฉุกเฉิน (Emergency Telephone System)

ประกอบด้วย เครื่องโทรศัพท์ฉุกเฉิน (Emergency Telephone) ติดตั้งไว้บนขอบทางด้านซ้ายของสายทางทุกระยะ 500 เมตร และแสดงป้ายบอกทิศทางไปยังเครื่องโทรศัพท์ฉุกเฉินตำแหน่งที่อยู่ใกล้ที่สุดไว้บนกำแพง โดยผู้ใช้งานที่ประสบอุบัติเหตุหรือต้องการความช่วยเหลือต้องสามารถใช้บริการเครื่องโทรศัพท์ฉุกเฉินติดต่อขอความช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ ซึ่งประจำอยู่ที่ศูนย์ควบคุมได้ตลอด 24 ชั่วโมง

• ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล

งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ประกอบด้วย งานระบบไฟฟ้าแสงสว่างบนทางยกระดับดอนเมือง และงานระบบไฟฟ้าเครื่องกลประกอบอาคาร ดังนี้

1. งานระบบไฟฟ้าแสงสว่างบนทางยกระดับ ดอนเมือง

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

2. งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลประกอบอาคาร

การจ่ายไฟฟ้าให้อาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง เป็นกระแสไฟฟ้าแรงต่ำ 380/220 V3 Phases 4 Wires 50 Hz เพื่อจ่ายพลังงานไฟฟ้าให้แก่อุปกรณ์ไฟฟ้าต่าง ๆ ในอาคาร จะรับไฟฟ้าแรงสูง 22 kV และแปลงเป็นไฟฟ้าแรงต่ำ 380/220 V3 Phases 4 Wires 50 Hz เพื่อจ่ายพลังงานไฟฟ้าให้แก่อุปกรณ์ไฟฟ้าต่าง ๆ ในอาคาร หากในกรณีที่แหล่งจ่ายไฟฟ้าปกติเกิดการขัดข้องไม่สามารถจ่ายพลังงานไฟฟ้าให้อาคารได้ จะมีเครื่องกำเนิดไฟฟ้าขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ดีเซล (Generator) เพื่อจ่ายไฟฟ้าสำรองให้กับอุปกรณ์ไฟฟ้าที่มีความสำคัญในอาคารสามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง





• ระบบชั่งน้ำหนัก (Weighing System)

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

(1.7) การดำเนินงานภายใต้มาตรฐานของกรมทางหลวง

บริษัทฯ มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามสัญญาสัมปทานโดยอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวงตามที่กำหนดไว้ในสาระสำคัญของสัญญาสัมปทานเดิม ข้อ 5.1 ที่กำหนดให้กรมทางหลวงมีหน้าที่ในการกำกับและควบคุมสัญญาสัมปทาน ซึ่งการที่บริษัทฯ จะดำเนินการใด ๆ ดังต่อไปนี้จะต้องแจ้งกรมทางหลวงหรือส่วนราชการที่เกี่ยวข้องทราบหรือต้องได้รับอนุญาตจากกรมทางหลวง ซึ่งตลอดระยะเวลาที่บริษัทฯ ดำเนินการภายใต้สัญญาสัมปทานก็ได้ปฏิบัติตามสาระสำคัญที่กำหนดไว้ในสัญญา ดังนี้

1. ผู้แทนกรมทางหลวงจะดำรงตำแหน่งเป็นที่ปรึกษากรรมการผู้จัดการ โดยสามารถร่วมประชุมในที่ประชุมกรรมการและแสดงความเห็น รวมทั้งสิทธิในการขอข้อมูลด้วย (สัญญาสัมปทานเดิม ข้อ 6.8)
2. การแก้ไขโครงสร้างและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก และ/หรือก่อสร้างโครงสร้างอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเพิ่มเติมในการจราจร โดยได้รับอนุมัติจากกรมทางหลวง (สัญญาสัมปทานเดิม ข้อ 12.1)
3. การปิดการจราจรกรณีเกิดเหตุสุดวิสัยหรือฉุกเฉิน จะต้องแจ้งให้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องทราบทันที (สัญญาสัมปทานเดิม ข้อ 14.1)
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 หากแต่ในปัจจุบันไม่ได้มีการส่งผู้ทำหน้าที่ดำรงตำแหน่งดังกล่าวแล้ว แต่ดำเนินการกำกับดูแลโดยหน่วยงานของกรมทางหลวงคือ กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ซึ่งมีหน้าที่ตามกฎหมายกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวงกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2558 ในการกำกับดูแลและติดตามงานเกี่ยวกับทางหลวงสัมปทาน ดังนั้นในการดำเนินการแจ้งขออนุญาต อนุมัติ การจัดส่งรายงานข้อมูลปริมาณจราจรบนทางยกระดับ รายได้ การจราจร อุบัติเหตุต่าง ๆ บริษัทฯ จะนำส่งรายงานตรงต่อกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง นอกจากนั้นสืบเนื่องจากการได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 และเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญาสัมปทานฯ และข้อกำหนดตามมาตรฐานงานของกรมทางหลวง เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2562 ได้มีคำสั่งกรมทางหลวงที่ บ.1/80/2562 แต่งตั้งคณะทำงานกำกับและตรวจสอบโครงการทางหลวงสัมปทาน ในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต ตอนดินแดง-ดอนเมือง และทางหลวงสัมปทานส่วนต่อขยายทางด้านทิศเหนือ โดยมีอธิบดีกรมทางหลวง เป็นประธานคณะทำงาน และคำสั่งกรมทางหลวงที่ บ.1/81/2562 แต่งตั้งคณะอนุกรรมการกำกับและตรวจสอบโครงการทางหลวงสัมปทาน ในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต ตอนดินแดง-ดอนเมือง และทางหลวงสัมปทานส่วนต่อขยายทางด้านทิศเหนือ โดยมีผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ 13 เป็นประธานคณะอนุกรรมการ 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 กั้นยายน 2550
- คู่มือการควบคุมงานก่อสร้างสะพานและท่อเหลี่ยม คสล. ฉบับปรับปรุงและแก้ไขครั้งที่ 4
- คู่มือการใช้อุปกรณ์ควบคุมการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง
- คู่มือเครื่องหมายควบคุมการจราจรในงานก่อสร้าง บุรณะ และบำรุงรักษาทางหลวง ฉบับปี 2545
- คู่มือเครื่องหมายควบคุมการจราจร ภาค 2 เครื่องหมายจราจร
- ข้อกำหนดและมาตรฐานทั่วไปงานติดตั้งไฟสัญญาณจราจร และไฟกระพริบบนทางหลวง
- ข้อกำหนดและมาตรฐานทั่วไปงานติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง

ซึ่งสาระสำคัญของสัญญาสัมปทานกำหนดให้ในการดำเนินการแก้ไขโครงสร้างและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกและ/หรือก่อสร้างโครงสร้างอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเพิ่มเติมในการจราจร บริษัทฯ จะต้องได้รับอนุมัติจากกรมทางหลวง ซึ่งกรมทางหลวงจะพิจารณาอนุญาต อนุมัติตามมาตรฐานและคู่มือของกรมทางหลวง หากบริษัทฯ ไม่บำรุงรักษาทางหลวงสัมปทาน รวมทั้งอุปกรณ์โครงสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งแบบปกติและบำรุงรักษาพิเศษ กรมทางหลวงอาจมอบหมายให้บุคคลอื่นแก้ไขโดยเรียกค่าใช้จ่ายจากบริษัทฯ

อย่างไรก็ดี บริษัทฯ มีการวางแผนจัดการและดำเนินการตามตัวชี้วัดที่ตกลงเพิ่มเติมในการประชุมร่วมกับกรมทางหลวงใน 4 มิติ ดังนี้

มิติที่ 1 ด้านการบำรุงรักษาโครงสร้างผิวทาง และระบบประกอบทางยกระดับ

มิติที่ 2 ด้านประสิทธิภาพการจัดเก็บค่าผ่านทาง

มิติที่ 3 ด้านการจัดการจราจรและความปลอดภัย

มิติที่ 4 ด้านระบบจัดเก็บค่าผ่านทางและระบบจราจรอัจฉริยะ

ซึ่งสถานะในการดำเนินการเป็นไปตามข้อกำหนดที่ตกลงร่วมกันทุกประการ





(2) การตลาดและการแข่งขัน

(2.1) ทางยกระดับและการให้บริการ (Product)

• ทางยกระดับดอนเมืองตั้งอยู่บนแนวถนนวิภาวดี-รังสิต ซึ่งเป็นทำเลที่มีถนนสายหลักหลายสาย เช่น ถนนแจ้งวัฒนะ และถนนงามวงศ์วาน เป็นเส้นทางที่สามารถส่งปริมาณจราจรเข้าสู่ทางยกระดับดอนเมืองได้ ดังนั้นบริษัทฯ จึงมีการศึกษาความเหมาะสมเพื่อเพิ่มทางขึ้นลงหรือทางเชื่อม ที่นอกเหนือจากวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มปริมาณจราจรบนทางยกระดับดอนเมืองแล้ว ยังสามารถช่วยแก้ไขปัญหารถติดที่ติดขัดบริเวณถนนโดยรอบได้อีกด้วย

• ทางยกระดับดอนเมืองมีทางขึ้นลงที่เชื่อมต่อกับถนนสายหลักสำคัญ เพื่อรองรับการเดินทางของผู้ใช้ทางในหลายทิศทาง

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

• บริษัทฯ ให้ความสำคัญในการจัดสรรงบประมาณเพื่อใช้ในการดูแลบำรุงรักษา ทางยกระดับเพื่อให้ผู้ใช้ทางพึงพอใจในการใช้บริการได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

• บริษัทฯ ได้ปรับปรุงระบบการควบคุมจราจร (Traffic Control) และการเฝ้าระวัง (Surveillance System)- Smart Project รวมถึงระบบการให้ข้อมูลจราจรอัจฉริยะบนทางยกระดับดอนเมือง เพื่อให้ผู้ใช้ทางได้รับความสะดวก และรับรู้ถึงสภาพการจราจรบนทางยกระดับดอนเมือง เพื่อที่จะสามารถวางแผนการเดินทางของตนเองได้ โดยการติดตั้งอุปกรณ์ที่ด่านเก็บค่าผ่านทาง (Toll Plaza) และการติดตั้งอุปกรณ์ของระบบบนสายทาง ซึ่งปัจจุบันได้ติดตั้งอุปกรณ์บนสายทางแล้วเสร็จ และได้เปิดใช้งานห้องควบคุมการจราจร OCC แห่งใหม่อย่างเป็นทางการแล้ว ปัจจุบันได้มีการเพิ่มการใช้เทคโนโลยี AI เพื่อช่วยวิเคราะห์ภาพด้วยเทคโนโลยีขั้นสูง Deep Learning

• บริษัทฯ มีบริการช่วยเหลือผู้ใช้ทางบนทางยกระดับดอนเมือง โดยทีมงานที่เชี่ยวชาญและมีประสบการณ์ทางด้านกู้ภัยโดยเฉพาะ

• บริษัทฯ ได้มีการพัฒนาบุคลากรทั้งในด้านความรู้ตามสายงานของตนและทักษะการให้บริการด้วยความเต็มใจ เนื่องจากบริษัทฯ เล็งเห็นถึงคุณค่าและความสำคัญของผู้ใช้ทางที่จะต้องได้รับความพึงพอใจ สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย เสมอเมื่อใช้บริการทางยกระดับดอนเมือง

• บริษัทฯ ได้ศึกษาพัฒนาเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า โดย ได้ทำการลงนาม MOU กับ บริษัท อีวี มี พลัส จำกัด เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2565 มุ่งเน้นการศึกษาความเป็นไปได้และร่วมกันส่งเสริมการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าและบริการที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้า ซึ่งรวมถึง สร้างประสบการณ์การทดลองใช้ เก็บข้อมูล ศึกษาความเป็นไปได้ของธุรกิจทดสอบฟังก์ชันการใช้งาน ออกแบบรูปแบบการใช้งาน ซึ่งมีโครงการที่ร่วมกันศึกษาหลายด้าน เพื่อสร้างการรับรู้และการให้บริการรถยนต์ไฟฟ้า เช่น การศึกษาความเหมาะสมในการติดตั้งสถานีชาร์จรถไฟฟ้า (EV Charging Station) ที่เหมาะสมทั้งในลักษณะการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ใช้บริการของ DMT และใช้ภายในกิจการของ DMT การศึกษาการใช้อุปกรณ์ชาร์จรถไฟฟ้าแบบเคลื่อนที่ได้อีก (Mobile Charger Unit) ทั้งในแง่มุมมองการผลิตและการใช้งานเพื่อตอบสนองภารกิจต่าง ๆ ของ DMT การนำรถยนต์ไฟฟ้าของ EVme มาใช้งานกับการกิจของ DMT ผ่านการให้บริการบน Platform EVme โดยจะร่วมกันกำหนดรูปแบบในการทดลอง ทดสอบการใช้งาน ในช่วง Pilot Phase จัดเก็บข้อมูลจากการใช้งานจริง รวมไปถึงการประเมินปริมาณการลดก๊าซเรือนกระจกที่เกิดจากกิจกรรมทั้งหมด เป็นต้น ซึ่งโครงการจะดำเนินการตั้งแต่ไตรมาสที่ 4 ปี 2565 ต่อเนื่องไปจนถึงปี 2566

(2.2) อัตราค่าผ่านทาง (Price)

อัตราค่าผ่านทางที่บริษัทฯ สามารถจัดเก็บได้นั้น เป็นอัตราที่กำหนดไว้ใน MOA3/2550 ซึ่งมีการกำหนดอัตราและวันที่ในการปรับอัตราค่าผ่านทางไว้ล่วงหน้า ตั้งแต่วันเริ่มต้นสัมปทานภายใต้ MOA3/2550 โดยจะมีผลบังคับใช้ทันทีโดยไม่ต้องขออนุญาตจากกรมทางหลวงอีก แต่ต้องแจ้งให้กรมทางหลวงทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วัน และให้ประกาศและประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบล่วงหน้าเป็นเวลาพอสมควร ทั้งนี้ระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางของบริษัทฯ ในลักษณะของอัตราคงที่ (Flat Rate) เป็นระบบเปิด (Open System) ที่มีการเก็บค่าผ่านทาง ณ ด่านขาเข้า ทั้งนี้ด้วยลักษณะทางกายภาพของโครงการ ในกรณีการใช้บริการทางยกระดับดอนเมืองจะสามารถแบ่งออกเป็น 2 กรณี คือ

• การเดินทางมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือ:

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

ยกเว้นด่านหลักสี่ที่จะจัดเก็บที่อัตราเท่ากับอัตราค่าผ่านทางของทางหลวงสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือ ปัจจุบันเท่ากับ 35 บาท สำหรับรถประเภทที่ 1 และ 45 บาท สำหรับรถประเภทที่ 2

- **เดินทางต่อเนื่องบนทางหลวงสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือช่วงดอนเมือง-อนุสรณ์สถานฯ (ที่เชื่อมต่อกับทางหลวงสัมปทานเดิม):** จะต้องชำระค่าผ่านทางอีกครั้งที่ด่านอนุสรณ์สถานฯ โดยอัตราค่าผ่านทางของทางหลวงสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือในปัจจุบันเท่ากับ 35 บาท สำหรับรถประเภทที่ 1 และ 45 บาท สำหรับรถประเภทที่ 2

• การเดินทางมุ่งหน้าไปทางทิศใต้:

- **เดินทางต่อเนื่องจากทางหลวงสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือไปยังทางหลวงสัมปทานเดิม:** จะชำระค่าผ่านทางเพียง 1 ครั้ง ที่ด่านดอนเมือง โดยเป็นอัตราที่รวมอัตราค่าผ่านทางของทั้งทางหลวงสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือและทางหลวงสัมปทานเดิมเข้าด้วยกัน โดยอัตราค่าผ่านทางปัจจุบันเท่ากับ 115 บาท สำหรับรถประเภทที่ 1 และ 155 บาท สำหรับรถประเภทที่ 2
- **เดินทางเฉพาะภายในทางหลวงสัมปทานเดิม ตอนดอนเมือง-ดินแดง:** จะชำระค่าผ่านทางเพียง 1 ครั้ง ที่ด่านใดด่านหนึ่ง ได้แก่ หลักสี่ขาเข้า ด่านแจ้งวัฒนะ ด่านลาดพร้าวขาเข้า 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 อัตราค่าผ่านทางที่ถูกกำหนดไว้เป็นดังนี้

อัตราค่าผ่านทางที่กำหนดใน MOA 3/2550

อัตราค่าผ่านทางสำหรับรถประเภทที่ 1 (รถยนต์ 4 ล้อ) (บาทต่อคัน)				
ระยะเวลา	จำนวน (ปี)	อัตราค่าผ่านทาง ทางหลวงสัมปทาน เดิม	อัตราค่าผ่านทาง ตอนต้องขยาย ด้านทิศเหนือ	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 ทางหลวงสัมปทาน เดิม	อัตราค่าผ่านทาง ตอนต้องขยาย ด้านทิศเหนือ	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

(2.3) กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของผู้ใช้ทางยกระดับดอนเมืองคือ ผู้ใช้ทางทุกสาขาอาชีพที่ประสงค์จะประหยัดเวลาในการเดินทางไปถึงจุดหมาย ด้วยความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย โดยมีเจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง โดยสามารถจำแนกผู้ใช้ทางตามประเภทของรถที่ใช้ทาง ได้แก่

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

สัดส่วนแบ่งประเภทผู้ใช้ทาง

ประเภทรถ	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565
รถประเภทที่ 1	ร้อยละ 97.1	ร้อยละ 97.2	ร้อยละ 96.9	ร้อยละ 97.6	ร้อยละ 98.1
รถประเภทที่ 2	ร้อยละ 2.9	ร้อยละ 2.8	ร้อยละ 3.1	ร้อยละ 2.4	ร้อยละ 1.9

(2.4) ช่องทางการจัดจำหน่าย

• การชำระค่าผ่านทาง

ผู้ใช้ทางสามารถชำระค่าผ่านทางได้ที่ช่องทางเก็บค่าผ่านทางของแต่ละด่านที่ใช้บริการซึ่งแต่ละด่านจะมีจำนวนช่องทางเก็บค่าผ่านทางในปัจจุบันดังนี้

ด่าน	จำนวนตู้เก็บค่าผ่านทาง (หน่วย : ช่องทาง)	ช่องเงินสด MTC	ช่องอัตโนมัติ ETC	ช่องผสม MTC / ETC
ดินแดง 1	6	5	1	1
ดินแดง 2	6	4	1	1
ด่านสุทธีสาร	3	1	1	1
ด่านลาดพร้าวออก	4	2	1	1
ด่านลาดพร้าวเข้า	3	1	1	1
ด่านรัชดาภิเษก 1	3	1	1	1
ด่านรัชดาภิเษก 2	3	1	1	1
ด่านบางเขน	2	0	0	2
ด่านแจ้งวัฒนะ 1	3	1	1	1
ด่านแจ้งวัฒนะ 2	2	0	0	2
ด่านหลักสี่เข้า	4	2	1	1
ด่านหลักสี่ออก	2	0	0	1
ด่านดอนเมือง 1	5	3	1	1
ด่านดอนเมือง 2	5	3	1	1
ด่านอนุสรณ์สถาน 1	5	3	1	1
ด่านอนุสรณ์สถาน 2	5	3	1	1
รวม	61	30	13	18





• วิธีการชำระค่าผ่านทาง

บริษัทฯ มีวัตถุประสงค์หลักที่จะอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้ทางในการชำระค่าผ่านทางให้มากที่สุด จึงมีการกำหนดวิธีการชำระเงินที่หลากหลายและตรงกับความต้องการของผู้ใช้ทาง โดยมีวิธีการดังนี้

1. ชำระด้วยเงินสด : ผู้ใช้ทางสามารถชำระค่าผ่านทางตามอัตราที่กำหนดไว้ด้วยเงินสดได้ที่ตู้เก็บค่าผ่านทางทุกช่องทาง

2. ชำระด้วยคูปอง : บริษัทฯ ได้จัดพิมพ์คูปองเล่มสำหรับจำหน่ายให้กับผู้ใช้ทางที่ต้องเดินทางบนทางยกระดับดอนเมืองเป็นประจำ และต้องการความสะดวกรวดเร็วในการชำระค่าผ่านทางซึ่งคูปอง 1 เล่มบรรจุคูปองทั้งสิ้น 20 ใบ โดยบริษัทฯ ได้มอบส่วนลดร้อยละ 5 จากราคาเต็มของอัตราค่าผ่านทางปกติ ให้กับผู้ใช้ทางที่ซื้อคูปอง ทั้งนี้ผู้ใช้ทางสามารถซื้อคูปองเล่มได้ที่ตู้เก็บค่าผ่านทางทุกช่องทางหรืออาคารสำนักงานใหญ่ โดยการชำระด้วยคูปองนั้นสำหรับรถประเภทที่ 1 เท่านั้น

3. ระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติ (ETC) : ซึ่งเปิดใช้งานเมื่อวันที่ 23 เมษายน ปี 2565 ซึ่งได้ออกแบบไว้ให้มีช่องอัตโนมัติอย่างน้อย 1 ช่องทางต่อต้านเก็บเงินค่าผ่านทางและสามารถรองรับปริมาณจราจรได้ประมาณร้อยละ 40

4. ชำระด้วยบัตร EMV : ซึ่งสามารถชำระค่าผ่านทางได้บัตรเครดิต หรือเดบิต ที่มีสัญลักษณ์ Pay Wave เปิดใช้งานเมื่อวันที่ 1 เมษายน ปี 2565

(2.5) ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

ตามที่บริษัทฯ เป็นผู้ให้สัมปทานทางด่วน และโครงข่ายถนนในกรุงเทพฯ มีลักษณะที่มีการขยายจากจุดศูนย์กลางในบริเวณใจกลางเมือง โดยมีลักษณะที่เชื่อมต่อกับชวยหลัก และชวยย่อยซึ่งต่อจากที่พักอาศัย ทั้งนี้โครงข่ายถนนส่วนมากไม่ได้มีการจัดลำดับชั้นหรือประเภทของถนนอย่างเป็นระบบ โดยรัฐบาลก่อสร้างถนนหลักหรือถนนปฐมภูมิตามการขยายตัวของสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ ที่มีความต้องการการเข้าถึง (Access) ซึ่งสิ่งปลูกสร้างเหล่านั้นก็เต็มไปด้วยพื้นที่กว้างด้านหน้าหรือเป็นจุดที่เชื่อมต่อกับชวยย่อย ซึ่งสามารถใช้สำหรับการกลับรถได้ ในขณะที่ถนนย่อย หรือถนนทุติยภูมิ รวมทั้งถนนท้องถิ่นนั้นส่วนมากจะก่อสร้างโดยเอกชน หรือเจ้าของพื้นที่ดินบริเวณนั้น



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 06.00 - 09.00 น. และ 16.00 - 19.00 น. ของทุกวันทำงาน

ผลการสำรวจด้านการจราจรในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ที่ถือเป็นเมืองใหญ่มีประชากรจำนวนมากและเป็นเมืองเศรษฐกิจ เมืองการศึกษาที่มีประชากรจากทั้งในและต่างประเทศหลั่งไหลเข้ามาอาศัยอยู่จำนวนมากตลอดเวลา จึงพบปัญหาการจราจรติดขัดมาเป็นโดยตลอด ถึงแม้ปัจจุบันจะมีระบบขนส่ง Mass Transit รถไฟฟ้ามาแบ่งเบาเป็นทางเลือกให้ผู้เดินทาง แต่ด้วยพฤติกรรมผู้เดินทางยังนิยมใช้รถยนต์ และยังคงเลือกเดินทางแบบ Door to Door ที่สะดวกสบายในทุกสภาพภูมิอากาศที่ร้อน และฝนตกหนักในฤดูการต่าง ๆ ดังนั้นความต้องการใช้รถยนต์ในการเดินทาง หรือปริมาณความต้องการใช้ถนน (Demand Side) จึงเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ในขณะที่การก่อสร้างเพิ่มพื้นที่ผิวถนนใหม่เพิ่มเติม (Supply Side) เพื่อรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นมีข้อจำกัดที่ไม่สามารถขยายได้โดยง่าย เนื่องจากพื้นที่ว่างในการขยายพื้นที่เพิ่มเติมมีจำนวนไม่มาก และทำได้ค่อนข้างช้า ซึ่งในการสำรวจพบว่า ความเร็วในการเดินทางช่วงชั่วโมงเร่งด่วนโดยเฉลี่ยจะน้อยกว่า 10 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งถ้าเปรียบเทียบกับความเร็วในการเดินทางโดยเฉลี่ยของสิงคโปร์และฮ่องกงนั้นจะเท่ากับประมาณ 28 กิโลเมตรต่อชั่วโมงสำหรับปี 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 มาจนถึงปัจจุบันนี้โดยทางด่วนสายแรกได้เปิดให้บริการเมื่อปี 2524 ซึ่งทำให้การเดินทางในเมืองได้รับประโยชน์อย่างกว้างขวางในการสร้างเมืองและทางด่วนที่เชื่อมต่อไปยังปริมณฑลมากยิ่งขึ้นในช่วงปี 2533-2543 ซึ่งโครงข่ายทางด่วนในปัจจุบันได้ครอบคลุมส่วนสำคัญของกรุงเทพฯ และปริมณฑล

ดังนั้น จากสภาวะแวดล้อมมีทั้งการแข่งขัน และโอกาสในการเติบโตของธุรกิจสามารถสรุป โครงข่ายที่สำคัญได้ดังนี้

อุปสงค์ของการเดินทาง และขนส่งในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

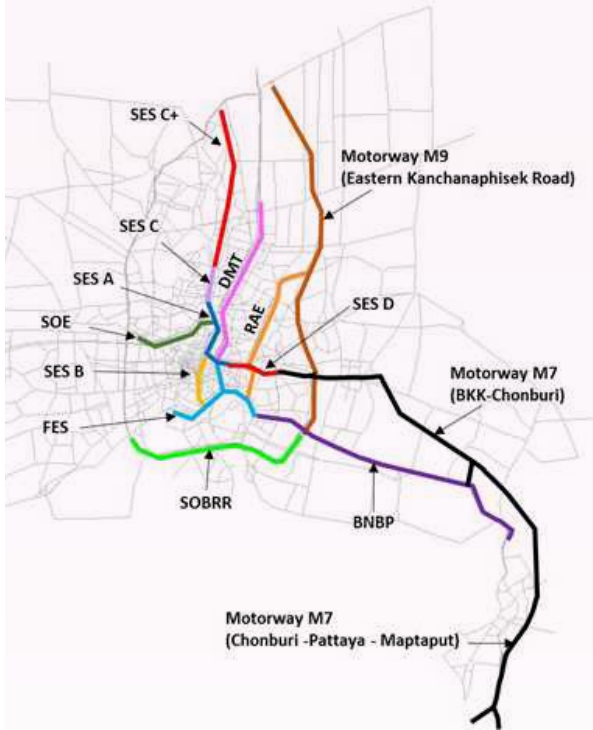
ผู้เชี่ยวชาญได้มีการประมาณการณผู้โดยสารประมาณ 30.5 ล้านเที่ยวต่อวันธรรมดาได้เดินทางอยู่ในบริเวณกรุงเทพฯ และปริมณฑลจากประชากรประมาณ 16.87 ล้านคน ในปี 2561 โดย 16.3, 4.8, 1.8 และ 0.8 ล้านเที่ยวนี้มาจากรถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถแท็กซี่ และรถโดยสารประจำทางเอกชนตามลำดับ ซึ่งในปี 2574 คาดว่า อุปสงค์รวมจะเท่ากับประมาณ 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 (FES)

SES - ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (SES)

- SES A ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (SES)

ส่วน A (Sector A)

- SES B ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (SES)

ส่วน B (Sector B)

- SES C ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (SES)

ส่วน C (Sector C)

- SES D ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (SES)

ส่วน D (Sector D)

SES C+ - ทางพิเศษอุดรรัถยา

(บางปะอิน-ปากเกร็ด) (SES C+)

RAE - ทางพิเศษฉลองรัช

(วงแหวนรอบนอก-รามอินทรา-ทางพิเศษ

อาจณรงค์) (RAE)

DMT - ทางยกระดับดอนเมือง (DMT)

SOE - ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก (SOE)

BNBP - ทางพิเศษบูรพาวิถี

(บางนา-บางพลี-บางปะกง) (BNBP)

Motorway M7 - ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

หมายเลข 7 (กรุงเทพ-ชลบุรี) (Motorway M7)

Motorway M9 - ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

หมายเลข 9 (วงแหวนรอบนอกที่ 2) (Motorway M9)

SOBRR - ทางพิเศษกาญจนาภิเษก

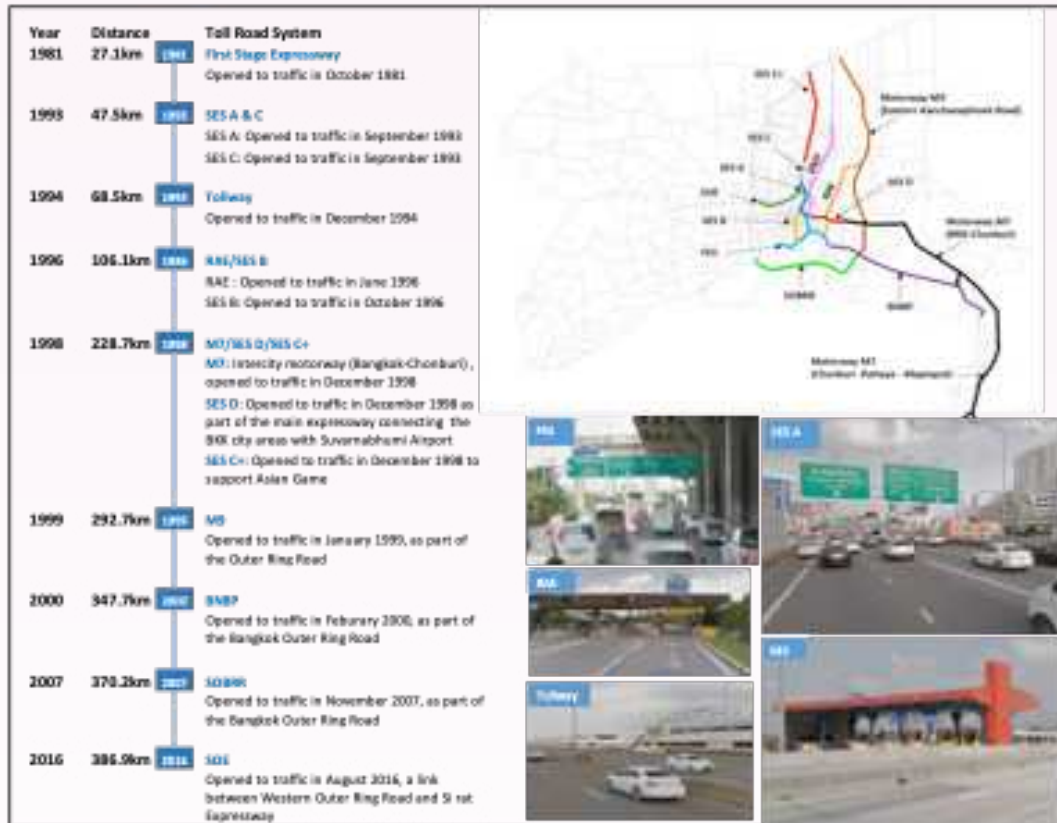
(บางพลี-สุวินทดิ) (SOBRR)

ระบบทางหลวงพิเศษของประเทศไทย

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.
M54	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.



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

สรุปของถนนเก็บค่าผ่านทางในกรุงเทพฯ และการให้บริการต่าง ๆ

ถนนเก็บค่าผ่านทาง	พื้นที่การให้บริการ	เจ้าของโครงการ / ผู้บริหารจัดการ	ระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง	อัตราค่าผ่านทาง	จำนวนช่องทางจราจร	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	50	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) -BNBP	ระหว่างเมือง	EXAT/EXAT	ระบบปิด	20 ถึง 110	6	55.0	20.0
รวมทั้งหมด						523.9	309.0

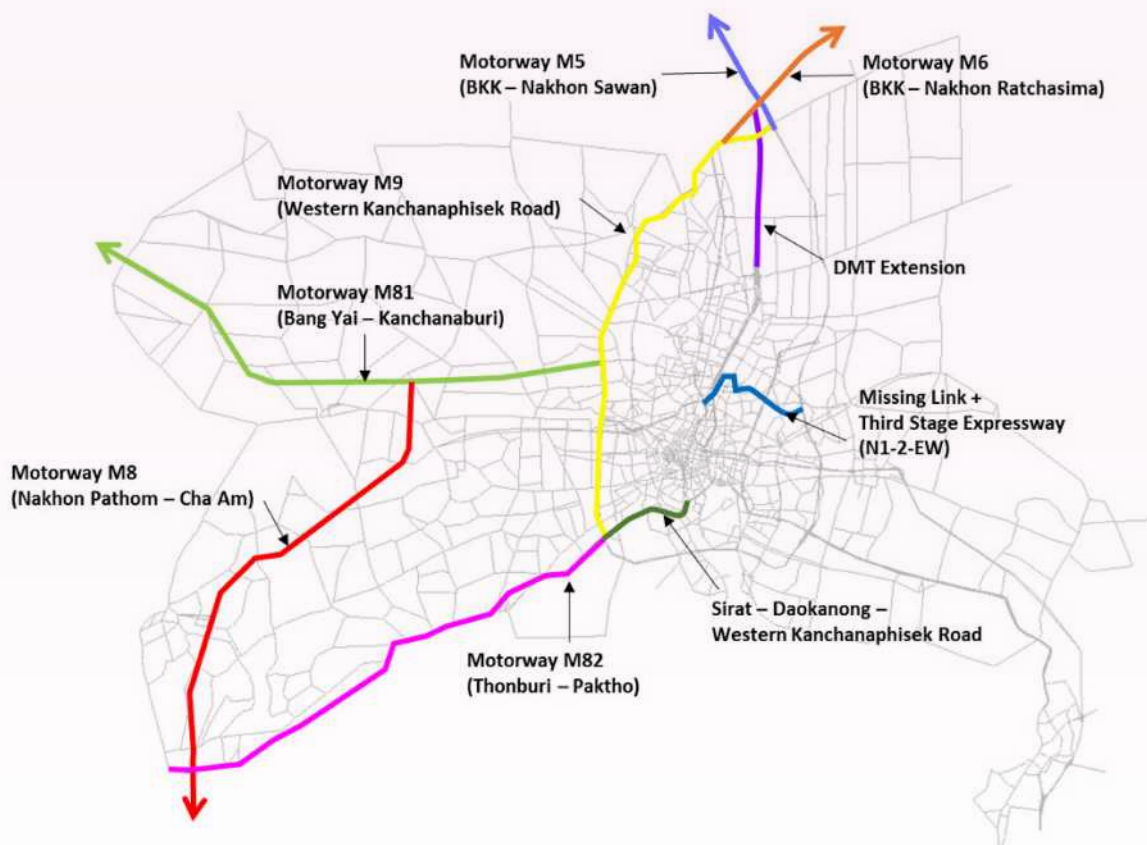
ที่มา: การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ระยะทางรวมของโครงข่ายทางด่วน/ทางพิเศษมีการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2533 เพื่อรองรับอุปสงค์ของการเดินทางจากการลงทุนในโครงการในระบบทางด่วน/ทางพิเศษเพื่อพัฒนาพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล ซึ่งส่งผลให้ปริมาณจราจรมีการเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างมากในระบบทางด่วน/ทางพิเศษ อย่างไรก็ตามหลังจากปี 2543 การก่อสร้างเพิ่มขึ้นอีกไม่มากนักสืบเนื่องจากปัญหาการคืนเวนคืนที่ดิน และการให้ความสำคัญกับระบบขนส่งทางรางในเขตเมืองเพิ่มขึ้นของภาครัฐ

ทั้งนี้การเจริญเติบโตของปริมาณจราจรบนทางด่วน/ทางพิเศษนั้นมีแนวโน้มในลักษณะที่ใกล้เคียงกันกับแนวโน้มการเจริญเติบโตของจำนวนรถยนต์ทั้งหมด นับตั้งแต่ที่มีการเปิดให้บริการทางพิเศษเฉลิมมหานครในปี 2525 เป็นต้นมา

การเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ และปัจจัยต่าง ๆ ที่เอื้อต่อการครอบครองรถยนต์ อาทิ ระบบสินเชื่อรถยนต์ที่มีทางเลือกเพิ่มมากขึ้น ประเภท และราคาของรถยนต์ที่หลากหลายมากขึ้น ส่งผลให้จำนวนยานพาหนะเพิ่มอย่างต่อเนื่อง และจะเป็นการสร้างปัญหาการจราจรที่ติดขัดหากพื้นที่ถนนยังมีอยู่จำกัด และไม่มีมาตรการดำเนินการที่มีประสิทธิภาพ หรือทางเลือกการสัญจรของประชาชนที่ครอบคลุมพื้นที่ได้กว้างขวาง สะดวก ปลอดภัย และประหยัด

การเชื่อมต่อโครงข่ายทางด่วน/ทางพิเศษในกรุงเทพฯ และปริมณฑล



ที่มา: บริษัท Systra MVA ("MVA")



(3) การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

(3.1) การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการในกลุ่มธุรกิจที่มีความเชี่ยวชาญ (Toll Road Business)

จากความเชี่ยวชาญในการเป็นผู้ให้บริการและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance) ปี 2565 บริษัทฯ ได้พิจารณากำหนดเป็นแนวทางการพัฒนารัฐกิจเพื่อส่งเสริมธุรกิจที่บริษัทฯ มีความเชี่ยวชาญ ฝ่ายบริหาร ได้พิจารณาแล้วเห็นว่า เพื่อความยั่งยืนและความต่อเนื่องของธุรกิจ จึงได้กำหนดกลยุทธ์ “เติบโตไปด้วยกัน Inclusive Growth” เพื่อดึงดูดพันธมิตรทางธุรกิจเพื่อสร้างการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ตามโอกาสที่ภาครัฐมีแผนจะขยายเส้นทางและทางเชื่อมต่าง ๆ ในอนาคต

โครงการทางยกระดับดอนเมืองเกิดขึ้นจากผลการศึกษาของกรมทางหลวงในปี 2530 เกี่ยวกับการแก้ไขปัญหการจราจรติดขัดบนถนนวิภาวดีรังสิตด้วยการสร้างทางยกระดับบนถนนวิภาวดีรังสิต กระทรวงคมนาคม จึงมีนโยบายเชิญชวนภาคเอกชนมาร่วมลงทุนในโครงการ โดยที่ภาคเอกชนเป็นผู้จัดหาทุนมาดำเนินโครงการแล้วรัฐบาลจะให้สัมปทานแก่เอกชนในการเก็บเงินค่าธรรมเนียม ผ่านทางตามที่รัฐบาลเห็นว่าเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ประชาชนผู้ใช้ทาง บริษัทฯ จึงได้ยื่นข้อเสนอที่จะลงทุน ออกแบบก่อสร้างประกอบการและบำรุงรักษาทางหลวงสัมปทานต่อกรมทางหลวง ซึ่งบริษัทฯ ได้รับคัดเลือกให้เป็นผู้ได้รับสัมปทานทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 ถนนวิภาวดีรังสิต ตอนดินแดง-ดอนเมือง ระยะทาง 15.4 กิโลเมตร (“ทางหลวงสัมปทานเดิม”) มูลค่าโครงการประมาณ 12,000 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสัมปทานเมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2532

ภายหลังจากเปิดดำเนินโครงการทางหลวงสัมปทานเดิมได้ระยะหนึ่งได้เกิดปัญหาการจราจรคับคั่งบริเวณหน้าท่าอากาศยานดอนเมือง ประกอบกับสภาพการจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตมีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นมาก กรมทางหลวงจึงมีความประสงค์จะแก้ปัญหารถติดดังกล่าว 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 และทางหลวงสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือทั้งหมด รวมทั้งอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่เกี่ยวข้องทั้งหมดภายในพื้นที่สัมปทานตกเป็นของรัฐบาล โดยบริษัทฯ ได้รับสิทธิบริหารจัดการและอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้ทางอย่างครบวงจร อันได้แก่ การจัดเก็บค่าผ่านทางการอำนวยความสะดวกในการจราจร การกู้ภัย และการซ่อมบำรุงรักษาทางยกระดับดอนเมือง ซึ่งในการลงนามบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทาน ครั้งที่ 3/2550 (MOA 3/2550) เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2550 ได้ขยายสิทธิรับรายได้จากการเก็บค่าผ่านทางจากผู้ใช้งานทางยกระดับดอนเมือง ไปจนถึงสิ้นสุดอายุสัมปทานในวันที่ 11 กันยายน 2577

ปัจจุบันบริษัทฯ ประกอบธุรกิจประเภทเดียว (Single Business) โดยที่ตั้งโครงการอยู่ในโครงข่ายที่มีศักยภาพในการเติบโต มีธุรกิจหลักเป็นธุรกิจรับสัมปทานทางหลวงสัมปทาน และผลิตภัณฑ์และบริการหลักของบริษัทฯ คือ การประกอบการและบำรุงรักษาทางยกระดับดอนเมือง (Operation and Maintenance) ทั้งนี้บริษัทฯ มีความพยายามและความมุ่งมั่นที่จะแสวงหาโอกาสที่จะขยายตัวเพื่อสร้างผลประโยชน์ใหม่ ๆ โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีคณะกรรมการพัฒนารัฐกิจ (Business Development Committee) และคณะทำงานโครงการใหม่ (New Project Development Working Team-NPD) ให้มีหน้าที่ศึกษาความเหมาะสมและความคุ้มค่าของโครงการใหม่ตามนโยบายบริษัทฯ ซึ่งได้กำหนดไว้ตามแผนธุรกิจประจำปีของบริษัทฯ รวมถึงการสนับสนุนนโยบายภาครัฐในการเชื่อมโยงระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งโดยรอบทางยกระดับดอนเมือง ภายใต้ข้อกำหนดในสัญญาสัมปทาน และธุรกิจอื่น ๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับธุรกิจหลักของบริษัทฯ โดยการได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ นั้นมาจากการดำเนินงานดังต่อไปนี้

- การติดตามโครงการภาครัฐที่ให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (Public Private Partnership-PPP) ซึ่งดำเนินการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 ตามความเชี่ยวชาญของบริษัทฯ ในการเป็นผู้รับสัมปทานการดำเนินงานและบำรุงรักษา (Operation and Maintenance)
- การจัดตั้งที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความคุ้มค่าในการลงทุนโครงการ
- การสนับสนุนโครงการตามนโยบายภาครัฐในการเชื่อมโยงระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งโดยรอบ ทางยกระดับ ภายใต้ข้อกำหนดในสัญญาสัมปทาน
- การเข้าร่วมงานประเมินความสนใจของเอกชน (Market Sounding) การเข้าร่วมสัมมนาเอกชนโดยที่ปรึกษาของภาครัฐในขั้นตอนศึกษาโครงการ (Market Interview) การเข้าร่วมสัมมนาก่อนประกาศเชิญชวนให้เอกชนร่วมลงทุน (Pre-Tender Announcement Seminar) การเข้าร่วมประชุมชี้แจงโครงการ (Pre-Bid Meeting) และการรับเชิญเข้าร่วมประชุมกับภาครัฐอื่น ๆ เพื่อให้ข้อมูลสนับสนุนโครงการร่วมลงทุนต่าง ๆ
- การเจรจาร่วมกับบริษัทพันธมิตรทางธุรกิจในการร่วมดำเนินการศึกษาและร่วมลงทุนตามกลยุทธ์ของบริษัทฯ ในการลงทุนโครงการใหม่ที่เป็นธุรกิจหลักของบริษัทฯ และธุรกิจที่มีความเกี่ยวเนื่อง

ทั้งนี้ กระบวนการทำงานของคณะทำงานโครงการใหม่มีการกำหนดดัชนีชี้วัดผลงาน หรือความสำเร็จของผลงานในการติดตามความคืบหน้าโครงการของภาครัฐ มีการจัดการประชุมรายงานความคืบหน้าก่อนเริ่มทำงานทุกวัน (Daily 5-Minute Talk) และมีการจัดการประชุมคณะทำงานโครงการใหม่อย่างน้อย 1 ครั้งต่อเดือน เพื่อรายงานความคืบหน้าโครงการโดยละเอียดและพิจารณาสถานะของโครงการก่อนที่คณะทำงานฯ จะประเมินสรุปโครงการที่มีศักยภาพในการลงทุนต่อไป ซึ่งก่อนที่คณะทำงานโครงการใหม่จะเริ่มดำเนินงานโครงการนั้นจะต้องดำเนินการตามกระบวนการ (Plan-Do-Check-Act : PDCA) ดังต่อไปนี้

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

2. คณะทำงานโครงการใหม่ทำการติดตามความคืบหน้าโครงการและเข้าร่วมประชุมสัมมนาโครงการ เพื่อรับฟังแนวทางการดำเนินโครงการของภาครัฐรวมถึงให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์แก่ภาครัฐจากความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ที่ผ่านมาของบริษัทฯ

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

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

5. คณะทำงานโครงการใหม่จะนำเสนอการศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนต่อความคืบหน้าของแต่ละโครงการต่อคณะกรรมการพัฒนาธุรกิจ ซึ่งจะเป็นผู้พิจารณากลับกรองข้อมูลด้านพัฒนาธุรกิจและโครงการใหม่ต่าง ๆ ก่อนพิจารณานำเสนอคณะกรรมการบริหาร

6. คณะกรรมการบริหารจะมีการพิจารณากลับกรองข้อมูลที่ได้รับจากคณะทำงาน โครงการใหม่ เพื่อพิจารณานำเสนอคณะกรรมการบริหาร

7. คณะกรรมการบริหารจะพิจารณาให้ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนของโครงการ เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ และประเมินความความเสี่ยงอย่างละเอียด อีกทั้งมีการศึกษาข้อกำหนดในสัญญาสัมปทาน (Concession Agreement) เพื่อประกอบการตัดสินใจร่วมลงทุนในแต่ละโครงการ หรือในบางกรณีก็อาจจะเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่ออนุมัติในขั้นตอนสุดท้ายต่อไป





(3.2) การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการในกลุ่มธุรกิจอื่นๆ (Other Non-Toll Business)

เพื่อขยายธุรกิจให้เติบโต ในปี 2565 บริษัทฯ โดยคณะกรรมการบริษัท ได้อนุมัติแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืนเป็นแผนระยะยาว ต่อเนื่องจากปี 2564 ที่ได้มีนโยบายในการศึกษาโครงการใหม่ นอกจากโครงการทางด่วนหรือทางพิเศษ (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 และให้ฝ่ายบริหารพิจารณาความเป็นไปได้ในการที่จะเริ่ม Start Up ต่าง ๆ เหล่านั้น ทั้งด้านบุคลากรที่มีศักยภาพซึ่งจะสามารถพัฒนา Start Up รวมถึงการ Operation ด้วย และรวมถึงรูปแบบการพัฒนา Application ซึ่งจะช่วยให้การติดตามการจราจร (Traffic) โดยได้นำเสนอกรอบการดำเนินงาน และกรอบระยะเวลาดำเนินการในการศึกษาประมาณ 1 ปี เพื่อการตัดสินใจ โดยในปี 2565 คณะกรรมการพัฒนารัฐกิจมีการประชุมทั้งหมด 12 ครั้ง เพื่อพิจารณาช่องทางการขยายธุรกิจโดยศึกษาตลาดใหม่ ทั้งโครงการและผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้อง (Concentric Diversification) และไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจรับสัมปทานประกอบบริการและบำรุงรักษาทางยกระดับดอนเมืองโดยตรง (Conglomerate Diversification) เพื่อขยายธุรกิจ ซึ่งเป็นกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจกลุ่ม “Other Non-Toll Business” โดยมีเป้าหมายในการศึกษาเพื่อให้เกิดแหล่งรายได้ใหม่

ผลการดำเนินงานและโครงการต่าง ๆ ที่บริษัทฯ ได้ทำการศึกษาพอสังเขปมีดังนี้

1. โครงการให้เอกชนร่วมลงทุนในจุดพักริมทางหลวงพิเศษและทางหลวงสัมปทาน (Rest Area) มีเป้าหมายว่าจะใช้ความเชี่ยวชาญในการรับสัมปทานร่วมกับพันธมิตรเพื่อเข้าร่วมประมูลโครงการดังกล่าว

2. โครงการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งรอง (Feeder) เชื่อมโยงเครือข่ายการเดินทางระหว่างชุมชนสู่ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ อาทิ รถไฟฟ้า สนามบิน โดยใช้ระบบ Smart Feeder เป็นระบบรถโดยสารขนาดเล็กตั้งแต่ EV Minibus, EV Full-Size Bus และ Tram bus ใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อน (Electric Vehicle : EV) ซึ่งเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม มีเทคโนโลยีที่ทันสมัยทั้งระบบ Smart Card, QR Code และ EMV (Euro pay, Mastercard, and Visa) เพื่อรองรับ Cashless Society ในการชำระค่าโดยสาร มีระบบสนับสนุนการสื่อสาร Wi-Fi ระบบดูแลความปลอดภัยให้ประชาชนด้วยกล้อง CCTV ในรถโดยสาร มี Mobile Application และจัดทำป้ายรถโดยสาร Smart Bus Stop มีการศึกษาการนำพลังงานไฟฟ้าแสงอาทิตย์มาเป็นแหล่งพลังงานไฟฟ้าที่ป้ายรถโดยสาร เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยในเดินทาง มีประสิทธิภาพและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และให้สอดคล้องกับนโยบายและแผนการดำเนินการที่ชัดเจนจากภาครัฐ โดยเริ่มจากการศึกษาพัฒนาระบบฟีดเดอร์โครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง

3. การศึกษาการจัดตั้งบริษัทตรวจสอบโครงสร้างและบำรุงรักษา (Inspection and Maintenance) บริษัทฯ ได้ลงนามใน MOU กับ HANSHIN EXPRESSWAY COMPANY LIMITED (HEX) แห่งประเทศญี่ปุ่น เพื่อการต่อยอดทางธุรกิจในการซ่อมบำรุงรักษา (Joint Business Development) ณ สำนักงานใหญ่ HEX เมืองโอซาก้า ประเทศญี่ปุ่น เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2565 โดยความร่วมมือในครั้งนี้ เป็นการแสวงหาโอกาส และต่อยอดทางธุรกิจในการดำเนินงานและซ่อมบำรุงรักษา

4. การศึกษาการใช้เทคโนโลยีในการบริหารด้านการเงิน (Fin Tech Treasury Management)

5. การศึกษาการพัฒนารัฐกิจเพื่อส่งเสริมการใช้และการให้บริการรถยนต์ไฟฟ้า (EV Service) เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2565 บริษัทฯ ได้ทำการลงนาม MOU กับ บริษัท อีวี มี พลัส จำกัด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อร่วมกันศึกษาความเป็นไปได้และร่วมกันส่งเสริมการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าและบริการที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้า ซึ่งรวมถึง สร้างประสบการณ์การทดลองใช้ เก็บข้อมูล ศึกษาความเป็นไปได้ของธุรกิจ ทดสอบฟังก์ชันการใช้งาน ออกแบบรูปแบบการใช้งาน

6. การศึกษาการพัฒนารัฐกิจด้านลูกค้าสัมพันธ์ (Customer Relation Management : CRM)

(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 ได้ยินยอมให้กรรมสิทธิ์ในทางหลวงสัมปทานส่วนเดิมและสัมปทานต่อเนื่องทางด้านทิศเหนือทั้งหมด รวมทั้งอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในพื้นที่สัมปทานตกเป็นของรัฐในลักษณะของสัมปทาน Build-Transfer-Operate (BTO)

ต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับของบริษัทฯ นั้นมีมูลค่าเท่ากับ 15,058.3 ล้านบาท ประกอบด้วยต้นทุนสัมปทานการใช้ทางหลวงสัมปทานส่วนเดิมและต่อเนื่องทางด้านทิศเหนือมูลค่า 10,900.7 ล้านบาท และ 4,157.6 ล้านบาท ตามลำดับ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 มูลค่าสุทธิของต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับหลังจากหักรายการตัดบัญชีสะสม 5,990.8 ล้านบาท คงเหลือ 9,067.6 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทฯ มีสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างภายใต้สัญญาสัมปทานมูลค่า 17.1 ล้านบาท

สินทรัพย์อื่น

สินทรัพย์อื่นของบริษัทฯ ประกอบด้วย ส่วนปรับปรุงอาคาร เครื่องตกแต่ง ติดตั้ง อุปกรณ์สำนักงาน อุปกรณ์ดำเนินงาน และยานพาหนะ ดังมีมูลค่าสุทธิทางบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 31 ธันวาคม 2565 ดังนี้

รายการสินทรัพย์	มูลค่าสุทธิทางบัญชี (ล้านบาท)	
	31 ธันวาคม 2564	31 ธันวาคม 2565
ส่วนปรับปรุงอาคาร	15.8	13.8
เครื่องตกแต่ง ติดตั้ง อุปกรณ์สำนักงาน	9.7	14.9
อุปกรณ์ดำเนินงาน	3.2	3.5
ยานพาหนะ	11.7	6.8
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	6.2	-
รวม	46.6	39.0

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 ได้ประเมินว่าสัญญาเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่หากสัญญาประกอบด้วยส่วนที่เป็นการเช่าและส่วนที่ไม่เป็นการเช่าบริษัทฯ จะปันส่วนสิ่งตอบแทนที่ต้องจ่ายตามราคาขายที่เป็นเอกเทศ (Transaction Price) ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 บริษัทฯ รับรู้สินทรัพย์สิทธิการใช้ และหนี้สินตามสัญญาเช่าส่งผลให้ลักษณะของค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าดังกล่าวเปลี่ยนแปลงไปโดยบริษัทฯ รับรู้ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้ และดอกเบี้ยจ่ายของหนี้สินตามสัญญาเช่า โดยบริษัทฯ มีสินทรัพย์สิทธิการใช้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 เท่ากับ 16.3 ล้านบาท และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 เท่ากับ 28.2 ล้านบาท

สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนของบริษัทฯ

ทรัพย์สินที่ไม่มีตัวตนของบริษัทฯ ประกอบไปด้วยซอฟต์แวร์ที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการดำเนินงาน ซึ่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 มีมูลค่ารวม 2.9 ล้านบาท และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 เท่ากับ 9.8 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 วันที่กำหนดรายชื่อผู้ถือหุ้นที่มีสิทธิรับเงินปันผลระหว่างกาลปี 2565 (ณ วันที่ 28 พฤศจิกายน 2565) ดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้นใหญ่	จำนวนหุ้น (หุ้น)	สัดส่วนการถือหุ้น
1. กลุ่มครอบครัวพานิชชีวะ		
1.1 บริษัท ธานินทร์ โฮลดิ้ง จำกัด	303,388,022	25.68%
1.2 ร.ต.สมบัติ พานิชชีวะ	123,092,392	10.42%
1.3 นายธนศ พานิชชีวะ	14,000,000	1.19%
1.4 นางสาวศิริวรรณ พานิชชีวะ	12,626,768	1.07%
1.5 นายธานินทร์ พานิชชีวะ	8,367,500	0.71%
1.6 นางสาวศิริมา พานิชชีวะ	6,120,000	0.52%

รายชื่อผู้ถือหุ้นใหญ่	จำนวนหุ้น (หุ้น)	สัดส่วนการถือหุ้น
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%
รวมกลุ่มครอบครัวพานิชชีวะ	487,692,581	41.29%
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 ช่องก (จดทะเบียนในเขตบริหารพิเศษฮ่องกง)		
5.1 บริษัท ไทยรุ่งเรือง-เคอรี่ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด	7,169,700	0.61%
5.2 KERRY HOLDINGS LTD.	3,900,000	0.33%
รวมกลุ่ม Kerry ช่องก	11,069,700	0.94%
6. นายปริญญา เรียงรอส	15,500,000	1.31%
7. นายรวี อภิธีระวิวงศ์	5,000,000	0.42%
8. นายธนรัชต์ พสงค์	5,000,000	0.42%
9. นายณัฐวรรณ เตชะไพบุลย์	4,222,528	0.36%
10. นางจินดา บุญลากแก้วโชค	4,029,220	0.34%
11. ผู้ถือหุ้นรายอื่น ๆ	219,273,656	18.56%
รวม	1,181,232,800	100.00%

1.4 จำนวนทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 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 คณะกรรมการบริษัทมีมติอนุมัติการเปลี่ยนแปลงนโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ ภายหลังจากที่บริษัทฯ เสนอจ่ายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนทั่วไปครั้งแรก (IPO) สำเร็จ ซึ่งบริษัทฯ มีนโยบายจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 90.0 ของกำไรสุทธิประจำปี ภายหลังจากการจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมายแล้ว โดยคำนึงถึงกระแสเงินสดจากการประกอบกิจการ ฐานะการเงิน และผลการดำเนินงาน แผนการลงทุนในอนาคต เงื่อนไข และข้อจำกัดตามที่กำหนดไว้ในสัญญากู้ยืมเงินหรือสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้คณะกรรมการบริษัทอาจจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลให้แก่ผู้ถือหุ้นได้ เมื่อเห็นว่าบริษัทฯ มีกำไร และมีกระแสเงินสดเพียงพอที่จะสามารถจ่ายเงินปันผลในเบื้องต้นได้ และเมื่อจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลแล้วให้รายงานให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบในการประชุมคราวต่อไป

ในการบริหารจัดการสภาพคล่องภายในเพื่อให้สามารถมีกระแสเงินสดเพียงพอในการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นนั้น บริษัทฯ มีแนวทางในการดำเนินการอันอาจรวมถึงการใช้กระแสเงินสดจากเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน (ซึ่งอาจเกิดจากการใช้เงินกู้หมุนเวียนสำหรับการชำระต้นทุน และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานเพื่อเพิ่มระดับกระแสเงินสดจากการดำเนินงานสำหรับการจ่ายเงินปันผล) และกระแสเงินสดจากการจำหน่ายเงินลงทุน นอกจากนี้เนื่องด้วยบริษัทฯ ยังมีกำไรสะสมที่สามารถจ่ายเป็นเงินปันผลได้ ในอนาคตบริษัทฯ อาจพิจารณากู้ยืมจากสถาบันการเงินเพื่อเพิ่มความสามารถในการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นเพื่อประโยชน์สูงสุดต่อผู้ถือหุ้นได้

อย่างไรก็ดีการดำเนินการดังกล่าวของบริษัทฯ จะพิจารณาอย่างถี่ถ้วนเพื่อมิให้เกิดผลกระทบทางลบต่อบริษัทฯ และผู้ถือหุ้น อย่างไรก็ดีคณะกรรมการบริษัทอาจจะพิจารณาบทวน และแก้ไขนโยบายการจ่ายเงินปันผลเป็นครั้งคราว เพื่อให้เป็นไปตามแผนการเติบโตทางธุรกิจของบริษัทฯ อนาคตความต้องการใช้เงินลงทุน และเงินทุนหมุนเวียน รวมถึงปัจจัยด้านอื่น ๆ ที่เห็นสมควร

การจ่ายเงินปันผลในปี 2565

ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2565 ผู้ถือหุ้นมีมติอนุมัติการจัดสรรกำไรเป็นเงินปันผลจากผลการดำเนินงานประจำปี 2564 ในอัตราหุ้นละ 0.32 บาท จากจำนวนผู้ถือหุ้น 1,041,232,800 หุ้น เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 377.99 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับผลการดำเนินงานงวด 6 เดือนแรกของปี 2564 ในอัตราหุ้นละ 0.07 บาท ของจำนวนหุ้นทั้งหมดที่จดทะเบียนและรับชำระแล้วจำนวน 1,181,232,800 หุ้น หรือเป็นยอดเงินปันผลรวมจำนวน 82.69 ล้านบาท

ดังนั้น บริษัทฯ จึงจ่ายเงินปันผลส่วนที่เหลืออีกหุ้นละ 0.25 บาท สำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2564 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดที่จดทะเบียนและรับชำระแล้วจำนวน 1,181,232,800 หุ้น หรือเป็นยอดเงินปันผลรวมจำนวน 295.30 ล้านบาท บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลดังกล่าวให้แก่ผู้ถือหุ้นแล้วในเดือนพฤษภาคม 2565

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 5/2565 เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2565 คณะกรรมการบริษัทมีมติเห็นชอบการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลจากผลการดำเนินงานหกเดือนแรกของปี 2565 ในอัตราหุ้นละ 0.10 บาท เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 118.12 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นแล้วเมื่อวันที่ 9 กันยายน 2565

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 7/2565 เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2565 คณะกรรมการบริษัทมีมติเห็นชอบการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับผลการดำเนินงานงวด 9 เดือนแรกของปี 2565 ในอัตราหุ้นละ 0.25 บาท เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 295.30 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาล สำหรับผลการดำเนินงานงวด 6 เดือนแรก ในอัตราหุ้นละ 0.10 บาท รวมเป็นเงิน 118.12 ล้านบาท ดังนั้นบริษัทฯ จึงจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับผลการดำเนินงานงวด 9 เดือนส่วนเหลือในอัตราหุ้นละ 0.15 บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 177.18 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นแล้วเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2565

2. การบริหารจัดการความเสี่ยง

2.1 นโยบายและแผนการบริหารความเสี่ยง

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) มีความมุ่งมั่นในการดำเนินการด้านการบริหารความเสี่ยง เป็นเรื่อง ที่ดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรมทั่วทั้งองค์กรตามแนวปฏิบัติที่ดี และบริษัทฯ ได้บริหารความเสี่ยงในการจัดการองค์กร ให้บรรลุตามวัตถุประสงค์และตามแผนธุรกิจที่กำหนด กำหนดนโยบายการบริหารความเสี่ยงเป็นนโยบายที่สำคัญของ บริษัทฯ และคณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ซึ่งประกอบด้วย กรรมการอิสระ ดำรงตำแหน่ง ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง และผู้บริหารระดับสูงเป็นกรรมการบริหารความเสี่ยง ทำหน้าที่กำกับและติดตาม การบริหารจัดการความเสี่ยงของบริษัทฯ และมีคณะทำงานบริหารความเสี่ยงซึ่งประกอบด้วยผู้บริหารจากส่วนงานต่าง ๆ ทำหน้าที่ประเมินหาความเสี่ยงที่สำคัญจากขนาดและประเภทของผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับเป้าหมายและแผนการ ดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ รวมถึง ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นใหม่ (Emerging Risk) พร้อมทั้งกำหนดผู้รับผิดชอบความเสี่ยง นั้น ๆ ในหน่วยงานที่เป็นเจ้าของความเสี่ยง และกำหนดให้การบริหารความเสี่ยงเป็นความรับผิดชอบของผู้บริหารทุกคน ใน การวางแผน กำหนดมาตรการบริหารความเสี่ยง จัดให้มีการติดตามการบริหารความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง และควบคุม ความเสี่ยงด้านต่าง ๆ ให้อยู่ในระดับความเสี่ยงที่บริษัทฯ ยอมรับได้ รวมทั้ง จัดทำรายงานผลการบริหารความเสี่ยงเพื่อ รายงานต่อคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและคณะกรรมการบริษัทเป็นประจำทุกไตรมาส

2.2 ปัจจัยความเสี่ยงต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

ความเสี่ยงที่สำคัญในปี 2565 ยังคงเป็นความเสี่ยงจากการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 (COVID-19) สายพันธุ์ใหม่ ซึ่งบริษัทฯ ได้ติดตามการระบาดของโรคอย่างใกล้ชิดและต่อเนื่อง ทั้งนี้ ผลกระทบที่บริษัทฯ ได้รับนั้นขึ้นอยู่กับปัจจัยหลาย ประการ อาทิ ระยะเวลา ความรุนแรง ผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจของทั้งในและต่างประเทศ รวมถึงความ เข้มงวดของมาตรการที่ออกโดยภาครัฐ

อีกทั้ง ปัจจัยด้านการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศที่มีแนวโน้มรุนแรงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้เกิด ภัยธรรมชาติ อาทิ สภาพอากาศแปรปรวนหรือการเกิดอุทกภัย (น้ำท่วม) อย่างไรก็ดี บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญ ของการเตรียมพร้อมในการป้องกันและรับมือกับปัจจัยและสถานการณ์ต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้น ซึ่งอาจส่งผลให้การดำเนิน ธุรกิจหยุดชะงัก โดยบริษัทฯ มีการประเมินความเสี่ยง และดำเนินการตามแผนการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง (Business Continuity Plan : BCP) เพื่อบรรเทาผลกระทบต่อการดำเนินงานในด้านต่าง ๆ และทำให้มั่นใจได้ว่าบริษัทฯ จะสามารถ ให้บริการกลับสู่ภาวะปกติ รวมถึงปกป้องผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสีย และทำให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจได้ อย่างต่อเนื่องในทุกสถานการณ์

บริษัทฯ ได้วิเคราะห์สภาพแวดล้อมทางธุรกิจจากสถานการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในปี 2565 ทั้งจากปัจจัยภายในและ ภายนอก ซึ่งมีปัจจัยความเสี่ยง ดังนี้

2.2.1 ความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจ

(1) ความเสี่ยงจากคดียกฟ้องที่บริษัทฯ เป็นผู้ถูกฟ้อง

บริษัทฯ ได้ตกลงทำสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิมกับกรมทางหลวง เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2532 โดยกรมทางหลวง มอบหมายให้บริษัทฯ มีสิทธิใช้พื้นที่สัมปทาน ลงทุน ออกแบบ ก่อสร้าง บำรุงรักษา ประกอบการทางหลวงสัมปทาน และ อุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง มีสิทธิกำหนด เพิ่ม และเก็บค่าผ่านทาง และใช้ค่าผ่านทางได้ตามที่กำหนดไว้ใน พระราชบัญญัติทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน พ.ศ.2473 ต่อมาบริษัทฯ และกรมทางหลวงได้ตกลงให้มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลง สัญญาสัมปทานทางหลวงรวม 3 ครั้ง ดังนี้

ครั้งแรก เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2538 ตามบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวงฯ ฉบับที่ 1/2538 (“MOA 1/2538”) เนื่องจากบริษัทฯ ได้จดทะเบียนเปลี่ยนแปลงชื่อ และแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชน ประกอบกับ





คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้มีมติอนุมัติให้โครงการทางหลวงสัมปทานได้รับการส่งเสริมการลงทุน ภายใต้เงื่อนไขที่บริษัทฯ จะต้องเสนอผลประโยชน์ให้แก่กรมทางหลวง และรัฐบาล เพิ่มเติมจากที่ได้กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม

ครั้งที่สอง เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2539 ตามบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวงฯ ฉบับที่ 2/2539 (“MOA 2/2539”) เนื่องจากกรมทางหลวงต้องการแก้ไขปัญหาราจรอบคืบบริเวณหน้าท่าอากาศยานนานาชาติกรุงเทพ ดอนเมือง และบนถนนวิภาวดีรังสิตที่ปริมาณการจราจรเพิ่มสูงขึ้น ประกอบกับเพื่อแก้ไขฐานะทางการเงินของบริษัทฯ ซึ่งได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากรัฐไม่สามารถดำเนินการตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิมได้ กรมทางหลวงจึงได้ให้สิทธิสัมปทานทางหลวงแก่บริษัทฯ เพิ่มเติม เรียกว่า ทางหลวงสัมปทานต่อเนื่องด้านทิศเหนือ มีจุดเริ่มต้นบริเวณหน้าท่าอากาศยานนานาชาติกรุงเทพ ที่ดอนเมือง จนถึงบริเวณหน้ากองทัพอากาศ ที่อนุสรณ์สถาน พร้อมตกลงให้อายุสัมปทานทางหลวงเดิม และทางหลวงสัมปทานต่อเนื่องด้านทิศเหนือมีอายุสัมปทานสิ้นสุดพร้อมกัน เมื่อครบกำหนดระยะเวลา 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”) เพื่อแก้ไขปัญหาราคาทางด่วนของบริษัทฯ ซึ่งได้รับผลกระทบจากการที่ภาครัฐไม่สามารถดำเนินการตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม และตาม MOA 2/2539 ได้ ตามข้อตกลงการแก้ไขผลประโยชน์ต่อฐานะทางการเงินของบริษัทฯ ตามข้อ 25 ของสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม โดยกรมทางหลวงตกลงขยายระยะเวลาสัมปทานของทางหลวงสัมปทานเดิมและทางหลวงสัมปทานต่อเนื่องด้านทิศเหนือให้แก่บริษัทฯ เป็นเวลา 27 ปี นับแต่วันที่ทำ MOA 3/2550 โดยบริษัทฯ มีสิทธิปรับใช้อัตราค่าผ่านทางหลวงสัมปทานได้ตามข้อ 5 ของ MOA 3/2550 ดังมีข้อตกลงต่อไปนี้

“อัตราค่าผ่านทางที่เรียกเก็บจากยานพาหนะทุกประเภทให้เป็นไปตามตารางท้ายข้อนี้ และมีผลใช้บังคับได้ทันที โดยการปรับใช้อัตราค่าผ่านทางตามตารางนี้ ผู้รับสัมปทานไม่ต้องขออนุญาตจากกรมทางหลวงอีก แต่ผู้รับสัมปทานจะต้องแจ้งให้กรมทางหลวงทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 (สามสิบ) วัน และให้ผู้รับสัมปทาน ประกาศ 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 และผู้ถูกฟ้องคดีภาครัฐรายอื่นรวมเป็น 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 และผู้ถูกฟ้องคดีภาครัฐรายอื่นรวมเป็น 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

อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการบริหารความเสี่ยงด้านกฎหมายที่เกี่ยวกับคดีปกครองคดีที่ 3 ที่ยังคงอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด โดยเฉพาะกรณีหากศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษายืนตามคำพิพากษาศาลปกครองกลางให้เพิกถอนมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับ MOA 3/2550 อันประกอบด้วย มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2549 ที่รับทราบข้อตกลงในการแก้ไขปัญหาการขาดทุนของบริษัทฯ ระหว่างกรมทางหลวงกับบริษัทฯ และมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 10 เมษายน 2550 ที่เห็นชอบร่างบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวงฯ ฉบับที่ 3 ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอจะส่งผลกระทบต่อใด ๆ ต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยเฉพาะในส่วนของอายุสัมปทานที่มีการขยายออกไปจากวันที่ 28 พฤศจิกายน 2564 เป็นวันที่ 11 กันยายน 2577 ด้วยหรือไม่ อย่างไร และเนื่องจากผลการพิจารณาพิพากษาคดีจะเป็นไปอย่างใดนั้น ขึ้นอยู่กับดุลพินิจในการพิจารณาวินิจฉัยพิพากษาคดีของศาล ทำให้ความเสี่ยงที่อาจจะส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้ MOA 3/2550 จึงเป็นเหตุการณ์และผลทางกฎหมายในอนาคตที่บริษัทฯ ยังไม่อาจทราบได้แน่ชัดในปัจจุบัน





จากวัตถุประสงค์ของการบริหารความเสี่ยงด้านกฎหมายที่เกี่ยวกับคดีปกครองคดีที่ 3 จ้างต้น บริษัทฯ ได้ประเมินการบริหารความเสี่ยงโดยตั้งสมมติฐาน (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 แต่ก็ไม่มีความประเด็นทางกฎหมายจากศาลปกครองสูงสุด หรือหน่วยงานภาครัฐแจ้งให้บริษัทฯ ดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใด

ในการนี้บริษัทฯ ได้มอบหมายให้ 1) บริษัท สำนักกฎหมายสากล สยามพรีเมียร์ จำกัด (ที่ปรึกษากฎหมายอิสระ) 2) นายสุรศักดิ์ วาจาสิทธิ์ จากบริษัท อาร์ แอนด์ ที เอเซีย (ประเทศไทย) จำกัด (ที่ปรึกษากฎหมายของบริษัทฯ ฝ่ายผู้ยื่นคำขอจดทะเบียนนำหุ้นสามัญของบริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ) และ 3) ศาสตราจารย์เรวัต จั่วเฉลิม (ที่ปรึกษากฎหมายของบริษัทฯ ในคดีปกครอง) ซึ่งต่างเป็นที่ปรึกษากฎหมายที่มีชื่อเสียง มีความรู้และประสบการณ์เกี่ยวกับคดีปกครอง ทำความเห็นด้านกฎหมายและวิเคราะห์แนวโน้มผลคำวินิจฉัยของศาลปกครองสูงสุดในคดีปกครองที่ 3 โดยอาศัยหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องประกอบกับข้อเท็จจริงต่าง ๆ และแนวคำวินิจฉัยของศาลปกครองกลางและศาลปกครองสูงสุดในคดีปกครองที่ 1 และคดีปกครองที่ 2 ที่มีคำพิพากษายกฟ้องบริษัทฯ และผู้ถูกฟ้องคดีภาคธุรกิจราย 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 ศาลปกครองก็น่าจะพิจารณาไม่รับฟ้องโดยพิจารณาตามสาระสำคัญของกฎหมายและข้อเท็จจริงแห่งคดีข้างต้น (ดังในกรณีของมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค ที่ได้ยื่นคำร้องขอให้ศาลปกครองสูงสุดกำหนดวิธีการคุ้มครองชั่วคราวก่อนการพิพากษาเพื่อให้บริษัทฯ หยุดการเก็บเงินค่าผ่านทางส่วนที่เพิ่มขึ้นตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2562 เป็นต้นไป และต่อมาศาลปกครองสูงสุดได้มีคำสั่งเมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2562 ไม่รับคำร้องขอดังกล่าวไว้พิจารณา) ซึ่งจากความเห็นกฎหมายประกอบกับข้อกฎหมายและข้อเท็จจริงในคดี บริษัทฯ จึงเชื่อว่าโอกาสที่ศาลปกครองสูงสุดในคดีปกครองที่ 3 จะมีคำพิพากษายืนตามคำสั่งศาลปกครองกลาง ตามการประเมินความเสี่ยงตามสมมติฐานที่สอง หรือ Worst Case Scenario นั้นมีโอกาสน้อยมาก

อย่างไรก็ตามในการประเมินความเสี่ยงที่ตื้นนั้น หากประเมินเพียงแค่สมมติฐานแรก Likely Case Scenario ว่า ศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษากลับคำพิพากษาศาลปกครองกลาง ให้ยกฟ้องของผู้ฟ้องคดีในคดีปกครองคดีที่ 3

ก็จะมีข้อสงสัยตามมาว่า หากคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดมีผลออกมาในทางตรงกันข้าม กล่าวคือ เป็นกรณีตาม สมมติฐานที่สอง หรือ Worst Case Scenario โดยศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษายืนตามศาลปกครองกลางในคดีที่ 3 ให้เพิกถอนมติคณะรัฐมนตรีที่ให้ความเห็นชอบการทำ MOA 3/2550 แล้ว จะเกิดผลกระทบใดต่อบริษัทฯ ได้บ้าง เช่น สมมติฐานว่าคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดดังกล่าวจะส่งผลให้ข้อกำหนดเกี่ยวกับอายุสัมปทานและอัตราค่าผ่านทาง กลับไปเป็นตามสัญญาสัมปทานเดิมที่ได้แก้ไขตาม MOA 2/2539 เป็นต้น และบริษัทฯ ได้ประเมินความเสี่ยงว่ามีโอกาสที่จะเกิดขึ้นตามสมมติฐานที่สองนี้ในระดับใด

บริษัทฯ จึงได้มอบหมายให้บริษัท สำนักกฎหมายสากล สยามพรีเมียร์ จำกัด ที่ปรึกษากฎหมายอิสระ ทำการ วิเคราะห์ผลกระทบและให้ความเห็นทางกฎหมายเพื่อประเมินผลความเสี่ยงเกี่ยวกับสมมติฐานที่สอง โดยที่ปรึกษากฎหมาย อิสระได้ให้ความเห็นไว้สรุปได้ว่า คำพิพากษาศาลปกครองกลางมิได้มีการวินิจฉัยให้บอกเลิกหรือเพิกถอน MOA 3/2550 แต่เป็นการวินิจฉัยให้เพิกถอนมติคณะรัฐมนตรี ดังนั้นหากศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษายืนตามประเด็นที่ศาลปกครอง กลางวินิจฉัย ผลกระทบต่อ MOA 3/2550 คือ อาจจะทำให้บันทึกดังกล่าวกลายเป็นบันทึกแก้ไขสัญญาสัมปทานที่มีได้มี การทำขึ้นโดยผ่านกระบวนการตามมาตรา 22 ของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการใน กิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 เนื่องจากไม่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี อย่างไรก็ตามได้เคยมีกรณีที่ใกล้เคียงกัน ซึ่งมีแนวความเห็นของคณะกรรมการกฤษฎีกาเห็นไปในแนวทางเดียวกันว่า ข้อตกลงที่ทำขึ้นโดยไม่ผ่านกระบวนการที่ ถูกต้องดังกล่าวจะยังคงมีผลอยู่ตราบเท่าที่ยังไม่มีการเพิกถอนหรือสิ้นสุดอายุสัญญา (รายละเอียดแนวความเห็นของ คณะกรรมการกฤษฎีกาเพิ่มเติม เรื่องเสร็จที่ 291/2550 เรื่องเสร็จที่ 292/2550 และเรื่องเสร็จที่ 72-73/2551) ดังนั้น หากศาลปกครองสูงสุดในคดีที่ 3 มีคำพิพากษายืนตามคำพิพากษาศาลปกครองกลาง คือให้เพิกถอนมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 11 เมษายน 2549 และวันที่ 10 เมษายน 2550 แล้ว MOA 3/2550 ก็ยังมีผลบังคับอยู่ต่อไปตราบเท่าที่ยังไม่ มีการเพิกถอนหรือสิ้นสุดอายุสัญญาด้วยเหตุอื่นใด อย่างไรก็ตามหากหน่วยงานภาครัฐจะบอกเลิกสัญญาสัมปทานทางหลวง กับบริษัทฯ เพราะเหตุที่ศาลปกครองสูงสุดในคดีปกครองที่ 3 ได้มีคำพิพากษายืนตามคำพิพากษาศาลปกครองกลางให้ เพิกถอนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2549 และวันที่ 10 เมษายน 2550 หน่วยงานภาครัฐจะต้องเข้าสู่ กระบวนการบอกกล่าวตามสัญญาและให้บริษัทฯ ชี้แจง ตลอดจนโต้แย้งการบอกเลิกสัญญาและดำเนินการระงับข้อพิพาท โดยวิธีอนุญาโตตุลาการ ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 20 ของ MOA 2/2539 และข้อ 31 ของสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม และ หน่วยงานภาครัฐจะใช้สิทธิบอกเลิกสัญญาตามข้อ 20 ของ MOA 2/2539 กับบริษัทฯ ก็ไม่ได้ เพราะผลคำพิพากษาศาล ปกครองสูงสุดในคดีที่ 3 ที่พิพากษายืนตามคำพิพากษาศาลปกครองกลางให้เพิกถอนมติคณะรัฐมนตรี มิใช่เหตุในการ บอกเลิกสัญญาสัมปทานกับบริษัทฯ ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 20 ดังกล่าวของ MOA 2/2539

นอกจากนี้ จากการสอบทานข้อกฎหมายพบว่า ศาลปกครองสูงสุดได้เคยมีการวางแนวคำพิพากษาศาลไว้ใน คำพิพากษาศาลปกครองสูงสุด คดีหมายเลขแดงที่ อ.221-223/2562 (กรณีร้องเรียกค่าเสียหายในการยกเลิกสัญญาคดี ข้อพิพาททางคดีปกครองระหว่าง กระทรวงคมนาคม ที่ 1 การรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ 2 กับบริษัท โอปเวลส์ (ประเทศไทย) จำกัด ว่าในสัญญาทางปกครอง ภาครัฐมีอำนาจในการตัดสินใจเพียงฝ่ายเดียวให้เลิกสัญญาเมื่อมีเหตุผลความจำเป็น เกี่ยวกับประโยชน์ส่วนรวมหรือการบริการสาธารณะ แต่การเลิกสัญญาดังกล่าว ความรับผิดชอบของคู่สัญญาฝ่ายใด จะมียุ่อย่างไวยังคงต้องพิจารณาต่อไปตามข้อเท็จจริง อย่างไรก็ตามก็ตีหากเป็นสัญญาทางปกครองที่มีความสำคัญมาก เช่น ในกรณีที่สัญญาสัมปทาน การจะให้ภาครัฐมีอำนาจบอกเลิกสัญญาได้เองฝ่ายเดียวดังเช่นกรณีสัญญาทางปกครองทั่วไปอาจเสี่ยงต่อการทำให้เกิดผลเสียหายอย่างร้ายแรงต่อการจัดทำบริการสาธารณะหรือประโยชน์ส่วนรวม หรือเกิดผล เสียหายอย่างร้ายแรงต่อคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งได้ ภาครัฐจึงไม่มีอำนาจตัดสินใจแต่เพียงฝ่ายเดียวให้สัญญาเป็นอันเลิกกัน ได้ แต่ต้องร้องขอหรือเสนอเรื่องต่อศาลปกครองให้วินิจฉัยให้สัญญาเป็นอันเลิกกัน

จากความเห็นของที่ปรึกษากฎหมายอิสระและแนวคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดในคดีหมายเลขแดงที่ อ.221- 223/2562 จึงดัน บริษัทฯ จึงได้ประเมินความเสี่ยงด้านกฎหมายที่เกี่ยวกับคดีปกครองคดีที่ 3 ตามสมมติฐานที่สอง หรือ Worst Case Scenario และมีความเห็นสรุปได้ว่า หากศาลปกครองสูงสุดในคดีปกครองที่ 3 ได้มีคำพิพากษายืนตาม คำพิพากษาศาลปกครองกลางให้เพิกถอนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2549 และวันที่ 10 เมษายน 2550 ที่ ให้ความเห็นชอบการทำ MOA 3/2550 แล้ว จะไม่ส่งผลกระทบทำให้ข้อกำหนดเกี่ยวกับอายุสัมปทานทางหลวงและอัตรา ค่าผ่านทางกลับไปเป็นตามสัญญาสัมปทานเดิมที่ได้แก้ไขและทำขึ้นตาม MOA 2/2539 กล่าวคือ จะไม่มีผลทำให้อายุ





สัมปทานทางหลวงเปลี่ยนเป็นสิ้นสุดในวันที่ 28 พฤศจิกายน 2564 โดยทันที (ซึ่งขณะนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ได้เลยระยะเวลาดังกล่าวไปแล้ว แต่ก็ไม่มีประเด็นทางกฎหมายจากศาลปกครองสูงสุด หรือหน่วยงานภาครัฐแจ้งให้บริษัทฯ ดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใด) เพราะ MOA 3/2550 จะยังคงมีผลผูกพันคู่สัญญาคือกรมทางหลวงกับบริษัทฯ อยู่ต่อไป จนกว่าหน่วยงานภาครัฐหรือกรมทางหลวงจะมีการดำเนินการยกเลิกเพิกถอนหรือทำให้อายุสัญญาสัมปทานสิ้นสุดไป เพราะเหตุผลอื่น และการที่หน่วยงานภาครัฐหรือกรมทางหลวงจะดำเนินการยกเลิกเพิกถอนหรือทำให้อายุสัญญาสัมปทานสิ้นสุดไปโดยวิธีการบอกเลิกสัญญากับบริษัทฯ นั้น หน่วยงานภาครัฐหรือกรมทางหลวงไม่สามารถดำเนินการบอกเลิก MOA 3/2550 กับบริษัทฯ ได้โดยทันที แต่ต้องเป็นการดำเนินการตามขั้นตอนของสัญญาสัมปทานซึ่งจะมีการเจรจากับบริษัทฯ และบริษัทฯ ก็มีสิทธิโต้แย้งการบอกเลิกสัญญาหรือขอระงับข้อพิพาทโดยวิธีอนุญาโตตุลาการตามที่มิข้อตกลงสัญญาอนุญาโตตุลาการได้ หรือหากเป็นการดำเนินการบอกเลิกสัญญาสัมปทานตามขั้นตอนที่ศาลปกครองสูงสุดได้มีแนวคำพิพากษาไว้ หน่วยงานภาครัฐหรือกรมทางหลวงก็จะต้องร้องขอต่อศาลให้มีคำพิพากษาเลิกสัญญาสัมปทานทางหลวงกับบริษัทฯ ให้เป็นที่ยุติเสียก่อน

อย่างไรก็ตามบริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่าหน่วยงานภาครัฐหรือกรมทางหลวงจะไม่มีการบอกเลิกหรือเพิกถอน MOA 3/2550 กับบริษัทฯ นอกจากนี้การบอกเลิกเพิกถอน MOA 3/2550 โดยไม่ได้เกิดจากความผิดของบริษัทฯ จากแนวคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดดังกล่าวก็กำหนดให้หน่วยงานภาครัฐหรือกรมทางหลวงจะต้องรับผิดชอบต่อการบอกเลิกเพิกถอนนั้นให้แก่บริษัทฯ ด้วย และโดยเหตุที่บริษัทฯ มีสิทธิโต้แย้งการบอกเลิกสัญญาสัมปทานข้างต้น อีกทั้งบริษัทฯ เชื่อว่า บริษัทฯ ยังคงมีสิทธิได้รับการแก้ไขผลเสียหายต่อฐานะทางการเงินของ บริษัทฯ ตามสิทธิและเงื่อนไขที่กำหนดในข้อ 25 ของสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิม ที่บริษัทฯ เคยได้รับจากภาครัฐในการชดเชยผลเสียหายต่อฐานะทางการเงินของ บริษัทฯ และเป็นผลให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิมโดยการทำ MOA 3/2550 รวมทั้งสิทธิในการได้รับค่าชดเชยจากการบอกเลิกเพิกถอนสัญญาสัมปทานจากกรมทางหลวง บริษัทฯ เห็นว่ายังมีข้อบ่งชี้ที่ส่งผลให้สิทธิในสัมปทานทางหลวงที่บริษัทฯ 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 สามารถร้องขอให้มีการเจรจาเพื่อเยียวยาความเสียหายทางการเงินในอดีตอันยังมิได้รับการเยียวยาจากภาครัฐหาก MOA 3/2550 ซึ่งได้เคยจัดทำขึ้นเพื่อเยียวยาความเสียหายทางการเงินในอดีตดังกล่าวถูกยกเลิกเพิกถอน และเงินเยียวยาและ/หรือค่าชดเชยดังกล่าวจะบันทึกเป็นรายได้ของ บริษัทฯ บริษัทฯ จึงได้ประเมินความเสี่ยงด้านกฎหมายที่เกี่ยวกับคดีปกครองคดีที่ 3 ของสมมติฐานที่สอง Worst Case Scenario ไว้ในระดับต่ำมาก ซึ่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ ยังเก็บค่าผ่านทางตามที่กำหนดไว้ใน MOA 3/2550 ได้ตามปกติโดยไม่มีคดีฟ้องร้องใดเพิ่มเติม ทั้งนี้ ปัจจุบันคดีดังกล่าวได้ถึงที่สุดแล้ว รายละเอียดสถานะคดีปรากฏตามข้อ 5.3 ข้อพิพาททางกฎหมาย

(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 โดยเป็นการฟ้องใน

การจัดเก็บค่าผ่านทางตามอัตราใหม่เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2550 จำนวน 1 คดี และฟ้องในการจัดเก็บค่าผ่านทางตามอัตราใหม่เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2552 อีกจำนวน 2 คดี รวมเป็น 3 คดี เพื่อขอให้ศาลมีคำสั่งยกเลิกการจัดเก็บค่าผ่านทางตามอัตราใหม่ และขอให้จัดเก็บค่าผ่านทางตามเงื่อนไขของ MOA 2/2539 ซึ่งต่อมาศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษายกฟ้องคดีปกครองที่ 1 และ 2 รวม 2 คดี และยังคงเหลือคดีปกครองที่ 3 ที่ยังอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด ซึ่งในคดีนี้ศาลปกครองกลางได้พิพากษายกฟ้องบริษัทฯ และผู้ถูกฟ้องคดีภาคีรายอื่น ๆ แต่มีคำพิพากษาให้เพิกถอนมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวกับการทำ MOA 3/2550

ทั้งนี้ การจัดเก็บค่าผ่านทางตามอัตราใหม่ที่กำหนดตาม MOA 3/2550 ในวันที่ 22 ธันวาคม 2557 ไม่มีผู้ใดฟ้องร้องเป็นคดีกับบริษัทฯ และ/หรือภาครัฐ ในขณะที่การจัดเก็บค่าผ่านทางตามอัตราใหม่ที่กำหนดไว้ล่วงหน้าตาม MOA 3/2550 ในวันที่ 22 ธันวาคม 2562 นั้น มูลนิธิเพื่อผู้บริโภคกับพวก 20 ราย ได้ยื่นคำขอไต่สวนฉุกเฉิน และขอบรรเทาทุกข์ชั่วคราว โดยศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งไม่รับคำขอคุ้มครองเพื่อบรรเทาทุกข์ชั่วคราวก่อนการพิพากษา ในความเห็นของที่ปรึกษากฎหมายของบริษัทฯ ในคดีปกครอง มีความเชื่อว่าแม้จะมีผู้ใดดำเนินการร้องต่อศาลปกครองจากการจัดเก็บค่าผ่านทางตามอัตราใหม่ในครั้งต่อไป ก็มีโอกาสที่ศาลจะไม่ประทับรับฟ้องหรือดำเนินการใดๆ ตามคำขอของผู้ร้องอันเกิดจากการนำเรื่องการจัดเก็บค่าผ่านทางตามอัตราใหม่ที่กำหนดไว้ใน MOA 3/2550 มาฟ้องอีกในมูลคดีที่ศาลได้เคยมีคำพิพากษาสูงสุดไปแล้ว ดังเช่นกรณีของการจัดเก็บค่าผ่านทางตามอัตราใหม่ในปี 2562 จ้างต้น บริษัทฯ จึงเชื่อมั่นว่าในการจัดเก็บค่าผ่านทางตามอัตราใหม่ที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทานฯ ในอนาคตจะไม่มีอุปสรรคใดเกิดขึ้นในทางคดีปกครอง ซึ่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ ยังเก็บค่าผ่านทางปกติตามที่กำหนดไว้ใน MOA 3/2550

(3) ความเสี่ยงจากการไม่มีโครงการใหม่หากอายุสัมปทานสิ้นสุดลง

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจหลักเป็นผู้รับสัมปทานในการก่อสร้างและให้บริการทางยกระดับดอนเมือง ตอนดินแดง-อนุสรณ์สถานฯ ภายใต้สัญญาสัมปทานทางหลวงในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 มีอายุสัมปทานในการให้บริการประชาชนจนถึงวันที่ 11 กันยายน 2577 ณ ปัจจุบันที่บริษัทฯ อยู่ระหว่างความพยายามในการได้มาซึ่งโครงการใหม่นั้นมีสิทธิหลักในการดำเนินธุรกิจเพียงทางยกระดับดอนเมืองเท่านั้น หากไม่สามารถสรรหาโครงการใหม่ หรือต่อสัญญาสัมปทานนี้ภายในวันที่ 11 กันยายน 2577 อาจมีความเสี่ยงที่จะไม่มีโครงการใหม่ให้ดำเนินงานต่อ จึงอาจเป็นเหตุให้ต้องเลิกกิจการเมื่อสัญญาสัมปทานสิ้นสุด ซึ่งหากมีความจำเป็นต้องเลิกกิจการ บริษัทฯ จะดำเนินการจ่ายเงินปันผลจากการกำไรสะสมให้แก่ผู้ถือหุ้นตามนโยบายการจ่ายเงินปันผล โดยบริษัทฯ จะมีเงินสดมากกว่ากำไรสะสมที่จะนำมาจ่ายเป็นเงินปันผล เนื่องจากค่าตัดจำหน่ายต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับดอนเมืองเป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่เงินสด (Non-Cash Expense) จึงทำให้กำไรสุทธิของบริษัทฯ ต่ำกว่ากระแสเงินสดจากการดำเนินงานที่ได้รับ ดังนั้นจึงจะดำเนินการชำระบัญชี เพื่อเลิกกิจการและนำเงินสดคงเหลือในบริษัทฯ จำหน่ายคืนทุนให้กับผู้ถือหุ้นตามสัดส่วนการถือหุ้นต่อไป

ทั้งนี้ บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการสรรหาโครงการใหม่ รวมทั้งเสนอตัวก่อนระยะเวลาสัมปทานจะสิ้นสุดลงอย่างน้อย 5 ปี ตามมาตรา 49 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ซึ่งได้กำหนดให้หน่วยงานเจ้าของโครงการ (กรมทางหลวง) จัดทำแนวทางการดำเนินโครงการต่อเนื่องจากโครงการร่วมลงทุนภายหลังจากสัญญาร่วมลงทุนสิ้นสุด โดยเปรียบเทียบกรณีที่หน่วยงานของรัฐดำเนินการเอง และกรณีที่ให้องค์กรร่วมลงทุน เสนอรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมอย่างน้อย 5 ปี ก่อนที่สัญญาร่วมลงทุนจะสิ้นสุดลง โดยให้คำนึงถึงประโยชน์ของรัฐ ความต่อเนื่องในการให้บริการสาธารณะ และผลกระทบต่อประชาชน ซึ่งขั้นตอนการดำเนินการในกรณีที่ให้องค์กรร่วมลงทุนหลังจากที่กรมทางหลวงเสนอรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมถึงแนวทางการให้องค์กรร่วมลงทุนในสัญญาสัมปทาน และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเห็นชอบให้องค์กรร่วมลงทุนแล้ว กรมทางหลวงก็จะดำเนินการเสนอโครงการ และทำการคัดเลือกเอกชนเพื่อเข้ามาเป็นผู้รับสัมปทาน ซึ่งในกรณีที่ให้องค์กรเป็นผู้ดำเนินโครงการทางยกระดับดอนเมืองภายหลังจากสัมปทานสิ้นสุดนี้ ด้วยการที่บริษัทฯ มีความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการโครงการทางยกระดับดอนเมืองมาตั้งแต่เริ่มก่อสร้างในปี 2532 ทำให้มีความรู้ความเข้าใจในโครงการเป็นอย่างดี มีข้อมูลปริมาณและพฤติกรรมของการจราจรในโครงการ และพื้นที่ข้างเคียง จึงมีความได้เปรียบในการจัดทำข้อเสนอการประมูลเพื่อเข้าเป็นผู้บริหารโครงการทางยกระดับดอนเมืองภายหลังจากสัญญาสัมปทานสิ้นสุดลงในปี 2577





อย่างไรก็ดี ปัจจุบันยังไม่ได้มีการศึกษาโดยกรมทางหลวงเพื่อกำหนดรูปแบบของการดำเนินโครงการภายหลังจากสัญญาสัมปทานสิ้นสุด จึงยังมีความไม่แน่นอนถึงแนวทางการบริหารจัดการ รวมถึงแนวทางการแบ่งผลประโยชน์ระหว่างกรมทางหลวงกับเอกชน ซึ่งอาจเป็นรูปแบบใดรูปแบบหนึ่ง ไม่จำกัดเฉพาะรูปแบบของสัมปทานแบบ PPP Net Cost ที่เอกชนเป็นผู้จัดเก็บ และเป็นเจ้าของรายได้ค่าผ่านทาง โดยมีค่าตอบแทนที่เหมาะสมให้กับกรมทางหลวงในรูปแบบค่าสัมปทาน หรือส่วนแบ่งรายได้ เป็นต้น หรือรูปแบบของสัมปทานแบบ PPP Gross Cost ที่เอกชนเป็นผู้จัดเก็บรายได้ และนำส่งให้กับกรมทางหลวง โดยเอกชนจะได้รับค่าตอบแทนจากกรมทางหลวงตามข้อเสนอ หรืออาจเป็นรูปแบบของสัญญาจ้างบริหาร เป็นต้น ซึ่งแต่ละรูปแบบนั้นมีลักษณะของรายได้ที่แตกต่างกัน ทั้งในด้านโอกาสและความเสี่ยงของรายได้ซึ่งยังเป็นเรื่องที่ไม่สามารถคาดเดาได้ ณ ขณะนี้จึงน่าจะจะมีการศึกษาและอนุมัติตามขั้นตอนจนถึงมติคณะรัฐมนตรีต่อไป

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ทำการศึกษาความเหมาะสม และความคุ้มค่าของโครงการใหม่ อย่างต่อเนื่องตามแผนธุรกิจประจำปีของบริษัทฯ โดยมีคณะกรรมการพัฒนาธุรกิจ และคณะทำงานโครงการใหม่ เป็นฝ่ายสรรหาและศึกษาโครงการที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจรับสัมปทานดำเนินการและบำรุงรักษา ซึ่งมีเป้าหมายใช้ความเชี่ยวชาญในการรับสัมปทานร่วมกับพันธมิตรเพื่อเข้าร่วมประมูลโครงการใหม่ และลงทุนในโครงการที่มีความสามารถในการสร้างรายได้ให้กับบริษัทฯ เพื่อให้สามารถดำรงกิจการได้อย่างยั่งยืน เนื่องจากบริษัทฯ ได้ดำเนินงานโครงการมาตลอดระยะเวลามากกว่า 30 ปี มีความรู้ความเข้าใจในโครงสร้าง แนวทางการดำเนินงาน และบริหารจัดการโครงการสัมปทานเป็นอย่างดี ตามมาตรฐานและข้อกำหนดของกรมทางหลวง และมีบุคลากรที่มีความรู้มีความเชี่ยวชาญจึงทำให้บริษัทฯ มีโอกาสในการประมูลโครงการต่าง ๆ จำนวนมากตามนโยบายส่งเสริมร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐ และเอกชน (Public Private Partnership: PPP)

สำหรับการพัฒนาโครงการปัจจุบันได้ดำเนินการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อตอบสนองต่อความเปลี่ยนแปลงความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และเพื่อการพัฒนาองค์กร สู่ความยั่งยืน (Sustainability Development) อาทิ โครงการ Smart Project ที่ได้มีการติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมจราจรแล้วเสร็จในปี 2564 ต่อเนื่องไปในปี 2565 ได้มีการศึกษาพัฒนาใช้เทคโนโลยีขั้นสูงเพื่อช่วยจัดการในโครงการพัฒนาระบบวิเคราะห์ภาพวิดีโอขั้นสูง (Deep Learning - Automatic Incident Detection System) เพื่อช่วยในการตรวจจับยานพาหนะ และวัตถุตกหล่นบนพื้นทาง ด้านระบบเก็บค่าผ่านทางนอกจากการให้บริการระบบ ETC ที่รองรับบัตร M Pass และ Easy Pass แล้ว ยังมีการพัฒนาระบบรับชำระค่าผ่านทางด้วยบัตร EMV และ QR Code รองรับสังคมไร้เงินสด และเพื่อสนับสนุนและมีส่วนร่วมในการศึกษาทดลอง/ทดสอบ และพัฒนาระบบเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติ แบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) ตามนโยบายของกรมทางหลวงและกระทรวงคมนาคม โดยในปี 2565 ได้มีการติดตั้งระบบนี้ไว้ทำการศึกษาและทดลอง/ทดสอบ ณ บริเวณด่านดินแดง

ในด้านการให้บริการมีการศึกษาแนวทางการช่วยเหลือยานยนต์ไฟฟ้าที่นับวันจะเพิ่มปริมาณผู้ใช้งานขึ้น หากมีการเสียหรือขัดข้องสามารถเข้าช่วยเหลือได้อย่างทันทีและถูกวิธี มีโครงการติดตั้งสถานีชาร์จไฟฟ้า และเตรียมการศึกษาดูแลอุปกรณ์ช่วยเหลือแบบเคลื่อนที่ เช่น Mobile Charging อีกด้วย เพื่อให้องค์กรพัฒนาอย่างไม่หยุดยั้ง และมีศักยภาพในการเป็นตัวเลือกที่ดีกับกรมทางหลวงพิจารณามอบหมายให้บริษัทฯ ทำหน้าที่ให้บริการต่อไปหลังจากสิ้นสุดอายุสัมปทาน เพื่อให้มีความต่อเนื่องในการให้บริการสาธารณะ

(4) ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจภายใต้สัญญาสัมปทานกับหน่วยงานภาครัฐ

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจโครงการตามสัญญาสัมปทานทางหลวงภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง ซึ่งเป็นหน่วยงานภาครัฐที่มีนโยบาย กฎหมาย และกฎเกณฑ์ต่าง ๆ เข้ามาเกี่ยวข้องอย่างมาก รวมถึงการบริหารงานภาครัฐที่อาจมีการเปลี่ยนแปลงของฝ่ายการเมืองในการกำกับดูแลที่อาจส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงนโยบาย 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 และการแก้ไขปัญหาส่วนหนึ่งเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายจากทางภาครัฐอย่างใกล้ชิด ต่อเนื่อง และสม่ำเสมอ

ในส่วนของบริษัทฯ มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทอย่างน้อย 3 เดือนต่อ 1 ครั้ง ประชุมคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงอย่างน้อย 4 ครั้งต่อปี และประชุมคณะกรรมการบริหารเป็นประจำอย่างน้อย 2 ครั้งต่อ 1 เดือน เพื่อทบทวนนโยบาย กลยุทธ์ และแผนงานการดำเนินธุรกิจให้เหมาะสมกับนโยบาย กฎหมาย และกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่อาจเปลี่ยนแปลง เพื่อประโยชน์สูงสุดร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnership - PPP) ในระยะยาว

อนึ่งโครงการสัมปทานทางหลวง ทางยกระดับดอนเมือง เป็นโครงการร่วมลงทุนในกิจการเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐาน ที่มูลค่าสูงกว่า 5,000 ล้านบาท ซึ่งเข้าข่ายต้องดำเนินโครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 เพื่อลดภาระการลงทุนของภาครัฐ และเพิ่มประสิทธิภาพการลงทุน และการบริหารจัดการ การถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยี รวมทั้งขยายขอบเขต และเพิ่มคุณภาพการให้บริการสาธารณะ ทั้งนี้ก่อนระยะเวลาสัมปทานจะสิ้นสุดลง กรมทางหลวงต้องจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามมาตรา 49 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ซึ่งกำหนดให้หน่วยงานเจ้าของโครงการ (กรมทางหลวง) จัดทำแนวทางการดำเนินโครงการ ต่อเนื่องจากโครงการร่วมลงทุนภายหลังจากสัญญาร่วมลงทุนสิ้นสุด โดยเปรียบเทียบกรณีที่หน่วยงานของรัฐดำเนินการเอง และกรณีที่ให้เอกชนร่วมลงทุน เสนอรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมอย่างน้อย 5 ปี ก่อนที่สัญญาร่วมลงทุนจะสิ้นสุดลง โดยให้คำนึงถึงประโยชน์ของรัฐ ความต่อเนื่องในการให้บริการสาธารณะ และผลกระทบต่อประชาชน

ทั้งนี้ ตามนโยบายของกรมทางหลวงค่อนข้างแน่วแน่ในแนวทางการดำเนินโครงการโดยวิธีการให้เอกชนร่วมลงทุน เพื่อลดภาระงบประมาณแผ่นดิน และเพื่อประโยชน์สูงสุดต่อภาครัฐและประชาชน จึงมีความเป็นไปได้ว่าภาครัฐอาจจะเลือกแนวทางดำเนินโครงการในรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน ซึ่งต้องดำเนินโครงการเสมือนเป็นโครงการร่วมลงทุนใหม่ โดยวิธีการประมูลคัดเลือกเอกชนเข้ารับสัมปทานโครงการ ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินงานโครงการมาตลอดระยะเวลามากกว่า 30 ปี มีความรู้ความเข้าใจในโครงสร้างและแนวทางการดำเนินงานและบริหารจัดการโครงการเป็นอย่างดี ตามมาตรฐาน และข้อกำหนดของกรมทางหลวง และมีการพัฒนางานด้าน Operation & Maintenance หลายด้านอย่างต่อเนื่อง อันจะเป็นประโยชน์ของรัฐ เนื่องจากมีความต่อเนื่องในการให้บริการสาธารณะ และผลกระทบต่อประชาชน

(5) ความเสี่ยงจากความผันผวนทางเศรษฐกิจและการเมือง

จากความผันผวนและความไม่แน่นอนของสภาวะเศรษฐกิจและการเมืองในประเทศ เศรษฐกิจในภูมิภาค เศรษฐกิจโลกในปัจจุบัน รวมถึงภาวะสงครามระหว่างรัสเซียและยูเครน ที่ส่งผลต่อราคาน้ำมัน ภาวะเงินเฟ้อ การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ เป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการอุปโภคบริโภคของประชาชนในประเทศ แต่เมื่อเปรียบเทียบกับผลกระทบต่อปริมาณการจราจรบนทางยกระดับดอนเมืองแล้วถือว่ามีความสัมพันธ์อยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากโดยปกติทั่วไปแล้วการเติบโตของรายได้ของบริษัทฯ สูงกว่าการเจริญเติบโตของอัตราเงินเฟ้อของประเทศไทย อย่างไรก็ตามในช่วงที่เกิดการระบาดของ COVID-19 มีปัจจัยจากการจำกัดการเดินทางที่ส่งผลกระทบมากกว่าปัจจัยด้านเศรษฐกิจและการเมือง

ด้านความผันผวนของราคาน้ำมันที่ส่งผลกระทบต่อผู้ใช้ทางในต้นทุนการเดินทางที่สูงขึ้นอาจส่งผลกระทบต่อปริมาณการจราจรในบางช่วงที่ราคาน้ำมันอยู่ในอัตราที่สูง อย่างไรก็ตามผู้ใช้ทางส่วนหนึ่งยังคงเห็นประโยชน์ในการเดินทางด้วยทางยกระดับดอนเมืองว่าเป็นทางเลือกที่คุ้มค่ากว่ากับระยะเวลาเดินทางที่สั้นกว่า การสึกหรองรถยนต์ที่น้อยกว่า และมีความเครียดในการเดินทางที่น้อยกว่า ซึ่งแม้แนวโน้มราคาน้ำมันในปี 2565 มีการปรับตัวสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจากภาวะสงครามระหว่างรัสเซียและยูเครน และความต้องการใช้น้ำมันที่สูงจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่กำลังฟื้นจากการระบาดของ COVID-19 แต่จากสถิติปริมาณจราจรในช่วง ไตรมาส 4 หลังจากวันที่ 1 ตุลาคม 2565 ประกาศยกเลิกประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักร และยกเลิกประกาศ ข้อกำหนด และคำสั่งที่เกี่ยวข้องกับมาตรการป้องกันการระบาดของ COVID-19 ปริมาณการจราจรบนทางยกระดับก็กลับมาสูงขึ้นอย่างรวดเร็วเมื่อเทียบกับไตรมาส 3 การจราจรกลับมาหนาแน่น ในช่วงเวลาเร่งด่วน จึงทำให้มีผู้ใช้ทางบนทางยกระดับดอนเมืองมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่อย่างไรก็ตามฝ่ายบริหารก็ติดตามเรื่องราคาน้ำมัน และ เรื่องผลกระทบจากภัยสงครามที่ส่งผลต่อราคาน้ำมันต่อเนื่องในการประชุมคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงปี 2566 ต่อไป

ด้านนโยบายภาครัฐมีนโยบายเพื่อช่วยลดมลภาวะฝุ่น PM 2.5 และลดก๊าซเรือนกระจกบนท้องถนน โดยสนับสนุนการผลิตและใช้รถยนต์ไฟฟ้า ปัจจุบันภาครัฐได้ส่งเสริมให้มีการเปลี่ยนแปลงการใช้งานรถจากรถยนต์สันดาปทั่วไปให้เป็นรถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้น โดยมีนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้าและมีเป้าหมายผลิตรถ EV ในสัดส่วน 30% ของ





การผลิตรถยนต์ในประเทศทั้งหมดภายในปี ค.ศ 2030 หรือ ปี พ.ศ.2573 เพื่อผลักดันและเป็นส่วนหนึ่งของการสนับสนุนให้ประเทศไทยเข้าสู่สังคมคาร์บอนต่ำ Board of Investment หรือ BOI มีการส่งเสริมการลงทุนผลิตรถยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง เช่น กิจการการผลิตไฟฟ้าและแบตเตอรี่ สถานีชาร์จไฟฟ้า กระทรวงอุตสาหกรรมสนับสนุนผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง เช่น กิจการผลิตรถแบตเตอรี่รถไฟฟ้า การผลิต Traction Motor ระบบบริหารจัดการแบตเตอรี่ อุปกรณ์อัดประจุไฟฟ้า สถานีชาร์จ เป็นต้น กระทรวงการคลังสนับสนุนมาตรการด้านภาษี และให้เงินอุดหนุนผู้ที่ซื้อรถยนต์แบบ Full EV เพื่อให้ราคารถยนต์ไฟฟ้าต่ำลงภายใน 5 ปีแรกนับจากปี 2565 ซึ่งเงินอุดหนุนทำให้ราคาต่ำลงมาจากกองทุนพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันภายในประเทศ อีกทั้ง พระราชกฤษฎีกา ลดภาษีประจำปีสำหรับรถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า พ.ศ. 2565 มาตรา 3 ให้ลดภาษีประจำปีสำหรับรถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ซึ่งเป็นรถใหม่สำเร็จรูปจากโรงงานที่จดทะเบียนภายในระยะเวลาสามปีนับแต่วันที่พระราชกฤษฎีกานี้ใช้บังคับลงร้อยละแปดสิบของอัตราที่กำหนด เพื่อให้ผู้บริโภคหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น ซึ่งคล้ายนโยบายรถคันแรกที่รัฐบาลเคยสนับสนุนและอื่น ๆ ดังนั้นบริษัทฯ จึงมีนโยบายสนับสนุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้า เช่น การเตรียมสถานีอัดประจุไฟฟ้า การศึกษาการใช้รถไฟฟ้าในกิจกรรมของบริษัทฯ เช่น รถผู้บริหาร หรือรถปฏิบัติการ เป็นต้น

(6) ความเสี่ยงจากโครงข่ายการขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าสายสีแดง

เนื่องจากดำเนินธุรกิจด้านการคมนาคมของผู้ที่เดินทางเข้าออกระหว่างกรุงเทพมหานคร และเขตปริมณฑลในบริเวณทิศเหนือ และเป็นเส้นทางหลักที่มุ่งสู่ภาคกลางตอนบน ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ บริษัทฯ คำนึงถึงความเสี่ยงจากโครงข่ายรถไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะรถไฟฟ้าสายสีแดงซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการบริหาร การสร้างรายได้ และการดำเนินงานของบริษัทฯ

จากการติดตามจำนวนผู้โดยสารตั้งแต่รถไฟฟ้าสายสีแดงเปิดให้บริการปรากฏว่ามีจำนวนผู้โดยสารต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ จากการศึกษามีผู้ใช้บริการประมาณ 95,000 คนต่อวัน ซึ่งเมื่อเปิดให้บริการในช่วงทดสอบเดือนสิงหาคม-ตุลาคม 2564 มีผู้โดยสารประมาณ 2,631 คนต่อวัน เดือนกันยายนประมาณ 3,966 คนต่อวัน และเดือนตุลาคมประมาณ 5,653 คนต่อวัน ตามลำดับ ซึ่งต่ำกว่าคาดการณ์กว่าร้อยละ 90 โดยอาจเกิดจากจำนวนความถี่ของการให้บริการช่วงเปิดให้บริการยังมีน้อย เมื่อเปิดให้บริการจริงช่วงเดือนพฤศจิกายนได้เพิ่มความถี่ทุก 20 นาที พบว่ามีผู้โดยสาร 11,000 คนต่อวัน และจากการติดตามต่อเนื่องมาในไตรมาสที่ 4 ปี 2565 หลังจากยกเลิกมาตรการ COVID-19 แล้ว ยังคงมีผู้โดยสารเพียงประมาณ 20,000 คนต่อวัน ซึ่งยังต่ำกว่าคาดการณ์อยู่มาก ซึ่งอาจเกิดจากปัญหาการเดินทางเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดงที่จะต้องมีการเดินทางหลายต่อ จึงจะสามารถเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า ทำให้ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นนั้นสูงกว่าการใช้ทางยกระดับดอนเมือง

จากการศึกษาของผู้เชี่ยวชาญด้านจราจรของบริษัทฯ พบว่าผลกระทบจากการเปิดให้บริการโครงการดังกล่าว ยังไม่สามารถระบุได้ชัดเจนว่าจะส่งผลกระทบมากน้อยเพียงใด เนื่องจากผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าส่วนใหญ่เป็นลูกค้ากลุ่มเป้าหมายคนละกลุ่มกับผู้ใช้รถยนต์บนทางยกระดับดอนเมือง อีกทั้งปัจจัยด้านราคาค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่เป็นปัจจัยพิจารณาของประชาชนในการเลือกใช้การเดินทางในรูปแบบที่แตกต่างกัน ซึ่งต้องรวมถึงค่าเดินทางของระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นระบบสนับสนุนรถไฟฟ้า (Feeder) เพื่อให้เกิดความสะดวกและรวดเร็วในการใช้รถไฟฟ้าจนอาจทำให้ค่าใช้จ่ายนั้นใกล้เคียงกับการใช้ทางยกระดับดอนเมือง รวมถึงพฤติกรรมการเดินทางที่ไม่ต้องการเดินทางหลายทอด ต้องการไปสู่จุดหมายแบบ Door-to-Door ทอดเดียวจากต้นทางสู่ปลายทางที่การใช้รถยนต์ยังตอบโจทย์ ดังนั้นแม้จะมีการสร้างรถไฟฟ้าเพิ่มเติมแต่รถยนต์บนท้องถนนก็ยังคงติดขัดต่อเนื่อง เนื่องจากการเพิ่มพื้นที่ผิวถนน หรือฝั่ง Supply Side ไม่สามารถสร้างเพิ่มขึ้นได้โดยง่ายเนื่องจากไม่มีพื้นที่ให้ก่อสร้างในกรุงเทพฯ เพียงพอ ในขณะที่ปริมาณจราจร หรือยอดขายรถยนต์ก็ยังเป็นฝั่ง Demand Side เป็นยานพาหนะที่นิยม และเป็นทางเลือกหลักในการเดินทาง ดังนั้นทางยกระดับยังเป็นทางเลือกหนึ่งในการเดินทางได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

2.2.2 ความเสี่ยงจากการปฏิบัติงาน

(1) ความเสี่ยงด้านการให้บริการ

บริษัทฯ คำนึงถึงความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงาน ที่อาจเกิดขึ้นจากบุคลากร ระบบงาน ระบบปฏิบัติการ กระบวนการทำงาน และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ อันอาจก่อให้เกิดความเสียหายที่เป็นตัวเงินและไม่เป็น ตัวเงิน ซึ่งมีการควบคุมดูแลอย่างละเอียดรอบคอบด้วยความระมัดระวัง มีหน่วยงานที่ทำหน้าที่ดูแลซ่อมแซม และบำรุงรักษาทางยกระดับ และระบบการจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทางที่เป็นมาตรฐาน ภายใต้การรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร พนักงานที่มีประสบการณ์และความชำนาญ เพื่อคุณภาพและความพร้อมในการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ ได้อย่างสมบูรณ์และต่อเนื่อง เป็นไปตามระบบมาตรฐาน ISO 9001:2015 มาตรฐานระบบการบริหารคุณภาพ และ ISO 14001:2015 มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม

ในส่วนของโครงสร้างทางยกระดับ ได้ทำการตรวจสอบและประเมินความมั่นคงแข็งแรงโครงสร้างทางยกระดับ (Project of Inspection and Assessment for Tollway Elevated Structure) โครงสร้างคอนกรีต ไม่พบความเสียหายที่กระทบต่อเสถียรภาพของโครงสร้างอย่างเป็นนัยสำคัญ พบการเสื่อมสภาพจากการใช้งานทั่วไป ซึ่งผลการตรวจสอบดังกล่าวบริษัทฯ ได้นำมาวางแผนเพื่อติดตามดูแลและบำรุงรักษาทางยกระดับต่อเนื่องอย่างมีประสิทธิภาพและต่อเนื่อง



อีกทั้งระบบจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทาง ระบบสื่อสาร และควบคุมการจราจร ซึ่งมีความสำคัญต่อการดำเนินงาน ได้มีการบำรุงรักษาแบบป้องกัน โดยมีแผนการตรวจเช็ค ระบบและอุปกรณ์ มีระบบสำรองข้อมูลและระบบไฟฟ้าสำรอง

มีการจัดซ้อมแผน BCP ในการให้บริการงานบนทางยกระดับ และจัดซ้อมแผน Disaster Recovery Plan (DRP) ของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบเก็บค่าผ่านทางเมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2565 รวมถึงมีการใช้แผน BCP จริง เมื่อเกิดเหตุไฟดับมีผลกระทบต่อระบบเก็บค่าผ่านทางที่ด่านรัชดาภิเษก เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2565





(2) ความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติและเหตุการณ์ฉุกเฉิน

ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน เช่น อุบัติเหตุร้ายแรง ภัยพิบัติ การก่อการร้าย วิกฤตการณ์ จลาจล การชุมนุมทางการเมือง เหตุประท้วง การจลาจลบนทางยกระดับดอนเมืองโดยไม่มีเหตุอันสมควร เป็นต้น บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Plan : BCP) เพื่อรองรับเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น มีการเตรียมความพร้อมพนักงานที่รับผิดชอบและเกี่ยวข้องสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ทันทีเมื่อเกิดกรณีฉุกเฉินขึ้น และเพิ่มมาตรการในการตรวจแนวเส้นทางบนทางยกระดับดอนเมืองมากขึ้น ประสานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ รวมทั้งปรับปรุงและเพิ่มเติมอุปกรณ์และเครื่องมือต่าง ๆ ที่ติดตั้งบนทางยกระดับ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการควบคุมดูแลและเฝ้าระวัง เช่น ติดตั้งอุปกรณ์ดูดซับแรงปะทะ (Crash Cushion) กล้องโทรทัศน์วงจรปิด ไฟฟ้าแสงสว่าง ป้ายจราจร ป้ายเตือนความเร็ว (Over Speed warning : OSW) และป้ายข้อความ (Variable Message Sign :VMS) ให้เกิดความชัดเจนสำหรับผู้ใช้งาน รวมทั้งให้ผู้ใช้งานระมัดระวัง เมื่อเกิดเหตุการณ์ผิดปกติบนทางยกระดับฯ

จากความมุ่งมั่นที่จะเพิ่มขีดความสามารถในการช่วยเหลือให้การทำงานของพนักงานเป็นไปอย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ และแม่นยำยิ่งขึ้น รวมถึงช่วยให้ข้อมูลแก่ผู้ใช้งานให้ดียิ่งขึ้น ได้ดำเนินการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบสำหรับการจัดการจราจรและอำนวยความสะดวก ร่วมกับบริษัท เมโทรโพลิแกน เอ็กซ์เพรสเวย์ จำกัด (MEX) ผู้เชี่ยวชาญการให้บริการทางด่วนทั้งแบบทางด่วนยกระดับ ทางด่วนพื้นราบ และทางด่วนในอุโมงค์ระยะทางรวมประมาณ 300 กิโลเมตรที่เมืองโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งได้เริ่มดำเนินการโครงการตั้งแต่ปี 2560 และได้เปิดให้บริการในช่วงเดือนสิงหาคม ปี 2564

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

นอกจากนี้ ได้มีการทบทวนฝึกซ้อมจัดทำแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Plan : BCP) รวมถึงการตั้งคณะจัดการเหตุฉุกเฉินและบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจในปี 2565 โดยได้นำแผนการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจที่ได้เคยทำการฝึกซ้อมมาตลอดมาใช้งานจริงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(3) ความเสี่ยงด้านบุคลากร อาชีวอนามัย และความปลอดภัยในช่วงการแพร่ระบาดของ COVID-19

บุคลากรถือเป็นองค์ประกอบสำคัญในการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ จึงต้องเตรียมความพร้อมขององค์กรด้านบุคลากร (People) โครงสร้างองค์กร (Organization) และวัฒนธรรม (Culture) เพื่อรองรับรูปแบบการดำเนินธุรกิจ และรูปแบบการทำงานที่เปลี่ยนแปลงไปให้มีประสิทธิภาพ พร้อมกับการขับเคลื่อน Digital Transformation เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานและเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันอย่างเป็นรูปธรรม สามารถเติบโตได้อย่างมั่นคงในระยะยาว บริษัทฯ จึงได้กำหนดทิศทางการพัฒนาระบบบริหารทรัพยากรมนุษย์ให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ของธุรกิจอย่างต่อเนื่อง โดยจัดให้มีการเรียนรู้ในรูปแบบ e-Learning ตามสมรรถนะตามสายงาน (Functional Competency) จัดให้มีการทำงานร่วมกันในรูปแบบคณะทำงาน (Working Team) เพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่วางไว้ร่วมกัน สร้างโอกาสความก้าวหน้าทางอาชีพและความต่อเนื่องในการดำเนินธุรกิจ จากสถานการณ์และผลจากโควิด-19 ที่เกิดขึ้นทั่วโลก และผลกระทบที่มีต่อบริษัทฯ จึงพัฒนาองค์กรให้เป็น Resilient Organization มุ่งเน้นกระบวนการทำงานที่กระชับ รวดเร็ว มีความยืดหยุ่น สามารถรับมือกับวิกฤตหรือสถานการณ์ที่ผิดปกติที่เกิดขึ้น เพื่อรองรับการขับเคลื่อนกลยุทธ์ของบริษัทฯ ให้สัมฤทธิ์ผลและเติบโตอย่างยั่งยืน

บริษัทฯ จึงให้ความสำคัญกับการจ่ายค่าตอบแทนที่เหมาะสมและเป็นธรรม การพัฒนาศักยภาพส่งเสริมการเรียนรู้ และความปลอดภัยในการทำงาน โดยคำนึงถึงสิทธิมนุษยชนของบุคลากรทั้งองค์กรรวมถึงส่งเสริมและเปิดโอกาสให้บุคลากรได้แสดงความคิดสร้างสรรค์ริเริ่มทำสิ่งใหม่ ๆ ในงานที่รับผิดชอบในกิจกรรมโครงการพนักงานนักพัฒนา จัดให้มีทุนสำหรับผู้บริหารระดับต้นได้ศึกษาต่อในระดับปริญญาโท และสร้างบรรยากาศการทำงานเป็นทีมเหมือนคนในครอบครัว โดยเชื่อมั่นว่าสภาพแวดล้อม และบรรยากาศในการทำงานที่ดีจะช่วยสร้างความผูกพันระหว่างบุคลากรกับองค์กร และ



ให้ความสำคัญ กับการจ่ายค่าตอบแทน ที่เป็นธรรม การพัฒนาศักยภาพ ส่งเสริมการเรียนรู้ ความปลอดภัยในการทำงาน

ณ 31 ธันวาคม 2564 พนักงานได้รับวัคซีนเข็มที่ 2 ครบ 100% มีผู้ได้รับการฉีดวัคซีนเข็มกระตุ้นภูมิเป็นเข็มที่ 3 จำนวน ร้อยละ 90.6 และพนักงานส่วนที่เหลือจะมีรอบการฉีดวัคซีนเพื่อกระตุ้นภูมิต่อเนื่องในปี 2565 ซึ่งในปี 2565 ได้ตั้งงบประมาณการฉีดวัคซีนเข็มกระตุ้นภูมิเข็มที่ 4 และวัคซีนรุ่นใหม่ ๆ ที่จะออกมากระตุ้นภูมิ รวมถึงการฉีดวัคซีนป้องกันไข้หวัดใหญ่ เพื่อความปลอดภัยของพนักงาน และป้องกันการแพร่เชื้อของโรคระบาดต่าง ๆ ต่อไป

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีนโยบายให้พนักงานทำงานที่บ้านได้ (Work from Home) โดยต้องปฏิบัติตามหลัก D M H T T อย่างเคร่งครัด เพื่อลดความเสี่ยงจากโรคติดเชื้อไวรัสโควิด-19 พร้อมกันนี้ บริษัทฯ สนับสนุนระบบการทำงานต่าง ๆ เพื่อรองรับการทำงานแบบ Work Anywhere ให้พนักงานสามารถติดต่อสื่อสารและเข้าถึงระบบในการทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ระบบการประชุม Online ระบบการสื่อสารผ่านทาง E-Mail

พัฒนาผู้บริหารทุกระดับและพนักงานที่มีศักยภาพสูงอย่างต่อเนื่องทั้งองค์กร เพื่อให้เพียงพอกับแผนการเจริญเติบโตทางธุรกิจ รวมทั้งมีการเตรียมความพร้อมในการสร้างผู้สืบทอดตำแหน่งงานให้ทันต่อการเกษียณอายุ และการเติบโตของบริษัทฯ และด้วยประเทศไทยเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ ประชากรวัยทำงานลดลง อาจเกิดปัญหาแรงงานในอนาคต เพื่อลดความเสี่ยงด้านบุคลากร บริษัทฯ จึงมีนโยบายจัดการแบบ Managed Services อย่างเหมาะสมกับกระบวนการดำเนินงานของธุรกิจ ปัจจัยเหล่านี้เอื้อต่อการลดความเสี่ยงด้านบุคลากรได้

บริษัทฯ มีการปฏิบัติตามกฎหมาย ด้านความปลอดภัย และอาชีวอนามัย อย่างเคร่งครัด โดยจัดให้มีคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ตามสัดส่วนที่กฎหมายกำหนด และมีการประชุมเดือนละ 1 ครั้งเพื่อติดตามผล และมีการเข้าตรวจเยี่ยมพื้นที่ทำงานพบปะพูดคุยกับทุกพื้นที่ของบริษัทฯ เดือนละ 1 ครั้ง โดยในช่วงการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ผู้บริหารทุกระดับได้ตั้งกลุ่มสื่อสาร Online กลุ่ม BCP แบบ Real Time และมีประชุมทั้งหมด 31 ครั้ง เพื่อให้ความช่วยเหลือพนักงาน และทำประกันภัยแบบเจอจ่ายจบให้กับพนักงานทุกคน จัดหาวัคซีนให้พนักงาน โดย





และ Line รวมถึงสนับสนุนให้พนักงานใช้ Notebook ที่ มีโปรแกรมของ บริษัทฯ เป็นต้น เพื่อความปลอดภัยของ พนักงานและผู้ให้บริการ และเพื่อขับเคลื่อนองค์กรไปสู่ความ สำเร็จตามเป้าหมายในแผนธุรกิจ โดยในช่วงเวลาที่พนักงาน กลับเข้ามาทำงานบริษัทฯ มีมาตรการคัดกรองด้วยชุด ตรวจ ATK สำหรับตรวจพนักงานทุกสัปดาห์ หากพบการ ติดเชื้อแล้วจะให้พนักงานกักกันและพนักงานที่เกี่ยวข้อง สัมผัสใกล้ชิดกันที่ตามเกณฑ์ เพื่อไม่ให้เกิดการกระจายเชื้อไป สู่เพื่อนพนักงานในวงกว้าง

บริษัทฯ ยังให้ความสำคัญกับการจัดการด้าน อาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน ซึ่งถือเป็นทรัพยากร อันมีค่าของบริษัทฯ ครอบคลุมไปยัง ผู้รับเหมาที่อยู่ภายในการดูแลของบริษัทฯ ให้มีมาตรฐาน เทียบเท่าระดับสากล บริษัทฯ จึงยกระดับแนวทางการ จัดระบบอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (Occupational Health and Safety : OHS) อย่างต่อเนื่องเพื่องการ รับรอง ISO 45001 : 2018 ภายในปี 2566

(4) ความเสี่ยงจากภัยคุกคาม ทางไซเบอร์

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับความเสี่ยงจาก ภัยคุกคามทางไซเบอร์ เพราะหากมีเหตุการณ์จะส่ง ผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยเฉพาะระบบ งานที่สำคัญ ได้แก่ ระบบการเงินและบัญชี ระบบจัดซื้อ จัดจ้าง ระบบการบริหารงาน รวมถึงระบบเก็บค่าผ่านทาง และมีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล อีกด้วย หากระบบเทคโนโลยีสารสนเทศได้รับภัยคุกคาม ทางไซเบอร์ โดยเฉพาะการเข้าถึงข้อมูลส่วนบุคคลในฐานะ ที่บริษัทฯ เป็น Data Controller ย่อมส่งผลกระทบต่อ การดำเนินงานและชื่อเสียงของบริษัทฯ จึงได้มีการวางแผน ป้องกันความเสี่ยงจากภัยคุกคามทางไซเบอร์อย่างเป็น ระบบ โดยกำหนดนโยบายการรักษาความมั่นคงปลอดภัย ไซเบอร์และสารสนเทศ มีขั้นตอนการตอบสนองกรณีโดน โจมตีทางไซเบอร์เพื่อเป็นแนวทางให้บุคลากรที่เกี่ยวข้อง เข้าใจในบทบาทในการตอบสนองต่อเหตุการณ์อย่างทัน กว้างที่เพื่อลดระดับความเสียหายลงให้น้อยที่สุด นอกจากนี้ ยังมีการตรวจสอบช่องโหว่ (Vulnerability Scan: VA) โดยผู้รับจ้างภายนอกเป็นประจำทุกปี และนำผลการตรวจ สอบไปปรับปรุงระบบสารสนเทศและแนวทางปฏิบัติอย่าง ต่อเนื่อง

บริษัทฯ ได้ลงทุนพัฒนาระบบงานเพื่อรองรับ เทคโนโลยีใหม่ ๆ และป้องกันความเสี่ยงจากภัยคุกคามทาง ไซเบอร์ ได้แก่ การบำรุงรักษาระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์



พัฒนาระบบงานเพื่อรองรับ เทคโนโลยีใหม่ ๆ และการ ป้องกันความเสี่ยงจากภัย คุกคามทางไซเบอร์

ให้พร้อมใช้งานเสมอ การสำรองข้อมูลอย่างเป็นระบบ มีศูนย์ข้อมูลหลัก (Data Center : DC) และศูนย์ข้อมูลสำรอง (Disaster Recovery Center : DR) และมีการป้องกันการ เข้าถึงโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือการโจรกรรมข้อมูล โดยกำหนดมาตรการควบคุมความปลอดภัยอย่างเข้มงวด เช่น ระบบรักษาความปลอดภัยของคอมพิวเตอร์ (Firewall) การกำหนดสิทธิ์ในการเข้าถึงข้อมูล การวางเครือข่ายตั้ง ศูนย์สำรองข้อมูลเพื่อรองรับภาวะฉุกเฉิน มีการฝึกซ้อม ตามแผนสำรองและกู้คืนข้อมูลคอมพิวเตอร์เครือข่าย (Disaster Recovery Plan : DRP) เป็นประจำทุกปี เพื่อให้ สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่อง

(5) ความเสี่ยงด้านข้อมูลส่วนบุคคล

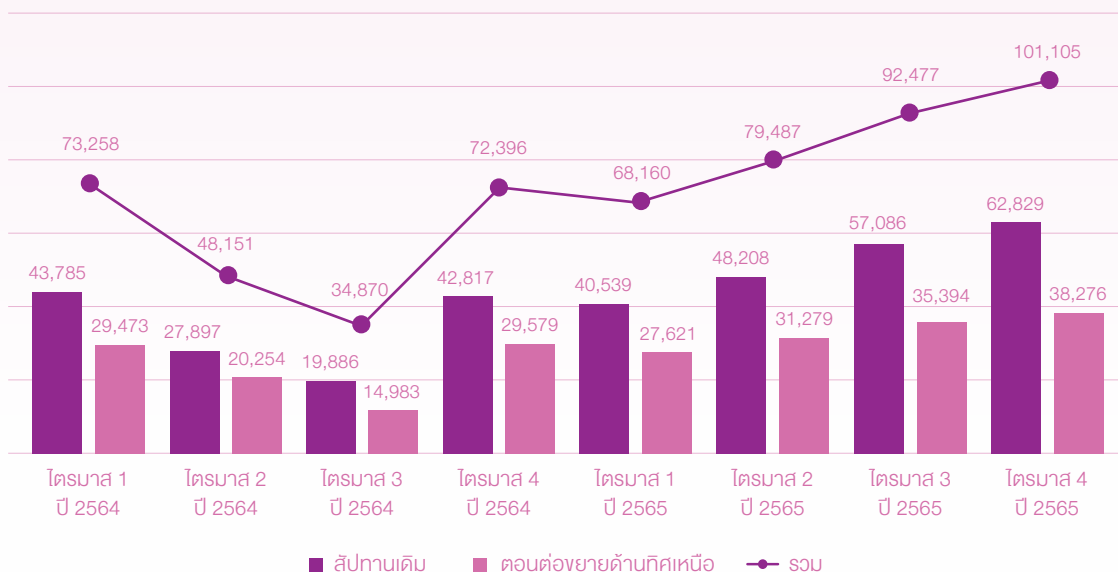
สำหรับปี 2565 ในฐานะที่บริษัทฯ เป็น Data Controller จึงได้ดำเนินการให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ใน พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 ได้แก่ การประกาศใช้นโยบายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ตั้งแต่ปี 2563 และมีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องในปี 2564 และปี 2565 การจัดให้มีเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล การกำหนดนโยบายการจัดเก็บและทำลายข้อมูลส่วนบุคคล นโยบายการส่งหรือเปิดเผยข้อมูลไปยังหน่วยงานภายนอก หรือต่างประเทศ นโยบายการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ของผู้ใช้งาน Smarter Tollway Mobile Application ขั้นตอนปฏิบัติการจัดการปัญหาเมื่อเกิดข้อร้องเรียน และ/ หรือ เหตุการณ์ละเมิดข้อมูลส่วนบุคคล เป็นต้น รวมถึง การทบทวนกิจกรรมต่าง ๆ ที่มีการเก็บ รวบรวม ใช้ หรือ ประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคลผ่านการจัดทำ Personal Data Inventory Assessment ร่วมกันกับเจ้าหน้าที่ คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้มีการจัด ฝึกอบรมพนักงานระดับหัวหน้าและผู้บริหารให้มีความรู้และ ตระหนักถึงความสำคัญถึงการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล โดยเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลเป็นวิทยากร

2.2.3 ความเสี่ยงด้านการเงิน

(1) ความเสี่ยงจากรายได้ค่าผ่านทางไม่เพียงพอต่อค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ

เนื่องจากรายได้ค่าผ่านทางสำหรับโครงการทางยกระดับดอนเมืองตามสัญญาสัมปทานถือเป็นรายได้หลักของ บริษัทฯ ดังนั้นหากได้รับผลกระทบจากปัจจัยภายนอกที่ไม่สามารถควบคุมได้ เช่น ภาวะเศรษฐกิจ การเมือง การชุมนุม ราคาน้ำมัน ภัยพิบัติ โรคระบาด เป็นต้น ที่ส่งผลต่อปริมาณจราจรบนทางยกระดับอย่างมีสาระสำคัญ และหากบริษัทฯ มีรายได้ต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ในอัตราที่สูงอาจทำให้กระทบต่อการบริหารจัดการเงินสด และสภาพคล่องทางการเงินของ บริษัทฯ รวมถึงค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามสัญญาสัมปทาน

- ปัจจุบัน โครงสร้างทางการเงินของบริษัทฯ ณ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ ไม่มีการหนี้สินทางการเงินที่มี ดอกเบี้ย
- อัตราค่าผ่านทางได้ถูกกำหนดไว้ล่วงหน้าภายใต้ MOA 3/2550 ลงวันที่ 12 กันยายน 2550 มีกำหนด การเก็บค่าผ่านทางตามอัตราใหม่ที่กำหนดไว้ล่วงหน้าทุกวันที่ 22 ธันวาคมของปี 2550 ปี 2552 ปี 2557 ปี 2562 ปี 2567 และปี 2572 (ทุก 5 ปี นับจากปี 2552) โดยอัตราค่าผ่านทางดังกล่าวได้รับความเห็นชอบ ร่วมกันว่าเป็นอัตราที่คำนวณไว้อย่างเหมาะสมแล้ว จากการที่บริษัทฯ ได้ประเมินแล้วว่ามีความเสี่ยงในการ ที่จะไม่ได้จัดเก็บค่าผ่านทางตามอัตราใหม่ที่กำหนดไว้ล่วงหน้านั้นอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากสามารถจัดเก็บค่า ผ่านทางในอัตราใหม่ที่กำหนดได้สำเร็จมาแล้ว 4 ครั้ง
- ปริมาณจราจรปี 2565



- จากสถานการณ์การระบาดของโรค COVID-19 สายพันธุ์ใหม่ สายพันธุ์โอมิครอน ที่พบในช่วงปลายเดือน ธันวาคม 2564 และจำนวนผู้ติดเชื้อเพิ่มสูงขึ้นและแพร่กระจายในอัตราที่สูง ทำให้ในช่วงไตรมาสที่ 1 ปี 2565 ประชาชนทั่วไปและภาครัฐ ยังคงเฝ้าระวังการระบาดและความรุนแรงของโรค โดยหน่วยงานรัฐและเอกชน บางส่วนได้ประกาศให้ สลับวันทำงานและ Work From Home สถาบันการศึกษาให้เรียนแบบ Hybrid ระหว่าง Onsite และ Online เนื่องจากความรุนแรงของสายพันธุ์โอมิครอน มีความรุนแรงน้อยกว่าสายพันธุ์ก่อนหน้า จึงทำให้ผู้ติดเชื้อไม่มีอาการ หรือมีอาการรุนแรงน้อยกว่าครั้งก่อนหน้า ภาครัฐจึงไม่มีมาตรการล็อกดาวน์ เนื่องจากจำเป็นต้องขับเคลื่อนภาคเศรษฐกิจควบคู่ไปกับการป้องกันโรค COVID-19 และเตรียมพร้อมสำหรับ





“การเรียนรู้ที่จะใช้ชีวิตอยู่กับโควิด-19” ดังนั้นจึงทำให้ปริมาณจราจรในช่วงไตรมาสที่ 1 ปี 2565 สะท้อนการเติบโตเล็กน้อยเมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 4 ปี 2564 ดังนั้นไตรมาสที่ 1 ปี 2565 ส่วนสัมปทานเดิมเฉลี่ยต่อวัน 40,539 คันต่อวัน ส่วนสัมปทานตอนต่องายด้านทิศเหนือ เฉลี่ยต่อวัน 27,621 คันต่อวัน ลดลงเมื่อเทียบกับ ไตรมาสที่ 4 ปี 2564 ที่มีปริมาณจราจรส่วนสัมปทานเดิมเฉลี่ยต่อวัน 42,817 คันต่อวัน ส่วนสัมปทานตอนต่องายด้านทิศเหนือ เฉลี่ยต่อวัน 29,579 คันต่อวัน คิดเป็นลดลงที่ร้อยละ 5.3 และ 6.6 ตามลำดับ โดยเมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 1 ปี 2564 ที่มีปริมาณจราจรส่วนสัมปทานเดิมเฉลี่ยต่อวัน 43,785 คันต่อวัน ส่วนสัมปทานตอนต่องายด้านทิศเหนือ เฉลี่ยต่อวัน 29,473 คันต่อวัน ลดลงที่ ร้อยละ 7.4 และ 6.3 ตามลำดับ แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยในปี 2564 ทั้งปี ที่มีปริมาณจราจรส่วนสัมปทานเดิมเฉลี่ยต่อวัน 33,556 คันต่อวัน ส่วนสัมปทานตอนต่องายด้านทิศเหนือ เฉลี่ยต่อวัน 23,549 คันต่อวัน พบว่า ในไตรมาสที่ 1 ปี 2565 สูงกว่าค่าเฉลี่ยทั้งปีของปี 2564 ที่ร้อยละ 20.8 และ 17.3 ตามลำดับ

- ในไตรมาสที่ 2 ปี 2565 จากสถานการณ์ของโรคโควิด-19 สายพันธุ์โอมิครอน จำนวนผู้เสียชีวิตต่ำอยู่ในการควบคุมของสาธารณสุข ดังนั้น ภาครัฐจึงได้มีการประกาศผ่อนคลายมาตรการเพิ่มเติม เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2565 ยกเลิกการ Test & GO ปรับ Thailand Pass ลดการกักตัวเหลือ 5 วันและเฝ้าระวังอีก 5 วัน รวมถึงให้เปิดเรียนแบบ Onsite แต่ยังคงห้ามเปิดผับบาร์อย่างเคร่งครัดตาม ต่อมา 1 มิถุนายน 2565 ได้ผ่อนคลายมาตรการโควิด-19 เปิดสถานบันเทิง ผับบาร์ คาราโอเกะ ถึงเวลา 24.00 น. ไตรมาสที่ 2 ปี 2565 ส่วนสัมปทานเดิมเฉลี่ยต่อวัน 48,208 คันต่อวัน ส่วนสัมปทานตอนต่องายด้านทิศเหนือ เฉลี่ยต่อวัน 31,279 คันต่อวัน เพิ่มขึ้น เมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 1 ปี 2565 ที่มีปริมาณจราจรส่วนสัมปทานเดิมเฉลี่ยต่อวัน 40,539 คันต่อวัน ส่วนสัมปทานตอนต่องายด้านทิศเหนือ เฉลี่ยต่อวัน 27,621 คันต่อวัน คิดเป็นเพิ่มขึ้นที่ ร้อยละ 18.9 และ 13.2 ตามลำดับ โดยเมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 2 ปี 2564 ช่วงเริ่มต้นของการระบาดระลอกใหม่เดือนเมษายน 2564 มีปริมาณจราจรส่วนสัมปทานเดิมเฉลี่ยต่อวัน 27,897 คันต่อวัน ส่วนสัมปทานตอนต่องายด้านทิศเหนือ เฉลี่ยต่อวัน 20,254 คันต่อวัน เพิ่มขึ้นที่ ร้อยละ 72.8 และ 54.4 ตามลำดับ สรุปภาพรวมปริมาณจราจรไตรมาสที่ 2 ปี 2565 ได้รับปัจจัยบวกอย่างต่อเนื่องและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตลอดเวลา
- ในไตรมาสที่ 3 ปี 2565 หลังจากจากวันที่ 1 มิถุนายน 2565 ภาครัฐได้ผ่อนคลายมาตรการโควิด-19 ทำให้ประชาชนมีความเชื่อมั่นในการออกมาทำกิจกรรมเพิ่มมากขึ้น ภาคการศึกษาเปิดเรียนแบบ Onsite เต็มรูปแบบในทุกระดับชั้น ตั้งแต่ระดับประถมศึกษาจนถึงระดับอุดมศึกษา ส่งผลให้ปริมาณจราจรบนทางยกระดับดอนเมืองเพิ่มสูงขึ้น สถานการณ์การระบาดของโรคโควิด-19 มีอัตราลดลงทั้งจำนวนผู้ติดเชื้อและผู้เสียชีวิต เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2565 เว็บไซต์ราชกิจจานุเบกษาได้เผยแพร่ประกาศกระทรวงสาธารณสุข สั่งยกเลิกโรคโควิด-19 จากโรคติดต่ออันตราย เป็นโรคติดต่อที่ต้องเฝ้าระวัง มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2565 เป็นต้นไป หลังจากสถานการณ์การระบาดทั่วโลกมีแนวโน้มลดลงรวมถึงจำนวนผู้ป่วยและผู้เสียชีวิตก็ลดลงตามลำดับ ขณะที่วัคซีนในประเทศมีเพียงพอต่อความต้องการของประชาชน ต่อมาเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2565 เว็บไซต์ราชกิจจานุเบกษา เผยแพร่ประกาศยกเลิกประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักร ประกาศ ข้อกำหนด และคำสั่งที่เกี่ยวข้องราชกิจจานุเบกษา เผยแพร่ประกาศยกเลิก พ.ร.ก.ฉุกเฉิน ทั่วราชอาณาจักร หลังสถานการณ์โควิด-19 คลี่คลาย ให้มีผลวันที่ 1 ตุลาคม 2565 เป็นต้นไป ในไตรมาสที่ 3 ปี 2565 เป็นปริมาณจราจรสูงที่สุดในรอบ 2 ปี นับจากการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ตั้งแต่ปี 2563 โดยส่วนสัมปทานเดิมเฉลี่ยต่อวัน 57,086 คันต่อวัน ส่วนสัมปทานตอนต่องายด้านทิศเหนือ เฉลี่ยต่อวัน 35,391 คันต่อวัน เพิ่มขึ้น เมื่อเทียบกับ ไตรมาสที่ 2 ปี 2565 ที่มีปริมาณจราจรส่วนสัมปทานเดิมเฉลี่ยต่อวัน 48,208 คันต่อวัน ส่วนสัมปทานตอนต่องายด้านทิศเหนือ เฉลี่ยต่อวัน 31,279 คันต่อวัน คิดเป็นเพิ่มขึ้นที่ ร้อยละ 18.4 และ 13.1 ตามลำดับ โดยเมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 3 ปี 2564 ช่วงที่มีการ Lockdown ครั้งที่ 2 ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม ถึง สิงหาคม เป็นช่วงที่บริษัทฯ มีปริมาณจราจรต่ำที่สุด มีปริมาณจราจรส่วนสัมปทานเดิมเฉลี่ยต่อวันเพียง 19,886 คันต่อวัน ส่วนสัมปทานตอนต่องายด้านทิศเหนือเฉลี่ยต่อวันเพียง 14,983 คันต่อวัน เพิ่มขึ้นที่ ร้อยละ 187.1 และ 136.2 ตามลำดับ สรุปภาพรวมปริมาณจราจรไตรมาสที่ 3 ปี 2565 ได้รับปัจจัยบวกอย่างต่อเนื่องและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตลอดเวลา



ในไตรมาสที่ 4 ปี 2565 ถือเป็นช่วงการผ่อนคลายมาตรการต่าง ๆ ในการควบคุมการแพร่ระบาดของ COVID-19 แบบเต็มรูปแบบทุกกิจกรรมสามารถดำเนินการได้ตามปกติ ส่งผลให้ปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สรุปภาพรวมปริมาณจราจรทางยกระดับดอนเมือง ไตรมาสที่ 4 ปี 2565 เป็นปริมาณจราจรสูงที่สุดในรอบ 2 ปี โดยส่วนสัมปทานเดิมเฉลี่ยต่อวัน 62,829 คันต่อวัน ส่วนสัมปทานต่อเนื่องขยายด้านทิศเหนือ เฉลี่ยต่อวัน 38,276 คันต่อวัน เพิ่มขึ้น เมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 3 ปี 2565 ที่มีปริมาณจราจรส่วนสัมปทานเดิมเฉลี่ยต่อวัน 57,086 คันต่อวัน ส่วนสัมปทานต่อเนื่องขยายด้านทิศเหนือ เฉลี่ยต่อวัน 35,391 คันต่อวัน คิดเป็นการเพิ่มขึ้นที่ ร้อยละ 10.1 และ 8.2 ตามลำดับ โดยเมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 4 ปี 2564 มีปริมาณจราจรส่วนสัมปทานเดิมเฉลี่ยต่อวัน 42,817 คันต่อวัน ส่วนสัมปทานต่อเนื่องขยายด้านทิศเหนือเฉลี่ยต่อวัน 29,579 คันต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 46.7 และ 29.4 ตามลำดับ โดยมีข้อสังเกตว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของสัมปทานเดิมช่วงดินแดง-ดอนเมือง ที่เชื่อมกับกิจกรรมในใจกลางกรุงเทพฯ มีอัตราการเพิ่มขึ้นที่สูงกว่าต่อเนื่องขยายด้านทิศเหนือแสดงให้เห็นว่ากิจกรรมทางธุรกิจในเขตใจกลางกรุงเทพฯ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นสูง สรุปภาพรวมปริมาณจราจรไตรมาสที่ 4 ปี 2564 ได้รับปัจจัยบวกอย่างต่อเนื่องและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตลอดเวลา และสรุปภาพรวมปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดทั้งปี 2565 (AADT) ส่วนสัมปทานเดิมเฉลี่ยต่อวัน 52,240 คันต่อวัน ส่วนสัมปทานต่อเนื่องขยายด้านทิศเหนือเฉลี่ยต่อวัน 33,177 คันต่อวันรวมสองสายทางปี 2565 เท่ากับ 85,417 คันต่อวัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 2564 ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดทั้งปี (AADT) ส่วนสัมปทานเดิมเฉลี่ยต่อวัน 33,556 คันต่อวัน ส่วนสัมปทานต่อเนื่องขยายด้านทิศเหนือเฉลี่ยต่อวัน 23,549 คันต่อวัน รวมสองสายทางปี 2564 เท่ากับ 57,105 คันต่อวัน กล่าวโดยสรุปว่าปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดทั้งปี 2565 สูงกว่าปี 2564 ที่ร้อยละ 49.6 อีกทั้งยังมีปัจจัยบวกที่มีนัยสำคัญจากการเปิดรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติและนักท่องเที่ยวชาวจีนโดยไม่จำเป็นต้องตรวจคัดกรอง COVID-19 ที่จะทำให้กิจกรรมการเดินทางโดยรวมเพิ่มสูงขึ้น ก็จะส่งผลให้ปริมาณจราจรบนทางยกระดับดอนเมืองเพิ่มสูงขึ้นอีกด้วย



- โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงที่มีพื้นที่ให้บริการใกล้เคียงกับทางยกระดับดอนเมือง เมื่อได้ติดตามจำนวนผู้ให้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงเห็นได้ว่าข้อมูลในปี 2565 ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อบริษัท
- บริษัทฯ มีการบริหารจัดการทางการเงินด้านต้นทุนการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง และไม่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานต่อเนื่อง แม้ในวิกฤตโควิดในปี 2563 - พฤษภาคม 2565 บริษัทฯ สามารถบริหารจัดการควบคุมและปรับลดค่าใช้จ่ายได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งการดำเนินงานในช่วงหลายปีที่ผ่านมาพบว่าบริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานคิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ยเพียงประมาณร้อยละ 23-25 ของรายได้รวม และสืบเนื่องจากที่บริษัทฯ ได้นำเงินจากการขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนโดยการนำหุ้นเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยจำนวน 140 ล้านหุ้นไปชำระคืนเงินกู้ระยะยาวและเงินกู้ระยะสั้น พร้อมดอกเบี้ยกับสถาบันการเงินจำนวน 1,686.36 ล้านบาท ในวันที่ 10 พฤษภาคม 2564 ส่งผลให้ต้นทุนทางการเงินปรับลดลงจำนวน 22.15 ล้านบาทเมื่อเทียบกับปี 2564 และเงินจากขายหุ้นเพิ่มทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 คงเหลืออีกจำนวน 98.51 ล้านบาท จะนำไปลงทุนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานและเงินทุนหมุนเวียน
- ดังนั้นบริษัทฯ ไม่มีการหนี้สินที่มีการดอกเบี้ยสร้างความเสี่ยงของฐานะทางการเงินของบริษัทฯ ในระยะยาวต่อไป และลดความเสี่ยงจากการขาดสภาพคล่องทางการเงินจนไม่สามารถดำเนินกิจการได้ หรือไม่สามารถชำระดอกเบี้ย รวมทั้งมีวงเงินหมุนเวียนเพื่อสำรองไว้ใช้ในกิจการ ซึ่งยังมีได้เบิกใช้เป็นจำนวนเงินรวม 1,000 ล้านบาท ด้วยหนี้สินต่อทุนที่อยู่ในระดับที่ต่ำมากอย่างต่อเนื่องมาจนในปัจจุบันมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (D/E Ratio) เท่ากับ 0.07 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
- ดังนั้นจึงไม่มีความเสี่ยงในกรณีที่รายได้ค่าผ่านทางไม่เพียงพอต่อค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ

(2) ความเสี่ยงด้านสภาพคล่องในช่วงการแพร่ระบาดของ COVID-19

สืบเนื่องจากบริษัทฯ ได้นำเงินจากการขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 140 ล้านหุ้นไปชำระคืนพร้อมดอกเบี้ยกับสถาบันการเงินจำนวน 1,686.36 ล้านบาท ในวันที่ 10 พฤษภาคม 2564 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ ไม่มีการหนี้สินที่มีดอกเบี้ยกับสถาบันการเงิน ด้วยหนี้สินต่อทุนที่อยู่ในระดับที่ต่ำมากอย่างต่อเนื่องมาจนในปัจจุบันมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (D/E Ratio) เท่ากับ 0.07 บริษัทฯ มีหนี้สินหมุนเวียนเท่ากับ 350.72 ล้านบาท และสินทรัพย์หมุนเวียนเท่ากับ 491.59 ล้านบาท คิดเป็นอัตราส่วนสภาพคล่องเท่ากับ 1.36 เท่า ทั้งนี้หนี้สินหมุนเวียนนั้นเป็นหนี้สินที่ไม่มีการดอกเบี้ยทางการเงินทั้งจำนวน ดังนั้นแม้จะได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัวในวงกว้างจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 หรือโรคระบาดที่อาจมีขึ้น รวมทั้งอัตราพลังงานที่ปรับสูงขึ้น บริษัทฯ ก็ยังคงมีความมั่นคงของฐานะทางการเงินในระยะยาว

ในส่วนของเงินลงทุนชั่วคราวและเงินลงทุนระยะยาว ร่วมกับกระแสเงินสดในปี 2565 บริษัทฯ มีกระแสเงินสดเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 1,024.24 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ ไม่มีการหนี้สินทางการเงินที่มีดอกเบี้ย และมีวงเงินสำรองที่เป็นวงเงินหมุนเวียนจากธนาคารต่าง ๆ ซึ่งยังมีได้เบิกใช้เป็นจำนวนเงินรวม 1,000 ล้านบาท (31 ธันวาคม 2564: 1,000 ล้านบาท)

โดยมีรายละเอียดและเงื่อนไขสำคัญของวงเงินสำรองที่เป็นวงเงินหมุนเวียน ดังนี้

รายการ	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
1. วงเงินเบิกเกินบัญชี (OD) / KBANK		
วงเงิน	30 ล้านบาท	30 ล้านบาท
ภาระหนี้คงเหลือ	ยังไม่มีการใช้	ยังไม่มีการใช้
อายุ	ไม่มีวันครบกำหนด ทั้งนี้บริษัทฯ จะต้องจ่ายดอกเบี้ยเป็นรายเดือนจนกว่าจะทำการชำระคืนวงเงินครบจำนวน	
ครบกำหนด	-	-
อัตราดอกเบี้ย	MLR+1.5%	MLR+1.5%
การชำระคืน	ชำระคืนทั้งหมดหรือบางส่วน	ไม่มีการเปลี่ยนแปลง
เงื่อนไขสำคัญ	สัญญาวงเงินเบิกเกินบัญชีมีอายุ 12 เดือน และจะถูกยืดอายุสัญญาถ้าหากเกินบัญชีต่อไปอีกคราวละ 12 เดือนโดยอัตโนมัติ	ไม่มีการเปลี่ยนแปลง
แนวทางการบริหารสินเชื่อ	บริษัทฯ ยังไม่มีแผนจะเบิกใช้วงเงินนี้ โดยจะสำรองไว้เป็นทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ สำหรับกรณีที่มีความจำเป็นและเร่งด่วน	
2. วงเงินเบิกเกินบัญชี (OD) / BAY		
วงเงิน	20 ล้านบาท	20 ล้านบาท
ภาระหนี้คงเหลือ	ยังไม่มีการใช้	ยังไม่มีการใช้
อายุ	-	-
ครบกำหนด	-	-
อัตราดอกเบี้ย	MOR	MOR
การชำระคืน	-	-
เงื่อนไขสำคัญ	เงื่อนไขจะถูกกำหนดเมื่อบริษัทฯ แจ้งความประสงค์ขอเบิกใช้วงเงิน	ไม่เปลี่ยนแปลง
แนวทางการบริหารสินเชื่อ	วงเงินเบิกเกินบัญชีนี้เป็นส่วนหนึ่งของสัญญาวงเงินสินเชื่อ 520 ล้านบาท ลงนามเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2562 ซึ่งบริษัทฯ ได้วงเงิน 500 ล้านบาท สำหรับตัวสัญญาใช้เงินในวันที่ 4 ธันวาคม 2562 ดังนั้นบริษัทฯ จึงเหลือวงเงินสินเชื่ออีก 20 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ประสงค์ที่จะสำรองวงเงิน 20 ล้านบาท ไว้สำหรับเป็นวงเงินเบิกเกินบัญชี ทั้งนี้บริษัทฯ ยังไม่มีแผนจะเบิกใช้วงเงินนี้ โดยจะสำรองไว้เป็นทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ สำหรับกรณีที่มีความจำเป็นและเร่งด่วน	





รายการ	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
3. วงเงิน P/N (Mixed line) / BAY		
วงเงิน	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	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	ไม่มีการเบิกใช้	ไม่มีการเบิกใช้
อายุ	90 วัน	90 วัน
ครบกำหนด	-	-
อัตราดอกเบี้ย	<ul style="list-style-type: none"> ไม่มีการกำหนดดอกเบี้ยจะใช้เมื่อผู้ได้รับวงเงินแจ้งต่อธนาคาร หรือ แล้วแต่จะตกลงกัน สำหรับวงเงิน P/N อายุสูงสุด 90 วัน สามารถ Roll over ได้ ทั้งนี้ ต้อง Clean up period อย่างน้อย 2 ครั้งต่อปี อัตราการใช้ LG ปัจจุบันมีอัตราร้อยละ 0.75 ต่อปี เรียบเก็บทุก 3 เดือน 	ไม่เปลี่ยนแปลง
เงื่อนไขสำคัญ	<ul style="list-style-type: none"> จะใช้วงเงิน LG for Bid Bond เต็ม 200 ล้านบาทได้ต้องไม่มีภาระการใช้วงเงิน 1)-(3) การแต่ละวงเงิน (1)-(4) ต้องไม่เกินกรอบที่กำหนดไว้ให้ในแต่ละประเภทของวงเงิน LG for Bid Bond <ol style="list-style-type: none"> เงื่อนไขหลัก ใช้กับภาครัฐ และ / หรือ บริษัทฯ ในตลาดหลักทรัพย์ และ / หรือ รัฐวิสาหกิจ สัญญาโครงการจะต้องมีระยะเวลาไม่เกิน 5 ปี โครงการต้องมีมูลค่าไม่เกิน 500 ล้านบาท 	ไม่เปลี่ยนแปลง
แนวทางการบริหารสินเชื่อ	เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2564 บริษัทได้ลงนามสัญญาวงเงินสินเชื่อเพื่อรับวงเงินกู้ยืมเพิ่มจำนวน 120 ล้านบาท ทั้งนี้บริษัทฯ ยังไม่มีแผนจะเบิกใช้วงเงินนี้ โดยจะสำรองไว้เป็นทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ สำหรับกรณีที่มีความจำเป็นและเร่งด่วน	

รายการ	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
4. เงินกู้หมุนเวียน / ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“EXIM BANK”)		
วงเงิน	100 ล้านบาท	100 ล้านบาท
ภาระหนี้คงเหลือ	ยังไม่มีดอกเบี้ยใช้	ยังไม่มีดอกเบี้ยใช้
อายุ	90 วัน	90 วัน
ครบกำหนด	-	-
อัตราดอกเบี้ย	Prime-3.0%	Prime-3.0%
การชำระคืน	ชำระคืนทั้งหมดเมื่อครบกำหนด	ชำระคืนทั้งหมดเมื่อครบกำหนด
เงื่อนไขสำคัญ	<ul style="list-style-type: none">บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสินเชื่อประเภทเงินกู้หมุนเวียน เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2563บริษัทฯ ได้รับการทบทวนวงเงิน ขยายอายุออกไปอีก 1 ปี เป็นสิ้นสุดวันที่ 31 กรกฎาคม 2565	<ul style="list-style-type: none">บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสินเชื่อประเภทเงินกู้หมุนเวียน เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2563บริษัทฯ ได้รับการทบทวนวงเงิน ขยายอายุออกไปอีก 1 ปี เป็นสิ้นสุดวันที่ 31 กรกฎาคม 2565บริษัทฯ ได้รับการทบทวนวงเงิน ขยายอายุออกไปอีก 1 ปี เป็นสิ้นสุดวันที่ 31 กรกฎาคม 2566
แนวทางการบริหารสินเชื่อ	ณ 31 มีนาคม 2564 บริษัทฯ ได้ชำระคืนโดยกระแสเงินสดจากการดำเนินงานของบริษัทฯ ในเดือนมีนาคม 2564 เต็มมูลค่า ทั้งนี้บริษัทฯ ยังไม่มีแผนจะเบิกใช้วงเงินนี้ โดยจะสำรองไว้เป็นทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ สำหรับกรณีที่มีความจำเป็นและเร่งด่วน	
5. ตั๋วสัญญาใช้เงิน / ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“BBL”)		
วงเงิน	150 ล้านบาท	150 ล้านบาท
ภาระหนี้คงเหลือ	50 ล้านบาท	ยังไม่มีดอกเบี้ยใช้
อายุ	90 วัน	90 วัน
ครบกำหนด	-	-
อัตราดอกเบี้ย	MLR-1.0%	MLR-1.0%
การชำระคืน	ชำระคืนทั้งหมดเมื่อครบกำหนด	ชำระคืนทั้งหมดเมื่อครบกำหนด
เงื่อนไขสำคัญ	<ul style="list-style-type: none">บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาวงเงินสินเชื่อประเภทวงเงินขายตั๋วสัญญาใช้เงิน เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2563อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ไม่เกินอัตรา 2.0 เท่า	ไม่เปลี่ยนแปลง
แนวทางการบริหารสินเชื่อ	ณ 31 มีนาคม 2564 บริษัทฯ ได้ชำระคืนโดยกระแสเงินสดจากการดำเนินงานของบริษัทฯ ในเดือนมีนาคม 2564 เต็มมูลค่า ทั้งนี้บริษัทฯ ยังไม่มีแผนจะเบิกใช้วงเงินนี้ โดยจะสำรองไว้เป็นทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ สำหรับกรณีที่มีความจำเป็นและเร่งด่วน	





รายการ	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
6. วงเงินกู้ยืมเงิน / ธนาคาร แลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) ("LH BANK")		
วงเงิน	500 ล้านบาท	500 ล้านบาท
ภาระหนี้คงเหลือ	ยังไม่เบิกใช้	ยังไม่เบิกใช้
อายุ	90 วัน	90 วัน
ครบกำหนด	-	-
อัตราดอกเบี้ย	MMR	MMR
การชำระคืน	-	-
เงื่อนไขสำคัญ	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญากู้ยืมระยะยาว เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2563 เพื่อรองรับการไถ่ถอนตราสารหนี้หุ้นกู้ที่ครบกำหนดในเดือนพฤศจิกายน 2563 (หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2560) ค่าธรรมเนียมการจัดวงเงินกู้ (Front-end Fee) 0.10% ของวงเงินที่อนุมัติให้ชำระในวันที่ลงนามในสัญญาเงินกู้ (ณ วันที่ 20 สิงหาคม 2563 บริษัทฯ ชำระ Front End Fee ของวงเงินกู้จำนวน 500 ล้านบาทในคราวเดียวกันจำนวนครบถ้วนแล้ว) ค่าธรรมเนียมชำระหนี้คืนก่อนกำหนด (Prepayment Fee) ในอัตรา 2% ของวงเงินที่อนุมัติชำระคืนก่อนกำหนดเวลา เว้นแต่นำเงินจาก IPO มาชำระคืนก่อนกำหนด อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ไม่เกินอัตรา 2.0 เท่า เงินกู้ระยะสั้น (ST-Loan) สามารถเบิกได้ไม่เกินวงเงินจำนวน 200 ล้านบาท สามารถเบิกวงเงินกู้ระยะสั้น 500 ล้านบาท หากบริษัทฯ นำเงินจากการ IPO ชำระคืนเงินกู้ระยะยาว เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯ ได้จ่ายชำระด้วยเงินสดรับจากการเสนอขายหุ้นต่อสาธารณะชนครั้งแรก (IPO) ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีวงเงินกู้เพื่อหมุนเวียนเพิ่มเป็น 500 ล้านบาท 	
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 ในปี 2564 บริษัทฯ ได้ชำระคืน โดยกระแสเงินสดจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และในวันที่ 10 พฤษภาคม 2564 ได้จ่ายชำระด้วยเงินสดรับจากการเสนอขายหุ้นต่อสาธารณะชนครั้งแรก (IPO) ทั้งนี้บริษัทฯ ยังไม่มีแผนจะเบิกใช้วงเงินนี้ โดยจะสำรองไว้เป็นทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ สำหรับกรณีที่มีความจำเป็นและเร่งด่วน</p>	

จากผลประกอบการทางการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 สถานะหนี้ที่มีอัตราหนี้สินต่อทุนเท่ากับ 0.07 เท่า อัตราส่วนสภาพคล่องเท่ากับ 1.36 เท่า รวมทั้งแผนบริหารวงเงินสำรองจำนวนรวมกันทั้งสิ้น 1,000 ล้านบาท ทำให้ไม่มีความเสี่ยงด้านสภาพคล่องแต่อย่างใด และสามารถผ่านวิกฤตต่าง ๆ ในระยะยาวได้อย่างมั่นคง สร้างผลตอบแทนให้แก่ผู้ถือหุ้นได้อย่างยั่งยืน

2.2.4 ความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม ด้านสังคม และด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี

(1) ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ สิ่งแวดล้อมสู่มาตรการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

ผลกระทบจากภาวะโลกร้อนส่งผลให้สภาพภูมิอากาศในปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและรุนแรงทำให้เกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติและปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน การบริหารทรัพยากรในการดำเนินธุรกิจและผลกระทบต่อการให้บริการลูกค้า รวมทั้งปัจจุบันหลายภาคส่วนให้ความสำคัญต่อการจัดการปัญหาภาวะโลกร้อน ในบริบทของประเทศไทยนั้นได้มีการตั้งเป้าหมายการมีส่วนร่วมของประเทศไทย (Nationally Determined Contributions: NDC) ตามกรอบความตกลงปารีสและประกาศเจตนารมณ์ในการยกระดับการแก้ไขปัญหาภูมิอากาศอย่างเต็มที่ เพื่อบรรลุเป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutral) ภายในปี พ.ศ.2593 และบรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero Emission) ภายในปี พ.ศ.2608 ส่งผลให้เกิดการปรับตัวสู่สังคมคาร์บอนต่ำโดยเร่งพัฒนาเทคโนโลยีที่สะอาดและความคาดหวังของผู้นมีส่วนได้เสียในการที่องค์กรต้องมีความตระหนักและมีส่วนร่วมในการจัดการปัญหานี้ บริษัทฯ ได้มีการปรับปรุงเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจก ให้สอดคล้องตามเป้าหมายของประเทศไทย (Thailand's Ambitions) ในการประชุม COP27 โดยนำข้อมูลปี 2565 เป็นปีฐาน

โดยในปี 2565 บริษัทฯ ได้บริหารจัดการ โดยมุ่งเน้นการเป็นส่วนหนึ่งในการลดใช้พลังงาน ลดสาเหตุและปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และก๊าซเรือนกระจก ดังนี้

- จัดตั้งคณะทำงาน Energy Teams เพื่อศึกษาและดำเนินการโครงการที่ใช้พลังงานสะอาด ได้แก่
 - โครงการติดตั้งระบบไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์แบบติดตั้งบนหลังคา (Solar Rooftop) อาคารสำนักงานใหญ่ (เฟส1) และดำเนินเก็บค่าผ่านทางดอนเมือง 1 และดอนเมือง 2 และอาคารสำนักงานใหญ่
 - ส่งเสริมการใช้และการให้บริการรถยนต์ไฟฟ้า (EV Service) เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2565 บริษัทฯ ได้ทำลงนาม MOU กับบริษัท อีวี มีพลิส จำกัด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อร่วมกันศึกษาความเป็นไปได้และร่วมกันส่งเสริมการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าและบริการที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้า ซึ่งรวมถึงสร้างประสบการณ์การทดลองใช้งาน ออกแบบรูปแบบการใช้งาน ได้แก่ ติดตั้งสถานีชาร์จรถยนต์ไฟฟ้า (EV Charging Station) เฟส 1 เริ่มดำเนินการบนพื้นที่อาคารสำนักงานใหญ่บริษัทฯ และการศึกษาการใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้า (EV CAR)
 - ศึกษาการใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้า
 - ขอรับรองโครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย (Thailand Voluntary Emission Reduction Program) หรือ T-VER
 - ปรับเปลี่ยนเครื่องปรับอากาศ พลังงานแสงอาทิตย์ เป็นระบบที่ก่อกมลพิษต่ำ
 - การทดสอบการใช้ไฟฟ้าวันจากพลังงานแบตเตอรี่โซล่าเซลล์
- ส่งเสริมกิจกรรมที่ช่วยลดสภาวะโลกร้อน อาทิ
 - การเข้าร่วมโครงการ Care the wild “ปลูกป้อง Plant & Protect” ณ ป่าชุมชนบ้านหนองปลิง ตำบลทุ่งกระเบา อำเภอลำทะเมนชัย จังหวัดกาญจนบุรี ตามกรอบเป้าหมายแห่งสหประชาชาติ UNSDG Goal ในข้อ 13 Climate Action และขับเคลื่อนการทำงานด้วย ข้อ 17 Partnership for the Goal ร่วมกับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยมีเป้าหมายจำนวน 50 ไร่ แบ่งเป็นปีละ 10 ไร่ ๆ ละ 200 ต้น จำนวนต้นไม้รวมต่อปี 2,000 ต้น เมื่อการปลูกป่าเต็มพื้นที่ 50 ไร่ จำนวนต้นไม้รวม 10,000 ต้น และจะสามารถลดก๊าซเรือนกระจกได้ถึง 90,000 คาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า และเป็นแหล่งอาหารชุมชนรอบข้างพื้นที่ป่า ประกอบกับช่วยลดปัญหาความแห้งแล้งและพื้นที่ป่าเสื่อมโทรม
 - เข้าร่วมโครงการ Care the Bear กับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ส่งเสริมและสนับสนุนให้บุคลากรของบริษัทฯ ปรับพฤติกรรมลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการจัดกิจกรรมต่าง ๆ ทั้งในรูปแบบ online หรือ onsite เช่น การจัดการประชุมผู้ถือหุ้น ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-AGM) การประชุมออนไลน์ ได้แก่ การประชุมนักวิเคราะห์ (Analyst Meeting) การอบรมสัมมนา การจัดกิจกรรม CSR เป็นต้น
 - บริษัทฯ ได้จัดอบรมสัมมนาโครงการ Care the Bear มีพนักงานเข้าร่วมอบรมจำนวน 53 คน





- การใช้ทรัพยากรในการดำเนินธุรกิจผ่านกระบวนการ 3Rs (Reuse, Reduce, Recycle) อย่างต่อเนื่อง ตามนโยบายและกลยุทธ์ความยั่งยืน (Business Sustainability Plan) แผนระยะสั้นและระยะยาว ทั้งนี้เพื่อส่งมอบคุณค่า (Value Chain) ให้แก่ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย โดยมุ่งเน้นการบริหารจัดการการใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุด และเกิดประสิทธิภาพ ขับเคลื่อนการลดก๊าซเรือนกระจก มีการบริหารจัดการขยะมูลฝอย ณ แหล่งกำเนิด ด้วยเป้าหมาย Zero Waste to land fill การนำของเสียกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ ลดการสร้างขยะจากต้นทาง เช่น การเลือกใช้วัสดุอุปกรณ์ที่สามารถนำมาใช้ใหม่ สนับสนุนการใช้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Procurement) ระบบ E-Learning ระบบ E-Slip ระบบ E-Document ระบบ E-Tax Invoice & e-Receipt และระบบ E-Withholding Tax เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อบริการขับเคลื่อนการเติบโตอย่างยั่งยืน อ้างอิงเป้าหมายแห่งสหประชาชาติ UNSDG Goal ในข้อ 13 Climate Action ข้อ 12 Responsible Consumption and Production เป็นวิธีการ และขับเคลื่อนการทำงานด้วย ข้อ 17 Partnership for the Goal การทำงานร่วมกับทุกภาคส่วน ได้แก่ พันธมิตรที่อยู่ในห่วงโซ่อุปทานการสร้างเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โครงการ Care the Whale บริษัทฯ ได้จัดตั้งคณะทำงานชุดย่อย Green & Waste Management ขับเคลื่อนแผนงานการคัดแยกขยะให้ถูกวิธี ลดการใช้พลังงาน การจัดซื้อ-จัดจ้างสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Procurement) การคัดแยกวัสดุ และการจัดการสารเคมีที่ตกหล่นบนสายทางอย่างต่อเนื่อง
- บริษัทฯ ได้ร่วมกับ สถาบันพลาสติก บริษัท จีอีพีพี สะอาด จำกัด และบริษัท ซีโรว์ เวสต์ โยโล จำกัด ดำเนินศึกษาความเป็นไปได้ในการรีไซเคิลฝุ่นจากรถดูดกวาด ขอบเขตการวิจัยนั้นคือการนำฝุ่นที่มาจาการถดูดฝุ่นบนสายทางมาผสมกับขยะพลาสติกทั้งหมด 5 ประเภทคือ HDPE PP PS PET และพลาสติกรวม ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการคัดแยกขยะพลาสติกรีไซเคิล โดยการทดลองนั้นจะปรับเปลี่ยนสัดส่วนของฝุ่นและปริมาณพลาสติกแต่ละประเภทเพื่อหาแนวทางการขึ้นรูปผลิตภัณฑ์ก่อนหรือแผ่นกระเบื้องเพื่อนำไปพิจารณาทดสอบความแข็งแรงและทดสอบต่อสิ่งแวดล้อมและการทดสอบค่าความแข็ง (hardness) ด้วยเครื่องทดสอบความแข็งคูโรมิเตอร์ผลการวิจัยด้านการขึ้นรูปและผลทดสอบความแข็งแรงและทนทาน สรุปได้ว่าแผ่นกระเบื้องตัวอย่าง PP thermoforming (50%+50%+glycerol) ซึ่งมีค่าความแข็งสูงที่สุดและมียังคงลักษณะทางกายภาพที่ค่อนข้างสมบูรณ์ภายหลังจากเสกานะนั้นมีแนวโน้มที่จะมีอายุการใช้งานได้ยาวนานที่สุด และผลการวิจัยและทดลอง ผลปรากฏว่าฝุ่นจากรถดูดกวาดผสมกับขยะพลาสติก สามารถขึ้นรูปเป็นวัสดุตกแต่งและปูทางเดินได้ ในเฟสแรกบริษัทฯ ขึ้นรูปเป็นบล็อกปูทางเดิน ขนาด 15 x 15 ซม. และ 5 x 15 ซม. ความหนาประมาณ 3 ซม. สำหรับตกแต่งสถานที่ของบริษัทฯ
- ศึกษาการนำมาตรฐาน Green Building มาประยุกต์ใช้กับอาคารต่าง ๆ และเข้าร่วมการขอรับรองจากสถาบันอาคารเขียวไทย (TREES-EB) ในปี 2566-2567
- บริษัทฯ ได้รับรองระบบมาตรฐาน ISO 14001 : 2015 มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ภายใต้ขอบเขต “การดำเนินงานและบำรุงรักษาทางยกระดับอุตราภิมุข ตอนดินแดง - ดอนเมือง - อนุสรณ์สถานแห่งชาติ”
- แสดงความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจคาร์บอนต่ำ จัดทำแผนการทำงานเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกตามกรอบการทำงาน ซึ่งรวมถึงกระบวนการกำกับดูแล การวางกลยุทธ์ การบริหารความเสี่ยง และการกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัด อย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังปลูกฝังให้พนักงานในองค์กร นำความรู้และประสบการณ์มาสร้างคุณค่าให้กับสังคม สร้างจิตสำนึกในการใช้ทรัพยากรอย่างรู้คุณค่า เพื่อยกระดับและพัฒนาคุณภาพชีวิตของทุกคนอย่างยั่งยืน โดยวาง Roadmap พันธสัญญาในการขับเคลื่อนสู่องค์กรคาร์บอนต่ำ และสนับสนุนการมีส่วนร่วมในกิจกรรมการลดก๊าซเรือนกระจกต่อไปในอนาคต



(2) ความเสี่ยงด้านสังคมและสิทธิมนุษยชน

แนวปฏิบัติด้านสังคม

ด้วยความมุ่งมั่นการสร้างความแข็งแกร่งและเติบโตอย่างยั่งยืน โดยให้คุณค่าและความสำคัญกับพนักงาน บริษัทฯ เชื่อมั่นว่าพนักงานที่มีคุณภาพเป็นปัจจัยสำคัญยิ่งต่อการนำพาองค์กรสู่ความเจริญเติบโต และความสำเร็จที่ยั่งยืน พร้อมกับการมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจร่วมกับชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน บริษัทฯ จึงได้ปรับปรุงและพัฒนากระบวนการผลิตและบริการอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ดำเนินงานได้อย่างปลอดภัยและไม่ส่งผลกระทบต่อชุมชนและสังคม โดยมีการบริหารจัดการความเสี่ยงเพิ่มเติม ดังนี้

- ในปี 2565-2566 พัฒนาระบบอาชีวอนามัยและความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง ตามมาตรฐานสากลเพื่อยกระดับสุขภาพและความปลอดภัยในสถานที่ทำงาน และพัฒนากระบวนการทำงานให้เป็นระบบ โดยคำนึงถึงความเสี่ยง โอกาส จอกำหนดทางกฎหมาย โดยบริษัทฯ อยู่ระหว่างการรับรองมาตรฐาน ISO 45001 ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จกลางปี 2566
- บริหารความเสี่ยงในกระบวนการทำงานผ่านระบบคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน อย่างต่อเนื่องให้ครอบคลุมทั้งอุปกรณ์ กระบวนการ และสภาพแวดล้อมในการทำงาน
- ทำการประเมินเพื่อบ่งชี้อันตรายจากการทำงาน (Hazard and Operability Study) และวางแผนระบบการบริหารความปลอดภัยในทุกขั้นตอนที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้กระบวนการทำงานเป็นไปตามมาตรฐานระดับสากล
- จัดกิจกรรมให้ความรู้ ความเข้าใจ และปลูกจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้กับชุมชนและสังคมใกล้เคียงพื้นที่ทำการของบริษัทฯ โดยเฉพาะโรงเรียน ด้วยการอบรมความรู้เรื่องการอพยพ ดับเพลิง และการหนีไฟ รวมถึงติดตั้งถังดับเพลิง



นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ทำการติดตามและเฝ้าระวังความเสี่ยงที่มีโอกาสเกิดและส่งผลกระทบต่อชุมชนและสังคมในแต่ละพื้นที่ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดชุมชนหรือสังคมในพื้นที่นั้น ๆ ได้รับความเดือดร้อนหรือผลกระทบจากกระบวนการปฏิบัติงาน เช่น การเฝ้าระวังความเสี่ยงด้านการจัดการน้ำเสีย และดำเนินกิจกรรม CSR กับชุมชนและสังคมรอบข้างต่อเนื่อง โดยสร้างผลกระทบทางบวก ส่งเสริมทักษะความรู้ สร้างโอกาส และยกระดับคุณภาพชีวิตของชุมชนและชุมชนให้ดีขึ้น ทั้งในด้านการศึกษา สุขภาพที่ดี ความปลอดภัยบนท้องถนน คุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อม ตามแนวทางในการตอบสนองสังคมทั้ง 5 ด้านของบริษัทฯ โดยมีคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะทำงานการกำกับดูแลกิจการ ทำหน้าที่ในการติดตามผลการดำเนินงานตลอดปี

การมีส่วนร่วมพัฒนาชุมชนและสังคม

ในการพัฒนาคุณภาพของชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม การดำเนินงานด้วยความรับผิดชอบต่อและไม่สร้างผลกระทบทางลบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม ให้ความสำคัญสนับสนุนกิจกรรมชุมชนและสังคม โดยมุ่งเน้นให้เกิดการพัฒนาชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม รวมทั้งกิจกรรมสาธารณประโยชน์ ควบคู่กับการสร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจ สร้างความสัมพันธ์กับชุมชน และพัฒนาชุมชน เพื่อสร้างความสมดุลของการพัฒนาที่ยั่งยืนและสร้างคุณค่าร่วมกัน ตลอดจนเปิดโอกาสให้ชุมชนและสังคมที่ได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมจากการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ได้ทำการเสนอแนะและร้องเรียนประเด็นต่าง ๆ เพื่อให้บริษัทฯ มุ่งหาแนวทางแก้ไข พร้อมกันนี้ บริษัทฯ ได้นำผลการตรวจสอบความพึงพอใจของชุมชนและสังคมมาวิเคราะห์เพื่อใช้เป็นแนวทางและพิจารณากิจกรรมและโครงการเพื่อตอบสนองความต้องการของชุมชนในด้านสังคม สิ่งแวดล้อมอย่างเหมาะสม และตรงต่อความต้องการของชุมชนและสังคมอย่างแท้จริง โดยในปี 2565 บริษัทฯ ได้ดำเนินกิจกรรมสานสัมพันธ์ และกิจกรรมเพื่อสังคมทั้ง 5 ด้าน ซึ่งผลการดำเนินงานด้านสังคมบริษัทฯ ได้เปิดเผยไว้ในข้อ 3 การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน ข้อย่อย 3.4 การจัดการความยั่งยืนในมิติสังคม

แนวปฏิบัติด้านสิทธิมนุษยชน

บริษัทฯ มีอุดมการณ์ในการดำเนินธุรกิจอย่างมีคุณธรรม โดยยึดมั่นในความรับผิดชอบต่อสังคม และผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มตามหลักบรรษัทภิบาลและจรรยาบรรณของบรรษัท ในด้านการคุ้มครองสิทธิมนุษยชน บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมาย และหลักสากลอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสนับสนุนและปฏิบัติตามปฏิญญาสากลว่าด้วยสิทธิมนุษยชน (Universal Declaration of Human Rights: UDHR) ข้อตกลงโลกแห่งสหประชาชาติ (United Nations Guiding Principles on Business and Human Rights : UNGP) และปฏิญญาว่าด้วยหลักการและสิทธิขั้นพื้นฐานในการทำงานขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ (The International Labor Organization Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work : ILO) เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ปลอดจากการละเมิดสิทธิมนุษยชน คณะกรรมการบริษัท จึงเห็นสมควรให้กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติด้านสิทธิมนุษยชนขึ้นเพื่อป้องกันการละเมิดสิทธิมนุษยชน เช่น การค้ามนุษย์ การใช้แรงงานบังคับ แรงงานเด็ก การเลือกปฏิบัติและการล่วงละเมิด ในทุกกิจกรรมทางธุรกิจของบริษัทฯ (Direct Activity) รวมถึงคู่ธุรกิจในช่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ (Business Partner in Business Value Chain) อย่างชัดเจนไว้ในเว็บไซต์บริษัทฯ เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2565 ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังให้ความสำคัญปกป้องและคุ้มครองด้านสิทธิมนุษยชนของพนักงานและผู้มีส่วนได้เสีย โดยดูแลมิให้ธุรกิจเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องกับการละเมิดสิทธิมนุษยชนตามกฎหมายและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำหนดอย่างเคร่งครัด ในด้านการบริหารทรัพยากรมนุษย์ ตั้งแต่การสรรหาว่าจ้าง การจ่ายผลตอบแทน การพัฒนาพนักงาน การปรับระดับ และการแต่งตั้งโยกย้าย มุ่งปฏิบัติอย่างเท่าเทียมและไม่เลือกปฏิบัติ โดยไม่แบ่งเชื้อชาติ สีผิว เพศ ภาษา ศาสนา สังคม ถิ่นกำเนิด ความคิดเห็นทางการเมือง หรือสถานะอื่นใด คำนึงถึงการใช้แรงงานผิดกฎหมาย สร้างการมีส่วนร่วมการดูแลและคุ้มครองความปลอดภัยให้แก่ชุมชนและสังคม รวมทั้งปกป้องสิทธิส่วนบุคคล การเปิดเผยข้อมูลและการใช้ประโยชน์ข้อมูลส่วนบุคคลตลอดจนเคารพในความเสมอภาคและคำนึงถึงศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ปลอดจากการละเมิดสิทธิมนุษยชนและสิทธิในการทำงาน และให้เป็นธรรมและคุ้มครองบุคคลเรื่องสิทธิมนุษยชนที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ โดยใช้มาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียนที่กำหนดไว้ใน“นโยบายต่อต้านการคอร์รัปชันและมาตรการรับแจ้งเบาะแสหรือข้อร้องเรียน” หากผู้ใดกระทำการละเมิดจะต้องได้รับการพิจารณาโทษทางวินัยตามระเบียบที่บริษัทฯ กำหนดไว้ และอาจได้รับโทษตามกฎหมาย หากการกระทำนั้นละเมิดต่อกฎหมาย

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นและส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ ตามมาตรา 35 แห่งพระราชบัญญัติ ส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ พ.ศ.2550 ร่วมกับหอการค้าไทย สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย และมูลนิธิ โคเออร์ โดยการอบรมหลักสูตรการประกอบอาชีพด้านการเกษตรและการเลี้ยงสัตว์ เพื่อสร้างอาชีพให้คนพิการที่อยู่ใน พื้นที่ดำเนินงานมีอาชีพเสริม โดยไม่ต้องออกมาทำงานนอกท้องถิ่นของตนเอง พึ่งพาตนเองได้ สร้างความภูมิใจ และสร้าง รายได้ให้แก่ครอบครัว ซึ่งบริษัทฯ ดำเนินโครงการนี้ต่อเนื่องตั้งแต่ ปี 2560 ดังนี้



(3) ความเสี่ยงด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี

ตระหนักถึงความสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งถือเป็นปัจจัยหลักในการเสริมสร้างองค์กรให้มีประสิทธิภาพ มีความโปร่งใส และสามารถตรวจสอบได้ เพื่อใช้เป็นมาตรฐานในการยกระดับการดำเนินงานธุรกิจ และสร้างความเชื่อมั่น ต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ได้กำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการเป็นลายลักษณ์อักษร และประกาศใช้ตั้งแต่ปี 2557 และกำหนดให้มีการทบทวนนโยบาย และแนวปฏิบัติให้เหมาะสมอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี โดยคณะกรรมการบริษัท มอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่กำกับดูแล และติดตามการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการ และได้ แต่งตั้งคณะทำงานกำกับดูแลกิจการเพื่อความยั่งยืน (E/S/CG Working Team) ทำหน้าที่ขับเคลื่อนและดำเนินงานด้าน การกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ เพื่อให้การดำเนินงาน สอดคล้องตามข้อกำหนด กฎหมายที่เกี่ยวข้อง และหลักเกณฑ์ การกำกับดูแลกิจการที่ดีของหน่วยงานกำกับดูแล ซึ่งในปี 2565 ที่ผ่านมา คณะกรรมการตรวจสอบจัดให้มีการประชุมเพื่อ ติดตามการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ จำนวน 2 ครั้ง คณะทำงานกำกับดูแลกิจการฯ จัดให้มีการประชุมติดตามความ คืบหน้าและผลการดำเนินงานตามแผนงานจำนวน 2 ครั้ง มีการปรับปรุงคู่มือการกำกับดูแลกิจการ พร้อมทั้งการทบทวนและ ปรับปรุงกฎบัตรของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ ประจำปี 2565 ให้สอดคล้องตามการทบทวน ปรับปรุงนโยบายและคู่มือการกำกับดูแลกิจการ อีกทั้งยังส่งเสริมให้คณะทำงานฯ และทีมงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมอบรมสัมมนา ด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างต่อเนื่อง เพื่อส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจอย่างยั่งยืน และเป็นไปตามความคาดหวังของ ผู้มีส่วนได้เสียเป็นสำคัญ

โดยหนึ่งในมาตรการความเสี่ยงด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีที่บริษัทฯ ดำเนินการคือ บุคคลที่ดำรงตำแหน่งประธาน กรรมการบริษัท และบุคคลที่ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ (ต่อมาเมื่อ 1 พฤษภาคม 2565 มีการเลื่อนตำแหน่งเป็น ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร) ของบริษัทฯ เป็นครอบครัวเดียวกัน บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการกำกับดูแลกิจการ ที่ดี จึงได้จัดทำกฎบัตร ซึ่งระบุหน้าที่ของประธานกรรมการ คณะกรรมการ และกรรมการผู้จัดการ (ก่อน 1 พฤษภาคม



2565) ซึ่งทำให้การแบ่งบทบาทหน้าที่ระหว่างคณะกรรมการและฝ่ายบริหารมีความชัดเจน และเกิดการถ่วงดุลอย่างเหมาะสม นอกจากนี้ แม้ว่าองค์ประกอบของคณะกรรมการของบริษัทฯ มีสัดส่วนของกรรมการอิสระที่ร้อยละ 45.45 คือมีกรรมการอิสระจำนวน 5 คน จาก 11 คน (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565) ซึ่งมีมากกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งคณะ แต่ยังไม่สอดคล้องตามหลักเกณฑ์การกำกับดูแลกิจการที่ดี ที่ส่งเสริมให้บริษัทจดทะเบียนมีกรรมการอิสระไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของกรรมการทั้งหมด ซึ่งกรรมการอิสระของบริษัทฯ ดังกล่าวมีประสบการณ์ ความสามารถเฉพาะด้านที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ และสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างอิสระ และได้แต่งตั้งกรรมการอิสระท่านหนึ่ง ได้แก่ ประธานกรรมการตรวจสอบหรือประธานกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน เพื่อหารือร่วมพิจารณากำหนดวาระการประชุมคณะกรรมการ ซึ่งเป็นไปตามแนวปฏิบัติที่ดีของหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทจดทะเบียนปี 2560

อีกทั้งแม้ว่าประธานกรรมการไม่ได้เป็นกรรมการอิสระ เนื่องจากธุรกิจของบริษัทฯ เป็นธุรกิจบริการเฉพาะทาง จึงต้องการผู้นำที่มีความสามารถ มีประสบการณ์ มีความรู้ความเข้าใจในการบริหารธุรกิจทางด้านประกอบการและบำรุงรักษาทางหลวงสัมปทานอย่างยาวนาน และบริษัทฯ ก็มีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอ มีกลไกในการดำเนินงานที่มีการถ่วงดุลอำนาจและโปร่งใส ตั้งอยู่บนหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และปฏิบัติหน้าที่โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียมาโดยตลอด

(4) ความเสี่ยงด้านทุจริตคอร์รัปชัน



ยึดมั่นการดำเนินธุรกิจด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส เป็นธรรม ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และไม่ยอมรับการทุจริตคอร์รัปชันทุกรูปแบบ



ปัจจัยและมาตรการป้องกันความเสี่ยงด้านการทุจริตคอร์รัปชัน

การเป็นองค์กรธุรกิจขนาดใหญ่ที่ได้รับสัมปทานจากกรมทางหลวงเป็นระยะเวลายาวนาน ต้องมีความสัมพันธ์กับทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และบุคคลกลุ่มต่าง ๆ ซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้เสียหลากหลายกลุ่ม ทำให้มีโอกาสที่จะเกิดช่องทางการทุจริตคอร์รัปชันจากการติดต่อประสานงานหรือดำเนินธุรกิจร่วมกันได้อยู่ตลอดเวลา บริษัทฯ จึงต้องแสดงเจตนาแน่วแน่ให้ทุกภาคส่วนได้เห็นอย่างชัดเจนว่า ยึดมั่นแนวทางในการดำเนินธุรกิจด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส เป็นธรรม และเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมถึงไม่ยอมรับการทุจริตคอร์รัปชันทุกรูปแบบทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยได้สร้างมาตรการ และพัฒนากลไกต่าง ๆ เพื่อป้องกันความเสี่ยงด้านการทุจริตคอร์รัปชันอย่างต่อเนื่อง ดังนี้

1. ทบทวน แก้ไข และเพิ่มเติมเนื้อหาและกระบวนการปฏิบัติงานในนโยบายต่อต้านการคอร์รัปชัน (Anti-Corruption Policy) และมาตรการรับแจ้งเบาะแสหรือข้อร้องเรียน (Whistleblowing Procedure) ซึ่งถือเป็นหนึ่งในนโยบายที่สำคัญในคู่มือการกำกับดูแลกิจการ (Corporate Governance Manual) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดค่านิยม และกระบวนการปฏิบัติงานตามนโยบายให้ครบถ้วน และชัดเจนมากยิ่งขึ้น

2. จัดทำแผนงานประจำปีให้สอดคล้องต่อการขับเคลื่อนกลยุทธ์ด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมาตรการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน เพื่อมุ่งสู่การเป็นองค์กรที่บริหารกิจการอย่างโปร่งใสและมีคุณธรรม

3. จัดให้มีแบบสอบถามการปฏิบัติตามนโยบายด้านกฎหมาย และแบบประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันจากทุกหน่วยงานในบริษัทฯ และรายงานต่อคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกไตรมาส

4. ทบทวน แก้ไข และเพิ่มเติมเนื้อหาและกระบวนการปฏิบัติงานในส่วนของผู้ถือการปฏิบัติงานตามนโยบายต่อต้านการคอร์รัปชัน และมาตรการรับแจ้งเบาะแสหรือข้อร้องเรียนเป็นประจำทุกปี หรือเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ผู้ถือการปฏิบัติงานเท่าทันกับการเปลี่ยนแปลงของยุคสมัย บทบัญญัติของกฎหมายที่เปลี่ยนแปลงไป และกลวิธีของการทุจริตคอร์รัปชันที่มีการพัฒนาอยู่เสมอ

5. ดำเนินการสื่อสารสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบายจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และนโยบายต่อต้านการคอร์รัปชัน รวมทั้งมาตรการรับแจ้งเบาะแสหรือข้อร้องเรียนผ่านช่องทางสื่อสารต่าง ๆ ให้บุคลากรภายในของบริษัทฯ และผู้ให้บริการที่เป็นประชาชนทั่วไปได้รับทราบ ดังนี้

- จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เผยแพร่นโยบายจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจ และนโยบายต่อต้านการคอร์รัปชัน และมาตรการรับแจ้งเบาะแสหรือข้อร้องเรียน ณ ด้านจัดเก็บค่าผ่านทาง 9 ด้าน และเผยแพร่ผ่านเว็บไซต์ของส่วนกฎหมาย และกฎระเบียบ ตามแผนงานโครงการพัฒนาและเผยแพร่จรรยาบรรณต่อผู้มีส่วนได้เสีย ซึ่งพนักงานถือเป็นผู้มีส่วนได้เสียประเภทหนึ่ง โดยพนักงานควรได้เรียนรู้ถึงหลักการของนโยบายดังกล่าวได้เท่าเทียมกันอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอ รวมทั้งเป็นการสานต่อหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ เพื่อให้โครงสร้างและกระบวนการบริหารจัดการภายในมีความโปร่งใส มีจริยธรรม และความสุจริต โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียเป็นสำคัญตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างยั่งยืน

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

- ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาและปลูกฝังคุณธรรมจรรยาบรรณในการดำเนินงานให้แก่พนักงานบุคลากรทุกส่วนงานภายในบริษัทฯ โดยทำการสื่อสารแนวคิดเกี่ยวกับนโยบายจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจและนโยบายต่อต้านการคอร์รัปชันรวมถึงแนวคิดการส่งเสริมและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ตลอดจนปลูกฝังให้ตระหนักถึงความสำคัญของพิษภัยจากการคอร์รัปชัน ชี้แนะแนวทางแก้ไขปัญหาคอร์รัปชัน ซึ่งจะช่วยให้องค์กรปลอดจากการทุจริตคอร์รัปชันได้อย่างยั่งยืนด้วย โดยการสื่อสารแนวคิดตามนโยบายดังกล่าวนี้ได้ดำเนินงานผ่านช่องทางการอบรมสัมมนา ในกิจกรรมโครงการ “**ต่อยอดทางยกระดับจรรยาบรรณ ประจำปี 2565**” จำนวน 4 รุ่น รุ่นละ 70 คน โดยได้เรียนเชิญ **พระมหากันต์ สันติภักโก (พระวิทยากร จากพระอารามหลวง วัดสระเกศราชวรมหาวิหาร) และอาจารย์สมปอง นครโสม (อดีตพระมหาสมปอง ตาลปุตโต วิทยากรบรรยายธรรมะที่มีชื่อเสียงของสังคมไทย)** มาเป็นผู้บรรยายในโครงการดังกล่าว ทั้งนี้ในส่วนของผู้พนักงานเข้าใหม่ได้มีการสื่อสารและทำความเข้าใจเกี่ยวกับหลักการของนโยบายดังกล่าวข้างต้น ให้พนักงานได้รับทราบผ่านโครงการปฐมนิเทศที่จัดขึ้นภายในบริษัทฯ ร่วมกับฝ่ายทรัพยากรมนุษย์ซึ่งได้จัดขึ้นในแต่ละไตรมาสด้วย

- พัฒนาและขับเคลื่อนให้บริษัทฯ เป็นองค์กรที่ดำเนินงานด้วยมาตรฐานด้านธรรมาภิบาลตามหลักสากลและใช้จรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่องจนเป็นที่ยอมรับของสังคมภายนอกอย่างกว้างขวาง โดยในปี 2565 บริษัทฯ ได้สานต่อเจตนารมณ์ที่จะรักษาไว้ซึ่งหลักคุณธรรม จริยธรรมในการดำเนินธุรกิจภายใต้หลักเกณฑ์ด้านจรรยาบรรณที่ดีที่องค์กรกำกับดูแลภายนอกกำหนดไว้ และเพื่อให้เป็นที่ยอมรับจากสาธารณชนอย่างต่อเนื่องในเวลาเดียวกันด้วย **บริษัทฯ จึงได้สมัครเข้าร่วมประกวดแข่งขันในโครงการ “ประกาศเกียรติคุณจรรยาบรรณดีเด่น หอการค้าไทย ครั้งที่ 20 ประจำปี 2565” (TCC Best Award 2022)** อีกหนึ่งคราว ซึ่งจัดขึ้นโดยหอการค้าไทย สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (สำนักงาน ป.ป.ช.) **นอกจากนี้ ยังได้สมัครเข้าร่วมแข่งขันในโครงการ “รางวัลองค์กรโปร่งใส ครั้งที่ 11 ประจำปี 2565” (NACC Integrity Awards)** ด้วยซึ่งจัดขึ้นโดยสำนักงาน ป.ป.ช. ซึ่งบริษัทฯ ก็ประสบความสำเร็จได้รับคัดเลือกให้เป็น 1 ใน 11 องค์กรขนาดใหญ่ให้เข้ารับรางวัลประกาศเกียรติคุณจรรยาบรรณดีเด่น หอการค้าไทย ครั้งที่ 20 ประจำปี 2565 (TCC Best Award 2022) อีกหนึ่งครั้งหลังจากที่เคยได้รับรางวัลดังกล่าวนี้มาแล้วในปี 2562 ดังนั้น จึงเป็นการรับรองถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ต่อทุกภาคส่วนของสังคมไทยว่าบริษัทฯ ยังคงยืนหยัดและตั้งใจจริงที่จะรักษาไว้ซึ่ง หลักการบริหารจัดการองค์กรและการดำเนินธุรกิจที่ดีมีคุณธรรมจริยธรรมตามหลักบรรษัทภิบาลอย่างต่อเนื่องตลอดมา อีกทั้งยังเป็นที่ประจักษ์ต่อสายตาสาธารณชนว่า





บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะพัฒนาปรับปรุงหลักการค้าเนินธุรกิจของบริษัทฯ ให้มีความโปร่งใสและมีความน่าเชื่อถือมากยิ่งขึ้น ซึ่งรางวัลดังกล่าวนี้จะช่วยสร้างขวัญกำลังใจและความภาคภูมิใจให้พนักงานในองค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน นำหลักการทำงานด้วยจรรยาบรรณที่ดีไปใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ของตนต่อไปด้วย

- ดำเนินการขับเคลื่อนสร้างค่านิยม และปลูกฝังจิตสำนึกให้ผู้บริหารและพนักงานของบริษัทฯ ได้ตระหนักและเข้าไปมีส่วนร่วมในการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันอย่างสม่ำเสมอ โดยจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เชิญชวนให้เข้าร่วมกิจกรรม “วันต่อต้านคอร์รัปชันแห่งชาติ ประจำปี 2565” ที่จัดขึ้นในวันที่ 6 กันยายน 2565 แบบออนไลน์ผ่าน Facebook Live : เพจองค์กรต่อต้านคอร์รัปชัน และกิจกรรม “วันต่อต้านคอร์รัปชันสากล (ประเทศไทย) ประจำปี 2565” ในรูปแบบออนไลน์ผ่าน Facebook Live: เพจสำนักงาน ป.ป.ช. ซึ่งจัดขึ้นโดยรัฐบาลร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ และองค์กรต่อต้านคอร์รัปชัน (ประเทศไทย) ร่วมกับภาคีเครือข่าย โดยงานจัดขึ้นในวันที่ 9 ธันวาคม 2565 ทั้งนี้บริษัทฯ มุ่งเน้นให้ความร่วมมือและสนับสนุนแนวนโยบายของรัฐบาลในการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน ซึ่งกำลังขยายนโยบายดังกล่าวมาสู่ภาคเอกชนมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังส่งเสริมให้บุคลากรมีวัฒนธรรม ความรู้ และซึมซับแนวคิดในการปฏิบัติหน้าที่ และการดำเนินชีวิตด้วยความซื่อสัตย์สุจริตทั้งต่อองค์กร และต่อประเทศชาติ

- การเข้าร่วมการต่อต้านคอร์รัปชันของบริษัทฯ ให้เป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้นโดยลงนามในคำประกาศเจตนารมณ์เพื่อเข้าเป็นเครือข่ายแนวร่วมต่อต้านคอร์รัปชันของภาคเอกชนไทย (Thai Private Sector Collective Action Against Corruption) หรือ CAC เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2565 พร้อมทั้งประกาศแต่งตั้งบุคลากรของบริษัทฯ เป็นคณะทำงานเพื่อการประเมินตนเองและพัฒนาระบบต่อต้านคอร์รัปชันเพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลและพิจารณาปรับปรุงมาตรการต่าง ๆ เกี่ยวกับการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน ทั้งนี้ เพื่อขับเคลื่อนให้บริษัทฯ บรรลุเป้าหมายในการเข้าประเมินตนเองและพัฒนาระบบต่อต้านคอร์รัปชันให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ (Checklist) ทั้ง 71 ข้อ และได้รับการรับรองจากแนวร่วมต่อต้านคอร์รัปชันของภาคเอกชนไทย (Thai Private Sector Collective Action Against Corruption) หรือ CAC ภายในระยะเวลาที่ CAC กำหนดไว้

มาตรการรับแจ้งเบาะแส (Whistleblowing Procedure)

เปิดโอกาสให้กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน คู่ค้า พันธมิตร และผู้มีส่วนได้เสีย (“ผู้ร้องเรียน” หรือ “ผู้แจ้งเบาะแส”) สามารถร้องเรียนการกระทำผิดกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ และจรรยาบรรณการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อันนำมาซึ่งความเสียหายในทรัพย์สินและชื่อเสียงของบริษัทฯ ผ่านไปยังช่องทางการแจ้งเบาะแสดังกล่าวตามที่ระบุในนโยบายการรับแจ้งเบาะแสดังกล่าวหรือข้อร้องเรียน โดยมีคณะทำงานกำกับดูแลกิจการเพื่อความยั่งยืนเป็นผู้พิจารณาบริหารจัดการข้อร้องเรียนตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ รวมทั้งเสนอต่อกรรมการผู้จัดการลงนามแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อสอบสวนและตรวจสอบข้อเท็จจริง ซึ่งต้องเป็นผู้ไม่มีส่วนได้เสียกับเรื่องร้องเรียน เพื่อกำหนดที่กลั่นกรองเบาะแสดังกล่าว



ขอบเขตของการแจ้งเบาะแส

- พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการกระทำใด ๆ เพื่อแสวงหาประโยชน์ที่มีควรได้โดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งรวมถึงการชักชวนกริพย์ การทุจริตคอร์รัปชัน และการติดสินบน
- พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการฉ้อโกง หรือการตกแต่งงบการเงิน การตั้งใจหลอกลวงผู้อื่นด้วยการแสดงข้อความเท็จ หรือปกปิดข้อความจริงซึ่งควรบอก
- พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการดำเนินธุรกรรมที่ฝ่าฝืนกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับบริษัทฯ และจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจ
- การดำเนินการที่มีลักษณะอันควรสงสัยที่เกี่ยวกับการฟอกเงิน การตกแต่งบัญชี การเงิน การจัดซื้อจัดจ้าง การดำเนินการที่ไม่ถูกต้องตามครองที่มีผลทำให้บริษัทฯ ได้รับความเสียหาย
- การกระทำที่เป็นการขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ

ทั้งนี้ ตลอดปี 2565 บริษัทฯ ไม่ได้รับแจ้งเบาะแสหรือข้อร้องเรียนด้านการกำกับดูแลกิจการที่มีนัยสำคัญ และไม่ได้รับข้อร้องเรียนด้านการทุจริตคอร์รัปชันแต่อย่างใด เนื่องจากบริษัทฯ มีขั้นตอนการปฏิบัติงานที่โปร่งใสในแต่ละขั้นตอน และมีมาตรการในการป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันรวมถึงกำหนดบทลงโทษที่ชัดเจนไว้ โดยทำการสื่อสารมาตรการและบทลงโทษให้พนักงานทั้งองค์กรได้รับทราบผ่านช่องทางการจัดอบรมเป็นประจำอย่างสม่ำเสมอ

2.2.5 ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นใหม่ (Emerging Risks : ER)

บริษัทฯ ดำเนินการทบทวนประเด็นและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ เป็นประจำทุกปี สำหรับการวิเคราะห์ประเด็นความเสี่ยงใหม่ที่อาจเกิดขึ้นและความเสี่ยงต่อการดำเนินธุรกิจ เพื่อพัฒนามาตรการและแนวทางในการจัดการและตอบสนองต่อความเสี่ยงได้ทันทั่วทั้ง ในปี 2566 บริษัทฯ โดยคณะทำงานบริหารความเสี่ยงได้วิเคราะห์และระบุความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่ พร้อมทั้งวิเคราะห์ผลกระทบที่ส่งผลต่อธุรกิจ ดังนี้

- ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้บริโภค สืบเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ทำให้หลายหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนปรับเปลี่ยนลักษณะการทำงานให้สามารถทำงานที่ได้ เพื่อลดความเสี่ยงการติดเชื่อจากการเดินทางและใช้ชีวิตประจำวัน จึงอาจส่งผลให้ปริมาณผู้ใช้บริการลดลงจากปัจจัยและพฤติกรรมดังกล่าว
- ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ด้วยสภาพภูมิอากาศในปัจจุบันที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรุนแรงและรวดเร็ว ซึ่งไม่อาจคาดเดาได้ อาทิ อุทกภัยที่เกิดขึ้นส่งผลต่อการหยุดชะงักของการให้บริการของ บริษัทฯ ได้ เช่น อุทกภัยในปี 2554 ซึ่งเกิดขึ้นโดยรอบพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จนทำให้ประชาชนไม่สามารถสัญจรได้ และในปี 2565 ที่มีปริมาณน้ำฝนค่อนข้างมากทำให้หลายพื้นที่ต้องเฝ้าระวังน้ำท่วมฉับพลันรวมทั้ง การเปลี่ยนแปลงด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ซึ่งบริษัทฯ ต้องติดตามและเตรียมพร้อมรับมือการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว
- ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงนวัตกรรมและเทคโนโลยีใหม่ เพื่อการดำเนินธุรกิจที่ทันตามกระแสการพัฒนาธุรกิจและสังคม ซึ่งปัจจุบันมีการนำเทคโนโลยีและการพัฒนานวัตกรรมใหม่ ๆ เพื่อมาปรับใช้ในกระบวนการทำงาน และการผลิตสินค้าหรือบริการต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกและตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคสมัยใหม่ ซึ่งมีการปรับเปลี่ยนและพัฒนาอย่างรวดเร็ว ดังนั้น เพื่อให้บริษัทฯ สามารถตอบโจทย์และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน จึงมีการศึกษาและพัฒนาวัตกรรมการต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง พร้อมทั้งศึกษาและนำเทคโนโลยีใหม่ๆ เข้ามาปรับใช้ในกระบวนการดำเนินงานของบริษัทฯ พร้อมเฝ้าระวังและติดตามกระแสการเปลี่ยนแปลงนวัตกรรมและเทคโนโลยีต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง





3. การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน

3.1 นโยบายและเป้าหมายการจัดการด้านความยั่งยืน

ในปี 2565 บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นดำเนินงานด้านการพัฒนาความยั่งยืนอย่างต่อเนื่อง เพื่อขับเคลื่อนองค์กรไปพร้อมกับการเปลี่ยนแปลงของบริบทของโลกที่รวดเร็วบนพื้นฐานด้านการพัฒนาความยั่งยืน บริษัทฯ ยังคงให้ความสำคัญด้วยการขับเคลื่อนธุรกิจ ภายใต้การกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) จรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจ (Code of Conduct : CoC) นโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน โดยนำหลักพัฒนาและเป้าหมายด้านความยั่งยืนเข้ามาบูรณาการกับกลยุทธ์ทางธุรกิจ และได้้นำเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) ตามกรอบองค์การสหประชาชาติเป็นแนวทางในการกำหนดเป้าหมายการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน มาตรฐานการวัดคุณภาพองค์กร (International Organization for Standardization : ISO)) เพื่อผลักดันให้เกิดการดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรมตลอดห่วงโซ่มูลค่า โดยคำนึงถึงผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสีย สังคม และสิ่งแวดล้อม ทำให้การพัฒนาความยั่งยืนมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องในทุกมิติ ซึ่งสะท้อนเป็นผลสำเร็จของการดำเนินงานในปี 2565 จากการที่บริษัทฯ ได้รับคัดเลือกให้อยู่ในรายชื่อหุ้นยั่งยืนของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในปีแรกหลังจากจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ

บริษัทฯ มีการกำหนดแผนกลยุทธ์ด้านการพัฒนาความยั่งยืนที่ชัดเจน ภายใต้แผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน ปี 2565 บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายในการบริหารงานเพื่อความก้าวหน้าของบริษัทฯ โดยได้กำหนดเป็นดัชนีการวัดผลการดำเนินงาน (Key Performance Indicator : KPI) ให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ พันธกิจของบริษัทฯ ซึ่งมีนโยบายและเป้าหมายการดำเนินงานในแต่ละมิติ ดังนี้

1) มิติสิ่งแวดล้อม (Environment) หมายถึง การดำเนินธุรกิจควบคู่ไปกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นประเด็นที่ทั่วโลกกำลังให้ความสำคัญ เพื่อขับเคลื่อนการช่วยลดโลกร้อน 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 ดำเนินการภายใต้กฎระเบียบ และข้อบังคับต่าง ๆ อย่างเคร่งครัด และเตรียมพร้อมสำหรับการลงทุนในการขยายธุรกิจ เข้าร่วมประมูลในโครงการ PPP ภาครัฐ รวมไปถึงการสร้างบุคลากรที่มีประสิทธิภาพ

ในปี 2565 บริษัทฯ ได้ทบทวนและประกาศใช้นโยบายการกำกับดูแลกิจการ ซึ่งเป็นการบูรณาการนโยบายการกำกับดูแลกิจการ (Good Corporate Governance) จรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจ (Code of Conduct : CoC) และนโยบายต่อต้านคอร์รัปชัน โดยมีเป้าหมายเพื่อเสริมสร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้ถือหุ้น นักลงทุน รวมถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม นำไปสู่การสร้างธุรกิจที่เติบโตและยั่งยืนในอนาคต โดยครอบคลุมทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้ประกาศให้พนักงานทุกคนรับทราบยึดถือเป็นแนวทางการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบ โปร่งใส ซื่อสัตย์ และมีจริยธรรม รวมถึงสื่อสารเผยแพร่นโยบายการกำกับดูแลกิจการบนเว็บไซต์บริษัทฯ ที่ www.tollway.co.th เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มเข้าถึง และรับทราบแนวทางการปฏิบัติ และการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี



3.2 การจัดการผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ

3.2.1 ห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ

ในการสร้างแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืนนั้นจะต้องมีการวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) เพื่อให้สามารถวิเคราะห์ถึงกิจกรรมขององค์กรตั้งแต่กระบวนการเริ่มต้น จนถึงที่สุดกระบวนการ เพื่อนำมาประเมินกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียและประเมินความเสี่ยงในแต่ละกิจกรรมหรือ ส่งมอบคุณค่าให้กิจกรรมนั้นๆ เพื่อให้เกิดความยั่งยืน โดยในกิจกรรมของบริษัทฯ ซึ่งเป็นผู้รับสัมปทานเพื่อให้บริการทางหลวงสัมปทาน มีห่วงโซ่คุณค่า ตั้งแต่กิจกรรมเริ่มต้นจนถึงสิ้นสุด ดังนี้





3.2.2 การวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ

สำหรับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder) ที่เป็นกลุ่มที่องค์กรจะต้องพิจารณาจัดทำกิจกรรมหรือโครงการให้เหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการและความคาดหวังเพื่อส่งเสริมความเชื่อมั่นและยั่งยืนไปยังผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ซึ่งบริษัทฯ วิเคราะห์กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียแบ่งออกเป็น 8 กลุ่ม / 4 ระดับความสำคัญ ดังนี้



โดยกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญต่อธุรกิจประกอบด้วย 3 กลุ่มคือ

1. ผู้ให้บริการ
2. หน่วยงานรัฐที่กำกับดูแล คือ กรมทางหลวง
3. พนักงาน

3.2.3 การสำรวจความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้เสียและแนวทางการจัดการ



ในปี 2565 บริษัทฯ ได้ว่าจ้างสถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ เป็นที่ปรึกษาในการสำรวจความพึงพอใจ ความต้องการ/ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อกำหนดการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญในการขับเคลื่อนองค์กรสู่ความยั่งยืน บริษัทฯ ได้ทำการศึกษาความต้องการ ความคาดหวัง ความกังวลของผู้มีส่วนได้เสีย และกำหนดแนวทางสร้างการมีส่วนร่วมในแต่ละกลุ่ม ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีแผนดำเนินการตามแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน ปี 2565 รวมทั้งยังมีแนวทางการดำเนินงานต่อเนื่องในแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน ปี 2566 – 2570 สรุปดังนี้

ผู้มีส่วนได้เสีย	ความต้องการ / ความคาดหวัง	แนวทางการจัดการส่วนร่วมและโครงการเชิงกลยุทธ์ที่ตอบสนองผู้มีส่วนได้เสีย
รัฐและหน่วยงานกำกับดูแลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง 	<ul style="list-style-type: none"> การปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด การสนับสนุนโครงการของภาครัฐที่เป็นประโยชน์ต่อสังคม การดำเนินธุรกิจที่เป็นธรรมและโปร่งใส การบริหารงานปฏิบัติตามสัญญาสัมปทาน การเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างทันเวลา 	<ul style="list-style-type: none"> ร่วมกิจกรรมหรือสนับสนุนการจัดกิจกรรมของหน่วยงานภาครัฐ ดำเนินการและปฏิบัติตามนโยบายของภาครัฐ เช่น มาตรการความปลอดภัยเพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของ COVID-19 ประชุมปรึกษาหารือ และประสานงานเพื่อความสัมพันธ์ที่ดีกับภาครัฐ รายงานผลการดำเนินงาน ศึกษาโครงการ M-Flow พัฒนาระบบ Traffic Management การพัฒนางานซ่อมบำรุงให้ทันสมัย การจัดการข้อร้องเรียน
ผู้ถือหุ้น 	<ul style="list-style-type: none"> การให้ผลตอบแทนจากการลงทุนที่เป็นรูปธรรม และเติบโตอย่างต่อเนื่อง พัฒนาศักยภาพเพื่อสร้างการเติบโตธุรกิจ ผลประโยชน์ที่ดี ราคาหุ้นและเงินปันผลที่ได้รับอยู่ในเกณฑ์สูง มีการขยายการเติบโตทางธุรกิจของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง ความโปร่งใสในการดำเนินธุรกิจ และการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ การบริหารจัดการความเสี่ยง การร่วมลงทุนและพัฒนา นวัตกรรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานของบริษัทฯ การลงทุนทางธุรกิจใหม่ ๆ ความมั่นคงด้านเสถียรภาพและความพร้อมของการให้บริการ การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเข้าถึงข้อมูลอย่างเท่าเทียมกัน การประชาสัมพันธ์บริการ/โครงการเพื่อสร้างความเชื่อมั่นในธุรกิจ การเข้าถึงข้อมูลและการสื่อสารประชาสัมพันธ์ที่มีประสิทธิภาพ 	<ul style="list-style-type: none"> การประชุมใหญ่สามัญประจำปี เว็บไซต์ของบริษัทฯ (ในหัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์”) รายงานประจำปี กิจกรรมบริษัทจดทะเบียนพบนักลงทุน Opportunity Day รายงานทางการเงินรายไตรมาส การตอบคำถามนักลงทุนทางโทรศัพท์และอีเมล สื่อสารทิศทางและกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจ ที่ครอบคลุมทั้งมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม และสร้างความเชื่อมั่นในการหารายได้ การรับฟังความคิดเห็นอย่างโปร่งใสและดำเนินการตามมติของการประชุมผู้ถือหุ้น (ผู้ถือหุ้น) สื่อสารและเปิดเผยถึงคุณสมบัติ และกฎบัตรของคณะกรรมการบริหารให้ผู้มีส่วนได้เสียได้รับทราบผ่านช่องทางต่างๆ





ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ความต้องการ / ความคาดหวัง	แนวทางการจัดการส่วนร่วม และโครงการเชิงกลยุทธ์ที่ตอบสนอง ผู้มีส่วนได้เสีย
พนักงาน 	<ul style="list-style-type: none"> • ความก้าวหน้าในอาชีพ • ผลตอบแทนที่เป็นธรรม • การพัฒนาศักยภาพ • การดูแลสุขภาพและความปลอดภัย • สมดุลชีวิตในการทำงาน • การมีสวัสดิการที่เหมาะสม 	<ul style="list-style-type: none"> • การประชุมภายใน • การประชุมและสื่อสารออนไลน์ • การสื่อสารผ่าน Application Line • การประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปี • การส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพ ทักษะความรู้ให้แก่พนักงาน • การประชุมคณะกรรมการสวัสดิการ • การกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาเกี่ยวกับค่าตอบแทน สวัสดิการ และสิทธิประโยชน์ให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด หรือมากกว่าที่กฎหมายกำหนด • การกำหนดและดำเนินงานตามนโยบายและหลักปฏิบัติเกี่ยวกับเรื่องสุขภาพ และความปลอดภัย • การประเมินความผูกพันของบุคลากร
ผู้ใช้บริการทางยกระดับ 	<ul style="list-style-type: none"> • ความคุ้มค่าของค่าผ่านทาง • ประสิทธิภาพการบริการ • ความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยบนสายทาง • ส่วนลดและโปรโมชั่นนวัตกรรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานของบริษัทฯ 	<ul style="list-style-type: none"> • การปรับปรุงเว็บไซต์ของบริษัทฯ • รายงานประจำปี • ช่องทางรับเรื่องร้องเรียน ผ่าน Call Center LineOA, Facebook • กิจกรรมขอบคุณผู้ใช้บริการ • การสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ • การรับฟังผ่านการสำรวจความพึงพอใจ การรับฟังผ่านช่องทาง Social media, Call center, ช่องทางรับเรื่องร้องเรียน และกิจกรรมสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้า เป็นต้น นำข้อมูลเสียงของลูกค้ามาวิเคราะห์ เพื่อหาแนวทางสร้างความสัมพันธ์อันดีและสร้างประสบการณ์ที่ดีในการใช้บริการให้กับผู้ใช้บริการ ตัวอย่างกิจกรรมสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้า / ผู้ใช้บริการ เช่น การจัดแคมเปญ Engagement rewards program กับผู้ใช้บริการผ่านทางยกระดับ • ศึกษาแนวทางยกระดับการดำเนินงานด้านบริการด้วย Service Excellence • ศึกษาแนวทางสร้างนวัตกรรมด้านการให้บริการ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน • สื่อสารประชาสัมพันธ์ช่องทางการแจ้งเหตุ แนวปฏิบัติ และมาตรฐานการให้บริการ ทั่วทุก • กำหนดและทบทวนช่องทางการรับฟังข้อมูลป้อนกลับ และกระบวนการจัดการกับประเด็นดังกล่าว ให้ครอบคลุมและมีประสิทธิภาพ

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ความต้องการ / ความคาดหวัง	แนวทางการจัดการส่วนร่วม และโครงการเชิงกลยุทธ์ที่ตอบสนอง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
คู่สัญญาและลูกค้า 	<ul style="list-style-type: none"> การต่อต้านทุจริต และความโปร่งใสในการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี การดำเนินธุรกิจตามมาตรฐานและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง การเปิดเผยข้อมูลข่าวสารการจัดซื้อ / จัดจ้าง การกำหนดราคากลางที่เป็นธรรม การปฏิบัติต่อคู่ค้า ผู้ส่งมอบด้วยความเสมอภาค การเข้าถึงข้อมูลและการสื่อสารประชาสัมพันธ์ที่มีประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพกระบวนการภายในดำเนินงานเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อม 	<ul style="list-style-type: none"> การประชุมงาน การตรวจงาน/ประเมินผลงาน เว็บไซต์บริษัท อีเมล โทรศัพท์ ช่องทางการร้องเรียน พัฒนาเว็บไซต์สำหรับคู่ค้าเพื่อสื่อสารการกำหนดราคากลาง และ มาตรฐานการจัดซื้อจัดจ้าง การสื่อสารการจัดซื้อจัดจ้างผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
เจ้าหนี้ 	<ul style="list-style-type: none"> มีการขยายการเติบโตทางธุรกิจของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง ความมั่นคงด้านเสถียรภาพและความพร้อมของการให้บริการ ข้อพิพาททางกฎหมาย นวัตกรรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานของบริษัทฯ การบริหารจัดการความเสี่ยง การร่วมลงทุนและพัฒนาธุรกิจ การปฏิบัติตามกฎระเบียบในด้าน ESG เพิ่มพันธมิตรทางการค้าเพื่อช่วยอำนวยความสะดวกให้ผู้ให้บริการ และส่งเสริมการขาย ความคุ้มค่าของค่าผ่านทาง อัตราค่าบริการที่สนองตอบต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ พร้อมเพคเกจลดราคา การขยายเส้นทางการให้บริการในอนาคต 	<ul style="list-style-type: none"> การปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญา และ การชำระคืนหนี้ตามเวลาที่กำหนด การประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลและคงไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีอย่างสม่ำเสมอ รายงานทางการเงินและรายงานผลการดำเนินงานประจำปี สื่อสารทิศทางและกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจ ที่ครอบคลุมทั้งมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นในการหารายได้ในอนาคต สร้าง engagement โดยศึกษาแนวทางในการสร้างพันธมิตรทางธุรกิจกับธนาคาร เพื่อยกระดับการบริการ และสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า/ผู้ให้บริการ เช่น การสร้างสิทธิประโยชน์จากการใช้บัตรเครดิต เพื่อใช้บริการทางยกระดับ กำหนดและทบทวนช่องทางการรับฟังข้อมูลป้อนกลับ และกระบวนการจัดการกับประเด็นดังกล่าว ให้ครอบคลุมและมีประสิทธิภาพ



ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ความต้องการ / ความคาดหวัง	แนวทางการจัดการส่วนร่วม และโครงการเชิงกลยุทธ์ที่ตอบสนอง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
บริษัทในกลุ่มอุตสาหกรรมเดียวกัน 	<ul style="list-style-type: none"> • ประสิทธิภาพการบริการ • ความปลอดภัยบนสายทาง • ดำเนินกิจกรรมเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อม • นวัตกรรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานของบริษัทฯ • ความปลอดภัยของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ • การแข่งขันทางธุรกิจอย่างเป็นธรรม 	<ul style="list-style-type: none"> • สื่อสารผ่านเว็บไซต์ของบริษัท • รายงานประจำปี • การปฏิบัติอย่างมีจริยธรรมต่อคู่แข่งและการแข่งขันอย่างเป็นธรรม • สื่อสารและเปิดเผยข้อมูลการดำเนินธุรกิจสร้างพันธมิตรทางธุรกิจ • สร้างความเชื่อมั่นด้วยการปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติในการแข่งขันที่เป็นธรรมและโปร่งใส • สื่อสาร เพื่อสร้างความมั่นใจต่อแนวทางและการดำเนินงานที่องค์กรได้มีการกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศองค์กร และการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลให้เป็นที่ยอมรับและสร้างความเชื่อมั่นต่อการดำเนินงานขององค์กร
ชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม 	<ul style="list-style-type: none"> • ดำเนินกิจกรรมเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อม อาทิ <ul style="list-style-type: none"> - การสนับสนุนและพัฒนาด้านการศึกษา - การส่งเสริมสุขภาพอนามัยและความปลอดภัย - การส่งเสริมด้านคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมในชุมชนการสร้างอาชีพและรายได้ให้กับชุมชน • การมีส่วนร่วมกับกิจกรรมของชุมชน และการจัดกิจกรรมเพื่อสังคมให้กับกลุ่มผู้ด้อยโอกาสทางสังคม • การสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีและปลอดภัยให้กับชุมชน • การดูแลความสะอาดและความปลอดภัยของพื้นที่ใต้ทางยกระดับ • การป้องกันยาเสพติด • การควบคุมการใช้ความเร็วและวินัยจราจรบนทางยกระดับ • ความคุ้มค่าของค่าผ่านทาง • ความสะอาด และสภาพแวดล้อม • การป้องกันมลพิษ • การเข้าถึงข้อมูลและการสื่อสารประชาสัมพันธ์ที่มีประสิทธิภาพ • การติดตามการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม 	<ul style="list-style-type: none"> • การกำหนดชุมชนเป้าหมายที่สำคัญเพื่อดำเนินโครงการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมด้วยความสามารถพิเศษขององค์กร แบบมีส่วนร่วมในระยะยาวและต่อเนื่อง สอดคล้องกับนโยบายกิจกรรมเพื่อสังคม 5 ด้านขององค์กร • การดำเนินโครงการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมการสร้างสมดุลระหว่างการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมในรูปแบบ CSR in Process และ CSR after Process • จัดให้มีการติดตามวัดผลการดำเนินงานเพื่อนำมาทบทวนและพัฒนา การดำเนินโครงการด้านความรับผิดชอบต่อสังคม • วางกลยุทธ์การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมที่สร้างการจัดจำ เช่น การขยายผลหลักการ 3 Rs สู่อุปกรณ์ในชุมชนเป้าหมาย • สร้างพันธมิตรเครือข่ายการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อสร้างผลกระทบสู่สังคมวงกว้าง เช่น ร่วมกับองค์กรเอกชนที่มีการดำเนินงานด้าน CSR อาทิ โครงการ 3 Rs ร่วมกับโรงงานรับ recycle waste • สร้างการมีส่วนร่วมกับบุคลากร ร่วมเป็นจิตอาสาในกิจกรรมพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชน • กำหนดและทบทวนช่องทางการรับฟังข้อมูลป้อนกลับ และกระบวนการจัดการกับประเด็นดังกล่าว ให้ครอบคลุมและมีประสิทธิภาพ

3.2.4 ประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืน (Materiality Topics)

จากการสำรวจ วิเคราะห์ความต้องการ ความคาดหวัง และความกังวลของผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อวางแผนทางการตอบสนอง และนำมาวิเคราะห์ประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืน (Materiality Topics) ขององค์กร โดยพิจารณาถึงบริบทขององค์กร แนวโน้มทิศทางการดำเนินงานของธุรกิจ เป้าประสงค์ขององค์กร ความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจ รวมทั้งประเด็นสาระสำคัญของอุตสาหกรรมในกลุ่มธุรกิจประเภทเดียวกัน นำมากำหนดกลยุทธ์เพื่อความยั่งยืนในการตอบสนองต่อประเด็นสาระสำคัญของบริษัทฯ รวมถึงวิเคราะห์ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนขององค์การสหประชาชาติ (SDGs) ซึ่งแนวทางการระบุประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืน (Materiality Topics) ของบริษัทฯ ได้กำหนดกระบวนการให้มีส่วนร่วมดำเนินการในทุกระดับตั้งแต่ระดับพนักงาน ฝ่ายบริหาร คณะกรรมการชุดย่อยต่างๆ และได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท ดังนี้



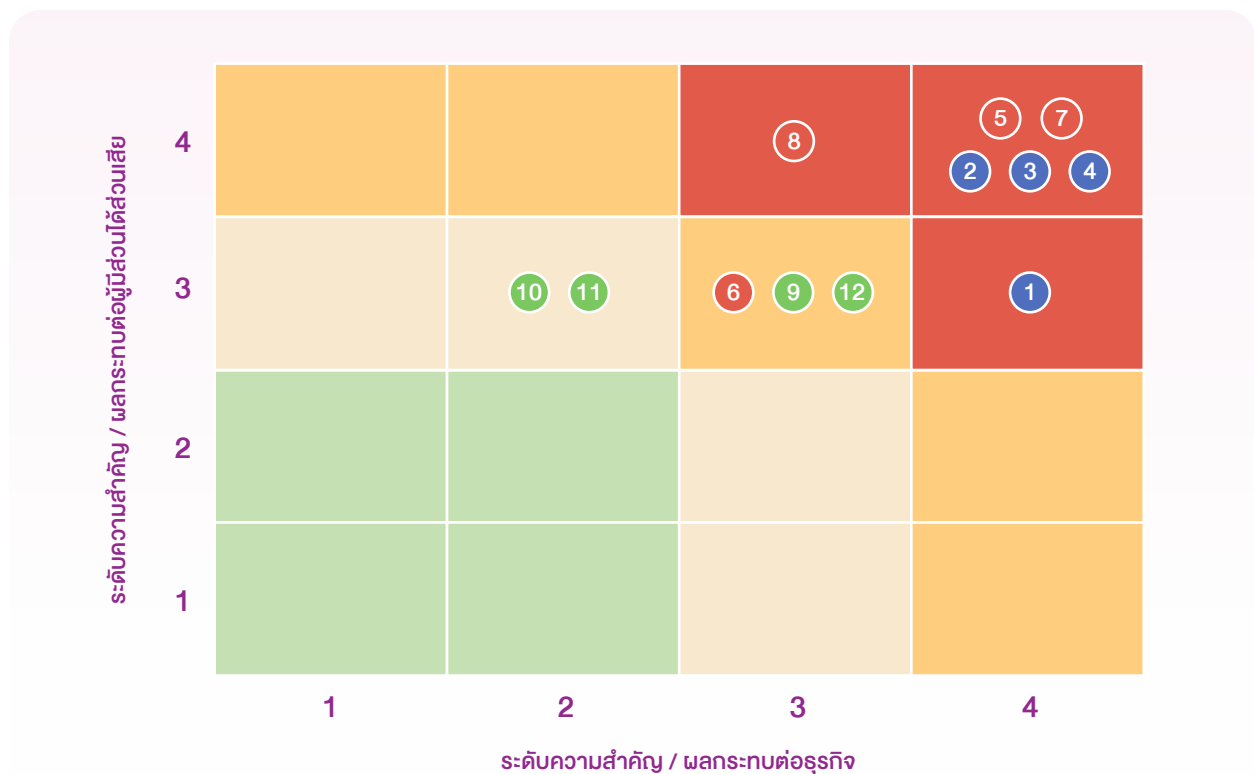


ประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืน (Materiality Topics) ปี 2565

ตามแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน ปี 2565 ซึ่งฝ่ายบริหารได้ดำเนินการวิเคราะห์ผลกระทบความเสี่ยงและโอกาสของ บริษัทฯ สำหรับปี 2565 มีดังนี้

มิติความยั่งยืน	ประเด็นสำคัญ (Materiality Topics)	ความเสี่ยงและผลกระทบ	โอกาสและปัจจัยบวก
ด้านเศรษฐกิจ	1. นวัตกรรม 2. นโยบายกลยุทธ์ความยั่งยืน 3. การบริหารความเสี่ยงและแผน BCP 4. การจัดการห่วงโซ่อุปทาน	ความเสี่ยงต่อการดำเนินธุรกิจที่ขาดความต่อเนื่องและไม่เกิดความยั่งยืน และขาดพันธมิตรทางธุรกิจ	สร้างการเติบโตทางธุรกิจและความยั่งยืนทันต่อการเปลี่ยนแปลง และสร้างโอกาสในการขยายธุรกิจ
ด้านสังคม	1. การปฏิบัติต่อแรงงานอย่างเป็นธรรม 2. สิทธิมนุษยชน 3. ความรับผิดชอบต่อลูกค้า 4. ความรับผิดชอบต่อชุมชนรอบๆ และสังคม	อาจเกิดข้อร้องเรียนและขาดการยอมรับจากชุมชน	สร้างความสัมพันธ์กับพนักงานและชุมชนให้เกิดความเข้มแข็งทางธุรกิจและสร้างภาพลักษณ์ที่ดีในการพัฒนาองค์กร
ด้านสิ่งแวดล้อม	1. มาตรฐานการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO14001 2. การจัดการก๊าซเรือนกระจก 3. การจัดการน้ำทิ้งขยะและของเสีย 4. การจัดการด้านพลังงาน	ผลกระทบจากความเปลี่ยนแปลงด้านสิ่งแวดล้อมและกฎหมายที่อาจส่งผลต่อการดำเนินงาน	ลดต้นทุนการใช้ทรัพยากรและมีมาตรฐานการจัดการด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อม

การจัดลำดับความสำคัญของ (Materiality Topics) ปี 2565



ผลการดำเนินงานตาม (Materiality Topics) ปี 2565

มิติความยั่งยืน	ประเด็นสำคัญ (Materiality Topics)	ผลการดำเนินงาน
ด้านเศรษฐกิจ	<ol style="list-style-type: none"> 1. นวัตกรรม 2. นโยบายกลยุทธ์ความยั่งยืน 3. การบริหารความเสี่ยงและแผน BCP 4. การจัดการห่วงโซ่อุปทาน 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ด้านนวัตกรรม ได้มีการศึกษาพัฒนา นวัตกรรมเพื่อต่อยอดไปยังธุรกิจใหม่ 4 โครงการ 2. ด้านนโยบายกลยุทธ์ความยั่งยืน บริษัทฯ ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่มหุ้นยั่งยืน และอยู่ในระดับเครดิต BBB 3. ด้านการบริหารความเสี่ยงและแผน BCP บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนบริหารความเสี่ยงครบถ้วนซึ่งผลการประเมินความเสี่ยงองค์กรในภาพรวมอยู่ในระดับต่ำ 4. ด้านการจัดการห่วงโซ่อุปทาน บริษัทฯ ได้ทำการประเมินผลความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้เสียต่อการดำเนินงานของ บริษัทฯ ในระดับความพึงพอใจร้อยละ 82.51* <p>สรุปผลการดำเนินงานมิติเศรษฐกิจ หรือ กำกับดูแลกิจการในปี 2565 บริษัทฯ ได้ดำเนินการภายใต้การกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างต่อเนื่องจนได้รับการคัดเลือกให้เข้าไปอยู่ในรายชื่อหุ้นยั่งยืน อีกทั้งได้รับการประเมินด้านการกำกับดูแลกิจการ (CGR) ในระดับ 4 ดาว รวมถึงมีการพัฒนาธุรกิจอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งในด้านการพัฒนาธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ ยังคงมีความพร้อมในการเข้าร่วมประมูลโครงการใหม่ ๆ และการศึกษาเพื่อให้เกิดแหล่งรายได้อื่น ๆ ที่นอกเหนือจากรายได้ค่าผ่านทาง</p>
ด้านสังคม	<ol style="list-style-type: none"> 5. การปฏิบัติต่อแรงงานอย่างเป็นธรรม 6. สิทธิมนุษยชน 7. ความรับผิดชอบต่อลูกค้า 8. ความรับผิดชอบต่อชุมชนรอบๆ และสังคม 	<ol style="list-style-type: none"> 5. ด้านการปฏิบัติงานต่อแรงงานอย่างเป็นธรรม บริษัทฯ ได้ดำเนินการสร้างการมีส่วนร่วมของพนักงานและได้ศึกษาความผูกพันของพนักงาน อยู่ที่ร้อยละ 62.79* 6. ด้านสิทธิมนุษยชน บริษัทฯ ไม่พบข้อร้องเรียนด้านสิทธิมนุษยชน 7. ความรับผิดชอบต่อลูกค้า บริษัทฯ ได้ให้บริการและสร้างการมีส่วนร่วมต่อลูกค้า ซึ่งได้มีการสำรวจความพึงพอใจต่อลูกค้า อยู่ที่ ร้อยละ 95.16* 8. ด้านความรับผิดชอบต่อชุมชนรอบ ๆ และสังคม บริษัทฯ ได้ดำเนินกิจกรรม CSR 5 ด้านร่วมกับชุมชนอย่างต่อเนื่องและผลการประเมินความพึงพอใจของชุมชน อยู่ที่ ร้อยละ 78.80 <p>รายละเอียด ผลการดำเนินงานความยั่งยืนด้านสังคม ได้รายงานในหัวข้อ 3.4 การจัดการด้านความยั่งยืนในมิติสังคม</p>





มิติความยั่งยืน	ประเด็นสำคัญ (Materiality Topics)	ผลการดำเนินงาน
ด้านสิ่งแวดล้อม	9. มาตรฐานการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO14001 10. การจัดการก๊าซเรือนกระจก 11. การจัดการน้ำทิ้งและของเสีย 12. การจัดการด้านพลังงาน	9. ด้านมาตรฐานการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO14001 บริษัทฯ ได้รับการรับรองและสามารถปฏิบัติงานได้ตามมาตรฐานสิ่งแวดล้อม 10. การจัดการก๊าซเรือนกระจก บริษัทฯ สามารถดำเนินกิจกรรมเพื่อลดก๊าซเรือนกระจกตามโครงการ 3Rs ได้เป็นไปตามแผน และสามารถกำหนดเป้าหมายร้อยละของการลดก๊าซเรือนกระจก 11. การจัดการน้ำทิ้งและของเสีย บริษัทฯ ได้ดำเนินการคัดแยกขยะและสามารถเก็บข้อมูลขยะ Recycle ได้ตามโครงการ 3Rs 12. การจัดการด้านพลังงาน บริษัทฯ ได้มีมาตรการลดการใช้ไฟฟ้าผ่านโครงการ Green Office ทำให้หน่วยการใช้ไฟฟ้าอาคารสำนักงานลดลงร้อยละ 9.5 ผลการดำเนินงานความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อมได้รายงานในหัวข้อ 3.3 การจัดการด้านความยั่งยืนในมิติสิ่งแวดล้อม

ซึ่งจากประเด็นที่เป็นสาระสำคัญของธุรกิจที่บริษัทฯ กำหนดไว้ สามารถตอบสนองเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนขององค์การสหประชาชาติ (SDGs) ในหัวข้อดังต่อไปนี้

**เป้าหมายที่ 4**

สร้างหลักประกันว่าทุกคนมีการศึกษาที่มีคุณภาพอย่างครอบคลุมและเท่าเทียม และสนับสนุนโอกาสในการเรียนรู้ตลอดชีวิต

**เป้าหมายที่ 6**

สร้างหลักประกันว่าจะมีการจัดให้มีน้ำและสุขอนามัยสำหรับทุกคน และมีการบริหารจัดการที่ยั่งยืน

**เป้าหมายที่ 7**

สร้างหลักประกันให้ทุกคนสามารถเข้าถึงพลังงานสมัยใหม่ที่ยั่งยืนในราคาที่ยอมเยาะ

**เป้าหมายที่ 8**

ส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ต่อเนื่อง ครอบคลุม และยั่งยืน การจ้างงานเต็มที่มีผลิตภาพ และการมีงานที่เหมาะสมสำหรับทุกคน

**เป้าหมายที่ 9**

สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความทนทาน ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม

**เป้าหมายที่ 11**

ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มีความครอบคลุม ปลอดภัย มีภูมิต้านทาน และยั่งยืน

**เป้าหมายที่ 12**

สร้างหลักประกันให้รูปแบบการผลิตและการบริโภคที่ยั่งยืน

**เป้าหมายที่ 13**

ปฏิบัติการอย่างเร่งด่วนเพื่อต่อสู้การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่เกิดขึ้น

**เป้าหมายที่ 15**

ปกป้อง พืชพันธุ์ และสนับสนุนการใช้ระบบนิเวศบนบกอย่างยั่งยืน จัดการป่าไม้อย่างยั่งยืน ต่อสู้การกลายสภาพเป็นทะเลทราย หยุดการเสื่อมโทรมของที่ดินและฟื้นสภาพดิน และหยุดยั้งการสูญเสียความหลากหลายทางชีวภาพ

**เป้าหมายที่ 16**

ส่งเสริมสังคมที่สงบสุขและครอบคลุม เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ให้ทุกคนเข้าถึงความยุติธรรม และสร้างสถาบันที่มีประสิทธิภาพ รับผิดชอบ และครอบคลุมในทุกระดับ

ประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืน (Materiality Topics) ปี 2566

ฝ่ายบริหารได้ทำการศึกษาเพื่อวิเคราะห์แนวโน้มความเปลี่ยนแปลงที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในปี 2566-2570 เนื่องจากบริษัทฯ มีแนวทางพัฒนาธุรกิจเพื่อส่งมอบคุณค่าสู่ความยั่งยืน ซึ่งเป็นแผนระยะยาว นอกจากนั้น องค์กรต้องปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของโลกทางธุรกิจอย่างรวดเร็วตาม Mega Trends ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำการวิเคราะห์ความสอดคล้องกับการดำเนินธุรกิจ รวมถึง วิเคราะห์ปัจจัยภายในและภายนอกโดยใช้ SWOT Analysis และ PESTEL วิเคราะห์ความเสี่ยงและโอกาสเพื่อกำหนดกลยุทธ์และแผนธุรกิจให้สอดคล้องกับความท้าทายหลายด้าน ที่มีทั้งความเสี่ยงและโอกาส ซึ่งธุรกิจต้องปรับตัวและพัฒนาตนเองอยู่เสมอเพื่อให้สามารถคงอยู่และเติบโตได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน และคำนึงถึงลักษณะของสัญญาสัมปทาน ตลอดจนสิทธิและหน้าที่ของบริษัทฯ ตามสัญญาสัมปทาน และรักษาผลประโยชน์อันพึงปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียและความสะดวกสบายของผู้ใช้ทางควบคู่กันไป รวมถึงความเปลี่ยนแปลงในหลาย ๆ ด้านภายหลังการเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ และวิกฤติ COVID-19 ในรอบปีที่ผ่านมาและ Mega trends ที่มีทั้งวิกฤติและโอกาส ผนวกกับผลการสำรวจผู้มีส่วนได้เสีย ได้กำหนดประเด็นสำคัญสำหรับขับเคลื่อนแผนระยะยาวในอนาคตดังนี้

Mega Trends

2565	2566	
Change of Technology	Digital Transformation	Health
• Payment Technology	• Robotics / AI	• Aging society
• Green Energy and Solar Energy	• Big data	• Health hygiene
• Artificial Intelligence (AI) and Robotics Process Automation (RPA)	• Cybersecurity	• New disease
• Enterprise Resource Planning (ERP) improvement and integration	• E-commerce	• Cashless society
Change of Law and Environment	• Block chain	Resilience
• Stock Exchange of Thailand (After IPO)	• Metaverse	• Multi-partner
• CG Policy Change to E/S/CG Sustainability Company	• Seattleite internet	• Resilience organization
• Personal Data Protection Act (PDPA)	Biz Sustainable Development	• Prepared / adaptable
• ISO standard	• Net-zero emission	• Collaborative
Change of Consumer Behavior	• ESG	
• Cashless Society	• Future Energy	
• Electric Vehicles (EV)		
• Online Customer Relation Management (CRM)		
• Social Media Information		

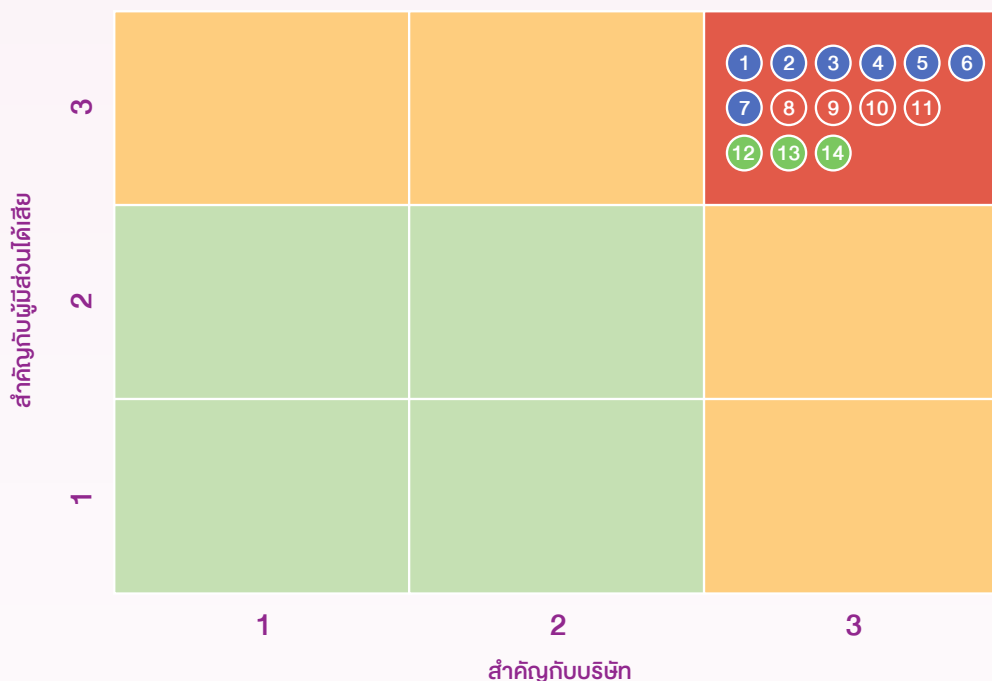




การวางแผนดำเนินธุรกิจเพื่อปรับตัวและพัฒนาองค์กรรองรับความเสี่ยงและโอกาสที่เกิดขึ้นในอนาคต เพื่อให้สามารถเติบโตได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน โดยได้มุ่งเน้นดำเนินการวางแผนธุรกิจอย่างยั่งยืนเพื่อสนับสนุนกิจกรรมครอบคลุมเป้าหมายเพื่อส่งมอบคุณค่าในมิติด้านความยั่งยืน 3 มิติ ทั้งนี้ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยมุ่งเน้นพื้นฐานและองค์ประกอบของการพัฒนาธุรกิจอย่างยั่งยืน ซึ่งต้องมีการกำกับดูแลกิจการที่ดีเป็นรากฐานสำคัญร่วมกับการบริหารจัดการอย่างมีความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสีย รวมถึงการขับเคลื่อนธุรกิจให้เติบโตทางเศรษฐกิจไปพร้อมกับการบูรณาการเรื่องสังคมและสิ่งแวดล้อมเข้าไปในกระบวนการดำเนินงานเพื่อมุ่งสู่เป้าหมายแห่งการเติบโตอย่างยั่งยืนในระยะยาว และตอบสนองต่อกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียในทุกกลุ่ม โดยมีเป้าหมายการส่งมอบคุณค่าและความยั่งยืน ใน 3 มิติ มิติด้านสิ่งแวดล้อม (Environment) มิติด้านสังคม (Social) มิติด้านการกำกับดูแลกิจการ (Governance) ซึ่งฝ่ายบริหารได้มีการสำรวจข้อมูลจากผู้มีส่วนได้เสียทั้ง 8 กลุ่ม และได้ดำเนินการทบทวนและวิเคราะห์ประเด็นสำคัญที่จะดำเนินการต่อเนื่องไปในปี 2566 มีดังนี้

มิติความยั่งยืน	ประเด็นสำคัญ (Materiality Topics)	แนวทางการจัดการและกลยุทธ์
ด้านเศรษฐกิจ	<ol style="list-style-type: none"> 1. การบริหารจัดการความเสี่ยง 2. ประสิทธิภาพการจัดการจราจร 3. ประสิทธิภาพการบริการ 4. การจัดการความเสี่ยงจากอุบัติเหตุร้ายแรง 5. การลงทุนในธุรกิจใหม่ๆ และการขยายธุรกิจ 6. ความมั่นคงและความเสถียรของการบริการ 7. ความปลอดภัยบนสายทาง 	<ul style="list-style-type: none"> • กลยุทธ์ Safer Road Traffic Management/ Maintenance • กลยุทธ์เติบโตไปด้วยกัน Inclusive Growth • กลยุทธ์พัฒนาธุรกิจอื่น Other Non-Toll • กลยุทธ์ความยั่งยืน ESG • กลยุทธ์ HPO Resilience Management • กลยุทธ์ การบริหารเงินสดและต้นทุนให้มีประสิทธิภาพ • กลยุทธ์ DMT Excellence Recognition
ด้านสังคม	<ol style="list-style-type: none"> 8. การเข้าถึงข้อมูลและการสื่อสารประชาสัมพันธ์ 9. การสร้างความผูกพันกับบุคลากร 10. การพัฒนาศักยภาพบุคลากร 11. การดำเนินกิจกรรมเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อม 	<ul style="list-style-type: none"> • กลยุทธ์ Safer Road Traffic Management/ Maintenance • กลยุทธ์ความยั่งยืน ESG • กลยุทธ์ HPO Resilience Management • กลยุทธ์ DMT Excellence Recognition
ด้านสิ่งแวดล้อม	<ol style="list-style-type: none"> 12. ความสะอาดและสภาพแวดล้อม 13. การป้องกันมลพิษ 14. การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก 	<ul style="list-style-type: none"> • กลยุทธ์ความยั่งยืน ESG • กลยุทธ์ การบริหารเงินสดและต้นทุนให้มีประสิทธิภาพ • กลยุทธ์ DMT Excellence Recognition

สำรวจความสนใจ ความคาดหวัง และความกังวล รวมถึงความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อวิเคราะห์ประเด็นสำคัญ Materiality จากมุมมองของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และ ประเมินประเด็นสำคัญจากมุมมองของฝ่ายบริหาร จัดทำเป็น Materiality Matrix ประเด็นทั้งหมด 40 ประเด็นคัดกรองเป็นประเด็นสำคัญ 14 ประเด็น



ลำดับ	ประเด็นสำคัญ
1.	การบริหารจัดการความเสี่ยง
2.	ประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจร
3.	ประสิทธิภาพการบริการ
4.	การจัดการความเสี่ยงจากอุบัติเหตุร้ายแรง
5.	การลงทุนในธุรกิจใหม่ ๆ และขยายธุรกิจ
6.	ความมั่นคงและเสถียรภาพของการบริการ
7.	ความปลอดภัยบนสายทาง
8.	การเข้าถึงข้อมูลและการสื่อสารประชาสัมพันธ์
9.	การสร้างความสัมพันธ์กับบุคคลากร
10.	การพัฒนาศักยภาพบุคคลากร
11.	การดำเนินกิจกรรมเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อม
12.	ความสะอาดและสภาพแวดล้อม
13.	การป้องกันมลพิษ
14.	การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

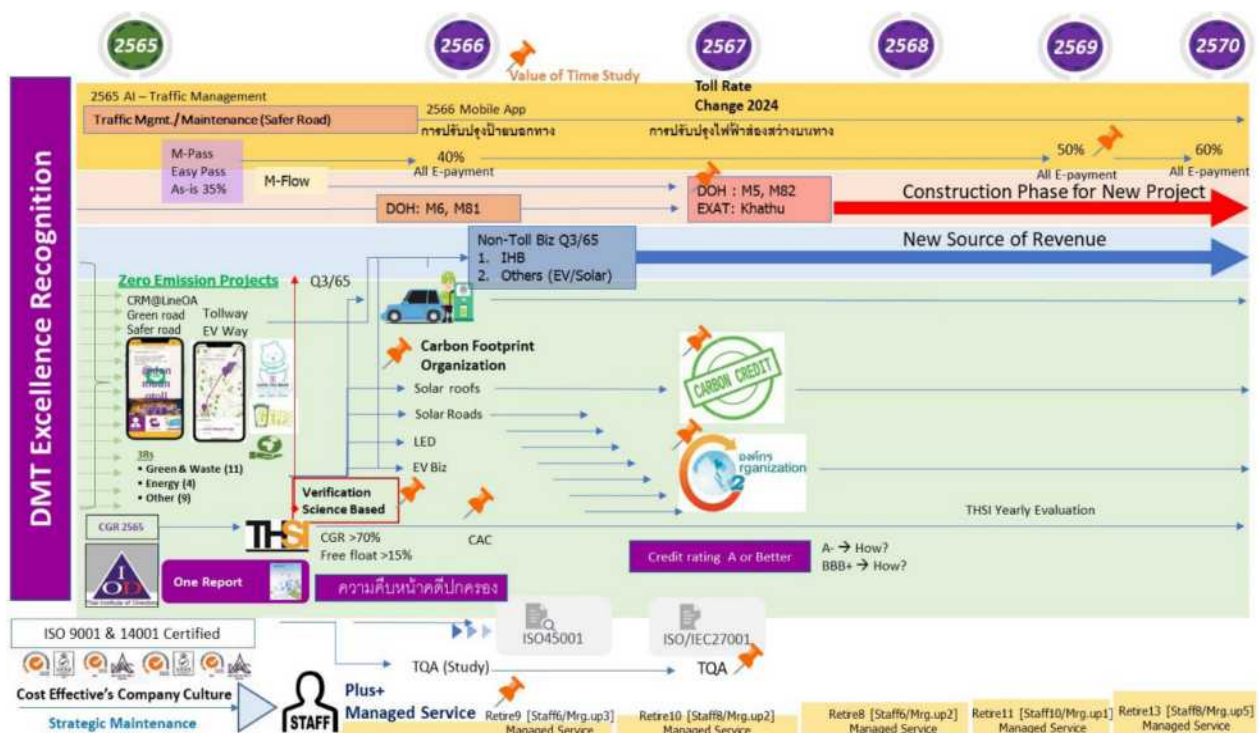


3.2.6 การกำหนดกลยุทธ์องค์กรเพื่อขับเคลื่อนแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืนปี 2566-2570

บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายเป็นกรอบระยะเวลาที่ชัดเจน ในการดำเนินการเพื่อให้บรรลุตามกลยุทธ์หรือแผนธุรกิจ ในการพัฒนาผลิตภัณฑ์หรือบริการ เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ สามารถจัดการต่อประเด็นที่เป็นสาระสำคัญของธุรกิจได้อย่างเหมาะสม ซึ่งการกำหนดกลยุทธ์ในการบริหารจัดการและการจัดทำแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืนประจำปี 2565 ต่อเนื่องในปี 2566 นั้น บริษัทฯ ได้ดำเนินการโดยการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ผ่านการสำรวจความพึงพอใจ ความกังวล และความคาดหวัง อีกทั้ง ได้นำผลการสำรวจมาวิเคราะห์โดยฝ่ายบริหาร และพนักงานแต่ละสาขางาน ผ่านคณะกรรมการชุดย่อยทุกชุด ก่อนที่จะได้รับการพิจารณาเห็นชอบของคณะกรรมการบริษัท ซึ่งทำให้เกิดการมีส่วนร่วมในการให้ข้อเสนอแนะตามอำนาจหน้าที่ในกฎบัตรของคณะกรรมการชุดนั้น ๆ

การกำหนดกลยุทธ์ในการบริหารจัดการและการจัดทำแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืนประจำปี 2565 ต่อเนื่องในปี 2566 นั้น บริษัทฯ มุ่งเน้นพื้นฐานและองค์ประกอบของการพัฒนาธุรกิจอย่างยั่งยืนในระยะยาว เป็นระยะเวลา 5 ปี จากปี 2566-2570 ซึ่งต้องมีการกำกับดูแลกิจการที่ดีเป็นรากฐานสำคัญร่วมกับการบริหารจัดการอย่างมีความรับผิดชอบ ต่อผู้มีส่วนได้เสีย รวมถึงการขับเคลื่อนธุรกิจให้เติบโตทางเศรษฐกิจไปพร้อมกับการบูรณาการเรื่องสังคมและสิ่งแวดล้อม เข้าไปในกระบวนการดำเนินงาน เพื่อมุ่งสู่เป้าหมายแห่งการเติบโตอย่างยั่งยืนในระยะยาว และตอบสนองต่อกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียในทุกกลุ่ม โดยมีเป้าหมายการส่งมอบคุณค่าและความยั่งยืน ใน 3 มิติ คือ มิติสิ่งแวดล้อม (Environment) มิติสังคม (Social) และกำกับดูแลกิจการ (Governance)

ฝ่ายบริหารได้มีการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ ให้กับผู้บริหารระดับผู้จัดการแผนกขึ้นไป ด้วยวิธีระดมความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ พร้อมวิเคราะห์จุดแข็ง โอกาส ความเสี่ยง สำหรับ “การจัดทำแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน 2566-2570” ตามที่ได้รับนโยบายจากคณะกรรมการบริษัท ระหว่างวันที่ 16-18 สิงหาคม 2565 เพื่อหาหรือแนวทางการพัฒนาธุรกิจอย่างยั่งยืนโดยมีพันธสัญญาการสร้างความยั่งยืนและส่งมอบคุณค่าให้ทั้ง 3 มิติแก่ผู้มีส่วนได้เสีย โดยในแผนธุรกิจประจำปี 2566 โครงการและงบประมาณต่าง ๆ จะต้องมีเป้าหมายที่ชัดเจน ที่จะส่งมอบคุณค่าให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม แบ่งเป็น 7 กลยุทธ์ ดังนี้



1. กลยุทธ์ Safer Road Traffic Management/ Maintenance

ตามวิสัยทัศน์ของบริษัทฯ “เป็นบริษัทฯ บริหารทางด่วนชั้นนำ ที่เชื่อมต่อระหว่างเครือข่ายถนน และระบบคมนาคมขนส่ง มุ่งให้บริการเป็นเลิศด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยสำหรับการเดินทาง ด้วยระบบจัดการที่มีประสิทธิภาพ พัฒนาเทคโนโลยี และศึกษาในการลงทุนโครงการใหม่ ทั้งกลุ่มธุรกิจทางด่วนหรือทางพิเศษ และการลงทุนในกลุ่มธุรกิจอื่น ๆ โดยยึดมั่นในความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มเพื่อส่งมอบคุณค่าสู่ความยั่งยืน” ดังนั้น ฝ่ายบริหารได้พิจารณาแล้วว่าเพื่อความยั่งยืนขององค์กร จึงมีการกำหนดให้กลยุทธ์ Safer Road Traffic Management/ Maintenance เป็นกลยุทธ์หลักเพื่อความยั่งยืนระยะยาว ที่ประกอบไปด้วยโครงการและงานประจำในสายงานปฏิบัติการเป็นหน่วยงานขับเคลื่อน เช่น งานซ่อมบำรุงรักษาทางยกระดับ งานจัดเก็บค่าผ่านทาง งานกู้ภัย และการจัดการจราจร งานระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง งานระบบควบคุมการจราจร รวมไปถึงโครงการเชิงกลยุทธ์ที่จะส่งเสริมให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และความปลอดภัย

2. กลยุทธ์เติบโตไปด้วยกัน Inclusive Growth

ตามแนวทางการพัฒนารธุรกิจ ในการประชุม ครั้งที่ 1/2562 เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2562 ได้พิจารณา กำหนดเป็นแนวทางการพัฒนารธุรกิจเพื่อส่งเสริมธุรกิจที่บริษัทฯ มีความเชี่ยวชาญ ฝ่ายบริหาร ได้พิจารณาแล้วเห็นว่าเพื่อความยั่งยืนและความต่อเนื่องของธุรกิจ จึงได้กำหนดกลยุทธ์ “เติบโตไปด้วยกัน : Inclusive Growth” เพื่อดึงดูดพันธมิตรทางธุรกิจเพื่อสร้างการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ตามโอกาสที่ภาครัฐมีแผนจะขยายเส้นทางและทางเชื่อมต่าง ๆ ในอนาคต ซึ่งมี 4 กลุ่มโครงการเชิงกลยุทธ์ คือ

กลุ่มที่ 1) โครงการใหม่ที่ภาครัฐเปิดโอกาสให้เอกชนร่วมลงทุนตามความเชี่ยวชาญของบริษัทฯ (Motorway/ Expressway Projects)

กลุ่มที่ 2) โครงการทางเชื่อมทางยกระดับอุตราภิมุขตามนโยบายของภาครัฐและการเชื่อมโยงกับระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ (Tollway Connecting Ramp and Transit Oriented Development (TOD) Projects)

กลุ่มที่ 3) โครงการอื่น ๆ ที่ไม่ใช่ทางด่วนหรือทางพิเศษ (Non-Toll Business)

กลุ่มที่ 4) การพัฒนาทางยกระดับในทุก ๆ ด้านให้มีประสิทธิภาพและความทันสมัยก่อนสิ้นสุดสัมปทานรวมทั้งวางแผนงานในการดำเนินโครงการต่อเนื่องภายหลังสัญญาสัมปทานสิ้นสุด

สำหรับโครงการที่เป็นการสนับสนุนงานประจำนั้น จะเป็นการพัฒนาความเชี่ยวชาญด้านการดำเนินงานและบำรุงรักษาของบริษัทฯ O&M การพัฒนา RPA และ ERP การบริหารค่าใช้จ่ายกลุ่มที่ปรึกษาทางกฎหมาย การติดตามคดีปกครอง การสร้าง Credit Rating และการรักษามาตรฐาน ISO

3. กลยุทธ์พัฒนารธุรกิจอื่น Other Non-Toll

ในการประชุมคณะกรรมการกลั่นกรองและติดตาม (ปัจจุบันคือคณะกรรมการบริหาร) ครั้งที่ 20/2564 เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2564 ที่ประชุมได้มอบหมายให้ฝ่ายบริหาร ศึกษาธุรกิจใหม่อื่น ๆ นอกเหนือจาก Tollway (Other Non-Toll Road Business) ที่แตกต่างจากธุรกิจเดิม เพื่อเสริมความแข็งแกร่งและสร้างรายได้ให้กับธุรกิจ อาทิ ด้าน Technology หรือ Start Up Technology หรือ Start Up Consumer เพื่อให้มีกรอบการดำเนินงานที่ชัดเจน และให้ฝ่ายบริหารพิจารณาความเป็นไปได้ในการที่จะเริ่ม Start Up ต่าง ๆ เหล่านั้นด้วย ทั้งด้านบุคลากรที่มีศักยภาพซึ่งจะสามารถพัฒนา Start Up และการ Operation ด้วย ทั้งนี้ รวมถึงรูปแบบการพัฒนา Application ซึ่งจะช่วยการติดตามการจราจร (Traffic) ซึ่ง ฝ่ายบริหารได้ประสานงานกับผู้เชี่ยวชาญด้าน Tech Startups and New Venture เพื่อจัดทำแผนดำเนินการเพื่อหารธุรกิจใหม่อื่น ๆ นอกเหนือจาก Tollway (Other Non-Toll Road Business) ซึ่งผู้เชี่ยวชาญได้ให้ความสำคัญในเรื่องเทคโนโลยีในอนาคตและสามารถพัฒนาเป็นธุรกิจใหม่อื่น ๆ นอกเหนือจาก Tollway ได้ โดยกำหนดกรอบระยะเวลาดำเนินการในการศึกษาประมาณ 1 ปี เพื่อการตัดสินใจ ฝ่ายบริหารได้ดำเนินการศึกษาและมีโครงการที่มีความเป็นไปได้จำนวน 4 โครงการ ที่ได้รับมอบหมายให้ศึกษาในรายละเอียด ดังนั้น เพื่อให้เกิดความยั่งยืนและเกิดรายได้อื่น ๆ นอกเหนือจากค่าผ่านทาง จึงได้กำหนดเป็นยุทธศาสตร์หลักในการพัฒนาความยั่งยืนระยะยาว โดยมี คณะกรรมการกำกับการศึกษาโครงการใหม่กลุ่มธุรกิจอื่น ๆ และ คณะทำงานขับเคลื่อนนวัตกรรมและเทคโนโลยีขั้นสูง (Innovation and Deep Tech Working Team) เป็นทีมขับเคลื่อน





4. กลยุทธ์ความยั่งยืน ESG

จากการเริ่มต้นดำเนินโครงการส่งมอบคุณค่าแก่สิ่งแวดล้อม สังคม และกิจการของบริษัทฯ ในปี 2565 ตามที่บริษัทฯ มีแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม ตามโครงการส่งมอบคุณค่าแก่สิ่งแวดล้อมภายใต้โครงการ 3Rs ซึ่งในปี 2565 บริษัทฯ สามารถดำเนินการได้ตามแผนงานที่กำหนด อีกทั้งได้มีการติดตามความคืบหน้าความเปลี่ยนแปลงด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และกฎหมายกฎระเบียบ รวมถึงนโยบายภาครัฐด้านการส่งเสริมสิ่งแวดล้อม ปี 2565 บริษัทฯ ได้มีการกำหนดเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับนโยบายประเทศไทย หลังเข้าร่วม COP26 ได้ประกาศเป้าหมายสำคัญคือประเทศไทยจะเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) ในปี 2050 และปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero) ภายในปี 2065 หลังจากนั้น ในการประชุม COP27 นโยบายและแผนของประเทศไทยด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ เพื่อยกระดับเป้าหมายของไทย ซึ่งบริษัทฯ จะต้องปรับแผนให้สอดคล้องกับนโยบายประเทศ ดังนี้

1) ยุทธศาสตร์ระยะยาวฯ ฉบับปรับปรุง ซึ่งยังมีสาระสำคัญคงเดิม แต่แก้ไขในประเด็นที่สำคัญ เช่น การกำหนดเป้าหมายปล่อยก๊าซเรือนกระจกสูงสุด เร็วขึ้นกว่าเดิม 5 ปี จากปี 2030 เป็นปี 2025 ปรับเป้าหมายการเป็นกลางทางคาร์บอนเร็วขึ้นกว่าเดิม 15 ปี และปรับเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ เร็วขึ้นกว่าเดิม 35 ปี จากปี 2065 เป็นปี 2050

2) การมีส่วนร่วมที่ประเทศกำหนด ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 2 (2nd Updated NDC) ที่ยังคงมีสาระสำคัญเช่นเดียวกับ NDC ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1 แต่มีการแก้ไขเป้าหมายในระยะสั้นให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ระยะยาวฯ ฉบับปรับปรุง โดยมีการแก้ไขในประเด็นที่สำคัญ เช่น เป้าหมายก๊าซเรือนกระจกลดลง 30-40% จากการนับปกติ ภายในปี ค.ศ. 2030 การเพิ่มเติมรายงานข้อมูล การปล่อย/การดูดซับก๊าซเรือนกระจกในภาคป่าไม้และเพิ่มเติมผลสำเร็จเรื่องอื่น

5. กลยุทธ์ HPO Resilience Management

เพื่อพัฒนาศักยภาพองค์กรให้มีความสามารถในการแข่งขันในอนาคตและรองรับความเปลี่ยนแปลงทั้งในด้านบุคลากร และเทคโนโลยี หรือ Digital Disruption จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์ HPO Resilience Management เพื่อวางแผนระยะสั้นและระยะยาว ให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่อง โดยไม่หยุดชะงัก โดยพัฒนาศักยภาพบุคลากร (Reskill/Upskill/Newskill) และวางแผนรองรับวิกฤติและโอกาสที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

6. กลยุทธ์ การบริหารเงินสดและต้นทุนให้มีประสิทธิภาพ

เนื่องจากบริษัทฯ มีกระแสเงินสดที่เป็นรายรับสม่ำเสมอเป็นประจำวัน จึงได้รับนโยบายจากคณะกรรมการบริษัท ให้ศึกษาและหาวิธีการบริหารจัดการเงินสดให้มีประสิทธิภาพ รวมถึงการบริหารจัดการต้นทุนส่วนอื่น ๆ ที่จะทำให้เกิดผลประโยชน์มากที่สุด จึงได้กำหนดกลยุทธ์นี้เป็นกลยุทธ์หลัก เพื่อยับยั้งเคลื่อนการบริหารด้านการเงิน

7. กลยุทธ์ DMT Excellence Recognition

เพื่อสร้างการรับรู้ความเชี่ยวชาญของบริษัทฯ ผ่านการประเมินของหน่วยงานภายนอกที่สามารถแสดงถึงศักยภาพของบริษัทฯ ฝ่ายบริหารได้รับนโยบายจากคณะกรรมการบริษัท ให้ดำเนินการสร้างการรับรู้ถึงความเชี่ยวชาญของบริษัทฯ และแจ้งไปยังกรมทางหลวงเพื่อทราบ ประกอบผลการดำเนินงาน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่เสริมสร้างความเชื่อมั่นต่อกรมทางหลวงในศักยภาพของบริษัทฯ ในการแสวงหาโอกาสในการได้รับสัมปทานต่อเนื่อง ตาม พ.ร.บ. ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 มาตรา 49 ที่กำหนด “ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำแนวทางการดำเนินโครงการต่อเนื่องจากโครงการร่วมลงทุนภายหลังจากสัญญาร่วมลงทุนสิ้นสุด โดยเปรียบเทียบกรณีที่หน่วยงานของรัฐดำเนินการเองและกรณีที่ให้เอกชนร่วมลงทุน เสนอรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดอย่างน้อย 5 ปี ก่อนที่สัญญาร่วมลงทุนจะสิ้นสุดลง โดยให้นับถึงประโยชน์ของรัฐ ความต่อเนื่องในการให้บริการสาธารณะและผลกระทบต่อประชาชน”

3.3 การจัดการด้านความยั่งยืนในมิติสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่อย่างจำกัด และการปกป้องสิ่งแวดล้อม เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของคนในปัจจุบันและรุ่นต่อไป มุ่งมั่นให้ความสำคัญต่อการใช้ทรัพยากรอย่างรู้คุณค่า ดำเนินถึงผลกระทบของมลพิษจากการดำเนินงาน และการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศของโลก จึงได้มีการกำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติ ด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อยกระดับการดำเนินงานให้มีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม และส่งเสริมให้เกิดความตระหนักด้าน สิ่งแวดล้อมแก่บุคลากรทุกคน

3.3.1 นโยบายและแนวปฏิบัติด้านสิ่งแวดล้อม

เพื่อการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นระบบ บริษัทฯ ได้นำระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 14001 มาใช้ในการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม และกำหนด “นโยบายคุณภาพและสิ่งแวดล้อม” ซึ่งให้ความสำคัญในการบริหารจัดการทรัพยากรและพลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ ป้องกันและควบคุมมลพิษจากการดำเนินงานที่สำคัญ ได้แก่ เสียง ฝุ่น ควัน น้ำทิ้งจากอาคาร

โดยแต่งตั้งคณะทำงาน 3Rs (Reduce Reuse Recycle) เพื่อรับผิดชอบขับเคลื่อนนโยบายการอนุรักษ์พลังงาน รวมถึงคณะทำงานชุดย่อยคณะต่างๆ เช่น คณะทำงานชุดย่อย Energy Team รับผิดชอบด้านการบริหารจัดการพลังงาน คณะทำงาน Green & Waste Management รับผิดชอบด้านการจัดการ ของเสีย และโครงการ Green Office และ คณะทำงานอาคารเขียว (Green Building) ซึ่งบริษัทฯ ได้มีการกำหนดนโยบายสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐาน ISO14001 และ ประกาศให้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนด /กฎหมาย / มาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม ตลอดจนนโยบายการพัฒนาธุรกิจ อย่างยั่งยืนไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม โดยกำหนดมาตรการและโครงการเพื่อบรรลุเป้าหมาย ติดตามและรายงาน ผลต่อผู้บริหารระดับสูง ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการปรับปรุงการบริหารจัดการอย่างต่อเนื่อง (รายละเอียดสามารถสืบค้น ได้ใน www.tollway.co.th หัวข้อการพัฒนาอย่างยั่งยืน)

จากการเริ่มต้นดำเนินโครงการส่งมอบคุณค่าสิ่งแวดล้อม สังคม และกิจการของบริษัทฯ ในปี 2565 ตามที่ บริษัทฯ มีแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม ภายใต้โครงการ 3Rs ซึ่งบริษัทฯ สามารถดำเนินการได้ตามแผน งานที่กำหนด อีกทั้งได้มีการติดตามความคืบหน้าความเปลี่ยนแปลงด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และกฎหมายกฎระเบียบ รวมถึงนโยบายภาครัฐด้านการส่งเสริมสิ่งแวดล้อม ปี 2565 บริษัทฯ ได้มีการกำหนดเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจก ของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับนโยบายประเทศไทย หลังเข้าร่วม COP26 ได้ประกาศเป้าหมายสำคัญคือประเทศไทยจะเป็น กลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) ในปี 2050 และปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero) ภายในปี 2065 หลังจากนั้น ในการประชุม COP27 นโยบายและแผนของประเทศไทยด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ เพื่อยกระดับเป้าหมายของไทย ซึ่งบริษัทฯ จะต้องปรับแผนให้สอดคล้องกับนโยบายประเทศ ดังนี้

1) ยุทธศาสตร์ระยะยาวฯ ฉบับปรับปรุง ซึ่งยังมีสาระสำคัญคงเดิม แต่แก้ไขในประเด็นที่สำคัญ เช่น การกำหนด เป้าหมายปล่อยก๊าซเรือนกระจกสูงสุด เร็วขึ้นกว่าเดิม 5 ปี จากปี 2030 เป็นปี 2025 ปรับเป้าหมายการเป็นกลางทาง คาร์บอนเร็วขึ้นกว่าเดิม 15 ปี และปรับเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ เร็วขึ้นกว่าเดิม 35 ปี จากปี 2065 เป็นปี 2050

2) การมีส่วนร่วมที่ประเทศกำหนด ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 2 (2nd Updated NDC) ที่ยังคงมีสาระสำคัญเช่นเดียวกับ NDC ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1 แต่มีการแก้ไขเป้าหมายในระยะสั้นให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ระยะยาวฯ ฉบับปรับปรุง โดยมีการแก้ไขในประเด็นที่สำคัญ เช่น เป้าหมายก๊าซเรือนกระจกลดลง 30 - 40% จากกรณีปกติ ภายในปี ค.ศ. 2030 การเพิ่มเติมรายงานข้อมูล การปล่อย / การดูดซับก๊าซเรือนกระจกในภาคป่าไม้และเพิ่มเติมผลสำเร็จเรื่องอื่น

เพื่อขับเคลื่อนตามนโยบายต่างๆข้างต้น บริษัทฯ จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์หลักด้าน ESG เพื่อส่งเสริมการส่งมอบ คุณค่าสิ่งแวดล้อม สังคม และกิจการของบริษัทฯ โดยมีการกำหนดเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกดังนี้





เป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกปี 2566-2573

Environmental Improvement Roadmap for GHG Reduction

Target Based on COP27

การคงอุณหภูมิเฉลี่ยโลกไม่ให้เกิน 1.5 องศาเซลเซียส
การปล่อยก๊าซเรือนกระจกสูงสุด ไม่เกินปี 2025
ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก 30%-40% ปี 2030

2022-2023

- 15 %GHG Reduction by 2023
- 10 % Power Consumption Reduction by 2023
- Green Office/Green Building Assessment
- Zero Waste
- Solar Rooftop for Toll Plaza Canopy
- Solar Rooftop for MOC
- Solar Energy for Operation Equipment
- EV Car for Operation

2020-2021

- Setup Working Team
- ISO14001
- 3Rs Reduce Reuse Recycle
- GHG Baseline
- Waste Management System
- Smart Energy Project
- EV Service Improvement

2024

- 30 %GHG Reduction by 2024
- Green Building Implementation
- Low Carbon Organization
- Green Energy Organization

Net Zero Emission

Carbon Neutral 2050

2065

2030

- 40 %GHG Reduction by 2030
- Maximum GHG Reduction (COP27 Agreement)

2022-2023

2020-2021



3.3.2 การบริหารจัดการและผลการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

การปล่อยก๊าซเรือนกระจกขององค์กร

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

เพื่อการปฏิบัติงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ลดผลกระทบจากการปล่อยก๊าซเรือนกระจกตลอดวงจรการให้บริการ ได้ดำเนินโครงการอนุรักษ์พลังงานในระบบไฟฟ้าแสงสว่างในอาคารสำนักงาน และด้านเก็บค่าทางด่วนอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2556 โดยเริ่มเปลี่ยนชนิดของหลอดไฟฟ้าเป็นหลอดประหยัดพลังงาน และปัจจุบันทดแทนด้วยระบบแสงสว่างแบบ LED และในปี 2562-2563 ได้ขยายผลโดยการศึกษาวิจัยประสิทธิภาพของหลอด LED สู่ระบบโคมไฟส่องสว่างบนทางยกระดับ และป้ายไฟจราจรที่ด้านเก็บค่าผ่านทางต่าง ๆ ส่วนการเผาไหม้เชื้อเพลิงของยานพาหนะได้ทยอยเปลี่ยนชนิดของน้ำมันเป็น E20 และ B20 ตามกลไกการพัฒนาพลังงานของภาครัฐ

แม้ในปี 2563-2564 จะเป็นช่วงที่ธุรกิจจะลดตัวลงอย่างหนักจากผลกระทบการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 บริษัทฯ ยังคงปฏิบัติตามโครงการนี้อย่างต่อเนื่อง เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของการนำเทคโนโลยีด้านการผลิตพลังงานไฟฟ้าจากแสงอาทิตย์ที่ติดตั้งบนหลังคาอาคาร (Solar Rooftop) เพื่อทดแทนพลังงานไฟฟ้าบางส่วน และพิจารณาความเป็นไปได้ของการใช้เครื่องยนต์ EV กับรถตรวจการณ์บนทางยกระดับ อีกทั้งคณะทำงาน 3Rs ได้นำเสนอแผนการดำเนินโครงการด้านสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เช่น การจัดการขยะและของเสีย การนำกลับมาใช้ใหม่ การลดการใช้กระดาษ การสนับสนุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้าโดยการติดตั้งสถานีชาร์จไฟฟ้าแก่ผู้ใช้บริการทางยกระดับ การศึกษาเทคโนโลยีด้านการอนุรักษ์พลังงาน และพลังงานทดแทน รวมถึงเทคโนโลยีของระบบจัดเก็บค่าผ่านทางที่สะดวกและรวดเร็วขึ้นเพื่อลดมลพิษบนทางยกระดับ ซึ่งปริมาณการใช้พลังงานไฟฟ้าและน้ำมัน และการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในปี 2565 สรุปดังนี้

SUMMARY AMOUNT OF DMT's ENERGY CONSUMPTION				
TYPE (Unit)	YEAR 2562 (2019) BASELINE	YEAR 2563 (2020)	YEAR 2564 (2021)	YEAR 2565 (2022)
Consumption of Benzene Gasohol (Liter)	55,939	49,597	32,600	41,954
Consumption of Diesel (Liter)	156,407	134,290	105,548	124,907
Consumption of LPG (Kg)	833	1,440	1,182	919
Electrical consumption (KWh)	4,729,277	4,816,043	4,712,994	4,780,391

หมายเหตุ : ปริมาณการใช้พลังงานลดลงอย่างต่อเนื่องในปี 2563-2564 เป็นผลสืบเนื่องโดยตรงจากปริมาณงานที่ปรับลดลงตามมาตรการป้องกันการแพร่กระจายของไวรัสโควิด-19 และบางส่วนเกิดจากนโยบายการประหยัดพลังงานและการใช้พลังงานทางเลือกของน้ำมันเชื้อเพลิง

Scope of GHG การปล่อยก๊าซเรือนกระจก		SUMMARY AMOUNT OF DMT's GHG EMISSIONS BY YEAR (KgCO ₂ e)			
		2562 (2019)	2563 (2020)*	2564 (2021)*	2565 (2022)
Scope 1	Direct GHG From Mobile Combustion การเผาไหม้แบบเคลื่อนที่	546,435	472,292	357,497	427,262
	Direct GHG From Stationary Combustion การเผาไหม้แบบอยู่กับที่	9,797	11,051	8,284	11,602
	การรั่วของสารทำความเย็นน้ำยาแอร์ R22	316,800	334,400	70,400	176,000
	Total Scope 1	873,033	817,743	436,181	614,865
Scope 2	Indirect GHG from Electricity Consumption (KgCO ₂)	2,350,451	2,316,517	2,215,107	2,246,784
	Total Scope 2	2,350,451	2,316,517	2,215,107	2,246,784
Scope 3	การใช้น้ำประปา	15,778	13,942	12,101	12,108
	Total Scope 3	15,778	13,942	12,101	12,108
Total Scope 1,2,3		3,239,262	3,148,202	2,663,389	2,873,756
จำนวนพนักงานเฉลี่ย (คน)		457	452	423	382
สัดส่วนการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่อสัดส่วนพนักงาน (KgCO ₂ e/คน)		7,088	6,965	6,296	7,523

หมายเหตุ

1. แนวโน้มการลดลงที่สำคัญของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรงและทางอ้อมตั้งแต่ปีพื้นฐาน 2019 (2562) ส่วนหนึ่งเกี่ยวข้องกับมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19
2. DMT ได้ดำเนินแผนงานการอนุรักษ์และใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพตั้งแต่ปี 2562 จนถึงปัจจุบัน
3. ข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจกอยู่ระหว่างการทบทวนสอบคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กรตามแนวทางการทบทวนสอบคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กร (CFO) โดยผู้ทบทวนสอบที่ขึ้นทะเบียนกับองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน)





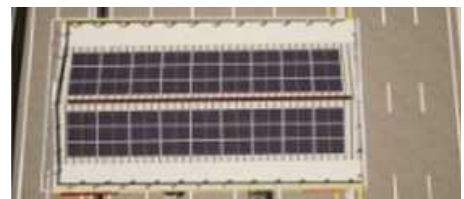
แผนการดำเนินการปี 2565	เป้าหมาย	ผลการดำเนินการปี 2565
จัดทำข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และ คาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กรตามแนวทางการทวนสอบคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กร (CFO)	กำหนด Baseline และกำหนดเป้าหมายเชิงวิทยาศาสตร์ (SBTi) ในการลดก๊าซเรือนกระจกขององค์กร โดยมีเป้าหมาย ลดก๊าซเรือนกระจก ร้อยละ 40 ในปี ค.ศ. 2030 และมีเป้าหมาย เป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) ในปี ค.ศ. 2050 และปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero) ภายในปี ค.ศ. 2065	ดำเนินการแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างการทวนสอบคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กรตามแนวทางการทวนสอบคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กร (CFO) โดยผู้ทวนสอบที่ขึ้นทะเบียนกับองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน)

โครงการด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

• โครงการติดตั้งแผงรับพลังงานแสงอาทิตย์บนหลังคาอาคารสำนักงานและอาคารด่าน (Solar Rooftop)

บริษัทฯ ได้ศึกษาพบว่า มีพื้นที่ที่สามารถติดตั้ง Solar Rooftop ได้ประมาณ 380 KWp ซึ่งสามารถผลิตไฟฟ้าได้ 484,900 KWh/Year และทำให้ประหยัดการใช้พลังงานไฟฟ้าได้กว่าร้อยละ 25-30 ซึ่งบริษัทฯ มีแผนการลงทุน 2 ระยะ โดยระยะแรกติดตั้งที่อาคารสำนักงานและอาคารด่านดอนเมือง กำลังการผลิตประมาณ 200 KWp คาดว่าจะติดตั้งแล้วเสร็จในเดือนกรกฎาคม 2566 และระยะที่ 2 ติดตั้งที่อาคารด่านเก็บเงินค่าผ่านทางและอาคารด่านที่เหลือทั้ง 8 ด่าน อีก 180 KWp ภายในปี 2566 คิดเป็นปริมาณการลดก๊าซเรือนกระจก 225 TonCO₂e/Year ซึ่งโครงการนี้ จะมีการขอรับรอง T-VER คือ โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย (Thailand Voluntary Emission Reduction Program: T-VER) คือ โครงการลดก๊าซเรือนกระจกที่องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (อบก.) พัฒนาขึ้น เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้ทุกภาคส่วน มีส่วนร่วมในการลดก๊าซเรือนกระจกในประเทศไทยด้วยความสมัครใจ

แผนการดำเนินการปี 2565	เป้าหมาย	ผลการดำเนินการปี 2565
ศึกษาออกแบบประเมินความเหมาะสม และความคุ้มค่าของการติดตั้ง Solar Rooftop ณ อาคารสำนักงาน และ อาคารด่านเก็บเงินค่าผ่านทาง	ติดตั้ง Solar Rooftop ได้ประมาณ 380 KWp ซึ่งสามารถผลิตไฟฟ้าได้ 484,900 KWh/Year และทำให้ประหยัดการใช้พลังงานไฟฟ้าได้กว่าร้อยละ 25-30 คิดเป็นปริมาณการลดก๊าซเรือนกระจก 225 TonCO ₂ e/Year	ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างติดตั้งระยะที่ 1 ติดตั้งที่อาคารสำนักงานและอาคารด่านดอนเมือง กำลังการผลิตประมาณ 200 KWp คาดว่าจะติดตั้งแล้วเสร็จในเดือนกรกฎาคม 2566 ระยะที่ 2 ติดตั้งที่อาคารด่านเก็บเงินค่าผ่านทางและอาคารด่านที่เหลือทั้ง 8 ด่าน อีก 180 KWp ภายในปี 2566



• โครงการ Care the Bear ของ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

การเข้าร่วมกิจกรรมโครงการ Care the Bear ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นโครงการที่สนับสนุนให้บริษัทจดทะเบียนและองค์กรที่สนใจร่วมปรับปรุงลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการจัดกิจกรรมต่างๆ ขององค์กร ทั้งในรูปแบบของ online หรือ onsite เช่น การจัดการประชุมผู้ถือหุ้น การประชุมผู้ถือหุ้นผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-AGM) การประชุมออนไลน์ การประชุมนักวิเคราะห์ (Analyst Meeting) การประชุมผู้บริหารพบเพื่อนพนักงาน การแถลงข่าว การอบรมสัมมนา E-Meeting ซึ่งผลการดำเนินงานที่ผ่านมามีบริษัท



Care the Bear
e-Document, e-Tax/e-Receipt,
e-Withholding Tax, e-Learning,
e-Meeting/Event

✓ GHG = **4,195** KgCO₂e (December 2022)

ได้มีส่วนร่วมและลดก๊าซเรือนกระจกในปี 2565 เทียบเท่า 4,195 KgCO₂e เทียบเท่าการดูดซับคาร์บอนไดออกไซด์ของต้นไม้ 466 ต้น

แผนการดำเนินการปี 2565	เป้าหมาย	ผลการดำเนินการปี 2565
เข้าร่วมกิจกรรมโครงการ Care the Bear ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย	ดำเนินการต่อเนื่อง โดยมีเป้าหมายลดก๊าซเรือนกระจก จากโครงการ Care the Bear จากปี 2565 เพิ่มร้อยละ 10	อบรมพนักงานทุกหน่วยงาน และ บริษัทฯ ได้มีส่วนร่วมและลดก๊าซเรือนกระจกในปี 2565 เทียบเท่า 4,195 KgCO ₂ e เทียบเท่าการดูดซับคาร์บอนไดออกไซด์ของต้นไม้ 466 ต้น

• โครงการ Care The Wild “ปลูกป่า” ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

บริษัทฯ ร่วมมือกับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (SET) สนับสนุนการปลูกป่าในโครงการ Care The Wild “ปลูกป่า” ที่มุ่งปลูกต้นไม้ใหม่ และส่งเสริมการดูแลต้นไม้ผ่านภาคีองค์กรเครือข่ายทั้งภาครัฐและเอกชน โดยมีชุมชนร่วมดูแลเอาใจใส่ต้นไม้ เพื่อให้เกิดการขยายแนวผืนป่าของประเทศไทยในอนาคต ซึ่ง DMT มีภารกิจและเป้าหมายในการปลูกต้นไม้จำนวน 1 หมื่นต้น ภายในระยะเวลา 5 ปี ในพื้นที่ป่า 50 ไร่ ที่ป่าชุมชนบ้านหนองปลิง จังหวัดกาญจนบุรี



ซึ่งคิดเป็นการลดก๊าซเรือนกระจกเทียบเท่า 18,000 Kg-CO₂e ต่อปี

แผนการดำเนินการปี 2565	เป้าหมาย	ผลการดำเนินการปี 2565
เข้าร่วมโครงการโครงการ Care The Wild “ปลูกป่า” ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย	เป้าหมายในการปลูกต้นไม้จำนวน 1 หมื่นต้น ภายในระยะเวลา 5 ปี ในพื้นที่ป่า 50 ไร่ ที่ป่าชุมชนบ้านหนองปลิง จังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งคิดเป็นการลดก๊าซเรือนกระจกเทียบเท่า 18,000 KgCO ₂ e ต่อปี	เข้าร่วมและคัดเลือกพื้นที่ปลูกป่า 50 ไร่ ที่ป่าชุมชนบ้านหนองปลิง จังหวัดกาญจนบุรี



• โครงการ Green Office, Green Procurement และ Green Building

บริษัทฯ ยังได้ดำเนินการตามนโยบาย Green Procurement ซึ่งผลการดำเนินงานสามารถจัดซื้อสินค้าและผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมได้กว่าร้อยละ 22 และเตรียมความพร้อมเข้าประเมินโครงการสำนักงานสีเขียว




(Green Office) และ ศึกษาการปรับปรุงอาคารสำนักงานให้เป็นไปตามเกณฑ์อาคารเขียว (Green Building) โดยมีเป้าหมายได้รับการรับรองในปี 2567

แผนการดำเนินการปี 2565	เป้าหมาย	ผลการดำเนินการปี 2565
ดำเนินโครงการจัดหาผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม Green Procurement	ร้อยละของการจัดหาผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ไม่น้อยกว่าปี 2565	จัดหาผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ที่ร้อยละ 24 ของการจัดซื้อจัดจ้าง
ดำเนินโครงการสำนักงานสีเขียว Green Office	ได้รับการประเมินเป็นสำนักงานสีเขียว Green Office ภายในปี 2567	ศึกษาและประเมินตนเองในการเข้าร่วมโครงการ พร้อมออกมาตรการ ประหยัดน้ำ ประหยัดไฟ ประหยัดการใช้ทรัพยากร และสร้างการตระหนักรู้โดยการ เชิญชวนพนักงาน มีส่วนร่วมในโครงการ Green Office
ดำเนินโครงการอาคารเขียว Green Building	ได้รับการรับรองในระดับ Silver ในปี 2567	ศึกษาและประเมินอาคารสำนักงาน MOC ในการเข้าร่วมประเมินโครงการอาคารเขียว Green Building (ขอบเขตปรับปรุงอาคารสำนักงานเดิม)
ลดการใช้ไฟฟ้า	ร้อยละ 10 เมื่อเทียบกับปี 2565	ร้อยละ 29 เทียบกับปี 2562
ลดการใช้น้ำประปา	ร้อยละ 10 เมื่อเทียบกับปี 2565	ร้อยละ 23 เทียบกับปี 2562

• โครงการศึกษาการลดก๊าซเรือนกระจกจากรถที่ใช้ระบบเก็บเงินค่าผ่านทางอัตโนมัติ (ETC)

สำหรับระบบเก็บค่าผ่านทางในระบบอัตโนมัติ ETC และ การใช้บัตร EMV และ QR Code ที่บริษัทฯ ได้พัฒนาและเปิดตัวใช้งานไปแล้วนั้น ก็มีส่วนร่วมในการลดก๊าซเรือนกระจกซึ่งทำให้อุตสาหกรรมได้อย่างรวดเร็ว ไม่ต้อง

ชะลอตัว หรือ ไม่ต้องรอจ่ายเงินหรือรับเงินทอน ก็มีส่วนช่วยลดมลพิษหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง โดยบริษัทฯ ได้มีโครงการ GREEN Road Project เพื่อส่งเสริมให้ผู้ใช้ทางเปลี่ยนมาใช้ระบบอัตโนมัติ โดยการให้คะแนนสะสมโครงการ CRM Program via LineOA ซึ่งจะได้รับคะแนนเพิ่ม 2 เท่าของคะแนนปกติ โดยปัจจุบันมีผู้ใช้ระบบ ETC ประมาณร้อยละ 35-40 ซึ่งบริษัทฯ อยู่ระหว่างการศึกษาร่วมกับที่ปรึกษาผู้เชี่ยวชาญ ในการประเมินการลดก๊าซเรือนกระจกจากระบบดังกล่าว

แผนการดำเนินการปี 2565	เป้าหมาย	ผลการดำเนินการปี 2565
ดำเนินโครงการ GREEN Road Project เพื่อส่งเสริมการใช้ระบบ ETC ในการลดมลพิษหน้าด่านเก็บเงินค่าผ่านทาง	ผู้ใช้ ETC ค่าเฉลี่ยร้อยละ 50 ภายในปี 2569 และพัฒนาระบบการลดก๊าซเรือนกระจก ผ่านโครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย (T-VOL METH)	ปริมาณผู้ใช้ ETC เฉลี่ย ร้อยละ 35-40  Actual ETC user = 35-40%

• โครงการศึกษาพัฒนาเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV)

ตามที่บริษัทฯ ได้ทำการลงนาม MOU ร่วมกับ บริษัท อีวี มี พลัส จำกัด เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2565 เพื่อศึกษาความเป็นไปได้และร่วมกันส่งเสริมการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าและบริการที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้า ซึ่งรวมถึงสร้างประสบการณ์การทดลองใช้ เก็บข้อมูลศึกษาความเป็นไปได้ของธุรกิจ ทดสอบฟังก์ชันการใช้งาน ออกแบบรูปแบบการใช้งาน ซึ่งมีโครงการที่ร่วมกันศึกษาหลายด้าน เพื่อสร้างการรับรู้และการให้บริการรถยนต์ไฟฟ้า เช่น การศึกษาความเหมาะสมในการติดตั้งสถานีชาร์จรถไฟฟ้า (EV Charging Station) ที่เหมาะสมทั้งในลักษณะการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ใช้บริการของ DMT และใช้ภายในกิจการของ DMT การศึกษาการใช้อุปกรณ์ชาร์จรถไฟฟ้าแบบเคลื่อนที่ได้ (Mobile Charger Unit) ทั้งในแง่ของการผลิตและการใช้งานเพื่อตอบสนองภารกิจต่าง ๆ ของ DMT การนำรถยนต์ไฟฟ้าของ EVme มาใช้งานกับการกิจของ DMT ผ่านการให้บริการบน Platform EVme โดยจะร่วมกันกำหนดรูปแบบในการทดลอง ทดสอบการใช้งาน ในช่วง Pilot Phase จัดเก็บข้อมูลจากการใช้งานจริง รวมไปถึงการประเมินปริมาณการลดก๊าซเรือนกระจกที่เกิดจากกิจกรรมทั้งหมด โดยมีแผนการเปลี่ยนรถผู้บริหารเป็นรถยนต์ไฟฟ้า สามารถลดการใช้น้ำมันได้ประมาณ 200 ลิตรต่อเดือนต่อคัน และประหยัดค่าน้ำมัน



January 2023

Switch from ICE to EV (2 Cars)

Gasoline 200 liter/month (approx. 8,000 THB)
Saving 60% (approx. 4,800 THB/month)

GHG = **2,748** KgCO2e/Year/car

January 2023

Install EV Charging Station

1 DC Fast Charging Station (2 Parking spaces)
For DMT Car and Rescue Services



ได้กว่าร้อยละ 60 คิดเป็นการลดก๊าซเรือนกระจกประมาณ 2.7 TonCO2e/คันต่อปี ซึ่งโครงการนี้ จะมีการขอรับรอง T-VER คือ โครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย (Thailand Voluntary Emission Reduction Program: T-VER)

แผนการดำเนินการปี 2565	เป้าหมาย	ผลการดำเนินการปี 2565
โครงการติดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้า เพื่อส่งเสริมการใช้และให้บริการรถยนต์ไฟฟ้า โดยการติดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้า ณ อาคารสำนักงาน และส่งเสริมการเปลี่ยนไปใช้รถ EV ของพนักงานและผู้บริหาร	ผู้บริหารเปลี่ยนไปใช้รถยนต์ไฟฟ้าทุกคัน และ ส่งเสริมให้พนักงาน และผู้ใช้ทางที่ใช้รถยนต์ไฟฟ้า ให้สามารถใช้บริการชาร์จไฟฟ้าที่อาคารสำนักงานได้ (ในช่วงเวลาที่ผลิตไฟฟ้าจาก Solar Rooftop)	ติดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้า เพื่อให้บริการแก่ผู้ใช้บริการทางยกระดับดอนเมือง ติดตั้งที่อาคาร สำนักงานแล้วเสร็จ และมีแผนเปลี่ยนรถผู้บริหารเป็นรถ EV จำนวน 2 คัน

• โครงการ การพัฒนาแผนที่แนะนำสถานีชาร์จรถยนต์ไฟฟ้า “Tollway EV Way”

การพัฒนาแผนที่แนะนำสถานีชาร์จรถยนต์ไฟฟ้า โดยรอบทางยกระดับดอนเมือง ภายใต้แนวคิด “Tollway EV Way” ซึ่งได้ดำเนินการแล้วเสร็จและเปิดให้ใช้งานตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2565 โดยข้อมูลที่มีในระบบที่จัดเตรียมไว้ประกอบด้วย ตำแหน่งสถานีชาร์จ ผู้ให้บริการสถานีชาร์จ





เวลาเปิดให้บริการ หมายเลขติดต่อผู้ให้บริการ เว็บไซต์ผู้ให้บริการ ประเภทหัวชาร์จไฟฟ้าที่ใช้กันได้ อัตราค่าบริการ สามารถนำทางไปยังสถานีได้ด้วยเส้นทางที่สั้นที่สุด ซึ่งถือเป็นการส่งเสริมการใช้งานสำหรับผู้ให้บริการของบริษัทฯ ผลปรากฏว่ามีผู้เข้าสับคันหาตำแหน่งสถานีอัดประจุไฟฟ้าผ่านช่องทาง www.tollway.co.th ตั้งแต่เดือนสิงหาคมถึงเดือน ตุลาคม 2565 กว่า 5,000 ครั้ง

แผนการดำเนินการปี 2565	เป้าหมาย	ผลการดำเนินการปี 2565
พัฒนาแผนที่แนะนำสถานีชาร์จรถยนต์ไฟฟ้า โดยรอบทางยกระดับดอนเมือง ภายใต้แนวคิด “Tollway EV Way” เพื่อสร้างการรับรู้ และส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าผ่านช่องทาง www.tollway.co.th	ศึกษาปริมาณรถยนต์ EV บนทางยกระดับดอนเมือง และคาดการณ์ค่าเฉลี่ยการสับคันเพิ่มขึ้นตามสัดส่วนปริมาณผู้ใช้รถยนต์ EV บนทางยกระดับดอนเมือง	มีผู้เข้าสับคันหาตำแหน่งสถานีอัดประจุไฟฟ้า ตั้งแต่เดือนสิงหาคมถึงเดือน ตุลาคม 2565 กว่า 5,000 ครั้ง เฉลี่ยวันละ 55 ครั้ง คิดเป็น ประมาณร้อยละ 0.06 ของปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน

การจัดการมลพิษและของเสียตามกฎหมาย

บริษัทฯ มีการติดตามเฝ้าระวังและตรวจวัดค่ามลพิษจากการดำเนินงาน โดยหน่วยงานตรวจวัดที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย เพื่อควบคุมให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด โดยมีผลการตรวจวัดดังนี้

• ด้านคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป

บริษัทฯ ตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป และเก็บตัวอย่างอากาศด้วย High Volume Air เพื่อวิเคราะห์ปริมาณความเข้มข้นฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 100 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง ที่หน้าตู้เก็บค่าผ่านทางของด่านเก็บเงิน โดยมีผลการตรวจวัดระหว่างปี 2562-2565 เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด ดังนี้

ผลการตรวจวัดและประเมินปริมาณความเข้มข้นของฝุ่นละอองในบรรยากาศโดยทั่วไป

(ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 100 ไมครอนในเวลา 24 ชั่วโมง)

ปี	ค่ามาตรฐาน* (มก./ลบ.ม.)	จุดตรวจวัด				สรุปผล
		ด้านดินแดง		ด้านดอนเมือง		
		หน้าตู้เก็บค่า ผ่านทาง ตัวอย่างที่ 1	หน้าตู้เก็บค่า ผ่านทาง ตัวอย่างที่ 2	หน้าตู้เก็บค่า ผ่านทาง ตัวอย่างที่ 1	หน้าตู้เก็บค่า ผ่านทาง ตัวอย่างที่ 2	
2562	0.33	0.061	0.051	0.045	0.035	สอดคล้องตาม กฎหมาย
2563	0.33	0.097	0.109	0.087	0.098	สอดคล้องตาม กฎหมาย
2564	0.33	0.081	0.064	0.092	0.094	สอดคล้องตาม กฎหมาย
2565	0.33	0.092	0.045	0.056	0.048	สอดคล้องตาม กฎหมาย

* ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

• ด้านการจัดการผลกระทบทางเสียง

บริษัทฯ ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงทั่วไปเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และตรวจวัดปริมาณเสียงสะสมที่ตัวผู้ปฏิบัติงาน ตลอดระยะเวลาการทำงาน ที่เกิดจากกิจกรรมของบริษัทฯ ที่มีผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของผู้ปฏิบัติงานและชุมชนใกล้เคียง เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานสำหรับการควบคุม ป้องกัน และปรับปรุงแก้ไขสภาพแวดล้อมในการทำงาน เกี่ยวกับเสียงดัง ให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด และเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับผู้ปฏิบัติงานและชุมชนบริเวณใกล้เคียงสายทางที่ให้บริการ โดยมีการตรวจวัดระหว่างปี 2562-2565 เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด กรณีตรวจพบพื้นที่ที่มีค่าเกินมาตรฐาน บริษัทฯ มีมาตรการในการดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง ตรวจสอบข้อมูลและประเมินหาสาเหตุ เพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขอย่างเหมาะสม

ผลการตรวจวัดและประเมินผลกระทบระดับเสียงทั่วไปเฉลี่ย 24 ชั่วโมง

ปี	จุดตรวจวัด											
	ด้านดินแดง						ด้านดอนเมือง					
	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (เดซิเบลเอ)			ระดับเสียงสูงสุด (เดซิเบลเอ)			ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (เดซิเบลเอ)			ระดับเสียงสูงสุด (เดซิเบลเอ)		
	ค่ามาตรฐาน (มก./ลบ.ม.)	ผู้เก็บค่าผ่านทาง ตัวอย่างที่ 1	ผู้เก็บค่าผ่านทาง ตัวอย่างที่ 2	ค่ามาตรฐาน (มก./ลบ.ม.)	ผู้เก็บค่าผ่านทาง ตัวอย่างที่ 1	ผู้เก็บค่าผ่านทาง ตัวอย่างที่ 2	ค่ามาตรฐาน (มก./ลบ.ม.)	ผู้เก็บค่าผ่านทาง ตัวอย่างที่ 1	ผู้เก็บค่าผ่านทาง ตัวอย่างที่ 2	ค่ามาตรฐาน (มก./ลบ.ม.)	ผู้เก็บค่าผ่านทาง ตัวอย่างที่ 1	ผู้เก็บค่าผ่านทาง ตัวอย่างที่ 2
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
2565	70	72.9	66.8	115	103.5	103.0	70	79.8	72.3	115	105.3	104.4

* ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

* ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง กำหนดค่าระดับเสียงการรบกวนและระดับเสียงที่เกิดจากการประกอบกิจการโรงงาน พ.ศ. 2548





ผลการตรวจวัดและประเมินผลปริมาณระดับเสียงสะสมเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงาน 8 ชั่วโมง

ปี	ด้านดินแดง					ด้านดอนเมือง					สรุปผล
	ระดับเสียงเฉลี่ย (เดซิเบลเอ)					ระดับเสียงเฉลี่ย (เดซิเบลเอ)					
	ค่ามาตรฐาน (เดซิเบลเอ)	ผู้เก็บค่าผ่านทาง ตัวอย่างที่ 1	ผู้เก็บค่าผ่านทาง ตัวอย่างที่ 2	ผู้เก็บค่าผ่านทาง ตัวอย่างที่ 3	ผู้เก็บค่าผ่านทาง ตัวอย่างที่ 4	ผู้เก็บค่าผ่านทาง ตัวอย่างที่ 1	ผู้เก็บค่าผ่านทาง ตัวอย่างที่ 2	ผู้เก็บค่าผ่านทาง ตัวอย่างที่ 3	ผู้เก็บค่าผ่านทาง ตัวอย่างที่ 4	ผู้เก็บค่าผ่านทาง ตัวอย่างที่ 5	
2562	85	74.3	79.1	78.4	79.6	77.3	77.6	72.0	77.8	75.1	สอดคล้องตามกฎหมาย
2563	85	77.5	73.6	77.5	77.1	77.2	74.5	74.7	76.2	79.2	สอดคล้องตามกฎหมาย
2564	85	75.4	77.1	75.8	74.5	78.7	77.4	73.9	78.7	83.8	สอดคล้องตามกฎหมาย
2565	85	71.2	74.3	73.8	82.2	79.2	73.5	74.5	75.3	77.5	สอดคล้องตามกฎหมาย

* ประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง มาตรฐานระดับเสียงที่ยอมให้ลูกจ้างได้รับเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการทำงานในแต่ละวัน พ.ศ. 2560

หมายเหตุ : * เอกสารอ้างอิง รายงานผลการตรวจวัดและประเมินสภาพแวดล้อมในการทำงาน ศูนย์เทคโนโลยีความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อม สบคมส่งเสริมความปลอดภัยและอนามัยในการทำงาน (ประเทศไทย) ในพระราชูปถัมภ์ฯ

• การจัดการขยะและของเสีย

บริษัทฯ มีการจัดการของเสียด้วยการคัดแยกและกำจัดขยะตามที่กฎหมายกำหนด ส่งเสริมการใช้ซ้ำ (Reuse) และการรีไซเคิล (Recycle) เช่น การนำใบเสร็จค่าผ่านทาง กระดาษที่ไม่ใช้แล้วมารีไซเคิลผลิตเป็นสมุด Green Way นำไปบริจาคให้กับโรงเรียนที่ขาดแคลนทั่วประเทศ อีกทั้ง บริษัทฯ ได้ร่วมดำเนินการกับ Start up ด้านการจัดการขยะ GEPP Sa-Ard (เก็บ สะอาด) สามารถคัดแยกขยะและนำไปใช้ประโยชน์ต่อได้ 3,366 กิโลกรัม คิดเป็นสัดส่วน Recycle ร้อยละ 23.58% เทียบเท่าการลดก๊าซเรือนกระจก 5,508 KgCO₂e (ระยะเวลา 8 เดือน) รวมถึงการดำเนินการด้านการยกระดับการจัดการขยะอย่างยั่งยืน เพื่อเป้าหมายการลดขยะนำไปฝังกลบให้เป็นศูนย์ (Zero Waste to Landfill) โดยการนำขยะที่เกิดขึ้นภายในสำนักงาน และหน้าด่านมาคัดแยกให้เป็นระบบ และนำขยะบางส่วนไปทำประโยชน์ เช่น นำเข้ากระบวนการรีไซเคิล ซึ่งรวมไปถึงฝุ่นผงที่ทางบริษัทฯ ได้เก็บกวาดมาจากการซ่อมบำรุงทางยกระดับ โดยได้ริเริ่มทำโครงการศึกษาวิจัยและทดลองการขึ้นรูปฝุ่นจากการกวาดฝุ่นผสมกับขยะพลาสติก เป็นวัสดุตกแต่งและปูทางเดิน และได้ร่วมกับผู้เชี่ยวชาญด้านการรีไซเคิลขยะพลาสติกที่มีมาตรฐานระดับสากล ทั้งอุตสาหกรรมพัฒนามูลนิธิ สถาบันพลาสติก บริษัท ซีไอเอส โฮลดิ้ง จำกัด และบริษัท จีอีพีพี สะอาด จำกัด ให้การสนับสนุนโครงการศึกษาวิจัยและทดลองการขึ้นรูปฝุ่นจากการกวาดฝุ่นผสมกับขยะพลาสติก เป็นวัสดุตกแต่งและปูทางเดิน เพื่อนำไปใช้จริงในกิจกรรมเพื่อชุมชนของบริษัทฯ



แผนการดำเนินการปี 2565	เป้าหมาย	ผลการดำเนินการปี 2565
คัดแยกและกำจัดขยะตามที่กฎหมายกำหนด ส่งเสริมการใช้ซ้ำ (Reuse) และการรีไซเคิล (Recycle)	ดำเนินการต่อเนื่องโดยเป้าหมายการคัดแยกขยะและ Recycle ไม่น้อยกว่าปี 2565 และต่อยอดการ Recycle ไปสู่กิจกรรม CSR และการกำหนดเป้าหมายการลดการใช้กระดาษร้อยละ 20 ภายหลังจากบริษัทฯ ใช้ระบบ E-Document	ดำเนินการคัดแยกขยะ และเก็บรวบรวมข้อมูลผ่าน Platform GEPP Sa-Ard (เก็บ สะอาด) สามารถคัดแยกขยะและนำไปใช้ประโยชน์ต่อได้ 3,366 กิโลกรัม คิดเป็นสัดส่วน Recycle ร้อยละ 23.58% เทียบเท่าการลดก๊าซเรือนกระจก 5,508 KgCO ₂ e

• การทดสอบติดตั้งพลังงาน Solar Cell ทดแทนการติดเครื่องยนต์

บริษัทฯ ปรับมาใช้พลังงานจาก Solar Cell ทดแทนการติดเครื่องยนต์ในรถยนต์ตรวจการ กรณีจอดรอกติดเครื่องยนต์วันละ 4 ชม สิ้นเปลืองน้ำมัน 6 ลิตร รถใช้งานปีละ 300 วัน (ราคาน้ำมันดีเซลลิตรละ 35 บาท ณ เดือนมิถุนายน 2565) ลดปริมาณการใช้ น้ำมัน ปีละ 1,800 ลิตร หรือลดค่าใช้จ่าย ปีละ 63,000 บาท ลดก๊าซ CO₂ ได้ลิตรละ 2.745 Kg. หรือ ประมาณ 5,000 Kg.CO₂/ปี ผลตอบแทนที่ได้รับ คือ บริษัทฯ ลดค่าใช้จ่ายปีละ 63,000 บาท (คืนทุนภายใน 1.3 ปี) Carbon Footprint ลดลงปีละ 5 ตัน



คาร์บอนเครดิต : สามารถขายได้ ชดเชยการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของบริษัทได้ สร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อองค์กร

แผนการดำเนินการปี 2565	เป้าหมาย	ผลการดำเนินการปี 2565
บริษัทฯ ศึกษาทดลองทดสอบการปรับมาใช้พลังงานจาก Solar Cell ทดแทนการติดเครื่องยนต์ในรถยนต์ตรวจการ	ลดการใช้ น้ำมันได้ปีละ 1,800 ลิตร หรือลดค่าใช้จ่าย ปีละ 63,000 บาท ลดก๊าซ CO ₂ ประมาณ 5,000 Kg.CO ₂ /ปี	ทดสอบระยะเวลา 3 เดือน ประหยัดน้ำมัน 76.92 ลิตร เวลี่ย เดือนละ 25 ลิตร คิดเป็นประมาณ 800 บาทต่อคันต่อเดือน * หมายเหตุ การประหยัดขึ้นอยู่กับระยะเวลาการดับเครื่องยนต์และใช้พลังงานแสงอาทิตย์



• ด้านคุณภาพน้ำทิ้ง

มีการติดตามเฝ้าระวังค่าน้ำทิ้งให้สอดคล้องตามค่ามาตรฐานที่กฎหมายกำหนดปีละ 1 ครั้ง โดยปี 2565 ได้ดำเนินการตรวจวัดค่าน้ำทิ้ง ณ อาคารสำนักงานใหญ่ และอาคารด้านดินแดง เพื่อเฝ้าระวัง ป้องกันและควบคุมคุณภาพน้ำทิ้งจากการใช้น้ำของผู้ปฏิบัติงานและจากกิจกรรมอื่นในอาคาร ก่อนปล่อยสู่สาธารณะ ซึ่งผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งทั้ง 2 จุด มีค่าสอดคล้องตามที่กฎหมายกำหนด

จุดที่ 1 สถานที่ อาคารสำนักงานใหญ่ ตรวจวัด เมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2565 จากการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง โดยแต่ละพื้นที่ทำการตรวจวัด จำนวน 8 พารามิเตอร์ รายละเอียดผลการตรวจวัดและวิเคราะห์ ดังนี้

แสดงผลทดสอบคุณภาพน้ำทิ้ง ณ อาคารสำนักงานใหญ่

พารามิเตอร์ที่ทดสอบ	วิธีใช้ทดสอบ	หน่วย	ผลการทดสอบ 1/	ความมาตรฐาน2/ 3/	ผล
1. ความเป็นกรด-ด่าง (pH)	Electrometric	**	7.2	5.0-9.0	✓
2. ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (Total Dissolved Solids)	TDS Dried at 180 oC	(มก./ล.)	254*	เพิ่มจากน้ำใช้ปกติ ไม่เกิน 500	✓
3. ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Suspended Solids)	SS Dried at 103-105 oC	(มก./ล.)	<1	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	✓

จุดที่ 2 สถานที่ อาคารด้านดินแดง ตรวจวัดเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2565 ผลการตรวจวัดและประเมินผลจากการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง โดยแต่ละพื้นที่ทำการตรวจวัด จำนวน 8 พารามิเตอร์ รายละเอียดผลการตรวจวัดและวิเคราะห์ ดังนี้

แสดงผลทดสอบคุณภาพน้ำทิ้ง ณ อาคารด้านดินแดง

พารามิเตอร์ที่ทดสอบ	วิธีใช้ทดสอบ	หน่วย	ผลการทดสอบ 1/	ความมาตรฐาน 2/ 3/	ผล
1. ความเป็นกรด-ด่าง (pH)	Electrometric	**	7.2	5.0-9.0	✓
2. ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (Total Dissolved Solids)	TDS Dried at 180 oC	(มก./ล.)	138*	เพิ่มจากน้ำใช้ปกติ ไม่เกิน 500	✓
3. ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Suspended Solids)	SS Dried at 103-105 oC	(มก./ล.)	<1	ไม่เกิน 30	✓
4. ตะกอนหนัก (Settleable Solids)	Imhoff Cone	(มก./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. ทีเคอีเอ็น (TKN)	Macro-Kjeldahl, Titrimetric	(มก./ล.)	0.56	ไม่เกิน 35	✓
8. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease)	Liquid-Liquid, partition-Gravimetric	(มก./ล.)	<5	ไม่เกิน 20	✓

** ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด

** ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทของอาคารเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษที่จะต้องถูกควบคุมการปล่อยน้ำเสียสู่แหล่งน้ำสาธารณะหรือออกสู่สิ่งแวดล้อม

หมายเหตุ : * เอกสารอ้างอิง รายงานผลการตรวจวัดและประเมินคุณภาพน้ำทิ้ง ศูนย์เทคโนโลยีความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อม สภาคนส่งเสริมความปลอดภัยและอนามัยในการทำงาน (ประเทศไทย) ในพระราชูปถัมภ์ฯ

3.4 การจัดการความยั่งยืนในมิติสังคม

3.4.1 นโยบายและแนวปฏิบัติด้านสังคม

บริษัทฯ เล็งเห็นความสำคัญต่อการมีส่วนร่วมในการรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยเชื่อมั่นว่าการปฏิบัติตามแนวทางของหลักการรับผิดชอบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อมขององค์กรจะสามารถนำพาธุรกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมให้อยู่รอดร่วมกันได้ โดยความเข้าใจในหลักการที่ถูกต้องและคุณประโยชน์จากการปฏิบัตินั้นเป็นเรื่องจำเป็นที่พนักงานจะต้องตระหนักด้วยความเข้าใจอย่างถ่องแท้ เพื่อช่วยให้นโยบายเกี่ยวกับรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมได้รับการปฏิบัติอย่างจริงจัง และก้าวให้ทันกับโลกยุคใหม่ที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา และบริษัทฯ จัดกิจกรรมเพื่อสังคมอย่างต่อเนื่องด้วยความปรารถนาดี และปณิธานอันแน่วแน่ที่จะร่วมเป็นส่วนหนึ่งของพลังอันยิ่งใหญ่ที่พร้อมจะพัฒนาและช่วยเหลือสังคม เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตให้คนไทยก้าวเดินไปข้างหน้าบนเส้นทางแห่งความปลอดภัยอย่างมั่นคงและยั่งยืน (ดูรายละเอียดที่เว็บไซต์บริษัทฯ www.tollway.co.th)





นโยบายและแนวปฏิบัติด้านสังคม

นโยบายด้านสิทธิมนุษยชน

ในปี 2565 บริษัทฯ ได้ประกาศนโยบายด้านสิทธิมนุษยชน โดยยึดหลักการปฏิบัติตามข้อตกลงโลก (UNG) ปฏิญญาสากลว่าด้วยสิทธิมนุษยชน (Universal Declaration of Human Rights : UDHR) หลักการชี้แนะว่าด้วยธุรกิจและสิทธิมนุษยชนแห่งสหประชาชาติ (United Nations Guiding Principles on Business and Human Rights : UNGP) มาเป็นแนวทางและกรอบการดำเนินงาน ทั้งในด้านการจ้างงานอย่างเที่ยม โดยไม่จำกัดวิถีทางเพศ ทั้งชาย หญิง ผู้ที่มีอัตลักษณ์ทางเพศหลากหลาย (LGBTQ) และผู้พิการ ส่งเสริมการเจรจาต่อรอง บริษัทฯ มีการดำเนินการตรวจสอบประเด็นด้านสิทธิมนุษยชนอย่างรอบด้าน (Human Rights Impact Assessment) ตามกระบวนการ Human Rights Due Diligence : HRDD) ครอบคลุมกลุ่มความเสี่ยงที่สอดคล้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ คือ พนักงาน ผู้รับเหมา ชุมชนและสังคมรอบพื้นที่ปฏิบัติการ ลูกค้าและคู่ค้า และการจ้างเหมาแรงงาน (outsource) รวมถึงกลุ่มเปราะบาง (ผู้หญิง เด็ก และคนพิการ) ที่เกี่ยวข้องภายในองค์กรครอบคลุมทุกกระบวนการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

แผนการดำเนินงานด้านสิทธิมนุษยชนสำหรับปี 2565	ผลการดำเนินงาน
<ul style="list-style-type: none"> กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการเคารพกฎหมายและหลักสิทธิมนุษยชน การประชาสัมพันธ์ระบบรับเรื่องร้องเรียน https://www.tollway.co.th/th/corporate-overnance/whistleblowing-form การดูแลสิทธิมนุษยชนของพนักงานและพนักงานรับเหมาช่วงในเรื่องความปลอดภัยและสุขอนามัย การคุ้มครอง เคารพ และเยียวยาในสิทธิของพนักงานที่มีหน้าที่ในการให้บริการลูกค้า รวมพนักงานรับเหมาช่วง อบรมให้ความรู้เรื่องสิทธิมนุษยชนโดยเฉพาะบุคลากรในตำแหน่งผู้บังคับบัญชา และบุคลากรที่มีหน้าที่ดูแลพนักงาน และพนักงานรับเหมาช่วง ในปีถัดไป 	ไม่มีข้อร้องเรียน

นโยบายด้านความรับผิดชอบต่อลูกค้าผู้ใช้ทางยกระดับ

บริษัทฯ มีแผนงานดูแลบริหารจัดการความสัมพันธ์ทั้งในเชิงรุกและเชิงรับกับลูกค้าตามกลยุทธ์ในการพัฒนาธุรกิจ การตลาดที่มุ่งเน้นการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า บริษัทฯ มี CRM Platform เพื่อวัดผลการให้บริการและใช้พัฒนาแผนงานดูแลลูกค้าอย่างต่อเนื่อง

แผนการดำเนินงานด้านสิทธิมนุษยชนสำหรับปี 2565	ผลการดำเนินงาน
<ul style="list-style-type: none"> นำระบบ Loyalty Program via LINE OA บริหารความสัมพันธ์กับลูกค้า ผ่าน Line Official Account : @donmuangtollway เพื่อแจ้งสิทธิประโยชน์และจัดกิจกรรมลูกค้าสัมพันธ์ ทำ CRM ใน LINE OA ที่ครอบคลุมทุกความต้องการ เพื่อให้เหมาะสมกับการใช้งานของลูกค้าอย่างแท้จริง ด้วยระบบสะสมแต้ม LINE OA ที่ใช้งานง่าย มี Buzz bees เป็นผู้ให้บริการแพลตฟอร์ม จัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของลูกค้า ผ่าน Line OA อาทิ Tollway Rally Thank you User 2022, Tollway Lucky Way 2022 ลุ้นโชค...กับโทลล์เวย์, Tollway The Gift for you ส่งสุข...รับปีใหม่ 	<p>สมาชิก Line OA 27,000 ราย</p> <p>ความพึงพอใจต่อลูกค้าอยู่ที่ร้อยละ 95.16</p>

นโยบายด้านความรับผิดชอบต่อคู่สัญญาและผู้ค้า

บริษัทฯ มีนโยบายการปฏิบัติต่อคู่ค้า/คู่สัญญาด้วยความยึดมั่นในความซื่อสัตย์ต่อการปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ได้ให้ไว้ต่อคู่ค้าทุกประเภท ภายใต้เงื่อนไข หลักเกณฑ์ และกฎหมายที่กำหนด ด้วยความสุจริต โปร่งใส และเท่าเทียมกัน ผู้บริหารหรือพนักงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการจัดซื้อ-จ้างทำงาน และบริการ ต้องเปิดเผยข้อมูล และ/หรือลักษณะความสัมพันธ์ส่วนบุคคลของตนเอง คู่สมรสญาติสนิท หรือความสัมพันธ์ส่วนบุคคลกับผู้เสนอราคาขายใดรายหนึ่งที่ส่งผลให้เกิดความไม่โปร่งใสในการปฏิบัติหน้าที่โดยตรง และให้แสดงความรับผิดชอบโดยการไม่อยู่ร่วมในกระบวนการพิจารณาตัดสินชี้ขาด

นโยบายด้านการดูแลพนักงาน

บริษัทฯ ได้มีเป้าหมายในการพัฒนาพนักงานทุกระดับให้ร่วมกันขับเคลื่อนองค์กร ตามค่านิยม CAT เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของสถานการณ์โลกในด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และสังคม รวมถึงการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม ที่ส่งผลต่อการดำเนินธุรกิจ พร้อมกับได้นำประเด็นสำคัญจากการสำรวจความผูกพันพนักงาน (Employee Engagement Survey) ที่ได้เริ่มจัดทำในปี 2565 เป็นปีแรก มาพัฒนาเป็นแผนงานให้การดูแลพนักงาน นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดสวัสดิการนอกเหนือจากที่กฎหมายกำหนด เช่น กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ประกันสุขภาพ กลุ่ม ประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล ทุนการศึกษาบุตรพนักงานแบ่งเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ทุนการศึกษาประเภทประถมศึกษาตอนต้น-มัธยมศึกษาตอนปลาย และส่วนที่ 2 โครงการ “สานฝันบุตรพนักงานโทลล์เวย์สู่บัณฑิต” ซึ่งเป็นทุนให้เปล่าไม่ต้องขอคืนค่าใช้จ่ายให้กับบริษัทฯ เป็นต้น รวมถึงกิจกรรมสร้างความสัมพันธ์ เช่น กิจกรรม Happy Birthday and Happy Work Lift ซึ่งจัดต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี นับเป็นปีที่ 13 ในปีนี้ เป็นต้น

นโยบายด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัย

ความปลอดภัยและอาชีวอนามัยถือเป็นความรับผิดชอบต่อที่สำคัญของธุรกิจ บริษัทฯ กำหนดให้ผู้บริหาร พนักงาน คู่ค้าและผู้รับจ้างมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบต่อความปลอดภัยของตนเอง เพื่อร่วมงาน ชุมชน ตามนโยบายด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย โดยในปี 2565 – 2566 บริษัทฯ มีแผนดำเนินการเพื่อรองรับมาตรฐานความปลอดภัย ISO 45001 และการจัดการความปลอดภัยกระบวนการผลิต Process Safety Management : PSM) ตลอดเวลาการทำงาน นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังจัดให้มีการประเมินความเสี่ยงและมาตรการลดความเสี่ยงด้านสุขภาพของผู้ปฏิบัติงาน เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ปฏิบัติงานทุกคนทำงานอย่างปลอดภัย

ในปี 2565 ได้มีการอบรมการปฐมพยาบาลเบื้องต้นและการช่วยชีวิตขั้นพื้นฐาน (CPR) ให้แก่ผู้บริหารและพนักงานทุกคน เพื่อช่วยเหลือผู้ที่ได้รับบาดเจ็บหรือเจ็บป่วยให้พ้นจากอันตรายก่อนนำส่งโรงพยาบาล นอกจากนี้ ยังนำเครื่องมือและอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยมาใช้ในการเรียนรู้ในครั้งนี้อย่างมีประสิทธิภาพ และยังได้นำผู้ปฏิบัติงานจนถึงหัวหน้างาน เข้าศึกษาดูงานด้านความปลอดภัย ณ ศูนย์พัฒนาองค์ความรู้ความปลอดภัยในการทำงานเฉลิมพระเกียรติฯ (ดินแดง) และศูนย์ฟื้นฟูสมรรถภาพคนงาน จังหวัดปทุมธานี เพื่อตระหนักถึงการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน





และเพื่อให้พนักงานยกระดับคุณภาพที่ดี บริษัทฯ จึงได้จัดกิจกรรมรณรงค์ป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติดในสถานประกอบการ โดยได้เชิญเจ้าหน้าที่สำนักงาน ป.ป.ส. มาให้ความรู้เกี่ยวกับยาเสพติดแก่พนักงานระดับปฏิบัติการ ถึงโทษและภัยของยาเสพติด

นโยบายด้านการมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชนและสังคม

บริษัทฯ มีแนวทางด้านความรับผิดชอบต่อสังคมทั้งหมด 5 ด้าน ในการยกระดับโอกาสทางการศึกษา (Tollway Smart Way) การยกระดับสภาพที่ดีของสังคม (Tollway Healthy Way) การยกระดับความปลอดภัยบนท้องถนน (Tollway Safety Way) การยกระดับคุณภาพชีวิต (Tollway Better Way) และการยกระดับสิ่งแวดล้อม (Tollway Green Way) พัฒนาโครงการที่เป็นประโยชน์ต่อสังคมในวงกว้าง สร้างมูลค่าและคุณค่าที่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย และสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) เป้าหมายที่ 13 : การรับมือการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate action) เป้าหมายที่ 12 : สร้างรูปแบบการผลิตและบริโภคที่ยั่งยืน (Responsible consumption and production) เป้าหมายที่ 7 : การพัฒนาพลังงานสะอาดที่ทันสมัยและเข้าถึงได้ (Affordable, clean and modern Energy) เป้าหมายที่ 9 : การนำนวัตกรรมมาสนับสนุนความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น (Foster innovation) ผ่านการส่งเสริมการใช้ทรัพยากรที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และเป้าหมายที่ 8 : ส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจ และการจ้างงานที่เหมาะสม (Decent work and economic growth)

เป้าหมายและกลยุทธ์การจัดการด้านสังคม ปี 2565

เป้าหมาย	ผลการดำเนินงานปี 2565	กลยุทธ์ความยั่งยืนปี 2566-2570
ด้านการดูแลพนักงาน		
Employee Engagement ร้อยละ 60	ความผูกพันของพนักงาน อยู่ที่ร้อยละ 62.82	กลยุทธ์ HPO Resilience Management
ด้านความปลอดภัย และอาชีวอนามัย		
อัตราการเจ็บป่วยจากโรคจากการ ทำงานของผู้ปฏิบัติงานทั้งหมด เท่ากับ ศูนย์	ไม่มีการเจ็บป่วยจากการทำงาน	กลยุทธ์ HPO Resilience Management
ด้านความรับผิดชอบต่อลูกค้า		
ความพึงพอใจด้านการให้บริการ > ร้อยละ 80	ความพึงพอใจต่อลูกค้าอยู่ที่ ร้อยละ 95.16	กลยุทธ์ Safer Road Traffic Management/ Maintenance
ด้านการมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชนและสังคม		
ชุมชนรอบพื้นที่ปฏิบัติงาน		
ผลประเมินความผูกพันของชุมชน > ร้อยละ 80	ความพึงพอใจของชุมชนอยู่ที่ ร้อยละ 78.80	กลยุทธ์ DMT Excellence Recognition กลยุทธ์ความยั่งยืน ESG
ไม่มีข้อร้องเรียนจากชุมชนในวงกว้าง	ไม่มีข้อร้องเรียน	กลยุทธ์ DMT Excellence Recognition กลยุทธ์ความยั่งยืน ESG

3.4.2 ผลการดำเนินงานด้านสังคม

ด้านสิทธิมนุษยชน ในปี 2565 บริษัทฯ มีการดำเนินงานด้านสิทธิมนุษยชนที่สำคัญดังนี้

1. ประกาศนโยบายด้านสิทธิมนุษยชน

<https://www.tollway.co.th/storage/document/human-rights-th.pdf>



2. การตรวจสอบประเด็นด้านสิทธิมนุษยชนอย่างรอบด้าน

ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ได้ดำเนินงานด้านสิทธิมนุษยชนอย่างรอบด้านไปยังคู่ค้าและผู้รับจ้าง โดยใช้เครื่องมือการประเมินคู่ค้า จากการตรวจสอบประเด็นด้านสิทธิมนุษยชนอย่างรอบด้านพบว่า ไม่มีประเด็นความเสี่ยงด้านการบริหารธุรกิจที่อาจส่งผลกระทบต่อสิทธิมนุษยชน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงดูแลและจัดทำมาตรการรองรับและบรรเทาผลกระทบต่อเนื่อง

3. การดำเนินงานเพื่อป้องกันและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินธุรกิจ ซึ่งบริษัทฯ ให้ความสำคัญในประเด็น ดังต่อไปนี้

ด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของข้อมูลเทคโนโลยีสารสนเทศต่อมา เมื่อมีการประกาศใช้กฎหมายพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงนโยบาย ระเบียบปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎหมายลำดับรองภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลที่บังคับใช้ ในปี 2565

โดยในปี 2565 บริษัทฯ จัดให้มีการอบรมแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 เพื่อให้การคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลมีประสิทธิภาพและเพื่อให้มีมาตรการในการเยียวยาเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลจากการละเมิดสิทธิในข้อมูลส่วนบุคคลอย่างเหมาะสม รวมถึงการป้องกันความเสี่ยงที่จะมีผลกระทบไปถึงการรักษาความลับ (Confidentiality) ความถูกต้องสมบูรณ์ (Integrity) และความพร้อมใช้งาน (Availability) ของข้อมูลส่วนบุคคล ที่ก่อให้เกิดแนวโน้มให้เกิดผลกระทบเชิงลบหรือความเสียหายในระดับบุคคลหรือองค์กร ให้แก่หัวหน้างานขึ้นไปจนถึงกรรมการผู้จัดการ จำนวน 3 รุ่น จัดขึ้นเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2565 และวันที่ 8-9 ธันวาคม 2565

4. ด้านข้อพิพาทและการร้องเรียน

ในปี 2565 จากการประชุมแลกเปลี่ยนไตรมาสละ 1 ครั้ง ระหว่างผู้บริหารและคณะกรรมการสวัสดิการในสถานประกอบการ ซึ่งเป็นผู้แทนพนักงาน บริษัทฯ ไม่มีข้อพิพาทด้านแรงงานที่สำคัญ ไม่มีข้อร้องเรียนด้านสิทธิมนุษยชน รวมถึงไม่มีประเด็นการละเมิดกฎหมายหรือข้อบังคับด้านสังคมอย่างมีนัยสำคัญ และไม่มีการตั้งข้อกล่าวหาว่าเป็นผู้สร้างผลกระทบด้านลบต่อประเด็นสังคมในปีที่ผ่านมา

ผลการดำเนินงานด้านการดูแลพนักงาน

การดำเนินงานที่สำคัญ

ในการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลพนักงานในปี 2565 บริษัทฯ กำหนดแผนการพัฒนาต่อเนื่องตลอดทั้งปี ทั้งด้านบริหารค่าตอบแทนและสวัสดิการ ด้านความก้าวหน้าในการทำงาน ด้านสภาพแวดล้อมในการทำงาน และการพัฒนาคุณภาพชีวิตของพนักงาน โดยเฉพาะในด้านความก้าวหน้าในการทำงาน บริษัทฯ มีการบริหารอัตราค่าจ้างที่สอดคล้องตามแผนการเติบโตของธุรกิจ ซึ่งเปิดโอกาสและสนับสนุนการโยกย้ายเพื่อการพัฒนาและการเติบโต (Job Rotation for Development) ของบุคลากรภายในองค์กร รวมทั้ง การพัฒนาพนักงาน (Learning and Development) และส่งเสริมด้านการเรียนรู้เพื่อต่อยอดทางธุรกิจ (Agile) อย่างต่อเนื่อง





โดยในปี 2565 บริษัทฯ ได้ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจและความผูกพันต่อองค์กร (Employee Engagement Survey) ของพนักงานทุกคน เพื่อนำความเห็นของพนักงานมาปรับปรุงและพัฒนาการดำเนินงานให้สอดคล้องตามความคาดหวังและความต้องการของพนักงานยิ่งขึ้น เนื่องจากบุคลากรทุกคนเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญและเป็นหัวใจหลักในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการดำเนินธุรกิจ โดยผลการสำรวจความพึงพอใจและความผูกพันองค์กรในปี 2565 อยู่ที่ร้อยละ 62.79 ซึ่งผลที่ได้จะถูกนำไปทบทวนและวิเคราะห์เพื่อพัฒนาปรับปรุงการดำเนินงานให้ดียิ่งขึ้นต่อไป

สรุปผลการดำเนินงานตามกระบวนการในการดูแลพนักงาน ประจำปี 2565

• ด้านการวางแผนกำลังคนและสรรหา

บริษัทฯ มีการวางแผนด้านกำลังคนเพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการตอบสนองความต้องการด้านทรัพยากรบุคคลขององค์กรอย่างเป็นระบบ เพื่อให้บริษัทฯ มีอัตรากำลังคนตามจำนวน คุณสมบัติ และในเวลาที่ต้องการ รวมถึงเป็นไปตามวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ของธุรกิจที่กำหนดไว้

สำหรับการพิจารณาสรรหาพนักงานใหม่ บริษัทฯ พิจารณาความเหมาะสมทั้งในด้านความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ ทักษะ และความสามารถในการแสดงออกเชิงพฤติกรรมที่ดี โดยผ่านกระบวนการคัดเลือก ทั้งในรูปแบบข้อสอบข้อเขียน การทดสอบสมรรถนะและการทดสอบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการสัมภาษณ์ในแบบสมรรถนะเชิงพฤติกรรม ทั้งนี้ บริษัทฯ มีนโยบายในการจ้างงานโดยไม่มีการเลือกปฏิบัติ ความเท่าเทียมกัน ยึดมั่นในความเสมอภาคทางโอกาส โดยไม่นำความคิดเห็นของบุคคลด้านการเมือง อายุ เพศ หรือความพิการมาเป็นปัจจัยในการพิจารณาและตัดสินใจจ้างงาน ซึ่งในปี 2565 บริษัทฯ มีการรับพนักงานใหม่จำนวน 11 คน

• ด้านการพัฒนาพนักงาน

บริษัทฯ ได้พัฒนาหลักสูตรการเรียนรู้ เพื่อพัฒนาความรู้ ความสามารถ และทักษะของพนักงานอย่างต่อเนื่องตามแผนการพัฒนาพนักงานที่สอดคล้องตามแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน เพื่อส่งเสริมความก้าวหน้าตามสายอาชีพของพนักงาน ความรู้ความเข้าใจในการบริหารจัดการ รวมถึงทักษะความสามารถต่างๆ ที่จำเป็นในการเพิ่มประสิทธิภาพและพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง รวมทั้งบริษัทฯ ยังให้ความสำคัญกับการพัฒนาศักยภาพเฉพาะบุคคลของพนักงานอีกด้วย

ในปี 2565 ซึ่งยังเป็นช่วงการปรับตัวรับ New Normal จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 บริษัทฯ มีนโยบายสนับสนุนให้พนักงานร่วมมือ ร่วมคิด ร่วมทำในการปรับเปลี่ยนวิธีการทำงานให้มีประสิทธิภาพที่สูงขึ้น ร่วมสร้างธุรกิจใหม่ รวมทั้ง การสร้างนวัตกรรมในองค์กรตาม Core Value : CAT บริษัทฯ จึงได้จัดให้มีการอบรมเพื่อพัฒนาเพิ่มทักษะความสามารถในการบริหารจัดการธุรกิจ เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง โดยมีการจัดอบรมหลักสูตรสำคัญ ดังนี้

- หลักสูตร การจัดทำแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืนระยะ 5 ปี (2566-2570) เพื่อส่งมอบคุณค่าเพื่อความยั่งยืน Moving Forward ให้แก่กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่าง ๆ กลุ่มเป้าหมายตั้งแต่ระดับผู้จัดการแผนจนถึงผู้บริหารระดับระดับสูง จำนวนพนักงานที่เข้าร่วม 34 คน
- หลักสูตร Digital Asset Knowledge Sharing เพื่อให้ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เรียนรู้และเข้าใจ Digital Asset ที่กำลังมีบทบาทด้านการเงินการลงทุนในปัจจุบัน รวมถึงการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ให้แก่ผู้บริหารระดับผู้จัดการแผนกขึ้นไปได้เรียนรู้ จำนวนพนักงานที่เข้าร่วม 38 คน
- หลักสูตร Resilience Management ด้วยปัจจุบันเกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งด้านธุรกิจ สังคม เศรษฐกิจ และเทคโนโลยีอย่างรวดเร็ว จำเป็นต้องมีการบริหารจัดการอย่างยืดหยุ่น มีความสามารถที่จะพร้อมปรับตัวได้ไม่ว่าสถานการณ์ใดจะเกิดขึ้น จึงได้จัดหลักสูตรให้กับผู้บริหารระดับผู้จัดการแผนกจนถึงกรรมการผู้จัดการ เพื่อสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ที่จะเกิดขึ้น ทั้งนี้ เพื่อนำไปใช้เป็นกลยุทธ์ในการบริหารบุคลากรในหน่วยงานให้สอดคล้องกับกรอบกลยุทธ์ HPO Resilience Management จำนวนพนักงานที่เข้าร่วม 40 คน
- หลักสูตรพัฒนาบุคลิกภาพในงานบริการ ในกลุ่มพนักงานเก็บค่าผ่านทาง เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานได้เรียนรู้เทคนิคการให้บริการแบบประทับใจ ด้วยบุคลิกภาพ ท่าทาง คำพูด น้ำเสียงในการให้บริการแก่ลูกค้า จำนวนพนักงานที่เข้าร่วม 26 คน

- หลักสูตร ระบบและอุปกรณ์ โครงการ Smart Project ด้วยบริษัทฯ ได้ดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์และระบบควบคุมการจราจร (Traffic Control) และระบบเฝ้าระวัง (Surveillance System) บนสายทาง โดยครอบคลุมพื้นที่ของ บริษัทฯ ทั้งหมด นำเทคโนโลยี AI (Artificial Intelligence) เข้ามาช่วยในการบริหารจัดการข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูล เพื่อนำไปสู่การพัฒนาธุรกิจและระบบต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพในการให้บริการลูกค้ามากยิ่งขึ้น และเพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องมีความรู้ ความเข้าใจ อย่างต่อเนื่อง โดยกลุ่มเป้าหมาย เป็นฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศและจราจร อัจฉริยะ และฝ่ายซ่อมบำรุงรักษา จำนวนพนักงานที่เข้าร่วม 21 คน
- หลักสูตร การใช้งานและบำรุงรักษา M-Flow Equipment and Sensors และการใช้งาน M-Flow Software เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องทราบถึงรายละเอียดการใช้งาน วิธีการทำงานของอุปกรณ์ ระบบงาน และการบำรุงรักษาอุปกรณ์ M-Flow รวมถึงการใช้โปรแกรมต่าง ๆ ของ M-Flow Software การตรวจสอบรายการ และเรียงรายการผ่านทาง เป็นต้น
- หลักสูตรระบบยานยนต์ไฟฟ้าและความปลอดภัย เพื่อรองรับการให้บริการลูกค้าที่ใช้ยานยนต์ไฟฟ้าเป็นพาหนะในการเดินทาง บริษัทฯ จึงดำเนินการยกระดับพัฒนาศักยภาพ ความรู้ และทักษะเกี่ยวกับยานยนต์ไฟฟ้า เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานสามารถปฏิบัติงานได้อย่างถูกต้องตามหลักการ เพราะยานยนต์ไฟฟ้าเป็นระบบที่มีหลักการการทำงานแตกต่างจากรถยนต์ทั่วไป ในหัวข้อต่าง ๆ ดังนี้
 - พื้นฐานเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้า
 - ยานยนต์ไฟฟ้าและพลศาสตร์ยานยนต์ไฟฟ้า
 - ระบบขับเคลื่อนยานยนต์ไฟฟ้า
 - ความปลอดภัยทางไฟฟ้าในการทำงานประกอบแบตเตอรี่แรงดันสูง
 - การช่วยเหลือยานยนต์ไฟฟ้าบนสายทางตอนเมืองใกล้เวย์

ให้กับผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานทุกระดับของฝ่ายอำนวยความสะดวกและจัดการจราจร เช่น พนักงานกู้ภัย พนักงานชุดปฏิบัติการพิเศษ เป็นต้น จำนวนพนักงานที่เข้าร่วม 88 คน

- บริษัทฯ เล็งเห็นถึงความสำคัญของการเรียนรู้ของพนักงานที่เอื้อต่อการเข้าถึงการเรียนรู้ได้จากทุกที่ทุกเวลา และสามารถเลือกเรียนได้จากทุกที่ทุกเวลา เพื่อตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของวิธีการเรียนรู้ในยุคสมัยปัจจุบัน จึงได้นำระบบการเรียนรู้ผ่านระบบออนไลน์ หรือ e-Learning มาใช้ในองค์กร โดยออกแบบหลักสูตรตามสมรรถนะตามสายงาน (Functional Competency) ทักษะที่จำเป็นทั้งในปัจจุบันและอนาคต เพื่อ Up skill & Reskill เป็นการพัฒนาศักยภาพแบบครบวงจรไปกับ Soft Skill Courseware โดยเป้าหมายของปี 2566 พนักงานทุกคนในองค์กรต้องได้รับการอบรมผ่านระบบ E-learning คนละ 15 หลักสูตรต่อปี
- ทุนการศึกษาระดับปริญญาโทขึ้นไปให้กับหัวหน้างาน จนถึงกรรมการผู้จัดการ ซึ่งเป็นโครงการที่บริษัทฯ ดำเนินการทุกปี เพื่อเปิดโอกาสให้สำหรับพนักงานได้พัฒนาความรู้ และเติบโตในสายงาน โดยพนักงานที่สนใจสามารถสมัครร่วมโครงการได้ตลอดทั้งปี โดยในปี 2565 มีผู้บริหารที่จบการศึกษาระดับปริญญาโทจำนวน 2 คน

• ด้านการประเมินผลและบริหารค่าตอบแทน

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการรักษาพนักงาน เพราะเป็นปัจจัยหลักที่จะช่วยสร้างผลการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างต่อเนื่อง

• ด้านการประเมินผลปฏิบัติงาน

มีการประเมินผลการทำงาน (KPIs) และพฤติกรรม บริษัทฯ ยังได้เริ่มปรับการตั้ง KPIs ของพนักงานให้สอดคล้องกับเป้าหมายขององค์กรมากขึ้น เพื่อให้ทุกคนได้เห็นความสำคัญของงานตนเองที่มีส่วนร่วมในการผลักดันเป้าหมายองค์กร ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่จะทำให้องค์กรไปสู่ High Performance Organization (HPO)





• ด้านการเลื่อนตำแหน่ง

มีระบบการเลื่อนแบบ Fast Track ขึ้นมา ซึ่งจะเปิดโอกาสให้พนักงานผ่านกระบวนการสอบการเลื่อนตำแหน่งตามเกณฑ์ที่บริษัทฯ กำหนด

• การบริหารค่าตอบแทน

การบริหารค่าตอบแทนพนักงานอย่างเหมาะสมในแต่ละระดับ เนื่องจากเป็นส่วนสำคัญในการสร้างความผูกพันและก้าวสู่การเป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพสูง บริษัทฯ ได้ทำการสำรวจค่าตอบแทนและสวัสดิการเทียบเคียง (Benchmark) ระหว่างอุตสาหกรรมใกล้เคียง รวมถึงสภาวะภายนอกเพื่อนำมาทบทวนและปรับปรุงหลักเกณฑ์ค่าตอบแทนให้เหมาะสม อีกทั้ง มีการทบทวนและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถบริหารค่าตอบแทนได้สอดคล้องกับแนวโน้มความต้องการของพนักงาน ทั้งนี้ไม่มีความแตกต่างทางเพศในการกำหนดค่าตอบแทนและการเลื่อนตำแหน่งงานของพนักงาน โดยบริษัทฯ พิจารณาจากความรู้ความสามารถตามความคาดหวังของแต่ละระดับงานเป็นสำคัญ

• ด้านการสร้างความผูกพันองค์กร

ในปี 2565 ซึ่งเป็นปีแรกที่บริษัทฯ จัดทำผลสำรวจความผูกพันของพนักงานต่อองค์กร (Employee Engagement) โดยใช้ Engagement Model ของ Aon Hewitt ในการสำรวจความผูกพัน (Engagement Outcome) ประกอบด้วย การพูดถึงองค์กร (Say) การอยู่กับองค์กร (Stay) และการทุ่มเทการทำงานให้กับองค์กร (Strive) และกำหนดปัจจัยความผูกพัน (Engagement Factors) ตามบริบทขององค์กร เป็น 6 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านงานที่รับผิดชอบ (Job Responsibility) 2) ด้านค่าตอบแทนและสวัสดิการ (Compensation and Benefit) 3) ด้านสภาพแวดล้อมในการทำงาน (Workplace Environment) 4) ด้านความก้าวหน้าในการทำงาน (Growth Opportunity) 5) ด้านการบริหารองค์กร (Management Practices) และ 6) ด้านผู้นำและวัฒนธรรมองค์กร (Leadership & Culture) จากการสำรวจได้รับแบบสำรวจกลับคืนมาจำนวนทั้งสิ้น 319 ชุด จากจำนวนพนักงานทั้งสิ้น 388 คน อัตราการตอบแบบสำรวจ (Response Rate) คิดเป็นร้อยละ 82 ผลการสำรวจความผูกพันของพนักงานบริษัทฯ มีระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวมร้อยละ 62.79

ในปี 2565 เป็นปีที่บริษัทฯ เผชิญกับความท้าทายต่าง ๆ โดยเฉพาะจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 บริษัทฯ จึงได้มีการปรับกลยุทธ์การสร้างความผูกพันในองค์กร โดยมุ่งเน้นการดูแลพนักงาน โดยการดำเนินงานที่สำคัญได้แก่

- สนับสนุนนโยบาย Work from Home แบบ Hybrid Workplace เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงในการติดเชื้อ
- การจัดหาวัคซีนทางเลือก เพิ่มที่ 3 และเพิ่มที่ 4 ให้กับพนักงาน
- จัดให้มีการตรวจการติดเชื้อด้วย Antigen Test Kit (ATK ทุกสัปดาห์)

• การดำเนินการตอบสนองต่อผลการประเมินความผูกพันของพนักงานต่อองค์กร

ผลการประเมินความผูกพันของพนักงานต่อองค์กร พบว่าประเด็นที่พนักงานให้ความสนใจ คือ ค่าตอบแทนและสวัสดิการ ด้านความก้าวหน้าในการทำงาน ด้านบริหารองค์กร และด้านสภาพแวดล้อมในการทำงาน โดยในด้านความก้าวหน้าในการทำงาน บริษัทฯ ได้นำมาปรับปรุงในปี 2565 คือระบบการเลื่อนตำแหน่งแบบ Fast Track ซึ่งจะเปิดโอกาสให้พนักงานผ่านกระบวนการสอบการเลื่อนตำแหน่งตามเกณฑ์ที่บริษัทฯ กำหนด สำหรับด้านอื่น ๆ บริษัทฯ จะพิจารณานำมาปรับปรุงในปีถัดไป

• การสื่อสารกับพนักงาน

ตามที่บริษัทฯ มีการสนับสนุนนโยบายการทำงานแบบ Work from Home แบบ Hybrid Workplace และให้พนักงานทุกคนยึดถือมาตรการรักษาระยะห่างทางสังคม การสื่อสารจึงเป็นเรื่องสำคัญที่ต้องมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบเพื่อยังคงเชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรและพนักงาน อีกทั้งยังทำให้พนักงานทราบทิศทางความเป็นไปของบริษัทฯ โดยมีการสื่อสารหลายช่องทาง ได้แก่

- กิจกรรม Town Hall ซึ่งเป็นการสื่อสารนโยบายและกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจจากกรรมการผู้จัดการ (MD)
- การสื่อสารผ่านอีเมลภายในองค์กร
- เพิ่มช่องทางและสร้างรูปแบบการสื่อสารใหม่ เพื่อเป็นการเชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างพนักงานกับองค์กร รวมทั้งเพื่อให้พนักงานรับรู้ข่าวสารได้ทันที ทันเวลา เช่น Facebook page : HR Tollway , Line Official : HR Tollway, Intranet เป็นต้น
- การสร้าง Recognition ผ่านกิจกรรมต่าง ๆ

เพื่อส่งเสริมให้ผู้บริหารและพนักงานแสดงความรู้สึกรักขอบคุณ ชื่นชมระหว่างกัน อาทิ ผู้บริหารระดับสูงมาร่วมแสดงความยินดีกับพนักงานที่เรียนจบปริญญาโท ซึ่งได้รับทุนการศึกษาจากบริษัทฯ และกิจกรรม Happy Birthday and Happy Work Life ซึ่งจัดขึ้นเป็นปีที่ 13 ซึ่งนอกจากการแสดงความยินดีแล้วยังเป็นการให้ Direction ในการทำงานและความคาดหวังที่องค์กรมีต่อพนักงาน เพื่อสร้างแรงจูงใจ (Motivation) ในการทำงานให้กับพนักงาน

• ด้านความปลอดภัย และอาชีวอนามัย

ผลการดำเนินงาน

- อัตราการเจ็บป่วยจากโรคจากการทำงานของพนักงานผู้ปฏิบัติงานทั้งหมด เท่ากับศูนย์
- ในปี 2565 ชั่วโมงความปลอดภัยครบ 5,000,000 ชั่วโมง-คน โดยไม่มีอุบัติเหตุถึงขั้นหยุดงานของพนักงาน ซึ่งบริษัทฯ มีคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน อันประกอบด้วย ผู้แทนจากพนักงานระดับปฏิบัติการไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของคณะกรรมการทั้งหมด โดยตัวแทนพนักงานระดับปฏิบัติการมาจากการเลือกตั้งแยกตามสายงาน เพื่อให้มีตัวแทนพนักงานจากทุกสายงาน ซึ่งกำหนดให้มีการประชุมอย่างน้อยเดือนละหนึ่งครั้ง เพื่อเป็นเวทีในการรับข้อมูลจากพนักงานแต่ละสายงานผ่านตัวแทน และแจ้งข่าวสาร พร้อมติดตามความก้าวหน้าของการดำเนินงาน ซึ่งเป็นข้อกำหนดที่เหมาะสม และสอดคล้องกับ OSHA (3990-03 2020: The Occupational Safety and Health Administration) ผลดำเนินงานตามเป้าหมาย สรุปดังนี้
- การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 ที่ต่อเนื่องจากปี 2564 จนถึงปี 2565 บริษัทฯ ได้ยกระดับมาตรการต่าง ๆ ขึ้น เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดภายในสถานประกอบการ เช่น จัดให้มีการตรวจคัดกรองพนักงานและผู้รับเหมาที่เข้ามาทำงาน ในพื้นที่อย่างเข้มงวด ทั้งตรวจวัดอุณหภูมิร่างกาย รวมถึงการตรวจคัดกรองด้วยวิธี Antigen Test Kit สำหรับพนักงานกะ และพนักงานอื่น ๆ ประจำทุกสัปดาห์ มีการทำความสะอาดพื้นที่ทำงานโดยการฉีดพ่นน้ำยาฆ่าเชื้อและแสง UV นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดหาหน้ากากป้องกันให้กับพนักงานทุกคน มีจุดแอลกอฮอล์ล้างมือ ให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ ปรับใช้มาตรการการปฏิบัติงานที่บ้าน เพื่อลดความเสี่ยงในการเดินทางโดยรถสาธารณะ นอกจากนี้ ได้สนับสนุนในเรื่องการจัดหาวัคซีนทางเลือกให้กับพนักงาน อีกทั้ง กำหนดแนวทางปฏิบัติเพื่อป้องกันการติดเชื้อ ได้แก่ สวมหน้ากากป้องกันตลอดเวลาเมื่อปฏิบัติงานและประชุมร่วมกับผู้อื่น รักษาระยะห่าง หมั่นล้างมือ รวมถึงประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ และข้อแนะนำในการป้องกันการแพร่ระบาดอยู่เป็นประจำ

- อัตราการเจ็บป่วยอัตราจากโรคจากการทำงานของพนักงานผู้ปฏิบัติงานทั้งหมด เท่ากับศูนย์

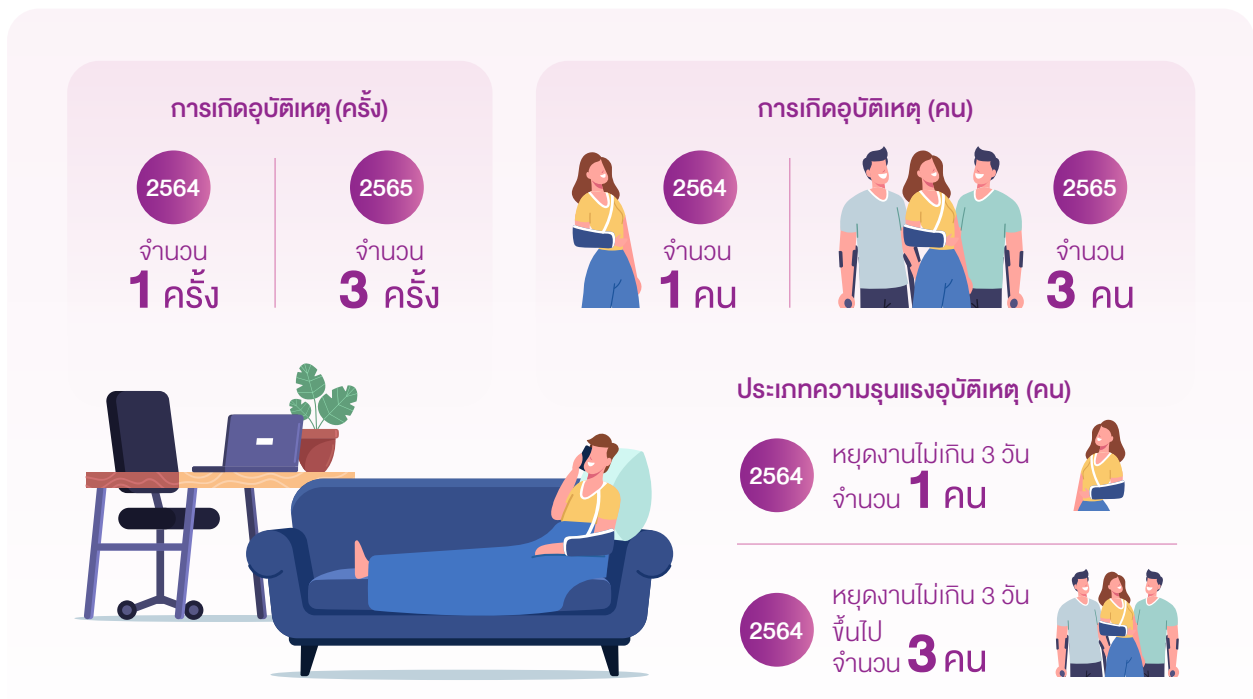
นอกเหนือจากการดูแลพนักงานและผู้รับเหมาตามมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของ COVID-19 แล้วในการปฏิบัติงานปกติ บริษัทฯ ใช้กระบวนการด้านอาชีวอนามัยเชิงรุก จัดให้มีการประเมินความเสี่ยงด้านสุขภาพของผู้ปฏิบัติงาน (Health Risk Assessment) ครอบคลุมทุกพื้นที่ของบริษัทฯ เพื่อนำไปสู่การกำหนดมาตรการควบคุมและลดความเสี่ยงที่เหมาะสม รวมทั้งการเฝ้าระวังและตรวจวัดสภาพแวดล้อมในการทำงานอย่างสม่ำเสมอ เช่น การตรวจวัดแสงสว่าง เสียง ความร้อน และสารเคมีในพื้นที่ทำงาน เป็นต้น เป็นมาตรการที่บริษัทฯ ใช้ในการประเมินมาตรการควบคุม ป้องกันทางด้านความปลอดภัยที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพของผู้ปฏิบัติงาน โดยนำผลที่ได้จากการตรวจวัดมาเทียบเคียงกับค่ามาตรฐานที่กำหนด ในกรณีที่พบว่า ผลการตรวจวัดฯ เกินค่ามาตรฐานความปลอดภัย บริษัทฯ มีการออกแบบและปรับปรุงพื้นที่ทำงานให้มีสภาพการทำงานที่ปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการจัดทำแผนปรับปรุงแก้ไขและมีการตรวจติดตามอย่างเป็นระบบ นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยระดับวิชาชีพให้คำปรึกษาและคำแนะนำแก่พนักงานและผู้รับเหมาในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับด้านอาชีวอนามัยตลอดเวลา และจัดให้มีการเฝ้าระวังด้านสุขภาพพนักงาน ดังนี้





- ตรวจสอบสุขภาพพนักงานตั้งแต่เริ่มทำงาน
- ดูแลสุขภาพพนักงานด้วยการตรวจสุขภาพประจำปี ทั้งการตรวจสุขภาพทั่วไป/ ตรวจสุขภาพตามปัจจัยเสี่ยงด้านอาชีวอนามัย รายการตรวจสุขภาพตามปัจจัยเสี่ยง วิเคราะห์ผลตรวจสุขภาพของการปฏิบัติงานจากปัจจัยภายในและภายนอกสถานที่ทำงาน หากพบว่าพนักงานมีผลตรวจสุขภาพผิดปกติจะต้องเข้าพบแพทย์และรับคำแนะนำในการดูแลสุขภาพอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งบริษัทฯ ยังจัดให้มีการตรวจเพิ่มเติมตามความเสี่ยงของกลุ่มอายุ โดยเพิ่มการตรวจการตรวจคลื่นไฟฟ้าหัวใจ (Electrocardiography: EKG) การตรวจวัดระดับภูมิตอบสนองชนิด IgG (IgG antibody) ต่อ Spike protein ในโปรแกรมการตรวจสุขภาพพนักงาน เพื่อให้ครอบคลุมโรคที่อาจเกิดจากการใช้ชีวิตประจำวันและเพื่อให้พนักงานเฝ้าระวังสุขภาพตนเองต่อเนื่องจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19
- จัดมาตรการด้านอาชีวอนามัยให้กับผู้รับเหมา เช่น จัดเตรียมพื้นที่ปฏิบัติงาน จักรวรรค อุปกรณ์ป้องกัน และการส่งเสริมให้ความรู้ด้านความปลอดภัย
- จัดให้มีการฝึกซ้อมเหตุฉุกเฉินเพื่อให้ทีมช่วยเหลือของบริษัทฯ ได้มีการฝึกซ้อมและทำความเข้าใจบทบาทหน้าที่ และให้เกิดความคล่องตัวในการประสานงานร่วมกัน และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ประจำปี 2564 - 2565



ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมการพัฒนาชุมชนและสังคม

ผลการประเมินความพึงพอใจของชุมชนและสังคมในปี 2565 อยู่ที่ร้อยละ 78.8



ผลการดำเนินงานที่สำคัญ

บริษัทฯ ร่วมสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) โดยกิจกรรมพัฒนาความยั่งยืนเป็นสิ่งที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญ ภายใต้แนวทางในการตอบสนองสังคมทั้งหมด 5 ด้าน สรุปผลการดำเนินงานดังนี้

ลำดับ	แนวทางการตอบสนองสังคม	กิจกรรม / โครงการ	ผลลัพธ์
1.	Tollway Smart Way ยกระดับการศึกษา  SDGs เป้าหมายที่ 1 : ขจัดความยากจนที่เป็นอุปสรรคสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม เนื่องจากส่งผลกระทบในระยะยาวต่อการพัฒนาทุนมนุษย์และความสามารถในการแข่งขัน  เป้าหมายที่ 4 : สร้างหลักประกันว่าทุกคนมีการศึกษาที่มีคุณภาพอย่างครอบคลุมและเท่าเทียม และสนับสนุนโอกาสในการเรียนรู้ตลอดชีวิต	1.1 สนับสนุนทุนการศึกษาให้กับมูลนิธิทางสู่ฝัน ปันคนเก่ง ประจำปี 2565 1.1.1 คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 1.1.2 คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 1.1.3 คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 1.1.4 คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล 1.1.5 คณะวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 1.1.6 คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล 1.1.7 คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 1.1.8 คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 1.1.9 คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล 1.1.10 คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ 1.1.11 คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	สนับสนุนทุนการศึกษา จำนวนทั้งหมด 25 ทุน 3 ทุน 1 ทุน 1 ทุน 7 ทุน 3 ทุน 2 ทุน 1 ทุน 3 ทุน 2 ทุน 1 ทุน 1 ทุน
		1.2 โครงการ พี่เป็นรู้ น้องเป็นอมบรียักษ์ ร่วมกับคณะวิทยาการจัดการ วิทยาเขตศรีราชา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	ให้ความรู้เรื่องการเก็บออมเงิน และสอนทำบัญชีรายรับ-รายการ โดยสอนนักเรียนโรงเรียนบ้านซากายายจัน อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี ในระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 จำนวน 80 คน
		1.3 กฐินสามัคคี สร้างอาคารเรียน อาหารกลางวัน และทุนการศึกษาให้กับเด็กที่ด้อยโอกาส วิทยาลัยอาชีวศึกษา สิริวัฒน ๓ วัดคงละคร ประจำปี 2565	ยอดเงินบริจาครวมทั้งสิ้น 255,999 บาท
2.	Tollway Happy Way ยกระดับสังคมปลอดภัย  SDGs เป้าหมายที่ 3 : สร้างหลักประกันว่าคนมีชีวิตที่มีสุขภาพดีและส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีสำหรับทุกคนในทุกวัย	2.1 มอบชุดตรวจสารเสพติดเบื้องต้น 2.1.1 เรือนจำอำเภอกุฉินารายณ์	1,500 ชุด



ลำดับ	แนวทางการตอบสนองสังคม	กิจกรรม / โครงการ	ผลลัพธ์
3.	Tollway Safety Way ยกระดับความปลอดภัยบนท้องถนน  SDGs เป้าหมายที่ 11 : ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มีความครอบคลุมปลอดภัย มีภูมิทัศน์ทางานและยั่งยืน	3.1 ตัดตั้งป้ายสัญญาณไฟพลังงานแสงอาทิตย์และตีเส้นทางม้าลายเนื่องจากบริเวณดังกล่าวไม่มีไฟจราจรเตือนและป้ายทางจราจรบริเวณหน้าโรงเรียน ซึ่งมีรถวิ่งผ่านจำนวนมากและอาจเกิดความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายต่อการข้ามถนนของนักเรียน จึงดำเนินการให้แก่โรงเรียนดังนี้ 3.1.1 โรงเรียนวัดมณฑลรัตน์ จังหวัดปทุมธานี 3.1.2 โรงเรียนไทรพัฒน์ จังหวัดปทุมธานี 3.1.3 วิทยาลัยอาชีวศึกษาสิริวัฒน์ จังหวัดนครนายก 3.1.4 โรงเรียนวัดเปรมประชากร	2 จุด (บุคลากร นักเรียน และคนในชุมชน กว่า 900 คน) 2 จุด (บุคลากร นักเรียน และคนในชุมชน กว่า 1,500 คน) 2 จุด (บุคลากร นักเรียน และคนในชุมชน กว่า 700 คน) 2 จุด (บุคลากร นักเรียน และคนในชุมชน กว่า 3,000 คน)
		3.2 โครงการ “รู้ทันอัคคีภัย ประจำปี 2565” ให้แก่โรงเรียนสุลักษณ์ ตำบลหลักหก อำเภอเมือง จังหวัดปทุมธานี พร้อมติดตั้งถังดับเพลิง จำนวน 18 จุด	อบรมให้ความรู้ในการใช้อุปกรณ์ดับเพลิงเบื้องต้นให้แก่ครู เจ้าหน้าที่และนักเรียน จำนวน 188 คน
4.	Tollway Better Way ยกระดับคุณภาพชีวิตสังคม   SDGs เป้าหมายที่ 2 : จัดความหิวโหย ความมั่นคงทางอาหารและโภชนาการมีความเป็นต่อการดำรงชีวิตของมนุษย์ทุกคน เนื่องจากการมีพัฒนาการทางร่างกายและสติปัญญาที่เหมาะสมตามวัย และการมีสุขภาพที่ดี จะช่วยสนับสนุนให้สามารถมีส่วนร่วมในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมได้อย่างเต็มศักยภาพ เป้าหมายที่ 3 : สร้างหลักประกันว่าคนมีชีวิตที่มีสุขภาพดีและส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีสำหรับทุกคนในทุกวัย	4.1 วันเด็กแห่งชาติ 2565 มอบสแน็คกรีนเวย์ เครื่องเขียน ของเล่น ขนม นม และน้ำดื่มโกสูลเวย์ 4.1.1 ชุมชนเคหะทุ่งสองห้อง 4.1.2 ชุมชนสวนผัก 4.1.3 ชุมชนวัดหลักสี่ 4.1.4 แฟลตเคหะทุ่งสองห้อง 4.1.5 ชุมชนปิ่นเจริญ 1-2 4.1.6 ชุมชนพิพรรพษ์ 1	700 ชุด 50 ชุด 50 ชุด 50 ชุด 100 ชุด 50 ชุด

ลำดับ	แนวทางการตอบสนองสังคม	กิจกรรม / โครงการ	ผลลัพธ์
		4.2 สนับสนุนกิจกรรมวันเด็กแห่งชาติ ประจำปี 2565 ให้กับสำนักงานทางหลวงที่ 13 เพื่อนำไปมอบให้แก่เด็ก ๆ ที่เป็นบุตรหลานของพนักงานในสังกัดสำนักงานทางหลวงที่ 13	มอบอุปกรณ์การเรียน / ของเล่น จำนวน 300 ชุด
		4.3 โครงการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตผู้พิการไทย ตามมาตรา 35 ร่วมกับหอการค้าไทย	จำนวนผู้พิการ 2 คน พื้นที่ จังหวัดนครราชสีมา
		4.4 โครงการรับขวด ช่วยหมอ เพื่อนำไปทำชุด PPE โดยขวดน้ำพลาสติกขนาด 600 มล. จำนวน 18 ขวด สามารถเปลี่ยนเป็นชุด PPE ได้จำนวน 1 ชุด ซึ่งชุด PPE แบบนี้สามารถนำไปซักและกลับมาใช้ซ้ำได้ประมาณ 20 ครั้ง เป็นการช่วยลดขยะติดเชื้อจากการใช้ชุดแบบครั้งเดียวทิ้ง ซึ่งนอกจากจะเป็นส่วนหนึ่งในการช่วยเหลือสนับสนุนการทำงานของบุคลากรทางการแพทย์แล้ว ยังเป็นส่วนหนึ่งในการกำจัดขยะพลาสติกที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งสามารถช่วยแก้ไขปัญหาสังแวดล้อมได้อีกทางหนึ่ง	ส่งมอบขวดน้ำดื่มได้มากกว่า 22,000 ขวด นำไปผลิตชุด PEE ได้มากกว่า 1,200 ชุด
		4.4 มอบถุงยังชีพผู้ประสบภัยน้ำท่วม 4.3.1 สำนักงานเขตหลักสี่ 4.3.2 สำนักงานเขตดอนเมือง 4.3.3 เทศบาลนครรังสิต 4.3.4 เทศบาลตำบลบางบาล จังหวัดอยุธยา	100 ชุด 50 ชุด 50 ชุด 100 ชุด
5.	Tollway Green Way ยกระดับสิ่งแวดล้อม   SDGs เป้าหมายที่ 13 : (Climate Action) ปฏิบัติการอย่างเร่งด่วนเพื่อต่อสู้ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และผลกระทบที่เกิดขึ้น	5.1 โครงการสมุด Green Way ด้วยการรับบริจาคใบเสร็จค่าผ่านทางกระดาษใช้แล้วหน้าเดียว หรือสองหน้าทุกชนิด เพื่อนำไปรีไซเคิล และผลิตเป็นสมุดจดบันทึกเล่มใหม่ และนำไปมอบให้น้อง ๆ นักเรียนตามโรงเรียนต่าง ๆ ทั่วประเทศฯ ในปี 2565 บริษัทฯ ได้ดำเนินการส่งมอบสมุด Green Way ตามโรงเรียนดังนี้	





ลำดับ	แนวทางการตอบสนองสังคม	กิจกรรม / โครงการ	ผลลัพธ์
	เป้าหมายที่ 15 : ปกป้อง ป่าไม้ และ สนับสนุนการใช้ระบบนิเวศบนบก อย่างยั่งยืน จัดการป่าไม้ที่ยั่งยืน ต่อผู้ การกลายสภาพเป็นทะเลทราย หยุดการ เสื่อมโทรมของที่ดินและฟื้นสภาพกลับมา ใหม่ และหยุดการสูญเสียความหลากหลายทางชีวภาพ เป้าหมายที่ 17 Partnership for the goals	5.1.1 โรงเรียนบ้านดินแดง จังหวัดอุดรธานี 5.1.2 โรงเรียนแม่ปาง จังหวัดแม่ฮ่องสอน 5.1.3 โรงเรียนบ้านไผ่เตาอ้อย จังหวัดนครราชสีมา 5.1.4 โรงเรียนดวง จังหวัดนครราชสีมา 5.1.5 โรงเรียนบ้านกลอยโนนสมบูรณ์ จังหวัดร้อยเอ็ด 5.1.6 โรงเรียนบ้านสำโรงประชาธิ จังหวัดสุรินทร์ 5.1.7 โรงเรียนบ้านกุดหอยกาบ จังหวัดขอนแก่น 5.1.8 โรงเรียนบ้านน้ำหมัน จังหวัดเลย 5.1.9 โรงเรียนบ้านวังยาว จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 5.1.10 โรงเรียนบ้านสระนารายณ์ จังหวัดอุทัยธานี 5.1.11 โรงเรียนวัดแก่นจันทร์ (จันทร์เอียงกับกิมราชบุรีบำรุง) จังหวัดสมุทรสงคราม 5.1.12 โรงเรียนวัดเขาพระ จังหวัดสุพรรณบุรี	100 เล่ม 100 เล่ม 160 เล่ม 160 เล่ม 100 เล่ม 180 เล่ม 100 เล่ม 100 เล่ม 100 เล่ม 140 เล่ม 200 เล่ม 160 เล่ม
		5.2 โครงการ Care the wild ร่วมกับ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ภาครัฐ และชุมชน ด้วยการส่งเสริม ความยั่งยืนในมิติการบริหารจัดการ สิ่งแวดล้อมร่วมกัน ในการปลูกต้นไม้ให้ ผืนป่าและดูแลต้นไม้ให้รอด 100% ด้วย การติดตามการเติบโตต่อเนื่อง 6 ปี	ป่าชุมชนบ้านหนองปลิง จังหวัดกาญจนบุรี จำนวน 50 ไร่ ปลูกป่าละ 10 ไร่ ครอบคลุมระยะเวลา 5 ปี (2565-2569)

การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสียกับกิจกรรมเพื่อสังคม

รายงานกิจกรรมเพื่อสังคม ประจำปี 2565 แบ่งตามกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย

1) ผู้ใช้บริการทางยกระดับดอนเมือง

กิจกรรม Tollway Rally Thank You User 2022 จำนวนผู้ใช้ทางฯ ที่เข้าร่วม 80 คน



กิจกรรม Tollway Lucky Way 2022 ลุ้นโชค...กับโกล์เวย์ จำนวนใบเสร็จชิงโชค 540,000 ชิ้น มูลค่าของรางวัล 1.2 ล้านบาท



2) ผู้ถือหุ้น - นักลงทุน

กิจกรรมบริษัทจดทะเบียนพบนักลงทุน “Opportunity Day” รายได้ไตรมาส จำนวน 4 ครั้งต่อปี





3) หน่วยงานเจ้าของโครงการ

กิจกรรมกีฬา ร่วมกับ กรมทางหลวง จำนวนผู้เข้าร่วม 90 คน



4) พนักงาน

โครงการ Happy Birthday, Happy Family จัด 12 ครั้ง/ปี จำนวนพนักงานที่เข้าร่วม = 390 คน



โครงการมอบเกียรติบัตรและมอบรางวัลให้กับ พนักงานที่ปฏิบัติงานกับบริษัทฯครบ 30 ปี 25 ปี 20 ปี และ 10 ปี จำนวนพนักงาน = 40 คน



มอบทุนการศึกษาให้กับบุตรพนักงาน ประจำปี 2565 มอบทุนการศึกษาทั้งหมด = 35 คน



โครงการทุนการศึกษาต่อเนื่องระดับปริญญาตรี “สานฝันบุตรพนักงานโกลด์เวย์สู่บัณฑิต” จำนวนทุน = 4 คน



5) ชุมชนรอบข้าง สังคม และสิ่งแวดล้อม

5.1 มอบถุงยังชีพให้กับสำนักเขตหลักสี่
เนื่องในอุทกภัยน้ำท่วม
จำนวนถุงยังชีพ = 200 ชุด



5.2 มอบถุงยังชีพให้กับสำนักเขตดอนเมือง
เนื่องในอุทกภัยน้ำท่วม
จำนวนถุงยังชีพ = 100 ชุด



5.3 มอบถุงยังชีพให้กับเทศบาลนครรังสิต
เนื่องในอุทกภัยน้ำท่วม
จำนวนถุงยังชีพ = 50 ชุด



5.3 มอบถุงยังชีพให้กับเทศบาลตำบลบางบาล
เนื่องในอุทกภัยน้ำท่วม
จำนวนถุงยังชีพ = 50 ชุด



5.4 โครงการ “รู้ทันอัคคีภัย ประจำปี 2565”
ให้กับบุคลากร และนักเรียน โรงเรียนสุลักษณ์ฯ
ตำบลหลักหก อำเภอเมืองปทุมธานี

- 1 ครั้ง/ปี
- จำนวนบุคลากรและนักเรียน = 197 คน





**5.5 โครงการติดตั้งป้ายสัญญาณไฟกระพริบ
และตีเส้นทางม้าลาย
ให้กับ โรงเรียนวัดมงคลรัตน ,
โรงเรียนวัดเปรมประชากร , โรงเรียนไตรพัฒน์
จังหวัดปทุมธานี**



- โรงเรียนวัดมงคลรัตน มีจำนวนบุคลากรและนักเรียน = 165 คน
- โรงเรียนวัดเปรมประชากร มีจำนวนบุคลากรและนักเรียน = 729 คน
- โรงเรียนไตรพัฒน์ มีจำนวนบุคลากรและนักเรียน = 134 คน

**5.6 มอบของขวัญ และอุปกรณ์การเรียนให้กับ
ตัวแทนชุมชนต่าง ๆ ที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียง
บริษัท อาทิ ชุมชนเคหะทุ่งสองห้อง ชุมชนหลักสี่
แฟลตทุ่งสองห้อง ชุมชนปิ่นเจริญ ศูนย์พัฒนา
เด็กเล็กเขตจตุจักร ชุมชนพิพรรพษ์
สำนักงานเขตหลักสี่**



- จำนวนชุมชนที่ได้รับ = 7 ชุมชน
- ทั้งหมด 1,000 ชุด

**5.7 งานกฐิน ประจำปี 2565 ณ วัดดงละคร
จำนวนบุคลากรและนักเรียน = 216 คน**



ผลการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อลูกค้า

บริษัทฯ มีการพัฒนาด้านการบริการอย่างต่อเนื่อง เพื่อตอบสนองความพึงพอใจของผู้ใช้บริการผ่านช่องทางการร้องเรียนในรูปแบบต่าง ๆ ได้แก่ **Tollway Call Center 1233, Facebook: Don Muang Tollway, Website: www.tollway.co.th และ Line OA: @donmuangtollway** โดยบริษัทฯ มีการบริหารจัดการเกี่ยวกับข้อร้องเรียนของผู้ใช้บริการอย่างทันทั่วถึง ติดตามผลการแก้ปัญหา และมีการบันทึกเข้าสู่ระบบอิเล็กทรอนิกส์ จัดเก็บไว้เป็นมาตรฐานการรักษาข้อมูลส่วนบุคคล บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อความปลอดภัยสุภณามัยของลูกค้าและปรับปรุง พัฒนาความปลอดภัย ดังนี้

การดำเนินงานด้านการให้บริการให้ลูกค้าผู้ใช้งานด้วยบริการที่เป็นเลิศ

ในปี 2565 บริษัทฯ ดำเนินการปรับปรุงและพัฒนาระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางแบบใช้พนักงาน (Manual Toll Collection : MTC) และระบบเก็บค่าผ่านทางแบบอัตโนมัติ (Electronic Toll Collection : ETC) เพื่อรองรับการใช้งานของบัตร M-Pass ของกรมทางหลวง และบัตร Easy Pass ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และระบบชำระด้วยบัตร EMV Contactless

โดยการปรับปรุงและพัฒนาระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางแบบใช้พนักงาน (Manual Toll Collection : MTC) ซึ่งเป็นรูปแบบการชำระ-เดิมด้วยเงินสด ที่ใช้พนักงานเพื่อรับชำระค่าผ่านทางได้ทั้งแบบเงินสด และ คูปอง นอกจากนี้เป็นการเปลี่ยนอุปกรณ์ทั้งระบบ ทดแทนอุปกรณ์เดิมที่ใช้งานมาอย่างยาวนาน ให้เป็นอุปกรณ์รุ่นใหม่ที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้นแล้ว ยังปรับปรุงและพัฒนาโปรแกรมให้สามารถรองรับต่อยอดไปสู่การรับชำระค่าผ่านทางในรูปแบบอื่น ๆ ในอนาคตได้ ซึ่งเดิมระบบเก็บค่าผ่านทาง MTC ของบริษัทฯ มีทั้งหมด 61 ช่องทาง หลังจากบริษัทฯ ได้พัฒนาระบบจัดเก็บค่าผ่านทางแบบอัตโนมัติ (Electronic Toll Collection : ETC) ให้บริการเพิ่มเติม จึงทำให้การให้บริการเฉพาะระบบ MTC ปัจจุบันมีจำนวน 29 ช่องทาง และการให้บริการเฉพาะในระบบ ETC จำนวน 13 ช่องทาง

นอกจากนี้ บางช่วงเวลา ที่ปริมาณผู้ใช้ทางแบบเงินสด หรือแบบใช้บัตรอัตโนมัติ ที่มีจำนวนมาก หรือน้อย ในช่วงเวลาต่าง ๆ กัน บริษัทฯ ได้มีการปรับปรุงอีกจำนวน 19 ช่องทาง ทุกด่านเก็บค่าผ่านทางให้เป็นระบบแบบผสมผสาน (MTC/ETC Switch Mode) ที่สามารถสลับใช้งานได้ทั้งแบบเงินสดและระบบอัตโนมัติ ซึ่งมีความยืดหยุ่นใน

การให้บริการมากขึ้น ด้วยการตอบสนองความต้องการใช้งานได้อย่างทันทั่วถึง

ในช่องเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสด บริษัทฯ ยังได้ร่วมกับ ธนาคารกรุงไทย พัฒนารูปแบบการรับชำระค่าผ่านทาง สอดคล้องกับบริบทของสังคมไร้เงินสด โดยสามารถรองรับบัตร EMV Contactless (Europay Mastercard and Visa) ที่เป็นมาตรฐานของการชำระเงินที่มีประสิทธิภาพและความปลอดภัย โดยธุรกรรมผ่านบัตร EMV ผ่านเครื่องรับชำระบัตร EMV ที่ช่องทาง จะมีการระบุในทันทีว่าเป็นธุรกรรมที่ต้องและได้รับการอนุมัติแล้วด้วยกระบวนการพิสูจน์ความถูกต้อง เป็นการเชื่อมโยงทุกระบบการชำระเงินด้วยบัตรมาตรฐานสากลเพียงใบเดียว ทั้งบัตรเดบิตและบัตรเครดิตทุกธนาคารที่มีสัญลักษณ์ Pay Wave Contactless และ-จ่ายค่าผ่านทางได้สะดวก และมีความรวดเร็ว

กิจกรรมส่งเสริมการตลาดและการสร้างความผูกพันกับลูกค้า

ในปี 2565 บริษัทฯ ได้ดำเนินกิจกรรมขอบคุณผู้ใช้บริการทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์อย่างต่อเนื่อง ซึ่งในปี 2565 บริษัทฯ ได้ใช้เทคโนโลยีที่พัฒนาขึ้น โดยนำระบบ Loyalty Program via LINE OA บริหารความสัมพันธ์กับลูกค้า ผ่าน Line Official Account : @donmuangtollway เพื่อแจ้งสิทธิประโยชน์และจัดกิจกรรมลูกค้าสัมพันธ์กับ Line จะเป็นแพลตฟอร์มที่มีผู้ใช้งานสูงเป็นอันดับต้น ๆ ของประเทศไทย แต่การนำกิจกรรมบน LINE จำเป็นต้องใช้ผู้เชี่ยวชาญ มีการทำ CRM ใน LINE OA ที่ครอบคลุมทุกความต้องการ เพื่อให้เหมาะสมกับการใช้งานของลูกค้าอย่างแท้จริง ด้วยระบบสะสมแต้ม LINE OA ที่ใช้งานง่าย มี Buzzbees เป็นผู้ให้บริการแพลตฟอร์ม ทั้งนี้ ในอนาคตระบบ CRM สามารถรองรับ E-Payment และรองรับการใช้งานร่วมกับเครื่องคิดเงิน (POS) และแอปพลิเคชันได้ และเป็นช่องทางในการดำเนินกิจกรรมส่งเสริมการตลาดของ บริษัทฯ ผ่าน โครงการ **Tollway Loyalty Platform Via Line OA Channel** และได้เปิดให้ผู้ใช้งานยกระดับสมัครเข้าร่วมเพื่อสะสมแต้มตั้งแต่วันที่ 15 สิงหาคม 2565 ปัจจุบันมีสมาชิกในระบบกว่า 27,000 ราย





นอกจากนี้ ในปี 2565 บริษัทฯ ได้จัดให้มีกิจกรรมที่เปิดให้ผู้ใช้บริการได้มีส่วนร่วม ดังนี้

1. **Tollway Rally Thank you User 2022** เป็นกิจกรรมขอบคุณผู้ใช้ทางที่สนับสนุนการใช้บริการทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ด้วยดีเสมอมา โดยในปีนี้ได้นำรูปแบบออนไลน์มาดำเนินการ Invite Friends ชวนมาเป็นครอบครัวดอนเมืองโทลล์เวย์ นำทีมสะสมคะแนนแลกเปลี่ยนการเข้าร่วมกิจกรรมผ่านทาง Line OA @donmuangtollway การจัดกิจกรรมดังกล่าวได้จัดต่อเนื่องติดต่อกันเป็นปีที่ 7 โดยในปีนี้ได้จัดงานภายใต้ชื่อ “Tollway Rally Thank you User 2022 ตอน พี่ปลูกให้น้องทำกิน ไหว้หลวงพ่อนิลมณี ศรีอัมพวา” ด้วยการพาลูกค้าเดินทางไปทำกิจกรรม ณ มูลนิธิเด็ก บ้านทานตะวัน ได้ช่วยกันลงมือทำแปลงผัก และร่วมปลูกพืชผักสวนครัว เพื่อนำไปเป็นอาหารกลางวันให้กับเด็ก ๆ และยังได้ช่วยกันทำความสะอาดสถานที่รวมทั้งอุปกรณ์เครื่องเล่นเด็ก จัดขึ้นเมื่อวันที่ 24-25 กันยายน 2565 มีผู้ใช้งานนำแถมมาแลกเปลี่ยนกิจกรรมจำนวน 40 ราย



2. **Tollway Lucky Way 2022 ลุ้นโชค...กับโทลล์เวย์** ที่จัดต่อเนื่องมากกว่า 14 ปี เพื่อแสดงความขอบคุณผู้ใช้บริการที่สนับสนุนการใช้บริการทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ด้วยดีเสมอมา ทั้งนี้โครงการ Tollway Lucky Way 2022 มีจำนวน 160 รางวัล รวมมูลค่ากว่า 1 ล้านบาท จากใบเสร็จที่ส่งเข้ามาซึ่งโชคกว่า 500,000 ชิ้น โดยงานจัดขึ้นในวันที่ 10 ธันวาคม 2565 ณ ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต และประกาศรายชื่อผู้โชคดีทางสื่อสิ่งพิมพ์ในวันที่ 20 ธันวาคม 2565 และเพื่อเป็นการสนับสนุนนโยบาย Green Road

ลดมลภาวะหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง บริษัทฯ จึงมอบสิทธิพิเศษให้กับผู้ใช้ทางที่ใช้บัตร M-Pass / Easy-Pass ได้รับแถมคูณ 2 เท่า



3. **Tollway The Gift for you ส่งสุข...รับปีใหม่** ในช่วงปลายปีระหว่างวันที่ 1 – 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ ได้จัดกิจกรรมให้เป็นของขวัญปีใหม่แทนคำขอบคุณ หลังเปิดให้บริการ Line OA @donmuangtollway ให้ผู้ใช้ทางที่ได้สะสมแต้มตั้งแต่เดือนสิงหาคมที่ผ่านมา โดยนำแต้มที่เหลือจากการลุ้นโชคกิจกรรม Tollway Lucky Way 2022 ของผู้ใช้ทาง นำมาแลกของรางวัล มูลค่ากว่า 2 แสนบาท



4. ลูกค้าดอนเมืองโทลล์เวย์ ที่ใช้บัตรเครดิตกรุงศรีจ่ายค่าผ่านทาง สามารถแลกรับเครดิตเงินคืนได้ 10% ผ่านแอปพลิเคชัน U Choose ได้ในเดือนที่มีการใช้บัตรจ่ายค่าผ่านทาง ทั้งนี้การแลกรับเครดิตเงินคืนอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่ธนาคารกำหนด ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน – 31 ธันวาคม 2565
5. เพิ่มช่องทางการซื้อคูปองค่าผ่านทาง บริษัทฯ ได้จัดจุดจำหน่ายคูปองค่าผ่านทาง บริเวณศูนย์การค้าพิวเจอร์พาร์ครังสิต ชั้น 2 ฝั่งโรบินสัน หน้า AIS เปิดจำหน่ายตั้งแต่วันที่ 11.00 – 20.00 น. ของทุกวัน และติดต่อไปที่เคาน์เตอร์ประชาสัมพันธ์ของบริษัทฯ ที่สำนักงานใหญ่

การยกระดับประสิทธิภาพการให้บริการ

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

1. การจัดเก็บค่าผ่านทาง

ปัจจุบันบริษัทฯ ยังใช้ระบบเก็บค่าผ่านทางโดยใช้พนักงานเก็บค่าผ่านทาง และผู้ใช้งานสามารถชำระค่าผ่านทางได้ 4 รูปแบบ ใน 2 ช่องทางคือ

- 1.1 ช่องทางระบบเก็บเงินสด สามารถชำระได้ด้วย เงินสด คูปอง บัตร EMV ซึ่งสามารถชำระค่าผ่านทางได้ด้วยบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิต ที่มีสัญลักษณ์ Pay Wave เปิดใช้งานเมื่อวันที่ 1 เมษายน ปี 2565 และชำระผ่านระบบ QR Code
- 1.2 ช่องทางจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติ (ETC) : ซึ่งเปิดใช้งานเมื่อวันที่ 23 เมษายน ปี 2565 โดยบริษัทฯ ได้ออกแบบไว้ให้มีช่องอัตโนมัติอย่างน้อย 1 ช่องทางต่อด่านเก็บเงินค่าผ่านทางและสามารถรองรับปริมาณจราจรได้ประมาณร้อยละ 40

ลำดับ	ประสิทธิภาพการให้บริการ	เป้าหมาย	ผลการดำเนินงาน
1.	ความสามารถในการเก็บค่าผ่านทางในชั่วโมงจราจรหนาแน่นระบบเก็บเงินสด	450 คัน/ชั่วโมง ⁽²⁾	เป็นไปตามเป้าหมาย
2.	ความสามารถในการเก็บค่าผ่านทางในระบบอัตโนมัติ	800 คัน/ชั่วโมง ⁽³⁾	เป็นไปตามเป้าหมาย

*หมายเหตุ

1) ปี 2565 เปิดใช้ระบบเก็บค่าผ่านทางใหม่ชำระค่าผ่านทางได้ในหลายรูปแบบ ทั้งบัตรเครดิต และ QR code ซึ่งมีระยะเวลาการให้บริการ (Service Time) แตกต่างจากการเก็บเงินสดและคูปอง

2) ความเร็วการเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสด จะสูงกว่า 450 คัน/ชม เมื่อปริมาณจราจรส่วนติดเฉลี่ยรายเดือนมากกว่า 83,000 คัน/วัน

3) ความเร็วการเก็บค่าผ่านทางแบบอัตโนมัติ อ้างอิงจาก กทพ. ประมาณ 800 คัน/ชม. ซึ่งทำให้ประสิทธิภาพการให้บริการของด่านเก็บเงินค่าผ่านทางมีมากขึ้น

4) ปี 2565 ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันยังได้รับผลกระทบจากมาตรการป้องกัน COVID-19 ทำให้ปริมาณจราจรเฉลี่ยส่วนใหญ่น้อยกว่าความสามารถให้บริการของด่าน ซึ่งไม่ก่อให้เกิดแถวคอยหน้าด่าน

2. การอำนวยความสะดวกและจัดการจราจร

ในการอำนวยความสะดวก และจัดการจราจรบนทางยกระดับมีการบริหารจัดการดังนี้

(1) ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการ เป็นศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการทำหน้าที่เป็นสื่อกลางในการประสานงานภายในกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จราจร รถยก บำรุงรักษาทาง และจัดเก็บค่าผ่านทางตลอดจนประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานบนทางยกระดับดอนเมืองและถนนวิภาวดีรังสิต รวมถึงการประสานงานรายงานการจราจรกับ จส.100 และ สวพ.91 เพื่อให้บริการแก่ผู้ใช้บริการตลอด 24 ชั่วโมง





(2) การจัดการจราจร การกิจประจำวันที่พนักงานศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการจะต้องประสานงานกับพนักงานจราจรของบริษัทฯ ในการจัดการจราจรหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง และบนทางยกระดับให้เกิดความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการ โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนหรือบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น

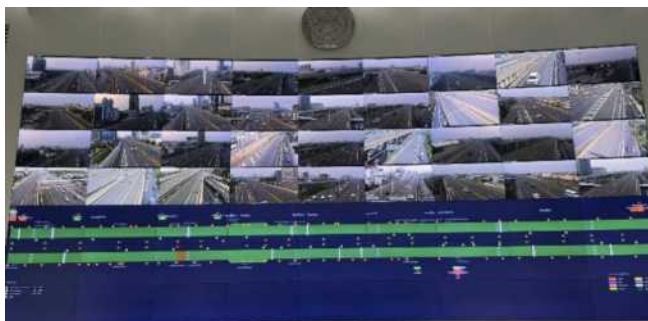
(3) การให้บริการกู้ภัย ในกรณีที่ผู้ใช้บริการประสบอุบัติเหตุหรือรถยนต์ติดขัดบนทางยกระดับดอนเมือง พนักงานกู้ภัยจะให้ความช่วยเหลือและแก้ไขรถยนต์จนสามารถวิ่งต่อไปได้หรือหากไม่สามารถแก้ไขได้ก็จะช่วยลากจูงรถจากบนทางยกระดับดอนเมืองลงไปยังพื้นราบโดยใช้ทางลงที่ใกล้ที่สุด

รวมถึงมีชุดปฏิบัติการพิเศษ (Special Rescue) มีหน้าที่ให้ความช่วยเหลือผู้ใช้ทางในกรณีที่ประสบอุบัติเหตุ เช่น รถชน รถไฟไหม้ บาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนทางยกระดับดอนเมืองในลักษณะต่าง ๆ รถพลิกคว่ำ ซึ่งผู้ใช้ทางอาจจะหมดสติหรือติดอยู่ภายในรถ ซึ่งชุดปฏิบัติการพิเศษมีรถขนอุปกรณ์การกู้ภัย รถดับเพลิง และรถอเนกประสงค์สำหรับทำการเคลื่อนย้ายผู้ป่วย และทำหน้าที่ให้ความช่วยเหลือในเบื้องต้น

ในการบริหารจัดการจราจรและกู้ภัย บริษัทฯ ได้กำหนดตัวชี้วัดในการดำเนินงาน (KPI) ไว้ ดังนี้

ลำดับ	ประสิทธิภาพการให้บริการ	เป้าหมาย	ผลการดำเนินงาน
1.	เข้าถึงจุดที่เกิดอุบัติเหตุภายในกำหนด	ค่าเฉลี่ย ภายใน 12 นาที	1,451 ครั้ง เฉลี่ย 6.56 นาที
2.	แก้ไขอุบัติเหตุที่มีการกีดขวางการจราจร 1 ช่องทาง	ค่าเฉลี่ย ภายใน 60 นาที	230 ครั้ง เฉลี่ย 12.5 นาที
3.	แก้ไขอุบัติเหตุที่มีการกีดขวางการจราจร 2 ช่องทาง	ค่าเฉลี่ย ภายใน 90 นาที	7 ครั้ง เฉลี่ย 68.4 นาที

สำหรับโครงการระบบควบคุมการจราจร (Traffic Control) และระบบเฝ้าระวัง (Surveillance System) บนทางยกระดับอุดรธานี หรือ โครงการ Smart Project กรมทางหลวง โดยสำนักอำนวยความปลอดภัย ได้ศึกษาแนวทางการจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ (Highway Traffic Operations Center : HTOC) มุ่งหวังในการแก้ไขปัญหาการจราจร การอำนวยความสะดวก และความปลอดภัยกับผู้ใช้ทาง โดยได้ประสานเพื่อขอเชื่อมต่อข้อมูลเพื่อบูรณาการบริการจัดการจราจรผ่านศูนย์ควบคุมการจราจร HTOC และได้เชื่อมต่อข้อมูลจากศูนย์ Operation Control Center (OCC) ของบริษัทฯ ไปยังกรมทางหลวงเป็นผลสำเร็จ ส่วนการพัฒนาอื่น ๆ บริษัทฯ ได้จัดทำโครงการพัฒนาระบบวิเคราะห์ภาพวิดีโอ (ระบบ Video Analytic) ให้มีความถูกต้องแม่นยำมากขึ้น โดยใช้เทคโนโลยี Deep Learning ในการพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพซึ่งได้ดำเนินการแล้วเสร็จเริ่มใช้งานจริงตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2565 แต่อย่างไรก็ตามยังคงมีการปรับปรุงและใช้เทคโนโลยีในการเรียนรู้จากสถานการณ์บนสายทางจริงอย่างต่อเนื่องเพื่อให้ระบบมีความแม่นยำมากขึ้น



3. การซ่อมบำรุงรักษา

ทำการซ่อมบำรุงรักษาทางยกระดับให้ได้ตามมาตรฐานทางวิศวกรรมที่กรมทางหลวงกำหนดดังนี้

1) การบำรุงรักษาทางและอุปกรณ์ประกอบทาง ได้แก่ การบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance: PM) และการซ่อมแซมผิวทางให้มีความเรียบ และความผิดตามมาตรฐานที่กรมทางหลวงกำหนด การซ่อมแซมกรณีเกิดหลุมบ่อ Expansion Joint การบำรุงรักษาเส้นจราจรให้มีค่าสะท้อนแสงตามมาตรฐาน การตรวจสอบโครงสร้างและฐานรากการบำรุงรักษาอุปกรณ์ประกอบทาง ได้แก่ การบำรุงรักษากำแพงกันตก (Parapet) ป้ายบอกเส้นทาง ระบบระบายน้ำ

2) การปรับปรุงด้านการจราจร ได้การปรับปรุงร้อยละห้าห้าวกาด้านอนุสรณ์สถาน เพื่อให้รถสามารถกระจายเข้าสู่ด่านอนุสรณ์สถาน 2 ได้สะดวกมากยิ่งขึ้น พร้อมปรับปรุงป้ายจราจรนำเข้าสู่ด่านจำนวน 11 ป้าย เป็นป้ายใหม่และได้ปรับปรุงสีโครงเหล็กรองรับป้ายไปด้วยในคราวเดียวกัน ป้ายบอกทางได้ปรับปรุงข้อความให้เป็นปัจจุบัน ปรับปรุงสีและเครื่องหมายให้เป็นไปตามมาตรฐานป้ายจราจรป้ายที่เกี่ยวข้อง และสอดคล้องกับการปรับปรุงระบบเก็บค่าผ่านทาง โดยมีป้ายแสดงวิธีการเก็บค่าผ่านทางในแต่ละช่องทาง ช่องทางแนะนำสำหรับรถบรรทุกอีกด้วย การปรับปรุงที่ด่านด่านอนุสรณ์สถานนี้ ใช้เป็นต้นแบบในการปรับปรุงด้านอื่น ๆ



3) การบำรุงรักษาระบบไฟฟ้าแสงสว่าง มีการตรวจวัดค่าความสว่างและความสม่ำเสมอของแสงบนทางยกระดับดอนเมืองให้ได้ตามมาตรฐานของกรมทางหลวงเป็นประจำทุกปี รวมถึงมีการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance: PM) อย่างสม่ำเสมอ



การตรวจสอบค่าความสว่างบนสายทาง



ตรวจสอบค่าการสะท้อนแสงเส้นการจราจร





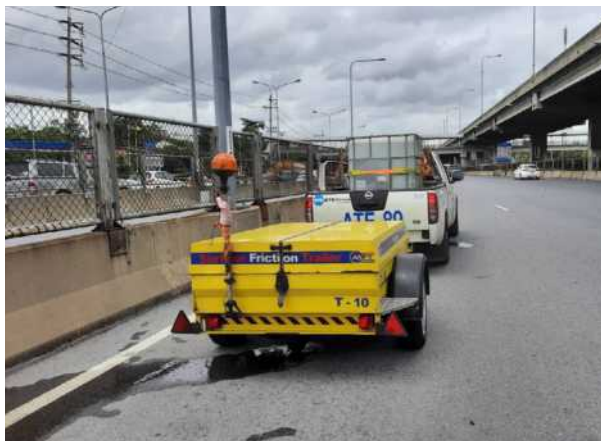
ในการซ่อมบำรุงรักษา บริษัทฯ ได้กำหนดตัวชี้วัดการดำเนินงาน (KPI) สำหรับการปฏิบัติงาน โดยผลการดำเนินงานในภาพรวมเป็นไปตามมาตรฐาน ดังนี้

ลำดับ	ตัวชี้วัด	ความถี่	ผลการดำเนินงาน
1.	งานตรวจสอบประเมินความแข็งแรงโครงสร้าง	ทุก ๆ 5 ปี	☑ เป็นไปตามมาตรฐาน
2.	งานตรวจ Visual Inspection	ปีละ 1 ครั้ง	☑ เป็นไปตามมาตรฐาน
3.	งานตรวจวัดความขรุขระผิวทาง (IRI)	ปีละ 1 ครั้ง	☑ เป็นไปตามมาตรฐาน
4.	งานตรวจวัดความเรียบผิวทาง (IFI)	ปีละ 1 ครั้ง	☑ เป็นไปตามมาตรฐาน
5.	งานตรวจสอบประจำผิวทาง	เมื่อได้รับแจ้ง หลุมไม่เกิน 15 เซนติเมตร ซ่อมแซม ภายใน 48 ชั่วโมง	☑ เป็นไปตามมาตรฐาน
6.	งานตรวจสอบค่าสะท้อนแสงเส้นจราจร	ปีละ 1 ครั้ง	☑ เป็นไปตามมาตรฐาน
7.	งานตรวจสอบค่าป้ายสะท้อนแสงป้ายจราจร	ทุก ๆ 3 ปี	☑ เป็นไปตามมาตรฐาน
8.	งานตรวจสอบประจำโคมไฟฟ้าแสงสว่าง	รายวัน	☑ เป็นไปตามมาตรฐาน
9.	ไฟฟ้าสายทางดับต่อเนื่อง	รายวัน	☑ เป็นไปตามมาตรฐาน
10.	ตรวจสอบความเข้มของแสง	ปีละ 1 ครั้ง	☑ เป็นไปตามมาตรฐาน

ในการตรวจสอบความขรุขระและความผิดปกติของผิวทาง ได้มีการว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญจากภายนอกมาทำการตรวจวัดให้ โดยใช้เครื่องมือทดสอบที่ได้มาตรฐานดังนี้

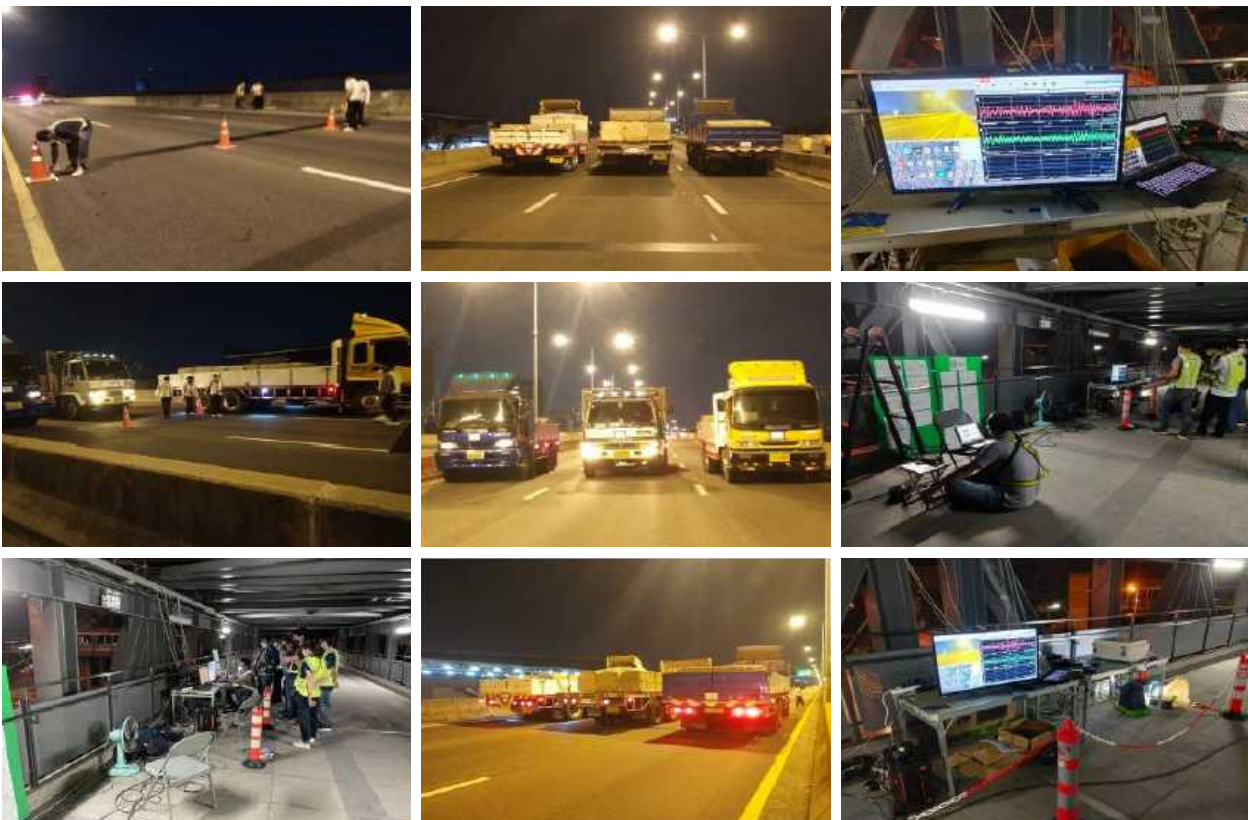
- ทดสอบความผิดปกติทาง (Skid Resistance) ด้วยเครื่องมือแบบ Fixed Slip ตามมาตรฐานการทดสอบ ASTM E247 แบบเปียก (Wet Result) เพื่อใช้ในการคำนวณค่าดัชนีความเสียดทานผิวสากล (International Friction Index: IFI) อ้างอิงกับพีกิต GPS

- ตรวจวัดค่าดัชนีความขรุขระผิวทางสากล (International Roughness Index: IRI) และความลึกร่องล้อ (Rutting) แบบต่อเนื่องด้วยอุปกรณ์ Laser Profiler ตามมาตรฐานการทดสอบ ASTM E950 อ้างอิงพีกิต GPS ควบคู่กับการถ่ายภาพวิดีโอด้านหน้าที่เห็นภาพมุมมองข้าง



- เสนอผลการตรวจสอบด้วยระบบงานคอมพิวเตอร์ แสดงผลการตรวจวัดค่า IRI ค่าร่องล้อ และค่า IFI แสดงตำแหน่งบนแผนที่ พร้อมภาพถ่ายเวททางและภาพพื้นผิวถนนในรูปแบบวิดีโอสามารถเห็นลักษณะพื้นที่บนหน้าจอเดียวกันได้

- บริษัทฯ ได้ดำเนินการตรวจสอบความสมบูรณ์รวมถึงประเมินสภาพและสมรรถนะทางยกระดับอุตราภิมุข ซึ่งขอบเขตงานประกอบด้วย 1) ตรวจสอบความเสียหายด้วยสายตาและเครื่องมือตรวจสอบความเสียหาย (Visual & Instrument Inspection) 2) ตรวจสอบแผ่นยางรองคาน (Bearing Pad Inspection) 3) ตรวจวัดลักษณะทางกายภาพโครงสร้าง (Geometry Measurement) 4) ตรวจวัดพฤติกรรมโครงสร้างและทดสอบการรับน้ำหนัก (Structure Behavior Measurement and Load Test) และ 5) ประเมินความสามารถในการรับน้ำหนักบรรทุก (Structure Capacity Assessment) ผลการตรวจสอบนี้ ได้นำมาใช้เป็นแนวทางในการวางแผนงานการซ่อมบำรุงรักษา ได้แก่ การป้องกันการผุกร่อนของกำแพงกันตก (Parapet) การซ่อมบำรุงสีโครงสร้างเหล็ก การควบคุมน้ำหนักบรรทุก และการบริหารจัดการจราจร มีการสร้างจุดอ้างอิง (Benchmark) ทางโครงสร้าง เพื่อใช้ติดตามพฤติกรรมโครงสร้างในระยะยาว และ ใช้เปรียบเทียบกับอ้างอิงภายหลังจากเหตุภัยพิบัติต่าง ๆ สรุปผลการทดสอบ : โดยสังเขปพบว่าโครงสร้างเหล็ก มีความหนาสีต่ำกว่าเกณฑ์ แต่ไม่พบรอยร้าว โครงสร้างคอนกรีตไม่พบความเสียหายที่กระทบต่อเสถียรภาพของโครงสร้างอย่างเป็นนัยสำคัญ พบการเสื่อมสภาพจากการใช้งานทั่วไป แผ่นยางรองคาน ไม่พบแผ่นยางที่เสียรูปร่าง หรือ เสื่อมหลุดจากตำแหน่งในระดับที่ต้องซ่อมแซม มีความยืดหยุ่นเป็นไปตามเกณฑ์แต่ควรมีการติดตามตรวจสอบเป็นระยะ โครงสร้างส่วนเดิมสามารถรับน้ำหนักบรรทุกปัจจุบันได้ การเพิ่มกำลังของโครงสร้างมีข้อจำกัดในส่วนของฐานราก แต่ควรมีการบริหารจัดการจราจรให้รถบรรทุกใช้ในช่วงทางซ้าย



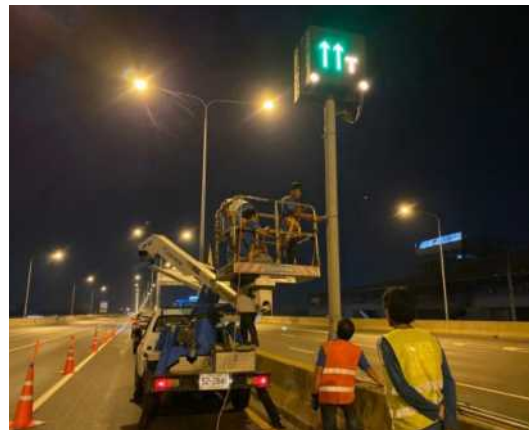
การทดสอบความแข็งแรงของโครงสร้างทางยกระดับ



การจัดการความเสี่ยงจากอุบัติเหตุการฉวยแรง

อุบัติเหตุและเหตุการณ์ฉุกเฉินที่เกิดขึ้นบนทางยกระดับอาจก่อให้เกิดความสูญเสียรวมถึงสร้างความเสียหายให้เกิดขึ้นกับทรัพย์สินหรือชีวิตของผู้ใช้ทางและของบริษัฯ อีกทั้งยังสามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเส้นทางการเดินทางผ่านทางยกระดับและสามารถเกิดขึ้นได้โดยไม่จำกัดเวลา บริษัฯ จึงได้พิจารณาบทกวนปัจจัยที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุการฉวยแรงบนทางยกระดับที่สามารถดำเนินการบริหารจัดการได้ในระดับที่เหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ เพื่อกำหนดและปรับแนวทางในการบริหารจัดการประเด็นความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ฉุกเฉินบนทางยกระดับ รวมถึงกำหนดแนวทางที่เป็นระบบในการเข้าไปจัดการการแก้ไขเหตุการณ์ฉุกเฉินและการกู้ภัย เพื่อให้การเดินทางของผู้ใช้ทางมีความปลอดภัยมากขึ้น โดยได้ดำเนินการดังนี้

(1) การสื่อสารข้อมูล สื่อสารข้อมูลสำหรับการเดินทางและข้อมูลแจ้งเตือนให้ผู้ใช้งานทางยกระดับได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับสภาพการจราจร การปฏิบัติเมื่อเกิดหรือพบอุบัติเหตุการฉวยแรงบนทางยกระดับ และข้อมูลอื่น ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้ทางผ่านช่องทางต่าง ๆ เช่น Facebook ป้ายแจ้งข้อความแบบเปลี่ยนข้อความได้ (Variable Message Sign : VMS) ป้าย Over Speed Warning ป้ายไฟลูกศร (Matrix Sign) จส.100 และ สวพ.91 เป็นต้น เพื่อเป็นข้อมูลให้กับผู้ใช้ทางใช้ประกอบการตัดสินใจในการเดินทางและจัดการดูแลยานพาหนะที่ใช้ขับได้อย่างถูกต้อง เหมาะสม และปลอดภัย



แจ้งการปิดช่องทาง และแนะนำความเร็วที่เหมาะสมผ่านป้ายไฟลูกศร (Matrix Sign)



แจ้งเหตุและข่าวสารการจราจรผ่านป้ายเปลี่ยนข้อความ (Variable Message Sign)

(2) การจัดการสภาพแวดล้อมของทางยกระดับให้มีสภาพที่ปลอดภัย

- การตรวจสอบความปลอดภัยของทางยกระดับ เพื่อบ่งชี้จุดที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบนทางยกระดับ เพื่อดำเนินการจัดการป้องกันและ/หรือลดระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นอย่างสม่ำเสมอ

ตัวอย่างประเด็นที่บริษัทฯ ดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัย		
<ul style="list-style-type: none"> • แนวทางและรูปตัดทางยกระดับ เช่น โค้งแนวราบและการยกโค้ง vs ความเร็วของการจราจร ระยะการมองเห็นตามแนวทาง ความกว้างและจำนวนช่องจราจรที่เหมาะสมกับการจราจร และประเภทของยานพาหนะ เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> • ลักษณะของทางแยก/ทางเชื่อม เช่น ความชัดเจนของทางแยกที่ไม่ก่อให้เกิดความสับสนต่อผู้ใช้ทาง การมองเห็น การควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกและการมีอุปกรณ์หรือเครื่องหมายนำทางผ่านทางแยกที่เหมาะสม ความลาดเอียงของทางเชื่อม เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> • ป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร และเครื่องหมายนำทาง เช่น ชนิตและการติดตั้งป้ายจราจร การมองเห็นป้ายจราจร/เครื่องหมายจราจร/เครื่องหมายนำทาง การติดตั้งอุปกรณ์บนผิวจราจร และแถบชะลอความเร็ว (Rumble strips) เป็นต้น
<ul style="list-style-type: none"> • การระบายน้ำ มีความลาดเอียงของผิวทางต่อการระบายน้ำบนผิวทาง 	<ul style="list-style-type: none"> • พื้นถนน เช่น ความเสียหายของพื้นผิวจราจร เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> • ไฟฟ้าแสงสว่าง เช่น ระยะการติดตั้ง ไฟฟ้าส่องสว่าง ระดับของความสว่างที่เพียงพอ เป็นต้น
<ul style="list-style-type: none"> • อื่น ๆ เช่น แสงที่สะท้อนเข้าตาผู้ขับขี่ เป็นต้น 		

- การวิเคราะห์และปรับปรุงจุดอันตราย โดยทำการตรวจสอบหาสาเหตุ กำหนดแนวทางการแก้ไขและดำเนินการปรับปรุงจุดอันตรายหรือจุดเสี่ยงที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งหรือจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางยกระดับตามความเหมาะสม



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

- การบำรุงรักษาทางยกระดับทั้งในส่วนของโครงสร้างและอุปกรณ์ประกอบตามแผนที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด เพื่อให้มีความสะดวก และปลอดภัยต่อการเดินทางผ่านทางยกระดับ





(3) การจัดการกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น บริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางการปฏิบัติงานในการจัดการอุบัติเหตุ และเหตุการณ์ฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้นในแต่ละกรณี เช่น ไฟไหม้ อุบัติเหตุ สิ่งของตกหล่นบนทางยกระดับ เป็นต้น โดยฝ่ายอำนวยความสะดวกและจัดการจราจร (ประกอบด้วยศูนย์ปฏิบัติการควบคุมการจราจร ทีมกู้ภัย ทีมชุดปฏิบัติการพิเศษ และทีมจัดการจราจร) จะเข้าไปถึงจุดที่เกิดอุบัติเหตุ ภายในระยะเวลา 12 นาทีนับตั้งแต่ได้รับแจ้งเหตุ เพื่อดำเนินการแก้ไขอุบัติเหตุ การนั้น รวมถึงช่วยเหลือผู้ใช้ทางที่ประสบอุบัติเหตุ หรือเข้าช่วยเหลือแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นกับยานพาหนะของผู้ใช้ทาง โดยในกรณีที่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นก่อให้เกิดการกีดขวางการจราจร การจัดการแก้ไขอุบัติเหตุการนั้นจะถูกดำเนินการแก้ไขภายในระยะเวลาไม่เกิน 60 นาที สำหรับอุบัติเหตุที่กีดขวางการจราจร 1 ช่องทาง และไม่เกิน 90 นาที สำหรับการกีดขวางการจราจร 2 ช่องทาง ทั้งนี้ได้จัดเตรียมความพร้อมทั้งในด้านบุคลากรผู้ปฏิบัติงาน ทั้งที่เป็นบุคลากรของบริษัทฯ และหน่วยงานภายนอกที่ต้องมีการประสานงานในการเข้าร่วมจัดการ เครื่องมืออุปกรณ์และสิ่งจำเป็นสำหรับการปฏิบัติงานการจัดการกับอุบัติเหตุในแต่ละประเภทไว้อย่างครอบคลุมและเพียงพอ พร้อมทั้งได้มีการจัดการฝึกซ้อมเพื่อให้การเข้าช่วยเหลือ และการจัดการกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นสามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ และลดความสูญเสียที่จะเกิดขึ้นให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้



มาตรฐานความปลอดภัยบนสายทาง

เพื่อให้ผู้ใช้ทาง ผู้ร่วมทาง และผู้ปฏิบัติงานได้รับความปลอดภัยตลอดการปฏิบัติงานและ/หรือการเดินทางที่เป็นไปตามมาตรฐานสากล ได้ออกแบบโครงสร้างทางยกระดับและส่วนประกอบรวมถึงการกำหนดแนวปฏิบัติที่ชัดเจนในการควบคุมการจัดการจราจรและการบำรุงรักษาตลอดสายทางอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงการดำเนินการจัดการแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉินและอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่องานอื่น ๆ โดยมีการดำเนินการประกอบด้วยการบริหารจัดการดังนี้

(1) โครงสร้างทางยกระดับและส่วนประกอบ

ออกแบบและการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับและส่วนประกอบที่มีความเหมาะสมตามสภาพพื้นที่ภูมิประเทศ และสอดคล้องกับการคาดการณ์ปริมาณจราจรที่จะเข้ามาใช้บริการ รวมถึงจัดให้มีระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง (Toll Collection System) ระบบไฟฟ้าแสงสว่างบนทางยกระดับ ระบบไฟฟ้าและเครื่องกลประกอบอาคาร ระบบควบคุมจราจร (Traffic Control) และระบบเฝ้าระวัง (Surveillance System) ที่เหมาะสมและทันต่อการเปลี่ยนแปลงในด้านเทคโนโลยี เพื่อให้การเดินทางเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย รวมถึงการจัดการบำรุงรักษาโดยทีมงานที่มีประสบการณ์และมีความเชี่ยวชาญอย่างสม่ำเสมอ

(2) การจัดการจราจรและการกู้ภัย

จัดให้มีการอำนวยความสะดวกและการจัดการจราจรในแต่ละช่วงเวลาและในแต่ละสถานการณ์ที่เหมาะสม เช่น ในช่วงเวลาเร่งด่วนหรือบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่นหรือติดขัด เพื่อให้ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางได้โดยสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย 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 พร้อมทั้งจัดให้มีอุปกรณ์ที่ช่วยให้เกิดสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทางติดขัดและใช้งานเป็นระยะ ๆ เช่น ป้ายสัญญาณจราจรผ่านซึ่งน้ำหนักรถบรรทุก อุปกรณ์ตรวจจับความเร็ว อุปกรณ์ดูดซับแรงปะทะที่บริเวณหัวเกาะ สัญญาณไฟกระพริบจำกัดความเร็วป้ายประชาสัมพันธ์เคลื่อนที่ เป็นต้น เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ใช้ทางจะเดินทางได้อย่างปลอดภัย รวมถึงในช่วงเวลาที่มีเหตุการณ์อุบัติเหตุหรือสถานการณ์ฉุกเฉินที่อาจก่อให้เกิดอันตรายกับผู้ใช้งานอื่น ๆ การดำเนินการในการจัดการจราจรจะดำเนินการควบคู่ไปกับการกู้ภัยเพื่อจัดการแก้ไขปัญหาคสึกลายสถานการณ์ รวมถึงจัดการสภาพการจราจรให้เข้าสู่ภาวะปกติอย่างรวดเร็ว

อาชีวอนามัยและความปลอดภัยของบุคลากร

บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการดูแลสุขภาพและความปลอดภัยและอาชีวอนามัยของบุคลากรปฏิบัติงานทุกคนอย่างใกล้ชิดในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่รุนแรง ด้วยการเตรียมความพร้อมและการปรับแนวทางการดำเนินงานด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงานให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานและดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจได้อย่างปลอดภัย สอดคล้องตามที่พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 และกฎระเบียบ ข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด

บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานไม่เพียงต่อบริษัทฯ เท่านั้น หากสำคัญต่อผู้มีส่วนได้เสีย อันได้แก่ พนักงาน ผู้รับเหมาหรือคู่ค้า บริษัทฯ จึงมีนโยบายด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน กำหนดให้พนักงานและผู้รับเหมาที่มีหน้าที่และความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยทั้งต่อตัวเองและเพื่อนร่วมงาน ต่อกฎหมายและมาตรฐาน ในการบริหารงาน บริษัทฯ มีคณะกรรมการความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน (คปอ.) ซึ่งจัดให้มีการประชุมเป็นประจำทุกเดือน เดือนละ 1 ครั้ง โดยมีเป้าหมายที่ให้อุบัติเหตุจากการทำงานเป็นศูนย์ โดยเมื่อพบเหตุที่ทำให้เกิดอันตรายจากการทำงาน มีการปรับแผนการทำงานเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำ คือ วิเคราะห์ให้ทราบถึงสาเหตุอันแท้จริงของการเกิดอุบัติเหตุ ปรับปรุงคู่มือปฏิบัติงาน และนำมาตราฐาน ISO 45001:2018 เข้ามาใช้กำหนดแนวทางการบริหารจัดการเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน

โดยบริษัทฯ ดำเนินการการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัยของบุคลากร ดังนี้

(1) กำหนดและมอบหมายหน่วยงาน “ส่วนความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม” ดำเนินการบริหารจัดการและประสานงานด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยร่วมกับคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (คปอ.) และเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในแต่ละระดับของบริษัทฯ

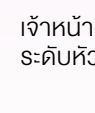
คณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (คปอ.)

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



เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยระดับบริหาร จำนวน

52 คน



เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยระดับหัวหน้างาน จำนวน

62 คน



เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยระดับวิชาชีพ จำนวน

1 คน

(2) **ดูแลความปลอดภัยในการทำงาน** ครอบคลุมการปฏิบัติงานของพนักงานและผู้มีส่วนได้เสีย ของบริษัทฯ และผู้รับจ้างจากภายนอก อาทิ แม่บ้าน เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ผู้รับเหมา เป็นต้น ที่เข้ามาปฏิบัติงานที่สำนักงานและ/หรือบนทางยกระดับดอนเมือง โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินการดังนี้

- กำหนดนโยบายให้ทุกหน่วยงานให้ความสำคัญต่อความปลอดภัยในการทำงานโดยถือเป็นหน้าที่รับผิดชอบอันดับแรกในการปฏิบัติงานของพนักงานทุกคน พร้อมทั้งจัดสรรงบประมาณในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยอย่างเพียงพอและเหมาะสม

- จัดทำอันตรายและประเมินความเสี่ยงในการปฏิบัติงานโดยใช้แบบตรวจสอบ (Checklist) ประเมินความเสี่ยงในการทำงานในกระบวนการทำงานต่าง ๆ ของบริษัทฯ เพื่อกำหนดแนวทางการปฏิบัติงานที่ปลอดภัยสอดคล้องกับนโยบายความปลอดภัยและสุขอนามัยในการทำงานตามที่บริษัทฯ ได้กำหนดอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มั่นใจว่าบุคลากรทุกคนจะปฏิบัติงานได้อย่างปลอดภัยและมีสุขภาพอนามัยที่ดี

- สื่อสารอบรมให้ความรู้ และรณรงค์ส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการทำงานให้กับพนักงานผ่านช่องทางต่าง ๆ เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมในการปฏิบัติงานที่ปลอดภัย รวมถึงการรับฟังข้อคิดเห็นต่อการปรับปรุงการปฏิบัติงานที่ปลอดภัยจากพนักงานที่ปฏิบัติงาน

- จัดสภาพแวดล้อมและสุขอนามัยในสถานที่ทำงานให้มีความปลอดภัยต่อชีวิต สุขอนามัยและทรัพย์สินทั้งของพนักงานและบริษัทฯ ที่ต้องมีการปฏิบัติงานภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) รวมถึงการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการด้านสุขภาพที่ครอบคลุมให้กับพนักงาน แม่บ้าน และเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ

- กำกับดูแลและตรวจสอบความปลอดภัยในการทำงาน การซ้อมแผนการเตรียมการเพื่อรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินต่าง ๆ เช่น การชุมนุมและการปิดการจราจรที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อการปฏิบัติงานของพนักงาน การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 เป็นต้น รวมถึงการสอบสวนอุบัติการณ์ที่เกิดขึ้นที่ทำให้บริษัทฯ ยังคงความสามารถในการดูแลความปลอดภัยในการทำงานให้อยู่ในระดับที่น่าพึงพอใจ

จากความมุ่งมั่นในปี 2565 ทำให้บริษัทฯ ได้รับประกาศเกียรติคุณ **“สถานประกอบกิจการตามมาตรฐานระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ระดับ Basic”** จากสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) (สสปท.) กระทรวงแรงงาน





ตัวชี้วัด: อุบัติเหตุการทำงานเป็น 0 ครั้ง

ปี	จำนวนพนักงาน (คน)	จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น (ครั้ง)
2565	382	3*
2564	417	1*
2563	444	3*

* หมายเหตุ : คณะกรรมการความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน (คปอ.) ซึ่งจัดให้มีการประชุมเป็นประจำทุกเดือน เดือนละ 1 ครั้ง โดยมีเป้าหมายเพื่อให้อุบัติเหตุจากการทำงานเป็นศูนย์ โดยเมื่อพบเหตุที่ทำให้เกิดอันตรายจากการทำงาน มีการปรับแผนการทำงานเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำ คือ วิเคราะห์ให้ทราบถึงสาเหตุอันแท้จริงของการเกิดอุบัติเหตุ ปรับปรุงคู่มือปฏิบัติงาน

ผลการดำเนินงานด้านการบริหารจัดการคู่สัญญาและคู่ค้า

บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการบริหารจัดการกับคู่สัญญาและคู่ค้าอย่างเคร่งครัด ด้วยคู่สัญญา/คู่ค้าเป็นผู้มีส่วนได้เสียสำคัญในการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ จึงให้ความสำคัญกับการปฏิบัติต่อคู่สัญญา/คู่ค้าอย่างเสมอภาคบนหลักการของการแข่งขันที่เป็นธรรม ปฏิบัติตามสัญญาอย่างเคร่งครัด และปฏิบัติตามกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง ซึ่งเป็นกระบวนการสำคัญในการควบคุมคุณภาพสินค้าและบริการ ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน บริษัทฯ จึงกำหนดหลักเกณฑ์และขั้นตอนการจัดหา (วัสดุอุปกรณ์ / การก่อสร้าง / การติดตั้งระบบต่าง ๆ ฯลฯ) เพื่อให้เกิดความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อองค์กร

ในรอบปี 2565 บริษัทฯ มีการพัฒนากระบวนการจัดหาและบริหารงานคู่ค้าตามแนวทางการพัฒนาความยั่งยืนขององค์กร ประกอบด้วย การปรับปรุงคู่มือการปฏิบัติงานเรื่องการจัดซื้อ-จัดจ้าง และวิธีปฏิบัติงานเรื่องการคัดเลือกและประเมินผู้ขายหรือผู้รับจ้าง เพื่อให้ครอบคลุมการปฏิบัติตามนโยบายคุณภาพและสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ และสอดคล้องตามแนวทางการบริหารจัดการที่คำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สังคม และการกำกับดูแล (Environmental, Social and Governance : ESG) และได้จัดให้มีโครงการจัดซื้อสีเขียว (Green Procurement) ขึ้น เพื่อส่งเสริมให้มีการจัดซื้อผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยมีผลการดำเนินงานด้านการพัฒนากระบวนการจัดหาและบริหารงานคู่ค้า ประจำปี 2565 ดังนี้

- การประเมินคู่ค้ารายใหม่ : ในปี 2565 คู่ค้ารายใหม่ของบริษัทฯ ได้รับการประเมินครบถ้วนร้อยละ 100 โดยการประเมินภายใต้มาตรฐาน ISO 9001 และ ISO 14001
- การประเมินผลงานหรือการประเมินประสิทธิภาพการทำงานของคู่ค้า : บริษัทฯ ดำเนินการประเมินคู่ค้าภายหลังการส่งมอบสินค้าหรือบริการของคู่ค้าทุกราย ภายใต้หัวข้อการประเมิน 5 หัวข้อ คือ 1) คุณภาพของสินค้าและบริการ 2) ราคา 3) การส่งมอบครบถ้วนตรงเวลา 4) การจัดการสิ่งแวดล้อม และ 5) การบริการหลังการขาย
- สนับสนุนการใช้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Procurement) อย่างน้อย 5 รายการหรือมูลค่าไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 ของมูลค่าการจัดซื้อในปี 2565 โดยผลการดำเนินงานในปี 2565 สามารถดำเนินการได้คิดเป็นส่วนร้อยละ 24 ของมูลค่าการจัดซื้อในปี 2565 ซึ่งสามารถดำเนินการได้ดีกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้
- การเสริมสร้างความสัมพันธ์กับคู่ค้า : บริษัทฯ มุ่งมั่นให้มีความสัมพันธ์ที่ดีกับคู่ค้าผ่านโครงการและกิจกรรมต่าง ๆ อาทิ การอบรม สัมมนา และกิจกรรมที่หลากหลายเพื่อสื่อสารแนวทางการดำเนินธุรกิจขององค์กร ตลอดจนนโยบายและแนวปฏิบัติต่าง ๆ ให้คู่ค้าทราบ อาทิ นโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน นโยบายการงดรับของขวัญในช่วงเทศกาลปีใหม่ เป็นต้น รวมถึงการเข้าเยี่ยมชมโรงงาน คู่ค้าเพื่อแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ และเพื่อการพิจารณาก่อนตัดสินใจซื้อผลิตภัณฑ์ หลอดไฟ LED ประหยัดพลังงาน เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2565
- ส่งเสริมศักยภาพและความสามารถของคู่ค้าในการร่วมกันพัฒนาเครื่องฟอกเงินอัตโนมัติ ระหว่างบริษัทฯ กับ บริษัท การ์ดฟอร์ช แคชโซลูชั่น (ประเทศไทย) จำกัด เพื่อใช้ในงานจัดเก็บค่าผ่านทางอย่างมีประสิทธิภาพ

ผลการดำเนินงานตามนโยบายด้านนวัตกรรม

ตามนโยบายจากที่ประชุมคณะกรรมการกลั่นกรองและติดตาม ครั้งที่ 20/2564 เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2564 ฝ่ายบริหารได้ดำเนินการศึกษาและมีโครงการที่มีความเป็นไปได้เสนอ 4 โครงการ ที่ได้รับมอบหมายให้ศึกษาในรายละเอียด ดังนี้ เพื่อให้เกิดความยั่งยืนและเกิดรายได้อื่น ๆ นอกเหนือจากค่าผ่านทาง จึงได้กำหนดเป็นยุทธศาสตร์หลักในการพัฒนาความยั่งยืนระยะยาว โดยมี คณะกรรมการกำกับการศึกษาโครงการใหม่กลุ่มธุรกิจอื่น ๆ และคณะทำงานขับเคลื่อนนวัตกรรมและเทคโนโลยีขั้นสูง (Innovation and Deep Tech Working Team) เป็นทีมขับเคลื่อน โดยผลการดำเนินงานของคณะทำงานนวัตกรรม เพื่อต่อยอดไปยังธุรกิจใหม่อื่น ๆ ที่นอกเหนือจาก Tollway (Other Non-Toll Road Business) เพื่อเสริมความแข็งแกร่งและรายได้ให้กับธุรกิจ อาทิ ด้าน Technology หรือ Start Up Technology หรือ Start Up Consumer เพื่อให้มีกรอบการดำเนินงานที่ชัดเจน มีผลการดำเนินงานดังนี้

Scope1 การพัฒนาเทคโนโลยีของ DMT ที่มีการดำเนินงานอยู่ในปัจจุบัน / Outcome

- การพัฒนาระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง M-Flow (Throughput เพิ่มขึ้น 2,000 คัน/ชม./ช่อง)
- การพัฒนาระบบควบคุมและจัดการจราจรโดยใช้ AI Deep Learning (24 X 7)
- การพัฒนานวัตกรรมด้านสิ่งแวดล้อม เช่น พลังงานแสงอาทิตย์ และรถ EV (30% Saving)
- การพัฒนานวัตกรรมด้านการให้บริการลูกค้าผ่าน Line OA (Loyalty Member 35,000 User)
- การนำนวัตกรรมเครื่องเก็บเงินดิจิทัลจากพันธมิตรมากระดืบการทำงาน (Saving 3.28%)
- การพัฒนา RPA – Robotic Process Automation
- การพัฒนา Application สำหรับงานธุรการ & ทรัพย์สิน
- การพัฒนานวัตกรรมด้านการจัดการขยะและของเสียโดยการ Recycle (ลดขยะฝังกลบ 1.5 ตัน/สัปดาห์)

Tollway State of the Art Operation and Services				New Innovation	
Traffic Management System   MS  ETS  CCTV  VMS/OVS		Toll Collection System   Cash Coupon  EMV/QR  M-PASS Easy Pass		Environment Innovation  Solar Energy  TOLLWAY EV WAY	
SMART Project (AI) Traffic Management System 		SMART Payment Multilane Free Flow 		Customer Service Innovation  CRM/Line OA  Mobile App/Map EV	

Scope 2 การนำมาต่อยอดเพื่อสร้างโอกาสในการแข่งขันของโครงการใหม่ New Technology/ New Project / Outcome

- การศึกษานวัตกรรมตรวจสอบโครงสร้างและบำรุงรักษา (Inspection and Maintenance) (New Business กับบริษัทญี่ปุ่น)
- การศึกษาการใช้เทคโนโลยีในการบริหารด้านการเงิน (Fin Tech Treasury Management)
- การศึกษาการพัฒนาธุรกิจเพื่อส่งเสริมการใช้และการให้บริการรถยนต์ไฟฟ้า (EV Service) (ลดต้นทุน 60%)
- การศึกษาการพัฒนาธุรกิจด้านลูกค้าสัมพันธ์ (Customer Relation Management : CRM) (ลดต้นทุน 50%)



4. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

4.1 การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานและฐานะทางการเงินสำหรับปี 2565

ภาพรวมธุรกิจ

เศรษฐกิจไทยในปี 2565 พยายามฟื้นตัวขึ้นอย่างต่อเนื่องตามคาดการณ์ของหน่วยงานอิสระในอัตราร้อยละ 3.2-3.3 พ้นตัวต่อเนื่องจากร้อยละ 1.5 ในปี 2564 หลังจากสถานการณ์การระบาดของโรคโควิด-19 ที่คลี่คลายลง มีอัตราการฉีดวัคซีนเพิ่มสูงขึ้น และสถานการณ์ของการควบคุมในมาตรการต่าง ๆ ของทั่วโลกทยอยยกเลิกมาตรการจำกัดการเดินทาง โดยในประเทศไทยได้เปิดประเทศเต็มรูปแบบตั้งแต่ช่วงกลางปี 2565 เป็นต้นมา ส่งผลให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจในประเทศและจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติทยอยฟื้นตัว ภาคการท่องเที่ยวฟื้นตัวชัดเจนขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2565 โดยประเทศไทยมีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้ามามากกว่า 11 ล้านคน โดยเฉพาะในเดือนธันวาคม 2565 มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้ามามากกว่า 2 ล้านคน การบริโภคภาคเอกชนที่ได้รับความเชื่อมั่นในมาตรการต่าง ๆ ของสาธารณสุข รวมทั้งการดูแลและป้องกันตัวเอง ปรับตัวเพิ่มขึ้นโดยเป็นผลจากการปรับตัวดีขึ้นของภาคการบริการที่ได้รับอานิสงส์จากภาคการท่องเที่ยวเป็นหลัก อย่างไรก็ตาม ปัจจัยภายนอกประเทศที่เกิดจากความขัดแย้งระหว่างรัสเซียกับยูเครนที่เกิดขึ้นตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์หรือในช่วงปลายไตรมาสแรก และการล็อกดาวน์เมืองสำคัญของประเทศจีน ส่งผลให้เกิดภาวะชะงักงัน และเมื่อผนวกกับความต้องการสินค้าและบริการของโลกที่เร่งตัวขึ้นในช่วงเริ่มเปิดประเทศ ส่งผลให้อัตราเงินเฟ้อในหลายประเทศรวมถึงประเทศไทยปรับตัวสูงขึ้น ทิศทางการดำเนินนโยบายการเงินเกือบทั่วโลก จึงปรับมาเข้มงวดขึ้น ธนาคารแห่งประเทศไทยได้ปรับทิศทางทางการเงินเพื่อควบคุมเงินเฟ้อ โดยมีการปรับขึ้นดอกเบี้ยนโยบายเป็นครั้งแรกในรอบ 4 ปี ในเดือนสิงหาคม 2565 และปรับขึ้นอย่างต่อเนื่องอีก 2 ครั้ง สู่ระดับร้อยละ 1.25 ณ สิ้นปี 2565 จากร้อยละ 0.50 เมื่อสิ้นปี 2564 สำหรับค่าเงินบาทแข็งค่าขึ้นในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี ปัจจัยบวกจากการฟื้นตัวของภาคท่องเที่ยว และประกอบกับผลจากการอ่อนค่าของเงินดอลลาร์ นอกจากนี้ การลงทุนด้านก่อสร้างฟื้นตัวขึ้นหลังสถานการณ์การระบาดคลี่คลายลงหลายโครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่เป็นการลงทุนในรูปแบบร่วมระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) มีการก่อสร้างมากขึ้นหลังจากที่ล่าช้าไป

หลังจากแนวโน้มสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อโควิด 19 ในประเทศไทยเริ่มคลี่คลาย ศูนย์บริหารสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (ศบค.) ได้เริ่มผ่อนคลายมาตรการคุมโควิด 19 ตั้งแต่ช่วงเดือนกรกฎาคมที่ผ่านมา บริษัทฯ ยังคงติดตามสถานการณ์และให้ความสำคัญต่อมาตรการควบคุมและป้องกันการติดเชื้ออย่างต่อเนื่อง เพื่อสนับสนุนให้เกิดความปลอดภัยและสวัสดิภาพของพนักงานและผู้มีส่วนได้เสียภายนอก มุ่งเน้นการดำเนินงาน การให้บริการได้อย่างต่อเนื่องและธุรกิจไม่หยุดชะงัก มีเสถียรภาพตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มได้ตามเป้าหมาย การดำเนินธุรกิจของบริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) สามารถทำกำไรได้ตามแผน ในปี 2565 ไม่มีการจำกัดการเดินทางทั้งในและต่างประเทศ ไม่มีมาตรการการล็อกดาวน์ เหมือนกับที่เกิดขึ้นในเดือนเมษายน ปี 2563 และ 2 ครั้งในปี 2564 ในเดือนพฤษภาคม และ เดือนกรกฎาคม-สิงหาคม ปริมาณการจราจรบนทางยกระดับในปี 2565 ปรับเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตามมาตรการการผ่อนคลายของภาครัฐ และการเปิดประเทศ การดำเนินงานในด้านต่าง ๆ ของบริษัทฯ ตลอดปี 2565 ในการวางรากฐานการพัฒนาองค์กรสู่ความยั่งยืน (Sustainability Development) โดยส่งมอบคุณค่าในด้านต่าง ๆ ให้กับผู้มีส่วนได้เสียอย่างเป็นรูปธรรม รวมทั้งสามารถบริหารจัดการเพื่อให้ประสิทธิภาพในการให้บริการทางยกระดับเป็นไปตามมาตรฐาน ด้วยความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยให้กับผู้ใช้งาน โดยไม่หยุดที่จะพัฒนาให้ดียิ่งขึ้นไปในทุก ๆ ปี เพื่อให้ผู้ใช้งานเกิดความมั่นใจและประทับใจและกลับมาใช้บริการทางยกระดับอย่างสม่ำเสมอ บริษัทฯ ยังคงให้บริการจัดเก็บค่าผ่านทาง การกู้ยืมและอำนวยความสะดวก รวมทั้งงานด้านอื่น ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยโครงการพัฒนาด้านต่าง ๆ ที่บริษัทฯ ได้ดำเนินมาอย่างต่อเนื่องและแล้วเสร็จ ประกอบไปด้วย

- ระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง
 - ได้มีการพัฒนาระบบชำระค่าผ่านทางด้วยบัตร EMV (Euro pay Mastercard and Visa) และการพัฒนาการชำระด้วย QR Payment เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2565
 - โครงการปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง Manual Toll Collection System (MTC) แล้วเสร็จเมื่อ 19 ธันวาคม 2564 และ
 - การพัฒนาระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง Electronic Toll Collection System (ETC) ได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 23 เมษายน 2565
 - การพัฒนาระบบเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติ “แบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow)” บริษัทฯ ดำเนินการในช่องทางเลนทดสอบ 2 ช่องทางที่ด่านดินแดง และมีการติดตั้ง รวมทั้งทดสอบ Acceptance Test แล้วเสร็จในเดือนธันวาคม และอยู่ระหว่างรอการอนุมัติเพื่อการทดสอบเชื่อมต่อข้อมูลกับระบบ Single Platform ของกรมทางหลวง
- ระบบควบคุมการจราจรและอำนวยความสะดวกจราจร
 - โครงการระบบควบคุมการจราจร (Traffic Control) และระบบเฝ้าระวัง (Surveillance System) บนทางยกระดับอุตราภิมุข หรือ โครงการ Smart Project กรมทางหลวง โดยสำนักอำนวยความปลอดภัย ได้ศึกษาแนวทางการจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ (Highway Traffic Operations Center : HTOC) ได้เชื่อมข้อมูลจากศูนย์ Operation Control Center (OCC) ของบริษัทฯ ไปยังกรมทางหลวง เป็นผลสำเร็จเพื่อบูรณาการโดยรวม
 - ส่วนการพัฒนาอื่น ๆ บริษัทฯ ได้จัดทำโครงการพัฒนาระบบวิเคราะห์ภาพวิดีโอ (ระบบ Video Analytic) ให้มีความถูกต้องแม่นยำมากขึ้น โดยใช้เทคโนโลยี Deep Learning ในการพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพ ซึ่งได้ดำเนินการแล้วเสร็จเริ่มใช้งานจริงตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2565
- งานซ่อมบำรุงรักษา บริษัทฯ ได้ปรับปรุงท่อระบายน้ำชนิด HDPE บนทางยกระดับ ช่วงข้ามห้าแยกลาดพร้าว และสี่แยกสุทธิสาร ได้เปลี่ยนท่อใหม่พร้อมชุดอุปกรณ์จับยึดท่อ ดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ และตุลาคม ตามลำดับ และได้ดำเนินการปรับปรุงผิวจราจรด้วยวิธี Micro Surfacing ซึ่งช่วยเพิ่มความฝืดของผิวทาง ในช่องทางซ้ายบนสายทางของทางยกระดับทั้งขาเข้าและขาออก ทางลงดอนเมือง และทางลงสนามบินดอนเมือง จุดบริเวณทางเชื่อมต่อกับทางด่วนชั้นที่ 2 เพื่อยกระดับความปลอดภัย ได้ดำเนินงานแล้วเสร็จในเดือนกันยายน ในส่วนของโครงสร้างทางยกระดับ ได้ทำการตรวจสอบและประเมินความมั่นคงแข็งแรงของโครงสร้างทางยกระดับ (Project of Inspection and Assessment for Tollway Elevated Structure) ผลการตรวจสอบโครงสร้าง คอนกรีตไม่พบความเสียหายที่กระทบต่อเสถียรภาพของโครงสร้างอย่างเป็นนัยสำคัญ พบการเสื่อมสภาพจากการใช้งานทั่วไป
- โครงการขอรับรองระบบมาตรฐาน ISO 9001:2015 มาตรฐานระบบการบริหารคุณภาพ และ ISO 14001:2015 มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ ได้รับการรับรองระบบบริหารงานด้านคุณภาพ ISO 9001:2015 และ ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2015 ภายใต้ขอบเขต “การดำเนินงานและบำรุงรักษาทางยกระดับอุตราภิมุข ตอนดินแดง – ดอนเมือง - อนุสรณ์สถานแห่งชาติ” จากบริษัท เอสจีเอส ประเทศไทย จำกัด เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2565
- โครงการในงานนวัตกรรมของบริษัทฯ ที่ดำเนินการและสำเร็จตามแผนงาน นอกเหนือจากระบบ MTC/ETC ระบบ M-Flow เลนทดสอบ ระบบ Video Analytic ตามข้างต้นแล้วยังมีในส่วนอื่น ๆ ซึ่งเป็นการพัฒนานวัตกรรมเพื่อการบริหารจัดการต้นทุนภายในองค์กรให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด และ เป็นไปตามนโยบายของภาครัฐ ประกอบไปด้วยโครงการ Tollway Loyalty Platform Via Line OA Channel, Mobile Application, โครงการพัฒนาการชำระค่าผ่านทางด้วย Fleet Card ,Line Robot (เพื่อการจัดการงานธุรการต่าง ๆ), E-Learning (Online Learning), e-Tax Invoice & e-Receipt และระบบ e-Withholding Tax, cash deposit machine model Kun5C-เครื่องรับฝากเงิน และ โครงการนำฝุ่นจากรถดูดกวาดกลับมาใช้ใหม่





การจ่ายเงินปันผล ในปี 2565 หลังจากการที่บริษัทฯ นำหุ้นสามัญเพิ่มทุน จำนวน 140 ล้านหุ้น เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และมีการซื้อ-ขายเป็นวันแรกเมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2564 ที่ผ่านมาโดยมีนโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ ที่บริษัทฯ ได้เปิดเผยในหนังสือชี้ชวนกำหนดไว้ “บริษัทฯ มีนโยบายจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 90.0 ของกำไรสุทธิสำหรับปีภายหลังการจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมายแล้ว โดยคำนึงถึงกระแสเงินสดจากการประกอบการ ฐานะการเงิน และผลการดำเนินงาน แผนการลงทุนในอนาคต เงื่อนไข และข้อจำกัดตามที่กำหนดไว้ในสัญญากู้ยืมเงินหรือสัญญาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง” นโยบายดังกล่าวนี้บริษัทฯ ได้ถือปฏิบัติครบถ้วน และมีการประกาศจ่ายเงินปันผลในรอบปี 2565 ดังนี้

- การประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2565 ผู้ถือหุ้นมีมติอนุมัติการจัดสรรกำไรเป็นเงินปันผลจากผลการดำเนินงานประจำปี 2564 ในอัตราหุ้นละ 0.25 บาท จากจำนวนผู้ถือหุ้น 1,181,232,800 หุ้น เป็นจำนวนเงิน 295.31 ล้านบาท บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลดังกล่าวให้กับผู้ถือหุ้นแล้วในเดือนพฤษภาคม 2565
- การประชุมคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2565 คณะกรรมการบริษัทมีมติเห็นชอบการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลจากผลการดำเนินงาน 6 เดือนแรกของปี 2565 ในอัตราหุ้นละ 0.10 บาท จากจำนวนผู้ถือหุ้น 1,181,232,800 หุ้น เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 118.12 ล้านบาท บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นแล้วเมื่อวันที่ 9 กันยายน 2565
- การประชุมคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2565 คณะกรรมการบริษัทมีมติเห็นชอบการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลจากผลการดำเนินงาน 9 เดือนแรกของปี 2565 ในอัตราหุ้นละ 0.25 บาท จากจำนวนผู้ถือหุ้น 1,181,232,800 หุ้น เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 295.30 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับผลการดำเนินงานงวด 6 เดือนแรก ในอัตราหุ้นละ 0.10 บาท รวมเป็นเงิน 118.12 ล้านบาท เมื่อวันที่ 9 กันยายน 2565 ที่ผ่านมา และบริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับผลการดำเนินงานงวด 9 เดือนส่วนที่เหลือในอัตราหุ้นละ 0.15 บาท ของจำนวนหุ้นทั้งหมดที่จดทะเบียนและรับชำระแล้วจำนวน 1,181,232,800 หุ้น รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 177.18 ล้านบาท บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นแล้วเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2565

โดยเงินปันผลจำนวนดังกล่าวได้จ่ายจากกระแสเงินสดจากการดำเนินงานของบริษัทฯ

ในด้านผลประกอบการ ปริมาณจรรยาและรายได้ของบริษัทฯ ปรับเพิ่มขึ้น โดยมีรายได้ค่าผ่านทาง 1,832.08 ล้านบาท ปรับเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 52 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2564 แต่ยังคงต่ำกว่าในอัตราร้อยละ 10.5 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2563 มีกำไรสุทธิ 780.58 ล้านบาท ปรับเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 93 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2564 และลดลงในอัตราร้อยละ 1.4 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2563 การบริหารจัดการต้นทุนดำเนินงานที่ไม่รวมต้นทุนการตัดจ่ายสัมปทาน และ ภาษีเงินได้นิติบุคคล บริษัทฯ ยังคงบริหารจัดการได้อย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2563 นับจากการแพร่ระบาดของโควิด 19 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ ไม่มีการหนี้ที่มีดอกเบี้ยกับสถาบันการเงิน ด้วยหนี้สินต่อทุนที่อยู่ในระดับที่ต่ำมากอย่างต่อเนื่องมาจนในปัจจุบันมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (เท่า) (D/E Ratio) เท่ากับ 0.07 อัตราส่วนสภาพคล่องปรับเพิ่มขึ้นจาก 1.36 เท่า เป็น 1.40 เท่า เมื่อเปรียบเทียบกับวันที่ 31 ธันวาคม 2564 รวมทั้งมีวงเงินหมุนเวียนเพื่อสำรองไว้ใช้ในกิจการ ซึ่งยังมีได้เบิกใช้เป็นจำนวนเงินรวม 1,000 ล้านบาท (31 ธันวาคม 2564 : 1,000 ล้านบาท) ซึ่งทำให้บริษัทฯ มีสภาพคล่องที่แข็งแกร่งเพื่อเตรียมความพร้อมรองรับสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ (COVID-19) และโรคระบาดต่าง ๆ ได้ในระยะยาว และมีความพร้อมในการขยายกิจการในการเข้าร่วมประมูลโครงการที่ภาครัฐเปิดประมูลเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุน (Public Private Partnership) หลายโครงการ

ผลการดำเนินงาน

หน่วย : ล้านบาท

	2564	2565	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
			จำนวน	ร้อยละ
รายได้ค่าผ่านทาง	1,202.4	1,832.1	629.7	52.4
รายได้จากการลงทุน	6.9	9.4	2.5	36.2
รายได้อื่น	3.1	4.5	1.4	45.2
ต้นทุนการให้บริการทางยกระดับ	518.1	655.0	136.9	26.4
ต้นทุนในการจัดจำหน่าย	18.8	19.5	0.7	3.7
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	162.0	192.4	30.4	18.8
ต้นทุนทางการเงิน	24.2	2.0	(22.2)	(91.7)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	85.0	196.5	111.5	131.2
กำไรสำหรับปี	404.3	780.6	376.3	93.1
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	392.4	788.9	396.5	101.0
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	0.36	0.66		

สำหรับปี 2565 บริษัทฯ มีกำไรสำหรับปี 780.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 376.3 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 93.1 โดยมีสาเหตุหลักจากรายได้ค่าผ่านทางปรับเพิ่มขึ้น 629.7 ล้านบาท หรือร้อยละ 52.4 อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ยังคงมีมาตรการในการบริหารจัดการด้านต้นทุนให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และจากการนำหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 140 ล้านหุ้นเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ในปี 2564 และนำเงินจากการระดมทุนดังกล่าวไปจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นและระยะยาว ครบถ้วนแล้วนั้นส่งผลให้ต้นทุนทางการเงินปรับลดลงเป็นจำนวน 22.2 ล้านบาท หรือร้อยละ 91.7 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2564 โดยมีรายละเอียดที่สำคัญดังนี้

- **รายได้ค่าผ่านทาง**

ปี 2565 บริษัทฯ มีรายได้ค่าผ่านทาง 1,832.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2564 จำนวน 629.7 ล้านบาท หรือร้อยละ 52.4 สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นจากการผ่อนคลายมาตรการต่าง ๆ ในการควบคุมการแพร่ระบาดของ COVID-19

- **ต้นทุนการให้บริการทางยกระดับ**

ปี 2565 บริษัทฯ มีต้นทุนการให้บริการทางยกระดับจำนวน 655.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2564 จำนวน 136.9 ล้านบาท หรือร้อยละ 26.4 สาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายตัดจำหน่ายต้นทุนสัมปทานเพิ่มขึ้นจากการตัดจำหน่ายตามปริมาณจราจรจริง ซึ่งสอดคล้องกับรายได้ที่ได้ปรับเพิ่มขึ้น และในส่วนของค่าใช้จ่ายดำเนินงานเพิ่มขึ้นจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน และค่าใช้จ่ายในการเชื่อมต่อบริการผ่านทางอัตโนมัติ ทั้งนี้ บริษัทฯ สามารถบริหารจัดการต้นทุนการดำเนินงานในส่วนอื่น ๆ ตามแผนงานและเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จากมาตรการควบคุมและลดค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่ดำเนินการอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2563 เป็นต้นมา





• ต้นทุนในการจัดจำหน่ายและค่าใช้จ่ายในการบริหาร

ปี 2565 บริษัทฯ มีต้นทุนในการจัดจำหน่ายและค่าใช้จ่ายในการบริหารจำนวนรวมเท่ากับ 211.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2564 จำนวน 31.1 ล้านบาท หรือร้อยละ 17.2 สาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ค่าใช้จ่ายในการประชาสัมพันธ์ การจัดกิจกรรมช่วยเหลือสังคม และค่าใช้จ่ายเพื่อรองรับแผนพัฒนาธุรกิจใหม่ที่ปรับปรุงเพิ่มขึ้นจากปี 2564

• ต้นทุนทางการเงิน

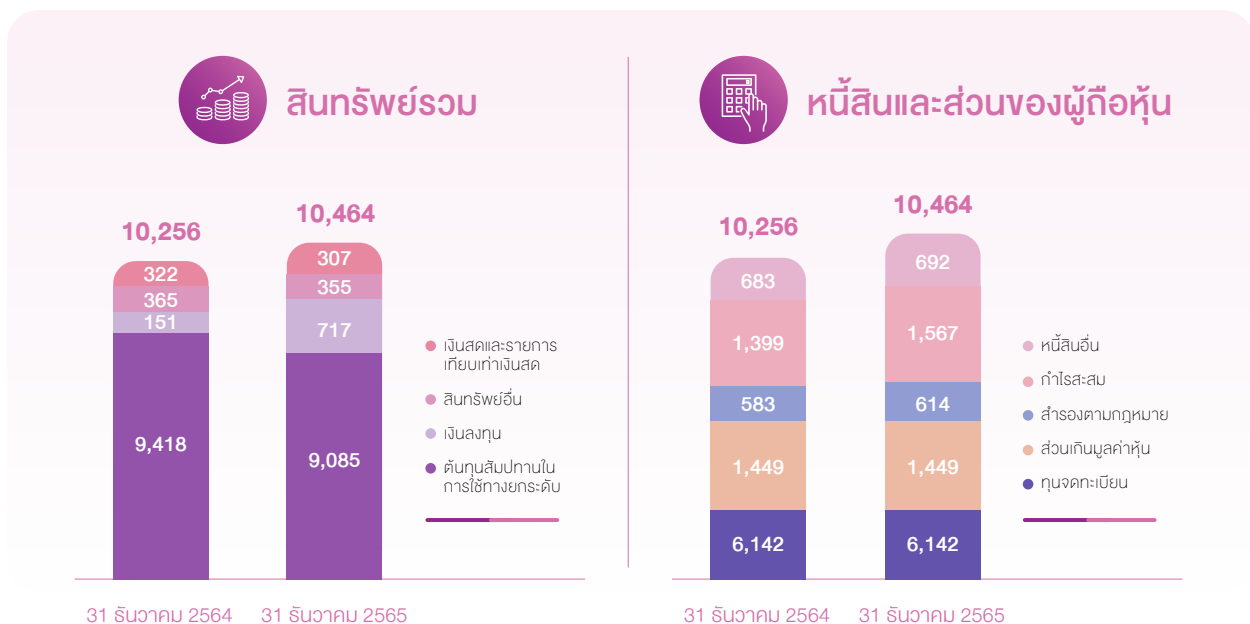
ปี 2565 บริษัทฯ มีต้นทุนทางการเงินลดลงจากปี 2564 จำนวน 22.2 ล้านบาท หรือร้อยละ 91.7 เนื่องจากบริษัทฯ ได้จ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นและระยะยาวกับสถาบันการเงินครบจำนวนแล้วในปี 2564 ซึ่งจ่ายจากกระแสเงินสดจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุน (IPO) และกระแสเงินจากการดำเนินงาน ดังนั้น ในปี 2565 บริษัทฯ จึงไม่มีการระดมทุนที่มีดอกเบี้ย ทำให้ต้นทุนทางการเงินปรับลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

• ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้

ปี 2565 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ 196.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2564 จำนวน 111.5 ล้านบาท หรือร้อยละ 131.2 เนื่องจากกำไรสุทธิที่ปรับเพิ่มขึ้น

ฐานะทางการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 เปรียบเทียบกับปี 2564



• สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวม 10,464 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 208 ล้านบาท หรือร้อยละ 2 โดยมีสาเหตุหลักที่สำคัญ ดังนี้

1) เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง จำนวน 15 ล้านบาท โดยมีเงินลงทุนระยะสั้นและระยะยาวเพิ่มขึ้น จำนวน 566 ล้านบาท เพื่อนำไปบริหารให้ได้รับผลตอบแทนที่เพิ่มขึ้น

2) ต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับลดลง จำนวน 333 ล้านบาท เนื่องจากการตัดจ่ายต้นทุนสัมปทานตามวิธีประมาณการจรรยาบรรณที่เกิดขึ้นจริงของปี 2565

3) สิ้นทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี เพื่อเป็นการปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชี บริษัทฯ มีการรับรู้ค่าใช้จ่าย (สำรอง) ประมาณการค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาบนทาง (Maintenance Obligation) ประมาณการหนี้สินผลประโยชน์พนักงาน (Employee Benefit) ผลแตกต่างของการตัดจ่ายต้นทุนสัมปทานทางบัญชีและภาษีอากร ซึ่งจะเป็นค่าใช้จ่ายที่นำมาใช้สิทธิทางภาษีอากรรอบบัญชีปัจจุบันเมื่อมีการเกิดขึ้นจริง สำหรับปี 2565 สิ้นทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ลดลงเป็นจำนวน 29 ล้านบาท เนื่องมาจากการส่งมอบงานโครงการที่แล้วเสร็จ

• หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ มีหนี้สินรวม 692 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 9 ล้านบาท หรือร้อยละ 1 โดยมีสาเหตุหลักที่สำคัญ ดังนี้

1) ภาษีเงินได้นิติบุคคลค้างจ่าย จำนวน 102 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 83 ล้านบาท เนื่องจากปริมาณการจรรยาที่ปรับเปลี่ยนขึ้นจากมาตรการผ่อนคลายจากภาครัฐ ซึ่งส่งผลต่อกำไรสุทธิสำหรับปี 2565 ที่ปรับเปลี่ยน

2) หนี้สินหมุนเวียนอื่น จำนวน 78 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 23 ล้านบาท เนื่องจากการรับรู้ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายต่าง ๆ รวมถึงเงินรางวัลพนักงานประจำปี

3) หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน จำนวน 29 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 12 ล้านบาท จากการทำสัญญาเช่าการเงินสินทรัพย์ประเภทยานพาหนะเพิ่มเติมในปี 2565

• ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้น 9,772 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 198 ล้านบาท หรือร้อยละ 2 สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของกำไรสุทธิ จำนวน 781 ล้านบาท องค์ประกอบอื่นของผู้ถือหุ้น จำนวน 8 ล้านบาท และลดลงจากการจ่ายเงินปันผลประจำปี 2564 และเงินปันผลระหว่างกาลปี 2565 รวม 591 ล้านบาท

สภาพคล่อง

หน่วย : ล้านบาท

งบกระแสเงินสด	31 ธันวาคม 2564	31 ธันวาคม 2565
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	483.6	1,160.5
กระแสเงินสดสุทธิ (ใช้ไปใน) ได้มาจากกิจกรรมลงทุน	41.2	(573.2)
กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(620.2)	(602.1)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)สุทธิ	(95.4)	(14.8)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 1 มกราคม	417.2	321.8
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม	321.8	307.0

สภาพคล่องของบริษัทฯ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ กระแสเงินสดลดลงสุทธิ 14.8 ล้านบาท โดยมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด จำนวน 321.8 ล้านบาท เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด เท่ากับ 307.0 ล้านบาท โดยรายละเอียดกระแสเงินสดแต่ละกิจกรรมมีดังนี้

กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานมีจำนวน 1,160.5 ล้านบาท มาจากกำไรก่อนภาษีเงินได้จำนวน 977.0 ล้านบาท ปรับปรุงด้วยรายการกระทบกำไรเป็นเงินสดรับ จำนวน 419.1 ล้านบาท และมีการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานที่มีผลทำให้กระแสเงินสดลดลง จำนวน 149.6 ล้านบาท และจ่ายภาษีเงินได้จำนวน 86.0 ล้านบาท





กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 573.2 ล้านบาท มาจากเงินสดจ่ายและรับในเงินลงทุนชั่วคราวและเงินลงทุนระยะยาวสุทธิจำนวน 563.8 ล้านบาท เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์ และดอกเบี้ยรับ จำนวนรวม 10.2 ล้านบาท โดยมีรายการซื้ออุปกรณ์และซอฟต์แวร์ และจ่ายค่าสิทธิroyaltyภายใต้สัญญาสัมปทาน จำนวนรวม 19.6 ล้านบาท

กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน 602.1 ล้านบาท มาจากการจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นจำนวน 589.4 ล้านบาท และจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า รวมดอกเบี้ยจ่าย รวมจำนวน 12.7 ล้านบาท

4.2 ข้อมูลสำคัญทางการเงิน

4.2.1 งบแสดงฐานะการเงิน

งบแสดงฐานะการเงิน	2563	2564	2565
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	417,195,335	321,752,744	306,937,597
เงินลงทุนชั่วคราว	70,000,000	100,000,000	131,956,063
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	9,950,557	13,328,853	20,862,634
เงินจ่ายล่วงหน้าสำหรับบำรุงรักษาทางยกระดับ	38,375,723	29,070,000	22,610,000
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	2,940,953	3,570,320	9,225,498
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	538,462,568	467,721,917	491,591,792
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
เงินลงทุนระยะยาว	148,500,000	51,450,000	585,346,182
ส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์	52,461,272	46,565,455	39,031,712
สินทรัพย์สิทธิการใช้	19,508,642	16,259,222	28,204,066
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	4,526,138	2,888,395	9,761,684
ต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับ	9,608,107,529	9,417,742,542	9,084,636,999
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	287,483,669	251,718,755	222,477,616
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	1,707,506	1,707,506	2,757,842
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	10,122,294,756	9,788,331,875	9,972,216,101
รวมสินทรัพย์	10,660,757,324	10,256,053,792	10,463,807,893

งบแสดงฐานะการเงิน	2563	2564	2565
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น			
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้อื่น	5,939,109	11,750,221	6,513,164
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	558,340,000	-	-
ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	798,462,260	-	-
ส่วนของหุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	-
ส่วนของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	8,536,231	5,617,808	9,813,348
ประมาณการหนี้สินหมุนเวียนสำหรับการบำรุงรักษาทางยกระดับ	378,689,280	243,423,947	142,238,683
ภาษีเงินได้นิติบุคคลค้างจ่าย	122,735,053	18,852,373	102,134,142
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างจ่าย	11,430,111	9,328,194	12,145,021
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	74,491,855	54,927,052	77,875,697
รวมหนี้สินหมุนเวียน	1,958,623,899	343,899,595	350,720,055
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
เงินประกันผลงานค้างจ่าย	14,565,697	31,448,398	31,597,799
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	798,335,000	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า	11,256,587	11,072,078	19,195,950
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	107,964,262	113,276,863	111,470,361
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับการบำรุงรักษาทางยกระดับ	162,235,479	182,993,164	179,124,178
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	1,094,357,025	338,790,503	341,388,288
รวมหนี้สิน	3,052,980,924	682,690,098	692,108,343
ส่วนของผู้ถือหุ้น			
ทุนเรือนหุ้น			
ทุนจดทะเบียน	6,142,410,560	6,142,410,500	6,142,410,560
ทุนที่ออกและชำระแล้ว	5,414,410,560	6,142,410,500	6,142,410,560
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	-	1,448,520,449	1,448,520,449
กำไรสะสม			
จัดสรรเป็นทุนสำรองตามกฎหมาย	563,198,361	583,413,416	614,241,056
ยังไม่ได้จัดสรร	1,630,903,927	1,411,689,433	1,577,517,649
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	(736,448)	(12,670,164)	(10,990,164)
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	7,607,776,400	9,573,363,694	9,771,699,550
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	10,660,757,324	10,256,053,792	10,463,807,893





4.2.2 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	2563	2564	2565
รายได้ค่าผ่านทาง	2,046,896,018	1,202,386,944	1,832,082,649
ต้นทุนการให้บริการทางยกระดับ	(768,042,005)	(518,144,410)	(654,960,852)
กำไรขั้นต้น	1,278,854,013	684,242,534	1,177,121,797
รายได้จากการลงทุน	12,536,261	6,874,987	9,390,797
รายได้อื่น	3,794,625	3,119,198	4,523,208
ต้นทุนในการจัดจำหน่าย	(24,091,366)	(18,776,192)	(19,532,786)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(174,935,815)	(161,968,244)	(192,431,317)
กำไรจากกิจกรรมดำเนินงาน	1,096,157,718	513,492,283	979,071,699
ต้นทุนทางการเงิน	(106,865,206)	(24,185,172)	(2,038,587)
กำไรก่อนภาษีเงินได้	989,292,512	489,307,111	977,033,112
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(197,859,059)	(85,006,003)	(196,458,089)
กำไรสำหรับปี	791,433,453	404,301,108	780,575,023
ขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี-สุทธิจากภาษี	(10,143,058)	(11,933,716)	8,369,053
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	781,290,395	392,367,392	788,944,076
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	0.76	0.36	0.66

4.2.3 งบกระแสเงินสด

งบกระแสเงินสด	2563	2564	2565
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน			
กำไรสำหรับปี	791,433,453	404,301,108	780,575,023
ปรับรายการที่กระทบกำไรเป็นเงินสดรับ			
ภาษีเงินได้	197,859,059	85,006,003	196,458,089
ต้นทุนทางการเงิน	106,865,206	24,185,172	2,038,587
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	25,781,035	25,888,793	23,948,890
ค่าตัดจำหน่ายต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับตัดบัญชี	315,790,450	200,421,957	340,113,861
ค่าบำรุงรักษาทางยกระดับ	194,092,177	88,024,002	53,122,538
รายได้จากการลงทุน	(12,536,261)	(6,874,987)	(9,390,797)
ขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์ภายใต้สัญญาสัมปทาน	2,244,000	-	-
กำไรจากการจำหน่ายอุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(1,527,167)	(908,937)	(1,497,235)
	1,620,001,952	820,043,111	1,385,368,956
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน			
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	1,114,393	(3,378,296)	(7,533,781)
เงินจ่ายล่วงหน้าสำหรับบำรุงรักษาทางยกระดับ	(24,829,785)	9,305,723	6,460,000
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(609,172)	(1,101,079)	(4,595,760)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	2,019,279	-	(1,050,336)
เจ้าหนี้อื่น	(3,043,578)	5,811,112	(5,237,057)
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างจ่าย	(3,348,409)	(2,101,917)	2,816,821
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(50,203,282)	(14,512,558)	21,724,755
เงินประกันผลงานค้างจ่าย	6,291,397	16,882,701	149,401
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	7,619,620	5,312,601	6,554,814
จ่ายประมาณการหนี้สินสำหรับการบำรุงรักษาทางยกระดับ	(106,996,041)	(202,531,649)	(158,176,788)
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากการดำเนินงาน	1,448,016,374	633,729,749	1,246,481,025
ภาษีเงินได้จ่ายออก	(259,348,593)	(150,140,340)	(86,027,444)
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	1,188,667,781	483,589,409	1,160,453,581





งบกระแสเงินสด	2563	2564	2565
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน			
เงินสดรับจากเงินลงทุนชั่วคราวครบกำหนด	545,000,000	70,000,000	170,183,196
เงินสดจ่ายเพื่อซื้อเงินลงทุนชั่วคราว	(300,000,000)	-	(182,139,259)
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนระยะยาว	-	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อซื้อเงินลงทุนระยะยาว	(49,420,560)	(17,867,145)	(551,796,182)
เงินสดจ่ายเพื่อซื้ออุปกรณ์และซอฟต์แวร์	(16,078,872)	(9,158,230)	(12,587,415)
เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์	1,541,214	935,150	1,828,140
เงินสดจ่ายค่าสินทรัพย์ภายใต้สัญญาสัมปทาน	(1,425,750)	(10,056,971)	(7,008,318)
ดอกเบี้ยรับ	12,854,263	7,346,699	8,331,379
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	192,470,295	41,199,503	(573,188,459)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน			
เงินสดรับจากการออกหุ้นทุน	-	2,176,520,449	-
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	2,370,000,000	770,000,000	-
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	(3,411,660,000)	(1,328,340,000)	-
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	1,596,750,000	-	-
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	(1,600,000,000)	-
เงินสดจ่ายชำระคืนหุ้นกู้	(1,640,000,000)	-	-
เงินสดจ่ายชำระหนี้ตามสัญญาเช่า	(8,334,017)	(9,076,727)	(10,657,350)
เงินปันผลจ่ายให้ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	(156,184,920)	(607,198,999)	(589,384,332)
ดอกเบี้ยจ่าย	(107,366,538)	(22,136,226)	(2,038,587)
กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(1,356,795,475)	(620,231,503)	(602,080,269)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	24,342,601	(95,442,591)	(14,815,147)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 1 มกราคม	392,852,734	417,195,335	321,752,744
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม	417,195,335	321,752,744	306,937,597

4.2.4. อัตราส่วนทางการเงิน

		2563	2564	2565
อัตราส่วนสภาพคล่อง				
1. อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.27	1.36	1.40
2. อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	0.61	1.41	3.31
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร				
3. EBITDA MARGIN	ร้อยละ	69.44	60.70	72.55
4. อัตรากำไรสุทธิ	ร้อยละ	38.67	33.62	42.61
5. อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	10.40	4.22	7.99
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน				
6. อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	7.42	3.94	7.46
7. อัตราหมุนเวียนของสินทรัพย์	เท่า	0.19	0.12	0.18
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน				
8. อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	0.40	0.07	0.07
9. อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย	เท่า	10.26	21.23	480.27
10. อัตราการจ่ายเงินปันผล	ร้อยละ	19.74	158.33	75.76
ข้อมูลต่อหุ้น				
11. มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น	บาท	7.31	8.10	8.27
12. กำไรสุทธิต่อหุ้น	บาท	0.76	0.36	0.66
13. เงินปันผลจ่ายในปีต่อหุ้น	บาท	0.15	0.57	0.50





5. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

5.1 ข้อมูลทั่วไป

ข้อมูลของบุคคลอ้างอิง

1) ผู้สอบบัญชี

ชื่อบริษัท
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่

บริษัท เคพีเอ็มจี ภูมิภาคเอเชีย จำกัด
ชั้น 50 เอ็มโพร่าทาวเวอร์ 1 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา
เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120

โทรศัพท์

(662) 6772000

โทรสาร

(662) 6772222

2) นายทะเบียนหลักทรัพย์

ชื่อบริษัท
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่

บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
เลขที่ 93 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง
กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์

(662) 0099000

โทรสาร

(662) 0099991

3) ที่ปรึกษาทางการเงิน

ชื่อบริษัท
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่

บริษัท อวานการ์ด แคปปิตอล จำกัด
ชั้น 19 ห้อง 1905 อาคารเดอะมิลเลนเนียม
62 ถนนหลังสวน แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน
กรุงเทพมหานคร 10330

โทรศัพท์

(662) 651-8787

โทรสาร

(662) 651-8788

4) ที่ปรึกษากฎหมายของบริษัทฯ

ชื่อบริษัท
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่

บริษัท อาร์ แอนด์ ที เอเชีย (ประเทศไทย) จำกัด
ชั้น 12 ห้อง 12A-12F อาคารเพรสซิเดนซ์ ทาวเวอร์
973 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน
กรุงเทพมหานคร 10330

โทรศัพท์

(662) 6561991

โทรสาร

(662) 6560833

5) ที่ปรึกษาด้านขนส่งและการคาดการณ์ปริมาณจราจรระดับ

ชื่อบริษัท
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่

บริษัท ซีเอสอาร์ เอ็มวีเอ (ไทยแลนด์) จำกัด
ชั้น 37 อาคารพญาไทพลาซ่า
128/401 ถนนพญาไท แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี
กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์

(662) 216-6652

โทรสาร

(662) 216-6551

6) ผู้จัดการจำหน่ายหลักทรัพย์

(6.1) ผู้จัดการการจัดจำหน่ายและรับประกันการจำหน่าย

ชื่อบริษัท ที่อยู่	บริษัท หลักทรัพย์ ฟินันซ่า จำกัด 48/45 อาคารกิสโกทาวเวอร์ ชั้น 20 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500
โทรศัพท์	(662) 697-3800
เว็บไซต์	www.finansa.com

(6.2) จัดจำหน่ายและรับประกันการจำหน่าย

- | | |
|-----------------------|---|
| ชื่อบริษัท
ที่อยู่ | บริษัท หลักทรัพย์ กรุงศรี จำกัด (มหาชน)
898 อาคารเพลินจิตทาวเวอร์ ชั้น 3 ถนนเพลินจิต
แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330 |
| โทรศัพท์ | (662) 659-7000 |
| เว็บไซต์ | www.krungsrisecurities.com |
- | | |
|-----------------------|---|
| ชื่อบริษัท
ที่อยู่ | บริษัท หลักทรัพย์ เคจีไอ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
173 อาคารเอเชียเซ็นเตอร์ ชั้น 8-11 ถนนสาทรใต้
แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120 |
| โทรศัพท์ | (662) 658 8888 |
| เว็บไซต์ | www.kgieworld.co.th |
- | | |
|-----------------------|---|
| ชื่อบริษัท
ที่อยู่ | บริษัทหลักทรัพย์ ฟินันเซีย ไซรัส จำกัด (มหาชน)
ชั้น 18 และ 25 อาคาร ดี ออฟฟิศ แอ็ก เซ็นทรัลเวิลด์
999/9 ถนนพระราม 1 แขวงปทุมวัน เขตปทุมวัน
กรุงเทพมหานคร 10330 |
| โทรศัพท์ | (662) 658-9000 |
| เว็บไซต์ | www.fnsyus.com |
- | | |
|-----------------------|---|
| ชื่อบริษัท
ที่อยู่ | บริษัท หลักทรัพย์ แลนด์ แอนด์ เฮ้าส์ จำกัด (มหาชน)
11 อาคารคิวเฮ้าส์ สาทร ชั้น M, 10
ถนนสาทรใต้ แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร
กรุงเทพมหานคร 10120 |
| โทรศัพท์ | (662) 325-5100 |
| เว็บไซต์ | www.lhsec.co.th |
- | | |
|-----------------------|--|
| ชื่อบริษัท
ที่อยู่ | บริษัท หลักทรัพย์ เอเชีย พลัส จำกัด
175 อาคารสารสินทาวเวอร์ ชั้น 11
ถนนสาทรใต้ แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร
กรุงเทพมหานคร 10120 |
| โทรศัพท์ | (662) 680-4037 |
| เว็บไซต์ | www.asiaplus.co.th |





5.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

– ไม่มี –

5.3 ข้อพิพาททางกฎหมาย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 มีข้อพิพาทที่บริษัทฯ และหน่วยงานภาครัฐถูกผู้ใช้งานฟ้องคดีต่อ ศาลปกครองอยู่ 1 คดี คือ คดีปกครองคดีที่ 3 โดยมีสาระสำคัญของข้อพิพาท ดังนี้

ข้อพิพาทที่ผู้ใช้งาน นายสมคิด หอมเนตร มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค กับพวก เป็นผู้ฟ้องคดี กับ บริษัทฯ และหน่วยงานภาครัฐเกี่ยวกับการเก็บค่าผ่านทางตามอัตราที่กำหนดไว้ล่วงหน้าในปี 2552

มูลฟ้อง
(ข้อกล่าวอ้าง
ของผู้ฟ้องคดี
ในศาล
ปกครอง
กลาง)

- การที่บริษัทฯ ปรับใช้อัตราค่าผ่านทางหลวงสัมปทานเพิ่มขึ้นตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2552 เป็นต้นไป เป็นการสร้างภาระให้เกิดกับผู้ฟ้องคดีและประชาชนเกินสมควร บริษัทฯ ไม่สามารถอ้างเหตุผลการไม่ได้รับการปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางเป็นเวลานาน ทำให้บริษัทฯ ขาดทุนสะสมเป็นจำนวนมาก และมีการลดอัตราค่าผ่านทางเป็นเวลานาน 5 ปี ตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม (ที่ถูกต้องคือวันที่ 21 ธันวาคม 2547) ถึงวันที่ 21 ธันวาคม 2552 ได้ เพราะเป็นเรื่องที่บริษัทฯ ย่อมต้องทราบถึงการผันแปรทางเศรษฐกิจ สังคมการเมืองทั้งภายในและต่างประเทศ เป็นอย่างดี
- การปรับใช้อัตราค่าผ่านทางมีผลตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2552 กระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง บริษัทฯ และคณะรัฐมนตรี ไม่ได้ปฏิบัติให้ถูกต้องตามข้อ 20 ของสัญญาสัมปทานทางหลวงเดิมโดยเคร่งครัด ทั้งยังได้ร่วมกันอนุมัติขยายระยะเวลาสัมปทานเป็นเวลา 27 ปี พร้อมปรับตารางอัตรา ค่าผ่านทาง ทำให้ผู้ฟ้องคดีและประชาชนแบกรับภาระเกินสมควร มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2549 และวันที่ 10 เมษายน 2550 ที่อนุมัติ MOA 3/2550 จึงเป็นการสร้างภาระให้เกิดกับประชาชนเกินสมควร
- กระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง บริษัทฯ และคณะรัฐมนตรี ได้เอื้อประโยชน์ให้แก่บริษัทฯ ด้วยการอนุมัติงบประมาณสร้างทางยกระดับช่วงอนุสรณ์สถาน-รังสิต รวมทั้งสะพานจุดกลับรถต่าง ๆ โดยบริษัทฯ เป็นผู้ได้รับผลประโยชน์ในการเก็บอัตราค่าผ่านทางเพิ่มขึ้น
- 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
- การแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวงฯ ทุกครั้ง ไม่มีการแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อปฏิบัติให้ถูกต้องตาม มาตรา 13 และมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ
- บริษัทฯ ปฏิบัติไม่ถูกต้องตามข้อ 6 ของ MOA 3/2550 ซึ่งบริษัทฯ ได้ตกลงจะถอนฟ้องคดีเรียกค่าเสียหายต่อรัฐบาลไทย แต่บริษัทฯ ไม่ได้ดำเนินการ

ผู้ฟ้องคดี

- | | | |
|---------------------------|---------------------------------|----------------------------------|
| (1) นายสมคิด หอมเนตร | (8) นายเกียรติศักดิ์ วัชรดี | (15) นายภากร จุ่งรุ่งเรือง |
| (2) มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค | (9) นายสวัสดิ์ คำฟู | (16) นายธนะ สงวนนภภาพร |
| (3) นายพิเชษฐเดช สุขคำภา | (10) นายสุภาพร กิ่งวัฒนาภู | (17) นายอริป วิษุชัยอนันต์ |
| (4) นายจิรายุ แสงเล็ก | (11) น.ส. ชนาภานต์ วงศ์วารินทร์ | (18) นายภิธรกร กรจิรพนธ์ |
| (5) นางประจวบ ทิกทอง | (12) นางสาวกชณัฐ แสงแถลง | (19) นายวิศรุต ดีล้อม |
| (6) นายปฏิวัติ เวลิมชาติ | (13) นางสาวบุญยีน ศิริธรรม | (20) นางสาวกรรณิการ์ กิจติเวชกุล |
| (7) นายวิจารณ์ จันธุวาร | (14) นางสาวสวณีย์ อ่ำเวสียว | (21) นายภาส พัฒนทำวง |

ผู้ถูกฟ้องคดี

- | | |
|---------------------------------|-------------------|
| (1) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม | (4) คณะรัฐมนตรี |
| (2) อธิบดีกรมทางหลวง | (5) กรมทางหลวง |
| (3) บริษัทฯ | (6) กระทรวงคมนาคม |

สถานะคดี

- : อยู่ระหว่างพิจารณาคดีในชั้นอุทธรณ์ของศาลปกครองสูงสุด

คำพิพากษา

- : ศาลปกครองกลางพิพากษาเพิกถอนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2549 และวันที่ 10 เมษายน 2550 ที่ให้ความเห็นชอบการทำ MOA 3/2550 และให้ยกฟ้องบริษัทฯ และหน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ

ระดับศาลปกครองกลาง (ศาลปกครองชั้นต้น)

เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2552 ผู้ฟ้องคดีรายหนึ่งได้ยื่นฟ้องบริษัทฯ และผู้ถูกฟ้องคดีภาครัฐรายอื่น รวมเป็น 4 รายต่อศาลปกครองสูงสุดเพื่อให้ศาลมีคำพิพากษาให้เพิกถอนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2549 และวันที่ 10 เมษายน 2550 ที่ให้ความเห็นชอบการจัดทำ MOA 3/2550 และวันที่ 24 มกราคม 2552 ศาลปกครองสูงสุดได้ส่งคำฟ้องให้ศาลปกครองกลางพิจารณา จากนั้น เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2553 ผู้ฟ้องคดีรวม 20 ราย ได้ยื่นฟ้องผู้ถูกฟ้องคดีภาครัฐรวม 4 รายเพื่อให้ศาลมี คำพิพากษาให้เพิกถอนมติคณะรัฐมนตรีครั้งดังกล่าวเช่นเดียวกัน ศาลปกครองกลางจึงได้รวมคดีทั้ง 2 เพื่อพิจารณาในวันที่ 26 พฤศจิกายน 2557 ซึ่งรวมเป็นผู้ฟ้องคดี 21 ราย ยื่นฟ้อง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม อธิบดีกรมทางหลวง บริษัทฯ คณะรัฐมนตรี กรมทางหลวง และกระทรวงคมนาคม ว่า

- การปรับอัตราค่าผ่านทางเมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2552 เป็นต้นไป เป็นการสร้างภาระกับผู้ฟ้องคดีและประชาชนเกินสมควร ซึ่งบริษัทฯ ไม่สามารถอ้างเหตุผลของการไม่ได้ปรับค่าผ่านทางและการลดอัตราค่าผ่านทางในอดีต อันทำให้บริษัทฯ มีขาดทุนสะสมจำนวนมากได้
- การปรับค่าผ่านทางครั้งนี้ กระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง บริษัทฯ และคณะรัฐมนตรีไม่ได้ปฏิบัติให้ถูกต้องตามข้อ 20 ของสัญญาสัมปทาน และร่วมกันขยายระยะเวลาสัมปทานเป็น 27 ปี พร้อมปรับตารางอัตราค่าผ่านทางทำให้ผู้ฟ้องคดีและประชาชนแบกรับภาระเกินสมควร มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการทำ MOA 3/2550 จึงเป็นการสร้างภาระให้เกิดกับประชาชนเกินสมควร
- นอกจากนี้ยังเป็นการเอื้อประโยชน์ให้กับบริษัทฯ จากการที่อนุมัติงบประมาณในการสร้าง ทางยกระดับช่วงอนุสรณ์สถานฯ - รังสิต และสะพานกลับรถโดยบริษัทฯ เป็นผู้ได้ประโยชน์ในการเก็บ ค่าผ่านทางเพิ่มขึ้น
- มติคณะรัฐมนตรีที่อนุมัติให้ขึ้นอัตราค่าผ่านทางและการทำ MOA 3/2550 เป็นการขัดต่อรัฐธรรมนูญฯ และนโยบายรัฐบาลในการหาการมีส่วนร่วมของประชาชนและไม่ได้รับฟังความคิดเห็นก่อน
- การทำ MOA 3/2550 ไม่มีการตั้งคณะกรรมการตามมาตรา 13 และ 22 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ
- บริษัทฯ ปฏิบัติไม่ถูกต้องตามข้อ 6 ของ MOA 3/2550 ที่ตกลงจะถอนฟ้องรัฐบาลไทย แต่ไม่ได้ดำเนินการ

เมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2558 ศาลปกครองกลางได้วินิจฉัยว่า ผู้ฟ้องคดีมีสิทธิฟ้องคดีนี้ต่อศาลปกครองได้เนื่องด้วยทางหลวงสัมปทานเป็นทางสาธารณะสมบัติของแผ่นดินจึงไม่ใช่ทางเลือกและผู้ฟ้องคดีเป็นผู้บริโภคตามรัฐธรรมนูญฯ จึงมีสิทธิฟ้องหากมีการกระทำไม่ชอบด้วยกฎหมาย และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการทำ MOA 3/2550 เป็นมติที่ออกโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย เนื่องด้วย

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

และพิพากษาให้เพิกถอนมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 11 เมษายน 2549 และ 10 เมษายน 2550 และยกฟ้องบริษัทฯ และผู้ถูกฟ้องคดีภาครัฐรายอื่น โดยบริษัทฯ ร่วมกับผู้ถูกฟ้องคดีภาครัฐทุกรายได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุด

ต่อมา บริษัทฯ ได้ยื่นคำแถลงเพิ่มเติมเสนอคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดของ 2 คดีที่สิ้นสุดและถึงที่สุดแล้ว คือ คดีปกครองคดีที่ 1 (นายสุรกิจ ลัมสิริกุล กับพวก) และคดีปกครองคดีที่ 2 (นายอาทิตย์ จรุงกิต กับพวก) ต่อศาลปกครองกลาง เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2559 และ 3 กุมภาพันธ์ 2560 ตามลำดับ ซึ่งบริษัทฯ เห็นว่า 2 คดี ดังกล่าว เป็นคดีที่มีเหตุผลสำคัญซึ่งศาลใช้ในการวินิจฉัยประเด็นพิพาทแห่งคดี โดยมีข้อเท็จจริงและข้อกฎหมาย พร้อมแนบบรรทัดฐานคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดที่ตัดสินคดีปกครองคดีที่ 1 และคดีปกครองคดีที่ 2 นั้น เกิดจากมูลกรณีเดียวกัน การกระทำเดียวกัน ครั้งเดียวกัน และเป็นผลของการกระทำอันเดียวกัน กล่าวคือ การทำ MOA 3/2550 เป็นข้อสัญญาและบัญชีอัตราค่าผ่านทางเดียวกัน เพียงแต่เป็นอัตราค่าผ่านทางต่างช่วงเวลาเท่านั้น มิได้มีการกระทำใดเกิดขึ้นใหม่อีกเลย





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

สถานะคดี ณ ปัจจุบัน : เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2566 ศาลปกครองสูงสุดได้มีคำวินิจฉัยว่า มติคณะรัฐมนตรีที่ให้ความเห็นชอบการตกลงทำ MOA 3/2550 เป็นมติคณะรัฐมนตรีที่ชอบด้วยกฎหมาย ทั้งนี้ คำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุดนี้ มีผลทำให้ข้อพิพาทเกี่ยวกับความชอบด้วยกฎหมายของมติคณะรัฐมนตรีที่อนุมัติการตกลงทำ MOA 3/2550 ยุติลง และถึงที่สุดแล้วตามกฎหมาย โดยคู่ความเดิมจะไม่สามารถฟ้องร้องกันในประเด็นข้อพิพาทเดิมได้อีก



02

การกำกับดูแลกิจการ

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)
รายงานประจำปี 2565



การประกอบธุรกิจและผลการดำเนินงาน

การกำกับดูแลกิจการ

งบการเงิน

เอกสารแนบ



TOLLWAY... Your way
ทางเลือกที่เห็นค่า เวลาของคุณ

6. นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญในการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) และเชื่อมั่นว่ากระบวนการกำกับดูแลกิจการที่ดีเป็นปัจจัยสำคัญยิ่งที่จะช่วยเสริมสร้างประสิทธิภาพ และประสิทธิผลในการดำเนินกิจการให้บรรลุเป้าหมาย และพันธกิจ และเป็นพื้นฐานให้องค์กรเติบโตอย่างยั่งยืน ภายใต้การดำเนินการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง มีจรรยาบรรณ พร้อมทั้งดูแลสิ่งแวดล้อม และสังคม ตลอดจนสร้างความน่าเชื่อถือ และความไว้วางใจให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม



โดยได้จัดให้มีนโยบายการกำกับดูแลกิจการเป็นลายลักษณ์อักษร ซึ่งคณะกรรมการบริษัทกำหนดให้มีการทบทวนนโยบายและคู่มือการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง และกำหนดให้เป็นพันธกิจของคณะกรรมการผู้บริหาร และพนักงานทุกคนที่ต้องรับทราบและถือปฏิบัติร่วมกัน ทั้งนี้นโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ได้แสดงไว้ในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี 2565 (แบบ 56-1 One Report) และเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ <https://www.tollway.co.th/th/corporate-governance/corporate-policy> รวมทั้ง เผยแพร่ผ่านระบบ Intranet ซึ่งเป็นระบบเผยแพร่เอกสารภายในของบริษัทฯ ด้วย

“

“กระบวนการกำกับดูแลกิจการที่ดีเป็นพื้นฐานให้องค์กรเติบโตอย่างยั่งยืนภายใต้การดำเนินการอย่างมีจรรยาบรรณ ดูแลสิ่งแวดล้อม และสังคม”





6.1 ภาพรวมของนโยบายและแนวปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการบริษัทได้มอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่กำกับดูแลและกลั่นกรองงานที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลกิจการ รวมถึงการติดตามผล ทบทวน และปรับปรุงนโยบายให้เหมาะสมกับสถานการณ์ และสอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยนำหลักปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance Code : CG Code) มาปรับใช้ในการกำกับดูแลกิจการของบริษัท

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทและฝ่ายจัดการให้ความสำคัญและตระหนักถึงการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งประกอบด้วย บทบาทและความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทในฐานะผู้นำองค์กร การมีระบบบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในที่ดี การมีกลไกการถ่วงดุลอำนาจเพื่อให้การบริหารงานเป็นไปอย่างโปร่งใสตรวจสอบได้ การเคารพในสิทธิและความเท่าเทียมกันของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม การรักษาความน่าเชื่อถือทางการเงินและการเปิดเผยข้อมูล เพื่อเพิ่มมูลค่าและส่งเสริมการเติบโตอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ บนหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

6.1.1 นโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวกับคณะกรรมการ

การสรรหากรรมการ

หลักเกณฑ์

คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนจะพิจารณาสรรหาบุคคลเพื่อแต่งตั้งเป็นกรรมการแทน กรรมการที่พ้นตำแหน่ง ทั้งกรณีที่มาออกก่อนครบวาระและที่ครบกำหนดออกตามวาระ ตามหลักเกณฑ์ดังนี้

1. มีคุณสมบัติสอดคล้องตามข้อบังคับบริษัทฯ พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
2. มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่จะเป็นประโยชน์ในการบริหารกิจการ และเพิ่มมูลค่าให้แก่บริษัทฯ
3. โดยคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนจะพิจารณาสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น หรือนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทแล้วแต่กรณี เพื่อพิจารณาแต่งตั้ง

วิธีการสรรหา

คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดวิธีการสรรหากรรมการ โดยคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนจะดำเนินการขั้นตอนต่อไปนี้

1. ทำการสรรหาผู้ที่มีคุณสมบัติเหมาะสม เพื่อดำรงตำแหน่งแทนตำแหน่งกรรมการที่ว่างลง รวมถึง พิจารณาจากรายชื่อที่ผู้ถือหุ้นเสนอ
โดยในปี 2565 บริษัทฯ ได้ให้สิทธิผู้ถือหุ้นในการเสนอชื่อบุคคลที่เห็นว่ามีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้ารับเลือกตั้งเข้าเป็นกรรมการของบริษัทฯ โดยประกาศบนเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และเว็บไซต์ของบริษัทฯ อย่างไรก็ดี ไม่มีผู้ถือหุ้นท่านใดเสนอชื่อบุคคลเพื่อเข้ารับเลือกตั้งเป็นกรรมการของบริษัทฯ แต่อย่างใด
2. นำเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาแต่งตั้ง (กรณีตำแหน่งว่างลงระหว่างกาล)
3. นำเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาเห็นชอบ เพื่อขออนุมัติแต่งตั้งจากที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี (กรณีครบวาระการดำรงตำแหน่ง)

ทั้งนี้ตามข้อบังคับบริษัทฯ กำหนดว่า ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวน 1 ใน 3 ถ้าจำนวนกรรมการที่จะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วน 1 ใน 3 ดังนั้นกรรมการบริษัทจึงมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี โดยกรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับเลือกตั้งใหม่ได้ ซึ่งบริษัทฯ ไม่ได้กำหนดจำนวนวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการไว้ในข้อบังคับบริษัทฯ

การสรรหากรรมการอิสระ

คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนจะสรรหาและคัดเลือกกรรมการอิสระ เพื่อให้ตรงกับสถานการณ์ และความต้องการของบริษัทฯ และให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับบริษัท ระเบียบ กฎเกณฑ์ต่าง ๆ รวมทั้งข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทพิจารณา และมีคุณสมบัติ กรรมการอิสระ โดยนิยามของกรรมการบริษัท เป็นไปตามข้อกำหนดเกี่ยวกับคุณสมบัติของกรรมการอิสระตามประกาศ คณะกรรมการกำกับตลาดทุน ที่ กจ. 39/2559 เรื่อง การขออนุญาต และการอนุญาตให้เสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ (รวมถึงฉบับแก้ไข)

การสรรหาผู้บริหารระดับสูงสุด

ผู้บริหารในตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและกรรมการผู้จัดการ จะได้รับการสรรหาโดยคณะกรรมการสรรหา และพิจารณาคำตอบแทน ซึ่งจะพิจารณาสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม กล่าวคือ เป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ และมีประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อการบริหารจัดการให้บรรลุวัตถุประสงค์ กลยุทธ์ หรือเป้าหมายที่คณะกรรมการบริษัท กำหนดไว้ รวมทั้งมีความเข้าใจในธุรกิจของบริษัทเป็นอย่างดี โดยคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนจะเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อเลือกตั้งตามข้อบังคับบริษัท

ความเป็นอิสระจากฝ่ายจัดการของคณะกรรมการ

บริษัทฯ ได้แบ่งแยกบทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ และฝ่ายบริหารออกจากกันอย่างชัดเจน โดยกำหนดไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการ และคณะกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ เป็นลายลักษณ์อักษรและเผยแพร่ต่อสาธารณชนให้รับทราบโดยทั่วกัน ทั้งนี้เพื่อเป็นการถ่วงดุลอำนาจ และสร้างความโปร่งใสในการปฏิบัติงาน โดยกรรมการบริษัททำหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย และกำกับดูแลการดำเนินงานของฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ในระดับนโยบาย ขณะที่ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ทำหน้าที่บริหารงานด้านต่าง ๆ ให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนด

การประชุมของคณะกรรมการบริษัท

1. มีการกำหนดตารางการประชุมคณะกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ และแจ้งให้กรรมการทราบล่วงหน้าเป็นรายปี และให้ฝ่ายสำนักเลขาธิการบริษัทและกำกับดูแลกิจการ/เลขาธิการบริษัท แจ้งกรรมการรับทราบกำหนดการดังกล่าว เพื่อให้สามารถจัดสรรเวลาเข้าร่วมประชุมได้

2. ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทจะมีประธานเจ้าหน้าที่บริหาร กรรมการผู้จัดการ รวมถึงผู้บริหารระดับสูง เข้าร่วมประชุมทุกครั้ง เพื่อสามารถให้สารสนเทศรายละเอียดเพิ่มเติมในฐานที่เกี่ยวข้องกับเรื่องที่พิจารณา และปัญหาโดยตรง

3. ประธานกรรมการ และคณะกรรมการบริหารได้ร่วมกันพิจารณาเลือกเรื่องที่สำคัญเข้าวาระการประชุม คณะกรรมการ และกรรมการแต่ละคนมีความเป็นอิสระที่จะเสนอเรื่องเข้าสู่วาระการประชุม และในกรณีที่กรรมการท่านใดที่มีส่วนได้เสียในเรื่องที่พิจารณา กรรมการจะแจ้งต่อที่ประชุม และจะไม่มีสิทธิออกเสียงลงมติในเรื่องนั้น ๆ ทั้งนี้ คณะกรรมการของบริษัทฯ ได้แต่งตั้งกรรมการอิสระท่านหนึ่งร่วมกับประธานคณะกรรมการบริษัท พิจารณากำหนดวาระการประชุม คณะกรรมการ ซึ่งเป็นไปตามแนวปฏิบัติที่ดีของหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทจดทะเบียนปี 2560

4. บริษัทฯ โดยฝ่ายสำนักเลขาธิการบริษัทและกำกับดูแลกิจการ / เลขาธิการบริษัท เป็นผู้จัดส่งหนังสือนัดประชุมในวาระต่าง ๆ ไปยังกรรมการไม่น้อยกว่า 7 วัน ก่อนวันประชุม โดยเป็นไปตามข้อบังคับของบริษัทฯ และได้จัดส่งระเบียบวาระการประชุมพร้อมกับเอกสารประกอบการประชุมให้กับคณะกรรมการบริษัททราบล่วงหน้าก่อนวันประชุม เพื่อให้มีเวลาศึกษา และพิจารณาวาระต่าง ๆ

5. ประธานกรรมการได้จัดสรรเวลาอย่างเพียงพอที่ฝ่ายบริหารจะเสนอเรื่อง และกรรมการสามารถอภิปรายปัญหาสำคัญกันอย่างรอบคอบ

6. คณะกรรมการบริษัทมีการประชุมอย่างสม่ำเสมออย่างน้อยทุกไตรมาส





คณะกรรมการชด้อย

โครงสร้างกรรมการของบริษัทฯ ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชด้อยจำนวน 5 คณะ ได้แก่ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการพัฒนาธุรกิจ

หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทตระหนักถึงความสำคัญในการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) และเชื่อมั่นว่าเป็นปัจจัยสำคัญยิ่งที่จะช่วยเสริมสร้างประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายและพันธกิจ และเป็นพื้นฐานให้องค์กรเติบโตอย่างยั่งยืนภายใต้การดำเนินงานอย่างมีจรรยาบรรณ ดูแลสิ่งแวดล้อม สังคม และเป็นไปตามกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างความน่าเชื่อถือและความไว้วางใจให้กับผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่าง ๆ จึงได้กำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการซึ่งสอดคล้องกับวิสัยทัศน์และพันธกิจของบริษัทฯ โดยได้ประกาศและเผยแพร่ให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนรับทราบ ทำความเข้าใจ และยึดถือเป็นหลักในการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบ โปร่งใส ซื่อสัตย์ และมีจริยธรรม ทั้งต่อตนเอง องค์กร ผู้ถือหุ้น รวมทั้งผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน

การพัฒนาความรู้และทักษะของคณะกรรมการ

บริษัทฯ ส่งเสริมและสนับสนุนให้คณะกรรมการบริษัทและฝ่ายบริหารได้เข้ารับการอบรมหลักสูตร สัมมนา และร่วมกิจกรรมที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งกรรมการทุกท่านได้ผ่านการฝึกอบรมในหลักสูตร DCP / DAP ที่จัดขึ้นสำหรับกรรมการครบถ้วนแล้ว รวมถึง ร่วมอบรม/สัมมนาหลักสูตรอื่น ๆ จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เพื่อเพิ่มพูนพัฒนาความรู้ และแลกเปลี่ยนประสบการณ์ด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความท้าทายหน้าที่กรรมการบริษัทและกรรมการชด้อยต่าง ๆ อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ

การประเมินผลงานตนเองของคณะกรรมการ

คณะกรรมการบริษัทจัดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทเป็นประจำทุกปี โดยมุ่งเน้นให้การประเมินดังกล่าวสะท้อนถึงประสิทธิภาพในการดำเนินงานตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและเพื่อให้คณะกรรมการได้ร่วมกันพิจารณาผลงานและปัญหาเพื่อปรับปรุงแก้ไขต่อไป โดยมีหลักการดังต่อไปนี้

คณะกรรมการและคณะกรรมการชด้อยประเมินผลการปฏิบัติงานด้วยตนเองอย่างน้อยปีละหนึ่ง 1 ครั้ง เพื่อให้คณะกรรมการร่วมกันพิจารณาผลงานและข้อที่อาจพัฒนาให้ดีขึ้น เพื่อเพิ่มประสิทธิผลของคณะกรรมการและคณะกรรมการชด้อยต่าง ๆ

การประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการและคณะกรรมการชด้อย ประเมินทั้งคณะและรายบุคคล รวมทั้งประธานกรรมการ มีการเปิดเผยหลักเกณฑ์ ขั้นตอน และผลการประเมินภาพรวมไว้ในรายงานประจำปี

บริษัทฯ จัดให้มีที่ปรึกษาภายนอกมาช่วยในการกำหนดแนวทาง และเสนอแนะคำถามในการประเมิน ซึ่งจะได้ผลอย่างตรงไปตรงมาไม่เอนเอียง และมีการนำผลที่ได้ไปเปรียบเทียบกับมาตรฐาน ทำให้เกิดการพัฒนาที่แท้จริง การประเมินโดยที่ปรึกษาภายนอกจะดำเนินการทุก 3 ปี และมีการเปิดเผยการดำเนินการ และแผนการพัฒนาไว้ในรายงานประจำปี



**ตระหนักในสิทธิความเป็นเจ้าของกิจการของผู้ถือหุ้น
และเคารพต่อสิทธินั้นโดยไม่กระทำการอันเป็นการละเมิด
หรือลดทอนสิทธิของผู้ถือหุ้น**

6.1.2 นโยบายและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย

(1) สิทธิของผู้ถือหุ้น (Shareholder's Right)

ตระหนักในสิทธิความเป็นเจ้าของกิจการของผู้ถือหุ้น ซึ่งมีสิทธิในการตัดสินใจเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของบริษัทฯ ทั้งยังตระหนักถึงความรับผิดชอบ และให้ความสำคัญต่อสิทธิของผู้ถือหุ้นโดยไม่กระทำการใด ๆ อันเป็นการละเมิด หรือลดทอนสิทธิของผู้ถือหุ้น โดยการปฏิบัติดังนี้

(1.1) การจัดประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการประชุมผู้ถือหุ้น โดยจะไม่จัดประชุมในวันหยุดทำการ รวมทั้งเน้นเรื่องการทำนุบำรุงรูปแบบการประชุม การจัดสถานที่ประชุมให้เหมาะสม และสะดวกต่อการเข้าร่วมประชุมของผู้ถือหุ้น และนอกเหนือจากสิทธิในการเข้าร่วมประชุมและลงคะแนนเสียงในที่ประชุมแล้ว บริษัทฯ ยังส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิขั้นพื้นฐานอื่น ๆ อาทิ การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอเรื่องเพื่อบรรจุเป็นวาระการประชุมและเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเข้ารับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการสำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีของบริษัทฯ และสามารถส่งคำถามเกี่ยวกับการบริหารจัดการ รวมถึงการดำเนินงานของบริษัทฯ ล่วงหน้าก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นอีกด้วย

การกำหนดวัน เวลา สถานที่ นัดประชุมผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการบริษัทจะกำหนดให้มีการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นตามกฎหมาย ณ ที่ตั้งอื่นเป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ หรือจังหวัดใกล้เคียง หรือ ณ ที่อื่นใดตามที่กรรมการจะกำหนดที่ผู้ถือหุ้นจะมาร่วมประชุมได้โดยสะดวก

หนังสือบอกกล่าวเชิญประชุม

บริษัทฯ จัดส่งหนังสือบอกกล่าวนัดประชุม วาระการประชุม ความเห็นของคณะกรรมการบริษัทพร้อมทั้งเอกสารข้อมูลให้ครบถ้วน และเพียงพอต่อการพิจารณาตัดสินใจในแต่ละวาระการประชุมให้ ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าก่อนวันประชุม ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมาย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้อย่างถูกต้องครบถ้วน ให้กับผู้ถือหุ้นทุกคนได้รับทราบล่วงหน้าไม่น้อย 7 วันก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นในเว็บไซต์ของบริษัทฯ (www.tollway.co.th) นอกจากนี้ยังได้ชี้แจงสิทธิของผู้ถือหุ้นในการเข้าประชุม และสิทธิออกเสียงลงมติของผู้ถือหุ้นไว้ด้วย

การเข้าร่วมประชุม และลงคะแนน

ผู้ถือหุ้นทุกรายมีสิทธิเข้าร่วมประชุม และออกเสียงลงคะแนน ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นที่ไม่สามารถมาเข้าร่วมประชุมด้วยตัวเองได้ บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นสามารถมอบฉันทะให้แก่บุคคลอื่น 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 ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร กรรมการผู้จัดการ เลขาธิการบริษัท และคณะผู้บริหารของบริษัทฯ เข้าร่วมประชุมด้วยทุกครั้งเพื่อตอบข้อซักถามในประเด็นต่าง ๆ ของผู้ถือหุ้น นอกจากนี้ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นจะมีตัวแทนผู้สอบบัญชี และที่ปรึกษากฎหมายของบริษัทฯ เข้าร่วมประชุมด้วย





ก่อนเริ่มการประชุมประธานในที่ประชุม หรือบุคคลที่ประธานมอบหมายจะชี้แจงถึงกติกา วิธีนับคะแนนเสียงของ ผู้ถือหุ้นที่ต้องลงมติในแต่ละวาระตามข้อบังคับของบริษัทฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยระหว่างการประชุมจะเปิดโอกาสให้ ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิอย่างเท่าเทียมกันในการสอบถาม แสดงความคิดเห็นตามระเบียบวาระการประชุม และเรื่องที่เสนอ รวมทั้งข้อเสนอแนะต่าง ๆ และมีการบันทึกรายงานการประชุมอย่างถูกต้องครบถ้วน รวมถึงการสรุปผลการลงมติจากการนับ คะแนนเสียงทั้งเห็นด้วย ไม่เห็นด้วย และงดออกเสียงในแต่ละวาระ

ในการประชุมผู้ถือหุ้นทุกครั้งบริษัทฯ จะจัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นให้เสร็จสมบูรณ์ และจะนำมาเผยแพร่ บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทราบ และสามารถตรวจสอบผลการลงมติได้อย่างรวดเร็ว

(1.2) การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียม (The Equitable Treatment of Shareholders)

บริษัทฯ ให้ความสำคัญ และเคารพสิทธิของผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน โดยไม่เอื้อประโยชน์แก่ผู้ถือหุ้นกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งตามแนวทางที่บริษัทฯ ได้ปฏิบัติดังนี้

1. ให้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นไปตามจำนวนหุ้นที่ผู้ถือหุ้นถืออยู่โดยหนึ่ง (1) หุ้นมีสิทธิเท่ากับหนึ่ง (1) เสียง
2. ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สามารถเข้าร่วมประชุมได้ด้วยตนเอง บริษัทฯ เปิดโอกาสให้มอบฉันทะแก่บุคคลอื่นหรือ กรรมการท่านใดท่านหนึ่งหรือกรรมการอิสระที่บริษัทฯ ได้เสนอชื่อให้เป็นผู้รับมอบฉันทะในการเข้าร่วมประชุม เพื่อเป็นตัวแทนในการรักษาสิทธิของตนเองได้ โดยแนบหนังสือมอบฉันทะ และวิธีปฏิบัติให้กับผู้ถือหุ้นไปพร้อมกับหนังสือเชิญประชุม รวมทั้งสนับสนุนให้ผู้ถือหุ้นหรือผู้แทนใช้บัตรลงคะแนนเสียง
3. เพื่อส่งเสริมให้มีการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยใช้สิทธิของตนเองเสนอวาระการประชุม และชื่อบุคคลเพื่อเข้ารับการเลือกตั้งเป็น กรรมการเป็นการล่วงหน้า ภายในระยะเวลาและเงื่อนไขตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด โดยบริษัทฯ จะกลั่นกรองระเบียบวาระที่จะเป็นประโยชน์อย่างแท้จริง และคัดสรรบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาและ กำหนดในระเบียบวาระการประชุมต่อไป และจะนำหลักเกณฑ์นี้เผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และแจ้งข่าวผ่านเว็บไซต์ของ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
4. บริษัทฯ ได้ใช้ความระมัดระวังอย่างมากต่อการเก็บรักษา และป้องกันการรั่วไหลข้อมูลภายในของบริษัทฯ จาก กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคน เพื่อไม่ให้เกิดการนำข้อมูลไปใช้ในประโยชน์ส่วนตัว หรือทำธุรกิจแข่งขันกับบริษัทฯ หรือธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นเพื่อการใด ๆ ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ถือหุ้น โดยบริษัทฯ กำหนดให้กรรมการและผู้บริหารต้องเปิดเผยข้อมูลส่วนได้เสีย รายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือรายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือ รายการระหว่างกัน รวมทั้งรายงานการถือครองหลักทรัพย์ ซึ่งบริษัทฯ กำหนดจรรยาบรรณข้อพึงปฏิบัติในการรักษา ทรัพย์สินและผลประโยชน์ของบริษัทฯ ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และการรักษาข้อมูลความลับของบริษัทฯ และการ ใช้ข้อมูลภายในดังกล่าวไว้ในจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยสามารถดาวน์โหลดได้ผ่านทางเว็บไซต์ ของบริษัทฯ

(2) บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย (The Role of Stakeholders)

บริษัทฯ ตระหนักถึงสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างเท่าเทียมกัน ไม่ว่าจะเป็นผู้ใช้บริการทางยกระดับ ผู้ถือหุ้น พนักงาน บริษัทในกลุ่มธุรกิจที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกัน คู่สัญญาและลูกค้า รัฐบาลและหน่วยงานกำกับดูแลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทางธุรกิจ เจ้าหนี้ ชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยมีนโยบายการบริหารจัดการให้เกิดความมั่นใจได้ว่า ผู้มีส่วนได้เสีย ทุกกลุ่มจะได้รับการดูแลอย่างเหมาะสม ซื่อสัตย์ และเป็นธรรม ด้วยการดำเนินการตามพันธสัญญาต่าง ๆ ที่มีไว้กับ ผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วนอย่างเคร่งครัด โดยจัดให้มีแนวปฏิบัติของบริษัทฯ สำหรับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานไว้อย่างชัดเจน



6.2 จรรยาบรรณธุรกิจ

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



**ตระหนักถึงสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม
อย่างเท่าเทียม มั่นใจได้ว่าทุกกลุ่มได้รับการดูแล
อย่างเหมาะสม ซื่อสัตย์ และเป็นธรรม**

การคำนึงถึงบทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย และการประกอบธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบ

1. ความรับผิดชอบต่อผู้ใช้บริการทางยกระดับ

บริษัทฯ ถือว่าผู้ใช้บริการทางยกระดับเป็นผู้มีอุปการะคุณอย่างยิ่งที่ทำให้บริษัทฯ สามารถดำรงกิจการอยู่ได้เป็น เวลาต่อเนื่องยาวนานจนถึงปัจจุบัน บริษัทฯ จะให้บริการอย่างตรงไปตรงมาด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ให้ข้อมูลขององค์กร และให้บริการอย่างถูกต้อง เพียงพอ เก่งตรง ปฏิบัติตามข้อกำหนดที่เกี่ยวกับสิทธิของผู้บริโภคอย่างเคร่งครัด และ ยินดีรับฟังข้อเสนอแนะ คำติชม ตลอดจนคำวิพากษ์วิจารณ์จากผู้ใช้บริการทางยกระดับอยู่เสมอ เพื่อนำไปพัฒนาการ ให้บริการทางยกระดับให้ได้รับความสะดวกสบาย ปลอดภัย และความพึงพอใจต่อไป รวมถึงปฏิบัติต่อลูกค้าอย่างเป็น ธรรมโดยไม่เลือกปฏิบัติ หากมีปัญหาในการให้บริการจะเร่งดำเนินการประสานงานเพื่อหาทางออกร่วมกัน อีกทั้งจะไม่ เปิดเผยข้อมูลของลูกค้าที่ตนได้ล่วงรู้มาเนื่องจากการดำเนินธุรกิจ อันเป็นข้อมูลที่ตามปกติจะพึงสงวนไว้ไม่เปิดเผย เว้นแต่เป็นการเปิดเผยตามหน้าที่ตามกฎหมาย นอกจากนี้บริษัทฯ จะเปิดโอกาสให้ลูกค้าสามารถร้องเรียนเกี่ยวกับความ ไม่สมบูรณ์ของบริการได้





2. ความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นในฐานะเจ้าของบริษัทฯ โดยเคารพสิทธิของผู้ถือหุ้น และปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกันตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายและข้อบังคับของบริษัทฯ และมีความมุ่งมั่นให้ผู้ถือหุ้นได้รับผลตอบแทนอย่างเหมาะสมและสม่ำเสมอ พร้อมจัดให้มีระบบการควบคุมและตรวจสอบภายใน รวมทั้งระบบบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงให้ข้อมูลแก่ผู้ถือหุ้นอย่างเพียงพอต่อการตัดสินใจในการลงทุน หรือที่เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของกิจการ และไม่นำข้อมูลภายในไปเปิดเผยกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับผู้บริหาร หรือกรรมการ อันจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ถือหุ้นโดยรวม

3. ความรับผิดชอบต่อพนักงาน

บริษัทฯ ถือว่าพนักงานทุกคนทุกตำแหน่งมีความสำคัญต่อบริษัทฯ และประชาชนผู้ใช้บริการทางยกระดับของบริษัทฯ อย่างยิ่ง บริษัทฯ มีนโยบายจ่ายค่าจ้าง และผลตอบแทนที่เป็นธรรม และตรงต่อเวลา พร้อมทั้งจะจัดสรรสวัสดิการแก่ลูกจ้างตามที่กฎหมายกำหนด ดูแลสุขภาพ และความปลอดภัยในการทำงาน และสนับสนุนให้มีการอบรมพัฒนาบุคลากรอย่างต่อเนื่อง ให้มีความรู้ทันต่อเหตุการณ์ สามารถแก้ไขปัญหาลักษณะเฉพาะหน้าได้อย่างทันทั่วทั้งหากมีเหตุการณ์ฉุกเฉินเกิดขึ้น และจะสรรหารักษาพนักงานที่มีความสามารถในการปฏิบัติงาน มุ่งพัฒนาพนักงาน ส่งเสริมพนักงานให้มีโอกาสในความก้าวหน้า และความมั่นคงในอาชีพ

4. ความรับผิดชอบต่อบริษัทในกลุ่มธุรกิจที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกัน

บริษัทฯ ปฏิบัติต่อบริษัทในกลุ่มธุรกิจที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันภายใต้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง และจะดำเนินธุรกิจด้วยความเป็นมืออาชีพ ในปีที่ผ่านมาบริษัทฯ ไม่มีข้อพิพาทกับบริษัทในกลุ่มธุรกิจที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกัน (คู่แข่ง)

5. ความรับผิดชอบต่อคู่สัญญาและลูกค้า

บริษัทฯ ถือว่าพันธะตามข้อสัญญาสัมปทานที่ได้ลงนามผูกพันกันระหว่างคู่สัญญาสัมปทานทางยกระดับ มีความสำคัญอย่างยิ่งที่จะต้องถือปฏิบัติโดยเคร่งครัดและเป็นธรรมตามหลักสัญญาสัมปทานสากล และหลักความเสมอภาคเท่าเทียมไม่เลือกปฏิบัติ ปฏิบัติตามเงื่อนไข กรอบกติกา ธรรมเนียมปฏิบัติต่าง ๆ ระหว่างกัน

ปฏิบัติต่อลูกค้าด้วยความยึดมั่นในความซื่อสัตย์ต่อการปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ได้ต่อลูกค้าทุกประเภท ภายใต้เงื่อนไขหลักเกณฑ์ และกฎหมายที่กำหนด ด้วยความสุจริต โปร่งใส และเท่าเทียมกัน ผู้บริหารหรือพนักงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการจัดซื้อ ว่างจ้างทำของ และบริการ ต้องเปิดเผยข้อมูล และ / หรือลักษณะความสัมพันธ์ส่วนบุคคลของตนเอง คู่สมรสญาติสนิท หรือความสัมพันธ์ส่วนบุคคลกับผู้เสนอราคารายใดรายหนึ่งที่ส่งผลให้เกิดความไม่โปร่งใสในการปฏิบัติหน้าที่โดยตรง และให้แสดงความรับผิดชอบโดยการไม่อยู่ร่วมในกระบวนการพิจารณาตัดสินใจ

6. ความรับผิดชอบต่อรัฐ และหน่วยงานกำกับดูแลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องทางธุรกิจ

บริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายอันเป็นหน้าที่ที่มีต่อรัฐ และหน่วยงานกำกับดูแลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องทางธุรกิจ อาทิ การชำระภาษีอากร ตลอดจนกฎระเบียบที่มีต่อรัฐ และหน่วยงานกำกับดูแลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องทางธุรกิจอย่างถูกต้องครบถ้วนทุกประการ

7. ความรับผิดชอบต่อเจ้าหนี้

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะปฏิบัติตามอย่างเป็นธรรม และรับผิดชอบต่อเจ้าหนี้โดยเฉพาะเรื่องเงื่อนไขค้ำประกัน การบริหารเงินทุน และกรณีที่เกิดการผิดนัดชำระหนี้ไว้อย่างชัดเจนเป็นรูปธรรม และเปิดเผยถึงการปฏิบัติไว้ให้เป็นที่น่าเชื่อถือ เช่น ด้านการบริหารเงินทุน บริษัทฯ มีนโยบายที่จะรักษาอัตราส่วนสภาพคล่องให้อยู่ในระดับสูงเพียงพอ และรักษาอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม เพื่อให้มีความสามารถในการชำระหนี้ให้กับเจ้าหนี้ได้อย่างต่อเนื่อง ตรงตามกำหนดเวลาตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาสินเชื่อและสัญญาค้ำประกัน และมีนโยบายที่จะไม่ผิดนัดชำระหนี้ โดยจะเร่งเข้าไปจัดการแก้ไขปัญหาก็เพื่อให้สามารถชำระหนี้คืนแก่เจ้าหนี้ ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาสินเชื่อ และสัญญาค้ำประกัน

8. ความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ยึดมั่นในการดำเนินธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคม และระมัดระวังในการพิจารณาดำเนินการใด ๆ ที่ก่อให้เกิดความเสียหายอันมีผลกระทบต่อความรู้สึกรของสาธารณชน (Public Interest) นอกจากนี้ยังมุ่งดำเนินการ และให้การสนับสนุนกิจกรรมต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชน และสังคมโดยรวมอย่างสม่ำเสมอ

ในการปฏิบัติต่อสิ่งแวดล้อมจะปฏิบัติตามกฎหมาย และข้อบังคับเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม ดูแลด้านความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้ไม่มีผลกระทบต่อชุมชนใกล้เคียง และส่งเสริมพนักงานให้มีจิตสำนึก และความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เปิดเผยแนวปฏิบัติ “จรรยาบรรณในการประกอบธุรกิจ” ไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ หัวข้อการกำกับดูแลกิจการ หัวข้อย่อนโยบายบริษัทฯ หรือที่ <https://www.tollway.co.th/storage/content/cg/policy/dmt-code-of-conduct.pdf>

6.3 พัฒนาการที่สำคัญของระบบการกำกับดูแลกิจการ

6.3.1 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญเกี่ยวกับการทบทวนนโยบาย แนวปฏิบัติ และระบบการกำกับดูแลกิจการ หรือกฎบัตรคณะกรรมการในรอบปีที่ผ่านมา

ในปี 2565 บริษัทฯ ยังคงมุ่งเน้นการปรับตัวและพัฒนาองค์กรเพื่อรองรับความเสี่ยงและโอกาสที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อให้สามารถเติบโตได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน โดยมุ่งเน้นดำเนินการวางแผนธุรกิจอย่างยั่งยืนครอบคลุมทั้งมิติสิ่งแวดล้อม (Environment) สังคม (Social) และการกำกับดูแลกิจการ (Governance) หรือ ESG คณะกรรมการบริษัทและฝ่ายบริหาร จึงได้จัดให้มีการปรับปรุงนโยบาย แนวปฏิบัติ และระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพยกระดับมาตรฐานการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (CG Code) โดยมีการปรับปรุงนโยบาย แนวปฏิบัติ และระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดังนี้

1. ปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการ (Corporate Governance (CG) Policy) และประกาศใช้นโยบายการกำกับดูแลกิจการ ฉบับทบทวนและปรับปรุง เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2565 โดยมีนโยบายที่สำคัญ เพิ่มเติมจากปี 2564 ดังนี้

- 1.1 นโยบายด้านภาษี
- 1.2 นโยบายและระยะเวลาการให้สินเชื่อการค้า
- 1.3 นโยบายด้านสิทธิมนุษยชน

นอกจากนี้ ได้ปรับปรุงแนวปฏิบัติที่ดีสอดคล้องตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 เพิ่มเติม ดังนี้

- เพิ่มเติมนโยบายเกี่ยวกับจำนวนองค์ประชุมขั้นต่ำ ณ วันที่คณะกรรมการจะลงมติในที่ประชุมคณะกรรมการ โดยต้องมีกรรมการอยู่ไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด
- เพิ่มเติมนโยบายที่ดีภายใต้นโยบายการรักษาความลับ การเก็บรักษาข้อมูล และการใช้ข้อมูลภายในเกี่ยวกับการห้ามมิให้บุคคลที่ทำหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายใน พนักงานหรือลูกจ้างของบริษัทที่ได้รับทราบข้อมูลภายในหรือซึ่งอยู่ในตำแหน่งหรือสายงานที่รับผิดชอบข้อมูลภายในหรือที่สามารถเข้าถึงข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญซึ่งมีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ ดำเนินการซื้อหรือขายหลักทรัพย์ของบริษัท ก่อนการประกาศงบการเงิน 1 เดือนและภายหลังจากที่ประชาชนได้รับทราบข้อมูลผ่านระบบสารสนเทศของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเป็นที่เรียบร้อยแล้ว 24 ชั่วโมง โดยหากมีความจำเป็นต้องซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัท ต้องแจ้งความประสงค์ให้เลขาธิการบริษัทฯ ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 วัน ตามแบบที่กำหนดในคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ เพื่อรายงานในที่ประชุมคณะกรรมการทราบทุกไตรมาส

สามารถดูรายละเอียดฉบับเต็มของนโยบายที่สำคัญที่เพิ่มเติมดังกล่าวได้จากเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ <http://www.tollway.co.th/th/corporate-governance/corporate-policy>





2. มีการประชุมผู้บริหารทุกระดับระหว่างวันที่ 16-18 สิงหาคม 2565 เพื่อจัดทำแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน ระยะ 5 ปี (2566-2570) (Business Sustainability Development Plan 2023-2027) โดยกำหนดเป้าหมายสร้างความยั่งยืนให้แก่องค์กรมุ่งเน้นการส่งมอบคุณค่า 3 มิติ ได้แก่ สิ่งแวดล้อม สังคม และการกำกับดูแลกิจการ (Environment Social and Governance: ESG) ไปยังกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม เพิ่มแผนงานที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนเรื่อง ESG โดยกลุ่มผู้บริหารได้มีการ Workshop ร่วมกันระดมความคิด แลกเปลี่ยนความเห็นในการพิจารณาโครงการและงบประมาณ เพื่อส่งเสริมความยั่งยืนด้าน ESG สำหรับปี 2566 โดยในมิติด้านสิ่งแวดล้อมได้มอบหมายให้แต่ละแผนกเสนอโครงการเกี่ยวกับการส่งมอบคุณค่าให้แก่อสิ่งแวดล้อม (1 โครงการ 1 แผนก) รวมไปถึงการพัฒนางานและใช้เทคโนโลยีเพื่อการประหยัดพลังงาน และใช้พลังงานทดแทน ภายใต้โครงการ 3Rs (Reduce, Reuse, and Recycle)

3. มีการทบทวนปรับปรุงแนวทางการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สอดคล้องหลักเกณฑ์การกำกับดูแลกิจการที่ดีในการประเมินการกำกับดูแลกิจการ (CGR) และการพัฒนาความยั่งยืนองค์กร ในการประเมินความยั่งยืน (THSI) ดังนี้

- การทบทวนปรับปรุงคู่มือการกำกับดูแลกิจการเพื่อความยั่งยืนเพื่อให้สอดคล้องกับการทบทวนปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี ประจำปี 2565
- การทบทวนปรับปรุงกฎบัตรคณะกรรมการบริหารเพื่อให้มีความชัดเจนโดยแยกบทบาทหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมาย ด้านการบริหารและด้านการพัฒนาความยั่งยืนองค์กร และทบทวนกฎบัตรคณะกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ ตามกรอบของบทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ กำหนด
- การทบทวนปรับปรุงบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะทำงานกำกับดูแลกิจการเพื่อความยั่งยืน (E/S/CG Working Team) ให้ครบถ้วน สอดคล้องตามบทบาทหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย ทั้งการกำกับดูแลกิจการตามหลักเกณฑ์การกำกับดูแลกิจการที่ดี และการพัฒนาความยั่งยืนขององค์กร

4. ส่งเสริมให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับหลักเกณฑ์และแนวปฏิบัติที่ดีด้านการกำกับดูแลกิจการ และแนวทางการพัฒนาความยั่งยืนองค์กร โดยการจัดกิจกรรมการส่งเสริมความรู้ให้กับกรรมการ และส่งเสริมให้บุคลากรเข้าร่วมอบรมในหลักสูตรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง ดังนี้

- ส่งเสริมความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับหน้าที่ความรับผิดชอบของคณะกรรมการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พ.ร.บ.บริษัทมหาชนจำกัด พ.ร.บ.หลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ กฎเกณฑ์และประกาศที่เกี่ยวข้อง รวมถึง ปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี นโยบายที่สำคัญของบริษัทฯ นโยบายการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ กฎบัตรคณะกรรมการ และข้อบังคับของบริษัทฯ ภายใต้หลักสูตร “การปฐมนิเทศกรรมการบริษัท” ในวันที่ 27-29 พฤษภาคม 2565
- ส่งเสริมความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการพัฒนาความยั่งยืนของธุรกิจ ให้กับทีมงานที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนงานด้านความยั่งยืนขององค์กร เพื่อเสริมสร้างทักษะการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน วิสัยทัศน์ พันธกิจ นโยบาย และกรอบการบริหารจัดการความยั่งยืนของธุรกิจ พร้อมทั้งการระบุผู้มีส่วนได้เสียและประเด็นความยั่งยืนจากห่วงโซ่คุณค่า รวมถึงการจัดลำดับความสำคัญด้านความยั่งยืนที่สอดคล้องกับบริบทองค์กร เพื่อนำมาจัดทำแผนกลยุทธ์และแผนปฏิบัติการด้านความยั่งยืนของธุรกิจ รวมถึงสามารถประเมินผลกลยุทธ์ด้านความยั่งยืนได้ ภายใต้หลักสูตร “กลยุทธ์ด้านความยั่งยืนของธุรกิจ (CORPORATE SUSTAINABILITY STRATEGY)” ซึ่งจัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

6.3.2 การนำหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (CG Code) มาปรับใช้

บริษัทฯ ได้นำหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 หรือ CG Code ซึ่งจัดทำโดยสำนักงาน ก.ล.ต. มาปรับใช้ในองค์กร และคณะกรรมการบริษัทก็ให้ความสำคัญในการนำหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีมาปรับใช้ในองค์กรเพื่อสร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน และได้ประเมินการปฏิบัติตามหลักปฏิบัติที่ดีภายใต้แบบประเมิน CGR Checklist แต่ละข้อเทียบกับนโยบาย การดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการ และบริบทการดำเนินธุรกิจ ซึ่งในภาพรวมสามารถดำเนินงานมีมาตรการ กระบวนการดำเนินงานที่สอดคล้องกับหลักปฏิบัติที่ดีใน CG Code เหมาะสม

กับทิศทางการเติบโตทางธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งนี้ยังคงมีบางประเด็นที่บริษัทฯ ยังมิได้นำหลักเกณฑ์ดังกล่าวมาพิจารณาปรับใช้ โดยสรุปได้ดังนี้

หลักปฏิบัติตาม CG Code / CGR Checklist	เหตุผลและมาตรการดำเนินการของบริษัทฯ
ประธานกรรมการของบริษัทฯ ควรเป็นกรรมการอิสระ (CG Code ข้อ 3.2.1 / CGR Checklist ข้อ E 69)	ประธานกรรมการของบริษัทฯ ไม่ได้เป็นกรรมการอิสระ เนื่องจากธุรกิจของบริษัทฯ มีความซับซ้อน จึงต้องการผู้นำที่มีประสบการณ์ มีความเข้าใจในการบริหารธุรกิจ สัมปทานที่มีมาอย่างยาวนาน ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้มีการกำหนดแนวปฏิบัติเรื่องความขัดแย้งทางผลประโยชน์ไว้อย่างชัดเจน และคณะกรรมการส่งเสริมให้เกิดการถ่วงดุลอำนาจระหว่างคณะกรรมการและฝ่ายจัดการ โดยพิจารณาให้ประธานกรรมการตรวจสอบหรือประธานคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนซึ่งเป็นกรรมการอิสระร่วมพิจารณาการกำหนดวาระการประชุมคณะกรรมการบริษัท รวมถึง การมีระบบควบคุมภายในที่เพียงพอ
คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการจำนวน 5-12 คน (CG Code ข้อ 3.1.2 / CGR Checklist ข้อ E 96)	ข้อบังคับของบริษัทฯ กำหนดให้มีกรรมการไม่น้อยกว่า 5 คน และไม่มากกว่า 15 คน ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ มีกรรมการจำนวน 11 คน อยู่ระหว่างสรรหากรรมการแทนกรรมการที่ลาออกจำนวน 2 คน ซึ่งองค์ประกอบของกรรมการสอดคล้องตามข้อบังคับของบริษัทฯ และบริบทการดำเนินธุรกิจที่ต้องการผู้ทรงคุณวุฒิที่หลากหลายสาขาที่จำเป็นในการบริหารกิจการ และการขับเคลื่อนองค์กรตามพันธกิจที่กำหนดไว้ โดยมีกรรมการอิสระจำนวน 5 คน ซึ่งมากกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด

6.3.3 การปฏิบัติในเรื่องอื่น ๆ ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

ด้วยความมุ่งมั่นและเจตนารมณ์อันแน่วแน่ในการดำเนินธุรกิจบนพื้นฐานของการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งนอกเหนือจากการปฏิบัติตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทจดทะเบียนแล้ว การดำเนินการของบริษัทฯ ยังรองรับการประเมินตามเกณฑ์ต่าง ๆ ของบริษัทจดทะเบียน อาทิ การประเมินคุณภาพการจัดการประชุมผู้ถือหุ้นของสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย และการประเมินโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) อีกด้วย

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังให้ความสำคัญต่อการเปิดเผยข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส และทั่วถึง ทั้งรายงานข้อมูลทางการเงินและข้อมูลทั่วไป ตลอดจนข้อมูลสำคัญที่มีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ของบริษัทฯ โดยได้เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ดังกล่าวเพื่อให้ผู้ลงทุนและผู้ที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ อาทิ การแจ้งข้อมูลโดยผ่านระบบสื่ออิเล็กทรอนิกส์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย การแจ้งข้อมูลโดยผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ หรือการจัดทำข่าวประชาสัมพันธ์ ทั้งนี้ คณะผู้บริหารของบริษัทฯ ยังมีการสื่อสารโดยตรงกับผู้ถือหุ้น นักลงทุนสถาบัน และนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ภายในประเทศ โดยจัดให้มีการนำเสนอข้อมูลความคืบหน้าการดำเนินงาน และตอบข้อซักถามต่าง ๆ เกี่ยวกับบริษัทฯ ให้แก่นักลงทุนเป็นประจำทุกไตรมาส และเผยแพร่ข่าวประชาสัมพันธ์ (Press Release) นอกเหนือจากการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับสารสนเทศต่าง ๆ แจ้งต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ www.tollway.co.th ที่ปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกิจกรรมของบริษัทฯ ได้รับรู้ข้อมูลของบริษัทฯ ที่เป็นปัจจุบันอย่างเท่าเทียมกัน

นอกจากการเปิดโอกาสให้นักวิเคราะห์หลักทรัพย์ นักลงทุนเข้าพบผู้บริหารของบริษัทฯ เพื่อสอบถามผลการดำเนินงาน และเข้าชมนิทรรศการแล้ว บริษัทฯ ยังจัดให้มีการประชุมนักวิเคราะห์ (Analyst Meeting) เพื่อชี้แจงภาพรวมธุรกิจ และเข้าร่วมกิจกรรมบริษัทจดทะเบียนพบผู้ลงทุน (Opportunity day) ซึ่งจัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเป็นประจำทุกไตรมาสอีกด้วย ทั้งนี้ เพื่อเป็นการส่งเสริมการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างผู้บริหารและนักลงทุน เพื่อสร้างความเข้าใจในธุรกิจของบริษัทฯ มากขึ้น





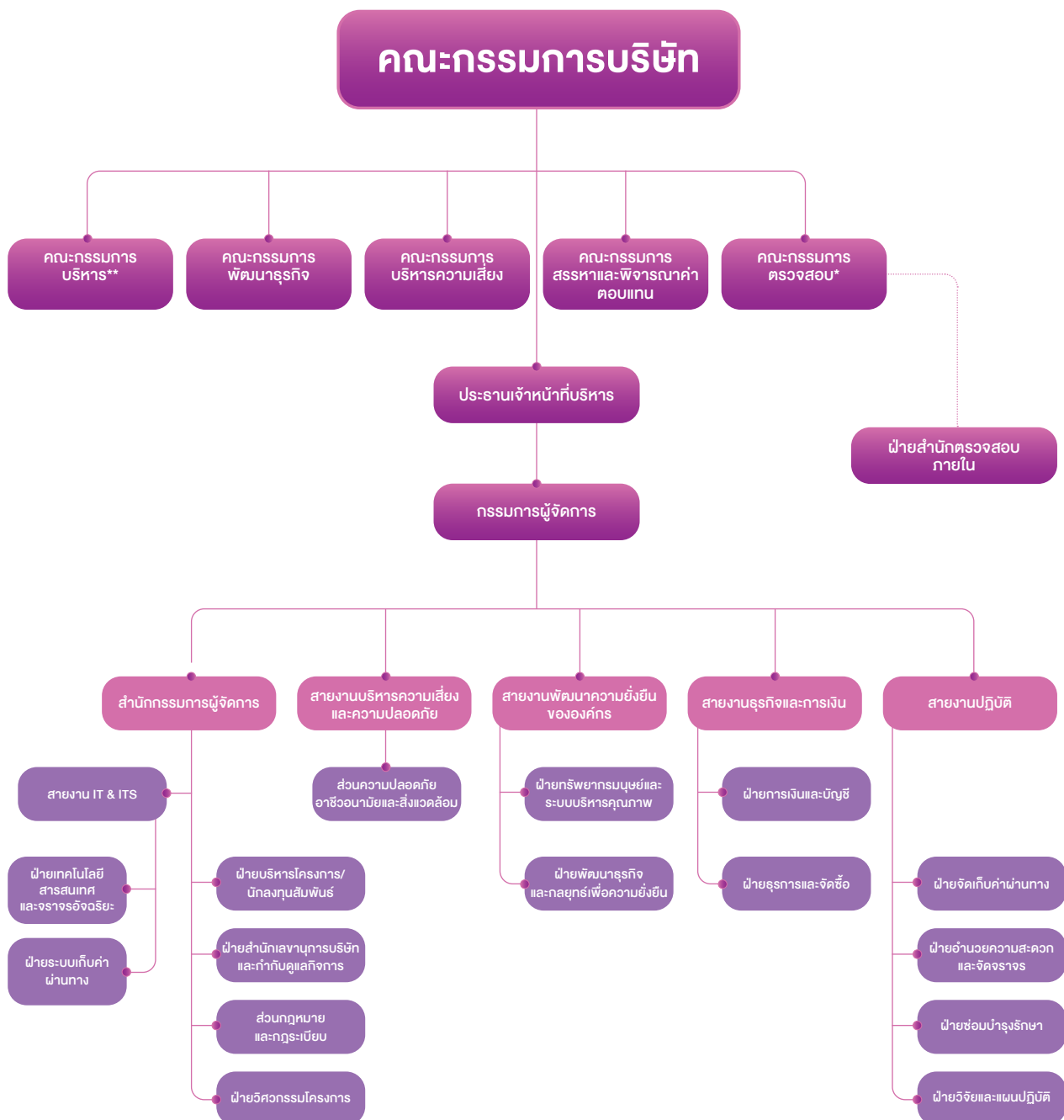
ในปี 2565 บริษัทฯ ได้จัดให้มีการนำเสนอข้อมูลแก่นักลงทุน นักลงทุนสถาบัน นักวิเคราะห์ และกิจกรรมการอื่น ๆ ดังนี้

กิจกรรมการนำเสนอข้อมูล	จำนวนครั้ง
บริษัทจัดระเบียบพบผู้ลงทุน (Opportunity day)	4
ประชุมนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ (Analyst Meeting)	4



7. โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการ

โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ประกอบด้วย คณะกรรมการบริษัท และ คณะกรรมการชุดย่อยจำนวน 5 คณะ ประกอบด้วย คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาว่าตอบแทน คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการบริหาร และคณะกรรมการพัฒนารูทกิจ



หมายเหตุ : *คณะกรรมการตรวจสอบมีบทบาทหน้าที่ในการกำกับดูแลและติดตามการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการของบริษัท
 *คณะกรรมการบริหารมีบทบาทหน้าที่ในการกำกับดูแลและติดตามการดำเนินงานด้านการพัฒนาความยั่งยืนของบริษัท



7.2 ข้อมูลเกี่ยวกับคณะกรรมการ

7.2.1 องค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัท

องค์ประกอบของคณะกรรมการ	จำนวน (คน)	สัดส่วน (%)
จำนวนกรรมการรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	11	100
กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	9	81.82
กรรมการอิสระ	5	45.45
กรรมการที่เป็นผู้บริหาร (ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร / กรรมการผู้จัดการ)	2	18.18

คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วยบุคคลซึ่งมีความรู้ความสามารถเป็นที่ยอมรับ เป็นผู้มีความรับผิดชอบหลักในการตัดสินใจดำเนินงานที่จะเป็นประโยชน์แก่บริษัทฯ ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียทั้งหมด มีบทบาทสำคัญในการกำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมายของบริษัทฯ โดยร่วมกับผู้บริหารระดับสูงในการกำหนดกลยุทธ์ และนโยบายการดำเนินงานทั้งระยะสั้นและระยะยาว ตลอดจนการทบทวนนโยบายและแผนงานที่สำคัญของบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี

คณะกรรมการของบริษัทฯ ประกอบด้วย ผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความหลากหลายทางด้านทักษะ ความรู้ความสามารถ ประสบการณ์ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพและหลากหลายทางความคิด

ความรู้ความชำนาญเฉพาะด้านของกรรมการบริษัท (Board Skill Matrix) สอดคล้องกับกลยุทธ์ของบริษัทฯ

กรรมการ	ประสบการณ์ / การศึกษาและความรู้ความชำนาญ								
	ความรู้เกี่ยวกับธุรกิจของบริษัท	การบริหารจัดการ	บัญชีและการเงิน	กฎหมาย	เทคโนโลยีสารสนเทศ	การบริหารความเสี่ยง	การกำกับดูแลกิจการ / ESG	การตลาด	วิศวกรรมศาสตร์
1. นายสมบัติ พานิชชีวะ	✓	✓	✓					✓	
2. นายเรวัต ฉ่ำเฉลิม	✓	✓		✓					
3. นายประกอบ ตันติยาพงศ์	✓	✓	✓	✓		✓	✓		
4. พลเอกสืบสันต์ ทรรทรานนท์	✓	✓		✓					
5. นายสมนึก ชัยเดชสุริยะ	✓	✓	✓	✓		✓	✓		
6. นายจุมพล ริมสาคร	✓	✓	✓	✓	✓		✓		
7. นายชาญวิทย์ อมตะมาภูชาติ	✓	✓	✓			✓		✓	
8. นายวิชวุธ เครื่องงาม	✓			✓	✓		✓		
9. มล.ธนวิสุทธิ์ วิสุทธิ์	✓	✓	✓					✓	
10. นายราณินทร์ พานิชชีวะ	✓	✓	✓			✓	✓	✓	
11. นายศักดิ์ดา พรธนไวย	✓	✓	✓		✓			✓	✓

**แหล่งที่มาในการสรรหากรรมการใหม่ โดยพิจารณาทั้งฐานข้อมูลกรรมการ (Director Pool) หรือ ผู้ที่มีประสบการณ์ คุณสมบัตินับ Board Skill Matrix

7.2.2 ข้อมูลคณะกรรมการและผู้มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ รายบุคคล

	ชื่อ	นามสกุล	ตำแหน่ง
1.	นายสมบัติ ⁽⁵⁾	พานิชชีวะ	ประธานกรรมการ (กรรมการผู้แทนกลุ่มครอบครัวพานิชชีวะ)
2.	นายเรวัต ⁽⁵⁾	จำเริญ	รองประธานกรรมการ และประธานกรรมการบริหาร
3.	นายประกอบ	ตันติยาพงศ์	กรรมการอิสระ และประธานกรรมการตรวจสอบ
4.	พลเอกสืบสันต์ ⁽³⁾	กรรณานนท์	กรรมการอิสระ และประธานกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน
5.	นายสมนึก	ชัยเดชสุริยะ	กรรมการอิสระ ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง กรรมการตรวจสอบ และกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน
6.	นางปานทิพย์ ⁽⁶⁾	ศรีพิมล	กรรมการ (กรรมการผู้แทนกระทรวงการคลัง)
7.	นายอานนท์ ⁽⁷⁾	เหล็บบริบูรณ์	กรรมการ (กรรมการผู้แทนกระทรวงการคลัง)
8.	นายชาญวิทย์ ⁽¹⁾	อมตะมาภูชาติ	กรรมการ
9.	นายจุฬพล ⁽²⁾	ธัมสาคร	กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ
10.	นายวิษณุ	เครื่องาม	กรรมการอิสระ กรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน
11.	ม.ล.ธน-วิสุทธิ์ ⁽⁵⁾	วิสุทธิ	กรรมการ และกรรมการบริหาร
12.	นายธานินทร์ ⁽⁵⁾	พานิชชีวะ	กรรมการ (กรรมการผู้แทนกลุ่มครอบครัวพานิชชีวะ) ประธานกรรมการพัฒนาธุรกิจ รองประธานกรรมการบริหาร กรรมการบริหารความเสี่ยง เลขาธิการคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
13.	นายศักดิ์ดา ^{(4) (5)}	พรรณไวย	กรรมการ กรรมการบริหาร กรรมการบริหารความเสี่ยง และกรรมการพัฒนา ธุรกิจ กรรมการผู้จัดการ

หมายเหตุ

- (1) นายชาญวิทย์ อมตะมาภูชาติ ได้รับการแต่งตั้งเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท โดยมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2565 แทนนายจุฬพล ธัมสาคร ที่ได้ลาออกจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2564
- (2) นายจุฬพล ธัมสาคร (กรรมการ/กรรมการอิสระ) ได้รับการแต่งตั้งเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการตรวจสอบ โดยมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 3/2565 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2565 แทนนายวิศิษฐ์ วงศ์รวมลาภ ที่ครบกำหนดออกตามวาระ
- (3) พลเอกสืบสันต์ กรรณานนท์ ได้รับแต่งตั้งเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ / กรรมการอิสระ โดยมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2565 และได้รับแต่งตั้งให้เข้าดำรงตำแหน่งประธานกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน โดยมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 3/2565 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2565 แทน นายสุชีวัชร สุวรรณสวัสดิ์ ที่ลาออกจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2564
- (4) นายศักดิ์ดา พรรณไวย ได้รับแต่งตั้งเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท โดยมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2565
- (5) กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัท โดยกำหนดให้กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทสองในห้าคน ลงลายมือชื่อร่วมกับ และประทับตราสำคัญของบริษัท
- (6) นางปานทิพย์ ศรีพิมล กรรมการ ได้ขอลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2565 เนื่องจากมีการกิจอื่นเป็นจำนวนมาก จึงไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเต็มที่
- (7) นายอานนท์ เหล็บบริบูรณ์ กรรมการ ได้ขอลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2565 เนื่องจากเกษียณอายุราชการ

7.2.3 บทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการ

บทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทกำหนดไว้โดยอ้างอิงกับพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ.2535 (รวมที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ 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 ตามที่คณะกรรมการ และฝ่ายบริหารจัดการ
3. กำกับดูแลการบริหารงานและผลการปฏิบัติงานของบริษัทฯ เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด
4. ติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เป็นไปตามแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน (Sustainability Development) ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และการกำกับดูแลกิจการ และงบประมาณของบริษัทฯ
5. ดำเนินการให้บริษัทฯ นำระบบงานบัญชีที่เหมาะสม และมีประสิทธิภาพมาใช้ รวมทั้งจัดให้มีระบบควบคุมภายใน และระบบการตรวจสอบภายใน
6. จัดให้มีการทำงานบุคลากร และงบกำไรขาดทุน ณ วันสิ้นสุดรอบปีบัญชีของบริษัทฯ และลงลายมือชื่อเพื่อรับรองงบการเงินดังกล่าว เพื่อนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นในการประชุมสามัญประจำปี เพื่อพิจารณาอนุมัติ
7. พิจารณาอนุมัติการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาล
8. พิจารณาให้ความเห็นชอบการคัดเลือก และเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ และพิจารณาคำตอบแทนที่เหมาะสม ตามที่คณะกรรมการตรวจสอบนำเสนอ ก่อนนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นในการประชุมสามัญประจำปี เพื่อพิจารณาอนุมัติ
9. จัดให้มีนโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่เป็นสายหลักเกณฑ์อักษร และการปรับใช้นโยบายดังกล่าวอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้เชื่อมั่นได้ว่าบริษัทฯ มีความรับผิดชอบต่อนักมีส่วนเกี่ยวข้องทุกกลุ่มด้วยความเป็นธรรม
10. แต่งตั้งคณะกรรมการชด้อยอด เช่น คณะกรรมการตรวจสอบ หรือคณะกรรมการชด้อยอดอื่นใด และกำหนดอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการชด้อยอดดังกล่าวเพื่อช่วยเหลือ และสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ รวมถึงกำกับดูแลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชด้อยอดต่าง ๆ ให้เป็นไปตามกฎบัตร และบททวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการ พร้อมทั้งประเมินผลเป็นประจำปีอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
11. พิจารณากำหนด และแก้ไขเปลี่ยนแปลงชื่อกรรมการซึ่งมีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ ได้พิจารณาโครงสร้างบริหารและแต่งตั้งประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (Chief Executive Officer) และผู้บริหารของบริษัทในตำแหน่งตั้งแต่ระดับผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการขึ้นไปและเลขาธิการบริษัท พิจารณากำหนดอำนาจหน้าที่และกำหนดคำตอบแทนของผู้บริหารของบริษัทในตำแหน่งตั้งแต่ระดับผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการขึ้นไป และเลขาธิการบริษัท
12. กำหนดกรอบนโยบายสำหรับการกำหนดเงินเดือน การปรับขึ้น การกำหนดโบนัส คำตอบแทน และบำเหน็จรางวัลของพนักงาน และผู้บริหาร และการมอบหมายให้ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (Chief Executive Officer) ร่วมกับกรรมการผู้จัดการในการกำหนดคำตอบแทนของพนักงานให้เป็นไปตามขอบเขตอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบของพนักงาน
13. กำหนดอำนาจ และระดับการอนุมัติในการทำธุรกรรม และการดำเนินการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานของบริษัทฯ ให้คณะ หรือบุคคลตามความเหมาะสม และให้เป็นไปตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องโดยจัดทำเป็นคู่มืออำนาจการอนุมัติ และให้มีการทบทวนอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
14. ขอความเห็นทางวิชาชีพจากองค์กรภายนอก หากมีความจำเป็นเพื่อประกอบการตัดสินใจที่เหมาะสม
15. ส่งเสริมให้กรรมการ และผู้บริหารของบริษัทฯ ในตำแหน่งตั้งแต่ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการขึ้นไปเข้าร่วมหลักสูตรสัมมนาต่าง ๆ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ในหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ และความรับผิดชอบของกรรมการ และผู้บริหารนั้น
16. สนับสนุนในการจัดทำนโยบายการทำธุรกิจที่ยั่งยืนในด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และการกำกับดูแลกิจการ หรือ Environment Social and Governance (ESG) ให้สอดคล้องกับกฎหมาย แนวทาง หลักเกณฑ์ และเป็นไปตาม

ระเบียบข้อบังคับของหน่วยงานภาครัฐและขององค์กรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลบริษัทฯ เช่น ตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงาน ก.ล.ต. และแนวปฏิบัติอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอย่างยั่งยืน

17. ส่งเสริมและสนับสนุนการจัดทำนโยบายการพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ เทคโนโลยีดิจิทัล และนวัตกรรมใหม่มาใช้ในบริษัทฯ (New Technology, Digital Technology, and Innovation) ซึ่งเป็นเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัย สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้า และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ รวมถึงการสร้างประโยชน์ต่อสังคม โดยจัดให้มีการรอบการกำกับดูแลและการบริหารจัดการเทคโนโลยี และนวัตกรรมใหม่ตามความเหมาะสม
18. มุ่งมั่นพัฒนาการประกอบธุรกิจโครงการประเภทอื่น ๆ นอกเหนือจากทางด่วนและทางพิเศษ (Non-Toll Business) ของบริษัท ที่สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้า เพื่อการเจริญเติบโตทางธุรกิจของบริษัทที่ยั่งยืน และสร้างโอกาสทางธุรกิจใหม่ ๆ ของบริษัทฯ

นอกจากนี้คณะกรรมการจะให้ความสนใจขอบเขตหน้าที่ของคณะกรรมการ และมอบหมายอำนาจการจัดการบริษัทฯ ให้แก่ฝ่ายบริหาร โดยทำการบันทึกเป็นลายลักษณ์อักษร อย่างไรก็ตามคณะกรรมการจะติดตามดูแลฝ่ายบริหารให้ปฏิบัติตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย ทั้งนี้ขอบเขตหน้าที่ของคณะกรรมการ และกรรมการผู้จัดการ และฝ่ายบริหารอาจพิจารณาแบ่งออกเป็นดังนี้

1. เรื่องที่คณะกรรมการควรดูแลให้มีการดำเนินการ หมายถึง เรื่องที่คณะกรรมการเป็นผู้รับผิดชอบหลักให้มีการดำเนินการอย่างเหมาะสม ซึ่งคณะกรรมการต้องมีความเข้าใจ และพิจารณาเป็นอย่างดี ทั้งนี้คณะกรรมการอาจมอบหมายให้คณะกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ หรือฝ่ายบริหารเป็นผู้เสนอเรื่องเพื่อพิจารณาได้ ซึ่งได้แก่เรื่องดังต่อไปนี้

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

2. เรื่องที่คณะกรรมการจะดำเนินการร่วมกับฝ่ายบริหาร หมายถึง เรื่องที่คณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ กรรมการผู้จัดการ และฝ่ายบริหารจะพิจารณาร่วมกัน โดยฝ่ายบริหารเสนอให้คณะกรรมการเห็นชอบตามขั้นตอนต่าง ๆ ซึ่งคณะกรรมการจะกำกับดูแลให้นโยบายภาพรวมสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ และเป้าหมายหลักในการประกอบธุรกิจ รวมทั้งมอบหมายให้ฝ่ายบริหารไปดำเนินการโดยคณะกรรมการติดตาม และให้ฝ่ายบริหารรายงานให้คณะกรรมการทราบเป็นระยะ ๆ ตามขั้นตอนต่าง ๆ ตามความเหมาะสม ได้แก่เรื่องดังต่อไปนี้

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

3. เรื่องที่คณะกรรมการไม่ควรดำเนินการ หมายถึง เรื่องที่คณะกรรมการจะกำกับดูแลระดับนโยบาย โดยมอบหมายให้กรรมการผู้จัดการ และฝ่ายบริหารเป็นผู้รับผิดชอบหลักในการดำเนินการ ได้แก่

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





7.3 ข้อมูลเกี่ยวกับคณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการชุดย่อยของบริษัทฯ มีจำนวน 5 คณะ ประกอบด้วย คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการพัฒนารูทกิจ โดยมีอำนาจหน้าที่ และบทบาทความรับผิดชอบดังนี้

1. คณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการอิสระของบริษัทฯ จำนวน 3 ท่าน ที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ของคณะกรรมการกำกับตลาดทุน มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี นับจากวันที่ได้รับการแต่งตั้ง และอาจได้รับการแต่งตั้งใหม่อีกก็ได้ตามที่คณะกรรมการบริษัทเห็นว่าเหมาะสม โดยมีรายชื่อดังนี้

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง	จำนวนครั้งที่เข้าร่วมประชุม / การประชุมทั้งหมด
			1 ม.ค. - 31 ธ.ค. 2565
1.	นายประกอบ ตันติยาพงศ์	ประธานกรรมการตรวจสอบ	8/8
2.	นายสมนึก ชัยเดชสุริยะ	กรรมการตรวจสอบ	8/8
3.	นายวิศิษฐ์ วงศ์รวมลาภ ⁽¹⁾	กรรมการตรวจสอบ	3/3
4.	นายจุมพล ริมสาคร ⁽²⁾	กรรมการตรวจสอบ	5/5

หมายเหตุ

(1) นายวิศิษฐ์ วงศ์รวมลาภ พ้นจากตำแหน่งกรรมการบริษัทตามวาระในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2565 ซึ่งเป็นผลให้พ้นจากตำแหน่งกรรมการตรวจสอบ

(2) นายจุมพล ริมสาคร ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการตรวจสอบ โดยมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 3 /2565 วันที่ 26 เมษายน 2565 แทน นายวิศิษฐ์ วงศ์รวมลาภ ซึ่งพ้นจากตำแหน่งกรรมการบริษัทตามวาระ เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2565

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

โดยมีนายปรีชา สมุหวิวัฒน์ชัย เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

ทั้งนี้ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 4/2562 เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2562 มีมติอนุมัติให้ปรับโครงสร้างองค์กรด้านการกำกับดูแลกิจการ โดยมอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการ และจัดให้มีคณะทำงานการกำกับดูแลกิจการ (ปัจจุบันคณะทำงานการกำกับดูแลกิจการเพื่อความยั่งยืน) 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 สังคม และสิ่งแวดล้อม และการกำกับดูแลกิจการ (Environment Social and Governance: ESG) โดยกำหนดแนวทาง เสนอแนะนโยบายและแนวปฏิบัติ ตลอดจนให้คำปรึกษา ประเมินผล และทบทวนนโยบาย รวมถึงการแต่งตั้งคณะกรรมการในการปฏิบัติงาน
5. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระ เพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ และเสนอคำตอบแทนของบุคคลดังกล่าว รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
6. พิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาบรรจุ แต่งตั้ง โยกย้าย เลิกจ้าง รวมทั้งประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปีของหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน
7. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และเป็นไปตามระเบียบการกำกับการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ ทั้งนี้เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวเหมาะสมผล 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 ความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ
 - 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 โดยบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย
11. พิจารณางบประมาณและทรัพยากรที่ใช้ในการบริหารจัดการฝ่ายสำนักตรวจสอบภายใน บุคลากร และการปฏิบัติงานตรวจสอบภายในให้เหมาะสมเพียงพอ รวมถึงสนับสนุนการปรับปรุงพัฒนางานตรวจสอบภายในอย่างต่อเนื่อง
12. ประเมินผลการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
13. ปฏิบัติงานอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย ด้วยความเห็นชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ





2. คณะกรรมการบริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 คณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วย กรรมการจำนวน 8 ท่าน ดังนี้

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง	จำนวนครั้งที่เข้าร่วมประชุม / การประชุมทั้งหมด
			1 ม.ค. - 31 ธ.ค. 2565
1.	ศาสตราจารย์พิเศษ เรวัต ฉ่ำเฉลิม	ประธานกรรมการบริหาร	29/29
2.	นายธานินทร์ พานิชชีวะ	รองประธานกรรมการบริหาร	29/29
3.	นายพรเทพ ปันยารชุน ⁽¹⁾	กรรมการบริหาร	10/10
4.	นายกุลวัฒน์ เจนวนวัฒนวิทย์	กรรมการบริหาร	29/29
5.	หม่อมหลวงธน-วิสุทธิ์ วิสุทธิ์ ⁽³⁾	กรรมการบริหาร	28/29
6.	ดร.ศักดิ์ดา พรธนะไวย	กรรมการบริหาร	29/29
7.	นายสุเทพ ธาระวาส	กรรมการบริหาร	29/29
8.	นางอโนมา อุกฤติ	กรรมการบริหาร	28/29
9.	นางสาวบงกชรัตน์ ตั้งชูกุล	กรรมการบริหาร	18/18

หมายเหตุ

(1) นายพรเทพ ปันยารชุน พ้นจากตำแหน่งกรรมการบริหารตามวาระ ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2565 จึงทำให้พ้นจากตำแหน่งกรรมการบริหารตามองค์ประกอบและคุณสมบัติของคณะกรรมการบริหารที่ระบุในกฎบัตรคณะกรรมการบริหาร

(2) นางสาวบงกชรัตน์ ตั้งชูกุล ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริหาร โดยมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 4/2565 เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2566

ขอบเขตอำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริหารมีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบ ดังนี้

ด้านการบริหาร

1. กำหนดนโยบาย ทิศทาง กลยุทธ์ แผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน (Sustainability Development) ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และการกำกับดูแลกิจการ (Environment Social and Governance: ESG) เพื่อเสนอต่อ ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทอนุมัติ รวมทั้งการดำเนินการในเรื่องที่เกี่ยวข้องดังกล่าวข้างต้น ให้เป็นไปตามนโยบายของคณะกรรมการบริษัท และให้สอดคล้องกับงบประมาณที่ได้รับอนุมัติ

2. จัดให้มีการประชุมอย่างน้อยเดือนละหนึ่ง (1) ครั้ง เพื่อติดตามผลการดำเนินงานรายเดือน เพื่อให้ผลการดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ บรรลุเป้าหมายธุรกิจ แผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน (Sustainability Development) ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และการกำกับดูแลกิจการ (Environment Social and Governance: ESG) และเป็นไปตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

3. ให้คำแนะนำ และคำปรึกษาแก่ผู้บริหาร

4. กลั่นกรองระเบียบวาระของเรื่องที่จะเสนอ พร้อมทั้งข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง สำหรับการประชุมคณะกรรมการบริษัท

5. กลั่นกรองการของบประมาณประจำปีที่จะเสนอจากฝ่ายบริหาร ก่อนเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติ

6. มีอำนาจเข้าทำรายการประเภทต่าง ๆ ได้แก่

ก. พิจารณานโยบายการใช้เงินเพื่อการลงทุน การจัดทำธุรกรรมทางการเงินกับสถาบันการเงินเพื่อเปิดบัญชี ถูยืม จำนำ จำนอง ค้ำประกัน และการอื่นใดที่เป็นธุรกรรมด้านการลงทุน และธุรกรรมทางการเงินตามธุรกิจปกติของ บริษัทฯ ในวงเงินไม่เกิน 500 ล้านบาท

ข. ในกรณีที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้น (แล้วแต่กรณีตามขั้นตอนที่กำหนด) อนุมัติให้ เข้าร่วมประมูลงาน คณะกรรมการบริหารมีอำนาจพิจารณาอนุมัติการจัดทำธุรกรรมกับสถาบันการเงินเพื่อออกหนังสือ ค้ำประกันประเภทต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประมูลงาน

ค. ในกรณีที่มิใช่ค่าใช้จ่ายที่เกินงบประมาณที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการบริหารมี อำนาจอนุมัติการดำเนินงานที่เป็นธุรกรรมตามธุรกิจปกติ ซึ่งมีเงื่อนไขการค้ำโดยทั่วไป ในวงเงินแต่ละรายการไม่เกิน 30 ล้านบาท ทั้งนี้ภายใต้บังคับของหลักเกณฑ์ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวม ถึงตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันและรายการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์

7. พิจารณากำหนดโครงสร้างผู้บริหารองค์กร (Organization Chart) ตั้งแต่ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการขึ้นไป เพื่อ เสนอคณะกรรมการบริษัทอนุมัติ

ส่วนตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และกรรมการผู้จัดการ จะดำเนินการสรรหาตามขั้นตอนในกฎบัตรของ คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน โดยให้คณะกรรมการบริษัทอนุมัติ

8. มีอำนาจแต่งตั้ง ถอดถอน หรือว่าจ้างที่ปรึกษา/ผู้เชี่ยวชาญ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานภายในองค์กรของ บริษัทฯ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

9. ปฏิบัติหน้าที่อื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

ด้านการพัฒนาความยั่งยืน

1. พิจารณากำหนด ทบทวน นโยบาย กลยุทธ์ และปรับปรุงแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืนของบริษัทฯ ให้มีความ สอดคล้องกับแนวปฏิบัติที่ดี และมีความสมดุลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และการกำกับดูแลกิจการ (Environment Social and Governance : ESG)

2. กำกับดูแล และติดตามผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาความยั่งยืนองค์กร ตามแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน ให้มีประสิทธิภาพ เกิดประโยชน์สูงสุดกับบริษัทฯ และผู้มีส่วนได้เสีย

3. ติดตามความคืบหน้าผลการปฏิบัติงานของคณะทำงานชุดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาความยั่งยืนของ องค์กร พร้อมทั้งให้ข้อเสนอแนะและการสนับสนุนที่จำเป็น

4. ส่งเสริมให้บริษัทฯ มีการสื่อสารให้กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานทุกระดับและผู้ที่เกี่ยวข้องตระหนักและเข้าใจถึง นโยบายและแนวปฏิบัติด้านการพัฒนาความยั่งยืนขององค์กร รวมถึง สนับสนุนให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ปฏิบัติตามแนวทางการพัฒนาความยั่งยืนของบริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพ

5. รายงานผลการปฏิบัติงาน ผลการประเมินการปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติที่ดีด้านการพัฒนาความยั่งยืน และประเด็นที่สำคัญเกี่ยวกับการจัดการความยั่งยืนขององค์กรต่อคณะกรรมการบริษัท

6. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมายเป็นคราว ๆ ไป





3. คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน โดยรายชื่อดังนี้

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง	จำนวนครั้งที่เข้าร่วมประชุม / การประชุมทั้งหมด
			1 ม.ค. - 31 ธ.ค. 2565
1.	พลเอกสืบสันต์ นรทรานนท์ ⁽¹⁾	ประธานกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน	6/7
2.	นายสมนึก ชัยเดชสุริยะ	กรรมการสรรหาและพิจารณา คำตอบแทน	7/7
3.	ดร. วิชญะ เครืองาม	กรรมการสรรหาและพิจารณา คำตอบแทน	7/7

หมายเหตุ

(1) พลเอกสืบสันต์ นรทรานนท์ ได้รับการแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน โดยมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 3/2565 วันที่ 26 เมษายน 2565 แทน ศาสตราจารย์ ดร. สุชีว์ สุวรรณสวัสดิ์ ที่ได้ลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2564

โดยมี นายธานินทร์ พานิชชีวะ เป็นเลขานุการคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน

หน้าที่และความรับผิดชอบ

1.1 ขอบเขตในการสรรหาและการประเมิน

1. พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ เมื่อมีตำแหน่งว่างลง หรือเมื่อครบวาระ และเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัท หรือผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เพื่อให้เลือกตั้ง
2. พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งประธานกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ ในกรณีที่ไม่มีตำแหน่งว่างลงหรือครบวาระ และเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อให้เลือกตั้ง
3. เสนอแนะวิธีการประเมินพร้อมทั้งร่วมในการประเมินผลการดำเนินงานของกรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ และรายงานผลต่อคณะกรรมการบริษัท และติดตามผลการแก้ไขปรับปรุงตามผลการประเมิน
4. พิจารณาคุณสมบัติของกรรมการอิสระ และกำหนดเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ในการสรรหา และคัดเลือกกรรมการบริษัท กรรมการอิสระ กรรมการชุดย่อยต่าง ๆ เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และให้เป็นไปตามกฎหมาย จรรยาบรรณวิชาชีพ ระเบียบ กฎเกณฑ์ต่าง ๆ รวมทั้งข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยที่เกี่ยวข้องเพื่อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทพิจารณา
5. พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ ให้มีความเหมาะสมกับกลยุทธ์ของบริษัทฯ และสภาวการณ์ ซึ่งประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความหลากหลายทางด้านความรู้ ความเชี่ยวชาญ ทักษะ ความสามารถเฉพาะด้าน และประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ตลอดจนการมีส่วนร่วมในการสร้างคุณประโยชน์ให้แก่บริษัทฯ และเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการบริษัท
6. สนับสนุนให้มีการเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอรายชื่อบุคคลเข้ารับการคัดเลือกเป็นกรรมการ
7. พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และ กรรมการผู้จัดการเมื่อมีตำแหน่งว่างลง และเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อเลือกตั้งตามจรรยาบรรณของบริษัทฯ
8. ประธานกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน มีอำนาจเรียกประชุม และกำหนดระเบียบข้อบังคับ และวาระของการประชุมตามที่เห็นสมควร โดยในการประชุมต้องมีกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน มาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่ง (1/2) จึงจะครบองค์ประชุม

ในกรณีที่ไม่มีประธานกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน หรือประธานกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้กรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนคนใดคนหนึ่งเป็นผู้เรียกประชุม

9. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

1.2 ขอบเขตในการพิจารณาคำตอบแทน

1. จัดทำหลักเกณฑ์และนโยบายในการกำหนดคำตอบแทนกรรมการบริษัท กรรมการชุดย่อยต่าง ๆ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และ กรรมการผู้จัดการ

2. พิจารณาคำตอบแทนตลอดจนผลประโยชน์อื่นใดที่เหมาะสมให้แก่กรรมการบริษัท กรรมการชุดย่อยต่าง ๆ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และกรรมการผู้จัดการ โดยคำนึงถึงผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และหน้าที่ความรับผิดชอบ โดยเทียบเคียงได้กับอัตราค่าตอบแทนกรรมการของบริษัทอื่น ๆ ในอุตสาหกรรมเดียวกัน และมีขนาดธุรกิจใกล้เคียงกัน และเสนอขออนุมัติตามข้อบังคับของบริษัทฯ หรือตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น (แล้วแต่กรณี)

3. กลับกรองงบประมาณ ค่าจ้าง เงินโบนัสและผลประโยชน์อื่นใดของพนักงาน ลูกจ้าง ผู้เชี่ยวชาญและที่ปรึกษา บริษัทฯ โดยภาพรวม ก่อนเสนอขออนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทภายใต้งบประมาณ

4. พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และกำหนดแนวทางการจัดสรรค่าตอบแทนและผลประโยชน์อื่นใด ซึ่งรวมถึงผลตอบแทนในรูปของหลักทรัพย์ในรูปแบบของใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้น หรือหลักทรัพย์อื่นใด ให้แก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน

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

4. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงมีจำนวน 6 ท่าน ดังนี้

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง	จำนวนครั้งที่เข้าร่วมประชุม / การประชุมทั้งหมด
			1 ม.ค. - 31 ธ.ค. 2565
1.	นายสมนึก ชัยเดชสุริยะ	ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง	4/4
2.	นายราณินทร์ พาณิชชิวะ ⁽¹⁾	กรรมการบริหารความเสี่ยง	2/2
3.	นายสุเทพ ธาระवास	กรรมการบริหารความเสี่ยง	4/4
4.	นางอโนมา อุกุกรี	กรรมการบริหารความเสี่ยง	4/4
5.	ดร.ศักดิ์ดา พรรณไว	กรรมการบริหารความเสี่ยง	4/4
6.	นางสาวบงกชรัตน์ ตั้งชูกุล ⁽²⁾	กรรมการบริหารความเสี่ยง	2/2
7.	นายบุญชนะ ตรีดิษฐ์ อุดมพร	กรรมการบริหารความเสี่ยง	4/4

หมายเหตุ

(1) นายราณินทร์ พาณิชชิวะ ได้พ้นจากตำแหน่งกรรมการบริหารความเสี่ยง เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2565 เนื่องจากบริษัทฯ มีการปรับโครงสร้างองค์กรโดยการปรับเลื่อนตำแหน่งนายราณินทร์ พาณิชชิวะ เป็นประธานเจ้าหน้าที่บริหาร จึงทำให้นายราณินทร์ พาณิชชิวะ พ้นจากตำแหน่งกรรมการบริหารความเสี่ยงตามองค์ประกอบของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงที่ระบุในกฎบัตรคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

(2) นางสาวบงกชรัตน์ ตั้งชูกุล ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริหารความเสี่ยง โดยมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 4/2565 วันที่ 12 พฤษภาคม 2565 ตามที่บริษัทฯ ได้มีการปรับโครงสร้างองค์กรและปรับเลื่อนตำแหน่งนางสาวบงกชรัตน์ ตั้งชูกุล เป็นรองกรรมการผู้จัดการสายงานธุรกิจและการเงิน สอดคล้องตามองค์ประกอบของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงที่ระบุในกฎบัตรคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

โดยมี นายบุญชนะ ตรีดิษฐ์ อุดมพร เป็นเลขาธิการคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง





หน้าที่และความรับผิดชอบ

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง มีอำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบดังนี้

1. กำหนดนโยบายและแผนแม่บทการบริหารความเสี่ยงในองค์กร เสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติ
2. พิจารณาคู่มือบริหารความเสี่ยง
3. ประเมินและอนุมัติแผนการบริหารความเสี่ยงโดยพิจารณาความถูกต้องเหมาะสม และความพอเพียงของการระบุเหตุการณ์ความเสี่ยง เป้าหมายความเสี่ยงที่ยอมรับได้ โอกาสและผลกระทบ (ความรุนแรงของความเสี่ยง) แนวทาง/แผนการบริหารความเสี่ยง ติดตามความคืบหน้าในการจัดการความเสี่ยง
4. ปรับปรุงนโยบายบริหารความเสี่ยง/แผนงานให้สอดคล้องกับสถานการณ์ และแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ
5. ส่งเสริมและให้ความรู้เรื่องการบริหารความเสี่ยงแก่บุคลากร และผลักดันให้มีการนำไปใช้อย่างจริงจัง
6. มีอำนาจแต่งตั้งคณะทำงานบริหารความเสี่ยงได้ตามความเหมาะสมและกำกับดูแล ให้คำปรึกษา และคำแนะนำแก่คณะทำงานบริหารความเสี่ยง
7. รายงานผลการบริหารความเสี่ยงและสถานการณ์ขององค์กรต่อคณะกรรมการบริษัท และให้ข้อมูลต่อคณะกรรมการตรวจสอบ
8. ประสานกรรมการบริหารความเสี่ยงมีอำนาจเรียกประชุม และกำหนดระเบียบข้อบังคับ และวาระของการประชุมตามที่เห็นสมควร โดยในการประชุมจะต้องมีกรรมการบริหารความเสี่ยงมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่ง (1/2) จึงจะครบองค์ประชุม
9. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

5. คณะกรรมการพัฒนาธุรกิจ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 คณะกรรมการพัฒนาธุรกิจมีจำนวน 3 ท่าน ดังนี้

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง	จำนวนครั้งที่เข้าร่วมประชุม / การประชุมทั้งหมด
			1 ม.ค. - 31 ธ.ค. 2565
1.	นายธานินทร์ พานิชชีวะ	ประธานกรรมการพัฒนาธุรกิจ	12/12
2.	นางสาวบงกชรัตน์ ตั้งชูกุล	กรรมการพัฒนาธุรกิจ	12/12
3.	ดร.ศักดิ์ดา พรรณไวย	กรรมการพัฒนาธุรกิจ	11/12
4.	นายพรเทพ ปันยารชุน ⁽¹⁾	กรรมการพัฒนาธุรกิจ	4/4

หมายเหตุ

(1) นายพรเทพ ปันยารชุน พ้นจากตำแหน่งกรรมการบริษัทตามวาระ ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2565 จึงทำให้พ้นจากตำแหน่งกรรมการพัฒนาธุรกิจตามองค์ประกอบและคุณสมบัติของคณะกรรมการพัฒนาธุรกิจที่ระบุในกฎบัตรคณะกรรมการพัฒนาธุรกิจ

โดยมี ดร.ศักดิ์ดา พรรณไวย เป็นเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาธุรกิจ

ขอบเขตอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการพัฒนาธุรกิจ

1. เสนอนโยบายพัฒนาธุรกิจและแผนระยะยาวในการพัฒนาธุรกิจเพื่อความยั่งยืน
2. พิจารณาผลการศึกษาในการจัดหาโครงการใหม่ และผลการศึกษาความเป็นไปได้ทางการเงินเพื่อเสนอขออนุมัติในการดำเนินการโครงการใหม่ต่อคณะกรรมการบริษัท
3. ให้ความเห็น หรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาธุรกิจแก่คณะกรรมการบริษัท
4. ส่งเสริมสนับสนุนในการจัดทำนโยบายการทำธุรกิจที่ยั่งยืนในด้านสิ่งแวดล้อม 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 26 ท่าน ดังรายชื่อต่อไปนี้ (โครงสร้างการจัดการบริษัทฯ (Organization Chart) ได้รายงานใน “หัวข้อ 7.1 โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการ”)

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง
ผู้บริหารระดับสูง		
1.	นายธามินทร์ พานิชชีวะ ¹	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
2.	ดร.ศักดิ์ดา พรธนะไวย ¹	กรรมการผู้จัดการ
3.	นางอโนมา อุกฤษ ¹	รองกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการ
4.	นางสาวบงกชรัตน์ ตั้งชูกุล ¹	รองกรรมการผู้จัดการ สายงานธุรกิจและการเงิน
5.	นายสุเทพ ธาระวาส ¹	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการอาวุโส
6.	นายบุญชนะ ตรีดิษฐ์ อุดมพร ¹	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหารความเสี่ยงและความปลอดภัยฯ
ผู้บริหารระดับกลาง		
1.	นายชัยกัญ เตมียบุตร	ผู้อำนวยการอาวุโส สายงาน IT & ITS
2.	นางสาวอัจฉรา เจริญพร	ผู้อำนวยการอาวุโส สายงานพัฒนาความยั่งยืนองค์กร
3.	นางสาวน้ำผึ้ง ระเมียดดี	ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศและจราจรอัจฉริยะ
4.	นางสาวปิยภัทร พงษ์นิกรพิย	ผู้อำนวยการฝ่ายระบบเก็บค่าผ่านทาง
5.	นายชวณัฐ ศรีสุขวัฒนา	ผู้อำนวยการฝ่ายอำนวยความสะดวกและจัดการจราจร
6.	นางสุมาลี นิยมเหมาะ	ผู้อำนวยการฝ่ายจัดเก็บค่าผ่านทาง
7.	นายเอกรินทร์ เหลืองวิสัย	ผู้อำนวยการฝ่ายวิจัยและพัฒนา-กลุ่มงานธุรกิจใหม่
8.	นางภัทรพร อมรศรีวรากลุส ¹	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี
9.	นางภาวดี สิ้นธิพงษ์	ผู้อำนวยการฝ่ายธุรการและจัดซื้อ
10.	นางอุไรวรรณ เมฆอัครกมล	ผู้อำนวยการฝ่ายสำนักเลขานุการบริษัทและกำกับดูแลกิจการ / เลขานุการบริษัท





ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง
11.	นายจักรกฤษ ทองนาคะ	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการ / นักลงทุนสัมพันธ์
12.	นางสาวรำไพ ชมภู	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรมนุษย์และระบบบริหารงานคุณภาพ
13.	นายณพพล โพธิ์	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจและกลยุทธ์เพื่อความยั่งยืน
14.	นายพิเชษฐ ลักยานันท์	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรมโครงการ
15.	นายปรีชา สมุหพัฒนชัย	ผู้อำนวยการฝ่ายสำนักตรวจสอบภายใน
16.	ดร.สันต์ พันธุ์ไร	ผู้อำนวยการฝ่ายซ่อมบำรุงรักษา
17.	นายณัฐรุจ โตประภัสสร	รองผู้อำนวยการฝ่ายอำนวยความสะดวกและจัดการจราจร
18.	นางสาวประกายพิมพ์ ตันรังสรรค์	ผู้จัดการส่วนกฎหมายและกฎระเบียบ
19.	นางสาวจริญญา โกงเหลง	ผู้จัดการส่วนความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อม
ผู้บริหารระดับต้น		
1.	นางกิตติขามณ อัญญา ¹	ผู้จัดการแผนกบัญชี*

หมายเหตุ: ¹บุคคลซึ่งเป็น "ผู้บริหาร" ตามนิยามที่กำหนดในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ที่ กจ. 17/2551 เรื่องการกำหนดกนิยามในประกาศเกี่ยวกับการออกและเสนอขายหลักทรัพย์ (ตามที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม)

การสรรหาผู้บริหารระดับสูง

ผู้บริหารในตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และกรรมการผู้จัดการ ได้รับการสรรหาโดยคณะกรรมการสรรหา และพิจารณาคำตอบแทน ซึ่งจะพิจารณาสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมตามหลักเกณฑ์ที่บริษัท กำหนด และต้องเป็นผู้ที่มีวิสัยทัศน์ ความรู้ความสามารถ ประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อการบริหารจัดการให้บรรลุวัตถุประสงค์ กลยุทธ์ หรือเป้าหมายที่คณะกรรมการบริษัทกำหนดไว้ รวมทั้งมีความเข้าใจในธุรกิจของบริษัท เป็นอย่างดี และเหมาะสมกับวัฒนธรรมองค์กร โดยคณะกรรมการสรรหา และพิจารณาคำตอบแทนจะเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อเลือกตั้งตามข้อบังคับบริษัท

ทั้งนี้ในกระบวนการสรรหาตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และกรรมการผู้จัดการ คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนคัดเลือกผู้ที่เหมาะสม ซึ่งสามารถสรรหาได้จาก 2 แหล่งคือ ภายในและภายนอกองค์กร จะใช้วิธีใดวิธีหนึ่งในการสรรหา ได้แก่ จากการเสนอชื่อจากผู้บริหารระดับสูงของบริษัท หรือจากคณะกรรมการบริษัท หรือจากประกาศรับสมัครบุคคลภายนอกที่มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ที่เหมาะสมกับบริษัท ตามนโยบายว่าด้วยเรื่องแผนการสืบทอดตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและของตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ

สำหรับตำแหน่งรองกรรมการผู้จัดการ หรือผู้บริหารระดับ C-Level กรรมการผู้จัดการ สามารถสรรหาได้จาก 2 แหล่งคือ ภายในและภายนอกองค์กร จะใช้วิธีใดวิธีหนึ่งในการสรรหา ได้แก่ คนที่เป็น Talent หรือจากประกาศรับสมัครบุคคลภายนอกที่มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ที่เหมาะสมกับบริษัท เสนอต่อประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และขอการพิจารณาและอนุมัติตามนโยบายว่าด้วยเรื่องแผนการสืบทอดตำแหน่งรองกรรมการผู้จัดการ

7.4.2 ค่าตอบแทนประธานเจ้าหน้าที่บริหารและกรรมการผู้จัดการ

คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนและคณะกรรมการบริษัทพิจารณาประเมินผลการปฏิบัติงานของประธานเจ้าหน้าที่บริหารและกรรมการผู้จัดการเป็นประจำทุกปี เพื่อนำผลประเมินดังกล่าวมาประกอบการพิจารณากำหนดค่าตอบแทนประธานเจ้าหน้าที่บริหารและกรรมการผู้จัดการ ในรูปแบบของเงินเดือนและโบนัส ซึ่งพิจารณาจากผลการดำเนินงานในปัจจุบันประกอบการพิจารณาจากผลการดำเนินงานที่สอดคล้องกับเป้าหมายและแผนงานในระยะสั้นและระยะยาว โดยมีการกำหนด KPIs ที่ชัดเจนไว้ในแต่ละปี ทั้งนี้ KPIs ของประธานเจ้าหน้าที่บริหารและกรรมการผู้จัดการ ประกอบด้วย ตัวชี้วัดด้านการเงิน และตัวชี้วัดด้านอื่น ๆ

KPIs	CEO/MD	CFO	COO
Financial Perspective	5	20	5
Customer Perspective	17	11	24
Internal Process Perspective	50	27	57
Learning and Growth Perspective	25	41	14
CSR Perspective	3	1	-
Total	100	100	100

ทั้งนี้ ในส่วนการกำหนดค่าตอบแทนของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และกรรมการผู้จัดการให้ผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน โดยนโยบายของบริษัทฯ ในการกำหนดค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับสูง ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ประกอบด้วยเงินเดือนและโบนัสประจำปี รวมทั้งค่าตอบแทนอื่นใด ให้พิจารณาจากผลประกอบการของบริษัทฯ และผลการปฏิบัติงานเป็นสำคัญ

7.4.3 ค่าตอบแทนผู้บริหาร

บริษัทฯ มีการวัดผลการดำเนินงานของผู้บริหาร (ตามนิยาม ก.ล.ด.) ทุกปี โดยผู้บริหารจะมีตัวชี้วัดการปฏิบัติงาน (Key performance Indicators : KPIs) เกี่ยวกับผลการปฏิบัติงานตามวัตถุประสงค์ในแต่ละปี โดยกรรมการผู้จัดการจะเสนอ ตัวชี้วัดการปฏิบัติงาน (Key performance Indicators : KPIs) ต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริหาร และคณะกรรมการสรรหาและพิจารณา ค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาหลักเกณฑ์ และแนวทางการจัดสรรค่าตอบแทนและผลประโยชน์อื่นใด ซึ่งรวมถึงผลตอบแทนในรูปแบบของ หลักทรัพย์ ในรูปแบบของใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้น หรือหลักทรัพย์อื่นใดให้แก่ผู้บริหาร

สำหรับกรรมการผู้จัดการ คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาหลักเกณฑ์และนโยบายในการกำหนด ค่าตอบแทน ตลอดจนผลประโยชน์อื่นใดที่เหมาะสม ภายใต้หลักเกณฑ์ที่ชัดเจน โปร่งใส โดยคำนึงถึงผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และ ตัวชี้วัดการปฏิบัติงาน (Key performance Indicators : KPIs) ของผลการปฏิบัติงาน

ในปี 2565 บริษัทฯ ได้จ่ายค่าตอบแทนประธานเจ้าหน้าที่บริหาร กรรมการผู้จัดการ และผู้บริหาร ประกอบด้วย

(1) **ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน** ประกอบด้วย เงินเดือนและโบนัส

(2) **ค่าตอบแทนอื่น** บริษัทฯ ได้จัดให้มีกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งเป็นค่าตอบแทนระยะยาวและเงินออมให้แก่ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร กรรมการผู้จัดการ และผู้บริหาร เช่นเดียวกับพนักงานของบริษัทฯ โดยมีอัตราสะสมร้อยละ 2-15 ของเงินเดือน และบริษัทฯ จ่าย สมทบในอัตราร้อยละ 5.5 เข้าเป็นเงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

ค่าตอบแทน ปี 2565 (ล้านบาท)	ผู้บริหาร		
	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ⁽¹⁾	กรรมการผู้จัดการ ⁽¹⁾	ผู้บริหาร (ตามคำนิยาม ก.ล.ด.) ⁽²⁾
เงินเดือนและโบนัส	6.29	3.88	11.47
ค่าตอบแทนอื่น ๆ ⁽³⁾	0.32	0.20	0.61

หมายเหตุ :

(1) ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และกรรมการผู้จัดการไม่ได้รับค่าตอบแทนผลประโยชน์ในฐานะเป็นกรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อยของบริษัทฯ ทั้งนี้ ในปีนี้ด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ยังแพร่ระบาดต่อเนื่อง ประกอบกับนโยบายการลดต้นทุนขององค์กร จึงได้สมัครใจลดค่าตอบแทนที่เป็นเงินเดือนร้อยละ 20

(2) ผู้บริหารตามนิยาม ก.ล.ด. ไม่รวมประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และกรรมการผู้จัดการ ประกอบด้วย รองกรรมการผู้จัดการ-สายงานธุรกิจและการเงิน, รองกรรมการผู้จัดการ-สายงานปฏิบัติการ, ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการอาวุโส, ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหารความเสี่ยงและความปลอดภัยฯ (รวมถึง ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี เนื่องจากอยู่ในคำนิยามของผู้บริหาร ได้แก่ ผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารในสาขาบัญชี หรือการเงินที่เป็นระดับผู้จัดการฝ่ายขึ้นไปหรือเทียบเท่า)

(3) ค่าตอบแทนอื่น ๆ โดยหลักประกอบด้วย กองทุนประกันสังคม กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และเงินพิเศษ เป็นต้น





7.5 ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงาน







7.5.1 จำนวนบุคลากร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ มีพนักงานทั้งสิ้น 382 คน

สายงาน (คน)	2563	2564	2565
สำนักกรรมการผู้จัดการ	34	35	18
สายงานธุรกิจและการเงิน	34	34	30
สายงานปฏิบัติการ	365	336	285
สายงานบริหารความเสี่ยงและความปลอดภัย อาชีวอนามัย	5	5	5
สายงานเทคโนโลยีและจรรยาบรรณ	-	-	22
สายงานพัฒนาเพื่อความยั่งยืนองค์กร	-	-	16
สำนักตรวจสอบภายใน	6	6	6
รวม	444	416	382

*เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2564 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 10/2564 อนุมัติการปรับโครงสร้างภายในของสำนักกรรมการผู้จัดการ ให้รองรับการเปลี่ยนที่รวดเร็วด้านต่าง ๆ สอดคล้องกับวิสัยทัศน์และแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืนจากตำแหน่งและบุคลากรที่มีอยู่ในโครงสร้างเดิมรวมกันเป็นสายงานพัฒนาความยั่งยืนองค์กร ซึ่งประกอบไปด้วยฝ่ายทรัพยากรมนุษย์และระบบบริหารคุณภาพและฝ่ายพัฒนาธุรกิจและกลยุทธ์

จำนวนพนักงานแยกตามเพศ

2563		2564		2565	
 ชาย 220 49.55%	 หญิง 224 50.45%	 ชาย 204 49.04%	 หญิง 212 50.96%	 ชาย 196 51.31%	 หญิง 186 48.69%

ในปี 2565 มีพนักงานชาย 196 คน คิดเป็นร้อยละ 51.31 พนักงานหญิง 186 คน คิดเป็นร้อยละ 48.69 รวม 382 คน ในจำนวนพนักงานทั้งหมด มีผู้บริหารระดับผู้จัดการแผนกขึ้นไป จำนวน 45 คน โดยแบ่งเป็นผู้บริหารชาย 25 คน คิดเป็นร้อยละ 55.56 และผู้บริหารหญิง 20 คน คิดเป็นร้อยละ 44.44

ทั้งนี้บริษัทฯ ไม่มีสหภาพแรงงาน และไม่เคยประสบปัญหาการนัดประท้วงหรือนัดหยุดงานโดยพนักงานหรือมีความขัดแย้งทางแรงงานอย่างมีนัยสำคัญต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ อีกทั้งบริษัทฯ นั้นมีความสัมพันธ์อันดีกับพนักงาน

7.5.2 การเปลี่ยนแปลงจำนวนพนักงานอย่างมีนัยสำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

จำนวนพนักงานในปี 2565 ลดลงประมาณร้อยละ 6.68 เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยจำนวนพนักงาน 3 ปีที่ผ่านมา (ปี 2564 มีพนักงาน 416 คน ปี 2563 มีพนักงาน 444 คน และปี 2562 มีพนักงาน 465 คน) ทั้งนี้ ในอัตราส่วนที่ลดลงดังกล่าวไม่กระทบต่อการดำเนินธุรกิจและกระบวนการทำงานแต่อย่างใด

7.5.3 การพัฒนาองค์กรและบุคลากร

บริษัทฯ ให้ความสำคัญในการบริหารงานด้านบุคลากรของบริษัทอย่างต่อเนื่องเสมอมา เนื่องจากพนักงานทุกคนเป็นทรัพยากรที่มีค่าที่จะช่วยผลักดันให้แก่นบริษัทฯ สามารถบรรลุเป้าหมายและแผนธุรกิจที่วางไว้ได้ บริษัทฯ ยังให้ความสำคัญต่อการพัฒนา ถ่ายทอดความรู้ และความสามารถของพนักงาน ให้มีความรู้ ความสามารถ และทักษะซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะเสริมสร้างศักยภาพของบริษัทฯ ให้เติบโตและยั่งยืน ด้วยแผนการพัฒนาพนักงานให้สอดคล้องกับแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน เส้นทางความก้าวหน้าตามสายอาชีพของพนักงาน ความรู้ความเข้าใจในการบริหารจัดการ รวมทั้งทักษะความสามารถต่างๆ ที่จำเป็นในการเพิ่มประสิทธิภาพและพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง อย่างต่อเนื่อง

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

1. ภายใต้โครงการ “วิทยาลัยโกลด์เวย์” จัดการอบรมพนักงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้พนักงานมีความรู้และศักยภาพเพิ่มขึ้น ในการดำเนินงานให้สอดคล้องต่อเป้าหมาย นโยบาย และทิศทางขององค์กร ได้แก่
2. หลักสูตรปฐมนิเทศ (Orientation Program) เป็นหลักสูตรสำหรับพนักงานใหม่ เพื่อแนะนำให้อำนาจหน้าที่ขององค์กร ลักษณะงานหรือข้อมูลอื่น ๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน
3. หลักสูตรพัฒนาความรู้ ความสามารถทั่วไป (Corporate Training Program) เป็นหลักสูตรเพื่อการพัฒนาพนักงานให้สามารถนำความรู้มาใช้ในการปฏิบัติงาน
4. หลักสูตรความรู้เฉพาะในงาน (Functional Training Program) เป็นหลักสูตรเพื่อการพัฒนาทักษะความสามารถหรือเทคนิคเฉพาะด้านในงาน เช่น ความรู้เกี่ยวกับเทคนิคการช่วยเหลือผู้ใช้ทางเมื่อเครื่องยนต์เกิดขัดข้อง หรืออุบัติเหตุ หรือความรู้ในสายวิชาชีพต่าง ๆ เป็นต้น
5. หลักสูตรพัฒนาภาวะผู้นำ (Leadership Development Program) เป็นหลักสูตรเพื่อการพัฒนาศักยภาพด้านภาวะผู้นำของหัวหน้างานและผู้บริหารในองค์กร
6. หลักสูตรการสอนงาน (Coaching) สำหรับผู้บริหารระดับผู้จัดการแผนกขึ้นไปที่ต้องเลื่อนตำแหน่ง หรือผู้บริหารใหม่ที่เข้ามาร่วมงานกับบริษัทฯ เป็นหลักสูตรเพื่อให้ได้ปฏิบัติงานที่จะต้องรับผิดชอบ ปรึกษาหารือกับและพันธมิตร แผนธุรกิจ นโยบายสำคัญ ๆ และตัวชี้วัดต่าง ๆ เป็นต้น





มุ่งสร้างองค์กรแห่งการเรียนรู้

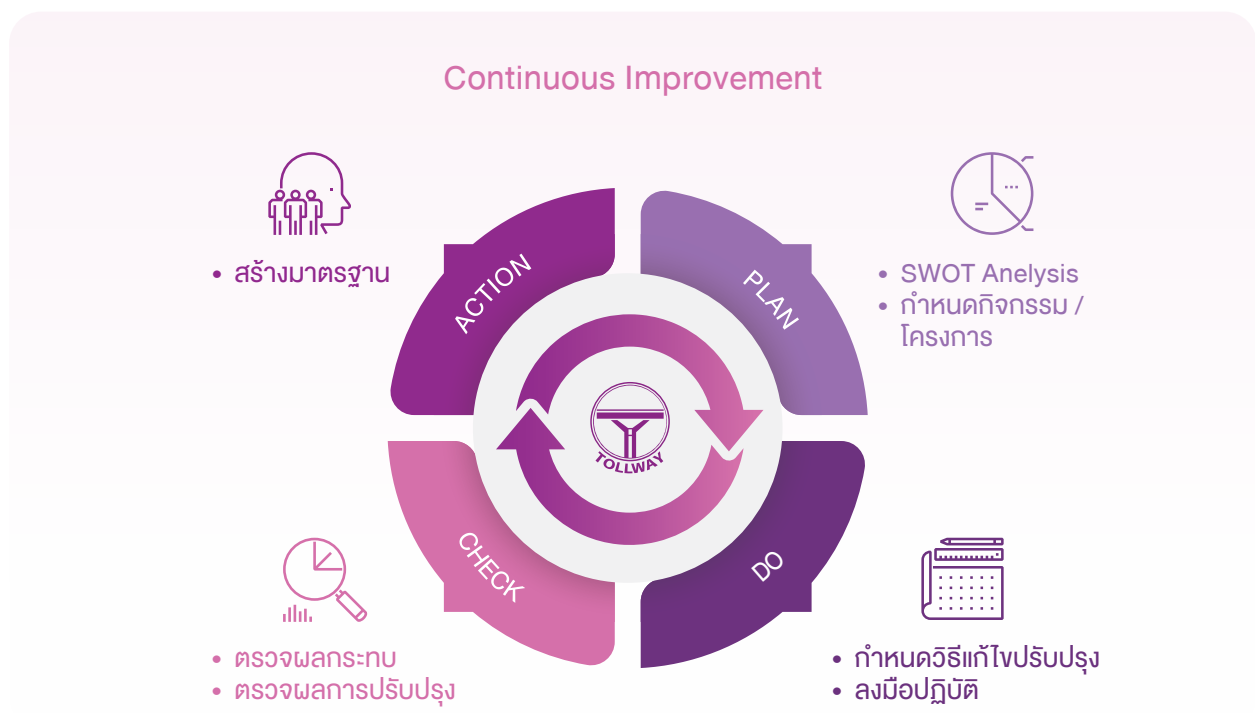
เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีทรัพยากรด้านบุคลากรที่มีความพร้อม และสามารถรองรับการขยายตัวของธุรกิจได้ในอนาคต ได้มีโครงการพัฒนาผู้บริหารและพนักงาน เพื่อการสนับสนุนให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ (Learning Organization) บนหลักการ 4 ประการ ได้แก่

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

เปิดเวทีสร้างสรรค์วิธีการทำงานที่ดีขึ้น

เพื่อให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ (Vision) และพันธกิจ (Mission) ของบริษัทฯ การพัฒนาผู้บริหารและพนักงานประกอบด้วย 2 โครงการหลัก ได้แก่

1. **โครงการ I ♥ D.M.T. Management Award** เป็นโครงการสำหรับกลุ่มผู้บริหาร เพื่อส่งเสริมให้ผู้บริหารเข้าใจทิศทางการดำเนินงานตามแผนธุรกิจของบริษัทฯ และมีโอกาสเสนอความคิดเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพองค์กรไปในทิศทางเดียวกันกับแผนธุรกิจของบริษัทฯ โดยทีมผู้บริหารจะมีการนำเสนอโครงการในการพัฒนาองค์กร และหากได้รับการอนุมัติก็จะให้ทีมที่ผ่านการพิจารณาตามขั้นตอนนำไปดำเนินการปฏิบัติงานจริง
2. **โครงการทีมพนักงานนักพัฒนา** เป็นโครงการสำหรับกลุ่มพนักงานในการนำความรู้ ความคิดสร้างสรรค์ มาปรับปรุงระบบการทำงาน กระบวนการทำงานใหม่ หรือบริการใหม่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการทำงานที่มีอยู่ในปัจจุบันให้ดียิ่งขึ้น โดยให้พนักงานรวบรวมสมาชิกตั้งแต่ 5 คนขึ้นไป นำเสนอโครงการเพื่อการลดขั้นตอนการทำงาน การลดค่าใช้จ่าย การเพิ่มประสิทธิภาพ และ / หรือการเพิ่มประสิทธิผลในการทำงาน การเพิ่มความพึงพอใจของลูกค้า เป็นต้น และหากได้รับการอนุมัติก็จะให้ทีมที่ผ่านการพิจารณาตามขั้นตอนนำไปดำเนินการปฏิบัติงานจริง



นอกจากนี้บริษัทฯ มีนโยบายสนับสนุนให้พนักงานตั้งแต่วัยหน้างานขึ้นไป ด้วยการให้ทุนการศึกษาในระดับปริญญาโทจนถึงปริญญาเอก เพื่อให้มีความรู้เพิ่มเติม และนำความรู้ที่ได้รับมาปรับใช้ พัฒนาให้เกิดประโยชน์กับหน่วยงานและองค์กร

บริษัทฯ เล็งเห็นถึงความสำคัญของการเรียนรู้ของพนักงานที่เอื้อต่อการเข้าถึงการเรียนรู้ได้จากทุกที่ทุกเวลา และสามารถเลือกเรียนได้จากทุกที่ทุกเวลา เพื่อตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของวิธีการเรียนรู้ในยุคสมัยปัจจุบัน จึงได้นำระบบการเรียนรู้ผ่านออนไลน์ หรือ e-Learning มาใช้ในองค์กร โดยออกแบบหลักสูตรตามสมรรถนะตามสายงาน (Functional Competency) ทักษะที่จำเป็นทั้งในปัจจุบันและอนาคต เพื่อ Up skill & Reskill เป็นการพัฒนาศักยภาพแบบครบวงจรไปกับ Soft Skill Courseware มากกว่า 15 หลักสูตร โดยในปี 2565 มี Beyond Training เป็นผู้ให้บริการแพลตฟอร์มการเรียนรู้

ทั้งนี้ในปี 2565 มีการฝึกอบรมในด้านต่างๆ โดยมีชั่วโมงอบรมของพนักงานเฉลี่ย 35 ชั่วโมง/คน/ปี (รายละเอียดปรากฏในส่วนที่ 1 ข้อ 3 การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน) ครอบคลุมถึงนโยบายต่าง ๆ จรรยาบรรณบริษัทฯ การต่อต้านคอร์รัปชัน และผลประโยชน์ความพึงพอใจต่อการจัดการฝึกอบรมโดยรวมเฉลี่ยร้อยละ 87.55 เพิ่มขึ้นจากปี 2564 ที่มีผลประเมินร้อยละ 86.06

7.5.4 การบริหารค่าตอบแทน

บริษัทฯ มีนโยบายค่าตอบแทนและสวัสดิการที่เหมาะสมและเป็นธรรมแก่บุคลากรของบริษัทฯ ทุกระดับ โดยกำหนดโครงสร้างค่าตอบแทนให้สอดคล้องกับความรู้ ความสามารถ ผลการปฏิบัติงานของพนักงาน และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งในระยะสั้นคือ เงินโบนัส ที่เชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และระยะยาวคือ กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งเป็นสวัสดิการที่เป็นหลักประกันทางการเงินให้แก่พนักงาน

พนักงานจะได้รับค่าตอบแทนเป็นเงินเดือน ค่าทำงานกะ ค่าทำงานล่วงเวลา เงินวิทยการปฏิบัติงาน เงินรางวัลเพิ่มพิเศษและสวัสดิการอื่น เช่น ประกันสุขภาพกลุ่ม ประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล พนักงานมีสิทธิสมัครเข้าเป็นสมาชิก “กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ สินสภาพร ซึ่งจดทะเบียนแล้ว” โดยเลือกแผนการลงทุนและเลือกสะสมเป็นอัตราร้อยละ 2 ถึงร้อยละ 15 ของเงินเดือน และบริษัทฯ สนับสนุนให้อัตราเดียวกันร้อยละ 5.5 เข้าเป็นเงินกองทุน โดยอัตราสมทบของฝ่ายนายจ้าง บริษัทฯ จะนำมากทบทุกๆ 5 ปี

ผลการดำเนินงาน

ในปี 2564 และ 2565 บริษัทฯ จ่ายค่าตอบแทนให้แก่พนักงานโดยไม่รวมผู้บริหาร เท่ากับจำนวน 165.36 ล้านบาท และ 185.76 ล้านบาท ตามลำดับ โดยเป็นค่าตอบแทนในรูปของเงินเดือน ค่าล่วงเวลา โบนัส เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ (มีพนักงานเป็นสมาชิกจำนวน 253 คน คิดเป็น 66%) ประกันสุขภาพ ประกันชีวิต และสวัสดิการเงินได้อื่น ๆ ของพนักงาน เป็นต้น

โดยในปี 2564 บริษัทฯ มีพนักงานรวมผู้บริหารทั้งสิ้นจำนวน 416 คน รวมค่าตอบแทนทั้งสิ้น 195.06 ล้านบาท และในปี 2565 จำนวน 382 คน รวมค่าตอบแทนทั้งสิ้น 208.53 ล้านบาท (สัดส่วนค่าตอบแทนพนักงานชาย 106.99 ล้านบาท คิดเป็น 51% พนักงานหญิง 101.54 ล้านบาท คิดเป็น 49%)

7.5.5 การสรรหาและรักษาบุคลากร

บริษัทฯ เปิดโอกาสให้กับผู้มีศักยภาพเข้ามาเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาองค์กรให้เติบโตอย่างมั่นคง ยั่งยืน โดยผ่านกระบวนการสรรหาและคัดเลือกอย่างเป็นระบบ มีข้อกำหนดในการจ้างพนักงานที่มาตรฐานเดียวในตำแหน่งงานลักษณะเดียวกัน โดยไม่เลือกปฏิบัติ เปิดโอกาสให้บุคคลทุกเพศสภาพ ทุกเชื้อชาติ และไม่แบ่งแยกพื้นฐานของแต่ละปัจเจกบุคคลตามสิทธิมนุษยชน โดยการประชาสัมพันธ์รับสมัครงานผ่านช่องทางต่าง ๆ เพื่อให้ได้ผู้สมัครที่หลากหลาย เพื่อให้ได้มาซึ่งพนักงานที่มี คุณสมบัติถูกต้องและเหมาะสมตามตำแหน่งหน้าที่ ทั้งนี้ เมื่อมีตำแหน่งงานว่างลงหรือตำแหน่งงานใหม่ๆ เกิดขึ้น บริษัทฯ จะเปิดโอกาสให้กับพนักงานภายในเป็นอันดับแรก เพื่อส่งเสริมความก้าวหน้าในการทำงานกับพนักงานเดิม หากไม่มีผู้ใดเหมาะสม จึงจะพิจารณาคัดเลือกจากบุคคลภายนอก





ทั้งนี้สัดส่วนกลุ่มบุคลากรกระจายในช่วงอายุ 35-56 ปี คิดเป็นร้อยละ 79.58 ของพนักงานทั้งหมด โดยในปี 2565 อัตราการลาออกของพนักงานอยู่ที่ร้อยละ 8.18 (ไม่นับรวมพนักงานที่เข้าโครงการส่งเสริมอาชีพอิสระ) ในปี 2565 จากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรค COVID-19 ส่งผลให้บริษัทฯ ระดมแผนการสรรหาและรับพนักงานใหม่ในบางตำแหน่ง

ตามพ.ร.บ. ส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ พ.ศ. 2550 มาตรา 33 สัดส่วนของการรับคือ ลูกจ้างที่ไม่ใช่คนพิการ 100 คน ต่อคนพิการ 1 คน เศษของ 100 ถ้าเกิน 50 คน ต้องรับคนพิการเพิ่มขึ้นอีก 1 คน ในปี 2565 บริษัทฯ ต้องรับคนพิการเข้าทำงาน จำนวน 4 คน แต่ด้วยในอดีตจนถึงปัจจุบันบริษัทฯ มีการจ้างงานลูกจ้างซึ่งเป็นคนพิการจำนวน 3 คน อยู่ในระดับหัวหน้าแผนก 1 คน และอยู่ในระดับพนักงานปฏิบัติการ 2 คน

อัตราการจ้างคนพิการ 100:1 ตามมาตรา 33	ชาย	หญิง
พนักงานระดับหัวหน้าแผนก		1
พนักงานระดับปฏิบัติงาน	2	

ด้วยบริษัทฯ ยังขาดอัตราคนพิการเข้าทำงานอีก 1 คน และเพื่อส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการอย่างยั่งยืนในดำรงชีวิตของคนพิการ ตั้งแต่ปี 2560 เป็นต้นมา บริษัทฯ ได้ร่วมกับหอการค้าไทย จัดทำโครงการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตผู้พิการไทย ด้วยการอบรมเพื่อให้คนพิการมีความรู้ ความสามารถ และประกอบอาชีพเลี้ยงตนเองและครอบครัวได้อย่างเหมาะสม รวมถึงอาจเป็นพลังสำคัญในการพัฒนาประเทศชาติต่อไป ดังนี้

พ.ศ.	ส่งเสริมอาชีพ	จำนวนอัตราคนพิการ	พื้นที่ดำเนินการ
2560	เลี้ยงไก่ไข่	2	จังหวัดสระแก้ว
2561	เลี้ยงไก่ไข่	2	จังหวัดนครราชสีมา
2562	เลี้ยงไก่ไข่	2	จังหวัดราชบุรี
2563	เลี้ยงไก่ไข่	2	จังหวัดราชบุรี
2564	เลี้ยงไก่ไข่	2	จังหวัดราชบุรี
2565	เลี้ยงไก่ไข่	2	จังหวัดนครราชสีมา

บริษัทฯ ยังดำเนินการส่งเสริมอาชีพคนพิการต่อเนื่องในปีถัดไป

7.5.6 การจ้างงาน

บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการว่าจ้างอย่างมีหลักเกณฑ์ และอย่างเป็นธรรม เสมอภาค เหมาะสม โดยมีการกำหนดมาตรฐาน ซึ่งจะแบ่งตามประสบการณ์ สายงาน อย่างเท่าเทียมกันไม่ว่าจะเป็นเพศใดหรือสัญชาติใดก็ตามเพื่อใช้เป็นแนวทางของปฏิบัติการปฏิบัติงาน ทั้งนี้พนักงานทุกคนจะได้รับสิทธิประโยชน์และสวัสดิการตามกฎหมายแรงงานที่พึงได้รับ ซึ่งการปฏิบัติงานต่าง ๆ ล้วนต้องอาศัยความรู้ ความสามารถ กำลังกาย และกำลังใจในการทำงานให้บรรลุเป้าหมาย จึงสนับสนุนให้มีการบริหารจัดการต่อพนักงานอย่างเป็นธรรมควบคู่ไปกับการเติบโตทางธุรกิจเพื่อพัฒนาไปสู่ความยั่งยืน โดยการไม่ใช้แรงงานเด็ก การให้ความคุ้มครองทางสังคมและสภาพการทำงาน การดูแลทั้งในเรื่องการให้อาหาร ผลตอบแทนและสวัสดิการ การแต่งตั้ง โยกย้าย และการพัฒนาศักยภาพของพนักงานอย่างทั่วถึง ได้กำหนดแนวทางในการปฏิบัติไว้ดังนี้

- มุ่งเน้นการคัดเลือกผู้สมัครงานตามหลักขีดความสามารถด้านตำแหน่งงาน (Competency-based) และค่าตอบแทนที่เป็นธรรม
- จัดให้มีเงื่อนไขการจ้างที่เป็นธรรม การให้ค่าตอบแทนที่เหมาะสมตามค่าของงานที่ปฏิบัติ หรือตามข้อตกลงการจ้างและตามมาตรฐานครองชีพที่ควรจะเป็นทั้งในระยะสั้นและระยะยาว รวมถึงสวัสดิการค่ารักษาพยาบาล กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ โบนัสตามผลการปฏิบัติงานของพนักงานและผลประกอบการของบริษัทฯ เสื่อยูนิฟอร์ม เป็นต้น
- การพิจารณาจ้างหรือเลิกจ้างโดยผ่านกระบวนการพิจารณาและตัดสินใจตามขั้นตอนที่กำหนดไว้อย่างเหมาะสม ไม่ขึ้นอยู่กับบุคคลใดบุคคลหนึ่งเพียงคนเดียวหรือการเลือกปฏิบัติ
- การพัฒนาพนักงานฝึกฝนทักษะและเพิ่มพูนศักยภาพ เพื่อสร้างโอกาสในการเรียนรู้ ความก้าวหน้า และการเลื่อนตำแหน่งเมื่อมีโอกาสเหมาะสม
- การสนับสนุนสิ่งอำนวยความสะดวกในการทำงานตามความเหมาะสม เพื่อให้พนักงานทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- การให้โอกาสพนักงานในการเข้าถึงหรือรับทราบข้อมูลที่สำคัญเกี่ยวกับผลการดำเนินการ กิจทางการดำเนินกิจการ รวมถึงจัดให้มีสื่อช่องทางต่าง ๆ เพื่อการมีส่วนร่วมนำเสนอข้อคิดเห็นโดยปราศจากการแทรกแซง
- มีความมุ่งมั่นส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตผู้พิการไทย โดยได้มีการจ้างงานผู้พิการรวมถึงมีการดูแลสวัสดิการสำหรับพนักงานที่พิการ อาทิ จัดหาอุปกรณ์กายเทียมให้กับผู้พิการที่เป็นพนักงานของบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี

ลักษณะการจ้างงานของบริษัทฯ แบ่งเป็น 2 ประเภท ดังนี้

1. พนักงานประจำ เป็นพนักงานที่บริษัทฯ ตกลงจ้างงานและได้รับการบรรจุให้เป็นพนักงานประจำโดยได้รับค่าจ้างเป็นรายเดือน พนักงานจะสามารถทำงานได้จนครบวาระเกษียณอายุ หากพนักงานปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายอย่างมีความรับผิดชอบ ไม่ทุจริตต่อหน้าที่ ไม่ฝ่าฝืนระเบียบข้อบังคับของบริษัทฯ หรือมีการกระทำที่ส่งผลทำให้เกิดความเสียหายต่อบริษัท
2. พนักงาน Managed Service เป็นพนักงานที่บริษัทฯ ตกลงว่าจ้างให้ทำงานกับบริษัทฯ โดยผ่านบริษัทเอ้าท์ซอร์ส มีสัญญาจ้างเป็นหนังสือที่กำหนดระยะเวลาจ้างเริ่มต้นและระยะเวลาสิ้นสุดที่แน่นอนและได้รับค่าจ้างและสวัสดิการเป็นรายเดือนผ่านบริษัทเอ้าท์ซอร์ส

7.5.7 การบริหารผลการปฏิบัติงาน

มีการพัฒนาเครื่องมือในการประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานผ่านระบบออนไลน์ เพื่อให้มีความชัดเจนและโปร่งใส และส่งเสริมให้มีการสื่อสารเพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกันระหว่างหัวหน้างาน ผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้น และการได้รับข้อมูล Feedback สะท้อนผลการปฏิบัติงาน และในปี 2563 เป็นต้นมา บริษัทฯ ได้นำเทคโนโลยีมาใช้ในการประเมินการปฏิบัติงานเป็นรูปแบบออนไลน์ โดยมี บริษัท เพาเวอร์วิช จำกัด เป็นผู้ให้บริการแพลตฟอร์มการประเมินผลของบุคลากรของบริษัทฯ

7.5.8 สวัสดิการพนักงาน

บริษัทฯ กำหนดการบริหารสวัสดิการและสื่อสารให้กับพนักงานผ่านคู่มือพนักงาน ซึ่งมีการปรับปรุงให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอ และผ่านช่องทางการสื่อสารต่าง ๆ ภายในองค์กร เช่น Intranet โดยมีจุดมุ่งหมายส่งเสริมสวัสดิการที่เหมาะสมและเป็นธรรมให้พนักงานทุกคนในทุกด้านที่มีจำเป็นตั้งแต่เริ่มปฏิบัติงานจนถึงเกษียณอายุ โดยมีคณะกรรมการสวัสดิการในสถานประกอบการที่มาจากการเลือกตั้ง ซึ่งจัดตั้งใหม่ทุก ๆ 2 ปี โดยให้สิทธิพนักงานทุกระดับในการสมัครเป็นคณะกรรมการสวัสดิการในสถานประกอบการ เพื่อเป็นตัวแทนในการร่วมเจรจาต่อรองกับบริษัทฯ เกี่ยวกับข้อปฏิบัติหรือข้อตกลงที่มีผลกระทบต่อพนักงาน รับฟังความคิดเห็น รวมถึงข้อเสนอแนะของพนักงานผ่านช่องทางคณะกรรมการฯ และเป็นการส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือร่วมใจของ พนักงานและบริษัทฯ ในการดูแลสวัสดิการที่เป็นประโยชน์ต่อพนักงานทุก ๆ ด้าน ได้แก่





- สวัสดิการที่เกี่ยวกับการปฏิบัติงาน ได้แก่ ค่ากะสำหรับพนักงานปฏิบัติงานกะ เบี้ยเลี้ยงการปฏิบัติงานนอกสถานที่ ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ที่พัก การประกันอุบัติเหตุเดินทาง เป็นต้น
- สวัสดิการด้านสุขภาพ ได้แก่ ประกันสุขภาพกลุ่ม ประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล การตรวจสุขภาพประจำปี การฉีดวัคซีนป้องกันโรคโควิด-19 ประจำปี
- สวัสดิการเพื่อความเป็นอยู่หรือช่วยเหลือพนักงานในกรณีต่าง ๆ ได้แก่ กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ การเกษียณอายุ เงินช่วยเหลืองานศพสำหรับพนักงานและบุคลากร อุปกรณ์กายเทียมนสำหรับพนักงานผู้พิการ การเยี่ยมไข้

นอกจากนี้บริษัทฯ ยังส่งเสริมการรักษาให้บุคลากรที่อยู่ร่วมงานกับบริษัทฯ เป็นระยะเวลายาวนานอย่างต่อเนื่อง นอกจากการจัดสวัสดิการต่าง ๆ ที่เทียบเท่ากับบริษัทชั้นนำในอุตสาหกรรมเดียวกัน ยังสร้างแรงจูงใจและชื่นชมสำหรับบุคลากรที่ปฏิบัติงานครบอายุงาน ซึ่งมีอายุงานครบ 10 ปี 15 ปี 20 ปี 25 ปี 30 ปี จนถึง 40 ปี ด้วยการมอบของที่ระลึกเพื่อแสดงความขอบคุณจากผู้บริหารระดับสูง ซึ่งในปี 2565 มีพนักงานที่เข้ารับเกียรติบัตรและของที่ระลึกจำนวน 40 ราย ในจำนวนนี้รวมถึงพนักงานที่เกษียณอายุ



7.5.9 การส่งเสริมคุณภาพชีวิต

สร้างสมดุลและความสุขในที่ทำงานแบบยั่งยืน

จากการส่งเสริมให้พนักงานมีความสุขในการทำงานกับองค์กรและมีความภูมิใจในการปฏิบัติงาน ผ่านการบอกเล่ากับบุคคลภายนอกถึงวัฒนธรรมองค์กร “CAT” ที่ส่งเสริมความคิดของพนักงานให้พนักงานมีความสุขของชีวิตการทำงานและชีวิตส่วนตัวมากขึ้น ผ่านกิจกรรมโครงการ Happy Birthday and Happy Work Life ซึ่งจัดต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี นับเป็นปีที่ 13 ในปีนี้ สร้างความสุขในที่ทำงานแบบยั่งยืน และกิจกรรมอื่น ๆ ที่ส่งเสริมความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างพนักงานกับบริษัทฯ เช่น กิจกรรมกีฬาและสมาคมศิษย์เก่า

มาตรการแนวทางในการบริหารบุคลากรในสถานการณ์แพร่ระบาดของ COVID-19

ตามที่กระทรวงสาธารณสุขได้ออกประกาศ ยกเลิกโรค COVID-19 ออกจากโรคติดต่ออันตราย เป็นโรคติดต่อที่ต้องเฝ้าระวัง โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2565 นั้น หลังจากสถานการณ์การระบาดทั่วโลกมีแนวโน้มลดลงสำหรับบริษัทฯ ได้มีมาตรการป้องกัน COVID-19 มาอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ปี 2563 ถึงปี 2565

ในปี 2565 เป็นปีที่บริษัทฯ เผชิญกับความท้าทายต่างๆ และการปรับตัวรับกระแส New Normal จากสถานการณ์การแพร่ระบาด COVID-19 บริษัทฯ มีนโยบายสนับสนุนให้พนักงานร่วมมือ ร่วมคิด ร่วมทำในการปรับเปลี่ยนวิธีการทำงานให้มีประสิทธิภาพที่เพิ่มสูงขึ้น บริษัทฯ จึงได้มีการปรับกลยุทธ์การสร้างคามผูกพันในองค์กร โดยมุ่งเน้นการดูแลพนักงาน โดยการดำเนินงานที่สำคัญ ได้แก่

- สนับสนุนนโยบาย Work from Home แบบ Hybrid Workplace เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงในการติดเชื้อ
- การจัดหาวัคซีนทางเลือก เข็มที่ 3 และเข็มที่ 4 ให้กับพนักงาน
- จัดให้มีการตรวจการติดเชื้อด้วย Antigen Test Kits 7 - 14 วัน จนถึงเดือนตุลาคม 2565
- จัด Safety Box และชุดเครื่องบริโภค-อุปโภคให้กับพนักงานที่ติดเชื้อและต้องรักษาตัวอยู่ที่บ้าน (Home Isolation) จนถึงเดือนกันยายน 2565

การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการทำงาน

เปิดใช้ระบบสารสนเทศ และจัดเก็บคลังความรู้ (Knowledge Management) เพื่อช่วยให้การรวบรวมข้อมูล และขั้นตอนการทำงานได้ถูกต้อง สะดวก รวดเร็วยิ่งขึ้น

ในปี 2565 ได้นำระบบ E-DOCUMENT เทคโนโลยีไร้กระดาษ (Paperless) มีลักษณะเป็นระบบการจัดเก็บเอกสารในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับภายในองค์กร ซึ่งเป็นอีกทางเลือกที่จำเป็นในยุค Touchless Society ในปีถัดไปมีแผนงานพัฒนาเพิ่มฟังก์ชันอื่น ๆ เพื่อทำให้บริษัทฯก้าวสู่การบริหารคนแบบดิจิทัลรองรับวัฒนธรรมการทำงานใหม่ ๆ ในอนาคตอย่างเต็มรูปแบบ

แนวทางการรักษาและสร้างความผูกพันพนักงาน

1. รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากพนักงาน และปฏิบัติต่อพนักงานทุกระดับด้วยความ เป็นธรรม ไม่เลือกปฏิบัติ สนับสนุนการหาข้อสรุปร่วมมือระหว่างบริษัทฯ กับพนักงานหรือตัวแทนพนักงานในการนำเสนอข้อมูลผ่านคณะกรรมการสวัสดิการในสถานประกอบการ เสนอแก่ผู้มีอำนาจในการตัดสินใจของบริษัทฯ เกี่ยวกับการปรับปรุงคุณภาพชีวิตการทำงานเพื่อให้เกิดการพัฒนาาร่วมกัน

2. ขับเคลื่อนวัฒนธรรมองค์กร ค่านิยม และความเชื่อของทุกคนในองค์กรที่จะเป็นหลักยึด และชี้นำในวิธีคิดและการตัดสินใจในการทำงาน เพื่อหลอมรวมพนักงานทุกคนให้เป็นส่วนหนึ่งของบริษัทฯ ในการ “มุ่งมั่น สร้างงานบริการ” โดยปลูกฝังให้พนักงานเชื่อในสิ่งเดียวกัน และร่วมกันสื่อสารออกไปในทุกสิ่งจากวิธีคิด วิธีการทำงาน และลงมือทำ รวมถึงการปรับปรุงแก้ไขสร้างสรรค์สิ่งดีเพื่ออนาคตที่ยั่งยืนผ่าน 3 ความเชื่อ ได้แก่ มุ่งเน้นต่อความพอใจลูกค้า (Customer Focus) ความกระตือรือร้นสู่ความสำเร็จ (Achievement Motivation) การทำงานเป็นทีม (Teamwork) ผ่านกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ สะสมแต้ม CAT โดยพนักงานทุกคนที่ร่วมกิจกรรมตอบคำถามค่านิยมองค์กรในทุกช่องทาง Platform จะได้รับ Sticker CAT (Online) 1 ดวงต่อการเข้าร่วมกิจกรรม 1 ครั้ง เพื่อสะสมและนำมาแลกของรางวัล

3. นำผลสำรวจความผูกพันของพนักงานต่อองค์กร (Engagement Survey) มาปรับปรุงแก้ไขตามความเหมาะสมกับวัฒนธรรมองค์กรในปีถัดไป

7.6 ข้อมูลสำคัญอื่นๆ

7.6.1 รายชื่อบุคคลที่ได้รับมอบหมาย

1) เลขาธิการบริษัท

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 4/2562 เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2562 ได้มีมติแต่งตั้งให้ นางอุไรวรรณ เมษอัคชกรณ์ เป็นเลขาธิการบริษัทของบริษัทฯ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 89/15 พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ 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 จอชงคับ กฎเกณฑ์ ระเบียบ คำสั่ง ประกาศ และสัญญาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- (5) ประสานงานหรือให้ความร่วมมือในการให้ข้อมูลแก่กรรมการ รวมถึงการสนับสนุนการทำงานของกรรมการ
- (6) ดูแลการเปิดเผยข้อมูล และรายงานให้เป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง และการกำกับดูแลกิจการที่ดี
- (7) ติดต่อสื่อสาร และให้ข้อมูลที่เหมาะสมแก่ผู้ถือหุ้นตามที่กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกำหนด
- (8) ประสานงานกับที่ปรึกษาภายนอก เช่น ที่ปรึกษากฎหมาย
- (9) สอดส่องดูแลและเฝ้าระวังการดำเนินงานของกรรมการบริษัท กรรมการบริหาร (ถ้ามี) และกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ ให้เป็นไปตามวาระที่จะดำรงตำแหน่ง
- (10) ดำเนินการอื่นใดตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนประกาศกำหนด





โดยประวัติของผู้ดำรงตำแหน่งเลขาธิการบริษัท ปรากฏตามเอกสารแนบ 1 (รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหารผู้มีอำนาจควบคุม ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบสูงสุดในสายงานบัญชีและการเงิน ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบโดยตรงในการควบคุมดูแลการทำบัญชี และเลขาธิการบริษัท)

2) ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบโดยตรงในการควบคุมดูแลการทำบัญชี

ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบโดยตรงในการควบคุมดูแลการทำบัญชีของบริษัทฯ คือนางกิตติชามัน อ้นภู ซึ่งดำรงตำแหน่งผู้จัดการแผนกบัญชี ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2560 โดยนางกิตติชามัน อ้นภู เป็นผู้ทำบัญชีที่มีคุณสมบัติและเงื่อนไขของการเป็นผู้ทำบัญชีตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ทั้งนี้รายละเอียดเพิ่มเติมแสดงในรายละเอียดประวัติผู้บริหารในเอกสารแนบ 1

3) ผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทฯ

ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายใน บริษัทฯ จัดตั้งฝ่ายตรวจสอบภายในขึ้นตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ เพื่อให้การปฏิบัติงานตรวจสอบมีความเป็นอิสระ มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล โดยที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ ครั้งที่ 5/2562 เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2562 ได้มีมติอนุมัติแต่งตั้งนายปรีชา สมุหวัฒน์ชัย เป็นหัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทฯ และทำหน้าที่เลขาธิการคณะกรรมการตรวจสอบเนื่องจากมีคุณสมบัติวุฒิการศึกษา และประสบการณ์การอบรมที่เหมาะสม เพียงพอต่อการเป็นผู้ควบคุมการปฏิบัติงานดังกล่าว รายละเอียดเกี่ยวกับผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายใน ปรากฏตามเอกสารแนบ 3

4) ผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทฯ (Compliance)

บริษัทฯ มีฝ่ายกฎหมายและกฎระเบียบ ซึ่งอยู่ภายใต้สังกัดสำนักกรรมการผู้จัดการ เป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่กำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎเกณฑ์ของหน่วยงานทางการที่กำกับดูแลการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ โดยมี นางสาวประกายพิมพ์ ต้นรังสรรค์ ตำแหน่ง ผู้จัดการส่วนกฎหมายและกฎระเบียบ รับผิดชอบเป็นหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน (Compliance Unit) รายละเอียดเกี่ยวกับผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน ปรากฏตามเอกสารแนบ 3

7.6.2 หัวหน้างานนักลงทุนสัมพันธ์ และข้อมูลเพื่อการติดต่อ

ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานนักลงทุนสัมพันธ์คือ นายจักรกฤษ ทองนาคะ ซึ่งดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่ายโครงการ/นักลงทุนสัมพันธ์ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 พฤษภาคม 2562 ทั้งนี้ นักลงทุนหรือบุคคลทั่วไปสามารถติดต่อมายังงานนักลงทุนสัมพันธ์ของบริษัทฯ ได้ที่โทรศัพท์ 0 2792 6500 อีเมล ir@tollway.co.th หรือผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ www.tollway.co.th

7.6.3 ค่าตอบแทนผู้สอบบัญชี สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด

บริษัทฯ จ่ายค่าสอบบัญชีให้กับบริษัท เคพีเอ็มจี ภูมิไฮย สอบบัญชี จำกัด ซึ่งเป็นสำนักงานสอบบัญชี ที่ผู้สอบบัญชีประจำปี 2565 สังกัด รวมทั้งบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับผู้สอบบัญชีและสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัดในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา มีจำนวนเงินรวม 1.62 ล้านบาท ทั้งนี้บริษัทฯ ที่เป็นสำนักงานสอบบัญชีและผู้สอบบัญชีไม่มีความสัมพันธ์หรือส่วนได้เสียใด ๆ กับบริษัทฯ/ผู้บริหาร/ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้สอบบัญชีดังกล่าว

ค่าสอบบัญชีประจำปี 2565

ค่าสอบบัญชีงบการเงินประจำปี และค่าสอบทานงบการเงินรายไตรมาสของบริษัทฯ รวมเป็นเงินจำนวน 1.62 ล้านบาท

ค่าบริการอื่นที่นอกเหนือจากงานสอบบัญชี (non-audit fee) ประจำปี 2565

– ไม่มี –

ข้อมูลประเภทและขอบเขตงานบริการอื่นที่นอกเหนือจากงานสอบบัญชี (non-audit service)

บริษัทฯ ได้จ้างบริษัท สำนักภาษี เคพีเอ็มจี ภูมิไฮย จำกัด (KPMG) เป็นที่ปรึกษาในการสอบทานด้านการเงิน ด้านมาตรฐานทางบัญชีและภาษีอากรในแบบจำลองการศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเป็นเงินจำนวน 0.64 ล้านบาท ซึ่งค่าบริการดังกล่าวบริษัทฯ ได้จ่ายชำระในรอบปี 2565 แล้วจำนวน 0.32 ล้านบาท และบริษัทฯ จะจ่ายค่าจ้างส่วนที่เหลือในปี 2566 เมื่อได้รับบริการครบถ้วน

8. รายงานผลการดำเนินงานสำคัญ ด้านการกำกับดูแลกิจการ

8.1 สรุปผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการในรอบปีที่ผ่านมา

ในปี 2565 คณะกรรมการบริษัทร่วมกับฝ่ายบริหารในการพิจารณากำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ นโยบายที่สำคัญ กลยุทธ์การดำเนินธุรกิจ แผนธุรกิจ และงบประมาณของบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี ตลอดจนกำกับดูแลเพื่อให้มั่นใจว่าการจัดทำกลยุทธ์และแผนธุรกิจประจำปี สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และเป้าหมายหลักของบริษัทฯ ซึ่งในการกำหนดกลยุทธ์และแผนธุรกิจประจำปี ได้มีการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม โอกาสและความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อ การดำเนินธุรกิจ การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การกำกับดูแลความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน และระบบการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้ออกมาเป็นกลยุทธ์และแผนธุรกิจหลักของบริษัทฯ ในระยะเวลา 5 ปี

คณะกรรมการบริษัทได้ให้ความสำคัญกับการนำหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 (Corporate Governance Code 2017 : CG Code) ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ มาใช้เป็นแนวทางในการกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยในรอบปี 2565 คณะกรรมการบริษัทได้ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับของบริษัทฯ รวมทั้งสอดคล้องตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี อาทิ คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี พ.ศ.2565 นโยบายการกำกับดูแลกิจการ ฉบับทบทวนปี 2565 และกฎบัตรของคณะกรรมการบริษัท

จากความมุ่งมั่นดังกล่าวทำให้บริษัทฯ ได้รับผลการประเมินตามโครงการสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน ประจำปี 2565 (Corporate Governance Report of Thai Listed Companies 2022 : CGR 2022) ซึ่งสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ได้ทำการสำรวจจากบริษัทจดทะเบียนจำนวน 750 บริษัท โดยผลสำรวจโครงการ CGR ปี 2565 บริษัทฯ ได้รับคะแนนอยู่ในเกณฑ์ “ดีมาก” ระดับ 4 ดาว ในปีแรกหลังจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งจากการดำเนินงานที่ผ่านมาของบริษัทฯ แสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการพัฒนามาตรฐานการกำกับดูแลกิจการที่ต่อเนื่อง เพื่อให้บริษัทฯ เป็นองค์กรที่มีคุณภาพ เป็นที่ยอมรับของนักลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม

8.1.1 การสรรหา พัฒนา และประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ

ข้อมูลหลักเกณฑ์การสรรหากรรมการและผู้บริหาร 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 เว้นแต่จะพ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี ทั้งนี้ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ

3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย ในลักษณะที่เป็นบิดามารดา 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 และไม่เป็น ผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงาน สอบบัญชี 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 และไม่เป็น ผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของบริษัทฯ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้น ซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่

8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกัน และเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัทฯ บริษัทย่อย หรือไม่เป็นหุ้นส่วนที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงานลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่รับเงินเดือนประจำ 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 หากเห็นว่าการแต่งตั้งบุคคลดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่อการปฏิบัติหน้าที่ และเป็นการให้ความเห็นที่เป็นอิสระ และบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูลต่อไปนี้ในหนังสือนัดประชุม ผู้ถือหุ้นในวาระพิจารณาแต่งตั้งกรรมการอิสระดังกล่าวแล้ว

1. ลักษณะความสัมพันธ์ทางธุรกิจ หรือการให้บริการทางวิชาชีพ ที่ทำให้บุคคลดังกล่าวมีคุณสมบัติไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด
2. เหตุผล และความจำเป็นที่ยังคง หรือแต่งตั้งให้บุคคลดังกล่าวเป็นกรรมการอิสระ
3. ความเห็นของคณะกรรมการของบริษัทฯ ในการเสนอให้มีการแต่งตั้งบุคคลดังกล่าวเป็นกรรมการอิสระ

(2) การสรรหากรรมการและผู้บริหารระดับสูง

(2.1) การสรรหากรรมการ

ในปี 2565 บริษัทฯ ได้มีการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการท่านใหม่เพื่อทดแทนกรรมการท่านเดิมที่ลาออก และครบวาระออกจากตำแหน่งในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี โดยสรรหากรรมการแทนกรรมการที่ลาออกจากตำแหน่ง 2 ท่าน ประกอบด้วย พลเอกสืบสันต์ ทรรทรานนท์ นายชาญวิทย์ อมตะมาฤชาติ และพิจารณากฎหมายท่านเดิมที่ครบวาระในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 ประกอบด้วย นายเรวัต จ้าเฉลิม นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ และ พลเอกสืบสันต์ ทรรทรานนท์(1) กลับเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการต่ออีกวาระหนึ่ง และพิจารณากฎหมายท่านใหม่แทนกรรมการที่ครบวาระในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 จำนวน 1 ท่าน ได้แก่ นายศักดิ์ดา พรธนะไวย

หมายเหตุ (1) พลเอกสืบสันต์ ทรรทรานนท์ ได้รับการแต่งตั้งเข้าดำรงตำแหน่ง กรรมการ/กรรมการอิสระ แทน ดร.สุจิตร์ สุวรรณสวัสดิ์ ที่ขอลาออกเมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2564 และเป็นกรรมการที่ครบวาระการดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565



ทั้งนี้ในปี 2565 บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการบริษัทฯ สำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2565 ซึ่งไม่มีผู้ถือหุ้นรายใดเสนอชื่อบุคคลเพื่อรับการพิจารณาเป็นกรรมการบริษัทฯแต่อย่างใด

(2.2) การปฏิรูประบบนิเทศกรรมการใหม่

บริษัทฯ กำหนดให้มีการปฏิรูประบบนิเทศกรรมการเข้าใหม่ ซึ่งประกอบด้วย การบรรยายและการเข้าเยี่ยมชมกิจการ เพื่อให้กรรมการใหม่ได้รับทราบลักษณะและแนวทางการดำเนินธุรกิจ กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี และข้อมูลอื่นที่จำเป็นและเป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงจัดให้มีคู่มือกรรมการและหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยมีเลขาธิการบริษัทเป็นผู้ประสานงานและดำเนินการ

(2.3) การพัฒนากรรมการ

บริษัทฯ ส่งเสริมและสนับสนุนให้คณะกรรมการและผู้บริหารระดับสูงเพิ่มพูนความรู้ ความเข้าใจในบทบาทและหน้าที่ของกรรมการและผู้บริหารระดับสูงในการบริหารงานอย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยการส่งเสริมให้เข้าร่วมอบรมสัมมนาในหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาความรู้ความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่อย่างสม่ำเสมอ ซึ่งในปี 2565 มีกรรมการและผู้บริหารระดับสูงเข้าร่วมอบรมในหลักสูตรต่าง ๆ ดังนี้

รายชื่อกรรมการ / ผู้บริหาร	หลักสูตรอบรม / สัมมนา
1. นายธำนิษฐ์ พาณิชชีวะ	<ul style="list-style-type: none"> หลักสูตร “National Director Conference 2022 : Wisdom for future:Harmonizing the diverse Boards” จัดโดยสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย หลักสูตร “Digital Asset กับโอกาสเติบโตทางธุรกิจ (New S-Curve) ของบริษัทจดทะเบียน” จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย งานเสวนา “ก้าวต่อไปของตลาดทุนไทยในทศวรรษหน้า” จัดโดยสำนักงาน ก.ล.ต.
2. ดร.ศักดิ์ดา พรวณไว	<ul style="list-style-type: none"> หลักสูตร “CEO Networking 2020”จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย หลักสูตร “Company Secretary Program Class 127/2022” จัดโดยสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย หลักสูตร “Director Certification Program (DCP)”จัดโดยสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
3. มล.ธนวิสุทธิ์ วิสุทธิ์	<ul style="list-style-type: none"> หลักสูตรวิทยาการจัดการสำหรับนักบริหารระดับสูง (วบส. รุ่นที่ 9) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
4. นางสาวบงกชรัตน์ ตั้งชูกุล	<ul style="list-style-type: none"> หลักสูตร TLCA CFO Professional Development Program (TLCA CFO CPD) ครั้งที่ 2/2022 หัวข้อ“Economic Update for CFO” สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย หลักสูตร TLCA CFO CPD ครั้งที่ 3/2022 หัวข้อ “PDPA for Accounting and Finance” สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย CFO in Practice (Certification Program) รุ่นที่ 10 สาขาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์
5. นายสุเทพ ธาระวาส	<ul style="list-style-type: none"> หลักสูตรวิทยาการจัดการสำหรับนักบริหารระดับสูง (วบส. รุ่นที่ 9) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์





(2.4) การประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ

หลักเกณฑ์การประเมิน

เพื่อให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี คณะกรรมการบริษัทได้จัดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัททั้งในรูปแบบการประเมินตนเองของคณะกรรมการทั้งคณะ และการประเมินตนเองของกรรมการเป็นรายบุคคล รวมถึง การประเมินตนเองของคณะกรรมการชุดย่อยทุกคณะเป็นประจำทุกปี โดยใช้แบบประเมินตามแนวทางของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยมาปรับใช้ เพื่อบริการในการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ และส่งเสริมให้มีการร่วมกันพิจารณาผลงานและการดำเนินงานในรอบปี

กระบวนการประเมิน

สำหรับกระบวนการในการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการนั้น คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนจะพิจารณาทั้งแบบประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย และแบบประเมินผลการปฏิบัติงานตนเองแบบรายบุคคล ก่อนที่จะเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อรับทราบ จากนั้นสำนักเลขาธิการบริษัทและกำกับดูแลกิจการจะจัดส่งแบบประเมินผลให้กรรมการบริษัททุกคนเพื่อประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยที่ตนดำรงตำแหน่ง หลังจากนั้นสำนักเลขาธิการบริษัทและกำกับดูแลกิจการจะสรุปผล และนำเสนอผลประเมินต่อคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน และคณะกรรมการบริษัทเพื่อทราบต่อไป

ทั้งนี้ ในปี 2565 คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนยังคงกำหนดให้ใช้แบบประเมินตามแนวทางของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อเปรียบเทียบผลการประเมินจากปีที่ผ่านมา ซึ่งในปี 2565 มีผลการประเมินการปฏิบัติงานตนเองของคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อย โดยภาพรวมดังนี้

คณะกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย	ผลประเมิน (ร้อยละ)	
	2564	2565
1. คณะกรรมการบริษัท	95.46	98.32
2. คณะกรรมการตรวจสอบ	100.00	100.00
3. คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน	91.11	100.00
4. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	91.48	91.85
5. คณะกรรมการบริหาร	82.75	88.25
6. คณะกรรมการพัฒนาธุรกิจ	84.50	99.17
7. การประเมินแบบรายบุคคล	91.19	98.46

8.1.2 การเข้าร่วมประชุมและการจ่ายค่าตอบแทนคณะกรรมการรายบุคคล

(1) การประชุมคณะกรรมการ

คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดตารางการประชุมคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย เป็นการล่วงหน้าทั้งปี ในปี 2565 สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ในประเทศไทยยังมีการแพร่ระบาดอย่างต่อเนื่อง คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดให้มีการประชุมในรูปแบบไฮบริด (Hybrid) โดยการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและควบคุมการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ซึ่งกรรมการสามารถเข้าร่วมประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์หรือมาร่วมประชุมด้วยตนเองได้ ทั้งนี้ ในปี 2565 บริษัทฯ จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทรวม 8 ครั้ง โดยมีกรรมการเข้าร่วมประชุมคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 97.38 และคณะกรรมการบริษัทเข้าร่วมประชุมสามัญผู้ถือหุ้น 1 ครั้ง ครบเป็นสัดส่วนร้อยละ 100 โดยรายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการแต่ละท่าน สรุปได้ดังนี้

ลำดับ	รายชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าร่วมประชุม / การประชุมทั้งหมด ปี 2565	
		การประชุมคณะกรรมการบริษัท	การประชุมสามัญผู้ถือหุ้น
1.	นายสมบัติ พานิชชิวะ	8/8	1/1
2.	ศาสตราจารย์พิเศษ เรวัต ฉ่ำเฉลิม	8/8	1/1
3.	นายประกอบ ตันติยาพงศ์	8/8	1/1
4.	นายสมนึก ชัยเดชสุริยะ	8/8	1/1
5.	นายวิศิษฐ์ วงศ์รวมลาภ ⁽¹⁾	2/2	1/1
6.	พลเอกสืบสันต์ นรทรานนท์ ⁽³⁾	6/7	1/1
7.	นายจุฬพล ริมสาคร	8/8	1/1
8.	นายชาญวิทย์ อมตะมาภูชาติ ⁽²⁾	7/7	1/1
9.	นางปานทิพย์ ศรีพิมล ⁽⁵⁾	4/4	1/1
10.	นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ⁽⁶⁾	6/8	1/1
11.	นายธานินทร์ พานิชชิวะ	8/8	1/1
12.	ดร.วิษณุ เครืองาม	8/8	1/1
13.	ม.ล.ธนะวิสุทธ์ วิสุทธิ์	8/8	1/1
14.	นายพรเทพ ปันยารชุน ⁽¹⁾	2/2	1/1
15.	ดร.ศักดิ์ดา พรณไว ⁽⁴⁾	6/6	1/1 (ในฐานะ CFO)

หมายเหตุ

(1) กรรมการบริษัทที่ครบกำหนดออกตามวาระ ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565

(2) นายชาญวิทย์ อมตะมาภูชาติ ได้รับการแต่งตั้งเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท โดยมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2565 แทนนายจุฬพล ริมสาคร ที่ได้ลาออกจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2564

(3) พลเอกสืบสันต์ นรทรานนท์ ได้รับแต่งตั้งเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ/กรรมการอิสระ โดยมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2565 และได้รับแต่งตั้งให้เข้าดำรงตำแหน่งประธานกรรมการสรรหาและพิจารณาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการ/กรรมการอิสระ โดยมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 3/2565 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2565 แทน นายสุจิตต์ สุวรรณสวัสดิ์ ที่ได้ลาออกจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2564

(4) นายศักดิ์ดา พรณไว ได้รับแต่งตั้งเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท โดยมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2565

(5) นางปานทิพย์ ศรีพิมล กรรมการ ได้ขอลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2565 เนื่องจากการกิจอื่นเป็นจำนวนมาก จึงไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเต็มที่

(6) นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ กรรมการ ได้ขอลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2565 เนื่องจากเกษียณอายุราชการ





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

(2) การจ่ายค่าตอบแทนคณะกรรมการ

บริษัทฯ มีคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน เป็นผู้พิจารณากลับกรองค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหาร โดยพิจารณาถึงความเหมาะสมและสอดคล้องกับการหน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการ สถานะทางการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และการจ่ายค่าตอบแทนของบริษัทในกลุ่มธุรกิจขนาดใกล้เคียงกันหรือในกลุ่มอุตสาหกรรมเดียวกัน

ค่าตอบแทนกรรมการ

ค่าตอบแทนของกรรมการ กรรมการตรวจสอบ และกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ (ยกเว้นกรรมการผู้จัดการ) ประกอบด้วย ค่าตอบแทนรายปี และเบี้ยประชุม โดยในปี 2565 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2565 ได้อนุมัติค่าตอบแทนกรรมการ กรรมการตรวจสอบ และกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ (ยกเว้นกรรมการผู้จัดการ) เป็นจำนวนเงินรวมไม่เกิน 14.0 ล้านบาท และค่าบำเหน็จกรรมการ จำนวนไม่เกิน 3.03 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 และพนักงานที่ได้รับเงินเดือนประจำ ที่ได้รับค่าตอบแทนประจำ จะไม่ได้รับค่าเบี้ยประชุมและค่าตอบแทนในรูปแบบอื่น ๆ นอกจากค่าตอบแทนประจำที่ได้รับ

4. สรุปค่าตอบแทนของคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อย ประจำปี 2565 มีรายละเอียดดังนี้

ตำแหน่ง	ค่าตอบแทนประจำ (บาท/เดือน)	ค่าเบี้ยประชุม (บาท/ท่าน/ครั้ง)	ค่าตอบแทนอื่น (บาท/เดือน)
<u>คณะกรรมการบริษัท</u> (เฉพาะกรรมการที่ไม่ใช่ผู้บริหาร)			
- ประธานกรรมการ	84,000	10,500	5,320
- รองประธานกรรมการ	63,000	7,350	5,320
- กรรมการ	31,500	7,350	5,320
<u>คณะกรรมการตรวจสอบ</u>			
- ประธานกรรมการตรวจสอบ	42,000	10,500	-
- กรรมการตรวจสอบ	31,500	7,350	-
<u>คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน</u>			
- ประธานกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน	-	42,000	-
- กรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน	-	21,000	-
<u>คณะกรรมการบริหาร</u>			
- ประธานกรรมการบริหาร	-	63,000	-
- รองประธานกรรมการบริหาร	-	-	-
- กรรมการบริหาร	-	31,500	-
<u>คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง</u>			
- ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง	-	42,000	-
- กรรมการบริหารความเสี่ยง	-	-	-
<u>คณะกรรมการพัฒนารัฐกิจ</u>			
- ประธานกรรมการพัฒนารัฐกิจ	-	-	-
- กรรมการพัฒนารัฐกิจ	-	31,500	-

หมายเหตุ : อัตราค่าตอบแทนกรรมการ ระหว่างวันที่ 1 มกราคม 2565 - 31 ธันวาคม 2565 โดยคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนจะทบทวนพิจารณาการขึ้นอัตราค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารทุกปี เพื่อให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน โดยจะนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อนำเสนอต่อที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีเพื่ออนุมัติต่อไป

ทั้งนี้ จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ที่ยังคงระบาดต่อเนื่องในปี 2565 ซึ่งส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ จึงแสดงความสมัครใจลดค่าตอบแทนในปี 2565 ลงในอัตราร้อยละ 30 จากที่ได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อเป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ

สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 31 ธันวาคม 2564 และ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ ได้จ่ายค่าตอบแทนและค่าบำเหน็จให้กรรมการของบริษัทฯ เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 19.0 ล้านบาท 15.3 ล้านบาท และ 11.07 ล้านบาท ตามลำดับ



สรุปอัตราค่าตอบแทนกรรมการและการเปลี่ยนแปลงจำนวนหุ้นถือครองของกรรมการ ระหว่างวันที่ 1 มกราคม 2565 – 31 ธันวาคม 2565

ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	คณะกรรมการ บริษัท	คณะกรรมการ ตรวจสอบ	คณะกรรมการ สรรหาและ พิจารณา ค่าตอบแทน	คณะกรรมการ บริหาร ความเสี่ยง	คณะกรรมการ บริหาร	คณะกรรมการ พัฒนา ธุรกิจ	รวม	จำนวนหุ้นที่ ถือ ณ 31 ธ.ค. 2564	จำนวนหุ้น เพิ่ม ขึ้น(ลดลง)	จำนวนหุ้นที่ ถือ ณ 31 ธ.ค. 2565
1.	นายสมบัติ พานิชชัง	ประธานกรรมการ	1,252,894						1,252,894	120,142,392	2,950,000	123,092,392
2.	ศาสตราจารย์พิเศษ เรวัต ฉ่ำเฉลิม	รองประธานกรรมการ ประธานกรรมการบริหาร	909,370				1,278,900		2,188,270	302,500	-	302,500
3.	นายประกอบ ตันติยาพงศ์	กรรมการอิสระ ประธานกรรมการ ตรวจสอบ	565,017	411,600					976,617	500,000	-	500,000
4.	พลเอกสืบสันต์ กรรณานนท์	กรรมการอิสระ ประธานกรรมการสรรหา และพิจารณาค่าตอบแทน	277,210		176,400				453,610	-	100,000	100,000
5.	นายสมนึก ชัยเดชสุริยะ	กรรมการอิสระ ประธานกรรมการบริหาร ความเสี่ยง กรรมการสรรหาและ พิจารณาค่าตอบแทน กรรมการตรวจสอบ	531,767	305,760	102,900	117,600			1,058,027	500,000	-	500,000
6.	นายวิศิษฐ์ วงศ์รวมลาภ	กรรมการอิสระ	336,657	103,635					440,292	500,000	-	500,000
7.	นายจุฑาพล รินสาค	กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ	512,933	202,125					715,058	-	-	-
8.	นางปานทิพย์ ศรีพิมล	กรรมการ (ผู้แทนกระรวงการคลัง)	381,927						381,927	-	-	-
9.	นายอานนท์ เหลือบริบูรณ์	กรรมการ (ผู้แทนกระรวงการคลัง)	499,427						499,427	-	-	-



ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	คณะกรรมการ บริษัท	คณะกรรมการ ตรวจสอบ	คณะกรรมการ สรรหาและ พิจารณา ค่าตอบแทน	คณะกรรมการ บริหาร ความเสี่ยง	คณะกรรมการ บริหาร	คณะกรรมการ พัฒนา ธุรกิจ	รวม	จำนวนหุ้นที่ ถือ ณ 31 ธ.ค. 2564	จำนวนหุ้น เพิ่ม ขึ้น(ลดลง)	จำนวนหุ้นที่ ถือ ณ 31 ธ.ค.2565
10.	นายชาญวิทย์ อมตะมาฤชาดิ	กรรมการ (ผู้แทนกระทรวงการคลัง)	256,515						256,515	-	-	-
11.	ดร.วิญญู เครืองาม	กรรมการอิสระ กรรมการสรรหาและ พิจารณาค่าตอบแทน	530,579		102,900				633,479	-	-	-
12.	ม.ล.ธนวิสุทธิ์ วิสุทธิ์	กรรมการ / กรรมการบริหาร	494,099						1,111,499	500,000	-	500,000
13.	นายพรเทพ ปันยารชุน	กรรมการ /กรรมการ พัฒนารัฐกิจ/ กรรมการ บริหาร	234,870						675,870	-	-	-
14.	นายธำนิภรณ์ พานิชชีวะ	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ประธานกรรมการ พัฒนารัฐกิจ รองประธาน กรรมการบริหาร เลขาธิการคณะกรรมการ สรรหาและพิจารณา ค่าตอบแทน	-							8,367,500	50,000	8,417,500
15.	ดร.ศักดิ์ดา พรหมไวย	กรรมการผู้จัดการ กรรมการ / กรรมการบริหาร กรรมการพัฒนารัฐกิจ / กรรมการบริหาร ความเสี่ยง	-							125,000		125,000





ลำดับ	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	คณะกรรมการ บริษัท	คณะกรรมการ ตรวจสอบ	คณะกรรมการ สรรหาและ พิจารณา ค่าตอบแทน	คณะกรรมการ บริหาร ความเสี่ยง	คณะกรรมการ บริหาร	คณะกรรมการ พัฒนา ธุรกิจ	รวม	จำนวนหุ้นที่ ถือ ณ 31 ธ.ค. 2564	จำนวนหุ้น เพิ่ม ขึ้น(ลดลง)	จำนวนหุ้นที่ ถือ ณ 31 ธ.ค.2565
16	นายบรรยง พงษ์พานิช ²	กรรมการอิสระ / ประธาน กรรมการสรรหาและ พิจารณาค่าตอบแทน	37,668						37,668	-	-	-
17	นางคารน หวังใจ ²	กรรมการอิสระ / กรรมการสรรหาและ พิจารณาค่าตอบแทน / กรรมการตรวจสอบ	37,668						37,668	-	-	-
18	ศาสตราจารย์ ดร.สุชีวัตร สุวรรณสวัสดิ์ ²	กรรมการอิสระ / ประธาน กรรมการสรรหาและ พิจารณาค่าตอบแทน	207,173						207,173	200,000	(200,000)	-
19	นายเดวิด จอห์น นีโคล ²	กรรมการ (ผู้แทน AIF Toll Roads Holdings (Thailand) Company Limited)	37,668						37,668	-	-	-
20	นายพิศิษฐ์ ดิษฐภักธิรมย์ ²	กรรมการ (ผู้แทน AIF Toll Roads Holdings (Thailand) Company Limited) กรรมการกลั่นกรองและ ติดตาม	37,668						37,668	-	-	-
21	นายพรพล ปัญญางาม ²	กรรมการ	75,336						75,336	500,000	(500,000)	-
รวมค่าตอบแทนกรรมการ ¹⁾			7,216,446	1,023,120	382,200	117,600	2,211,300	126,000	11,076,666	131,637,392	3,100,000	134,037,392

หมายเหตุ: ¹⁾ ค่าตอบแทนกรรมการมี 2565 เป็นไปตามเงินที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2565 ได้มีมติอนุมัติค่าตอบแทนกรรมการ ซึ่งประกอบด้วย ค่าตอบแทนรายเดือนและค่าเบี้ยประชุม ประจำปี 2565 ในวงเงินไม่เกิน 14.0 ล้านบาท และค่าน้ำหนักประจำปี ในวงเงินไม่เกิน 3.03 ล้านบาท

²⁾ กรรมการที่ลาออกและครบวาระในปี 2564 และได้รับค่าน้ำหนักประจำปี

8.1.3 การกำกับดูแลบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

– ไม่มี –

8.1.4 การติดตามให้มีการปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติในการกำกับดูแลกิจการ

บริษัทฯ ให้ความสำคัญในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยได้กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและจริยธรรมธุรกิจ และข้อพึงปฏิบัติในการทำงาน ซึ่งในรอบปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ติดตามเพื่อให้เกิดการปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติที่ดีดังกล่าว พบว่า บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีได้อย่างครบถ้วน โดยบริษัทฯ ได้ติดตามการปฏิบัติตามการกำกับดูแลกิจการที่ดีครอบคลุมประเด็นที่สำคัญ ดังนี้

(1) การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

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

1.1 หลีกเลี่ยงการทำรายการที่เกี่ยวข้องกับตนเอง ที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ

1.2 ในกรณีที่จำเป็นต้องทำรายการเช่นนั้นเพื่อประโยชน์ของบริษัทฯ ให้ทำรายการนั้นเสมือนการทำรายการกับบุคคลภายนอก ทั้งนี้กรรมการ ผู้บริหาร หรือบุคคลอื่นที่มีความเกี่ยวข้องกันที่มีส่วนได้เสียในรายการนั้นจะต้องไม่มีส่วนในการพิจารณาอนุมัติ

1.3 ในกรณีที่เข้าข่ายเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกันภายใต้ประกาศของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และการเปิดเผยข้อมูลรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทจดทะเบียนอย่างเคร่งครัดโดย

1.3.1 การทำธุรกรรมที่เป็นข้อตกลงทางการค้าในลักษณะเดียวกับที่วิญญูชนจะพึงกระทำกับคู่สัญญาทั่วไปในสถานการณ์เดียวกัน ด้วยอำนาจต่อรองทางการค้าที่ปราศจากอิทธิพลในการที่ตนมีสถานะเป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องแล้วแต่กรณี จะต้องขออนุมัติหลักการ และวงเงินในการทำธุรกรรมดังกล่าวตามระเบียบรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ

1.3.2 ให้จัดทำรายงานสรุปการทำธุรกรรมที่มีขนาดรายการ ตามหลักการที่ได้ผ่านการอนุมัติตามข้อ 1.3.1 เพื่อรายงานในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัททุกไตรมาส หรือตามความประสงค์ของคณะกรรมการบริษัท

1.4 ในกรณีที่ธุรกรรมที่เข้าข่ายเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน ที่ไม่เป็นไปตามลักษณะข้อตกลงทางการค้าตามข้อ 1.3.1 ในการทำธุรกรรมดังกล่าว ให้ขออนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการหรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ตามระเบียบการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ รวมทั้งกฎเกณฑ์ของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนด

ในปี 2565 ไม่มีกรรมการ ผู้บริหาร และบุคคลอื่นที่มีความเกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯ ใช้โอกาสจากการเป็นกรรมการ ผู้บริหาร และบุคคลอื่นที่มีความเกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯ แสวงหาผลประโยชน์ส่วนตนจากการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ แต่อย่างใด และไม่มีกรณีการทำผิดเกี่ยวกับการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์เกิดขึ้นในปีที่ผ่านมา

(2) การใช้ข้อมูลภายในเพื่อแสวงหาผลประโยชน์

กำหนดมาตรการป้องกันการใช้ข้อมูลภายในโดยมิชอบอย่างชัดเจน 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 และภายหลังจากที่ประชาชนได้รับทราบข้อมูลผ่านระบบสารสนเทศของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเป็นที่เรียบร้อยแล้ว 24 ชั่วโมง โดยหากมีความจำเป็นต้องซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ต้องแจ้งความประสงค์ให้เลขาธิการบริษัททราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 วัน ตามแบบที่กำหนดในคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ เพื่อรายงานในที่ประชุมคณะกรรมการทราบทุกไตรมาส
2. ห้ามมิให้กรรมการ ผู้บริหาร ผู้สอบบัญชี ที่ปรึกษาการเงิน ที่ปรึกษากฎหมาย ผู้ประเมินราคาทรัพย์สิน หรือบุคคลอื่นใดที่ทำหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายใน พนักงานหรือลูกจ้างของบริษัทฯ ที่ได้รับทราบข้อมูลภายในหรือซึ่งอยู่ในตำแหน่งหรือสายงานที่รับผิดชอบข้อมูลภายในหรือที่สามารถเข้าถึงข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญซึ่งมีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ ใช้หรือเปิดเผยข้อมูลภายในแก่บุคคลอื่นไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อมและไม่ว่าด้วยวิธีใด โดยรู้หรือควรรู้ว่าผู้รับข้อมูลอาจนำข้อมูลนั้นไปใช้ประโยชน์ในการซื้อหรือขายหลักทรัพย์ไม่ว่าเพื่อตนเองหรือบุคคลอื่น
3. เลขาธิการบริษัทหรือบุคคลที่ได้รับมอบหมายจะควบคุม เฝ้าระวัง และจำกัดการใช้ข้อมูลภายในอย่างน้อยก่อนการประกาศงบการเงิน 1 เดือน
4. กรรมการ ผู้บริหาร และผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ต้องจัดทำและนำเสนอรายงานการถือหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส ผู้ที่อยู่กินด้วยกันฉันสามีภรรยา บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะและนิติบุคคลที่ผู้รายงานถือหุ้นเกินร้อยละสามสิบ (30%) ของสิทธิออกเสียงทั้งหมด ตามกฎเกณฑ์ของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และกำหนดให้จัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ดังกล่าวให้ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทรับทราบด้วย รวมทั้งเปิดเผยในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี/รายงานประจำปี (แบบ 56-1 One Report)

บทกำหนดโทษ

การกระทำความผิดใดๆ อันเป็นเหตุให้บริษัทฯ ได้รับความเสียหาย หรือสูญเสียโอกาสทางธุรกิจ บริษัทฯ ถือเป็นการปฏิบัติขัดกับนโยบาย และจริยธรรมทางธุรกิจ ต้องได้รับโทษทางวินัยอย่างร้ายแรง และยังคงมีความผิดตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ.2535 (รวมถึงฉบับแก้ไข)

ในปี 2565 ไม่พบการฝ่าฝืนนโยบายและแนวทางการปฏิบัติมาตรการป้องกันการใช้อ้างอิงข้อมูลภายในโดยมิชอบ ของกรรมการ ผู้บริหาร ผู้สอบบัญชี ที่ปรึกษาการเงิน ที่ปรึกษากฎหมาย ผู้ประเมินราคาทรัพย์สิน หรือบุคคลอื่นใดที่ทำหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายใน และให้รวมถึงพนักงานหรือลูกจ้างหรือผู้ร่วมงานของบุคคลดังกล่าวที่อยู่ในตำแหน่งหรือสายงานที่มีส่วนร่วมในการทำหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในหรือที่ต้องเก็บรักษาข้อมูลความลับของบริษัทฯ

(3) การต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน

บริษัทฯ ยึดมั่นในการดำเนินธุรกิจด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส เป็นธรรม และเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และไม่ยอมรับการทุจริตและคอร์รัปชันทุกรูปแบบทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยบริษัทฯ ได้ริเริ่มการดำเนินงานและการพัฒนาอย่างต่อเนื่องดังนี้

1. ทำการทบทวน แก้ไข และเพิ่มเติม เนื้อหาและกระบวนการปฏิบัติงานในส่วนของนโยบายต่อต้านการคอร์รัปชัน (Anti-Corruption Policy) และมาตรการรับแจ้งเบาะแสหรือข้อร้องเรียน (Whistleblowing Procedure)
2. จัดทำแผนงานประจำปี เพื่อให้สอดคล้องและเป็นการขับเคลื่อนกลยุทธ์ด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี และการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันของบริษัทฯ
3. จัดให้มีการจัดทำแบบสอบถามการปฏิบัติตามนโยบายด้านกฎหมายและแบบประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันทุกหน่วยงานภายในบริษัทฯ และรายงานต่อคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกไตรมาส
4. ดำเนินการสื่อสารสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบายจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และนโยบายต่อต้านการคอร์รัปชัน และมาตรการรับแจ้งเบาะแสหรือข้อร้องเรียน ผ่านช่องทางสื่อสารต่าง ๆ ให้บุคลากรภายในของบริษัทฯ รวมถึงผู้ให้บริการที่เป็นประชาชนทั่วไป



ในปี 2565 บริษัทฯ ได้ร่วมลงนามประกาศเจตนารมณ์แนวร่วมต่อต้านคอร์รัปชันของภาคเอกชนไทย (Thai Private Sector Collective Action Against Corruption : CAC) และบริษัทฯ ได้กำหนดแผนงานและเป้าหมายที่ดำเนินการยืนแบบประเมินตนเองเพื่อพัฒนาระบบต่อต้านคอร์รัปชันเพื่อขอรับรองการเข้าร่วมสมาชิกแนวร่วมต่อต้านคอร์รัปชันของภาคเอกชนไทย (CAC Certified) ในปี 2566





8.2 รายงานผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบในรอบปีที่ผ่านมา

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

1. การรายงานและการเปิดเผยข้อมูลทางการเงิน

คณะกรรมการตรวจสอบ ได้พิจารณารายงานผลการสอบทานงบการเงินรายไตรมาสและรายงานผลการตรวจสอบงบการเงินประจำปีของบริษัทแล้ว เห็นว่างบการเงินของบริษัทได้จัดทำตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินของไทย (Thai Financial Reporting Standards - TFRS) ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัท มีความถูกต้องตามที่ควรอย่างไม่มีเงื่อนไขในสาระสำคัญตามมาตรฐานรายงานทางการเงิน และได้เปิดเผยข้อมูลทางการเงินอย่างเพียงพอต่อการวิเคราะห์และตัดสินใจของผู้ใช้งบการเงินแล้ว

คณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมกับผู้สอบบัญชีรับอนุญาตโดยไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วม เพื่อหารืออย่างเป็นอิสระถึงประเด็นสำคัญในการจัดการการเงินของบริษัทฯ ความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญอันอาจมีผลกระทบต่อการทำงาน ข้อบกพร่องหรือข้อผิดพลาดนำไปสู่การทุจริต ประเด็นสำคัญที่ผู้สอบบัญชีให้ความสนใจและใช้กำหนดแนวทางการตรวจสอบ รวมถึงการให้ความร่วมมือในการปฏิบัติงานตรวจสอบจากพนักงานและผู้บริหาร ซึ่งผู้สอบบัญชีรับอนุญาตไม่พบข้อบกพร่องใดที่มีผลต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ

2. การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการตรวจสอบภายใน

บริษัทมีการจัดการความเสี่ยงทั้งระดับองค์กรและระดับปฏิบัติการ เพื่อให้ความเสี่ยงสำคัญอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ โดยจัดให้มีระบบควบคุมภายในที่เหมาะสมและเพียงพอ ในระบบจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทาง ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และระบบปฏิบัติการอื่น เพื่อให้ผลการดำเนินงานมีประสิทธิภาพเป็นไปตามเป้าหมาย ทั้งนี้คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานผลการประเมินความเพียงพอตามแบบประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) คณะกรรมการตรวจสอบกำกับดูแลสำนักตรวจสอบภายใน ให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างอิสระ ไม่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ปฏิบัติตามกฎหมายตราสำนักตรวจสอบภายใน และมาตรฐานวิชาชีพตรวจสอบภายใน รวมถึงพิจารณาเห็นชอบแผนการตรวจสอบให้สอดคล้องกับความเสี่ยงและแผนธุรกิจของบริษัท ตลอดจนประเมินผลการปฏิบัติงานของหัวหน้างานตรวจสอบภายในทุกปี

3. การกำกับดูแลกิจการเพื่อความยั่งยืน (Corporate Governance for Sustainability)

คณะกรรมการตรวจสอบได้กำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี แผนการพัฒนาความยั่งยืน (Sustainability Development) ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และการกำกับดูแลกิจการ (Environment Social and Governance : ESG) โดยกำหนดแนวทาง เสนอแนะนโยบายและแนวปฏิบัติ ตลอดจนให้คำปรึกษาประเมินผลและทบทวนนโยบาย การปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท ข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุน สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และแนวทางปฏิบัติที่ดี (Best Practice) การทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือรายการที่มีความเกี่ยวข้องกันได้พิจารณาให้ดำเนินการอย่างสุจริตโปร่งใส มีเงื่อนไขและราคาเป็นไปตามการค้าทั่วไป เป็นประโยชน์กับบริษัท ส่งเสริมจริยธรรมในองค์กรและมีการจัดการการกระทำที่อาจก่อให้เกิดการทุจริต ตลอดจนปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างมีธรรมาภิบาล ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ทบทวนกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงและหน้าที่ความรับผิดชอบ รวมถึงประเมินผลการปฏิบัติงานทุกปี



4. การแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและค่าสอบบัญชี ปี 2566

คณะกรรมการตรวจสอบ ได้พิจารณาคุณสมบัติของผู้สอบบัญชีรับอนุญาตที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ มีความเข้าใจในธุรกิจของบริษัทฯ มีความเป็นอิสระ การปฏิบัติงานของผู้สอบบัญชีมีคุณภาพ โดยเห็นว่าผู้สอบบัญชีรับอนุญาตคนใดคนหนึ่งจาก บริษัท เคพีเอ็มจี ภูมิไชย สอบบัญชี จำกัด ได้แก่ นางสาวพรทิพย์ ริมดุสิต ทะเบียนเลขที่ 5565 หรือนายวิทย์วัฒน์ กอสมานชัยกิจ ทะเบียนเลขที่ 6333 หรือนางศศิธร พงศ์อดิศักดิ์ ทะเบียนเลขที่ 8802 หรือนางสาวนาฏศศิณ วัฒนไพศาล ทะเบียนเลขที่ 10767 ควรได้รับการเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาแต่งตั้งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ปี 2566 โดยมีค่าสอบทานและตรวจสอบงบการเงินไม่เกิน 1,620,000 บาท (หนึ่งล้านหกแสนสองหมื่นบาท) เท่ากับปี 2565 ในกรณีบริษัทมีการจัดตั้งบริษัทย่อยในปี 2566 บริษัทจะมีค่าสอบทานและตรวจสอบงบการเงินรวมอีกจำนวน 260,000 บาท

นายประกอบ ตันติยาพงศ์
ประธานกรรมการตรวจสอบ
17 กุมภาพันธ์ 2566





8.3 สรุปผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการชุดย่อยอื่นๆ

รายงานของคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน

คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน ซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระ ทั้งคณะจำนวน 3 คน โดยมีพลเอกสืบทันต์ ทรธรานนท์(1) เป็นประธานกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน นายสมนึก ชัยเดชสิริยะ และ ดร.วิษณุ เครืองาม เป็นกรรมการ และมีนายราบินทร์ พานิชชิวะ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ทำหน้าที่เลขาธิการคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน

ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท ด้วยความรอบคอบ โปร่งใส และทำหน้าที่เป็นอิสระอย่างแท้จริง ซึ่งในปี 2565 คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนมีการประชุมรวมทั้งสิ้น 7 ครั้ง เพื่อพิจารณาเรื่องสำคัญต่าง ๆ ดังนี้

1. การสรรหาและการประเมิน

- พิจารณาหลักเกณฑ์และกระบวนการในการสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติที่เหมาะสม เพื่อดำรงตำแหน่ง กรรมการบริษัทแทนกรรมการที่ครบกำหนดออกตามวาระ และกรรมการที่ลาออกก่อนครบวาระระหว่างปี โดยพิจารณาคุณสมบัติ ความเป็นอิสระตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด และคำนึงถึงความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ และความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ ทั้งนี้ในปี 2565 คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนได้พิจารณาหลักเกณฑ์การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอรายชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติ เพื่อเข้ารับการพิจารณาคัดเลือกเป็นกรรมการบริษัท สำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2566
- พิจารณาคุณสมบัติของบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อ เพื่อดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและ กรรมการผู้จัดการ
- พิจารณาหลักเกณฑ์ ขั้นตอนการประเมิน และแบบประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ ทั้งแบบราย คณะและรายบุคคล เพื่อให้เป็นไปตามแนวปฏิบัติที่ดีของการกำกับดูแลกิจการที่ดี และรายงานผลการประเมิน ให้คณะกรรมการบริษัทรับทราบ

2. การพิจารณาค่าตอบแทน

- พิจารณาการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อย ประจำปี 2565 โดยพิจารณาจากผลประกอบการและขนาดธุรกิจของบริษัทฯ รวมถึงเทียบเคียงกับบริษัทจดทะเบียนและบริษัทชั้นนำอื่น ๆ ที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกัน เพื่อให้ค่าตอบแทนของกรรมการมีความเหมาะสม เป็นธรรม และสมเหตุสมผล เพื่อเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทพิจารณาเห็นชอบก่อนเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติ
- พิจารณาทบทวนหลักเกณฑ์และนโยบายในการกำหนดค่าตอบแทนสำหรับคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย และผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ

3. การพิจารณาทบทวนแผนสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan)

- พิจารณาการทบทวนนโยบายและหลักเกณฑ์ในการดำเนินงานแผนสืบทอดตำแหน่งงานของผู้บริหารระดับสูง เพื่อให้องค์กรมีผู้สืบทอดตำแหน่งระดับผู้บริหารระดับสูงหรือผู้นำที่สำคัญ ซึ่งเป็นการรักษาบุคลากรที่มีศักยภาพสูง รวมทั้งเป็นการพัฒนาบุคลากรที่มีศักยภาพภายในองค์กรให้เติบโตก้าวหน้าเป็นผู้บริหารระดับสูง โดยผ่านกระบวนการพัฒนาอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง เพื่อการขับเคลื่อนองค์กรในปัจจุบันและอนาคตให้เติบโตอย่างยั่งยืน

4. การพิจารณาทบทวนกฎบัตรคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน

- พิจารณาทบทวนปรับปรุงกฎบัตรของคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน เพื่อให้เป็นไปตามแนวปฏิบัติที่ดีสำหรับคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน และสอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนไทย ปี 2560 (CG Code) ของสำนักงาน ก.ล.ต. รวมถึงสอดคล้องกับกลยุทธ์ทางธุรกิจเพื่อความยั่งยืนด้าน ESG และนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ

พลเอกสืบทันต์ ทรธรานนท์

ประธานกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน

หมายเหตุ : (1) พลเอกสืบทันต์ ทรธรานนท์ ได้รับการแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน โดยมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 3/2565 วันที่ 26 เมษายน 2565 แทน ศาสตราจารย์ ดร. สุชีวัธน์ สุวรรณสวัสดิ์ ที่ได้ลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2564

รายงานของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 6 คน โดยมี นายสมนึก ชัยเดชสุริยะ กรรมการอิสระเป็นประธานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงทำหน้าที่กำหนดนโยบาย แผนงานและกรอบการบริหารความเสี่ยง กำกับดูแลการดำเนินงานด้านการบริหารความเสี่ยงขององค์กร ให้สอดคล้องกับกลยุทธ์และเป้าหมายองค์กร รวมทั้ง ให้ข้อเสนอแนะแนวทางการบริหารความเสี่ยงขององค์กรให้เกิดประสิทธิภาพ ทั้งด้านกลยุทธ์ ด้านการเงิน ด้านปฏิบัติการ ด้านสัญญาสัมพันธ์และคดีปกครอง ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมของพนักงาน และด้านกฎหมายและกฎระเบียบ

ในรอบปี 2565 คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงได้จัดให้มีการประชุมจำนวน 4 ครั้ง ซึ่งเป็นไปตามขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ในกฎบัตรของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และรายงานผลการประชุมของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อรับทราบ ซึ่งผลการดำเนินงานที่สำคัญของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงสามารถสรุปได้ดังนี้

- การพิจารณาทบทวนนโยบายและแผนแม่บทการบริหารความเสี่ยงในองค์กร รวมทั้ง ประเมินและอนุมัติแผนการบริหารความเสี่ยงโดยพิจารณาความถูกต้องเหมาะสม และความเพียงพอของการระบุเหตุการณ์ความเสี่ยงเป้าหมายความเสี่ยงที่ยอมรับได้ โอกาสและผลกระทบของความเสี่ยง และติดตามความคืบหน้าในการจัดการความเสี่ยง
- การติดตามและประเมินความเสี่ยงประจำไตรมาส และประเมินผลในไตรมาสถัดไปเป็นการล่วงหน้า รวมทั้งปรับปรุงแผนการดำเนินงานเพื่อลดความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง และเหมาะสมกับสภาวะการดำเนินธุรกิจ เพื่อให้บริษัทฯ สามารถรับมือกับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญ อาทิ สภาวะเศรษฐกิจ สภาพสังคม กฎหมาย กฎระเบียบ รวมถึงสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 (COVID-19) ที่ยังคงมีอยู่อย่างต่อเนื่อง
- การสอบทานและพิจารณาปัจจัยผลการประเมินความเสี่ยงตามแผนบริหารความเสี่ยงที่ได้กำหนดไว้ รวมถึงความเสี่ยงจากปัจจัยภายนอกที่ควบคุมไม่ได้ อาทิ ผลกระทบจากการเมือง ผลกระทบจากความผันผวนของภาวะเศรษฐกิจทั้งในและต่างประเทศ ผลกระทบจากภัยธรรมชาติ (น้ำท่วม) และผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 (COVID-19) พร้อมทั้งให้คำแนะนำเกี่ยวกับการประเมินตามแผนบริหารความเสี่ยง และคาดการณ์ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น
- การพิจารณาทบทวนกฎบัตรคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ประจำปี 2565
- การพิจารณาทบทวนคู่มือบริหารความเสี่ยง ประจำปี 2565

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงเชื่อมั่นว่าบริษัทฯ มีการกำกับการบริหารความเสี่ยงขององค์กรอย่างพอเพียง และเหมาะสม สอดคล้องตามการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องอย่างถูกต้องและครบถ้วน ซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถดำเนินงานบรรลุตามกลยุทธ์และเป้าหมายที่กำหนด อันจะเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่องค์กรและผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างยั่งยืน

นายสมนึก ชัยเดชสุริยะ
ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง



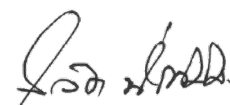


รายงานของคณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วยกรรมการบริหารจำนวน 8 คน ซึ่งเป็นกรรมการบริษัท ผู้บริหาร/พนักงานของบริษัทฯ หรือ บุคคลภายนอก โดยมีนายเรวัต จ้าเฉลิม เป็นประธานกรรมการบริหาร ทำหน้าที่บริหารจัดการกิจการของบริษัทฯ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท และเป็นไปตามที่ได้กำหนดไว้ในกฎบัตรของคณะกรรมการบริหาร รวมทั้ง พิจารณากลับกรอง และตรวจสอบเรื่องที่สำคัญก่อนนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณา

- ในรอบปี 2565 คณะกรรมการบริหารได้มีการประชุมเพื่อปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมาย รวมทั้งสิ้น 29 ครั้ง โดยพิจารณากลับกรองการดำเนินงานที่สำคัญของบริษัทฯ ดังนี้
- พิจารณากลับกรองกลยุทธ์และแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน ปี 2566 – 2570 รวมถึงงบประมาณและโครงการลงทุนของบริษัทฯ ทั้งการลงทุนจากการดำเนินงานตามปกติและการลงทุนในโครงการใหม่ สำหรับปี 2565 ก่อนนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท
- พิจารณาติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกเดือน ตลอดจนการติดตามความก้าวหน้าของโครงการลงทุน และพิจารณารายงานผลการดำเนินงาน พร้อมทั้งให้ความเห็น คำแนะนำเพื่อการปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
- กำกับดูแลการบริหารจัดการขององค์กรและคณะทำงานด้านต่าง ๆ ของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามแผนธุรกิจ กลยุทธ์ และนโยบายของบริษัทฯ ตลอดจนควบคุมดูแลการบริหารจัดการงานของคณะทำงานชุดต่าง ๆ ให้ทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประสิทธิผลสูงสุดต่อองค์กร
- พิจารณาทบทวนกฎบัตรคณะกรรมการบริหาร เพื่อให้แนวทางในการปฏิบัติหน้าที่สอดคล้องตามนโยบาย กลยุทธ์ด้านการส่งเสริมการพัฒนาความยั่งยืนของบริษัทฯ และมีความเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน
- ติดตามผลการดำเนินงานและแผนการพัฒนาความยั่งยืนของบริษัทฯ และให้ความเห็น ข้อเสนอแนะต่อผลการดำเนินงานและแผนงานต่าง ๆ เพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมอย่างแท้จริง โดยแผนการพัฒนาความยั่งยืนขององค์กรเป็นส่วนหนึ่งที่จะผลักดันให้ธุรกิจของบริษัทฯ เติบโตต่อไปได้อย่างยั่งยืน

คณะกรรมการบริหารมีความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการธุรกิจเพื่อให้บรรลุตามวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย และกลยุทธ์ของบริษัทฯ ภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และแนวทางการพัฒนาธุรกิจเพื่อความยั่งยืน ด้วยความระมัดระวังรอบคอบ มีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ โดยคำนึงถึงผลประโยชน์โดยรวมของบริษัทฯ และผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม เพื่อให้บริษัทฯ เติบโตได้อย่างมั่นคงและยั่งยืนต่อไป



นายเรวัต จ้าเฉลิม
ประธานกรรมการบริหาร

รายงานของคณะกรรมการพัฒนารัฐกิจ

คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนารัฐกิจ ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 5 คน โดยการคัดเลือกจากคณะกรรมการบริษัท ผู้บริหาร และบุคคลภายนอกที่มีความเชี่ยวชาญทางด้านการพัฒนารัฐกิจ มีนายธนาธิกร พานิชชีวะ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร เป็นประธานกรรมการพัฒนารัฐกิจ ซึ่งคณะกรรมการพัฒนารัฐกิจมีหน้าที่ดำเนินงาน และติดตามผลการดำเนินงานตามนโยบายการพัฒนารัฐกิจ ดำเนินการตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท และเป็นไปตามที่ได้กำหนดไว้ในกฎบัตรของคณะกรรมการพัฒนารัฐกิจ

ในรอบปี 2565 คณะกรรมการพัฒนารัฐกิจได้มีการประชุมเพื่อปฏิบัติตามหน้าที่และตามที่ได้รับมอบหมาย รวมทั้งสิ้น 13 ครั้ง โดยสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

- กำหนดนโยบายการพัฒนารัฐกิจ และแผนพัฒนารัฐกิจของบริษัทฯ เพื่อนำเสนอต่อ คณะกรรมการบริหารให้ความเห็น และนำเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติ
- กำหนดกลยุทธ์และแผนการดำเนินงานของบริษัทฯ และติดตามผลการดำเนินงานเป็นประจำทุกเดือน เพื่อให้เป็นไปตามแผนงาน และตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย
- พิจารณากลับรองการเข้าลงทุน และ/หรือ การเข้าร่วมประมูลงานในโครงการใหม่ ๆ ตลอดจนการเข้าดำเนินงานโครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนารัฐกิจ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการบริหารให้ความเห็น และนำเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติต่อไป
- ติดตามความคืบหน้าการดำเนินงานตามนโยบายการพัฒนารัฐกิจของบริษัทฯ
- ติดตาม ศึกษา และพิจารณาโอกาสในการบริหารจัดการโครงการที่ภาครัฐเปิดโอกาสให้เอกชนร่วมลงทุนอย่างต่อเนื่อง
- ศึกษา และพิจารณาโอกาสในการดำเนินโครงการใหม่ (Non-Toll Road Business) เพื่อสนับสนุนการพัฒนา และเติบโตอย่างยั่งยืนของธุรกิจ ตามแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน ปี 2566-2570
- ศึกษาเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ ๆ เพื่อพิจารณาการนำมาปรับใช้กับธุรกิจของบริษัทฯ
- พิจารณากบทวน/ปรับปรุงกฎบัตรของคณะกรรมการพัฒนารัฐกิจ ประจำปี 2565

คณะกรรมการพัฒนารัฐกิจได้ปฏิบัติหน้าที่ตามกรอบการดำเนินการที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท ด้วยความมุ่งมั่นในการขับเคลื่อนและพัฒนารัฐกิจอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อประโยชน์สูงสุดต่อการดำเนินธุรกิจและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย และเพื่อจุดมุ่งหมายที่จะทำให้บริษัทฯ มีความเจริญก้าวหน้าอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

นายธนาธิกร พานิชชีวะ
ประธานกรรมการพัฒนารัฐกิจ





9. การควบคุมภายในและรายการระหว่างกัน

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 เหมาะสมต่อการกำกับดูแลการปฏิบัติตามเป้าหมาย 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 และพนักงานยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน โดยกำหนดให้บุคลากรทุกคน มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการควบคุมภายใน และดำรงไว้ซึ่งระบบการควบคุมภายใน ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้สื่อสารและประกาศให้พนักงานทุกคนรับทราบและปฏิบัติ รวมทั้งสร้างความรู้ความเข้าใจโดยเผยแพร่ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ และกำหนดรวมอยู่ในการปฐมนิเทศพนักงานใหม่

1.2 คณะกรรมการบริษัท เป็นผู้มีความรู้เกี่ยวกับธุรกิจของบริษัทฯ มีความเชี่ยวชาญที่เป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ รวมถึง มีความเป็นอิสระจากฝ่ายบริหาร ทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินธุรกิจโดยรวม ให้ความเห็นต่อทิศทางกลยุทธ์ของบริษัทฯ สำหรับใช้เป็นแนวทางจัดทำแผนธุรกิจและแผนปฏิบัติงาน พร้อมทั้งติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการเฉพาะเรื่องอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินงานของบริษัทฯ สามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้

1.3 บริษัทฯ กำหนดโครงสร้างองค์กรในลักษณะสายงาน ให้สอดคล้องกับกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจขององค์กร และแผนธุรกิจ รวมทั้งสภาพธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงไป มีการมอบอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบเป็นลายลักษณ์อักษร โดยมีการกำหนดตารางอำนาจอนุมัติ (Table of Authority) เพื่อจำกัดขอบเขตอำนาจของคณะกรรมการบริษัทและผู้บริหารในการอนุมัติให้ดำเนินงานหรือเข้าทำธุรกรรมต่าง ๆ และกำหนดแผนงานประจำปี และตัวชี้วัด (Key Performance Indicators: KPIs) เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานของพนักงาน และติดตามผลการดำเนินงานเปรียบเทียบกับเป้าหมายอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการทบทวนเป้าหมายประจำปี ซึ่งพนักงานทุกคนรับทราบถึงบทบาทและอำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบของตนเอง โดยการประเมินผลประกอบด้วยการประเมินผลด้านการปฏิบัติงานและด้านพฤติกรรม ทั้งนี้ ผลการประเมินจะใช้เป็นข้อมูลประกอบในการพิจารณาผลตอบแทน เพื่อเป็นแรงจูงใจในการปฏิบัติงานมีการประเมินข้อดี และสิ่งที่ต้องปรับปรุงให้พนักงานทราบอย่างเหมาะสม

1.4 บริษัทฯ มีนโยบายบริหารงานทรัพยากรบุคคลเพื่อให้สามารถสรรหาบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ มีคุณสมบัติตามความต้องการ รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาบุคลากรอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ใช้ความรู้ ความสามารถ ได้เต็มศักยภาพเพื่อปฏิบัติงาน ทั้งนี้บริษัทฯ ยังมีกระบวนการสรรหา พัฒนา และรักษาผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ รวมทั้งมีแผนและกระบวนการสรรหาและผู้สืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) ที่สำคัญ เพื่อให้บริษัทฯ สามารถดำเนิน ธุรกิจได้อย่างต่อเนื่อง

2. การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)

คณะกรรมการบริษัท และผู้บริหารให้ความสำคัญในการบริหารความเสี่ยง เพื่อสร้างความเชื่อมั่นในการนำพาองค์กรสู่เป้าหมายทั้งระยะสั้นและระยะยาว จึงจัดให้มีคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง แต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัท และจัดให้มีคณะทำงานบริหารความเสี่ยง เพื่อกำกับดูแลบริหารจัดการความเสี่ยงของบริษัทฯ ให้เป็นไปอย่างเหมาะสม และมีประสิทธิภาพ โดยมีแนวทางการบริหารจัดการตามที่ระบุในหัวข้อ “การบริหารความเสี่ยงและปัจจัยความเสี่ยง” ดังนี้

2.1 บริษัทฯ ดำเนินการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร ตามกรอบมาตรฐาน COSO Enterprise Risk Management และมีการกำหนดนโยบายการบริหารความเสี่ยงเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายการกำกับดูแลกิจการ รวมทั้งมี คู่มือการบริหารความเสี่ยง ที่มีการสื่อสารให้ผู้บริหารและพนักงานทุกระดับได้รับทราบ และปฏิบัติตาม รวมถึงจัดให้เป็น หนึ่งในวัฒนธรรมองค์กร นอกจากนี้รายงานทางการเงินของบริษัทฯ ได้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานบัญชีที่เชื่อถือได้ สะท้อนถึงกิจกรรมขององค์กรและมีการตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาตภายนอก

2.2 บริษัทฯ กำหนดให้มีการทบทวนความเสี่ยงทั้งจากปัจจัยภายในและภายนอก รวมทั้งโอกาสที่จะเกิดทุจริตคอร์รัปชัน ซึ่งครอบคลุมความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ ด้านการดำเนินงาน (ด้านสัญญาสัมปทาน) การเงิน การปฏิบัติตามนโยบายด้านกฎหมาย และระบบเครือข่ายและการบริหารจัดการโครงการทางเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมทั้งด้านการพัฒนาความยั่งยืน 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 การถูกเจาะเข้าระบบปฏิบัติการสารสนเทศของบริษัทฯ โดยบุคคลภายนอก ซึ่งอาจมีผลทำให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ หยุดชะงักและมีผลกระทบต่อชื่อเสียงขององค์กร โดยซ้อมร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในบริษัทฯ เพื่อเตรียมความพร้อมกับความความเสี่ยงและภาวะวิกฤตที่อาจเกิดขึ้น และทำให้มั่นใจว่าการดำเนินงานที่สำคัญของบริษัทฯ จะมีความต่อเนื่อง ไม่หยุดชะงัก และในทุกไตรมาส มีการรายงานการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงให้คณะกรรมการตรวจสอบ และคณะกรรมการบริษัททราบ นอกจากนี้ ผู้ตรวจสอบภายใน เป็นผู้สอบทาน 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 ทั้งนี้เพื่อคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดและความยั่งยืนของบริษัทฯ โดยมีฝ่ายสำนักตรวจสอบภายใน สอบทานความเพียงพอและความเหมาะสมของระบบการควบคุมภายในอย่างสม่ำเสมอ โดยกำหนดให้แผนการตรวจสอบครอบคลุมถึงกระบวนการปฏิบัติงานที่มีความสำคัญ





3. การควบคุมการปฏิบัติงาน (Control Activities)

บริษัทฯ มีกิจกรรมการควบคุมภายในที่ชัดเจนและเหมาะสมกับความเสี่ยงและลักษณะของกิจการ ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงที่จะไม่บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ ให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ ดังนี้

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

3.2 บริษัทฯ มีการกำหนดการควบคุมในการปฏิบัติงานไว้ในคู่มือและขั้นตอนการปฏิบัติงานของกระบวนการงานต่าง ๆ เช่น การกำหนดระดับและวงเงินอำนาจการอนุมัติ การแบ่งแยกหน้าที่ความรับผิดชอบในการอนุมัติ การบันทึกรายการหรือการบันทึกบัญชี การรับ-จ่ายเงิน การสอบทานการตรวจสอบและการดูแลจัดเก็บทรัพย์สิน ออกจากกัน อย่างชัดเจน มีการควบคุมภายในด้านการเงินการบัญชี เกี่ยวกับการเก็บเงิน รักษาเงิน การรับจ่าย เงินฝากธนาคาร และเงินยืมทวงถาม ให้เป็นไปตามระเบียบที่กำหนด มีการบันทึกบัญชีครบถ้วน ถูกต้อง และสม่ำเสมอ มีการจัดเก็บเอกสารทางบัญชีทั้งที่เป็นเอกสารและข้อมูลสารสนเทศไว้อย่างเป็นระบบ และเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด เพื่อสามารถตรวจสอบและท้วงติงได้ มีมาตรการควบคุมทั้งเชิงป้องกัน และเชิงตรวจหาสิ่งผิดปกติ

3.3 บริษัทฯ มีการควบคุมความเสี่ยงด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยจัดทำนโยบายการรักษาความปลอดภัยของระบบสารสนเทศ เพื่อให้พนักงานทุกระดับตระหนักถึงความปลอดภัยด้านระบบสารสนเทศ โดยกำหนดความปลอดภัยทั้งในด้านการควบคุมการเข้าถึงข้อมูลในแต่ละระดับ การกำหนดรหัสผ่าน การสำรองและการกู้ข้อมูลเพื่อความต่อเนื่องของการดำเนินธุรกิจ และการนำข้อมูลไปใช้ เพื่อป้องกันการรั่วไหลหรือนำข้อมูลไปใช้ผิดวัตถุประสงค์หรือผิดกฎหมาย ตลอดจนการจัดเก็บข้อมูลจราจรคอมพิวเตอร์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการกระทำความผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ พ.ศ. 2550

3.4 บริษัทฯ มีการกำหนดนโยบายป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายการกำกับดูแลกิจการ โดยห้ามมิให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน แสวงหาผลประโยชน์ส่วนตน รวมทั้งมีการกำหนดระเบียบการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ เพื่อใช้เป็นแนวปฏิบัติในกรณีที่บริษัทฯ มีการทำรายการกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์หรือบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน ให้สอดคล้องตามหลักเกณฑ์และประกาศของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และ ตลาดหลักทรัพย์ โดยมีฝ่ายสำนักตรวจสอบภายในสอบทานความเพียงพอและเหมาะสมของระบบการควบคุมอย่างสม่ำเสมอโดยกำหนดให้แผนการตรวจสอบครอบคลุมถึงกระบวนการปฏิบัติงานที่มีความสำคัญ

4. ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล (Information and Communication)

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับระบบบริหารจัดการสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ โดยจัดให้มีระบบข้อมูล และช่องทางการสื่อสารที่สามารถเชื่อมโยงกันได้อย่างทั่วถึง ทั้งการสื่อสารข้อมูลภายในและภายนอกองค์กร ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นที่จะช่วยให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่กำหนด โดยมีแนวทางบริหารจัดการสารสนเทศและการสื่อสาร ดังนี้

4.1 บริษัทฯ มีการนำข้อมูลที่ถูกต้อง มีรายละเอียดเพียงพอ และทันต่อเวลา มาประกอบการตัดสินใจ และประกอบการประชุม เพื่อพิจารณาในประเด็นที่มีความสำคัญ โดยบริษัทฯ จะรวบรวมและพิจารณาข้อมูลที่เกี่ยวข้องทั้งจากภายในและภายนอกองค์กร เพื่อประกอบการวิเคราะห์และตัดสินใจ ทั้งนี้หน่วยงานต่าง ๆ จะต้องกำหนดให้มีการจัดส่งข้อมูลที่เหมาะสม และมีการตรวจสอบข้อมูลก่อนนำไปใช้ นอกจากนี้บริษัทฯ มีการกำหนดชั้นความลับของข้อมูล แนวทางการจัดเก็บเอกสารสำคัญและเอกสารควบคุม โดยมีการนำซอฟต์แวร์มาใช้งานในการรวบรวมและประมวลผลข้อมูลในทุก ๆ ด้าน เพื่อลดความซ้ำซ้อน และสามารถสรุปผลการรายงานต่อฝ่ายบริหารได้อย่างรวดเร็ว

4.2 บริษัทฯ มีการสื่อสารต่อคณะกรรมการบริษัท ผู้บริหาร และพนักงาน ตลอดจนผู้มีส่วนได้เสียอย่างเหมาะสม โดยสาระสำคัญที่เกี่ยวกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และเอกสารประกอบการประชุมได้จัดส่งให้คณะกรรมการบริษัทล่วงหน้าก่อนการประชุมภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทศึกษาหรือสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมจากฝ่ายบริหาร และเพื่อให้สามารถพิจารณาวิเคราะห์ข้อมูลต่าง ๆ ได้อย่างที่ทันก่อนตัดสินใจอย่างเพียงพอ

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) เอกสารเผยแพร่ การจัดประชุมผู้ถือหุ้น เป็นต้น รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลผ่านตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

4.4 บริษัทฯ ได้จัดให้มี ช่องทางการร้องเรียนหรือแจ้งเบาะแส ที่ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มสามารถติดต่อหรือร้องเรียนเรื่องต่าง ๆ โดยให้ ประธานคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการ พิจารณา กลั่นกรอง และแก้ไขเรื่องข้อร้องเรียนหรือเบาะแสที่ได้รับมาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับข้อร้องเรียนนั้น แล้วนำมารายงานต่อคณะกรรมการบริษัทหรือบุคคลที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมายรับทราบต่อไป ทั้งนี้ตาม “แนวปฏิบัติในการแจ้งเบาะแสหรือข้อร้องเรียน (Whistle Blowing Procedure)” ผู้มีส่วนได้เสียต่าง ๆ อาจติดต่อตามช่องทางการร้องเรียนหรือแจ้งเบาะแส ผ่านเว็บไซต์บริษัทฯ www.tollway.co.th หัวข้อช่องทางแจ้งเบาะแสการทุจริตประพฤติมิชอบ หรือติดต่อเลขาธิการบริษัท ตาม E-Mail: www.companysecretary.co.th หรือส่งทางกล่องรับเรื่องร้องเรียนที่บริษัทฯ ติดตั้งไว้ ณ บริเวณห้องโถง ล็อบบี้ประชาสัมพันธ์ ภายในอาคารสำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ

5. ระบบการติดตาม (Monitoring Activities)

บริษัทฯ มีกระบวนการติดตามและประเมินความพอเพียงของการควบคุมภายใน พร้อมทั้งกำหนดแนวทางพัฒนาปรับปรุงเพื่อให้มั่นใจได้ว่า ระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ดังนี้

5.1 บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีการติดตาม และประเมินผลการควบคุมภายใน โดยฝ่ายบริหารแต่ละหน่วยงานมีหน้าที่ความรับผิดชอบดูแลการทำงานภายในหน่วยงานของตน และจัดให้มีระบบการติดตามผลการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง โดยกำหนดไว้ในการปฏิบัติงานปกติเพื่อให้สามารถตอบสนองต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ให้มีการควบคุมภายในที่เพียงพอ 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 หรือมีการกระทำที่ผิดปกติด้านอื่นซึ่งอาจกระทบต่อชื่อเสียงและฐานะการเงินของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งการรายงานข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญพร้อมแนวทางการแก้ไขปัญหาคือคณะกรรมการบริษัทหรือคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อพิจารณาภายในระยะเวลาอันควร

9.1.1 ความเพียงพอและความเหมาะสมของระบบควบคุมภายใน

บริษัทฯ มีฝ่ายสำนักตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบระบบควบคุมภายในและการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่ในการกำกับดูแลการปฏิบัติงานของสำนักตรวจสอบภายในให้มีความเป็นอิสระ ปฏิบัติตามกฎบัตรสำนักตรวจสอบภายใน และมาตรฐานวิชาชีพตรวจสอบภายใน (International Professional Practices Framework : IPPF) ในการตรวจสอบและรายงานผล รวมถึงมีการทบทวนดูแลอำนาจการบริหาร โดยฝ่ายสำนักตรวจสอบ





ภายในมี นายปรีชา สมุหวิฒนชัย เป็นหัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทฯ และทำหน้าที่เลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

การตรวจสอบระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ เป็นการตรวจสอบระบบงานและกระบวนการทำงานต่างๆ เพื่อให้เชื่อมั่นได้ว่าระบบควบคุมภายในมีความเหมาะสม เพียงพอ ทำให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพ และการดำเนินงานของ บริษัทเป็นไปตามเป้าหมาย โดยการตรวจสอบจะมุ่งเน้นระบบงานที่มีความสำคัญและมีความเสี่ยงสูง อาทิ ระบบจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทาง (สุ่มตรวจทุก 6 เดือน) ระบบจัดซื้อจัดจ้าง ระบบควบคุมและบริหารจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศ ระบบควบคุมและจัดการทางการเงิน และระบบควบคุมและบริหารทรัพยากรสินทวาร เป็นต้น นอกจากนี้ยังสอบทานการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ ปีละ 2 ครั้ง

ข้อสังเกตจากผู้สอบบัญชี

จากการตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ ประจำปี 2565 บริษัท เคพีเอ็มจี ภูมิไชย สอบบัญชี จำกัด ผู้สอบบัญชีของ บริษัทฯ มิได้มีข้อสังเกตเกี่ยวกับระบบควบคุมภายในในลักษณะที่เป็นสาระสำคัญ ที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อการดำเนินงานของ บริษัทฯ แต่ประการใด

9.1.2 ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยง การกำกับดูแลการปฏิบัติงาน และการควบคุมภายในของ บริษัทฯ ในปี 2565 ตามที่แสดงไว้ในเอกสารแนบ 6 รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

9.1.3 หัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน

บริษัทฯ จัดตั้งฝ่ายตรวจสอบภายในซึ่งขึ้นตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบของ บริษัทฯ เพื่อให้การปฏิบัติงานตรวจสอบมีความเป็นอิสระ มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล โดยที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ ครั้งที่ 5/2562 เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2562 ได้มีมติอนุมัติแต่งตั้งนายปรีชา สมุหวิฒนชัย เป็นหัวหน้างานตรวจสอบภายในของ บริษัทฯ และทำหน้าที่เลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบเนื่องจากมีคุณสมบัติวุฒิการศึกษาและประสบการณ์การอบรมที่เหมาะสม เพียงพอต่อการเป็นผู้ควบคุมการปฏิบัติงานดังกล่าว รายละเอียดเกี่ยวกับผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายใน ปรากฏตามเอกสารแนบ 3

การตรวจสอบระบบควบคุมภายใน ของฝ่ายสำนักตรวจสอบภายในของ บริษัทฯ มีการวางแผนการตรวจสอบประจำปีบนพื้นฐานความเสี่ยง (Risk Based Audit Plan) ให้สอดคล้องกับแผนธุรกิจของ บริษัทฯ พิจารณาถึงระบบงานที่มีความสำคัญหรือมีความเสี่ยงสูง อาทิ ระบบจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทาง ระบบจัดซื้อจัดจ้าง ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ระบบควบคุมและจัดการทางการเงิน ระบบควบคุมทรัพยากรสินทวาร เป็นต้น รวมถึงการสอบทานการกำกับดูแลกิจการปีละ 2 ครั้ง ทั้งนี้ในการตรวจสอบของฝ่ายสำนักตรวจสอบภายในปี 2565 พบว่า บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบควบคุมภายในที่เหมาะสม เพียงพอ ทำให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพ สามารถลดหรือป้องกันความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อ การดำเนินกิจการได้ รวมถึงมีการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี กฎหมาย ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจ ซึ่งสอดคล้องกับผลการประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ที่คณะกรรมการบริษัทได้ประเมินไว้

9.1.4 ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในของ บริษัท

คณะกรรมการตรวจสอบเห็นว่า หัวหน้างานตรวจสอบภายในมีวุฒิการศึกษาและประสบการณ์เพียงพอ ที่จะใช้ความรู้และวิจรณ์ญาณในการวางแผน วิเคราะห์ ประเมิน ให้เหตุผลและสื่อสารงานในหน้าที่รับผิดชอบได้ โดยปฏิบัติงานตามมาตรฐานวิชาชีพตรวจสอบภายในและแผนการตรวจสอบที่กำหนด ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาผลการปฏิบัติงานของหัวหน้างานตรวจสอบภายใน และงบประมาณของสำนักตรวจสอบภายในให้มีทรัพยากรและได้รับการฝึกอบรมเพื่อให้มีทักษะ ความสามารถ และทันต่อการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ในปัจจุบันอย่างเหมาะสมเพียงพอ

9.1.5 การแต่งตั้ง ถอดถอน และโยกย้ายผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน

การแต่งตั้ง ถอดถอน และโยกย้าย ผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายใน จะพิจารณาให้ความเห็นชอบ โดยคณะกรรมการตรวจสอบ โดยคำนึงถึงคุณสมบัติของตำแหน่งงานและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องตามระเบียบบริษัทฯ และความเหมาะสมในด้าน

- ความรู้ ประสบการณ์ ที่จำเป็นต่องานตรวจสอบภายใน
- มีจริยธรรม จรรยาบรรณต่อวิชาชีพ และปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับของบริษัทฯ
- ทักษะในการสื่อสาร ประสานงาน กับบุคลากรและหน่วยงานภายในและภายนอกบริษัทฯ
- สามารถบริหารจัดการงานของสำนักตรวจสอบภายในให้บรรลุเป้าหมายตามแผนงาน สอดคล้องกับทิศทางของบริษัทฯ และปฏิบัติงานอื่นที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการตรวจสอบ
- พัฒนาตนเองและทีมงานอย่างต่อเนื่องเพื่อให้งานตรวจสอบภายในเป็นกลไกการควบคุมอย่างมีประสิทธิภาพ

9.2 รายการระหว่างกัน

9.2.1 บุคคลและนิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง ณ 31 ธันวาคม 2564 และ 31 ธันวาคม 2565

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์
นายเรวัต ฉ่ำเฉลิม ¹	เป็นกรรมการของบริษัทฯ โดยดำรงตำแหน่งเป็นรองประธานกรรมการ และประธานคณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ และเป็นที่ปรึกษากฎหมายของบริษัทฯ
บริษัท เอฟดับบลิวดีประกันภัย จำกัด (มหาชน)	มีกรรมการร่วมกันกับบริษัทฯ คือ นายกุลวัฒน์ เจนวัฒนวิทย์ เป็นกรรมการบริหารของบริษัทฯ และเป็นกรรมการและถือหุ้นใน บริษัท เอฟดับบลิวดีประกันภัย จำกัด (มหาชน) ร้อยละ 10
บริษัทหลักทรัพย์ เกียรตินาคินภัทร จำกัด (มหาชน)	มีกรรมการร่วมกันกับบริษัทฯ คือ นายบรรยง พงษ์พานิช ² เป็นกรรมการอิสระ และประธานกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนของบริษัทฯ โดยได้ลาออกจากการกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2564 ดำรงตำแหน่งเป็นประธานกรรมการของบริษัทหลักทรัพย์ภัทร จำกัด (มหาชน)
บริษัท ลีอกซ์เลย์ จำกัด (มหาชน)	มีกรรมการร่วมกันกับบริษัทฯ คือ นายเรวัต ฉ่ำเฉลิม เป็นรองประธานกรรมการ และประธานคณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ และดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการอิสระของบริษัท ลีอกซ์เลย์ จำกัด (มหาชน)





9.2.2 ลักษณะของรายการระหว่างกัน และความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของการทำรายการระหว่างกัน

รายการระหว่างกันของบริษัทฯ กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง ในรอบปีบัญชี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 สรุปได้ดังนี้

ชื่อ / ความสัมพันธ์	ลักษณะรายการ	มูลค่ารายการ (พันบาท)			ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการ	ความเห็นกรรมการตรวจสอบและผู้บริหาร
		31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 65		
ค่าที่ปรึกษา นายเรวัต ฉ่ำเฉลิม	ค่าที่ปรึกษา กฎหมาย	1,056	1,056	88	บริษัทฯ มีความจำเป็นที่จะมีที่ปรึกษากฎหมายซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับกฎหมาย กฎระเบียบ และขั้นตอนปฏิบัติของส่วนงานราชการ ซึ่งศาสตราจารย์พิเศษเรวัต ฉ่ำเฉลิม เป็นผู้ที่มีประสบการณ์และคุณสมบัติตรงกับความต้องการของบริษัทฯ ซึ่งอดีตดำรงตำแหน่งอัยการสูงสุด และในปัจจุบันท่านดำรงตำแหน่งศาสตราจารย์คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง มหาวิทยาลัยมหิดล มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี และสำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา นอกจากนี้ยังได้รับเชิญเข้าดำรงตำแหน่งอันทรงเกียรติด้านกฎหมายทั้งในส่วนองภาครัฐ และภาคเอกชนในหลายตำแหน่ง โดย ศาสตราจารย์พิเศษเรวัต ฉ่ำเฉลิม ให้คำปรึกษาคำแนะนำด้านกฎหมายดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> • งานด้านกฎหมายเกี่ยวกับคดีปกครอง • งานให้คำปรึกษาด้านกฎหมาย และสัญญาสัมปทานของโครงการปัจจุบัน และการขยายโครงการใหม่ • ให้ความเห็นทางกฎหมายเกี่ยวกับการดำเนินการ 	ราคาค่าที่ปรึกษามีความเหมาะสมเมื่อเปรียบเทียบกับที่ปรึกษากฎหมายที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านของสำนักงานกฎหมายอื่นๆ
รวมค่าที่ปรึกษา		1,056	1,056	88		

ชื่อ / ความสัมพันธ์	ลักษณะรายการ	มูลค่ารายการ (พันบาท)			ความจำเป็นและความเหมาะสมของรายการ	ความเห็นกรรมการตรวจสอบและผู้บริหาร
		31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 65		
รายการซื้อสินค้าและบริการ 1. บริษัท เอฟดับบลิวดี ประกันภัย จำกัด (มหาชน)	ค่าเบี้ยประกันภัย	8,086	5,003	2,738	บริษัทฯ ได้พิจารณา เอฟดับบลิวดี ประกันภัย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับทำประกันภัยของบริษัทฯ ประกอบไปด้วย ประกันความเสี่ยงภัยของทรัพย์สินสัมปทาน และกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ โดยพิจารณาจากศักยภาพ ความสามารถ ตลอดจนความเชี่ยวชาญด้านการประกันภัย มีศักยภาพในการให้คำปรึกษาด้านการประกันภัยได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะในกรณีการเคลมประกันภัยต่างๆ ที่เกิดขึ้น ทั้งกับพนักงาน ทรัพย์สินสัมปทาน และรถยนต์ปฏิบัติการของบริษัทฯ ที่เกิดขึ้น รวมทั้งยังช่วยแนะนำให้คำปรึกษา เพื่อให้บริษัทฯ ได้ดำเนินการประสานงานกับหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ เอกชน หรือองค์กรอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องได้อย่างราบรื่น	ราคาค่าเบี้ยประกันภัยที่ชำระให้กับผู้รับประกันภัย มีความเหมาะสมเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการรายอื่นในลักษณะเดียวกัน
2. บริษัท กรุงไทยพานิช ประกันภัย จำกัด (มหาชน)	ค่าเบี้ยประกันภัย	-	1,768	4,165	บริษัทฯ ได้พิจารณา บริษัท กรุงไทยพานิช ประกันภัย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับทำ ประกัน ความเสี่ยงภัยของทรัพย์สินสัมปทาน โดยพิจารณาจาก ศักยภาพ ความสามารถ ตลอดจนความเชี่ยวชาญด้านการประกันภัย มีศักยภาพในการให้คำปรึกษาด้าน การประกันภัยได้เป็นอย่างดี รวมทั้งยังช่วยแนะนำให้คำปรึกษา เพื่อให้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการประสานงาน กับหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ เอกชน หรือองค์กรอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้อย่างราบรื่น	ราคาค่าเบี้ยประกันภัยที่ชำระให้กับผู้รับประกัน ภัย มีความเหมาะสมเมื่อ เปรียบเทียบกับ ผู้ประกอบการรายอื่นใน ลักษณะเดียวกัน





ชื่อ / ความสัมพันธ์	ลักษณะรายการ	มูลค่ารายการ (พันบาท)			ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการ	ความเห็นกรรมการตรวจสอบและผู้บริหาร
		31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 65		
3. บริษัท หลักทรัพย์ เกียรตินาคินภัทร จำกัด (มหาชน) ⁽¹⁾	ค่าบริการ	121	44	-	บริษัทฯ ได้แต่งตั้ง บริษัทหลักทรัพย์ เกียรตินาคินภัทร จำกัด (มหาชน) เป็นตัวแทนซื้อขายหลักทรัพย์ที่ บริษัทฯ เข้าไปลงทุน ดังนั้นจึงถือได้ ว่าบริษัทฯ มีฐานะเป็นลูกจ้างของ บริษัทหลักทรัพย์ เกียรตินาคินภัทร จำกัด (มหาชน) การทำรายการมี ความสมเหตุสมผลเนื่องจาก บริษัทฯ ได้รับประโยชน์สูงสุด โดย พิจารณากระบวนการทำรายการ และการส่งมอบหลักทรัพย์ ตามที่ ตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้มีการ ประกาศ ฝ่ายบริหารได้พิจารณา แล้ว เห็นว่าการเข้าทำรายการนี้ มีความสมเหตุสมผลเนื่องจาก บริษัทฯ ได้รับประโยชน์สูงสุด เนื่องจากบริษัทหลักทรัพย์ เกียรตินาคินภัทร จำกัด(มหาชน) มีศักยภาพ ความรู้ ประสบการณ์ บุคลากร ตลอดจนความเชี่ยวชาญ ด้านการให้บริการทางการเงินให้แก่ นักลงทุนทั้งภายในประเทศและ ต่างประเทศ รวมถึงประชาชน เป็นการทั่วไป	ราคาค่าบริการที่ชำระมี ความเหมาะสมเมื่อ เปรียบเทียบกับ ผู้ประกอบการรายอื่นใน ลักษณะเดียวกัน
4. บริษัท ล็อกซเลย์ จำกัด (มหาชน)	ค่าบริการ	57	-	-	บริษัทฯ ได้พิจารณาว่าจ้างบริษัท ล็อกซเลย์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ให้ บริการ เนื่องจากได้พิจารณา การทำรายการมีความสมเหตุ สมผลเนื่องจากมีศักยภาพ ความ สามารถ ตลอดจนความเชี่ยวชาญ ของผู้ให้บริการได้เป็นอย่างดี โดย เป็นการให้บริการบำรุงรักษา Plaza Server Room Environmental Monitoring System ในปี 2563	ราคาค่าจ้างที่ชำระให้กับ ผู้รับจ้างมีความเหมาะสม เมื่อเปรียบเทียบกับ ผู้ประกอบการรายอื่นใน ลักษณะเดียวกัน โดยอยู่ ในเกณฑ์มาตรฐานราคา ตลาดทั่วไป
	ค่าซื้อ อุปกรณ์	4	-	-	จำหน่ายสินค้า สาย Keyboard ระบบ Toll จำนวน 5 ชุด ในปี 2563	
รวมซื้อสินค้าและบริการ		8,268	6,815	6,903		

หมายเหตุ:

/1 นายเรวัต ว่างเฉลิม สิ้นสุดสัญญาจ้างที่ปรึกษากฎหมายของบริษัทฯ มีผลเมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565
/2 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 หรือนิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์มีส่วนได้เสีย หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในอนาคตกับบริษัทฯ ทำให้บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อกำหนด และมาตรการหรือขั้นตอนการอนุมัติตามกฎหมายหลักกฤษฎี และตลาดหลักกฤษฎี รวมทั้งประกาศ หลักเกณฑ์ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องของคณะกรรมการกำกับตลาดทุน สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (สำนักงาน ก.ล.ต.) และ / หรือตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลาดหลักทรัพย์ฯ) เพื่อให้มั่นใจว่าการเข้าทำรายการดังกล่าวจะเป็นไปอย่างโปร่งใส ไม่เป็นการโยกย้ายถ่ายเทผลประโยชน์ และเป็นการทำรายการที่บริษัทฯ คำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ และผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ

ทั้งนี้ ในกรณีที่บริษัทฯ มีการทำรายการระหว่างกันซึ่งอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์จะต้องผ่านการพิจารณาอนุมัติเห็นชอบจากฝ่ายบริหารคณะกรรมการบริหาร หรือคณะกรรมการ หรือผู้ถือหุ้น ตามแต่กรณี โดยคณะกรรมการตรวจสอบจะเป็นผู้พิจารณาความสมเหตุสมผลของการเข้าทำรายการ โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ ทั้งนี้การกำหนดหรือตรวจสอบราคาและเงื่อนไขการทำรายการจะต้องเป็นไปตามลักษณะธุรกิจทางการค้าปกติเป็นตามราคายุติธรรม หรือมีการเปรียบเทียบกับราคาตลาด นอกจากนี้ผู้มีส่วนได้เสียหรือกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง อันอาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในรายการระหว่างกันนั้น ๆ จะไม่สามารถมีส่วนร่วมในการพิจารณาอนุมัติรายการระหว่างกันในลักษณะดังกล่าวได้

9.2.5 นโยบายหรือแนวโน้มนำการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

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 คณะกรรมการ หรือผู้ถือหุ้น ตามแต่กรณี ทั้งนี้บริษัทฯ จะเปิดเผยรายการระหว่างกันไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินที่ได้รับการตรวจสอบจากผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ





03

งบการเงิน

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)
รายงานประจำปี 2565



การประกอบธุรกิจและผลการดำเนินงาน

การกำกับดูแลกิจการ

งบการเงิน

เอกสารแนบ



TOLLWAY... Your way
ทางเลือกที่เห็นค่า เวลาของคุณ

รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท ต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทได้ให้ความสำคัญต่อหน้าที่และความรับผิดชอบในการดูแลกิจการที่ดีของ บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) ให้มีการบริหารจัดการที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ปฏิบัติตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทานและตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัทฯ ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยความซื่อสัตย์ รักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียอย่างยุติธรรม โดยคณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบที่ประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิเพื่อรับผิดชอบดูแลคุณภาพของรายงานทางการเงินให้ถูกต้อง ครบถ้วน รวมถึงการทำหน้าที่สอบทานให้บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอและเหมาะสม พร้อมทั้งร่วมประเมินความเสี่ยงของบริษัทฯ เพื่อป้องกันหรือลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการทุจริตหรือการดำเนินการที่ผิดปกติ ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานผลการตรวจสอบต่อคณะกรรมการบริษัทแล้ว

ในการนี้ คณะกรรมการบริษัทมีความเห็นว่างบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาตของบริษัทฯ สำหรับปี สิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานร่วมกับฝ่ายบริหารและผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ แล้ว ได้แสดงฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป และเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน



(นายสมบัติ พานิชชวะ)
ประธานกรรมการ



(นายศักดิ์ดา พรณโวย)
กรรมการผู้จัดการ





รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอผู้ถือหุ้น บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินของบริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) (บริษัท) ซึ่งประกอบด้วยการแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นและงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุซึ่งประกอบด้วยการอธิบายรายการบัญชีที่สำคัญและเรื่องอื่นๆ □

ข้าพเจ้าเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากบริษัทตามประมวลจริยบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี รวมถึง มาตรฐานเรื่องความเป็นอิสระ ที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี (ประมวลจริยบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจริยบรรณอื่นๆ ตามประมวลจริยบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่างๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลพินิจของผู้ประกอบวิชาชีพของข้าพเจ้าในการตรวจสอบงบการเงินสำหรับงวดปัจจุบัน ข้าพเจ้าได้นำเรื่องเหล่านี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบงบการเงินโดยรวมและในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ทั้งนี้ข้าพเจ้าไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับเรื่องเหล่านี้

การตัดจำหน่ายต้นทุนสัมปทานในการให้ทางยกระดับ	
อ้างอิงหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6	
เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ	ได้ตรวจสอบเรื่องดังกล่าวอย่างไร
<p>บริษัทผู้ให้บริการตัดจำหน่ายต้นทุนสัมปทานในการให้ทางยกระดับในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จด้วยวิธีคำนวณผลผลิตตลอดอายุการให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของสัมปทานในการให้ทางยกระดับดังกล่าว</p> <p>ค่าตัดจำหน่ายต้นทุนสัมปทานคำนวณจากอัตราส่วนปริมาณจราจรที่ใช้สำหรับปีซึ่งอัตราส่วนดังกล่าวคำนวณจากอัตราปริมาณการจราจรที่ใช้บริการจริงสำหรับปีปัจจุบันเทียบกับผลรวมของปริมาณการจราจรที่ใช้บริการจริงสำหรับปีปัจจุบันและประมาณการปริมาณการจราจรที่ใช้บริการหลังจากปีปัจจุบันจนถึงตลอดอายุที่เหลือของสัญญาสัมปทาน</p> <p>ผู้บริหารได้แจ้งผู้เชี่ยวชาญภายนอกเพื่อจัดทำรายงานประมาณการปริมาณการจราจรที่ใช้บริการจนถึงตลอดอายุที่เหลือของสัญญาสัมปทาน เนื่องจากการประมาณการปริมาณการจราจรที่ใช้บริการจนถึงตลอดอายุที่เหลือของสัญญาสัมปทานต้องใช้ดุลพินิจอย่างมากในการกำหนดข้อสมมติและรายการดังกล่าวมีความสำคัญต่องบการเงิน ข้าพเจ้าจึงเห็นว่าเรื่องดังกล่าวเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ</p>	<p>วิธีการตรวจสอบของข้าพเจ้ารวมถึง</p> <ul style="list-style-type: none"> • ทำความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบายและวิธีการที่ฝ่ายบริหารใช้ในการคำนวณค่าตัดจำหน่ายต้นทุนสัมปทานในการให้ทางยกระดับ • ประเมินความรู้ความสามารถและความเป็นอิสระของผู้เชี่ยวชาญ • ประเมินความเหมาะสมของข้อสมมติหลักที่ใช้ในการจัดทำรายงานประมาณการปริมาณการจราจรที่ใช้บริการจนถึงตลอดอายุที่เหลือของสัญญาสัมปทานของผู้เชี่ยวชาญโดยอ้างอิงจากแหล่งข้อมูลภายในและข้อมูลภายนอก • ประเมินความเหมาะสมของรายงานประมาณการปริมาณการจราจรของผู้เชี่ยวชาญภายนอกโดยเปรียบเทียบการประมาณการในอดีตกับปริมาณการจราจรที่เกิดขึ้นจริง • ทดสอบความถูกต้องของการคำนวณค่าตัดจำหน่ายต้นทุนสัมปทานในการให้ทางยกระดับ • พิจารณาความเพียงพอของการเปิดเผยข้อมูลตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน





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

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วยข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปีแต่ไม่รวมถึงงบการเงิน และรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานนั้น ซึ่งคาดว่ารายงานประจำปีจะถูกรวบรวมให้ข้าพเจ้าภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชี

ความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน คือ การอ่านข้อมูลอื่นตามที่ระบุข้างต้นเมื่อจัดทำแล้ว และพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้าหรือไม่ หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อข้าพเจ้าได้อ่านรายงานประจำปีหากข้าพเจ้าสรุปได้ว่ามีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ข้าพเจ้าต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้เห็นพ้องในการกำกับดูแลและขอให้ทำการแก้ไข

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต้องการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ดีต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่อง (ตามความเหมาะสม) และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องเว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกบริษัท หรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลที่มีหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของบริษัท

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ดีต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ดีต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ดีต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีความสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ารายการที่ดีต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะส่งผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามมาตรฐานการสอบบัญชีข้าพเจ้าได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยยิ่งผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของข้าพเจ้ารวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ดีต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงินไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่พบข้อมูลที่ดีต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาดเนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงผลการแสดงผลข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของบริษัท
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร





- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปว่าความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้แก้ไขข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าข้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่าความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้าโดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของข้าพเจ้าจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของข้าพเจ้านี้อยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้บริษัทต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง
- ประเมินการนำเสนอโครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ใหม่มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่างๆ ที่สำคัญซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ให้คำรับรองแก่ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลว่าข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอิสระ และได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมดตลอดจนเรื่องอื่นซึ่งข้าพเจ้าเชื่อว่าไม่เกิดผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระและการดำเนินการเพื่อขจัดอุปสรรคหรือมาตรการป้องกันของข้าพเจ้า

จากเรื่องที่สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล ข้าพเจ้าได้พิจารณาเรื่องต่างๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดในการตรวจสอบงบการเงินในงวดปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ข้าพเจ้าได้อธิบายเรื่องเหล่านี้ในรายงานของผู้สอบบัญชีเว้นแต่กฎหมายหรือข้อบังคับไม่ให้เปิดเผยต่อสาธารณะเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว หรือในสถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้น ข้าพเจ้าพิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของข้าพเจ้าเพราะการกระทำดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ต่อส่วนได้เสียสาธารณะจากการสื่อสารดังกล่าว

ศศิธร พงศ์ศักดิ์

(ศศิธร พงศ์ศักดิ์)

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เลขทะเบียน 8802

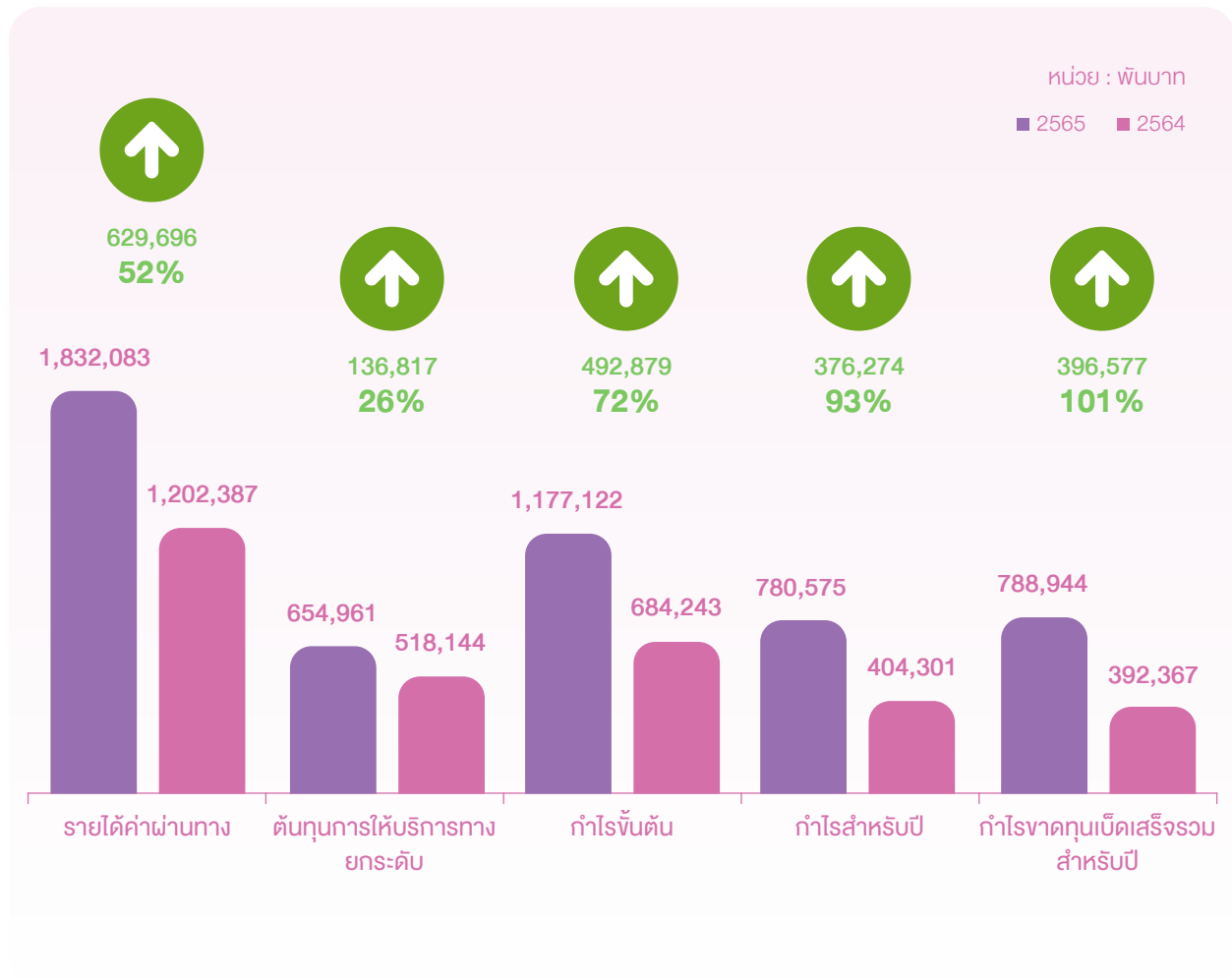
บริษัท เคพีเอ็มจี ภิรมย์ชัย สอบบัญชี จำกัด

กรุงเทพมหานคร

21 กุมภาพันธ์ 2566

ข้อมูลสำคัญทางการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565





บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์	หมายเหตุ	31 ธันวาคม	
		2565	2564
		(บาท)	
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	4	306,937,597	321,752,744
เงินลงทุนชั่วคราว	5	131,956,063	100,000,000
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า		20,862,634	13,328,853
เงินจ่ายล่วงหน้าสำหรับบำรุงรักษาทางยกระดับ		22,610,000	29,070,000
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		9,225,498	3,570,320
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		491,591,792	467,721,917
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
เงินลงทุนระยะยาว	5	585,346,182	51,450,000
ส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์		39,031,712	46,565,455
สินทรัพย์สิทธิการเช่า		28,204,066	16,259,222
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน		9,761,684	2,888,395
ต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับ	6	9,084,636,999	9,417,742,542
สินทรัพย์ทางการเงินได้อัตราดอกเบี้ย	13	222,477,616	251,718,755
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		2,757,842	1,707,506
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		9,972,216,101	9,788,331,875
รวมสินทรัพย์		10,463,807,893	10,256,053,792

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

งบแสดงฐานะการเงิน

		31 ธันวาคม	
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	หมายเหตุ	2565	2564
		(บาท)	
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้อื่น		6,513,164	11,750,221
ส่วนของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี		9,813,348	5,617,808
ประมาณการหนี้สินหมุนเวียนสำหรับการบำรุงรักษาทางยกระดับ	8	142,238,683	243,423,947
ภาษีเงินได้นิติบุคคลค้างจ่าย		102,134,142	18,852,373
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างจ่าย		12,145,021	9,328,194
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		77,875,697	54,927,052
รวมหนี้สินหมุนเวียน		350,720,055	343,899,595
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
เงินประกันผลงานค้างจ่าย		31,597,799	31,448,398
หนี้สินตามสัญญาเช่า		19,195,950	11,072,078
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	7	111,470,361	113,276,863
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับการบำรุงรักษาทางยกระดับ	8	179,124,178	182,993,164
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		341,388,288	338,790,503
รวมหนี้สิน		692,108,343	682,690,098

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้





บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

งบแสดงฐานะการเงิน

หมายเหตุ	31 ธันวาคม	
	2565	2564
	(บาท)	
ส่วนของผู้อิฐ่		
ทุนเรือนหุ้น	9	
ทุนจดทะเบียน	6,142,410,560	6,142,410,560
ทุนที่ออกและชำระแล้ว	6,142,410,560	6,142,410,560
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	9	
กำไรสะสม		
จัดสรรเป็นทุนสำรองตามกฎหมาย	10	
ยังไม่ได้จัดสรร	1,577,517,649	1,411,689,433
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้อิฐ่	(10,990,164)	(12,670,164)
รวมส่วนของผู้อิฐ่	9,771,699,550	9,573,363,694
รวมหนี้สินและส่วนของผู้อิฐ่	10,463,807,893	10,256,053,792

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

		สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
หมายเหตุ		2565	2564
		(บาท)	
รายได้ค่าผ่านทาง	11	1,832,082,649	1,202,386,944
		(654,960,852)	(518,144,410)
		1,177,121,797	684,242,534
รายได้จากการลงทุน		9,390,797	6,874,987
รายได้อื่น		4,523,208	3,119,198
ต้นทุนในการจัดจำหน่าย		(19,532,786)	(18,776,192)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร		(192,431,317)	(161,968,244)
กำไรจากกิจกรรมดำเนินงาน		979,071,699	513,492,283
ต้นทุนทางการเงิน		(2,038,587)	(24,185,172)
กำไรก่อนภาษีเงินได้		977,033,112	489,307,111
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	13	(196,458,089)	(85,006,003)
กำไรสำหรับปี		780,575,023	404,301,108
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น			
รายการที่จะไม่ถูกจัดประเภทใหม่ไว้ในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง			
กำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนในตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่า			
ขุดิรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น		2,100,000	(14,917,145)
กำไรจากการวัดมูลค่าใหม่ของผลประโยชน์พนักงานที่กำหนดไว้		8,361,316	-
ภาษีเงินได้ของรายการที่จะไม่ถูกจัดประเภทใหม่ไว้ในกำไรหรือขาดทุน			
ในภายหลัง		(2,092,263)	2,983,429
รวมรายการที่จะไม่ถูกจัดประเภทใหม่ไว้ในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง		8,369,053	(11,933,716)
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี- สรุทจากภาษี		8,369,053	(11,933,716)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		788,944,076	392,367,392
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	14	0.66	0.36

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564

รายการกับเผื่อหนี้สูญที่บันทึกโดยตรงเข้าส่วนของเผื่อหนี้

เพิ่มหนี้สามัญ 9

เงินปันผลให้เผื่อหนี้สูญของบริษัท 15

รวมรายการกับเผื่อหนี้สูญที่บันทึกโดยตรงเข้าส่วนของเผื่อหนี้

กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จประจำปี

กำไร
ขาดทุนเบ็ดเสร็จก่อน

รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จประจำปี

โอนไปสำรองตามกฎหมาย 10

ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของการงบการเงิน

ทุนเรือนหุ้น ที่ออกและ ชำระแล้ว	กำไรสะสม			องค์ประกอบอื่น ของส่วนของเผื่อหนี้	
	ทุนสำรอง ตามกฎหมาย	ยังไม่ได้ จัดสรร	การเปลี่ยนแปลง ในมูลค่าสุทธิรวม	รวม	
	(บาท)				
5,414,410,560	-	563,198,361	1,630,903,927	(736,448)	7,607,776,400
728,000,000	-	-	-	-	2,176,520,449
-	-	-	(603,300,547)	-	(603,300,547)
728,000,000	1,448,520,449	-	(603,300,547)	-	1,573,219,902
-	-	-	404,301,108	-	404,301,108
-	-	-	-	(11,933,716)	(11,933,716)
-	-	-	404,301,108	(11,933,716)	392,367,392
-	20,215,055	(20,215,055)	-	-	-
6,142,410,560	1,448,520,449	583,413,416	1,411,689,433	(12,670,164)	9,573,363,694

ทุนเรือนหุ้น ที่ออกและ ชำระแล้ว	กำไรสะสม			ของส่วนของผู้ถือหุ้น	
	ส่วนเกิน มูลค่าหุ้น	ทุนสำรอง ตามกฎหมาย	ยังไม่ได้ จัดสรร	สำรอง การเปลี่ยนแปลง ในมูลค่าสุทธิรวม	รวม ส่วนของผู้ถือหุ้น
(บาท)					
6,142,410,560	1,448,520,449	583,413,416	1,411,689,433	(12,670,164)	9,573,363,694
-	-	-	(590,608,220)	-	(590,608,220)
-	-	-	(590,608,220)	-	(590,608,220)
-	-	-	780,575,023	-	780,575,023
-	-	-	6,689,053	1,680,000	8,369,053
-	-	-	787,264,076	1,680,000	788,944,076
-	-	30,827,640	(30,827,640)	-	-
6,142,410,560	1,448,520,449	614,241,056	1,577,517,649	(10,990,164)	9,771,699,550

หมายเหตุ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565
รายการกับผู้ถือหุ้นที่บันทึกโดยตรงเข้าส่วนของผู้ถือหุ้น
เงินปันผลให้ผู้ถือหุ้นของบริษัท
รวมรายการกับผู้ถือหุ้นที่บันทึกโดยตรงเข้าส่วนของผู้ถือหุ้น

15

กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี
กำไร
กำไรเบ็ดเสร็จอื่น
รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี

10

โอนไปสำรองตามกฎหมาย
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้





บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม

2565

2564

(บาท)

กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน

กำไรสำหรับปี

780,575,023

404,301,108

ปรับรายการที่กระทบกำไรเป็นเงินสดรับ

ภาษีเงินได้

196,458,089

85,006,003

ต้นทุนทางการเงิน

2,038,587

24,185,172

ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย

23,948,890

25,888,793

ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน

10,743,925

12,484,034

ต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับตัดบัญชี

340,113,861

200,421,957

ค่าบำรุงรักษาทางยกระดับ

53,122,538

88,024,002

รายได้จากการลงทุน

(9,390,797)

(6,874,987)

กำไรจากการจำหน่ายอุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มั่วถาวร

(1,497,235)

(908,937)

1,396,112,881

832,527,145

การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน

ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า

(7,533,781)

(3,378,296)

เงินจ่ายล่วงหน้าสำหรับบำรุงรักษาทางยกระดับ

6,460,000

9,305,723

สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น

(4,595,760)

(1,101,079)

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น

(1,050,336)

-

เจ้าหนี้

(5,237,057)

5,811,112

ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างจ่าย

2,816,821

(2,101,917)

หนี้สินหมุนเวียนอื่น

21,724,755

(14,512,558)

เงินประกันผลงานค้างจ่าย

149,401

16,882,701

จ่ายประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน

(4,189,111)

(7,171,433)

จ่ายประมาณการหนี้สินสำหรับการบำรุงรักษาทางยกระดับ

(158,176,788)

(202,531,649)

กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากการดำเนินงาน

1,246,481,025

633,729,749

ภาษีเงินได้จ่ายออก

(86,027,444)

(150,140,340)

กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน

1,160,453,581

483,589,409

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงิน

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม

2565

2564

(บาท)

กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน

เงินสดรับจากเงินลงทุนชั่วคราวครบกำหนด

170,183,196

70,000,000

เงินสดจ่ายเพื่อซื้อเงินลงทุนชั่วคราว

(182,139,259)

-

เงินสดจ่ายเพื่อซื้อเงินลงทุนระยะยาว

(551,796,182)

(17,867,145)

เงินสดจ่ายเพื่อซื้ออุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน

(12,587,415)

(9,158,230)

เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์

1,828,140

935,150

เงินสดจ่ายค่าสินทรัพย์ภายใต้สัญญาสัมปทาน

(7,008,318)

(10,056,971)

ดอกเบี้ยรับ

8,331,379

7,346,699

กระแสเงินสดสุทธิ (ใช้ไป) ได้มาจากการลงทุน

(573,188,459)

41,199,503

กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน

เงินสดรับจากการออกหุ้นทุน

-

2,176,520,449

เงินสดรับจากเงินกู้มีระยะสั้นจากสถาบันการเงิน

-

770,000,000

เงินสดจ่ายเพื่อชำระหนี้เงินกู้มีระยะสั้นจากสถาบันการเงิน

-

(1,328,340,000)

เงินสดจ่ายเพื่อชำระหนี้เงินกู้มีระยะยาวจากสถาบันการเงิน

-

(1,600,000,000)

เงินสดจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า

(10,657,350)

(9,076,727)

เงินปันผลจ่ายให้ผู้อยู่ถือหุ้นของบริษัท

(589,384,332)

(607,198,999)

ดอกเบี้ยจ่าย

(2,038,587)

(22,136,226)

กระแสเงินสดสุทธิ (ใช้ไป) ในกิจกรรมจัดหาเงิน

(602,080,269)

(620,231,503)

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ

(14,815,147)

(95,442,591)

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 1 มกราคม

321,752,744

417,195,335

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม

306,937,597

321,752,744

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้





บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

หมายเหตุ, สารบัญ

- 1 ข้อมลทั่วไป
- 2 เกณฑ์การจัดท้งบการเงิน
- 3 บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
- 4 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด
- 5 สนิทพัยทางการเงินที่อัยในความต้งการของตลาด
- 6 ตั้ทุนสั้ปทานในการใช้ทางยกระดับ
- 7 ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน
- 8 ประมาณการหนี้สินสำหรับการบำรุงรักษาทางยกระดับ
- 9 ทุนเรือนหุ้น
- 10 สั้รองตามกฎหมาย
- 11 ส่วนงานค้เนินงานและการจ้แนกราบได้
- 12 ค้ใช้จ้จ่ายตามลัษณะ
- 13 ภาษีเงินได้
- 14 ก้ไรต่อหุ้นชั้นพื้นฐาน
- 15 เงินปันผล
- 16 เครื่องมือทางการเงิน
- 17 การบริหารจัดการทุน
- 18 ภาระผูกพันกับกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
- 19 ข้อตกลงที่สำคัญอื่น
- 20 คดค้ความ
- 21 เหตุการณ์ภายหลังร้อบระยะเวลารายงาน

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกงบการเงินจากคณะกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2566

1 ข้อมูลทั่วไป

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

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ในระหว่างปีได้แก่บริษัท ชานนิทร์ โฮลดิ้ง จำกัด (ถือหุ้นร้อยละ 25.68) ซึ่งเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งในประเทศไทย และกระทรวงการคลัง (ถือหุ้นร้อยละ 22.13)

บริษัทดำเนินธุรกิจหลักเกี่ยวกับการให้บริการทางยกระดับช่วงดินแดงถึงอนุสรณ์สถานแห่งชาติภายใต้สัญญาสัมปทานทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต จากกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ซึ่งมีระยะเวลาสัมปทานจนถึงวันที่ 11 กันยายน 2577 โดยบริษัทในฐานะผู้รับสัมปทานเป็นผู้ลงทุน ออกแบบ ก่อสร้าง และบำรุงรักษาทางหลวงสัมปทานรวมทั้งอุปกรณ์โครงสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ บริษัทมีสิทธิในการจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทางตลอดอายุสัมปทาน ตามอัตราที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน เมื่ออายุสัมปทานได้สิ้นสุดลง บริษัทต้องคืนสัมปทาน รวมทั้งส่งมอบพื้นที่สัมปทาน ทางหลวงสัมปทาน อาคารและสิ่งปลูกสร้างทั้งหมดภายในพื้นที่สัมปทานในสภาพที่เป็นอยู่ให้แก่กรมทางหลวงโดยไม่คิดมูลค่าใดๆ และต้องส่งมอบเครื่องอุปกรณ์ กลุ่มอู่ปฏิบัติงาน เอกสารทางเทคนิคและอุปกรณ์ในการดำเนินการและบำรุงรักษาทั้งหมด บรรดาที่เกี่ยวข้องให้แก่องกรมทางหลวงด้วย

2 เกณฑ์การจัดทำงบการเงิน

งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน รวมถึงแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่ประกาศใช้โดยสภาวิชาชีพบัญชี กฏระเบียบและประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ที่เกี่ยวข้อง งบการเงินนี้เสนอเป็นเงินบาทซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัท นโยบายการบัญชีที่เปิดเผยในหมายเหตุทุกข้อได้ถือปฏิบัติโดยสม่ำเสมอสำหรับงบการเงินที่ครอบคลุมระยะเวลาที่รายงาน





บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

ในการจัดทำงบการเงินให้ป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ผู้บริหารใช้วิจารณญาณ การประมาณการ และข้อสมมติหลายประการ ซึ่งมีผลกระทบต่อการปฏิบัติตามนโยบายการบัญชีของบริษัท ทั้งนี้ ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างจากที่ประมาณการไว้ประมาณการและข้อสมมติใช้ในการจัดทำงบการเงินซึ่งเปิดเผยในหมายเหตุแต่ละข้อจะได้รับการทบทวนอย่างต่อเนื่อง การปรับประมาณการทางบัญชีจะบันทึกโดยวิธีเปลี่ยนแปลงต้นทุนเป็นต้นไป

3 บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุม ทั้งทางตรงและทางอ้อมหรือมีอิทธิพลอย่างมีสาระสำคัญในการตัดสินใจทางการเงินและการบริหารของบริษัท หรือบุคคลหรือกิจการที่อ้อยภายใต้การควบคุมเดียวกันหรืออ้อยภายใต้อิทธิพลอย่างมีสาระสำคัญเดียวกันกับบริษัท หรือบริษัทมีอำนาจควบคุมทั้งทางตรงและทางอ้อม หรือมีอิทธิพลอย่างมีสาระสำคัญในการตัดสินใจทางการเงินและการบริหารต่อบุคคลหรือกิจการนั้น

บุคคลหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกันที่มีรายการระหว่างกันที่มีนัยสำคัญกับบริษัท ในระหว่างปีมีดังต่อไปนี้

ชื่อกิจการ	ประเทศที่ตั้ง	ลักษณะความสัมพันธ์
บริษัท เอฟดับบลิวดีประจักษ์ จำกัด (มหาชน)	ไทย	มกกรรมการร่วมกัน
บริษัท หลกทรัพย์ เกียรติคณิกนักร จำกัด (มหาชน)	ไทย	มกกรรมการร่วมกัน
บริษัท กรุงไทยพานิช ประจักษ์ จำกัด (มหาชน)	ไทย	มกกรรมการร่วมกัน

รายการที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม

	2565	2564
	(พันบาท)	
ผู้บริหารสำคัญ		
ค่าที่ปรึกษากฎหมาย	88	1,056
ค่าตอบแทนผู้บริหารสำคัญ		
ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน	27,059	28,919
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	1,809	1,878
ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	5	6
รวมค่าตอบแทนผู้บริหารสำคัญ	28,873	30,803
บุคคลหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน		
ค่าบริการ	7,388	6,815

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

4 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

นโยบายการบัญชี

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดประกอบด้วย ยอดเงินสด ยอดเงินฝากธนาคารและเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูงซึ่งมีระยะเวลาครบกำหนดไม่เกินสามเดือนนับแต่วันที่ได้มาเป็นรายการเทียบเท่าเงินสด

	2565	2564
	(พันบาท)	
เงินสดในมือ	6,954	10,261
เงินฝากธนาคาร	294,892	301,650
อื่นๆ	5,092	9,842
รวม	<u>306,938</u>	<u>321,753</u>





บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

5 สนิทพัยทางการเงินที่อยู่ในความต้องการของตลาด

บริษัทรับรายการและวัดมูลค่าสินทรัพย์ทางการเงินตามที่เปิดเผยไว้ในหมายเหตุข้อ 16

ตราสารทุนและตราสารหนี้ที่ อยู่ในความต้องการของตลาด	ณ วันที่ 1 มกราคม	ซื้อ	ขาย	รายการ ปรับปรุงจาก การปรับ มูลค่า		ณ วันที่ 31 ธันวาคม
				มูลค่า	โอน	
				(พันบาท)		
2565						
เงินลงทุนชั่วคราว						
ตัวแลกเปลี่ยนที่วัดมูลค่าด้วยราคา						
ทุนดัดจำหน่วย	-	100,000	(50,000)	-	20,000	70,000
หุ้นที่วัดมูลค่าด้วยราคา						
ทุนดัดจำหน่วย	100,000	82,139	(120,183)	-	-	61,956
รวม	100,000	182,139	(170,183)	-	20,000	131,956
เงินลงทุนระยะยาว						
ตัวแลกเปลี่ยนที่วัดมูลค่าด้วยราคา						
ทุนดัดจำหน่วย	-	20,000	-	-	(20,000)	-
หุ้นที่วัดมูลค่าด้วยราคา						
ทุนดัดจำหน่วย	-	531,796	-	-	-	531,796
ตราสารทุนที่วัดมูลค่าด้วย						
มูลค่ายุติธรรมผ่านกำไร						
ขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	51,450	-	-	2,100	-	53,550
รวม	51,450	551,796	-	2,100	(20,000)	585,346

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

ตราสารทุนและตราสารหนี้ที่ อยู่ในความต้องการของตลาด	ณ วันที่	ชื้อ	ขาย	รายการ ปรับปรุงจาก		ณ วันที่
				การปรับ		
				มูลค่า	โอน	
(พันบาท)						
2564						
เงินลงทุนชั่วคราว						
หุ้นที่วัดมูลค่าด้วยราคา						
ทุนดัดจำหน่าย	70,000	-	(70,000)	-	100,000	100,000
รวม	70,000	-	(70,000)	-	100,000	100,000
เงินลงทุนระยะยาว						
หุ้นที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุน						
ดัดจำหน่าย	100,000	-	-	-	(100,000)	-
ตราสารทุนที่วัดมูลค่าด้วย						
มูลค่าสุทธิรวมผ่านกำไร						
ขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	48,500	17,867	-	(14,917)	-	51,450
รวม	148,500	17,867	-	(14,917)	(100,000)	51,450

6 ต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับ

นโยบายการบัญชี

ต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับวัดมูลค่าด้วยราคาทุนหักค่าดัดจำหน่ายสะสมและขาดทุนจากการด้อยค่า

ราคาทุนรวมถึงต้นทุนทั้งหมดและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับ รวมถึงค่าธรรมเนียมการจัดการและค่าที่ปรึกษา ค่าออกแบบก่อสร้าง ค่าก่อสร้างและต้นทุนทางตรงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

รายการภายหลังการรับรู้รายการ

รายการภายหลังการรับรู้รายการจะรับรู้เป็นต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับ - ส่วนเดิมและส่วนต่อขยายค่านสิทธิเหนือ เมื่อก่อให้เกิดประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคต โดยรวมเป็นสินทรัพย์ที่สามารถระบุได้ที่เกี่ยวข้องกับส่วนค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและบำรุงรักษาระบบรับน้ำหนักค่าใช้จ่ายในการบริหารหรือขาดทุนเมื่อเกิดรายการ





บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

คำคำจำกัดความ

คำจำกัดความคำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์หรือจำนวนอื่นที่ใช้แทนราคาทุนหักด้วยมูลค่าคงเหลือ

คำจำกัดความต้นทุนสัมพัทธ์ในการใช้ทางยกระดับบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในกำไรหรือขาดทุนโดยวิธีคำนวณผลผลิต (Unit-of-production method) อย่างเป็นระบบตลอดอายุการให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจนับจากวันที่อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานวิธีการดังกล่าวจะได้รับการประโยชน์และมูลค่าคงเหลือจะได้รับการทบทวนทุกสิ้นรอบปีบัญชีและปรับปรุงตามความเหมาะสม คำจำกัดความคำนวณดังนี้

คำจำกัดความสำหรับปี = ต้นทุนสัมพัทธ์ในการใช้ทางยกระดับสุทธิ x อัตราส่วนปริมาณจราจรที่ใช้สำหรับปี

อัตราส่วนปริมาณจราจรที่ใช้สำหรับปี =
$$\frac{\text{ปริมาณจราจรที่ใช้บริการจราจรสำหรับปีปัจจุบัน}}{(\text{ปริมาณจราจรที่ใช้บริการจราจรสำหรับปีปัจจุบัน} + \text{ประมาณการปริมาณจราจรที่ใช้บริการหลังจากปีปัจจุบันจนถึงตลอดอายุที่เหลือของสัญญาสัมปทาน})}$$

ต้นทุนสัมพัทธ์ในการใช้ทางยกระดับสุทธิ = ต้นทุนสัมพัทธ์ในการใช้ทางยกระดับ - ค่าจำกัดอายุสะสม

ประมาณการปริมาณจราจรที่ใช้บริการตลอดอายุสัญญาที่เหลือของสัญญาสัมปทานคำนวณจากประมาณการที่ล่าสุดที่เกี่ยวข้องกับการใช้ข้อสมมติ

การประมาณการระยะเวลาที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์ของสินทรัพย์เป็นไปตามข้อตกลงสัมปทานทางยกระดับเริ่มจากเวลาที่บริษัทสามารถเรียกเก็บค่าผ่านทางจากผู้ใช้งานทางยกระดับและสิ้นสุดเมื่อหมดอายุสัมปทานทางยกระดับ

บริษัทไม่จำกัดอายุสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างภายใต้สัมปทาน

การค้ำยืม

ยอดต้นทุนสัมพัทธ์ในการใช้ทางยกระดับตามบัญชีได้รับการทบทวน ณ ทุกวันที่รายงานว่ามีข้อบ่งชี้เรื่องการค้ำยืมค่าหรือไม่ ในกรณีที่ข้อบ่งชี้จะทำการประมาณมูลค่าสินทรัพย์ที่คาดว่าจะได้รับดังนี้

ขาดทุนจากการค้ำยืมในกำไรหรือขาดทุนเมื่อมูลค่าตามบัญชีของต้นทุนสัมพัทธ์ในการใช้ทางยกระดับสูงกว่ามูลค่าที่ได้รับดังนี้

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน หมายถึง มูลค่าจากการให้เช่าสิทธิหรือมูลค่าค่าธรรมเนียมของสิทธิที่หักต้นทุนในการขายแล้วแต่มูลค่าใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่าจากการให้เช่าสิทธิประมาณการกระแสเงินสดที่จะได้รับในอนาคตจะคิดเป็นมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตราคิดลดก่อนคำนึงภาษีเงินได้เพื่อให้อัตราผลตอบแทนที่อาจประเมินได้ในตลาดปัจจุบัน ซึ่งแปรไปตามเวลาและความเสี่ยงที่มีต่อสิทธิ

ขาดทุนจากการด้อยค่าของสิทธิที่เกี่ยวข้องกับรัฐในงวดก่อนจะถูกกลบรายการ หากมีการเปลี่ยนแปลงประมาณการที่ให้เช่าในการคำนวณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน ขาดทุนจากการด้อยค่าจะถูกกลบรายการเพียงเท่าที่มีมูลค่าตามบัญชีของสิทธิที่ไม่เกินกว่ามูลค่าตามบัญชีภายหลังหักค่าเสื่อมราคาหรือค่าตัดจำหน่าย เสมือนหนึ่งไม่ยอมรับบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่ามาก่อน

	ต้นทุนสัมปทาน		
	ในการให้เช่า	สิทธิ	
	ทางยกระดับ	ระหว่างก่อสร้าง	รวม
		(พันบาท)□	
ราคาทุน			
ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	15,058,337	-	15,058,337
เพิ่มขึ้น	-	10,057	10,057
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 1 มกราคม 2565	15,058,337	10,057	15,068,394
เพิ่มขึ้น	-	7,008	7,008
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	15,058,337	17,065	15,075,402
ค่าตัดจำหน่าย			
ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	5,450,229	-	5,450,229
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	200,422	-	200,422
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 1 มกราคม 2565	5,650,651	-	5,650,651
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	340,114	-	340,114
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	5,990,765	-	5,990,765
มูลค่าสุทธิทางบัญชี			
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	9,407,686	10,057	9,417,743
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	9,067,572	17,065	9,084,637





บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

ข้อสมมติในการประมาณการตลอดอายุสัญญาสัมปทาน

บริษัทมีการประมาณการปริมาณการจราจรที่ใช้บริการหลังจากปัจจุบันจนถึงตลอดอายุที่เหลือของสัญญาสัมปทาน เพื่อใช้ในการคำนวณค่าตัดจำหน่ายโดยวิธีจำนวนผลผลิตโดยผู้เช่าขยายภายนอก โดยใช้วิธีพิจารณาจากข้อสมมติในการประมาณการจราจรซึ่งประกอบด้วย

- ข้อสมมติทางสังคมและเศรษฐกิจ ได้แก่ อัตราเงินเฟ้อ, ผลกระทบจากโควิด-19 ในประเทศ, การรับรู้คุณค่าของเวลา, ต้นทุนยานพาหนะ
- ข้อสมมติการใช้ที่ดิน ได้แก่ การใช้ประโยชน์พื้นที่กรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑล, การคาดการณ์การขยายตัวของ การใช้ประโยชน์พื้นที่กรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑล
- ข้อสมมติเครือข่ายทางหลวงและสมมติฐานทางหลวงในอนาคต
- ข้อสมมติอัตราค่าผ่านทางในอนาคตของทางหลวงต่างๆ ในกรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑล
- ข้อสมมติการพัฒนารถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
- ข้อสมมติการประมาณการจราจรทางอากาศ และการเติบโตของการขนส่งทางอากาศ

7 ประเมินการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน

นโยบายการบัญชี

โครงการสมทบเงิน

ภาระผูกพันในการสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพสำหรับพนักงานของบริษัทจะถูกรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายพนักงานในกำไรหรือขาดทุนในรอบระยะเวลาที่พนักงานได้ทำงานให้กับกิจการ

โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้

ภาระผูกพันสุทธิของบริษัทจากโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ได้ถูกคำนวณจากการประมาณผลประโยชน์ในอนาคตที่เกิดจากการทำงานของพนักงานในงวดปัจจุบันและงวดก่อนๆ ผลประโยชน์ดังกล่าวได้มีการคิดลดกระแสเงินสดเพื่อให้เป็นมูลค่าปัจจุบันซึ่งจัดทำโดยนักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่ได้รับอนุญาตเป็นประจำทุกปีโดยวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้

ในการวัดมูลค่าใหม่ของหนี้สินผลประโยชน์ที่กำหนดไว้สุทธิกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยจะถูกรับรู้รายการในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นที่บันทึกไว้ที่บริษัทกำหนดดอกเบี้ยจ่ายของหนี้สินผลประโยชน์ที่กำหนดไว้สุทธิโดยใช้อัตราคิดลดที่ใช้วัดมูลค่าภาระผูกพันตามโครงการผลประโยชน์ ณ ปี โดยคำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงใดๆ ในหนี้สินผลประโยชน์ที่กำหนดไว้สุทธิซึ่งเป็นผลมาจากการสมทบเงินและการจ่ายชำระผลประโยชน์ ดอกเบี้ยจ่ายสุทธิและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการผลประโยชน์รับรู้นี้กำไรหรือขาดทุน

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงผลประโยชน์ของโครงการหรือการลดขนาดโครงการ การเปลี่ยนแปลงในผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับการบริการในอดีต หรือกำไรหรือขาดทุนจากการลดขนาดโครงการต้องรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนทันทีที่บริษัทรับรู้กำไรและขาดทุนจากการจ่ายชำระผลประโยชน์พนักงานเมื่อเกิดขึ้น

ภาระผูกพันสุทธิของบริษัทที่เป็นผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานเป็นผลประโยชน์ในอนาคตที่เกิดจากการทำงานของพนักงานในงวดปัจจุบันและงวดก่อนๆ ซึ่งผลประโยชน์นี้ได้คิดลดกระแสเงินสดเพื่อให้เป็นมูลค่าปัจจุบัน การวัดมูลค่าใหม่จะรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนเมื่อเกิดขึ้น

ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้างจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อวันหนึ่งต่อไปเกิดขึ้นก่อน เมื่อบริษัทไม่สามารถยกเลิกข้อเสนอการให้ผลประโยชน์ดังกล่าวได้อีกต่อไป หรือเมื่อบริษัทรับรู้ต้นทุนสำหรับการปรับโครงสร้าง หากระยะเวลาการจ่ายผลประโยชน์เกินกว่า 12 เดือนนับจากวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้างจะถูกคิดลดกระแสเงินสด

ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงานรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อพนักงานทำงานให้ หนี้สินรับรู้ด้วยมูลค่าที่คาดว่าจะจ่ายชำระ หากบริษัทมีการระงับตามกฎหมายหรือภาระผูกพันโดยอนุमानที่จะต้องจ่ายอันเป็นผลมาจากการที่พนักงานได้ทำงานให้ในอดีตและภาระผูกพันนั้นสามารถประมาณได้อย่างสมเหตุสมผล

ณ วันที่ 31 ธันวาคม	2565	2564
	(พันบาท)	
โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้	103,488	104,429
ผลประโยชน์พนักงานระยะยาวอื่น	7,982	8,848
รวม	<u>111,470</u>	<u>113,277</u>

โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้

บริษัทจัดการโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ตามข้อกำหนดของพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ในการให้ผลประโยชน์เมื่อเกษียณแก่พนักงานตามสิทธิและอายุงาน โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้มีความเสี่ยงจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ได้แก่ ความเสี่ยงของช่วงชีวิต ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยและความเสี่ยงจากตลาด (เงินลงทุน)





บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

มูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันของโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้

2565

2564

(พันบาท)

ณ วันที่ 1 มกราคม

104,429

99,345

รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน

□

ต้นทุนบริการปัจจุบัน

8,342

9,834

ดอกเบี้ยจากภาระผูกพัน

1,763

1,557

10,105**11,391****รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น**

กำไร (ขาดทุน) จากการประมาณตามหลักคณิตศาสตร์ประจักษ์

- ข้อสมมติในประชากรศาสตร์

2,476

-

- ข้อสมมติทางการเงิน

(7,470)

-

- การปรับปรุงจากประสบการณ์

(2,568)

-

7,562**-****อื่นๆ □**

ผลประโยชน์จ่าย

(3,484)

(6,307)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม**103,488****104,429**

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

ผลประโยชน์พนักงานระยะยาวอื่น

มูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันของผลประโยชน์พนักงานระยะยาวอื่น	2565	2564
	(พันบาท)	
ณ วันที่ 1 มกราคม	8,848	8,619
รับในกำไรหรือขาดทุน	□	
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	540	962
ดอกเบี้ยจากการผูกพัน	98	132
	638	1,094
รับในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น		
กำไร (ขาดทุน) จากการประมาณตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย		
- ข้อสมมติในประชากรศาสตร์	260	-
- ข้อสมมติทางการเงิน	(140)	-
- การปรับปรุงจากประสบการณ์	(919)	-
	(799)	-
อื่นๆ □		
ผลประโยชน์จ่าย	(705)	(865)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม	7,982	8,848

ข้อสมมติหลักในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	2565	2564
	(ร้อยละ)	
อัตราคิดลด	1.82	1.54
การเพิ่มขึ้นของเงินเคอื่นในอนาคต	5.0	5.0
อัตราการหมุนเวียนของพนักงาน	2.0 - 22.0	3.0 - 23.0

ข้อสมมติเกี่ยวกับอัตราเงินในอนาคตอื่นตามข้อมูลทางสถิติที่เผยแพร่ทั่วไปและตารางมรณะ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ระยะเวลาถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของภาระผูกพันผลประโยชน์ที่กำหนดไว้เป็น 15.23 ปี
(2564: 16.82 ปี) □





บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

การวิเคราะห์ความอ่อนไหว

การเปลี่ยนแปลงในแต่ละข้อสมมติที่เกี่ยวข้องในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประจักษ์ที่อาจเป็นไปได้ อย่างสมเหตุสมผล ณ วันที่รายงาน โดยถือว่าข้อสมมติอื่นๆ คงที่

ผลกระทบต่อภาระผูกพันของโครงการที่กั้นไว้	ข้อสมมติเพิ่มขึ้นร้อยละ 1		ข้อสมมติลดลงร้อยละ 1	
ณ วันที่ 31 ธันวาคม	2565	2564	2565	2564
	(พันบาท)			
อัตราคิดลด	(8,821)	(9,849)	10,186	11,402
การเพิ่มขึ้นของเงินเคอื่นในอนาคต	10,838	11,956	(9,554)	(10,515)
อัตราค่าธรรมเนียมของพนักงาน	(9,157)	(10,226)	2,798	3,237
อัตราภาระในอนาคต	(496)	(556)	493	552

ผลกระทบต่อภาระผูกพันของผลประโยชน์

พนักงานระยะยาวอื่น	ข้อสมมติเพิ่มขึ้นร้อยละ 1		ข้อสมมติลดลงร้อยละ 1	
ณ วันที่ 31 ธันวาคม	2565	2564	2565	2564
	(พันบาท)			
อัตราคิดลด	(479)	(516)	534	576
อัตราค่าธรรมเนียมของพนักงาน	(467)	(505)	338	367

8 ประมาณการหนี้สำหรับการบำรุงรักษาทางยกระดับ

นโยบายการบัญชี

ประมาณการหนี้สินจะรับรู้เมื่อบริษัทมีภาระผูกพันตามกฎหมายหรือภาระผูกพันจากการอนานที่เกิดขึ้นในปัจจุบันอันเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีตซึ่งสามารถประมาณจำนวนของภาระผูกพันได้อย่างน่าเชื่อถือและมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าประโยชน์เชิงเศรษฐกิจจะต้องถูกจ่ายไปเพื่อชำระภาระผูกพันดังกล่าว ประมาณการหนี้สินพิจารณาจากการคิดลดกระแสเงินสดที่จะจ่ายในอนาคตโดยใช้อัตราคิดลดในตลาดปัจจุบันก่อนคำนึงถึงภาษีเงินได้ เพื่อให้สะท้อนจำนวนที่อาจประเมินได้ในตลาดปัจจุบันซึ่งแปรไปตามเวลาและความเสี่ยงที่มีต่อหนี้สิน ประมาณการหนี้สินส่วนที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากเวลาผ่านไปรับรู้ต้นทุนทางการเงิน

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

	2565	2564
	(พันบาท)	
ณ วันที่ 1 มกราคม	426,417	540,925
ประมาณการหนี้สินเพิ่มขึ้น	53,123	88,024
ประมาณการหนี้สินหายไป	(158,177)	(202,532)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม	<u>321,363</u>	<u>426,417</u>
ณ วันที่ 31 ธันวาคม		
ส่วนที่หมุนเวียน	142,239	243,424
ส่วนที่ไม่หมุนเวียน	179,124	182,993
รวม	<u>321,363</u>	<u>426,417</u>

ประมาณการหนี้สินสำหรับการบำรุงรักษาทางยกระดับเป็นไปตามเงื่อนไขของสัญญาสัมปทานในเรื่องการบำรุงรักษาทางยกระดับ

ข้อสมมติในการประมาณการหนี้สินสำหรับการบำรุงรักษาทางยกระดับ

ข้อสมมติหลัก ณ วันที่รายงาน ได้แก่

	2565	2564
	(ร้อยละ)	
อัตราคิดลด	1.21 - 3.1	0.47 - 2.32

9. ทุนเรอีนหุ้น

นโยบายการบัญชี

หุ้นสามัญ

หุ้นสามัญจัดประเภทเป็นทุน ต้นทุนส่วนเพิ่มที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการออกหุ้นสามัญและสิทธิซื้อหุ้น (สุทธิจากผลกระทบทางภาษี) ระบุเป็นรายการหักจากส่วนของทุน





บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

ส่วนเกินมูลค่าหุ้น

ตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 มาตรา 51 ในกรณีที่บริษัทเสนอขายหุ้นสูงกว่ามูลค่าหุ้นที่จดทะเบียนไว้ บริษัทต้องนำค่าหุ้นส่วนเกินนี้ตั้งเป็นทุนสำรอง (“ส่วนเกินมูลค่าหุ้น”) ส่วนเกินมูลค่าหุ้นนี้จะนำไปจ่ายเป็นเงินปันผลไม่ได้

	มูลค่าหุ้น 2565		2564	
	ต่อหุ้น	จำนวนหุ้น	จำนวนเงิน	จำนวนเงิน
	(บาท)		(ล้านบาท/ล้านบาท)	
ทุนจดทะเบียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม	5.2	1,181	6,142	1,181 6,142

หุ้นที่ออกและชำระแล้ว

ณ วันที่ 1 มกราคม

- หุ้นสามัญ	5.2	1,181	6,142	1,041	5,414
ออกหุ้นใหม่	5.2	-	-	140	728

ณ วันที่ 31 ธันวาคม

- หุ้นสามัญ	5.2	1,181	6,142	1,181	6,142
-------------	-----	--------------	--------------	--------------	--------------

การเสนอขายหุ้นต่อประชาชนเป็นการทั่วไปเป็นครั้งแรก

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

ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการเสนอขายหุ้นสามัญที่จัดสรรไว้เพื่อเสนอขายให้ประชาชนเป็นการทั่วไปเป็นครั้งแรกจำนวน 63.48 ล้านบาท แสดงหักจากส่วนเกินมูลค่าหุ้นที่ได้รับจากการเสนอขายหุ้นใหม่แก่ผู้ลงทุน ทำให้ส่วนเกินมูลค่าหุ้นมีจำนวนคงเหลือสุทธิเป็นจำนวน 1,448.52 ล้านบาท

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

10 สรรองตามกฎหมาย

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

11 ส่วนงานดำเนินงานและการจำแนกรายได้

นโยบายการบัญชี

(ก) การรับรู้รายได้

รายได้รับรู้เมื่อลูกค้ามีอำนาจควบคุมในบริการด้วยจำนวนเงินที่สะท้อนถึงสิ่งตอบแทนที่บริษัทคาดว่าจะมีสิทธิ์ได้รับซึ่งไม่รวมจำนวนเงินที่เก็บแทนบุคคลที่สาม รายได้ที่รับรู้ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มและแสดงสุทธิจากส่วนลดการค้าและส่วนลดตามปริมาณ

รายได้จากการให้บริการรับรู้ ณ เวลาใดเวลาหนึ่งเมื่อใดให้บริการ ต้นทุนที่เกี่ยวข้องรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนเมื่อเกิดขึ้น

(ข) ส่วนงานดำเนินงาน

ผลการดำเนินงานของส่วนงานที่รายงานต่อประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดในการดำเนินงาน) ของบริษัท จะแสดงถึงรายการที่เกิดขึ้นจากส่วนงานดำเนินงานนั้น โดยตรงรวมถึงรายการที่ได้รับการปันส่วนอย่างสมเหตุสมผล ผู้บริหารพิจารณาว่าบริษัทดำเนินกิจการในส่วนงานเดียวคือธุรกิจ การให้บริการทางยกระดับช่วงคนเดินถึงอนุสรณ์สถานแห่งชาติ ดังนั้นจึงมีส่วนงานที่รายงานเพียงส่วนงานเดียว

(ค) ส่วนงานภูมิศาสตร์

บริษัทดำเนินธุรกิจเฉพาะในประเทศเท่านั้น ไม่มียาได้จากต่างประเทศหรือสินทรัพย์ในต่างประเทศที่มีสาระสำคัญ





บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

12 ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ**นโยบายการบัญชี**

บริษัทปรับรายการค่าใช้จ่ายตามที่เปิดเผยในหมายเหตุข้อ 6, 7, 8 และ 16

	หมายเหตุ	2565	2564
		(พันบาท)	
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ของพนักงาน		255,301	244,208
ค่าตัดจำหน่ายต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับ	6	340,114	200,422
ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา		71,301	90,131
ค่าสาธารณูปโภค		31,114	23,449
ค่าธรรมเนียมมิวซิชาติ		30,863	27,262
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย		23,949	25,889
ค่ารักษาความปลอดภัย		21,584	20,862
ค่าศึกษาดูงาน		16,289	-
ค่าใช้จ่ายการตลาด		12,088	12,212
ค่าภาษีโรงเรือนและภาษีอื่นๆ		5,377	5,515
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง		6,352	4,152
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสัญญาเช่า		1,861	3,067
อื่นๆ		50,732	41,720
รวมต้นทุนการให้บริการทางยกระดับ ต้นทุนในการจัดจำหน่าย			
และค่าใช้จ่ายในการบริหาร		866,925	698,889

ในระหว่างปี 2565 บริษัทจ่ายเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพสำหรับพนักงานของบริษัทเป็นจำนวน 5.88 ล้านบาท (2564: จำนวน 6.58 ล้านบาท) ซึ่งแสดงเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ของพนักงาน

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

13 ภาษีเงินได้

นโยบายการบัญชี

ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สำหรับปีประกอบด้วยภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีซึ่งรับรู้กำไรหรือขาดทุนเว้นแต่รายการที่รับรู้โดยตรงในส่วนของผู้ถือหุ้นหรือกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบันบันทึกโดยคำนวณจากกำไรหรือขาดทุนประจำปีที่ต้องเสียภาษีโดยใช้อัตราภาษีที่ประกาศใช้หรือที่คาดว่าจะมีผลบังคับใช้ ณ วันที่รายงาน ตลอดจนการปรับปรุงทางภาษีที่เกี่ยวข้องกับรายการในปีก่อนๆ

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีบันทึกโดยคำนวณจากผลแตกต่างชั่วคราวที่เกิดขึ้นระหว่างมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สินและจำนวนที่ใช้เพื่อความมุ่งหมายทางภาษี

การวัดมูลค่าของภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีต้องสะท้อนถึงผลกระทบทางภาษีที่จะเกิดจากลักษณะวิธีการที่บริษัทคาดว่าจะได้รับผลประโยชน์จากสินทรัพย์หรือจะจ่ายชำระหนี้สินตามมูลค่าตามบัญชี ณ สิ้นรอบระยะเวลารายงาน โดยใช้อัตราภาษีที่ประกาศใช้หรือที่คาดว่าจะมีผลบังคับใช้ ณ วันที่รายงาน ทั้งนี้ สินทรัพย์ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบันจะหักลบกับหนี้สินภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบันในงบการเงิน

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะบันทึกต่อเมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่ากำไรเพื่อเสียภาษีในอนาคตจะมีจำนวนเพียงพอต่อการใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวดังกล่าว สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะถูกทบทวน ณ ทุกวันที่ยังงานและจะถูกปรับลดลงเท่าที่ประโยชน์ทางภาษีจะมีโอกาสถูกใช้จริง

ภาษีเงินได้ที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน

2565 2564

(พันบาท)

ภาษีเงินได้ปัจจุบัน

สำหรับปีปัจจุบัน

168,469 46,258

ภาษีงวดก่อนๆ ที่บันทึกต่อไป

840 -

169,309 46,258

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

การเปลี่ยนแปลงของผลต่างชั่วคราว

27,149 38,748

รวมภาษีเงินได้

196,458 85,006





บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

	2565			2564		
ภาษีเงินได้รั้งรับในกำไร	ก่อน	ค่าใช่จ่าย	สุทธิจาก	ก่อน	รายได้	สุทธิจาก
ขาดทุนเบ็ดเสร็จจ่อนี้	ภาษีเงินได้	ภาษีเงินได้	ภาษีเงินได้	ภาษีเงินได้	ภาษีเงินได้	ภาษีเงินได้
	(พันบาท)					
กำไร (ขาดทุน) จากสินทรัพย์						
ทางการเงินที่ดัดมูลค่าด้วย						
มูลค่าสุทธิธรรมผ่านกำไร						
ขาดทุนเบ็ดเสร็จจ่อนี้	2,100	(420)	1,680	(14,917)	2,983	(11,934)
กำไรจากการประมาณตาม						
หลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	8,361	(1,672)	6,689	-	-	-
รวม	10,461	(2,092)	8,369	(14,917)	2,983	(11,934)

การกระทบยอดเพื่อหาอัตราภาษีที่แท้จริง	2565		2564	
	อัตราภาษี ^๑		อัตราภาษี ^๑	
	(ร้อยละ)	(พันบาท)	(ร้อยละ)	(พันบาท)
กำไรก่อนภาษีเงินได้รวม		977,033		489,307
จำนวนภาษีตามอัตราภาษีเงินได้	20.00	195,407	20.00	97,861
ค่าใช่จ่ายต้องห้ามทางภาษี ^๑		932		802
ค่าใช่จ่ายเพิ่มเติมทางภาษี ^๑		(721)		(13,657)
ภาษีงวดก่อนๆ ที่บันทึกดัดไป		840		-
รวม	20.11	196,458	17.37	85,006

ภาษีเงินได้รั้งการดัดบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม	2565	2564
	(พันบาท)	
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รั้งการดัดบัญชี ^๑	224,317	252,279
หนี้สินภาษีเงินได้รั้งการดัดบัญชี ^๑	(1,839)	(560)
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รั้งการดัดบัญชีสุทธิ^๑	222,478	251,719



บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

	ณ วันที่	บันทึกเป็น (รายจ่าย) / รายได้ใน		ณ วันที่
	1 มกราคม	กำไรขาดทุน		31 ธันวาคม
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	2565	กำไรหรือขาดทุน	เบ็ดเสร็จอื่น	2565
		(พันบาท)		
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่า				
ยุทธธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	3,168	-	(420)	2,748
ประมาณการหนี้สิน	85,032	(20,760)	-	64,272
หนี้สินผลประโยชน์พนักงาน	22,655	1,311	(1,672)	22,294
ต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับ	141,424	(6,421)	-	135,003
รวม	252,279	(25,870)	(2,092)	224,317
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
อื่นๆ	(560)	(1,279)	-	(1,839)
รวม	(560)	(1,279)	-	(1,839)
สุทธิ	251,719	(27,149)	(2,092)	222,478





บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

	ณ วันที่	บันทึกเป็น (รายจ่าย) / รายได้ใน		ณ วันที่
	1 มกราคม	กำไรขาดทุน		31 ธันวาคม
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ^๑	2564	กำไรหรือขาดทุน	เบ็ดเสร็จอื่น	2564
		(พันบาท)		
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี^๑				
สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่า				
ยดธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	185	-	2,983	3,168
ประมาณการหนี้สิน	97,676	(12,644)	-	85,032
หนี้สินผลประโยชน์พนักงาน	21,592	1,063	-	22,655
ต้นทุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับ	167,807	(26,383)	-	141,424
อื่นๆ	224	(224)	-	-
รวม	287,484	(38,188)	2,983	252,279
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี^๑				
อื่นๆ	-	(560)	-	(560)
รวม	-	(560)	-	(560)
สุทธิ^๑	287,484	(38,748)	2,983	251,719

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

14 กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน

นโยบายการบัญชี

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยการหารกำไรหรือขาดทุนของผลผู้ถือหุ้นสามัญของบริษัท ด้วยจำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่ออกจำหน่ายระหว่างปี

	2565	2564
	(พันบาท/พันหุ้น)	
กำไรที่เป็นส่วนของผลผู้ถือหุ้นสามัญของบริษัท (ขั้นพื้นฐาน)	<u>780,575</u>	<u>404,301</u>
จำนวนหุ้นสามัญที่ออกจำหน่ายแล้ว		
จำนวนหุ้นสามัญที่ออก ณ วันที่ 1 มกราคม	1,181,233	1,041,233
ผลกระทบจากหุ้นที่ออกจำหน่าย 7 พฤษภาคม	-	94,740
จำนวนหุ้นสามัญโดยวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (ขั้นพื้นฐาน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม	<u>1,181,233</u>	<u>1,135,973</u>
กำไรต่อหุ้น (ขั้นพื้นฐาน) (บาท)	<u>0.66</u>	<u>0.36</u>

15 เงินปันผล

	วันที่อนุมัติ	กำหนดจ่าย	อัตราต่อหุ้น	จำนวนเงิน
			(บาท)	(ล้านบาท)
2565				
เงินปันผลประจำปี 2564	26 เมษายน 2565	พฤษภาคม 2565	0.25	295.31
เงินปันผลระหว่างกาลปี 2565	10 สิงหาคม 2565	กันยายน 2565	0.10	118.12
เงินปันผลระหว่างกาลปี 2565	14 พฤศจิกายน 2565	ธันวาคม 2565	0.15	177.18
				<u>590.61</u>
2564				
เงินปันผลประจำปี 2563	29 เมษายน 2564	พฤษภาคม 2564	0.50	520.62
เงินปันผลระหว่างกาลปี 2564	10 สิงหาคม 2564	กันยายน 2564	0.07	82.68
				<u>603.30</u>





บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

16 เครื่องมือทางการเงิน

นโยบายการบัญชี

(1) การจัดประเภทและการวัดมูลค่า

ตราสารหนี้ที่ออกโดยบริษัทรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกเมื่อมีการออกตราสารหนี้สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินอื่นๆ บริษัทรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกเมื่อบริษัทเป็นคู่สัญญาตามข้อกำหนดของเครื่องมือทางการเงินนั้น และวัดมูลค่าเมื่อเริ่มแรกด้วยมูลค่ายุติธรรม ทั้งนี้สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินที่ไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนจะรวมหรือหักต้นทุนการทำรายการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการได้มาหรือการออกตราสารด้วย

ณ วันที่บริษัทรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก สินทรัพย์ทางการเงินจะถูกจัดประเภทรายการตามการวัดมูลค่า ได้แก่ การวัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย มูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น หรือมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน สินทรัพย์ทางการเงินจะไม่ถูกจัดประเภทรายการใหม่ภายหลังการรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกเว้นแต่บริษัทมีการเปลี่ยนแปลงโมเดลธุรกิจในการบริหารสินทรัพย์ทางการเงิน ในกรณีดังกล่าวสินทรัพย์ทางการเงินที่ได้รับผลกระทบทั้งหมดจะถูกจัดประเภทรายการใหม่โดยทันทีเป็นต้นไปนับจากวันที่มีการเปลี่ยนแปลงการจัดประเภท

ณ วันที่บริษัทรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก หนี้สินทางการเงินจัดประเภทด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายตามวิธีด็อกเบย์ที่แท้จริง หรือมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน ดอกเบย์จ่าย กำไรและขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน และกำไรหรือขาดทุนที่เกิดจากการตัดรายการออกจากบัญชีรับรู้นกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายถูกวัดมูลค่าในภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายตามวิธีด็อกเบย์ที่แท้จริง ราคาทุนตัดจำหน่ายลดลงด้วยผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รายได้ดอกเบี้ย กำไรและขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น กำไรหรือขาดทุนที่เกิดจากการตัดรายการออกจากบัญชีรับรู้นกำไรหรือขาดทุน

เงินลงทุนในตราสารหนี้ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นถูกวัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรม รายได้ดอกเบี้ยคำนวณโดยใช้วิธีด็อกเบย์ที่แท้จริง กำไรและขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนและผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นรับรู้ในกำไรหรือขาดทุน กำไรและขาดทุนสุทธิอื่นรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น เมื่อมีการตัดรายการออกจากบัญชีกำไรและขาดทุนสะสมรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจะถูกจัดประเภทรายการใหม่ไปยังกำไรหรือขาดทุน



บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

เงินลงทุนในตราสารทุนที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นนี้ถูกวัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรม เงินปันผลรับรู้เป็นรายได้ในกำไรหรือขาดทุนในวันที่บริษัทมีสิทธิได้รับเงินปันผล เว้นแต่เงินปันผลดังกล่าวเป็นการคืนทุนของเงินลงทุน กำไรและขาดทุนสุทธิอื่นที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นและจะไม่ถูกจัดประเภทรายการใหม่ไปยังกำไรหรือขาดทุน

(2) การตัดรายการออกจากบัญชีและการหักกลับ

บริษัทตัดรายการสินทรัพย์ทางการเงินออกจากบัญชีเมื่อสิทธิตามสัญญาที่จะได้รับกระแสเงินสดจากสินทรัพย์ทางการเงินหมดอายุหรือมีการโอนสิทธิในการรับกระแสเงินสดตามสัญญาในธุรกรรมซึ่งความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของเกือบทั้งหมดของสินทรัพย์ทางการเงินได้ถูกโอนหรือในกรณีที่บริษัทไม่ได้ทั้งโอนหรือความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของเกือบทั้งหมดและไม่ได้ตั้งใจที่จะควบคุมในสินทรัพย์ทางการเงิน

บริษัทตัดรายการหนี้สินทางการเงินออกจากบัญชีเมื่อภาระผูกพันตามสัญญาสิ้นสุดลง ยกเลิก หรือหมดอายุ บริษัทตัดรายการหนี้สินทางการเงินออกจากบัญชีหากมีการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขและกระแสเงินสดจากการเปลี่ยนแปลงหนี้สินมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญ โดยบริษัทหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมที่สะท้อนเงื่อนไขที่เปลี่ยนแปลงแล้ว

ผลต่างระหว่างมูลค่าตามบัญชีที่ตัดรายการและสิ่งตอบแทนที่ได้รับหรือต้องจ่าย ระบุในกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินจะหักกลับกันเพื่อรายงานในงบแสดงฐานะการเงินด้วยจำนวนสุทธิคือเมื่อบริษัทมีสิทธิบังคับใช้ตามกฎหมายในการหักกลับจำนวนเงินที่รับรู้และบริษัทตั้งใจที่จะชำระด้วยจำนวนเงินสุทธิหรือตั้งใจที่จะรับสินทรัพย์และชำระหนี้สินพร้อมกัน

(3) การด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงินนอกเหนือจากลูกหนี้การค้า

บริษัทรับรู้มูลค่าของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย เงินลงทุนในตราสารหนี้ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นและวงเงินให้สินเชื่อที่อื่นมูลค่าซึ่งไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน

บริษัทรับรู้ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นด้วยผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอีก 12 เดือนข้างหน้า ยกเว้นสินทรัพย์ทางการเงินที่มีการเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญของความเสี่ยงด้านเครดิตนับแต่การรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกหรือเป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่มีราคาซื้อขายด้านเครดิต ซึ่งกรณีดังกล่าวจะวัดค่าเพื่อผลขาดทุนด้วยผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุของสัญญา





บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเป็นการประมาณผลขาดทุนด้านเครดิตด้วยความน่าจะเป็นถ่วงน้ำหนัก โดยพิจารณาถึงการคาดการณ์ในอนาคตประกอบกับประสบการณ์ในอดีต ซึ่งคำนวณโดยใช้มูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่คาดว่าจะไม่ได้รับคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงของสินทรัพย์ทางการเงิน

บริษัทพิจารณาว่าสินทรัพย์ทางการเงินมีความเสี่ยงด้านเครดิตต่ำเมื่อมีอันดับความน่าเชื่อถืออยู่ใน ‘ระดับที่น่าลงทุน’ ซึ่งเป็นการจัดอันดับที่เข้าใจในระดับสากล บริษัทพิจารณาให้ระดับ BBB+ หรือสูงกว่าของสถาบันจัดอันดับความน่าเชื่อถือที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากลเป็นระดับที่น่าลงทุน บริษัทจะรับรู้ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับสินทรัพย์ทางการเงินมีความเสี่ยงด้านเครดิตต่ำด้วยผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอีก 12 เดือนข้างหน้า

บริษัทพิจารณาว่าความเสี่ยงด้านเครดิตของสินทรัพย์ทางการเงินเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญหากเกินกำหนดชำระมากกว่า 30 วัน มีการเปลี่ยนแปลงของอันดับความน่าเชื่อถือที่ลดระดับลงอย่างมีนัยสำคัญ มีการดำเนินงานที่ถดถอยอย่างมีนัยสำคัญของลูกหนี้ หรือมีการเปลี่ยนแปลงหรือคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีตลาด สภาพการณ์ทางเศรษฐกิจหรือกฎหมายที่ส่งผลในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของลูกหนี้ในการจ่ายชำระภาระผูกพันให้กับบริษัท

บริษัทพิจารณาว่าสินทรัพย์ทางการเงินจะเกิดการผิดสัญญาเมื่อ

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

(4) การตัดจำหน่าย

มูลค่าตามบัญชีขั้นต้นของสินทรัพย์ทางการเงินจะถูกตัดจำหน่ายเมื่อบริษัทไม่สามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะได้รับคืนเงิน หากมีการรับเงินคืนในภายหลังจากสินทรัพย์ที่มีการตัดจำหน่ายแล้ว จะรับรู้เป็นการกลบเกลื่อนการด้อยค่าในกำไรหรือขาดทุนในงวดที่ได้รับคืน

(5) ดอกเบี้ย

ดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนด้วยวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง ในการคำนวณดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่าย อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงจะนำมาใช้กับมูลค่าตามบัญชีขั้นต้นของสินทรัพย์ (เมื่อสินทรัพย์ไม่มีการด้อยค่าด้านเครดิต) หรือราคาทุนตัดจำหน่ายของหนี้สิน

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

(6) การวัดมูลค่ายุติธรรม

มูลค่ายุติธรรมคือราคาที่จะได้รับจากการขายสินทรัพย์หรืออสังหาริมทรัพย์อื่นในรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ร่วมตลาด ณ วันที่วัดมูลค่าในตลาดหลัก หรือตลาดที่ให้บริการสูงสุด (หากไม่มีตลาดหลัก) ที่บริษัทสามารถเข้าถึงได้ในวันดังกล่าว มูลค่ายุติธรรมของหนี้สินสะท้อนผลกระทบของความเสี่ยงที่ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดของภาระผูกพัน

การวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์หรือหนี้สิน บริษัทใช้ข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ มูลค่ายุติธรรมเหล่านี้ถูกจัดประเภทในแต่ละลำดับขั้นของมูลค่ายุติธรรมตามข้อมูลที่ใช้ในการประเมินมูลค่าดังนี้

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

หากสินทรัพย์หรือหนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมมีราคาเสนอซื้อและราคาเสนอขายบริษัทวัดมูลค่าสินทรัพย์และสถานะการเป็นสินทรัพย์ด้วยราคาเสนอซื้อ และวัดมูลค่าหนี้สินและสถานะการเป็นหนี้สินด้วยราคาเสนอขาย

หลักฐานที่ดีที่สุดสำหรับมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน ณ วันที่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกคือราคาของการทำรายการ เช่น มูลค่ายุติธรรมของผลตอบแทนที่ให้อำนาจได้รับ





บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

(ก) มูลค่าตามบัญชีและมูลค่ายุติธรรม □

ตารางดังต่อไปนี้แสดงมูลค่าตามบัญชีและมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินรวมถึงลำดับชั้นมูลค่ายุติธรรม แต่ไม่รวมถึงการแสดงข้อมูลมูลค่ายุติธรรมสำหรับสินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายหากมูลค่าตามบัญชีใกล้เคียงกับมูลค่ายุติธรรมอย่างสมเหตุสมผล

	มูลค่าตามบัญชี ¹		มูลค่ายุติธรรม			
	เครื่องมือทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม	เครื่องมือทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคา	ระดับ 1 (พันบาท)	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
	ผ่านกำไรขาดทุน	มูลค่าด้วยราคา				
	เบ็ดเสร็จจ่อ	ทุนดัดจำหน่วย				
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565						
สินทรัพย์ทางการเงิน						
เงินลงทุนชั่วคราว						
- ตั๋วแลกเงิน	-	70,000	-	69,982	-	69,982
- หุ้นกู้	-	61,956	-	62,360	-	62,360
เงินลงทุนระยะยาว						
- หุ้นกู้	-	531,796	-	533,883	-	533,883
- ตราสารทุน	53,550	-	-	53,550	-	53,550
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564						
สินทรัพย์ทางการเงิน						
เงินลงทุนชั่วคราว						
- หุ้นกู้	-	100,000	-	100,560	-	100,560
เงินลงทุนระยะยาว						
- ตราสารทุน	51,450	-	-	51,450	-	51,450

ตารางดังต่อไปนี้แสดงเทคนิคการประเมินมูลค่าของเครื่องมือทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมในงบแสดงฐานะการเงิน

ประเภท

ตราสารทุน

เทคนิคการประเมินมูลค่า

มูลค่าสินทรัพย์สุทธิ ณ วันที่รายงาน

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

มูลค่าสุทธิของเงินลงทุนในตราสารหนี้ที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตติยกำหนดจำนวนโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสด

□

(ข) นโยบายการจัดการความเสี่ยงทางการเงิน

กรอบการบริหารจัดการความเสี่ยง

คณะกรรมการบริษัทของบริษัทมีความรับผิดชอบโดยรวมในการจัดให้มีและการควบคุมกรอบการบริหารความเสี่ยงของบริษัท คณะกรรมการบริษัทจัดตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงซึ่งรับผิดชอบในการพัฒนาและติดตามนโยบายการบริหารความเสี่ยงของบริษัท คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงจะรายงานการดำเนินการดังกล่าวต่อคณะกรรมการบริษัทอย่างสม่ำเสมอ

นโยบายการบริหารความเสี่ยงของบริษัทจัดทำขึ้นเพื่อระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงที่บริษัทเผชิญเพื่อกำหนดระดับความเสี่ยงที่เหมาะสม รวมถึงควบคุมและติดตามความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ นโยบายและระบบการบริหารความเสี่ยงได้รับการทบทวนอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้สะท้อนการเปลี่ยนแปลงของสภาพการณ์ในตลาดและการดำเนินงานของบริษัท บริษัทมีเป้าหมายในการรักษาสภาพแวดล้อมการควบคุมให้เป็นระเบียบและมีประสิทธิภาพ โดยจัดให้มีการฝึกอบรมและกำหนดมาตรฐานและขั้นตอนในการบริหารเพื่อให้พนักงานทั้งหมดเข้าใจถึงบทบาทและภาระหน้าที่ของตน

คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทกำกับดูแลว่าผู้บริหารมีการติดตามการปฏิบัติตามวิธีปฏิบัติและนโยบายการบริหารความเสี่ยงและทบทวนความเพียงพอของกรอบการบริหารความเสี่ยงให้สอดคล้องกับความเสี่ยงที่บริษัทเผชิญ คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทกำกับดูแลโดยผ่านทางผู้ตรวจสอบภายใน ผู้ตรวจสอบภายในทำหน้าที่ในการทบทวนการควบคุมและวิธีการปฏิบัติในการบริหารความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอและในกรณีพิเศษและจะรายงานผลที่ได้ต่อคณะกรรมการตรวจสอบ

(ข.1) ความเสี่ยงด้านเครดิต

ความเสี่ยงด้านเครดิตเป็นความเสี่ยงจากการสูญเสียทางการเงินของบริษัท หากลูกค้าหรือคู่สัญญาตามเงื่อนไขทางการเงินไม่สามารถปฏิบัติตามภาระผูกพันตามสัญญา ซึ่งโดยส่วนใหญ่เกิดจากลูกค้าที่เป็นลูกค้าและ เงินลงทุนในตราสารหนี้ของบริษัท





บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

(ข.1.1) เงินลงทุนในตราสารหนี้

บริษัทพิจารณาว่าเงินลงทุนในตราสารหนี้ซึ่งวัดมูลค่าด้วยราคาทุนตักจำหน่ายมีความเสี่ยงด้านเครดิตต่ำ ดังนั้นค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นซึ่งประเมินในระหว่างปีจึงน้อยที่สุดที่ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นภายใน 12 เดือนหรือ “ความเสี่ยงด้านเครดิตต่ำ” สำหรับตราสารหนี้ที่อยู่ในความต้องการของตลาดโดยพิจารณาจากอันดับเครดิตที่อยู่ในระดับ นวัตกรรม (Investment grade credit rating) จากสถาบันจัดอันดับความน่าเชื่อถือที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากลที่มีการเผยแพร่ตราสารหนี้ ๆ จะพิจารณาว่ามีความเสี่ยงด้านเครดิตต่ำเมื่อความเสี่ยงจากการผิดนัดชำระหนี้ในระดับต่ำ และ ผลลัพธ์การสามารถทางการเงินที่จะปฏิบัติตามภาระผูกพันตามสัญญาได้

บริษัทจำกัดความเสี่ยงด้านเครดิตด้วยการลงทุนในตราสารหนี้ที่มีสภาพคล่องและคู่สัญญาที่มีอันดับเครดิตอย่างน้อย BBB+ จากสถาบันจัดอันดับความน่าเชื่อถือที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล

บริษัทติดตามการเปลี่ยนแปลงของความเสี่ยงด้านเครดิตด้วยการติดตามการจัดอันดับเครดิตภายนอกที่มีการเผยแพร่เพื่อประเมินว่าความเสี่ยงด้านเครดิตเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ณ วันที่รายงาน โดยไม่ได้ถูกระงับในอันดับเครดิตที่เผยแพร่หรือไม่ เพื่อประกอบในการพิจารณาบริษัทมีการทบทวนการเปลี่ยนแปลงของผลตอบแทนในหุ้นกู้ หากสามารถหาได้ ประกอบกับข่าวที่มีการเผยแพร่และข้อมูลการกำกับดูแลของหน่วยงานกำกับดูแลของลงทุน

(ข.1.2) เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

ความเสี่ยงด้านเครดิตของบริษัทที่เกิดจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด มีจำกัดเนื่องจากคู่สัญญาเป็นธนาคารและสถาบันการเงิน ซึ่งบริษัทพิจารณาว่ามีความเสี่ยงด้านเครดิตต่ำ

(ข.2) ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

บริษัทกำกับการดูแลความเสี่ยงด้านสภาพคล่องและรักษาระดับของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดที่ผู้บริหารพิจารณาว่าเพียงพอในการจัดหาเงินเพื่อใช้ในการดำเนินงานของบริษัท และลดผลกระทบจากความผันผวนในกระแสเงินสด

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

ตารางต่อไปนี้เป็นแสดงระยะเวลาการครบกำหนดคงเหลือตามสัญญาของหนี้สินทางการเงิน ณ วันที่รายงาน โดยแสดงจำนวนขั้นต้นซึ่งไม่ได้คิดลด รวมดอกเบี้ยตามสัญญาและไม่รวมผลกระทบหากหักกลับตามสัญญา

ณ วันที่ 31 ธันวาคม	มูลค่าตามบัญชี	ภายใน 1 ปีหรือสั้นกว่า	กระแสเงินสดตามสัญญา		รวม
			มากกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 2 ปี	มากกว่า 2 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	
			(พันบาท)		
			2565		
			หนี้สินทางการเงินที่ไม่ใช่		
			อนุพันธ์		
หนี้สินตามสัญญาเช่า	29,009	11,113	9,470	9,796	30,379
2564					
หนี้สินทางการเงินที่ไม่ใช่					
อนุพันธ์					
หนี้สินตามสัญญาเช่า	16,690	6,244	5,339	6,625	18,208

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทมีเงินสินเชื่อซึ่งยังไม่ได้เบิกใช้เป็นจำนวนเงินรวม 1,000 ล้านบาท (2564: 1,000 ล้านบาท)

(ข.3) ความเสี่ยงด้านตลาด

บริษัทมีความเสี่ยงที่มีลูกค้าหรือกระแสเงินสดในอนาคตของเครื่องมือทางการเงินจะมีความผันผวนอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของราคาตลาด

17 การบริหารจัดการทุน

นโยบายของคณะกรรมการบริษัท คือการรักษาระดับเงินทุนให้มั่นคงเพื่อรักษาความเชื่อมั่นของนักลงทุน เจ้าหนี้ และตลาดและก่อให้เกิดการพัฒนาของธุรกิจในอนาคต คณะกรรมการได้มีมาตรการกักबंधผลตอบแทนจากการลงทุนอย่างสม่ำเสมอโดยพิจารณาจากสัดส่วนของผลตอบแทนจากกิจกรรมดำเนินงานต่อส่วนของเจ้าของรวม อีกทั้งยังกักबंधและระดับการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นสามัญ





บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

18 ภาระผูกพันกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

	2565	2564
	(พันบาท)	
ภาระผูกพันอื่นๆ		
ภาระผูกพันตามสัญญาเช่าระยะสั้น	-	2,363
สัญญาอื่นๆ	20,673	66,974
รวม	20,673	69,337

19 ข้อตกลงที่สำคัญอื่น

บันทึกข้อตกลงความร่วมมือในการพัฒนาธุรกิจเพื่อส่งเสริมการใช้และให้บริการยานยนต์ไฟฟ้า

ในวันที่ 19 ตุลาคม 2565 บริษัทได้ลงนามในข้อตกลงความร่วมมือในการพัฒนาธุรกิจเพื่อส่งเสริมการใช้และให้บริการยานยนต์ไฟฟ้า กับกิจการในประเทศแห่งนี้ เพื่อร่วมกันศึกษาความเป็นไปได้และร่วมกันส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าและบริการที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้า โดยมีการระยะเวลาในการศึกษาเป็นเวลา 12 เดือนนับจากวันลงนาม

บันทึกข้อตกลงเตรียมตั้งบริษัทร่วมทุน

ในวันที่ 30 กันยายน 2565 บริษัทได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงในการร่วมทุนกับกิจการต่างประเทศแห่งนี้ เพื่อจัดตั้งบริษัทในการให้บริการซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้าง เพื่อเป็นการต่อยอดทางธุรกิจงานการซ่อมบำรุงรักษา โดยมีการระยะเวลาในการศึกษาเป็นเวลา 12 เดือนนับจากวันลงนาม

20 கடகிவம்

เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2552 ผู้ฟ้องคดีรายหนึ่ง ได้ยื่นฟ้องบริษัทกับผู้ถูกฟ้องคดีอื่นอีก 3 ราย ต่อศาลปกครองสูงสุด อ้างว่า ประกาศแจ้งการปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางใหม่ของบริษัท ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2552 ลงวันที่ 21 ธันวาคม 2557 ไม่ได้เป็นการปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางตามสัญญา โดยเคร่งครัด และมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2549 และวันที่ 10 เมษายน 2550 ที่ให้ความเห็นชอบร่างบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวงในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต ตอนดินแดง-ดอนเมือง ("สัญญาสัมปทานทางหลวง") ฉบับที่ 3/2550 เป็นการสร้างภาระเกินสมควรให้แก่ผู้ฟ้องคดีและประชาชนผู้ใช้ทางยกระดับดอนเมือง โทลล์เวย์ จึงเป็นมติคณะรัฐมนตรีที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย ศาลปกครองสูงสุดได้พิจารณาแล้วเห็นว่าคำฟ้องไม่สมบูรณ์คดีให้ศาลปกครองกลาง เพราะเป็นคดีที่อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีของศาลปกครองกลางซึ่งเป็นศาลปกครองชั้นต้น

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

ศาลปกครองกลางได้พิจารณาคำฟ้องของผู้ฟ้องคดีแล้วมีคำสั่งรับคำฟ้องไว้พิจารณาเฉพาะประเด็นมีเหตุขอให้ศาลเพิกถอนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2549 และวันที่ 10 เมษายน 2550 หรือไม่ ต่อมาศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งให้รวมพิจารณาคดีนี้เข้ากับคดีอื่น ซึ่งเป็นคดีที่ผู้ฟ้องคดีรายอื่นรวม 21 คน ฟ้องผู้ถูกฟ้องคดีอื่นรวม 4 รายเป็นผู้ถูกฟ้องคดี แต่ไม่ได้ฟ้องบริษัทด้วย ศาลปกครองกลางได้พิจารณาแล้วมีคำพิพากษารวมพร้อมกันทั้งสองคดีเมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2558 ให้เพิกถอนมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2549 และวันที่ 10 เมษายน 2550 แต่ให้ยกฟ้องบริษัท กับผู้ถูกฟ้องคดีรายอื่นบางราย อย่างไรก็ตาม เมื่อวันที่ 17 กันยายน 2558 บริษัทได้ยื่นคำอุทธรณ์โต้แย้งคำพิพากษาศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด เพราะไม่เห็นพ้องด้วยกับคำพิพากษาของศาลปกครองกลางที่ให้เพิกถอนมติคณะรัฐมนตรี ส่วนผู้ถูกฟ้องคดีรายอื่นทุกรายก็ได้ยื่นคำอุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุดด้วยเช่นกัน ต่อมาศาลปกครองสูงสุดได้มีคำสั่งรับคำอุทธรณ์ของบริษัทและผู้ถูกฟ้องคดีรายอื่นทุกรายไว้พิจารณา 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 ราย ไว้พิจารณา

ต่อมาเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2566 บริษัทได้รับหมายแจ้งกำหนดคดีจากศาลปกครองกลางเพื่อนัดฟังคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด คดีปกครองคดีที่ 3 ในวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2566

ผู้บริหารเชื่อว่าคดีดังกล่าวจะไม่มีผลกระทบต่อบริษัท เนื่องจากบริษัทมีความเชื่อมั่นว่ามติคณะรัฐมนตรีชอบด้วยกฎหมาย และการกำหนดอัตราค่าผ่านทางเป็นไปตามบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวง ฉบับที่ 3/2550 ประกอบกับก่อนหน้านี้ ศาลปกครองสูงสุดได้เคยมีคำพิพากษาในคดีที่บริษัทถูกฟ้องเมื่อคราวออกประกาศปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางใหม่มีผลตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2550 ถึงวันที่ 21 ธันวาคม 2552 ตามบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวง ฉบับที่ 3/2550 ไว้แล้วว่า บันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวง ฉบับที่ 3/2550 เป็นการกระทำที่ชอบด้วยสัญญาและกฎหมาย นอกจากนี้ ศาลปกครองสูงสุดยังได้มีคำพิพากษาในอีกคดีที่บริษัทประกาศปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางใหม่มีผลตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2552 ถึงวันที่ 21 ธันวาคม 2557 ตามบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวง ฉบับที่ 3/2550 ไว้ถือว่าบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวง ฉบับที่ 3/2550 เป็นการกระทำที่ชอบด้วยสัญญาและเป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมาย บริษัทจึงไม่ได้บันทึกการไว้ในงบการเงิน ทั้งนี้ผลของคดีดังกล่าวยังมีความไม่แน่นอน





บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

21 เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

ในการประชุมคณะกรรมการของบริษัทเมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2566 คณะกรรมการได้มีมติ

- ก) อนุมัติให้บริษัทจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับผลการดำเนินงานงวด 12 เดือนของปี 2565 จ่ายจากกำไรสะสม ในอัตราหุ้นละ 0.38 บาท เป็นจำนวนเงิน 448.87 ล้านบาท
- ข) ให้เสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2566 เพื่้อนุมัติการจัดสรรกำไรเป็นเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2565 โดยจ่ายจากกำไรสุทธิในอัตราหุ้นละ 0.63 บาท เป็นจำนวนเงิน 744.17 ล้านบาท และจ่ายเงินปันผลจากกำไรสะสม ในอัตราหุ้นละ 0.50 บาท เป็นจำนวนเงิน 590.62 ล้านบาท ทั้งนี้ในเดือนกันยายน 2565 และ ธันวาคม 2565 บริษัทได้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับผลการดำเนินงานงวดหกเดือนและเก้าเดือนแรกของปี 2565 ไปแล้ว ในอัตราหุ้นละ 0.10 บาท เป็นจำนวนเงิน 118.12 ล้านบาท และในอัตราหุ้นละ 0.15 บาท เป็นจำนวนเงิน 177.18 ล้านบาท ตามลำดับ และคณะกรรมการได้มีมติอนุมัติในการประชุมคณะกรรมการของบริษัทเมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2566 ให้บริษัทจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับผลการดำเนินงานงวด 12 เดือนของปี 2565 จ่ายจากกำไรสะสม ในอัตราหุ้นละ 0.38 บาท เป็นจำนวนเงิน 448.87 ล้านบาทไปแล้ว ดังนั้น บริษัทจะจ่ายเงินปันส่วนที่เหลือ ในอัตราหุ้นละ 0.38 บาทสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2565 เป็นจำนวนเงิน 448.87 ล้านบาท และจ่ายจากกำไรสะสม ในอัตราหุ้นละ 0.12 บาท เป็นจำนวนเงิน 141.75 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 590.62 ล้านบาท

04

เอกสารแนบ

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)
รายงานประจำปี 2565



การประกอบธุรกิจและผลการดำเนินงาน

การทำกับดูละเอียดการ

งบการเงิน

เอกสารแนบ





TOLLWAY... Your way
ทางเลือกที่เห็นค่า เวลาของคุณ

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร ผู้มีอำนาจควบคุม ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบสูงสุด
ในสายงานบัญชีและการเงิน ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบโดยตรงในการควบคุมดูแลการกำกับบัญชี
และเลขานุการบริษัท

294



รายชื่อ/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้น ในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ
					2546 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท เอนเนอร์ยี่ แอนด์ ออยล์ โปรดักส์ จำกัด	ธุรกิจผลิตน้ำมันดิบ
					2533 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท เทพพร จำกัด	ธุรกิจที่มีรายได้จาก สถานที่จัดเก็บสินค้า การขนส่งสินค้าทางบก โรงสีน้ำตาล
					2532 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ซอย 19 จำกัด	ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์
					2531 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เกียรติแลนด์ จำกัด	ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์
					2531 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท พัทธยาออสเตก จำกัด	ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์
					2531 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท กทีโอ จำกัด	ธุรกิจที่มีรายได้จากผลิต ภาชนะเครื่องครัว และแผ่น กระเบื้องเคลือบ
					2527 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท เว็ทสตาร์ จำกัด	ธุรกิจที่มีรายได้จากการ ให้เช่าที่ดินและอาคาร สำนักงาน และให้บริการ ด้านบริหารจัดการ
					2526 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ไดอะโซม เคมีเคิล จำกัด	ธุรกิจปิโตรเคมี และ เคมีภัณฑ์
					2521 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เกียรติธรรมา คีนาร์ คัส จำกัด	ธุรกิจบริหารสนามบิน
					2515 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท เทพประกอบการ จำกัด	ธุรกิจสับปทานเหมืองแร่
					2505 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เอกชัยเอ็กซ์พอร์ต อินพอร์ต จำกัด	ธุรกิจยานยนต์
					2561 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท ไทยคาร์บอน จำกัด	ธุรกิจการเกษตร

รายชื่อ/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประสิทธิภาพ	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ
2. ศาสตราจารย์พิเศษเรวัต อ่ำเฉลิม • รองประธานกรรมการ • ประธานกรรมการบริหาร • ที่ปรึกษากฎหมาย (แต่งตั้งเมื่อ วันที่ 10 พฤศจิกายน 2547)	78	คุณวุฒิการศึกษา • ปริญญาโท นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย • ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ประวัติการอบรม • Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 26/2004, สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการประเทศไทย • เติบโตขึ้นที่ไทย สำหรับอบรมศึกษาจากหน่วยงาน เติบโตขึ้นที่หลาย • ปริญญาบัตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร	- ไม่มี -	0.02	การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่น			
					2562 – ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ-ประธานคณะกรรมการดูแลกิจการ	บริษัท สยามเน็คโคโร จำกัด (มหาชน)	ดำเนินธุรกิจผู้จำหน่ายสินค้าระบบสมาชิกแบบชำระเงินสดและบริการตนเอง
					2554 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เสริมสุข จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจผลิต และจัดจำหน่ายเครื่องใช้คนบวจร
					2553 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่งแอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง
					2551 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท กูรู คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจบริการด้านการสื่อสารโทรคมนาคมอย่างครบวงจร
					การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์การอื่น			
					2562 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการปรับปรุงแก้ไขประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา	คณะรัฐมนตรี	หน่วยงานราชการ สังกัดสำนักงานกฤษฎีกา
					2558 – ปัจจุบัน	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบร่างกฎหมายและอนุบัญญัติเพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรี	คณะรัฐมนตรี	สำนักงานกฤษฎีกา



รายชื่อ/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ
					2558 – ปัจจุบัน	ศาสตราจารย์ ชัยปริญญากอก	มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	มหาวิทยาลัย และสถาบันอุดมศึกษา
					2557 – ปัจจุบัน	ที่ปรึกษา คณะกรรมการ	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด	ธุรกิจสายการบิน
					2549 – ปัจจุบัน	ศาสตราจารย์คณะนิติศาสตร์	จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	มหาวิทยาลัย และสถาบันอุดมศึกษา
					2546 – ปัจจุบัน	กรรมการสหภาพ	สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	หน่วยงานราชการ สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี
					2545 – ปัจจุบัน	ศาสตราจารย์ชัยปริญญากโก	มหาวิทยาลัยมหิดล	มหาวิทยาลัย และสถาบันอุดมศึกษา
					2541 – ปัจจุบัน	ศาสตราจารย์คณะนิติศาสตร์	มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง	มหาวิทยาลัย และสถาบันอุดมศึกษา
					2540 – ปัจจุบัน	ศาสตราจารย์สำนักอรรถศาสตร์กฎหมาย	เนติบัณฑิตยสภา	องค์กรหลักในการส่งเสริมความรู้ และกำกับดูแลการประกอบอาชีพของนักกฎหมาย
					2540 – ปัจจุบัน	ศาสตราจารย์ชัยปริญญากอก	มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี	มหาวิทยาลัย และสถาบันอุดมศึกษา
					2537 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการคณะกรรมการกฎหมายศูนย์รับบริจาคอวัยวะ	สภาวิชาชีพ	องค์กรไม่แสวงหาผลกำไร



รายชื่อ/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ
4. พลเอก สืบสันต์ ทรงกรานนท์ <ul style="list-style-type: none">กรรมการอิสระกรรมการบริษัทประธานกรรมการสหภาพพิชานาคำต่อแทน (แต่งตั้งเมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2565)	71	คุณวุฒิการศึกษา <ul style="list-style-type: none">ปริญญาตรี รัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยนอร์วิช (สหรัฐอเมริกา)ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปรอ. รุ่นที่ 4414) ประวัติการอบรม <ul style="list-style-type: none">หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 98/2008, สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทยหลักสูตร Finance for Non-financial Director รุ่นที่ 39/2008 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	- ไม่มี -	0.00	2554 – ม.ค. 2561	กรรมการอิสระและประธานกรรมการตรวจสอบ	บริษัท กู๊ปีสส์ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจไฮโดรและเชื้อ
					พ.ค. 2559 – 2560	กรรมการ	Amata Bien Ho a JSC (Joint Stock Company) เวียดนาม	
					2557 – ม.ค. 2561	คณะกรรมการตรวจสอบภายใน	GL Leasing (Lao) Co., Ltd.	ดิจิทัลไฟแนนซ์
					2555 – ม.ค. 2561	กรรมการอิสระและประธานกรรมการตรวจสอบ	บริษัท รบรณ จำกัด	สัญญาเช่าทางการเงินสำหรับยานยนต์
					2552 – 2555	ผู้ทรงคุณวุฒิพิเศษสำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม ทำหน้าที่รองหัวหน้าสำนักงาน	สำนักรัฐมนตรี กระทรวงกลาโหม	หน่วยงานราชการ
					การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่น			
					- ไม่มี -			
					การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์การอื่น			
					2555 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เจม เอ็ม ไลน์เบกัล แมนเจมันท์ จำกัด	บริหารจัดการด้านการเดินระบบผลิตน้ำ และกระบวนการบำบัดน้ำเสีย
					ปัจจุบัน	กรรมการอำนวยการทั่วไป	ราชภัฏสกลนคร	หน่วยงานราชการ

รายชื่อ/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ
5. นายสมนึก ชัยเดชสุริยะ • กรรมการอิสระ • กรรมการตรวจสอบ • ประธานกรรมการบริหาร ความเสี่ยง • กรรมการสรรหาและพิจารณา ค่าตอบแทน (แต่งตั้งเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2547)	71	คุณวุฒิการศึกษา • ปริญญาโท นิเทศศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย • ปริญญาตรี นิเทศศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย • เติบโตขึ้นที่ไทย สำนักอบรมศึกษา กฎหมายแห่ง เติบโตขึ้นที่ไทย	- ไม่มี -	0.04	2559 – 2562	กรรมการ และประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	บริษัท ฟินทุน เอ็ดวอนซ์ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจเงินทุน
					2558 – 2561	กรรมการ	บริษัท ลีอิกซ์ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม และเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร
					2554 – 2559	กรรมการ	บริษัท ไทยศรีประกันภัย จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจประกันภัย และประกันชีวิต
					การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่น			
		ประวัติการอบรม • ประกาศนียบัตร หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 46/2004, สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย • ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร วปอ. รุ่น 41			2549 – ปัจจุบัน	กรรมการ ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยงและธรรมาภิบาล กรรมการ ตรวจสอบ และ กรรมการสรรหา และกำหนดค่า ตอบแทน	บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจผลิต และจำหน่าย น้ำประปา
					การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์การอื่น			
					- ไม่มี -			





รายชื่อ/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ
6. นายจุฑาพล รินสาคร • กรรมการอิสระ (แต่งตั้งเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2564)	62	คุณวุฒิการศึกษา • ปริญญาโทการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน มหาวิทยาลัยมหิดล สถาบันบริหารศาสตร์ (NIDA) • ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง ประวัติการอบรม • หลักสูตรนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 60 สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน • หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรร่วมเอกชน (ปอ.23 / วปอ.53) วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร • หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐบาล (ปอ.23 / วปอ.53) รุ่นที่ 10 สถาบันพระปกเกล้า • หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงสถาบันวิชาการตลาด (วทก.) รุ่นที่ 19 • หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน (วพณ.) รุ่นที่ 7 สถาบันวิทยาการพลังงาน	– ไม่มี –	– ไม่มี –	2561 – ก.ย. 2564	กรรมการ	บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจพลังงาน และสาธารณูปโภค
					2561 – ก.ย. 2564	ประธานกรรมการ กองทุนรวม วายักษ์หนึ่ง กรรมการ กองทุนรวมวายุักษ์	หลักทรัพย์จัดการกองทุน กรุงเทพฯ	ธุรกิจหลักทรัพย์
					2561 – ก.ย. 2564	ประธานกรรมการ	คณะกรรมการประเมินผลงานรัฐวิสาหกิจ	หน่วยงานราชการ
					2561 – ก.ย. 2564	ประธานกรรมการ	คณะกรรมการเงินอุดหนุน บริการสาธารณะ	หน่วยงานราชการ
					2561 – ก.ย. 2564	กรรมการ	กองทุนโครงสร้างพื้นฐาน เพื่ออนาคตประเทศไทย	กองทุนโครงสร้างพื้นฐาน
					2560 – ก.ย. 2564	กรรมการ	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	ธนาคารพาณิชย์
					2558 – ก.ย. 2564	รองปลัดกระทรวง การคลัง	กระทรวงการคลัง	หน่วยงานราชการ
					การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่น			
					7 ต.ค. 2564 – ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ-ประธานกรรมการ ตรวจสอบ	บริษัท เบาต์ แอนด์ บียอนด์ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจด้านพลังงาน ทดแทนเป็นหลัก โดยดำเนินงานในรูปแบบ Holding Company

รายชื่อ/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ
		<p>ประวัติการอบรม (ต่อ)</p> <ul style="list-style-type: none"> หลักสูตรผู้ตรวจราชการระดับกระทรวง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 สำนักนายกรัฐมนตรี หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 221/2559, สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) หลักสูตร Financial Statements for Directors (FSD) รุ่นที่ 30/2559, สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) หลักสูตร Role of the Chairman Program (RCP) รุ่นที่ 39/2559, สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AACP) รุ่นที่ 24/2559, สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) หลักสูตร IT Governance and Cyber Resilience Program (ITG) รุ่นที่ 9/2561 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) 			การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่น			
					31 ม.ค. 2565 – ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน เอ็มเอฟซี จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจเงินทุน และหลักทรัพย์
					การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์การอื่น			
					6 มิ.ย. 2565 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท ดี พี เซอร์วิส แอนด์ลอว์ จำกัด	สำรวจวัตถุ ประเด็น ความเสียหายในธุรกิจ ประกันวินาศภัย
					15 ก.ย. 2565 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท กิพเพอเอสบี จำกัด	โอสถที่ไม่ได้ลงทุนในธุรกิจ การเงินเป็นหลัก
					4 ต.ค. 2565 – ปัจจุบัน	กรรมการ /ประธาน กรรมการบริหาร ความเสี่ยง	บริษัท อินซ์เวิร์ธส์ จำกัด	ประกันภัยดิจิทัล
					12 พ.ย. 2565 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท ฟอรัค เวนดิง จำกัด	ขายผลิตภัณฑ์ผ่านตู้อัตโนมัติ





รายชื่อ/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวหรือความสัมพันธ์	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ
		ประวัติการอบรม (ต่อ) <ul style="list-style-type: none"> หลักสูตรการจัดการสำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 1 คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (NIDA) หลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leaders (RCJ) รุ่นที่ 19/2563 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) 						

7. นายชานวณวิทย์ อมตะมากุชาติ <ul style="list-style-type: none"> กรรมการ (แต่งตั้งเมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2565) 	66	คุณวุฒิการศึกษา <ul style="list-style-type: none"> ปริญญาโท พัฒนาการเศรษฐกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (NIDA) ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ประวัติการอบรม <ul style="list-style-type: none"> หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 109/2551 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) รุ่นที่ 39/2555 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) 	– ไม่มี –	– ไม่มี –	2559 – 2560	ผู้อำนวยการศูนย์พลังงานเพื่อสิ่งแวดล้อม / ผู้จัดการใหญ่	อุทยานสิ่งแวดล้อมนานาชาติสิรินธรและศูนย์พลังงานเพื่อสิ่งแวดล้อม นุสรินอุทยานสิ่งแวดล้อมนานาชาติสิรินธรในพระราชูปถัมภ์สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี	หน่วยงานราชการ
					2559 – 2560	กรรมการอิสระ	บริษัท ดับเบิ้ลเอ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)	อสังหาริมทรัพย์และก่อสร้าง
					2558 – 2560	กรรมการอิสระ: กรรมการสรรหา กรรมการบริหารความเสี่ยง	บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	พลังงาน



รายชื่อ/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ กับผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้น ในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ
					2564 – ปัจจุบัน	ที่ปรึกษาประธานกรรมการกำกับ กิจการพลังงาน	สำนักงานคณะกรรมการ กำกับกิจการพลังงาน	หน่วยงานราชการ
					2564 – ปัจจุบัน	คณะกรรมการ ตรวจสอบและ ประเมินผล	กระทรวงคมนาคม	หน่วยงานราชการ
					2560 – ปัจจุบัน	กรรมการสอบสวน ปฏิบัติเหตุของ อากาศยานใน ราชอาณาจักร	กระทรวงคมนาคม	หน่วยงานราชการ
					2560 – ปัจจุบัน	อนุกรรมการด้าน กฎหมายใน คณะกรรมการ นโยบายการร่วม ลงทุนระหว่างรัฐและ เอกชน	สำนักงานคณะกรรมการ นโยบายรัฐวิสาหกิจ	หน่วยงานราชการ
					2559 – ปัจจุบัน	ผู้ทรงคุณวุฒิสภา มหาวิทยาลัย ทักษิณ	มหาวิทยาลัยทักษิณ	สถาบันการศึกษา

รายชื่อ/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ
8. ดร. วิชญู เครืองาม • กรรมการอิสระ • กรรมการสรรหาและพิจารณา ค่าตอบแทน (แต่งตั้งเมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2564)	41	คุณวุฒิการศึกษา <ul style="list-style-type: none"> ปริญญาเอก นิติศาสตรดุษฎีบัณฑิต (J.S.D.) University of California, Berkeley ปริญญาโท นิติศาสตรมหาบัณฑิต (L.L.M.) University of California, Berkeley ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยม) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เติบโตในไทย สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเติบโตในไทย สำนักฝึกอบรมวิชาว่าความสำนักงานความ 	- ไม่เป็น	- ไม่เป็น	2557 – 2563	กรรมการอิสระ	บริษัทหลักทรัพย์ จำกัด (มหาชน)	บริษัทหลักทรัพย์
					2559 – 2560	นักวิชาการประจำ คณะกรรมการ	สถาบันเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	หน่วยงานราชการ
					2559 – 2560	ที่ปรึกษาประจำ คณะอนุกรรมการ	สถาบันเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ	หน่วยงานราชการ
					การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่น			
		ประวัติการอบรม <ul style="list-style-type: none"> ประกาศนียบัตร หลักสูตร Role of the Chairman Program (RCP) รุ่นที่ 42/2018 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ประกาศนียบัตร หลักสูตร Corporate Governance for Executives (CGE) รุ่นที่ 6/2016 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย 			2557 – ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ, กรรมการตรวจสอบ, กรรมการพิจารณา	บริษัท ศิครินทร์ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจโรงพยาบาล
					2557 – ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ, กรรมการตรวจสอบ, ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี, กรรมการสรรหาฯ	บริษัท เชนเนอริล เอนจิเนียริง จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจผลิตวัสดุก่อสร้าง
					2557 – ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ, กรรมการตรวจสอบ, กรรมการสรรหาฯ	บริษัท นามม เทอร์มิส จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจให้บริการทำเรือ
					2553 – ปัจจุบัน	Business Development Executive	บริษัท กู คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจโทรคมนาคม





รายชื่อ/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ
		<p>ประวัติการอบรม (ต่อ)</p> <ul style="list-style-type: none">ประกาศนียบัตร หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AACP) รุ่นที่ 22/2016 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทยประกาศนียบัตร หลักสูตร Corporate Governance for Capital Market Intermediaries (CGI) รุ่นที่ 8/2015 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทยหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 116/2015 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทยประกาศนียบัตร หลักสูตรเพื่อผู้บริหาร กระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.) รุ่นที่ 16 สำนักงานศาลยุติธรรมประกาศนียบัตร นักบริหารการยุติธรรมทางปกครองระดับสูง (บยป.) รุ่นที่ 6 สำนักงานศาลปกครองประกาศนียบัตรผู้นำยุคใหม่ในระบบอบประชาธิปไตย (บป.) รุ่นที่ 1 สถาบันพระปกเกล้า			การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์การอื่น			
					2563 – ปัจจุบัน	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ	คณะกรรมการดำเนินการปฏิรูปกฎหมายในระยะเร่งด่วน	หน่วยงานราชการ
					2562 – ปัจจุบัน	อาจารย์	สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภาในพระบรมราชูปถัมภ์	องค์กรไม่แสวงหาผลกำไร
					2562 – ปัจจุบัน	อนุกรรมการ	กรมการการแก้ปัญหาความยากจนและลดความเหลื่อมล้ำ วุฒิสภา	หน่วยงานราชการ
					2562 – ปัจจุบัน	อนุกรรมการส่งเสริมและพัฒนากฎหมาย	คณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน	หน่วยงานราชการ
					2561 – ปัจจุบัน	อนุกรรมการ	คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านกฎหมาย	หน่วยงานราชการ

รายชื่อ/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ
9. ม.ล. ธน-วิสุทธ์ วิสุทธ์ <ul style="list-style-type: none">กรรมการ (แต่งตั้งเมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2564)	52	คุณวุฒิการศึกษา <ul style="list-style-type: none">ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต การเงิน Elon University <p>ประสบการณ์</p> <ul style="list-style-type: none">หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 153/2018, สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทยหลักสูตร Capital Market Academy for Executive Leader Program, สถาบันวิทยาการตลาดทุน	– ไม่มี –	0.04	2561 – 2562	ที่ปรึกษา – การจัดการทรัพยากรมนุษย์	บริษัท ดีบีแอล เอ (1991) จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจการผลิตเยื่อกระดาษและกระดาษ
					2561 – 2562	ที่ปรึกษา - การตลาดและการสื่อสารองค์กร	บริษัท สตาร์ฟลักซ์ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสิ่งพิมพ์และบรรจุภัณฑ์
					2549 – 2559	รองประธานเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการ	บริษัท โฟสดี พับลิชชิ่ง จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจพิมพ์ และจัดจำหน่ายหนังสือพิมพ์
					2549 – 2559	กรรมการผู้จัดการ	บริษัท โฟสดี ทวี จำกัด	ธุรกิจผลิตรายการโทรทัศน์
					2549 – 2559	รองกรรมการผู้จัดการ	บริษัท โฟสดี นิวส์ จำกัด	ธุรกิจพิมพ์ และจัดจำหน่ายหนังสือพิมพ์
					การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่น			
					2562 – ปัจจุบัน	รองประธานเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการ	บริษัท สตาร์บรีน จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสิ่งพิมพ์และบรรจุภัณฑ์
					การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์การอื่น			
					– ไม่มี –			





รายชื่อตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณสมบัติการศึกษา/ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวหรือผู้ถือหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท ประเภทธุรกิจ
10. นายธนาธิบดิ์ พานิชชีวะ <ul style="list-style-type: none"> กรรมการ ประธานกรรมการพัฒนาธุรกิจ ประธานกรรมการบริหาร รองประธานบริหารความเสี่ยง กรรมการบริหารความเสี่ยง เลขาธิการคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาผู้สมัคร ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่ 26 เมษายน 2565) (แต่งตั้งครั้งแรกเมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2549) 	59	คุณวุฒิการศึกษา <ul style="list-style-type: none"> ปริญญาโทบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัย Lehigh University, Pennsylvania, USA ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต มหาวิทยาลัยอีสต์อีสแบง บริหารธุรกิจ ประวัติการอบรม <ul style="list-style-type: none"> หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านการบริหารเมือง (ผู้นำเมืองรุ่นที่ 1) สถาบันพัฒนาเมืองกรุงเทพมหานคร Director Certification Program (DCP) รุ่น 98/2008, สมาคมส่งเสริมสถาบัน กรรมการบริษัทไทย หลักสูตรการรายงานความยั่งยืนตามกลุ่มอุตสาหกรรมด้านการบริหาร ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย หลักสูตรการวิเคราะห์และจัดการความเสี่ยงด้าน ESG และการคำนวณก๊าซเรือนกระจก เพื่อรายงานผลการดำเนินงานด้านความยั่งยืน ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย CEO CLUB 2022 โอกาสและความท้าทายในระบบการเงินและตลาดทุนไทย ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย 	บุตรของ นายสมบัติ พานิชชีวะ	0.71	การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่น		
					ไม่มี		
					การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์การอื่น		
					2557 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เว็ทกรุ๊ปเทรด จำกัด ธุรกิจซื้อขายไป-ขาย-ขาย
					2551 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บริษัท บางกอกคริสตัส จำกัด ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์
					2550 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ธานีเมอร์ โซลติง จำกัด ธุรกิจที่มีรายได้จากการบริการด้านอสังหาริมทรัพย์
					2546 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เอนเนอร์ยี แอนด์ ออยล์ โปรดักส์ จำกัด ธุรกิจผลิตน้ำมันดิบ
					2544 – ปัจจุบัน	กรรมการบริหารและ ทรัพย์สิน	Roads Association of Thailand (Member of International Road Federation & Road Engineering Association of Asia & Australasia) สมาคมทางหลวงแห่งประเทศไทย
					2527 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท เว็ทกรุ๊ปเทรด จำกัด ธุรกิจที่มีรายได้จากการเช่าที่ดินและอาคารสำนักงาน และให้บริการด้านบริหารจัดการ

รายชื่อ/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ
		<p>ประวัติการอบรม (ต่อ)</p> <ul style="list-style-type: none"> Turning Waste into Value - Waste and Recycling Business สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย Climate related disclosures and implementation สำนักรับงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ Business Model Reinvention for Corporate Sustainability ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย หลักสูตร Digital Asset กับโอกาสเติบโตทางธุรกิจ (New S-Curve) ของบริษัทจดทะเบียน ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย หลักสูตร IOD National Director Conference 2022 - Wisdom for Future Harmonizing the Diverse Boards สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย หลักสูตร GRI Standards 2021 The Revised GRI Universal Standards ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย 						





รายชื่อ/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ กับผู้บริหาร	สัดส่วนการถือ หุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ
		<p>ประวัติการอบรม (ต่อ)</p> <ul style="list-style-type: none"> Driving Sustainable Change for Sustainable Organization ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย หลักสูตร ESG Talk ครั้งที่ 2 Transitioning and Aspiring for Sustainability ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย การพัฒนาโครงการ T-VER ภาคป่าไม้และการเกษตรและการจัดทำเอกสารประกอบการขอขึ้นทะเบียนและรับรองคาร์บอนฯ องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) 						

รายชื่อ/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ
11. ดร. ศักดิ์ดา พรหมไวย • กรรมการผู้จัดการ • กรรมการ • กรรมการบริหาร • กรรมการบริหารความเสี่ยง • กรรมการพัฒนาธุรกิจ (ได้รับการแต่งตั้งเป็นการ และกรรมการผู้จัดการ เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2565) (แต่งตั้งครั้งแรกเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2561)	48	คุณวุฒิการศึกษา • ปริญญาตรีบัณฑิต (Ph. D) สาขาวิศวกรรมระบบขนส่งและจราจร อังกฤษ: University of Queensland, Australia • ปริญญาโท บานาชาตี คณะบริหารธุรกิจ หลักสูตร M.S. Program in Financial Investment and Risk Management (International) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ • ปริญญาโท (M. Eng) วิศวกรรมพลังงานส่ง สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย • ปริญญาโท (MBA) บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง • ปริญญาตรี (B.Sc Ind) วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ประวัติการอบรม • หลักสูตร Strategic CFO in Capital Markets” รุ่นที่ 8 ประจำปี 2562 ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย • หลักสูตร Financial Statements for Directors รุ่น 44/2021 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	– ไม่มี –	0.01	พ.ค. 2565 – ปัจจุบัน	กรรมการผู้จัดการ	บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจรับสัมปทาน
					2561 – เม.ย. 2565	รองกรรมการผู้จัดการสายงานธุรกิจและการเงิน	บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจรับสัมปทาน
					2560 – 2561	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ	สภาวิศวกร	นิติบุคคลซึ่งกำหนดให้ออกใบอนุญาตให้แก่ ผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม
					2559	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารการเงินและบัญชี	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	รัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม ธุรกิจเกี่ยวกับทางพิเศษและธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับการทางพิเศษ
					2559	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารการเงินและบัญชี	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	รัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม ธุรกิจเกี่ยวกับทางพิเศษและธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับการทางพิเศษ
					การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่น			
					– ไม่มี –			
					การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำกัด / องค์การอื่น			
					– ไม่มี –			





รายชื่อ/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ
		ประวัติการอบรม (ต่อ) <ul style="list-style-type: none"> หลักสูตรพัฒนาวิชาชีพ บัณฑิตสัมพันธ์ ปี 2564 สมาคมบริษัท จดทะเบียนไทย CEO CLUB 2022 โอกาสและความท้าทายในระบบ การเงินและตลาดทุนไทย ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย หลักสูตร Company Secretary Program (CSP Online) รุ่น 127/2022 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย Board Reporting Program (BRP40) Online Class สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย CEO Networking 2022 (SET & mai CEO Networking 2022) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย หลักสูตร Director Certification Program (DCP Online) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย 						

รายชื่อ/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ
		ประวัติการอบรม (ต่อ) <ul style="list-style-type: none"> การสับเปลี่ยนถ่ายถอดแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ 2566-2570 และแผนปฏิบัติการปีงบประมาณ 2566 ให้กับผู้มีส่วนได้จากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย Driving Sustainable Change for Sustainable Organization ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย หลักสูตร การตรวจสอบ สะพานและการใช้ระบบอัตโนมัติ สะพานมิตรภาพ (หนองคาย-เวียงจันทน์) สำนักบริหารโครงการหลวงระหว่างประเทศ หลักสูตร Director's Briefing 9/2022 นำเสนอภายใต้หัวข้อ Geopolitical Risk and Opportunity สมาคมส่งเสริมกรรมการบริษัทไทย หลักสูตร GRI Standards 2021 The Revised GRI Universal Standards ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย 						





รายชื่อ/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณสมบัติการศึกษา/ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ
12. นางโอบา อุกุณี • รองกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการ (แต่งตั้งเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2561)	49	คุณวุฒิการศึกษา <ul style="list-style-type: none"> ปริญญาโท บริหารธุรกิจบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประวัติการอบรม <ul style="list-style-type: none"> หลักสูตรวิสัยทัศน์สำหรับนักบริหาร รุ่นที่ 1/2544 สถาบันทรัพยากรมนุษย์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ หลักสูตร การตรวจสอบภายในเพื่อเตรียมตัวเป็นผู้ตรวจสอบภายในรับอนุญาตสภาจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย หลักสูตร Endorsed Internal Auditing Program The Institute of Internal Auditors, Inc. หลักสูตร Corporate Secretary development Program ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย หลักสูตร Essential of Investor Relations Practical training for Management and IR Officer ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย หลักสูตร TLCA Executive Development Program (EDP) รุ่นที่ 11 สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย 	- ไม่มี -	0.01	2561 – ปัจจุบัน	รองกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการ	บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจรับสัมปทาน
					2558 – 2560	ผู้ช่วยรองกรรมการผู้จัดการและสายงานธุรกิจและการเงิน		
					2550 – 2557	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี		
					2565 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัท ไอริช บาร์เก็ตติ้ง จำกัด	

รายชื่อ/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ
		ประวัติการอบรม (ต่อ) <ul style="list-style-type: none"> หลักสูตร Young CFO รุ่น 1 สาขาวิชาชีพบัญชี หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านการบริหารเมือง (ผู้นำเมืองรุ่นที่ 3) มหาวิทยาลัยวอชิงตัน ราชา ฤกษ์พัฒนาคน หลักสูตรประกาศนียบัตรชั้นสูงการศึกษานานาชาติ และกฎหมายมหาชน (ปรม.) รุ่น 19 สถาบันพระปกเกล้า 						
13. นางสาวนงนุชรัตน์ ตั้งชูกุล <ul style="list-style-type: none"> รองกรรมการผู้จัดการ สายงานธุรกิจและการเงิน (แต่งตั้งเมื่อ 16 พฤษภาคม 2565) ได้รับเนตวอร์คสูงสุดในสายงานบัญชีและการเงิน (แต่งตั้งครั้งแรกเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2561) 	50	คุณวุฒิการศึกษา <ul style="list-style-type: none"> ปริญญาโท กฎหมายธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต (การบัญชี) มหาวิทยาลัยรามคำแหง ประวัติการอบรม <ul style="list-style-type: none"> 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 หลักสูตร Mergers and acquisitions (M&A) Masterclass 	- ไม่มี -	0.02	2565 – ปัจจุบัน	รองกรรมการผู้จัดการสายงานธุรกิจและการเงิน	บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจรับสัมปทาน
					2560 – เม.ย. 2565	ผู้ช่วยรองกรรมการผู้จัดการสายงานธุรกิจและการเงิน		
					2555 – 2560	ผู้จัดการฝ่ายบัญชีและการเงินอาวุโส	บริษัท เอเชียซอฟท์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจบริการเฉพาะกิจ





รายชื่อ/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ
		ประวัติการอบรม (ต่อ) <ul style="list-style-type: none"> หลักสูตร Stock Investment (Stock Price & Corporate Risks) หลักสูตร Management Corporate Financial Risks หลักสูตร กฎระเบียบในตลาดตราสารหนี้และทุน หลักสูตร พระราชบัญญัติภาษีที่ดิน และสิ่งปลูกสร้าง หลักสูตร การวางแผนทางการเงิน หลักสูตร Corporate Finance หลักสูตร Business Strategy หลักสูตร การป้องกันทางธุรกิจองค์กร หลักสูตร Professional Controller TLCA CFO CPD ครั้งที่ 2/2022 หัวข้อ "Economic Update for CFO" TLCA CFO CPD ครั้งที่ 3/2022 หัวข้อ "PDPA for Accounting and Finance" เทคนิคการเพิ่มมูลค่าให้บริษัทจากมุมมองนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ ความรู้พื้นฐานสำหรับนักลงทุนสถาบัน (IR Fundamental Course) ปี 2565 						

รายชื่อ/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ
		<p>กรอบแบบพัฒนาความรู้ ต่อเนื่องด้านบัญชี ปี 2565</p> <ul style="list-style-type: none"> หลักสูตร CFO Refresher Course 2022 (วันที่ 22 และ 24 พฤศจิกายน 2565) จำนวน 6 ชั่วโมง CFO in Practice (Certification Program) รุ่นที่ 10 (วันที่ 1 กรกฎาคม - 2 กันยายน 2565) จำนวน 41 ชั่วโมง การยกระดับคุณภาพรายงานทางการเงินของ บริษัทจดทะเบียนไทย (วันที่ 29 มีนาคม 2565) จำนวน 2 ชั่วโมง หลักสูตร รางมาตรฐาน การเปิดเผยข้อมูล ความยั่งยืนของ ISSB 2 ฉบับ และการเตรียมความพร้อมของธุรกิจ (วันที่ 21 ธันวาคม 2565) จำนวน 3 ชั่วโมง 						
14. นายสุเทพ ธาระวาส	50	<p>คุณวุฒิการศึกษา</p> <ul style="list-style-type: none"> ปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ปริญญาตรี นิติศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ <p>ประวัติการอบรม</p> <ul style="list-style-type: none"> หลักสูตรบัณฑิตทางกฎหมายธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 	- ไม่มี -	0.06	2553 – ปัจจุบัน	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการอาวุโส	บริษัท ทางยกระดับ ดอนเมือง จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจรับสัมปทาน





รายชื่อ/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ
15. นายบุญชนะ ตริไลย์ ผู้จัดการฝ่ายบริหารความเสี่ยงและความปลอดภัย (แต่งตั้งเมื่อวันที่ 16 มกราคม 2551)	54	คุณวุฒิการศึกษา <ul style="list-style-type: none"> ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาธุรกิจการเงินระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาการเงินและการธนาคาร มหาวิทยาลัยรามคำแหง ประวัติการอบรม <ul style="list-style-type: none"> อบรม IOD 116 หลักสูตรผู้นำเมืองมหาวิทยาลัยนวัตกรรมธรรมาภิบาล 	– ไม่มี –	0.01	2551 – ปัจจุบัน	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการฝ่ายบริหารความเสี่ยงและความปลอดภัย	บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจรับสัมปทาน
16. นางกนกพร อมรศรีธรรมาภิบาล • ผู้อำนวยการฝ่ายการเป็นและบัญชี (แต่งตั้งเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2562)	52	คุณวุฒิการศึกษา <ul style="list-style-type: none"> ปริญญาโท บัณฑิตมหาบัณฑิต สาขาบัญชีบริหาร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปริญญาตรี บัณฑิตบัณฑิต สาขาการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ประวัติการอบรม <ul style="list-style-type: none"> หลักสูตร PTT's CFO Academy – Advanced จัดโดย บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) หลักสูตรสัมมนาผ่านมาตรฐานบัญชีและภาษีอากร จัดโดย สภาวิชาชีพบัญชี บริษัท ฝึกอบรมและสัมมนา บัณฑิต และบริษัท เอ็นวายซี แชนแนล จำกัด 	– ไม่มี –	– ไม่มี –	2562 – ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี	บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจรับสัมปทาน
					2553 – 2562	ผู้จัดการส่วนการเงินและบัญชี	บริษัท จีซี โลจิสติกส์ โซลูชั่น จำกัด	ธุรกิจขนส่ง และโลจิสติกส์

รายชื่อ/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			ประเภทธุรกิจ
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	
		<p>ประวัติการอบรม (ต่อ)</p> <ul style="list-style-type: none">หลักสูตร HR Decision Making for Executives จัดโดย INSPIRING WISDOMหลักสูตร ISO 9001/14001 : 2015 จัดโดย บริษัท ไอซีซี จำกัดหลักสูตร หลักสูตร การเปลี่ยนแปลงสำคัญใน ISO 9001:2015 and 14001:2015 จัดโดย อุตสาหกรรมพัฒนามูลนิธิ เพื่อสถาบันรับรองมาตรฐานไอเอสโอ สำนักงานรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์หลักสูตร TQA จัดโดย สถาบันพัฒนาเอสดีแห่งชาติหลักสูตร Value Chain Analysis จัดโดย บัณฑิตวิทยาลัยการจัดการและนวัตกรรมหลักสูตร Leading Culture Change for Growth จัดโดย บริษัท แพนทรี กรุ๊ป จำกัด						





รายชื่อ/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ
17. นางสาวกิตติชาบน อินทร์ • ผู้จัดการแผนกบัญชี (ผู้ควบคุมและดูแลดูแลในการทำบัญชี) (แต่งตั้งเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2560)	41	คุณวุฒิการศึกษา <ul style="list-style-type: none"> ปริญญาตรี บริหารธุรกิจ บัญชี (การบัญชี) มหาวิทยาลัยขอนแก่น ปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ประวัติการอบรม <ul style="list-style-type: none"> หลักสูตร: ภาษีหัก ณ ที่จ่าย และประเด็น Hot e-Withholding Tax การหักภาษี ณ ที่จ่าย 2 ระบบ เทคนิคการบริหารภาษีของ ผู้จัดการฝ่ายบัญชีและสรรพากรภาษี สัมมนาวิชาการครั้งที่ 11 Innovation for Smart Expressway การอบรมพัฒนาความรู้ต่อเนื่องด้านบัญชี ปี 2565 <ul style="list-style-type: none"> หลักสูตร TFRS ปี 66 อนาคต (จำนวน 7 ชั่วโมง) หลักสูตรรู้ทัน รู้ครบ กฎหมายใหม่ ปี 65 และแนวโน้มในอนาคต (จำนวน 7 ชั่วโมง) 	– ไม่มี –	– ไม่มี –	2560 – ปัจจุบัน	ผู้จัดการแผนกบัญชี	บริษัท กาญจกร-ดับคอนเมือง จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจรับสัมปทาน
					2551 – 2560	ผู้จัดการแผนกบัญชี	บริษัท ไทยโพลีคอนส์ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง

รายชื่อ/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)	ประสบการณ์การทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง			
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ
18. นางอุไรวรรณ เมษอัครกรณ์	54	<p>คุณวุฒิการศึกษา</p> <ul style="list-style-type: none">ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเนติบัณฑิตไทย สำนักอบรมศึกษากฎหมาย แห่งเนติบัณฑิตยสภา <p>ประวัติการอบรม</p> <ul style="list-style-type: none">โครงการพัฒนาวิชาชีพ เลขานุการบริษัท 2564 (Professional Development Program for Company Secretary) โดยสมาคมบริษัท จดทะเบียนไทยหลักสูตรนักลงทุนผู้ทรงคุณวุฒิ รุ่นที่ 4 สมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย 2556หลักสูตรการบริหาร ความรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนสถาบันธุรกิจเพื่อสังคม (CSR) และสถาบันพัฒนาธุรกิจอย่างยั่งยืน (SBDI) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย 2555หลักสูตรพื้นฐาน เลขานุการบริษัท สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย ชมรมเลขานุการบริษัทไทย 2552หลักสูตรผู้ปฏิบัติงาน เลขานุการบริษัท สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย ชมรมเลขานุการบริษัทไทย 2552	- ไม่เป็น -	- ไม่เป็น -	2562 – ปัจจุบัน	เลขานุการบริษัท	บริษัท ทางยกระดับ ดอนเมือง จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจรับสัมปทาน
					2558 – ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่าย - สำนักเลขานุการ บริษัท และกำกับดูแลกิจการ	บริษัท ทางยกระดับ ดอนเมือง จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจรับสัมปทาน
					2555 – 2558	ผู้จัดการส่วนประสานงาน ตลาดหลักทรัพย์ และนักลงทุนสัมพันธ์	บริษัท สยามเน็คโคร จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจศูนย์จำหน่ายสินค้าแบบขายส่งในระบบสมาชิก
					2537 – 2555	ผู้จัดการฝ่ายกฎหมาย และภาษี	บริษัท บิ๊กซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจค้าปลีก

หมายเหตุ : บริษัทความรับผิดชอบของเลขานุการบริษัทที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 4/2562 เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2562 ได้แต่งตั้งนางจอร์จธนเบญจธนกรณ์ เป็นเลขานุการบริษัทฯ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 85/15 แห่ง พ.ร.บ. หลักทรัพย์ฯ โดยเลขานุการบริษัทฯนี้ และความสัมพันธ์เพิ่มเติมในส่วนที่ 2.3.10 โครงสร้างการ จัดการ ข้อ 10.3 เลขานุการบริษัท





เอกสารแนบ 2

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย

- ไม่มี -

เอกสารแนบ 3

รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในของบริษัทฯ และหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทฯ (Compliance)

รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีฝ่ายสำนักตรวจสอบภายใน โดยเป็นหน่วยงานซึ่งทำหน้าที่ตรวจสอบภายใน และกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทฯ โดยผู้อำนวยความสะดวกฝ่ายสำนักตรวจสอบภายใน มีคุณสมบัติ วุฒิการศึกษา และประสบการณ์ในการทำงาน ดังนี้

ชื่อ-สกุล	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์ที่อบรม	ประสบการณ์การทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง				
			ช่วงเวลา	บริษัท	ตำแหน่ง	ประเภทธุรกิจ	
นายปรีชา สมหวัดมชัย	53	คุณวุฒิการศึกษา <ul style="list-style-type: none">ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (MBA) มหาวิทยาลัยกรุงเทพปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต (เศรษฐศาสตร์และบริหารธุรกิจ-การบัญชี) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ จุดนับัตร <ul style="list-style-type: none">Risk Base AuditCertified Professional Internal Auditor of ThailandFraud AuditValue Added Business ControlThai Financial Reporting Standard 2017 การอบรม <ul style="list-style-type: none">Future Trends Cybersecurity in Internal AuditAdopting Data Science & AutomationThird-party Risk ManagementIntegrating Sustainability into Internal Auditทักษะและเทคนิคการสอบสวนทุจริตของผู้ตรวจสอบภายในการคิดเชิงวิเคราะห์ในการปฏิบัติงานตรวจสอบภายในUnderstanding the Financial Reporting (part II)IT Audit Priorities and Trends	2556 – ปัจจุบัน	บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)	ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายใน และเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ	ผู้ให้บริการทางหลวงสัมปทาน	
			2544 – 2556				



รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทฯ (Compliance)

บริษัทฯ มีฝ่ายกฎหมายและกฎระเบียบ เป็นหน่วยงานซึ่งทำหน้าที่ติดตาม ตรวจสอบ และกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด โดยมีผู้จัดการส่วน ฝ่ายกฎหมายและกฎระเบียบ ซึ่งมีคุณสมบัติ วุฒิการศึกษา และประสบการณ์ในการทำงาน ดังนี้

ชื่อ-สกุล	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา / ประวัติการฝึกอบรม	ประสบการณ์การทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง			
			ช่วงเวลา	บริษัท	ตำแหน่ง	ประเภทธุรกิจ
นางสาวประกายพิมพ์ ตันรังสรรค์	51	คุณวุฒิการศึกษา <ul style="list-style-type: none"> ปริญญาโท – นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง ปริญญาตรี – นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ประกาศนียบัตรบัณฑิตทางกฎหมายธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ประกาศนียบัตรวิชาชีพกฎหมายชั้นสูง รุ่นที่ 2 สถาบันวิชาชีพกฎหมายชั้นสูง สภากายภาพในพระบรมราชูปถัมภ์ ประกาศนียบัตรวิชาว่าความรุ่นที่ 16 สำนักฝึกอบรมวิชาว่าความแห่ง สภากายภาพในพระบรมราชูปถัมภ์ 	2556 – ปัจจุบัน	บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)	ผู้จัดการส่วนกฎหมาย และกฎระเบียบ	ผู้ให้บริการทางหลวง สัมปทาน
		การฝึกอบรม <ul style="list-style-type: none"> ใบอนุญาตทนายความ (ตลอดชีพ) ใบอนุญาตทนายความผู้รับรองลายมือชื่อกรรมการตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 ใบอนุญาตทนายความผู้ทำคำรับรองลายมือชื่อและเอกสาร (Notarial Service Attorney qualified to certify signatures and documents) Certificate of Company Secretary Program: CSP 13/2005 และ CSP 14/2005 Certificate of Legal English Training: the 60-Hour Training Entitled from The Lawyer's Council Under the Royal Patronage Certificate of Legal English Training: the 72-Hour Professional Legal Writing Training Course เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน ปี 2552 เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับบริหาร ปี 2556 				



ชื่อ-สกุล	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา / ประวัติการฝึกอบรม	ประสบการณ์การทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง			
			ช่วงเวลา	บริษัท	ตำแหน่ง	ประเภทธุรกิจ
		<ul style="list-style-type: none"> • COSO 2013 & Anti – Corruption Master Class • The Manager ปี 2013 จากสถาบัน Management Psychology Institute • Anti-Corruption: The Practical Guide ปี 2557 (ACPG) • Ethical Leadership Combating Corruption Together ปี 2559 • Corruption Risk and Control Workshop ปี 2565 (CRC) • สืบมา Road to Join CAC 1/2022 • หลักสูตรการดูแลคุ้มครองสิทธิลูกค้างานพิพาท • เสวนาพิเศษ “มาตรา 176 กฎหมายที่เอกชนต้องรู้” Road to Join CAC 2/2022 • รับมือกับกฎหมายแรงงานใหม่ “พ.ร.บ.คุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 7) ปี 2562” • การป้องกันการทุจริตของพนักงานในองค์กร การตรวจสอบ สืบสวนและคดี • กฎหมายเกี่ยวกับ เคสลับ 24 วิธี ชะคดีแรงงาน • วิเคราะห์กฎหมายใหม่ กฎหมายคุ้มครองแรงงาน • กฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลกับคาส์ศึกษา • เทคนิคการบริหารจัดการข้อมูลส่วนบุคคลตามกฎหมายไทยและมาตรฐานยุโรป • 50 คำถามเจาะลึก พ.ร.บ. คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 • การสร้างความตระหนักรู้ด้านการบริหารจัดการข้อมูลส่วนบุคคลตาม พ.ร.บ. คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 • การบริหารจัดการข้อมูลส่วนบุคคล (Privacy Information Management System) • สืบมาแนะนำกฎหมายและสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล PDPA - Private for All • หลักสูตร Resilience Management • หลักสูตร การจัดทำแผนงานฝึกอบรม (Training Roadmap:TRM) 				





เอกสารแนบ 4

ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจและรายละเอียดเกี่ยวกับการประเมินราคาทรัพย์สิน

- ไม่มีเอกสารแนบ -

เอกสารแนบ 5

นโยบายและแนวปฏิบัติการทำกับคู่มือกิจการ จรรยาบรรณธุรกิจ กฎบัตรคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชุดย่อย

บริษัทฯ ได้จัดทำนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนยึดถือเป็นแนวทางปฏิบัติ เพื่อประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจ มีการกำกับดูแลกิจการและบริหารจัดการที่เป็นเลิศ มีความโปร่งใส และสามารถตรวจสอบได้ อาทิ นโยบายและคู่มือการทำกับคู่มือกิจการของบริษัทฯ ประจำปี 2565 จรรยาบรรณธุรกิจ นโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน ตลอดจนนโยบายและแนวทางการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ ในเรื่องอื่น ๆ

นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย ได้จัดทำกฎบัตรที่ระบุอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบเพื่อใช้อ้างอิงในการปฏิบัติหน้าที่ และมีการทบทวนกฎบัตรดังกล่าวอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สอดคล้องกับทิศทางการดำเนินธุรกิจ กฎหมาย กฎระเบียบ และแนวทางการปฏิบัติที่ดี ทั้งนี้ นโยบายและแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการ ตลอดจนกฎบัตรคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยฉบับเต็ม บริษัทฯ ได้เปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ www.tollway.co.th หัวข้อย่อย “การกำกับดูแลกิจการที่ดี” หรือ สามารถศึกษารายละเอียดได้ตามลิงค์ด้านล่างนี้

- **นโยบายการกำกับดูแลกิจการ :**
<https://www.tollway.co.th/storage/document/cg/20220908-dmt-corporate-governance-policy.pdf>
- **จรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจ :**
<https://www.tollway.co.th/storage/document/cg/dmt-code-of-conduct.pdf>
- **กฎบัตรคณะกรรมการบริษัท :**
<https://www.tollway.co.th/storage/document/charter/20220512-dmt-directors-charter-th.pdf>
- **กฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ :**
<https://www.tollway.co.th/storage/document/charter/20211227-dmt-audit-committee-charter-th.pdf>
- **กฎบัตรคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน :**
<https://www.tollway.co.th/storage/document/charter/20220721-nomination-remuneration-committee-charter-th.pdf>
- **กฎบัตรคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง :**
<https://www.tollway.co.th/storage/document/charter/20220725-dmt-risk-management-committee-charter-th.pdf>
- **กฎบัตรคณะกรรมการบริหาร :**
<https://www.tollway.co.th/storage/document/charter/20211227-dmt-executive-charter-th.pdf>
- **กฎบัตรคณะกรรมการพัฒนาธุรกิจ :**
<https://www.tollway.co.th/storage/document/charter/20211227-dmt-business-development-board-charter-th.pdf>





เอกสารแนบ 6

รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน เป็นผู้มีความสามารถครบถ้วนตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ ได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทให้ทำหน้าที่กำกับดูแลกิจการและสอบทานความเพียงพอของระบบควบคุมภายใน และมีผู้อำนวยการฝ่ายสำนักตรวจสอบภายในเป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

ปี 2565 มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบรวมทั้งสิ้น 8 ครั้ง กรรมการตรวจสอบแต่ละท่านเข้าร่วมประชุม ดังนี้

1. นายประกอบ	ตันติยาพงศ์	ประธานกรรมการตรวจสอบ	เข้าร่วมประชุม 8 ครั้ง
2. นายสมนึก	ชัยเดชสุริยะ	กรรมการตรวจสอบ	เข้าร่วมประชุม 8 ครั้ง
3. นายวิศิษฐ์	วงศ์รวมลาภ	กรรมการตรวจสอบ	เข้าร่วมประชุม 3 ครั้ง (ลาออก เมื่อวันที่ 25 เม.ย. 2565)
4. นายจุมพล	ริมสาคร	กรรมการตรวจสอบ	เข้าร่วมประชุม 5 ครั้ง (แต่งตั้ง เมื่อวันที่ 26 เม.ย. 2565 แทนนายวิศิษฐ์ วงศ์รวมลาภ)

คณะกรรมการตรวจสอบได้ใช้ความรู้ความสามารถ ระมัดระวังรอบคอบ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ โดยแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ดังนี้

1. การรายงานและการเปิดเผยข้อมูลทางการเงิน

คณะกรรมการตรวจสอบ ได้พิจารณารายงานผลการสอบทานงบการเงินรายไตรมาสและรายงานผลการตรวจสอบงบการเงินประจำปีของบริษัทแล้ว เห็นว่างบการเงินของบริษัทได้จัดทำตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินของไทย (Thai Financial Reporting Standards - TFRS) ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัท มีความถูกต้องตามที่ควรอย่างไม่มีเงื่อนไขในสาระสำคัญตามมาตรฐานรายงานทางการเงิน และได้เปิดเผยข้อมูลทางการเงินอย่างเพียงพอต่อการวิเคราะห์และตัดสินใจของผู้ใช้งบการเงินแล้ว

คณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมกับผู้สอบบัญชีรับอนุญาตโดยไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วม เพื่อหารืออย่างเป็นอิสระถึงประเด็นสำคัญในการจัดทำงบการเงินของบริษัทฯ ความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญอันอาจมีผลกระทบต่อผลการดำเนินงาน ข้อบ่งชี้หรือข้อสงสัยอันอาจนำไปสู่การทุจริต ประเด็นสำคัญที่ผู้สอบบัญชีให้ความสนใจและใช้กำหนดแนวทางการตรวจสอบ รวมถึงการให้ความร่วมมือในการปฏิบัติงานตรวจสอบจากพนักงานและผู้บริหาร ซึ่งผู้สอบบัญชีรับอนุญาตไม่พบข้อบกพร่องใดที่มีผลต่อการดำเนินงานของบริษัท

2. การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการตรวจสอบภายใน

บริษัทมีการจัดการความเสี่ยงทั้งระดับองค์กรและระดับปฏิบัติการ เพื่อให้ความเสี่ยงสำคัญอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ โดยจัดให้มีระบบควบคุมภายในที่เหมาะสมและเพียงพอ ในระบบจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทาง ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และระบบปฏิบัติการอื่น เพื่อให้ผลการดำเนินงานมีประสิทธิภาพเป็นไปตามเป้าหมาย ทั้งนี้คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานผลการประเมินความเพียงพอตามแบบประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) คณะกรรมการตรวจสอบกำกับดูแลสำนักตรวจสอบภายใน ให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างอิสระ ไม่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ปฏิบัติตามกฎหมายบัตรสำนักตรวจสอบภายใน และมาตรฐานวิชาชีพตรวจสอบภายใน รวมถึงพิจารณาเห็นชอบแผนการตรวจสอบให้สอดคล้องกับความเสี่ยงและแผนธุรกิจของบริษัท ตลอดจนประเมินผลการปฏิบัติงานของหัวหน้างานตรวจสอบภายในทุกปี

3. การกำกับดูแลกิจการเพื่อความยั่งยืน (Corporate Governance for Sustainability)

คณะกรรมการตรวจสอบได้กำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี แผนการพัฒนาความยั่งยืน (Sustainability Development) ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และการกำกับดูแลกิจการ (Environment Social and Governance : ESG) โดยกำหนดแนวทาง เสนอแนะนโยบายและแนวปฏิบัติ ตลอดจนให้คำปรึกษา ประเมินผลและทบทวนนโยบาย การปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท ข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และแนวทางปฏิบัติที่ดี (Best Practice) การทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือรายการที่มีความเกี่ยวข้องกันได้พิจารณาให้ดำเนินการอย่างสุจริตโปร่งใส มีเงื่อนไขและราคาเป็นไปตามการค้าทั่วไป เป็นประโยชน์กับบริษัท ส่งเสริมจริยธรรมในองค์กรและมีการจัดการการกระทำที่อาจก่อให้เกิดการทุจริต ตลอดจนปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างมีธรรมาภิบาล ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ทบทวนกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงและหน้าที่ความรับผิดชอบ รวมถึงประเมินผลการปฏิบัติงานทุกปี

4. การแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและค่าสอบบัญชี ปี 2566

คณะกรรมการตรวจสอบ ได้พิจารณาคูณสมบัติของผู้สอบบัญชีรับอนุญาตที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ มีความเข้าใจในธุรกิจของบริษัท มีความเป็นอิสระ การปฏิบัติงานของผู้สอบบัญชีมีคุณภาพ โดยเห็นว่าผู้สอบบัญชีรับอนุญาตคนใดคนหนึ่งจาก บริษัท เคพีเอ็มจี ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ได้แก่ นางสาวพรทิพย์ ริมดุสิต ทะเบียนเลขที่ 5565 หรือนายวิวัฒน์ กอสมานชัยกิจ ทะเบียนเลขที่ 6333 หรือนางศศิธร พงศ์อดิศักดิ์ ทะเบียนเลขที่ 8802 หรือนางสาวนาฏศศิณ วัฒนไพศาล ทะเบียนเลขที่ 10767 ควรได้รับการเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาแต่งตั้งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท ปี 2566 โดยมีค่าสอบทานและตรวจสอบงบการเงินไม่เกิน 1,620,000 บาท (หนึ่งล้านหกแสนสองหมื่นบาท) เท่ากับปี 2565 ในกรณีบริษัทมีการจัดตั้งบริษัทย่อยในปี 2566 บริษัทจะมีค่าสอบทานและตรวจสอบงบการเงินรวมอีกจำนวน 260,000 บาท

ในนามคณะกรรมการตรวจสอบ



(นายประกอบ ตันติยาพงศ์)
ประธานกรรมการตรวจสอบ
17 กุมภาพันธ์ 2566





TOLLWAY... Your way
ทางเลือกที่เห็นค่า เวลาของคุณ





TOLLWAY... Your way
ทางเลือกที่เห็นค่า เวลาของคุณ

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

40/40 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210



โทร. 0-2792-6500



Tollway Call Center 1233



www.tollway.co.th