



## รายงานประจำปี 2564


แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1 One Report)

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)









**BEM** พร้อมส่งมอบ  
บริการทางพิเศษและรถไฟฟ้า  
เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต  
ขยายความสุข  
ทุกการเดินทาง ไม่สิ้นสุด



## วิสัยทัศน์

วิสัยทัศน์ของบริษัท คือการเป็นผู้นำด้านการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจรของประเทศ และในภูมิภาคอาเซียน

## พันธกิจ

บริษัทมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจ ดังนี้

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





## เป้าหมายและกลยุทธ์ธุรกิจ

เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์และพันธกิจของบริษัท บริษัทได้กำหนดกลยุทธ์หลักในการดำเนินธุรกิจ ดังนี้

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



# สารบัญ

05	ข้อมูลสรุปทางการเงิน
08	สารจากประธานกรรมการบริษัท

ส่วนที่ 1	10	1. โครงสร้างและการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท
การประกอบธุรกิจ	55	2. การบริหารจัดการความเสี่ยง
และผลการดำเนินงาน	61	3. การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน
	109	4. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ
	120	5. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น
ส่วนที่ 2	122	6. นโยบายการกำกับดูแลกิจการ
การกำกับดูแลกิจการ	135	7. โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการ และข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับ คณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย ผู้บริหาร พนักงาน และอื่นๆ
	149	8. รายงานผลการดำเนินงานสำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการ
	162	9. การควบคุมภายในและรายการระหว่างกัน
ส่วนที่ 3	168	รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน
งบการเงิน	169	รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต
	173	งบแสดงฐานะการเงิน
	176	งบกำไรขาดทุน
	177	งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
	178	งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น
	180	งบกระแสเงินสด
	182	หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

เอกสารแนบ	253	เอกสารแนบที่เปิดเผยบนเว็บไซต์
		เอกสารแนบ 1 รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหารระดับสูง ผู้บริหารสายงานบัญชีและการเงิน ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี และเลขานุการบริษัท
		เอกสารแนบ 2 รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย และบริษัทที่เกี่ยวข้อง
		เอกสารแนบ 3 รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน และ รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท
		เอกสารแนบ 4 รายละเอียดเกี่ยวกับทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ
		เอกสารแนบ 5 นโยบาย แนวปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการ และจรรยาบรรณบริษัท
		เอกสารแนบ 6 รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ และรายงานคณะกรรมการชุดย่อย



# ข้อมูลสรุปทางการเงิน

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)  
และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท

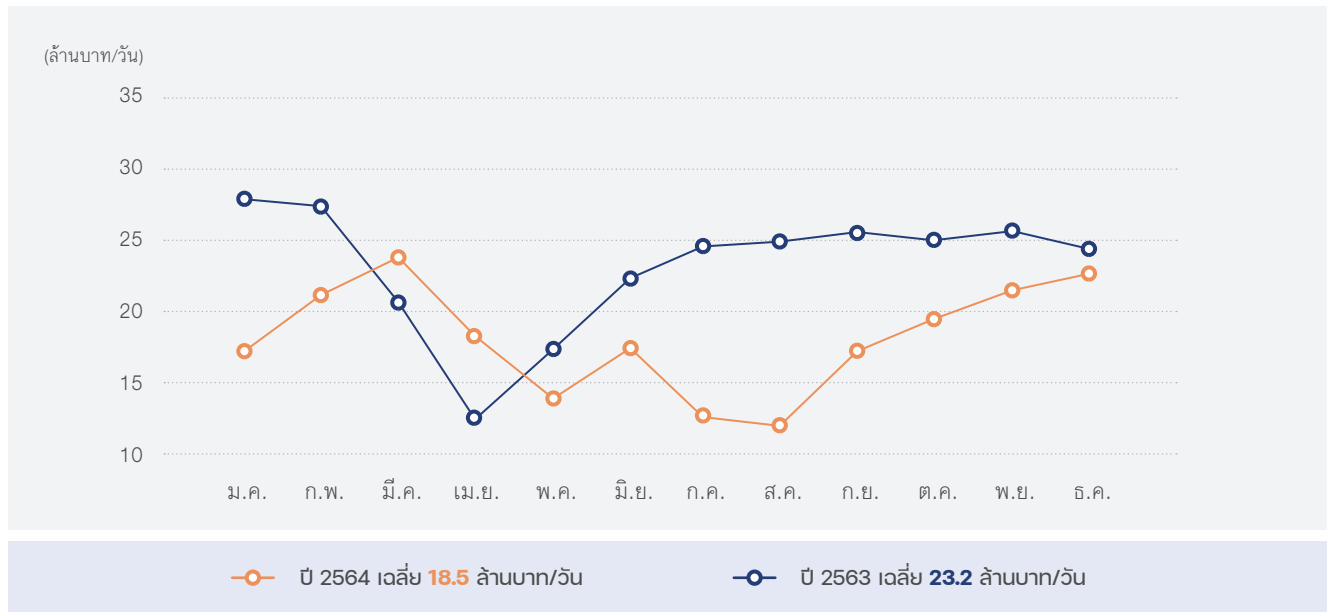
## ข้อมูลสำคัญทางการเงิน

	2564	2563
<strong>ฐานะการเงิน</strong> (ณ วันที่ 31 ธันวาคม)		
สินทรัพย์รวม	115,088	113,616
หนี้สินรวม	77,389	75,582
ส่วนของผู้ถือหุ้น	37,699	38,034
<strong>ผลการดำเนินงาน</strong> (สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม)		
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	6,450	8,145
รายได้จากธุรกิจระบบราง	3,454	4,520
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	822	825
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัท	1,010	2,051
<strong>อัตราส่วนทางการเงิน</strong>		
อัตรากำไรสุทธิ (%)	8.97	14.60
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (%)	2.67	5.35
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (%)	0.95	2.00
อัตราหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	1.87	1.76
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	1.65	1.52
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)	2.47	2.49



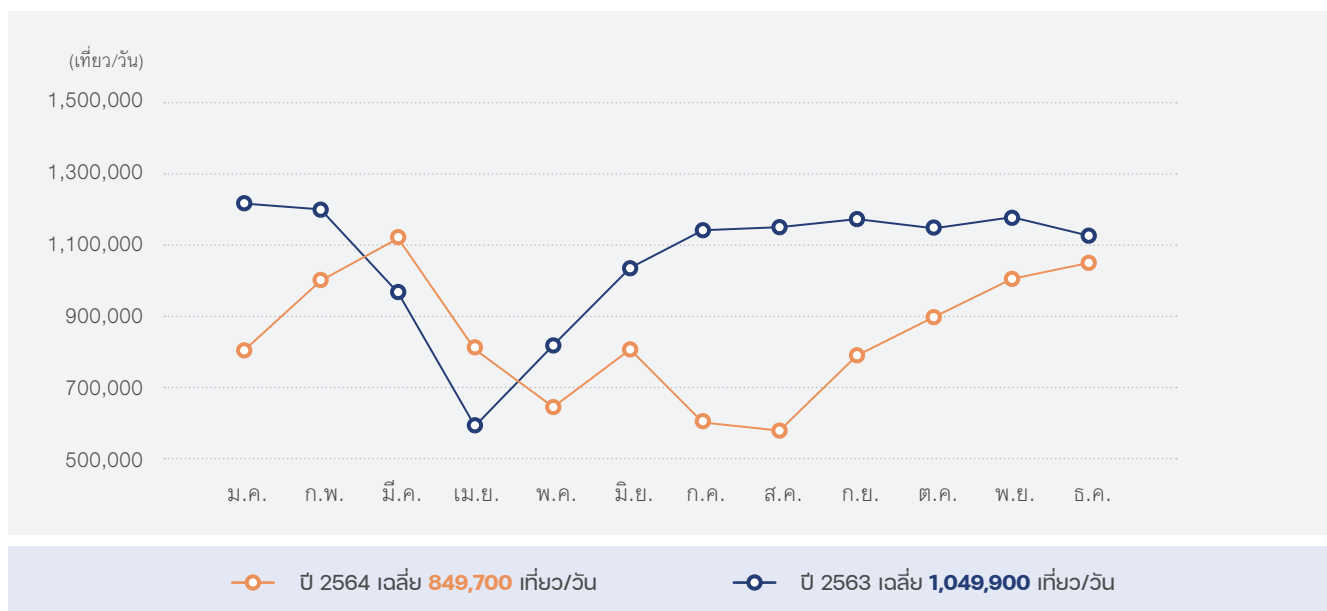
## รายได้ค่าผ่านทางเฉลี่ยต่อวัน :

ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร



## ปริมาณรถเฉลี่ยต่อวัน :

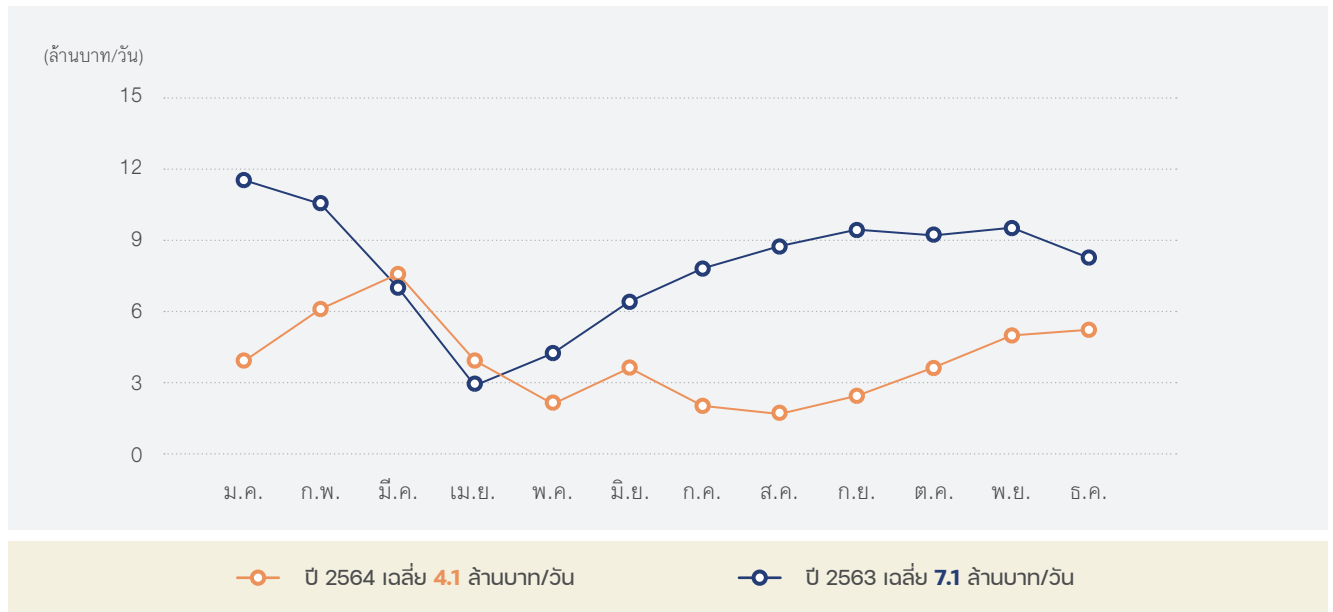
ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร





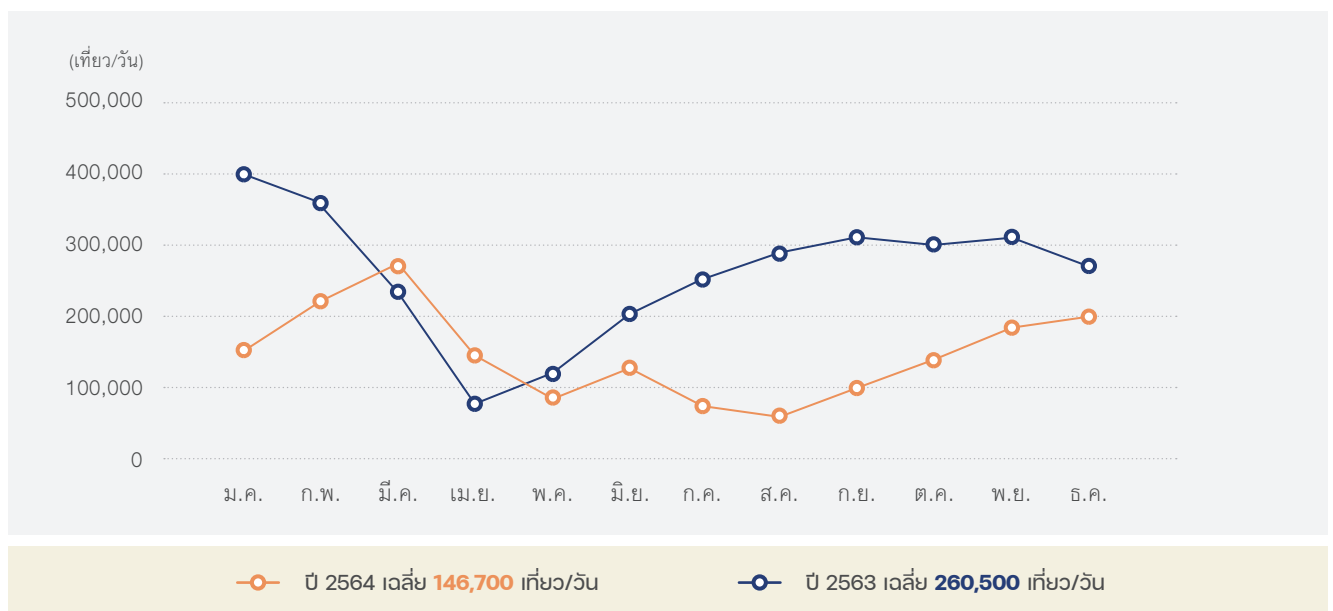
## รายได้ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อวัน :

รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล



## จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน :

รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล



## สารจาก ประธานกรรมการบริษัท



ตลอดปี 2564 เป็นปีที่ทั่วโลกยังคงประสบกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID - 19 ต่อเนื่องจากปีที่ผ่านมา ทุกภาคส่วนยังคงให้ความร่วมมือปฏิบัติตามมาตรการต่าง ๆ ของภาครัฐ อย่างเคร่งครัด บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ผู้ให้บริการทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า เป็นองค์กรหนึ่งที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ดังกล่าว เนื่องจากปริมาณรถที่ใช้ทางพิเศษและผู้โดยสารรถไฟฟ้าลดลง โดยมีปริมาณผู้ใช้บริการต่ำสุดในเดือนสิงหาคมที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ปริมาณการเดินทางฟื้นตัวอย่างรวดเร็วหลังจากมีการผ่อนคลายมาตรการควบคุมของภาครัฐ ทั้งนี้บริษัทยังคงบริหารจัดการควบคุมค่าใช้จ่ายให้เหมาะสมสอดคล้องกับสถานการณ์ และมุ่งเน้นมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการทางพิเศษและรถไฟฟ้า รวมทั้งบริษัทยังคงดูแลพนักงานร่วมกับการดูแลสุขภาพ

(นายปลิว เจริญวงศ์)

รักษาการประธานกรรมการบริษัท



ในด้านการปรับปรุงบริการ บริษัท ร่วมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) พัฒนาระบบชำระค่าผ่านทางพิเศษด้วยบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิตชนิด contactless ตามมาตรฐาน Europay Mastercard Visa (EMV) เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับผู้ใช้บริการทางพิเศษ รวดเร็วกว่าการชำระค่าผ่านทางด้วยเงินสด ถือเป็นทางเลือกให้กับผู้ใช้บริการทางพิเศษ และลดปริมาณรถสะสมบริเวณหน้าด่าน รวมถึงลดการสัมผัสเงินสดในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 และบริษัทได้เตรียมให้บริการชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้า MRT ด้วยระบบ EMV ภายในต้นปี 2565

สำหรับการบริหารด้านการเงิน บริษัทได้ดำเนินการออกและเสนอขายหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม เป็นบริษัทเอกชนรายแรกในกลุ่มธุรกิจขนส่งในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มูลค่าหุ้นกู้ 6,000 ล้านบาท เพื่อนำไปชำระคืนหนี้เดิม และ/หรือเงินลงทุน (Refinance) ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งได้รับการตอบรับจากนักลงทุนเป็นอย่างดี สะท้อนให้เห็นถึงความเชื่อมั่นของนักลงทุนที่มีต่อ BEM ในด้านการดำเนินธุรกิจที่มีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมท่ามกลางภาวะวิกฤตจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 ส่งผลให้ BEM ได้รับรางวัล Best Sustainability Bond Awards 2021 จาก The Asset นิตยสารทางการเงินชั้นนำแห่งเอเชีย

แม้ว่าบริษัทจะต้องดำเนินธุรกิจภายใต้ความเสี่ยงจากสถานการณ์ที่เกิดขึ้น บริษัทยังคงยึดมั่นดำเนินธุรกิจตามหลักธรรมาภิบาล ส่งผลให้บริษัทได้รับการจัดอันดับบริษัทจดทะเบียนที่มีการกำกับดูแลกิจการในเกณฑ์ **“ดีเลิศ”** (Excellent CG Scoring) หรือ 5 ดาว ติดต่อกันอย่างต่อเนื่อง อีกทั้ง BEM ยังได้รับคัดเลือกเป็น 1 ใน 146 บริษัทจดทะเบียนที่อยู่ในรายชื่อ **“หุ้นยั่งยืน”** หรือ Thailand Sustainability Investment (THSI) ประจำปี 2564 ต่อเนื่องเป็นปีที่ 5 ในฐานะผู้ให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจร

ควบคู่ไปกับการพัฒนาอย่างยั่งยืน รวมทั้งได้รับรางวัล Thailand's Top Corporate Brands 2021 สุดยอดแบรนด์องค์กรไทยในหมวดธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ ต่อเนื่องเป็นปีที่ 2 จากการเป็นองค์กรที่มีมูลค่าแบรนด์สูงสุดของประเทศไทย ประจำปี 2564 ซึ่งรางวัลแห่งความสำเร็จเหล่านี้ ล้วนมาจากการที่บริษัทมุ่งมั่นดำเนินธุรกิจบนพื้นฐานของธรรมาภิบาลและการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ในปีที่ผ่านมา โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (จตุจักร-ฉิมพลี) ครบกำหนดปรับอัตราค่าผ่านทาง ซึ่งเป็นการปรับทุก 5 ปีตามเงื่อนไขสัญญาสัมปทาน โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2564 ทั้งนี้บริษัทได้สนับสนุนนโยบายกระทรวงคมนาคม ในการแบ่งเบาภาระค่าครองชีพของประชาชนจากการปรับอัตราค่าผ่านทางฯ ดังกล่าว โดยจำหน่ายคูปองค่าผ่านทางในอัตราเดิม เป็นระยะเวลา 1 ปี

สำหรับผลประกอบการในปี 2564 บริษัทมีกำไรสุทธิรวมจำนวน 1,010 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อนจากผลกระทบ COVID-19 แต่บริษัทยืนยันที่จะดูแลผู้มีส่วนได้เสียโดยเฉพาะผู้ถือหุ้น โดยคณะกรรมการบริษัทมีมติให้นำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่ออนุมัติจ่ายเงินปันผลสำหรับปี 2564 ในอัตราหุ้นละ 0.08 บาท

บริษัทขอขอบคุณผู้ถือหุ้น ผู้ใช้บริการทางพิเศษ ผู้โดยสารรถไฟฟ้า คู่ค้า หน่วยงานภาครัฐและเอกชน รวมทั้งผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย ตลอดจนผู้บริหาร และพนักงานทุกคน ที่ให้การสนับสนุนการดำเนินงานของบริษัท ด้วยดีเสมอมา โดยเฉพาะในช่วงสถานการณ์วิกฤต ขอให้ทุกคนมั่นใจว่าบริษัทจะยังคงดำเนินธุรกิจตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน ช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของการเดินทาง และสร้างรอยยิ้มให้กับผู้ใช้บริการทางพิเศษและผู้โดยสารรถไฟฟ้าท้ายสุดนี้ BEM ขอเป็นกำลังใจให้คนไทยทุกคนเข้มแข็งปรับตัว แล้วเราจะผ่านพ้นสถานการณ์นี้ไปด้วยกัน

ส่วนที่

1



การประกอบธุรกิจ  
และผลการดำเนินงาน

1

## โครงสร้าง และการดำเนินงาน ของกลุ่มบริษัท

### 1.1 นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ประกอบธุรกิจหลักคือ การรับสัมปทานในการบริหารจัดการและให้บริการระบบทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า รวมถึงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษและรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นฐานรากในการขยายธุรกิจผ่านการขยายเส้นทางและโครงข่ายการให้บริการทั้งในระบบทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในอนาคต ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทสามารถเป็นผู้ดำเนินธุรกิจด้านการให้บริการระบบขนส่งมวลชนและการคมนาคมชั้นนำในประเทศและในภูมิภาค นอกจากนี้ ยังสามารถต่อยอดธุรกิจเพิ่มเติมไปยังธุรกิจอื่นที่มีอัตราการเติบโต และอัตรา

ผลตอบแทนที่ดีได้ เช่น โครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานอื่น ๆ การพัฒนาเชิงพาณิชย์ หรือการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทมีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว 15,285,000,000 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญ 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“NECL”) บริษัทย่อย ประกอบธุรกิจรับสัมปทานในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา ภายใต้สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด มีทุนจดทะเบียน 6,000 ล้านบาท มีทุนชำระแล้ว 5,250 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทถือหุ้นอยู่ร้อยละ 99.99

บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (“BMN”) บริษัทย่อย ประกอบธุรกิจด้านสื่อโฆษณาและพัฒนาเชิงพาณิชย์ รวมทั้งเป็นผู้แทนบริษัทในการบริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในระบบรถไฟฟ้าและทางพิเศษที่บริษัทได้รับสัมปทาน มีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว 254 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทถือหุ้นอยู่ร้อยละ 99.67





### 1.1.1 วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย กลยุทธ์ ธุรกิจ และภาพรวมการประกอบธุรกิจ



#### วิสัยทัศน์

วิสัยทัศน์ของบริษัท คือการเป็นผู้นำด้านการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจรของประเทศ และในภูมิภาคอาเซียน



#### พันธกิจ

บริษัทมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจ ดังนี้

1. ให้บริการระบบทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าที่มีความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว เชื่อถือได้ ตรงเวลา และมีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน
2. พัฒนาคุณภาพและประสิทธิภาพของโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัยและครบวงจร เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาจราจร ช่วยรักษาสีเขียวแวดล้อม และพัฒนาสังคมและประเทศชาติ
3. สร้างมูลค่าเพิ่มและประโยชน์สูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น บนพื้นฐานของความเป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย



#### เป้าหมายและกลยุทธ์ธุรกิจ

เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์และพันธกิจของบริษัท บริษัทได้กำหนดกลยุทธ์หลักในการดำเนินธุรกิจ ดังนี้

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

## ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท

บริษัทมุ่งมั่นที่จะเป็นผู้นำด้านการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจรยกระดับการเดินทางเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนในสังคม โดยธุรกิจของบริษัทประกอบไปด้วยการให้บริการทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้ารวมถึงธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับธุรกิจหลัก มีภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท ดังนี้



### 1. ธุรกิจทางพิเศษ

บริษัทและ NECL เป็นผู้รับสัมปทานจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ("กทพ.") ในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษรวม 3 สายทาง ได้แก่ ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และทางพิเศษอุดรรัถยา โดยรายละเอียดสายทางมีดังนี้

#### 1.1 ทางพิเศษศรีรัช

ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) เป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่โครงการแรกในประเทศไทยที่เกิดจากความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยลักษณะโครงการเป็น BTO (Build Transfer Operate) คือ บริษัทเป็นผู้ลงทุนในการออกแบบก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช ทั้งนี้ กรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหรือใช้ประโยชน์ในทางพิเศษศรีรัชเป็นของ กทพ. โดยบริษัทมีสิทธิได้รับรายได้ค่าผ่านทางตามที่กำหนดในสัญญา รวมถึงสิทธิในการพัฒนาเชิงพาณิชย์บนพื้นที่ในเขตทางบนโครงสร้างทางพิเศษ ซึ่งเมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 ได้มีการลงนามสัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) เพื่อขยายระยะเวลาสัมปทานออกไปสิ้นสุดในวันที่ 31 ตุลาคม 2578 ทางพิเศษศรีรัชประกอบด้วยทางพิเศษ 3 ส่วน มีระยะทางรวม 38.5 กิโลเมตร ดังนี้

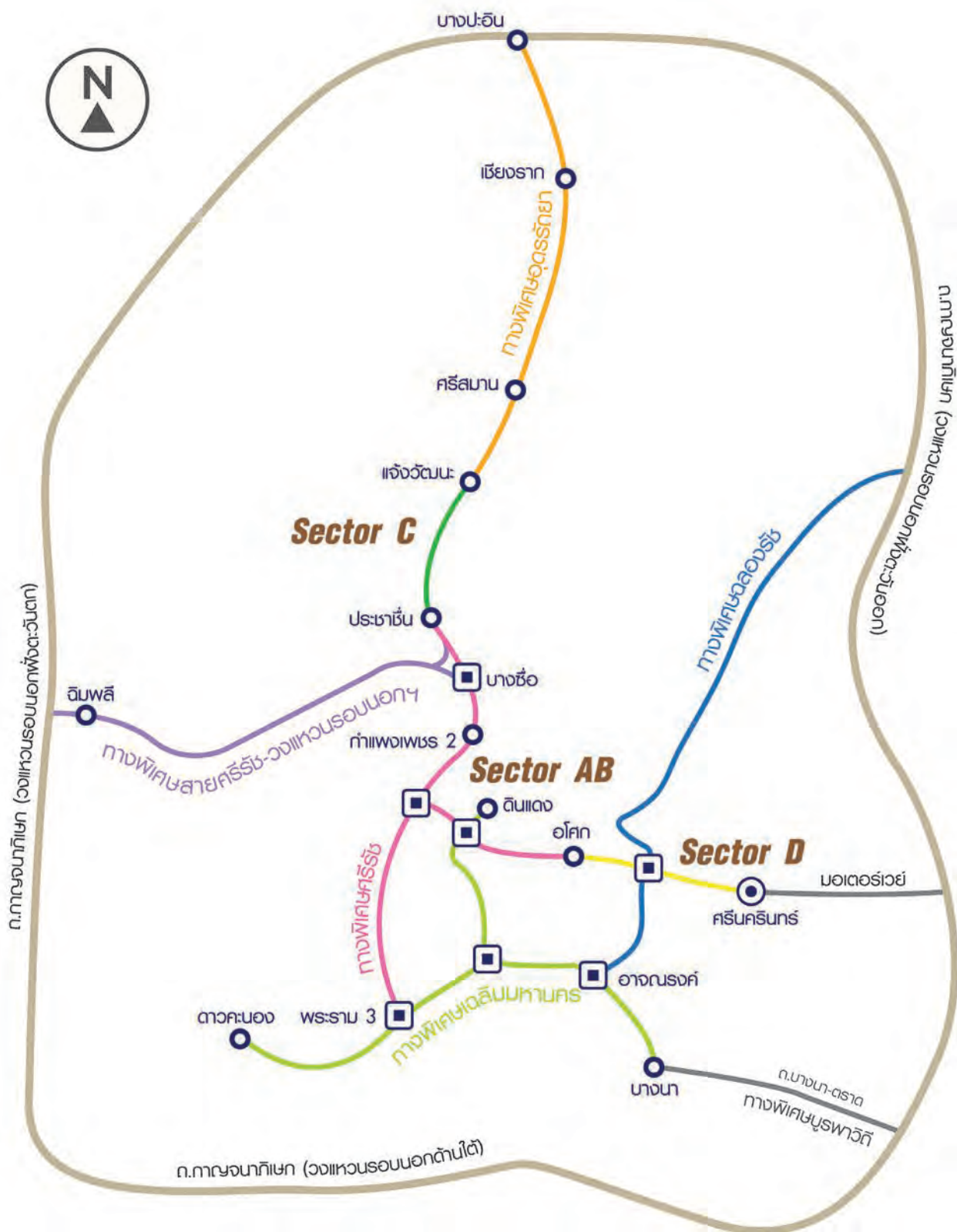
- ส่วนเอบี จากถนนรัชดาภิเษกมุ่งหน้าทิศใต้ผ่านต่างระดับพญาไท ไปทางทิศตะวันออกถึงถนนพระราม 9 และจากต่างระดับพญาไทไปทางทิศใต้ถึงต่างระดับบางโคล่ เชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1)
- ส่วนซี จากถนนรัชดาภิเษกมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือถึงถนนแจ้งวัฒนะ เชื่อมต่อกับทางพิเศษอุดรรัถยา
- ส่วนดี จากถนนพระราม 9 มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกถึงถนนศรีนครินทร์ เชื่อมต่อมอเตอร์เวย์

#### 1.2 ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

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

#### 1.3 ทางพิเศษอุดรรัถยา

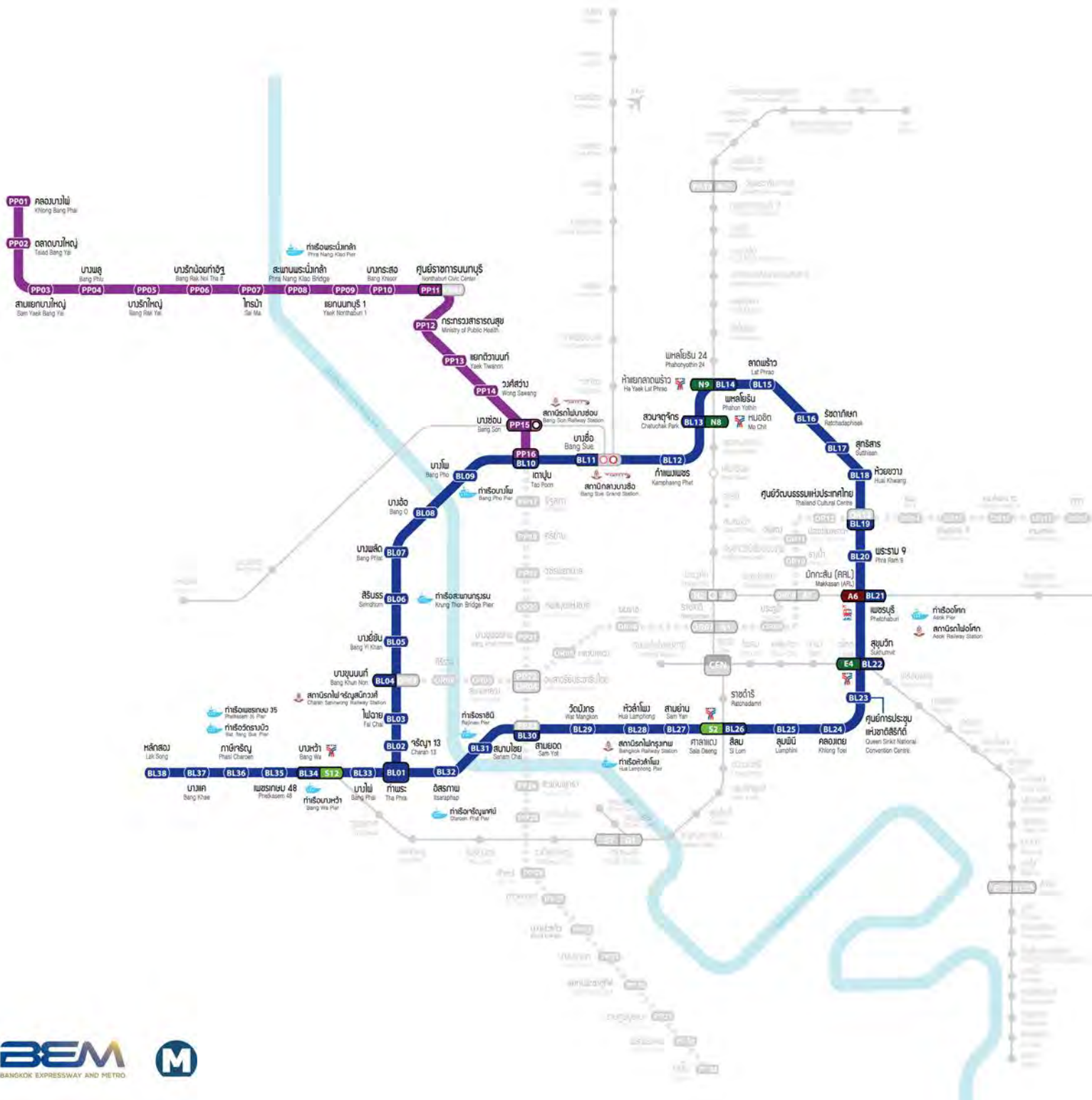
ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) โดยดำเนินการผ่าน NECL ภายใต้สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ลักษณะโครงการแบบ BTO โดย NECL มีสิทธิได้รับรายได้ค่าผ่านทางตามที่กำหนดในสัญญา รวมถึงสิทธิในการพัฒนาเชิงพาณิชย์บนพื้นที่ในเขตทางบนโครงสร้างทางพิเศษ ซึ่งได้มีการลงนามสัญญา (ฉบับแก้ไข) เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 ขยายระยะเวลาสัมปทานออกไปสิ้นสุดในวันที่ 31 ตุลาคม 2578 ทางพิเศษอุดรรัถยาเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชที่บริเวณถนนแจ้งวัฒนะมุ่งหน้าทิศเหนือถึงบางปะอิน บริเวณถนนกาญจนาภิเษก (วงแหวนตะวันตก) มีระยะทางรวมทั้งสิ้น 32 กิโลเมตร



## แผนทีระบบทางพิศษ



## แผนที่ระบบรถไฟฟ้า





## 2. ธุรกิจระบบราง

บริษัทเป็นผู้รับสัมปทานการให้บริการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”) จำนวน 2 โครงการ ได้แก่

### 2.1 โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน)

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) เป็นการร่วมลงทุนแบบ PPP Net Cost โดย รฟม. เป็นผู้ลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด และบริษัทมีหน้าที่จัดหา ติดตั้งอุปกรณ์งานระบบ ให้บริการเดินรถ และซ่อมบำรุง โดยบริษัทเป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งการดำเนินกิจกรรมและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงการโฆษณา การให้เช่าพื้นที่ในโครงการ และธุรกิจให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานี และภายในขบวนรถไฟฟ้า มีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่เปิดให้บริการครบทั้งสายทางคือ นับจากวันที่ 30 มีนาคม 2563 โดยโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ประกอบด้วย

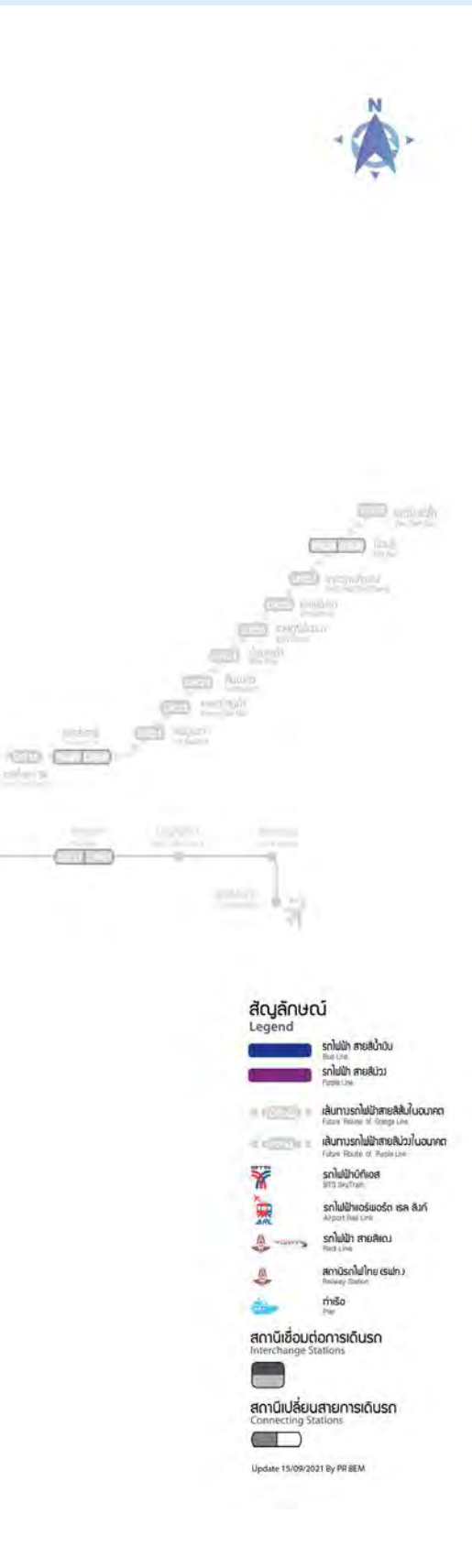
- ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ ซึ่งเป็นโครงการรถไฟฟ้าที่เป็นทางวิ่งใต้ดินสายแรกของไทย มีระยะทางทั้งสิ้น 20 กิโลเมตร เป็นสถานีใต้ดินจำนวน 18 สถานี
- ช่วงหัวลำโพง-บางแค เป็นโครงสร้างทางวิ่งแบบผสมทั้งใต้ดินและยกระดับ มีระยะทางทั้งสิ้น 16 กิโลเมตร จำนวน 11 สถานี
- ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ เป็นโครงสร้างทางวิ่งแบบยกระดับตลอดสาย มีระยะทางรวม 12 กิโลเมตร จำนวน 9 สถานี

โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) มีจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ที่สถานีเตาปูน

### 2.2 โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)

โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) บางใหญ่-ราชบุรีบูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) สัญญาที่ 4 สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดหาและบริหารรถไฟฟ้า การให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา ลักษณะสัญญาเป็นการร่วมลงทุนแบบ PPP Gross Cost โดย รฟม. เป็นผู้ลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด และบริษัทเป็นผู้ลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ โดย รฟม. เป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร และรายได้เชิงพาณิชย์จากการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด และ รฟม. จะทยอยจ่ายคืนค่าอุปกรณ์งานระบบให้บริษัทเป็นรายเดือนในระยะเวลา 10 ปี และจ้างบริษัทบริหารการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาตลอดระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ 4 กันยายน 2556

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







### 3. ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์







ตามที่บริษัทมีสิทธิแต่เพียงผู้เดียว ในการพัฒนาเชิงพาณิชย์ตามที่ระบุไว้ในสัญญา สัมปทานที่เกี่ยวข้อง บริษัทได้แต่งตั้ง BMN บริษัทย่อยเป็นผู้แทนในการบริหารการพัฒนา เชิงพาณิชย์ ทั้งในโครงการรถไฟฟ้าและ ทางพิเศษ ซึ่งแบ่งการดำเนินธุรกิจออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

- 1) จัดหาและ/หรือจัดทำสื่อโฆษณา
- 2) ให้เช่าพื้นที่ร้านค้า
- 3) ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบ สื่อสารโทรคมนาคม

โดยลักษณะการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ มีทั้งแบบดำเนินการเองและให้บุคคลอื่นพัฒนา พื้นที่

## 1.1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญ

- 30 ธ.ค. 58** บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“BECL”) และบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“BMCL”) ควบรวมกันตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด เป็นบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) “BEM” โดยรับมาซึ่งทรัพย์สิน ลิขสิทธิ์ หน้าที่ และความรับผิดชอบทั้งหมดของทั้งสองบริษัทดังกล่าวโดยผลของกฎหมาย
- 31 มี.ค. 60** บริษัทลงนามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินกับ รฟม. ในรูปแบบ PPP Net Cost โดยรวมโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (ช่วงสถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ) (สายสีน้ำเงินเดิม) ซึ่งเปิดให้บริการตั้งแต่ปี 2547 กับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (ช่วงสถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง และสถานีบางซื่อ-สถานีท่าพระ) มีระยะทางทั้งสิ้น 48 กิโลเมตร และมีสถานีทั้งหมด 38 สถานี โดยบริษัท มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสารและสิทธิในการพัฒนาเชิงพาณิชย์ตลอดอายุสัมปทาน
- 11 ส.ค. 60** บริษัทเปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีเตาปูน-สถานีบางซื่อ เป็นการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินเดิม) สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ให้ต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน ช่วยให้การเดินทางสัญจรระหว่างกรุงเทพฯ และปริมณฑลมีความรวดเร็ว สะดวกสบาย และปลอดภัยยิ่งขึ้น
- 30 ก.ย. 61** บริษัทเปิดใช้ทางเชื่อมทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ กับทางพิเศษศรีรัช มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ เพิ่มความสะดวกในการเดินทางไปแจ้งวัฒนะ และต่อเนื่องไปทางพิเศษอุดรรัถยา
- 18 มี.ค. 62** ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2562 ได้อนุมัติให้บริษัทและ NECL ยุติข้อพิพาทกับ กทพ. โดยการแก้ไขสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด
- 29 ก.ย. 62** บริษัทเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์สำหรับโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ช่วงที่ 2 จากสถานีหัวลำโพงถึงสถานีหลักสอง จำนวน 11 สถานี
- 20 ก.พ. 63** บริษัท NECL และ กทพ.ได้ลงนามในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) ยุติข้อพิพาทและขยายระยะเวลาสัมปทานออกไปสิ้นสุดวันที่ 31 ตุลาคม 2578
- 30 มี.ค. 63** บริษัทเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ทำให้สายทางของรถไฟฟ้าเชื่อมกันเป็นวงกลม (Circle Line) ครอบคลุมพื้นที่ใจกลางกรุงเทพมหานคร รวมถึงเชื่อมการเดินทางระหว่างฝั่งกรุงเทพมหานครและฝั่งธนบุรี
- 14 พ.ย. 63** พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิราลงกรณ์ พระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว พร้อมด้วยสมเด็จพระนางเจ้าสุทิดา พัชรสุธาพิมลลักษณ พระบรมราชินี ทรงเป็นประธานในพิธีเปิดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ส่วนต่อขยาย ณ สถานีรถไฟฟ้าสนามไชย



1 เม.ย. 64	บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด (TRIS Rating) ประกาศอันดับความน่าเชื่อถือของบริษัทที่ระดับ “A-” และแนวโน้มอันดับเครดิตที่ระดับ “Stable”
28 เม.ย. 64	บริษัทออกจำหน่ายหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืน (Sustainability Bond) ครั้งที่ 1/2564 มูลค่า 6,000 ล้านบาท อายุระหว่าง 3-10 ปี ในอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 1.56 ถึงร้อยละ 3.33 เพื่อชำระคืนหนี้เดิม และ/หรือ เงินลงทุน (Refinance) ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งเป็นหุ้นกู้ที่ได้ออกตามกรอบหลักเกณฑ์ การระดมทุนเพื่อความยั่งยืน โดยบริษัทเป็นบริษัทเอกชนรายแรกในประเทศไทย และในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ได้มีการออกหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืน ส่งผลให้บริษัทได้รับรางวัล Best Sustainability Bond Awards 2021 จาก The Asset นิตยสารทางการเงินชั้นนำแห่งเอเชีย
2 ส.ค. 64	บริษัทร่วมกับ รฟม. เปิดใช้ทางเชื่อมสถานีบางซื่อ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน กับสถานีกลางบางซื่อ โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง เพื่อให้ประชาชนสามารถเปลี่ยนระบบการเดินทางได้อย่างต่อเนื่อง สะดวก รวดเร็ว
27 ส.ค. 64	บริษัทได้รางวัลสำนักงานสีเขียว (Green Office) ระดับประเทศ “ระดับดี” จากโครงการส่งเสริมสำนักงาน สีเขียว (Green Office) ประจำปี 2563 ของกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
7 ต.ค. 64	บริษัทได้รับคัดเลือกให้เป็น 1 ใน 146 บริษัทจดทะเบียนฯ ที่อยู่ในรายชื่อหุ้นยั่งยืน หรือ Thailand Sustainability Investment (THSI) ประจำปี 2564 ต่อเนื่องเป็นปีที่ 5 ในกลุ่มบริการ (Services)
28 ต.ค. 64	บริษัทได้รับการประเมินการกำกับดูแลกิจการที่ดีในระดับดีเลิศ (Excellent CG Scoring) หรือระดับ 5 ดาว ติดต่อกันอย่างต่อเนื่องจากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) จากการสำรวจการกำกับดูแล กิจการของบริษัทจดทะเบียนไทยประจำปี 2564
13 ธ.ค. 64	บริษัทร่วมกับ กทพ. และธนาคารกรุงไทย เปิดให้บริการชำระค่าผ่านทางพิเศษด้วยระบบ EMV Contactless (Europay Mastercard and Visa) เพื่อเป็นทางเลือกในการชำระค่าผ่านทาง ให้ประชาชนได้รับความสะดวก สบาย รวดเร็ว
15 ธ.ค. 64	ครบกำหนดปรับอัตราค่าผ่านทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ครั้งแรก ตามสัญญาสัมปทาน โดยปรับอัตราค่าผ่านทางจากอัตรา 50/80/115 บาท เป็น 65/105/150 บาท สำหรับรถประเภท 4 ล้อ / 6-10 ล้อ / มากกว่า 10 ล้อ อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการลดภาระค่าครองชีพให้แก่ประชาชน บริษัทได้จำหน่าย คู่มือในอัตราเดิมโดยผู้ใช้งานสามารถใช้ชำระค่าผ่านทางได้ถึงวันที่ 15 ธันวาคม 2565
20 ม.ค. 65	บริษัทได้รับรางวัล Thailand's Top Corporate Brand 2021 ต่อเนื่องเป็นปีที่ 2 โดยเป็นบริษัทที่มีมูลค่า แบรนด์องค์กรสูงสุด ในหมวดธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ประจำปี 2564 จากคณะพาณิชย์ศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ASEAN and Thailand's Top Corporate Brands 2021





บริษัทได้รับรางวัล Thailand' s Top Corporate Brand 2021 ต่อเนื่องเป็นปีที่ 2 บริษัทที่มีมูลค่าแบรนด์องค์กรสูงสุด ในหมวดธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ประจำปี 2564 จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในงาน ASEAN and Thailand's Top Corporate Brands 2021



บริษัทรับรางวัลสำนักงานสีเขียว (Green Office) ระดับประเทศ **“ระดับดี”** จากโครงการส่งเสริมสำนักงานสีเขียว (Green Office) ประจำปี 2563 ของ กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม



### 1.1.3 วัตถุประสงค์ของการระดมทุน

บริษัทมีการระดมทุนโดยการออกและเสนอขายหุ้นกู้ประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ซึ่งบังคับใช้ตามกฎหมายไทย ทั้งนี้ บริษัทได้นำเงินดังกล่าวไปใช้ตามวัตถุประสงค์ที่ระบุในแบบแสดงรายการข้อมูลการเสนอขายหุ้นกู้ครบถ้วนแล้ว ซึ่งสามารถศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมได้จากเว็บไซต์ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (“สำนักงาน ก.ล.ต.”) ที่ <https://market.sec.or.th>

### 1.1.4 ข้อมูลพื้นที่บริษัทให้ค้ำประกันไว้ในแบบแสดงรายการข้อมูลการเสนอขายหลักทรัพย์

หุ้นกู้ประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน

บริษัทไม่มีข้อมูลพื้นที่ทางการเงินสำหรับหุ้นกู้แต่ละรุ่นตามที่ระบุในแบบแสดงรายการข้อมูลการเสนอขายหุ้นกู้ และเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องของหุ้นกู้แต่ละรุ่น ทั้งนี้ เงื่อนไขการใช้สิทธิไถ่ถอนหุ้นกู้ (Call Option) ของหุ้นกู้ บริษัทได้เปิดเผยในข้อ 1.5 การออกหลักทรัพย์อื่น

### 1.1.5 บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

Bangkok Expressway and Metro Public Company Limited (เรียกชื่อย่อว่า “BEM”)

ประกอบธุรกิจ	ดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษและบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า รวมถึงธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้อง
เลขทะเบียนบริษัท	0107558000491
ทุนจดทะเบียน	15,285 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 15,285 ล้านหุ้น หุ้นละ 1 บาท เรียกชำระแล้ว 15,285 ล้านบาท
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	587 ถนนสุทธิสาร แขวงรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์	0 2641 4611 และ 0 2354 2000
โทรสาร	0 2641 4610 และ 0 2354 2040
เว็บไซต์	<a href="http://www.bemplc.co.th">www.bemplc.co.th</a>





## 1.2 ลักษณะการประกอบธุรกิจ

### 1.2.1 โครงสร้างรายได้

บริษัทและบริษัทย่อย ดำเนินธุรกิจโดยเป็นผู้รับสัมปทานจากภาครัฐ ดังนี้ 1) ผู้รับสัมปทาน ในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ คือ ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และทางพิเศษอุดรรัถยา 2) ผู้รับสัมปทานการให้บริการ การเดินรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) นอกจากการได้รับรายได้ค่าผ่านทาง รายได้ค่าโดยสาร และค่าบริการเดินรถไฟฟ้าแล้ว บริษัทยังมี รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ภายใต้สัมปทานที่เกี่ยวข้อง โดยปัจจุบันบริษัทและบริษัทย่อยมีโครงสร้างรายได้ ดังนี้

โครงสร้างรายได้	ดำเนินการโดย	% การถือหุ้น ของบริษัท	ข้อมูลทางการเงินรวม					
			ปี 2564		ปี 2563		ปี 2562	
			ล้านบาท	%	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%
<b>ธุรกิจทางพิเศษ</b>			<b>6,450</b>	<b>56.2 %</b>	<b>8,145</b>	<b>56.9 %</b>	<b>10,302</b>	<b>60.6 %</b>
รายได้ค่าผ่านทาง	บริษัท		5,490	47.8 %	6,942	48.5 %	8,852	52.1 %
รายได้ค่าผ่านทาง	บริษัทย่อย	<b>99.99 %</b>	960	8.4 %	1,203	8.4 %	1,450	8.5 %
<b>ธุรกิจระบบราง</b>			<b>3,454</b>	<b>30.1 %</b>	<b>4,520</b>	<b>31.5 %</b>	<b>5,022</b>	<b>29.5 %</b>
รายได้ค่าโดยสารและ	บริษัท		3,454	30.1 %	4,520	31.5 %	5,022	29.5 %
ค่าบริการเดินรถไฟฟ้า								
<b>ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์</b>			<b>822</b>	<b>7.2 %</b>	<b>825</b>	<b>5.8 %</b>	<b>783</b>	<b>4.6 %</b>
การพัฒนาเชิงพาณิชย์	บริษัท		745	6.5 %	724	5.1 %	720	4.2 %
การพัฒนาเชิงพาณิชย์	บริษัทย่อย	<b>99.67 %</b>	77	0.7 %	101	0.7 %	63	0.4 %
<b>รายได้อื่น <sup>(1)</sup></b>			<b>755</b>	<b>6.5 %</b>	<b>833</b>	<b>5.8 %</b>	<b>888 <sup>(2)</sup></b>	<b>5.2 %</b>
<b>รวมรายได้ <sup>(3)</sup></b>			<b>11,481</b>	<b>100 %</b>	<b>14,323</b>	<b>100 %</b>	<b>16,995</b>	<b>100 %</b>

หมายเหตุ: <sup>(1)</sup> รายได้อื่น รายการหลัก คือ รายได้เงินปันผล และดอกเบี้ยรับ

<sup>(2)</sup> ในปี 2562 มีกำไรจากการขายเงินลงทุน 181 ล้านบาท รวมอยู่ในรายได้อื่น

<sup>(3)</sup> ไม่รวมกำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน ในปี 2562 จำนวน 3,409 ล้านบาท

## 1.2.2 ข้อมูลเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์

### 1. ธุรกิจทางพิเศษ

#### (1) ลักษณะบริการ

บริษัทและบริษัทย่อย คือ NECL เป็นผู้รับสัมปทานในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ รวม 3 สายทาง ซึ่งได้แก่ ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และทางพิเศษอุดรรัถยา โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### • ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนเอบี ส่วนซี และส่วนดี)

ในการบริหารทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) บริษัทมีหน้าที่ในการเรียกเก็บค่าผ่านทาง การกู้ยืม รวมทั้งการบำรุงรักษาทางพิเศษศรีรัช บริษัทมีสิทธิได้รับรายได้ค่าผ่านทาง ดังนี้

- ได้รับส่วนแบ่งรายได้ร้อยละ 40 และ กทพ. ได้รับร้อยละ 60 จากทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1) (บางนา-ดินแดง-ดาวคะนอง)
- ได้รับส่วนแบ่งรายได้ร้อยละ 40 และ กทพ. ได้รับร้อยละ 60 จากทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอบี
- ได้รับรายได้ค่าผ่านทางทั้งหมดของทางพิเศษศรีรัชส่วนซี และส่วนดี
- ทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช มีการปรับอัตราค่าผ่านทางทุก 10 ปี ในอัตรา 10 บาท ซึ่งเป็นไปตามอัตราที่ระบุไว้ในสัญญา โดยจะมีการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งต่อไปในวันที่ 1 กันยายน 2571

#### • ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

ในการบริหารทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร บริษัทมีหน้าที่ในการบริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาทางพิเศษรวมทั้งการเรียกเก็บค่าผ่านทาง เพื่อแลกเปลี่ยนกับสิทธิในรายได้ค่าผ่านทางและรายได้อื่น ๆ (ถ้ามี)

ลักษณะของโครงการเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ระยะทาง 16.7 กิโลเมตร มีด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษจำนวน 9 ด่าน มีแนวเส้นทางจากถนนวงแหวนรอบนอกฯ (ถนนกาญจนาภิเษกบริเวณใกล้โรงกรองน้ำมหาสวัสดิ์) ไปทางทิศตะวันออกตามแนวทางรถไฟสายใต้เดิม และข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 7 สิ้นสุดบริเวณสถานีกลางบางซื่อ (จตุจักร) โดยเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช และทางลงสู่ระดับดินที่บริเวณถนนกำแพงเพชร 2 นอกจากนี้ บริษัทได้เปิดใช้ทางเชื่อมทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ) เพื่อเพิ่มความสะดวกในการเดินทางไปแจ้งวัฒนะ และต่อเนื่องไปทางพิเศษอุดรรัถยา

ในการบริหารจัดการโครงการนี้ บริษัทเป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทาง และมีสิทธิที่จะได้รับรายได้ค่าผ่านทางทั้งหมดและรายได้อื่น (ถ้ามี) ตลอดระยะเวลาสัมปทาน ซึ่งอัตราค่าผ่านทางและการปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นไปตามที่ตกลงในสัญญา

ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ มีการปรับอัตราค่าผ่านทางทุก 5 ปี นับแต่วันที่เปิดดำเนินการโครงการในอัตรา 15 บาท 25 บาท และ 35 บาท สำหรับรถ 4 ล้อ รถ 6-10 ล้อ และรถมากกว่า 10 ล้อตามลำดับ ซึ่งเป็นไปตามอัตราที่ระบุไว้ในสัญญา โดยได้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งแรกเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2564 ทั้งนี้ เพื่อเป็นการลดภาระของผู้ใช้บริการทางพิเศษ บริษัทได้จำหน่ายคูปองของอัตราค่าผ่านทางเดิม เป็นระยะเวลา 1 ปี (วันที่ 15 ธันวาคม 2564 ถึงวันที่ 15 ธันวาคม 2565)

#### • ทางพิเศษอุดรรัถยา

ในการบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) ดำเนินการโดย NECL โดย NECL มีหน้าที่ในการเรียกเก็บค่าผ่านทาง การกู้ยืม รวมทั้งการบำรุงรักษาทางพิเศษอุดรรัถยา รายได้ค่าผ่านทางในส่วนของทางพิเศษอุดรรัถยาเป็นของ NECL ทั้งหมด

ทางพิเศษอุดรรัถยาประกอบด้วยทางพิเศษ 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 แจ้งวัฒนะ-เชียงราก และระยะที่ 2 เชียงราก-บางไทร เชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชที่บริเวณถนนแจ้งวัฒนะมีระยะทางรวมทั้งสิ้น 32 กิโลเมตร สำหรับขาเข้าเมืองผู้ใช้ทางชำระค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดขึ้นทางพิเศษ สำหรับขาออกจากเมืองชำระค่าผ่านทางที่จุดลงทางพิเศษ

ทางพิเศษอุดรรัถยา มีการปรับอัตราค่าผ่านทางทุกวันที่ 1 พฤศจิกายน สำหรับทุกระยะเวลา 10 ปี ในอัตรา 10 บาท ซึ่งเป็นไปตามอัตราที่ระบุไว้ในสัญญา โดยจะมีการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งต่อไปในวันที่ 1 พฤศจิกายน 2571



## รายละเอียดของโครงข่ายที่เชื่อมโยงระบบทางพิเศษในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

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

## ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง

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

อัตราค่าผ่านทาง

ทางพิเศษ / ด้านเก็บค่าผ่านทาง	อัตราค่าผ่านทาง (บาท/เที่ยว)		
	4 ล้อ	6-10 ล้อ	มากกว่า 10 ล้อ
ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1)	50	75	110
ยกเว้น			
ด้านอาคารรงค์ 1 (ไปบางนา)	25 <sup>(1)</sup>	50 <sup>(1)</sup>	85 <sup>(1)</sup>
ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) (ส่วนเอบี)	50	75	110
ยกเว้น			
ด้านประชาชื่น (ขาเข้า)	60 <sup>(2)</sup>	90 <sup>(2)</sup>	140 <sup>(2)</sup>
ด้านประชาชื่น (ขาออก)	10 <sup>(2)</sup>	15 <sup>(2)</sup>	30 <sup>(2)</sup>
ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) (ส่วนซี)	15	20	35
ด้านประชาชื่น 1 (ขึ้นจากถนนประชาชื่น)	15	20	35
ด้านประชาชื่น 2 (ลงสู่ถนนประชาชื่น)			
ด้านงามวงศ์วาน 1 (ขาออก)			
ด้านงามวงศ์วาน 2 (ขาเข้า)			
ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนดี)	25	55	75
ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ	55/65 <sup>(3)</sup>	80/105 <sup>(3)</sup>	115/150 <sup>(3)</sup>
ทางพิเศษอุดรรัถยา	45	100	150
ยกเว้น			
ด้านเมืองทองธานี	35/45 <sup>(4)</sup>	90/100 <sup>(4)</sup>	140/150 <sup>(4)</sup>
ด้านบางปะอิน	55	120	180

หมายเหตุ: <sup>(1)</sup> อัตรานี้หลังหักส่วนลดพิเศษ 25 บาท สำหรับรถทุกประเภท (ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2564 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2565)

<sup>(2)</sup> กรณีที่ผู้ใช้ทางใช้บริการทางด่วนชั้นที่ 2 ต่อเนื่องจากส่วนเอบี ไปส่วนซี ที่ด้านประชาชื่น (ขาออก) หรือจากส่วนซี ไปส่วนเอบี ที่ด้านประชาชื่น (ขาเข้า) ค่าผ่านทางของส่วนที่สองที่ใช้บริการสำหรับรถทุกประเภทจะได้รับส่วนลด 5 บาท ตลอดระยะเวลาของสัญญา

<sup>(3)</sup> ปรับอัตราค่าผ่านทางเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2564 สำหรับผู้ใช้ทางที่ชำระค่าผ่านทางด้วยคูปอง ยังคงใช้อัตราค่าผ่านทางเดิม (ตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2564 ถึงวันที่ 15 ธันวาคม 2565)

<sup>(4)</sup> ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2565 เป็นต้นไป ผู้ใช้ทางต้องชำระค่าผ่านทางในอัตราค่าผ่านทางเต็มราคา เนื่องจากโปรโมชั่นส่วนลด 10 บาท สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 แต่บริษัทได้ออกโปรโมชั่นใหม่จำหน่ายคูปองมอบส่วนลด 10 บาทสำหรับผู้ใช้ทางที่ชำระค่าผ่านทางด้วยคูปอง ยังคงใช้อัตราค่าผ่านทางหักส่วนลด 10 บาท (ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2565 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2565)

## (2) การพัฒนานวัตกรรม

### • นโยบายการวิจัย และพัฒนาในด้านต่าง ๆ และการพัฒนานวัตกรรมในกระบวนการสินค้า/บริการ

#### - ระบบข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ (Geographic Information System : GIS)

เพื่อการบริหารจัดการวิศวกรรมทางพิเศษให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด บริษัทได้พัฒนาระบบข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ (Geographic Information System : GIS) ด้วยเทคโนโลยีสมัยใหม่ให้สามารถแสดงผลข้อมูลสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการ (Management Information System : MIS) เช่น เทคโนโลยีแผนที่ชนิดเคลื่อนที่ได้ (Mobile Mapping System : MMS) และเทคโนโลยีพิกัดเลเซอร์ (Laser Point Cloud) ในรูปแบบ Web-based Application ซึ่งเป็นเครื่องมือที่ทันสมัยในการรักษาระดับการให้บริการทางพิเศษแก่ผู้ใช้งานทางพิเศษให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมด้านความรวดเร็วความสะดวกรวดเร็ว และความปลอดภัย สอดคล้องตามข้อกำหนด และกฎหมายต่าง ๆ โดยได้ประยุกต์ใช้งานบริหารจัดการสินทรัพย์งานผิวทางและงานโครงสร้าง (Pavement & Structure Management Systems) และได้ต่อยอดมาใช้ในการบริหารจัดการความปลอดภัยบนทางพิเศษ (Safety Management System) เพื่อให้สามารถวิเคราะห์หาสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุตามหลักทางวิศวกรรม และจัดทำการเพิ่มเติมอุปกรณ์ / ปรับปรุงสายทางให้มีความปลอดภัยในทุกสภาพแวดล้อมได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ทั้งนี้ การพัฒนาองค์ความรู้ด้านการวิจัยและนวัตกรรมของบริษัทได้ดำเนินการร่วมกับบริษัทที่ปรึกษาที่ผ่านเกณฑ์การประเมินคุณภาพ ISO 9001 เป็นอย่างน้อย ทำให้บริษัทได้พัฒนานวัตกรรม และองค์ความรู้ที่มีความถูกต้อง น่าเชื่อถือ เพื่อนำมาใช้ประกอบการตัดสินใจในการบริหารจัดการงานวิศวกรรมทางพิเศษได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

สำหรับด้านการวิจัยและพัฒนา บริษัทได้พัฒนาหน่วยงานวิจัยเฉพาะด้านวิศวกรรมทางพิเศษขึ้น และได้มีการบูรณาการความร่วมมือกับภาควิชาการอย่างต่อเนื่อง ทั้งสถาบันอุดมศึกษาชั้นนำ และจัดทำความร่วมมือทางวิชาการกับสถาบันวิจัยด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีระดับชาติ ทำให้บริษัทมีเครือข่ายวิชาการกับคณาจารย์ นักวิจัย และผู้เชี่ยวชาญ ทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนพัฒนาองค์ความรู้ที่มีความถูกต้อง น่าเชื่อถือ และมีความทันสมัยอยู่ตลอดเวลา จนทำให้บริษัทสามารถผลิตงานวิจัยด้านวิศวกรรมทางพิเศษตีพิมพ์ในวารสารระดับชาติอย่างต่อเนื่อง และได้บริการวิชาการบรรยายพิเศษในภาคการศึกษาระดับมหาวิทยาลัยอยู่เสมอ อันเป็นการต่อยอดแลกเปลี่ยนงานศึกษาวิจัยด้านวิศวกรรมทางพิเศษ เพื่อใช้พัฒนาองค์กร และสาธารณะต่อไป

#### - ระบบบริหารการจราจรขั้นสูง (Advanced Traffic Management System : ATMS)

ATMS เป็นซอฟต์แวร์ทำหน้าที่เชื่อมต่ออุปกรณ์อำนวยความสะดวกจราจรบนทางพิเศษ เพื่อแสดงสถานะการทำงานของอุปกรณ์ ได้แก่ ป้ายปรับเปลี่ยนข้อความ (VMS) ป้ายสัญลักษณ์จราจร (MS) ระบบโทรศัพท์ฉุกเฉิน (ETS) และกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ซึ่งบริษัทมีการติดตั้งเพิ่มเติมจนครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดของทางพิเศษอุดรรัถยาในปี 2564 และระบบ ATMS เชื่อมต่อกับระบบ Intelligent Video Analytic (IVA) ซึ่งติดตั้งบริเวณ Ramp ทางลง และ Ramp ทางขึ้นที่ไม่มีอาคารด่าน เพื่อตรวจจับยานพาหนะที่ไม่ได้รับอนุญาตให้ใช้ทางพิเศษ หรือขับซัดผิดทิศทาง รวมถึงคน หรือ สัตว์ เข้าสู่ทางพิเศษ จะมีการแจ้งเตือนเมื่อตรวจพบเหตุการณ์ผิดปกติดังกล่าวบนทางพิเศษ นอกจากนี้ระบบ ATMS ยังสามารถแสดงแผนที่เส้นทางจำลอง (Schematic Map) ด้วยการแสดงจุดสีเพื่อบ่งบอกสภาพจราจรบริเวณนั้น

โดยมีสัญลักษณ์ของอุปกรณ์แสดงบนแผนที่จำลอง ซึ่งอ้างอิงจากตำแหน่งจริงบนทาง เพื่อให้การตรวจสอบและการบริหารสภาพจราจรมีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ระบบ ATMS ได้ถูกติดตั้งภายในห้องสื่อสาร ศูนย์ควบคุมทางพิเศษอุดรรัถยาในปี 2564 และมีแผนดำเนินการในทางพิเศษศรีรัชในปี 2565

ระบบ Intelligent Video Analytic (IVA) และการแจ้งเตือนที่ศูนย์ควบคุมทางพิเศษอุดรรัถยา





#### - การพัฒนาระบบชำระค่าผ่านทาง EMV

บริษัทร่วมกับ กทพ. และธนาคารกรุงไทย พัฒนาระบบชำระค่าผ่านทางด้วยบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิตชนิด contactless ตามมาตรฐาน Euro Master Visa (EMV) เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการทางพิเศษ ช่วยให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษเดินทางได้สะดวกรวดเร็วขึ้น เป็นทางเลือก

ใหม่ให้กับผู้ใช้บริการทางพิเศษ เพียงแตะและจ่ายค่าผ่านทางด้วยบัตรมาตรฐานสากลเพียงใบเดียว ทั้งบัตรเดบิตและบัตรเครดิตทุกธนาคารที่มีสัญลักษณ์ระบบชำระเงินแบบไร้สัมผัส จะใช้เทคโนโลยีแบบไร้สายในพิกัดสั้น (Contactless) อีกทั้งตอบโจทย์วิถีชีวิตยุคใหม่ที่ลดการใช้และลดการสัมผัสเงินสด เพื่อลดความเสี่ยงจากการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 และยังเป็นรูปแบบการชำระเงินที่เป็นมาตรฐานระดับสากล

โดยเริ่มเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการในทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และทางพิเศษอุดรรัถยาในเดือนมกราคม 2564 และทางพิเศษศรีรัชในเดือนเมษายน 2564

นอกจากนี้ บริษัทยังพัฒนารูปแบบการชำระค่าทางด่วนด้วยบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิตชนิด contactless ตามมาตรฐาน EMV ไปสู่ระบบ Tap and Go ซึ่งผู้ใช้บริการทางพิเศษสามารถทำการชำระเงินได้ด้วยตัวเอง โดยไม่มีพนักงานในตู้เก็บเงิน เรียกว่าช่องเก็บค่าผ่านทางแบบ EMV Toll Collection Machine (TCM) เมื่อผู้ใช้ทางแตะบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิต ตามมาตรฐาน EMV สำเร็จ ไม้กั้นช่องทางอัตโนมัติจะเปิดให้ผ่านทาง ผู้ใช้บริการสามารถเลือกพิมพ์ใบรับค่าผ่านทาง ด้วยการกดปุ่มที่ตู้เก็บค่าผ่านทาง ปัจจุบันเริ่มทดลองใช้งานที่ช่องทางที่ 3 ด้านบางซื่อ 1 ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ และช่องทางที่ 3 ด้านเชียงรากขาเข้า ทางพิเศษอุดรรัถยา

#### ช่องเก็บค่าผ่านทางแบบ EMV Toll Collection Machine (TCM)



#### - Digital Technology

ในปี 2564 บริษัทพัฒนาและต่อยอดการประยุกต์ใช้ Digital Technology เพื่อเพิ่มความทันสมัย และสะดวกต่อผู้ใช้ทาง โดยการพัฒนา และใช้ระบบงานกู้ภัย กรณีช่วยเหลือบนทางผ่าน Smartphone และยังช่วยลดปริมาณการใช้กระดาษ (Paperless) เพิ่มความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางและพนักงาน เนื่องจากลดเวลาในการให้บริการ โดยการบันทึกภาพ และระบุจุดอุบัติเหตุที่เชื่อมต่อกับ GPS สะดวกนำเสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในรูปแบบ PDF และการสืบค้นข้อมูลย้อนหลัง ทั้งนี้ข้อมูลจะถูกจัดเก็บเป็น Big Data ซึ่งนำไปวิเคราะห์ต่อ โดยนำเสนอเป็น Dashboard ข้อมูลอุบัติเหตุบนทางพิเศษ เพื่อวิเคราะห์หาแนวทางลดอุบัติเหตุโดยกระบวนการวิศวกรรม ด้วยการปรับปรุงทางพิเศษต่อไป

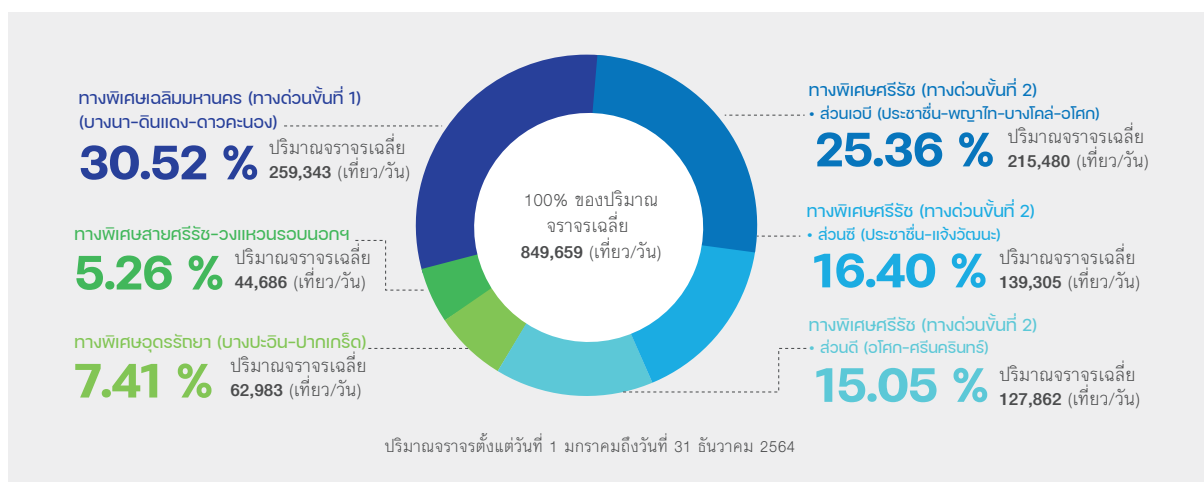
นอกจากนี้ บริษัทยังให้ความสำคัญถึงการประยุกต์ใช้ AI (Artificial Intelligence) มาช่วยในการทำงาน เพื่อลดค่าใช้จ่าย ลดเวลาทำงานซ้ำๆ ของพนักงาน เพื่อให้พนักงานสามารถนำเวลาไปทำงานที่สำคัญได้มากขึ้น อาทิ การประยุกต์ใช้ RPA (Robotic Process Automation) ในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง



### (3) การตลาดและการเงินของธุรกิจทางพิเศษ

#### • ลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของผู้ใช้ทางพิเศษ คือ ผู้ใช้ทางที่มุ่งหวังความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง ต้องการร่นระยะทางในการเดินทางไปยังจุดหมาย รวมทั้งต้องการหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรตามเส้นทางปกติที่การจราจรติดขัดในพื้นที่ของกรุงเทพฯ และปริมณฑล กลุ่มลูกค้ามีการกระจายตัวตามจุดหมายการเดินทาง ที่พักอาศัย สถานที่ทำงาน ดังนั้นรายได้ของระบบทางพิเศษจึงไม่ได้ขึ้นอยู่กับบุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นพิเศษแต่อย่างใด โดยสามารถจำแนกลูกค้าซึ่งเป็นผู้ใช้ทางตามประเภทของรถที่ใช้ทางพิเศษ ได้แก่ ประเภทรถ 4 ล้อ รถ 6-10 ล้อ และรถมากกว่า 10 ล้อ โดยในปี 2564 มีสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 98.20 ร้อยละ 1.45 และร้อยละ 0.35 ตามลำดับ ทั้งนี้ปริมาณจราจรตั้งแต่วันที่ 1 มกราคมถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2564 ที่ใช้ทางพิเศษสามารถจำแนกตามพื้นที่ได้ดังนี้



#### • กลยุทธ์การตลาดของธุรกิจทางพิเศษ

##### ○ กลยุทธ์ทางการตลาดของธุรกิจทางพิเศษ

จุดเด่นทางการตลาด คือ การให้บริการทางพิเศษศรีรัชมุ่งเน้นที่จะสนองตอบความต้องการในการเดินทางผ่านโครงข่ายทางพิเศษที่เชื่อมต่อและครอบคลุมพื้นที่ใจกลางย่านธุรกิจหลักของกรุงเทพฯ ทั้งการเดินทางจากทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช รวมทั้งทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-อาจณรงค์) มีโครงข่ายที่ครอบคลุมพื้นที่จากทิศเหนือจรดทิศใต้ และจากทิศตะวันตกไปยังทิศตะวันออกของกรุงเทพฯ ผู้ใช้ทางสามารถใช้ทางพิเศษเชื่อมต่อกับทางพิเศษบูรพาวิถี (บางนา-ชลบุรี) ทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษฉลองรัช ทำให้โครงข่ายระบบทางพิเศษสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ส่งผลให้ผู้ใช้บริการสามารถเดินทางไปถึงที่หมายได้สะดวกและรวดเร็วกว่าการใช้ถนนพื้นราบ

สำหรับทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ฝั่งกรุงเทพฯ-ฝั่งธนบุรี โดยแนวเส้นทางจะข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 7 ขนานบนทางรถไฟสายใต้โดยผ่านย่านบางพลัด บางบำหรุ ตลิ่งชัน ผ่านถนนราชพฤกษ์และสุดทางที่ถนนวงแหวนรอบนอก (ฝั่งตะวันตก) ทำให้ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางเชื่อมฝั่งกรุงเทพฯ-ธนบุรี ได้อย่างสะดวกรวดเร็ว สำหรับในฝั่งขาเข้าจะมีจุดเชื่อมต่อจากสะพานลอยบรมราชชนนี บริเวณตลิ่งชัน เชื่อมเข้าทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ บริเวณ กม.ที่ 5+200 และมีจุดเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช บริเวณหมอชิต จตุจักร เลี้ยวขวาไปทางทิศใต้ เพื่อไปยังพญาไท-สีลม และเลี้ยวซ้ายไปทางทิศเหนือของทางพิเศษศรีรัช เพื่อเพิ่มความสะดวกต่อผู้ใช้ทางในการเดินทางไปยังรัชดาภิเษก ประชาชื่น แจ้งวัฒนะ และบางปะอิน โดยใช้ทางพิเศษอุดรรัถยาอีกด้วย

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

#### ○ กลยุทธ์ด้านบริการและผลิตภัณฑ์ของธุรกิจทางพิเศษ

- การมีโครงข่ายการให้บริการทางพิเศษซึ่งตั้งอยู่บนทำเลที่ดี และเชื่อมต่อกับถนนหลักของเมืองทำให้สามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้ทางให้เดินทางไปยังจุดหมายได้ตรงตามต้องการ บริษัทได้ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพของสายทางและคุณภาพของการให้บริการที่ดี โดยได้นำมาปรับเป็นกลยุทธ์สำคัญเพื่อเสริมศักยภาพในการรองรับปริมาณจราจรที่หมุนเวียนในระบบให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น
- การศึกษาความเหมาะสมเพื่อปรับปรุงทางขึ้น-ลงทางพิเศษเป็นอีกมาตรการที่บริษัทนำมาเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทางและรักษาระดับคุณภาพทางพิเศษในด้านความปลอดภัยเชิงวิศวกรรมให้อยู่ในระดับมาตรฐานสากลอย่างต่อเนื่อง
- การศึกษาแนวเส้นทางใหม่ ๆ เพื่อรองรับทิศทางการเติบโตของเมือง (Urbanization) ที่จะขยายตัวในอนาคตโดยเฉพาะพื้นที่ในเขตกรุงเทพฯ ตลอดจนการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้ทาง จัดเป็นการเตรียมพร้อมเพื่อรองรับการขยายขอบข่ายการให้บริการทางพิเศษ อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มช่องทางการให้บริการที่ตอบรับกับความต้องการของผู้ใช้ทางในอนาคตได้เป็นอย่างดี
- การเพิ่มช่องทางการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวกับการจราจรผ่านป้ายจราจรอัจฉริยะ (Smart Traffic) และป้ายสลับข้อความ (VMS) เพื่อให้ผู้ใช้ทางทราบถึงสภาพจราจรบนระบบทางพิเศษ ตลอดจนการแนะนำการเดินทางบนเส้นทางพิเศษให้สะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น
- การปรับปรุงป้ายแนะนำการใช้ทางพิเศษบนถนนพื้นราบ ทั้งที่เป็นถนนสายหลักและถนนซอยในกรุงเทพฯ และปริมณฑลอย่างต่อเนื่อง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางและเพิ่มความมั่นใจในการเข้าใช้ทางพิเศษ โดยจะเน้นการให้ข้อมูลสถานที่สำคัญในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงกับทางขึ้น-ลงทางพิเศษส่วนต่าง ๆ ผ่านเว็บไซต์สื่อประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ รวมทั้ง Social Media เพื่อให้ลูกค้าที่เป็นผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง
- การจัดกิจกรรมประชาสัมพันธ์ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ตามสถานที่ที่อยู่แนวสายทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ และแจ้งวัฒนะ เพื่อแนะนำการใช้เส้นทางให้กับผู้ใช้ทาง รวมทั้งยังได้รับทราบความต้องการและข้อเสนอแนะจากผู้ใช้งานโดยตรง นอกจากนี้ บริษัทยังได้แนะนำเส้นทางไปร้านอาหาร และสถานที่ท่องเที่ยวผ่าน facebook Fanpage ชับ ชิม เที้ยว ซึ่งมีผู้ติดตามเป็นจำนวนมาก
- การศึกษาเพื่อพัฒนาระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษด้วยบัตร Contactless EMV ในช่องเก็บค่าผ่านทางที่ไม่มีพนักงานในรูปแบบ Tab and Go (EMV Toll Collection Machine) เป็นช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษแบบกึ่งอัตโนมัติ ผู้ใช้ทางสามารถทำรายการผ่านทางด้วยตัวเอง เมื่อทำรายการสำเร็จ ไม้กั้นทางอัตโนมัติจะเปิดเพื่อให้ผ่านทาง โดยทดลองเปิดให้บริการเป็นช่องทางนำร่องในทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และทางพิเศษอุดรรัถยา สายทางละ 1 ช่องทาง
- การศึกษาเพื่อพัฒนาระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษแบบไม่มีไม้กั้น แบบหลายช่องทาง (Multi Lane Free Flow) บริษัทดำเนินการติดตั้งช่องทางทดสอบจำนวน 2 ด้าน โดยนำเอาเทคโนโลยีการอ่านป้ายทะเบียนอัตโนมัติ (License Plate Recognition : LPR) มาใช้ในการตรวจสอบการผ่านทาง ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนสิงหาคม 2564
- การปรับปรุงช่องค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass) โดยไม่มีตู้เก็บค่าผ่านทาง เนื่องจากตู้เก็บค่าผ่านทางอยู่ในตำแหน่งที่บดบังทัศนวิสัยของผู้ใช้ทางต่อการมองเห็นป้ายบอกราคา และพนักงานเก็บค่าผ่านทางจำเป็นต้องเดินผ่านช่องทาง และเป็นการหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุรถเฉี่ยวชนตู้เก็บค่าผ่านทาง โดยเริ่มดำเนินการเป็นโครงการนำร่องไปแล้ว 1 ช่องทางเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2564 และมีแผนจะขยายผลในปี 2565

- โครงการศึกษาเพื่อวิเคราะห์จุดเริ่มต้น-ปลายทางของการเดินทางบนทางพิเศษ (Origin-Destination : OD) เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปปรับปรุงการให้บริการ โดยการประยุกต์ใช้ข้อมูลจากโปรแกรมอ่านป้ายทะเบียนอัตโนมัติ (License Plate Recognition : LPR) ซึ่งใช้ข้อมูลจุดเริ่มต้นจากการผ่านทางที่ช่องเก็บค่าผ่านทาง และข้อมูลปลายทางจากกล้อง CCTV ที่ติดตั้งเพิ่มเติมบริเวณจุดทางลงทางพิเศษ โดยเริ่มดำเนินการในทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ในปี 2564
- โครงการติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) เพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่บนทางพิเศษ 100% เพื่อให้สามารถตรวจสอบเหตุการณ์บนทางพิเศษและสามารถให้การช่วยเหลือผู้ใช้ทางอย่างทันท่วงทีกรณีผู้ใช้ทางต้องการความช่วยเหลือ โดยติดตั้งกล้อง CCTV จำนวน 227 กล้อง บนทางพิเศษอุดรรัถยา ในปี 2564 และมีแผนติดตั้งกล้อง CCTV เพิ่มเติมในทางพิเศษศรีรัช จำนวน 408 กล้อง ในปี 2565
- โครงการติดตั้งระบบ Intelligent Video Analytic (IVA) บริเวณ Ramp ทางลง และ Ramp ทางขึ้นที่ไม่มีอาคารด่านเพื่อตรวจจับยานพาหนะ คน หรือสัตว์ เข้าสู่ทางพิเศษ หรือขับชิดทิศทาง อันเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ ดำเนินการติดตั้งในทางพิเศษอุดรรัถยา ในปี 2564 และมีแผนดำเนินการในทางพิเศษศรีรัช ในปี 2565

#### ○ กลยุทธ์ด้านราคาของธุรกิจทางพิเศษ

- การกำหนดอัตราค่าผ่านทางพิเศษ ได้มีการตกลงและกำหนดอัตราค่าผ่านทางตลอดจนวิธีการพิจารณาการคำนวณปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่ไว้ในสัญญาโครงการเป็นการล่วงหน้า ซึ่งอัตราดังกล่าวเป็นอัตราที่ได้มีความเห็นชอบร่วมกันว่าเป็นอัตราที่เหมาะสมตามผลการศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนของแต่ละโครงการ
- บริษัทได้มอบส่วนลดค่าผ่านทางให้กับผู้ใช้ทางอย่างต่อเนื่องในบางเส้นทาง โดยมีการกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดเป็นคราว ๆ ไป เพื่อดึงดูดให้ผู้ใช้ทางหันมาใช้ทางพิเศษมากขึ้น โดยเฉพาะเส้นทางที่มีจุดเชื่อมต่อระหว่างระบบทางพิเศษ เช่น บริเวณด่านอาจณรงค์ 1 (จากทางพิเศษฉลองรัชมุ่งหน้าเข้าทางพิเศษเฉลิมมหานคร บริเวณบางนา) และด่านเมืองทองธานีของทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่งบริษัทร่วมกับ กทพ. ได้ให้ส่วนลดมาอย่างต่อเนื่อง

#### ○ กลยุทธ์ด้านการจัดจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่ายของธุรกิจทางพิเศษ

##### การชำระค่าผ่านทางพิเศษ

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

- ผู้ใช้บริการทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัชสามารถเลือกใช้บริการทางพิเศษ ณ จุดขึ้น-ลงทางพิเศษต่าง ๆ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่สำคัญในกรุงเทพฯ ตลอดระยะทาง 65.6 กิโลเมตร โดยผู้ใช้บริการทางพิเศษจะต้องชำระเงินค่าผ่านทางที่ด่านเก็บค่าผ่านทาง ณ จุดขึ้นทางพิเศษ ซึ่งมีทั้งหมดจำนวน 52 จุด ซึ่งเป็นของทางพิเศษเฉลิมมหานครจำนวน 20 จุด (เช่น ด่านดินแดง บางนา ดาวคะนอง สุขุมวิท พระราม 4 ฯลฯ) และทางพิเศษศรีรัชจำนวน 32 จุด (เช่น ด่านอโศก พระราม 9 ศรีนครินทร์ ยมราช สุรวงศ์ หัวลำโพง คลองประปา ย่านพหลฯ ประชาชื่น พระราม 3 ฯลฯ)
- ผู้ใช้บริการทางพิเศษอุดรรัถยาที่เชื่อมต่อบริเวณทางพิเศษศรีรัชออกสู่ด้านทิศเหนือของกรุงเทพฯ มีระยะทาง 32 กิโลเมตร ซึ่งมีด่านเก็บค่าผ่านทางจำนวน 10 จุด โดยจะต้องชำระเงินค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดทางขึ้นสำหรับขาเข้าเมือง และ ณ จุดทางลงสำหรับขาออกนอกเมือง ซึ่งมีทางขึ้นจำนวน 5 จุด ทางลงจำนวน 5 จุด
- ผู้ใช้บริการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ซึ่งเชื่อมต่อบริเวณทางพิเศษศรีรัชออกสู่ทิศตะวันตกของกรุงเทพฯ มีระยะทาง 16.7 กิโลเมตร ซึ่งมีด่านจัดเก็บค่าผ่านทางจำนวน 9 จุด โดยจะต้องชำระเงินค่าผ่านทาง ณ จุดทางขึ้น

การนำ Easy Pass มาใช้ในการจัดเก็บค่าผ่านทาง มีความสะดวกรวดเร็วและเพิ่มประสิทธิภาพในการชำระค่าผ่านทางบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ตลอดจนรองรับปริมาณจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ปัจจุบันมีจำนวนผู้ใช้ Easy Pass ประมาณร้อยละ 49.34

นอกจากนี้ บริษัทได้ร่วมกับ กทพ. และกรมทางหลวงเชื่อมต่อระบบบัตร Easy Pass และบัตร M-Pass เพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถชำระค่าผ่านทางด้วยบัตรเพียงใบเดียว สำหรับทางพิเศษ 7 เส้นทาง และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ของกรมทางหลวง 2 เส้นทาง

#### • ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขันของธุรกิจทางพิเศษ

บริษัทเป็นเอกชนผู้ให้บริการทางพิเศษครอบคลุมพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่ใหญ่ที่สุด โดยครอบคลุมทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษศรีรัชช่วงแหวนรอบนอกฯ และทางพิเศษอุดรรัถยา มีระยะทางที่ให้บริการรวม 87.56 กิโลเมตร ในขณะเดียวกันยังมีเอกชนรายอื่นอีก 1 รายที่ให้บริการทางพิเศษในลักษณะเดียวกัน ซึ่งมีระยะทางให้บริการรวม 28 กิโลเมตร ซึ่งหากเปรียบเทียบขนาดของบริษัทเอกชนรายอื่นกับบริษัทแล้ว บริษัทเอกชนรายอื่นมีขนาด 1 ใน 3 ของบริษัท อย่างไรก็ตามโครงข่ายของบริษัทกับบริษัทเอกชนรายอื่นมีจุดเชื่อมกันบริเวณเหนือบึงมักกะสันบนทางพิเศษศรีรัช ซึ่งเป็นการอำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้งานทั้ง 2 โครงข่ายให้มีการเดินทางอย่างต่อเนื่องและสะดวกสบาย รวดเร็วและปลอดภัย นอกจากนี้โครงข่ายทั้ง 2 โครงข่ายยังมีแนวเส้นทางที่เชื่อมต่อกับทางทิศเหนือของกรุงเทพมหานครโดยเป็นเส้นทางที่ขนานกันจากด้านทิศเหนือของกรุงเทพมหานครเข้าสู่ใจกลางกรุงเทพมหานคร ก่อให้เกิดเป็นทางเลือกของผู้ใช้บริการ ซึ่งในทางกายภาพแล้วโครงข่ายของบริษัท มีการเชื่อมต่อกับทางพิเศษสายทางอื่น ๆ มากกว่าบริษัทเอกชนรายอื่น เป็นผลให้เกิดโอกาสในการเดินทางที่เชื่อมต่อกันได้อย่างทั่วถึง

ในปี 2564 ประเทศไทยได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ต่อเนื่องเป็นปีที่ 2 ซึ่งกรณีดังกล่าวก่อให้เกิดผลกระทบเป็นวงกว้างแทบทุกภาคส่วน ผู้ประกอบการได้รับผลกระทบจากการที่ประชาชนไม่สามารถดำเนินชีวิตตามปกติได้ อีกทั้งมีการประกาศภาวะฉุกเฉิน มาตรการทำงานที่บ้าน (WFH) โรงเรียน มหาวิทยาลัย ทำการเรียนการสอน online ประชาชนและนักท่องเที่ยวงดการเดินทาง ก่อให้เกิดผลกระทบต่อธุรกิจต่าง ๆ เป็นระยะ ๆ ซึ่งในส่วนของธุรกิจทางพิเศษก็ได้รับผลกระทบเช่นกันจากการประกาศมาตรการต่าง ๆ ส่งผลให้ปริมาณจราจรบนทางพิเศษลดลงกว่าปกติ ประกอบกับประชาชนงดเดินทางในระหว่างที่มีการประกาศมาตรการ lockdown และการปิดประเทศ อีกทั้งประชาชนงดการใช้รถจักรยานยนต์ในการใช้รถจักรยานยนต์ที่จำเป็นรวมถึงการซื้อ-ขายรถยนต์ซึ่งมีปริมาณลดลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจากการศึกษาสถิติการขายรถยนต์ในงาน Motor Expo ซึ่งทำการจัดงานในเดือนธันวาคมของทุกปีพบว่าก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ในปี 2561 มียอดขายรถยนต์รวม 44,189 คัน ปี 2562 ยอดขายรถยนต์ 37,489 คัน ปี 2563 ยอดขายรถยนต์ 33,753 คัน และปี 2564 ยอดขายรถยนต์ 31,583 คัน (หนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจธันวาคม 2564) ซึ่งลดลงอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าการซื้อ-ขายรถยนต์จะลดลง ปริมาณจราจรบนทางพิเศษลดลงแต่ในช่วงที่สูงสุดของการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 การใช้บริการทางพิเศษเป็นการเดินทางที่ปลอดภัยที่สุด ประชาชนลดการใช้บริการรถสาธารณะ ทำให้มีการนำรถส่วนตัวมาใช้ในการเดินทางมากขึ้น เป็นผลให้หลังจากภาครัฐทยอยปรับลดมาตรการต่าง ๆ ทำให้เกิดการจราจรที่คับคั่ง ทั้งบนถนนและบนทางพิเศษ โดยเฉพาะในระหว่างไตรมาส 4/2564 ประชาชนได้เริ่มออกเดินทางมากขึ้นจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการผ่อนคลายมาตรการต่าง ๆ จากทางภาครัฐ ส่งผลให้ปริมาณจราจรบนทางพิเศษเพิ่มขึ้นแต่ก็ยังไม่เท่ากับสภาวะปกติก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ดังนั้นในปี 2564 ปริมาณจราจรบนทางพิเศษยังคงลดลงจากผลกระทบของเชื้อ COVID-19 ที่แพร่ระบาดยาวนานกว่าปี 2563 อย่างไรก็ตามแม้ว่าอยู่ในสถานการณ์ที่ยากลำบาก บริษัทยังได้มีการปรับปรุงช่องจราจรบนทางพิเศษ ปรับปรุงและขยายช่องทาง EASY PASS และได้นำระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางด้วยบัตรเครดิต/บัตรเดบิต VISA แบบ PAYWAVE และ MASTER CARD แบบ PAY PASS ด้วยการนำบัตรเครดิต/บัตรเดบิตจากธนาคารใดก็ได้ มาชำระค่าผ่านทางพิเศษที่ช่องเงินสดโดยลดภาระกลางและแตะบัตรที่เครื่องอ่านแบบ Contactless ก็ชำระเงินได้ทันที เพื่อความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ลดการสัมผัสและเป็นการเพิ่มทางเลือกที่สะดวกสบายต่อผู้ใช้บริการทางพิเศษ ซึ่งได้เปิดให้บริการแล้วครบ 5 สายทางพิเศษแล้ว



#### (4) การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการของธุรกิจทางพิเศษ

##### • ลักษณะการจัดให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์ของธุรกิจทางพิเศษ

กทพ. เป็นหน่วยงานหนึ่งของภาครัฐที่รับผิดชอบในการก่อสร้างทางพิเศษสำหรับให้บริการต่อการสัญจรของรถยนต์ ให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย รวมทั้งการบรรเทาปัญหาการจราจร โดย กทพ. เชิญชวนให้ผู้สนใจเข้าร่วมจัดทำข้อเสนอการลงทุน บริษัทจึงทำการศึกษาถึงความเป็นไปได้ของโครงการ และเข้ายื่นข้อเสนอขอลงทุนเพื่อให้ได้มาซึ่งโครงการที่มีผลตอบแทนและเงื่อนไขที่เหมาะสม

โครงการทางพิเศษภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด และสัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เป็นโครงการในลักษณะ BTO ซึ่งสาระสำคัญของสัญญา คือ กทพ. กำหนดรูปแบบ (Characteristic) สายทาง พื้นที่ที่จะใช้ในการก่อสร้าง และทำการเวนคืนที่ดินเพื่อส่งมอบให้บริษัททำการก่อสร้างในเวลาที่กำหนดตามสัญญา จากนั้นบริษัทจะทำการก่อสร้างตามแบบที่ได้รับอนุมัติจาก กทพ. ภายใต้การควบคุมคุณภาพการก่อสร้างของวิศวกรของ กทพ. วิศวกรอิสระและผู้ตรวจแบบอิสระ เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ วิศวกรอิสระจะทำการตรวจสอบและออกหนังสือรับรองความสำเร็จสมบูรณ์ แสดงว่างานก่อสร้างเสร็จสิ้นตามมาตรฐาน

บริษัทศึกษาความเหมาะสมโครงการทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อร่วมลงทุนในกิจการของภาครัฐ ตามแผนการดำเนินงานของภาครัฐอย่างใกล้ชิด ประกอบด้วย โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต ของ กทพ. เพื่อรองรับนักท่องเที่ยว และประชากรที่เพิ่มขึ้นมาก และโครงการปรับปรุงระบบทางพิเศษในตัวเมืองชั้นในของกรุงเทพมหานคร เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดในปัจจุบัน

ส่วนโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของหน่วยงานกรมทางหลวง ตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมือง พ.ศ. 2560-2579 ประกอบด้วย โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก ช่วงบางขุนเทียน-บางบัวทอง (M9) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองส่วนต่อขยายทางยกระดับ อุตราภูมิช่วง รังสิต-บางปะอิน (M5) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางขุนเทียน-ปากท่อ (M82) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนครปฐม-ชะอำ (M8) และโครงการทางยกระดับบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วงศรีนครินทร์-สุพรรณภูมิ (M7) เพื่อระบบการเดินทางขนส่งและโลจิสติกส์ที่สมบูรณ์ในอนาคต

## 2. ธุรกิจระบบราง

### (1) ลักษณะบริการ

บริษัทเป็นผู้รับสัมปทานการให้บริการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจำนวน 2 โครงการจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”) คือโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล และโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### • โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (“โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน”)

บริษัทมีหน้าที่ดำเนินการจัดหาติดตั้ง และทดสอบอุปกรณ์งานระบบดำเนินการให้บริการเพื่อให้เป็นการเดินรถแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) และบริษัทเป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งการดำเนินกิจกรรมและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงการโฆษณา การให้เช่าพื้นที่ในโครงการ และธุรกิจให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีและภายในขบวนรถไฟฟ้าตลอดระยะเวลาสัมปทาน เป็นระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่เปิดให้บริการครบทั้งสายทางทั้งนี้ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ประกอบด้วย ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ (สายสีน้ำเงินเดิม) และ ช่วงหัวลำโพง-บางแค ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ (สายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย) ดังนี้

- **ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ (สายสีน้ำเงินเดิม)** โครงการรถไฟฟ้าที่เป็นทางวิ่งใต้ดินสายแรกของประเทศไทย มีระยะทาง 20 กิโลเมตร จำนวน 18 สถานี เปิดให้บริการเดินรถเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2547 บริษัทเป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งการดำเนินกิจกรรมและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงการโฆษณา การให้เช่าพื้นที่ในโครงการ และธุรกิจให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีและภายในขบวนรถไฟฟ้า

- **ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ (สายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย)** เป็นโครงสร้างทางวิ่งแบบผสมทั้งใต้ดินและยกระดับ โดยมีสถานีรวมทั้งสิ้นจำนวน 20 สถานี เป็นสถานีใต้ดิน 4 สถานี และเป็นสถานียกระดับ 16 สถานี มีจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินเดิม) ที่สถานีหัวลำโพงและสถานีบางซื่อ และเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ที่สถานีเตาปูน บริษัทเป็นผู้ลงทุน จัดหาติดตั้ง ทดสอบอุปกรณ์งานระบบและทดลองเดินรถไฟฟ้า รวมถึงการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงรักษา โดยให้การเดินรถแบบต่อเนื่องกัน (Through Operation) ทั้งนี้ได้แบ่งการดำเนินงานช่วงการจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์งานระบบเพื่อเปิดให้บริการออกเป็น 3 ช่วง ดังนี้

- ช่วงที่ 1 สถานีบางซื่อ-สถานีเตาปูน ได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2560
- ช่วงที่ 2 สถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง ได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2562
- ช่วงที่ 3 สถานีเตาปูน-สถานีท่าพระ ได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 ทำให้การเดินรถในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through operation) โดยมีสถานีท่าพระเป็นสถานีร่วมและเชื่อมต่อหลัก (Interchange Station) ซึ่งจะทำให้ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนเส้นทางจากสถานีท่าพระเพื่อโดยสารออกนอกเมืองไปทางฝั่งตะวันตกผ่านสถานีบางไผ่ไปยังสถานีหลักสอง หรือเพื่อโดยสารเข้าในเมืองขึ้นในผ่านสถานีอิสรภาพไปยังสถานีหัวลำโพง รวมถึงยังสามารถเดินทางไปยังสถานีเตาปูน เพื่อเชื่อมต่อไปยังโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)

ทั้งนี้ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ได้เปิดให้บริการครบทั้งสายทางแล้วเป็นระยะทางรวม 48 กม. 38 สถานี มีรถไฟฟ้าวิ่งให้บริการทั้งหมดจำนวน 54 ขบวน โดยมีระยะเวลาให้บริการทุกวันไม่มีวันหยุด ตั้งแต่เวลา 06.00-24.00 น.

- **โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (“โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง”) ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน)** มีระยะทาง 23 กิโลเมตร มีสถานีทั้งหมด 16 สถานี เป็นสถานียกระดับทั้งหมด มีสถานีเตาปูน (Interchange Station) เป็นสถานีเชื่อมต่อกับสถานีบางซื่อของรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ซึ่งจะทำให้ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนเส้นทางจากสายสีม่วงไปยังสายสีน้ำเงินได้ที่สถานีเตาปูน และในอนาคตจะเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีม่วงส่วนต่อขยาย (ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ) บริษัทได้รับสัมปทานการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา ลักษณะสัญญาเป็นการร่วมลงทุนแบบ PPP Gross Cost ซึ่ง รฟม. เป็นผู้ลงทุนค่างานโยธาทั้งหมดและบริษัทเป็นผู้ลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขสัญญา โดย รฟม. เป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร และรายได้เชิงพาณิชย์จากการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด และ รฟม. จะทยอยจ่ายคืนค่าอุปกรณ์งานระบบให้บริษัทเป็นรายเดือนในระยะเวลา 10 ปี และจ้างบริษัทบริหารการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษาตลอดอายุสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ 4 กันยายน 2556

ปัจจุบันมีรถไฟฟ้าที่วิ่งบริการ จำนวน 21 ขบวน มีระยะเวลาให้บริการทุกวันไม่มีวันหยุด ในวันจันทร์-วันศุกร์ ตั้งแต่เวลา 05.30-24.00 น. และในวันเสาร์-วันอาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ ตั้งแต่เวลา 06.00-24.00 น.

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

## • รายได้

บริษัทมีรายได้จากธุรกิจระบบราง 2 ลักษณะ คือ รายได้ค่าโดยสาร และรายได้จากการให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า

### ○ รายได้ค่าโดยสาร

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

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

### ○ รายได้จากการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา

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

## (2) การพัฒนานวัตกรรม

### • นโยบายการวิจัยและพัฒนาในด้านต่าง ๆ และการพัฒนานวัตกรรมในกระบวนการบริการ หรือ model ธุรกิจ

ปัจจุบันนวัตกรรมและเทคโนโลยีเริ่มมีบทบาทสำคัญต่อการดำเนินชีวิตประจำวัน ทำให้พฤติกรรมของผู้ใช้งานระบบรถไฟฟ้ามีการเปลี่ยนแปลงไป เช่น มีความต้องการด้านความสะดวกสบาย ความปลอดภัย และความรวดเร็วในการใช้งานเพิ่มมากขึ้น ทำให้ระบบการชำระเงินในปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงไปสู่การชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ หรือ Digital Payment อย่างชัดเจน เกิดการใช้จ่ายด้วยเงินสดน้อยลง เริ่มเข้าสู่สังคมไร้เงินสดเพิ่มขึ้น บริษัทจึงได้พัฒนานวัตกรรมการชำระเงินมาประยุกต์ใช้ร่วมกับการชำระเงินค่าโดยสารรถไฟฟ้าเพื่อเป็นการเพิ่มทางเลือกการชำระเงินแก่ผู้โดยสารและตอบสนองความต้องการของผู้โดยสาร โดยที่ผ่านมามีบริษัทได้ดำเนินการ ดังนี้

- การชำระค่าโดยสารด้วยบัตร Contactless EMV โดยบริษัทร่วมกับธนาคารกรุงไทย พัฒนาระบบการชำระเงินค่าโดยสารด้วยบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิตชนิด Contactless ตามมาตรฐาน EMV เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร
- การเติมเงินบัตรโดยสารด้วยแอปพลิเคชัน TrueMoney Wallet และ Krungthai NEXT เป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารในการใช้โทรศัพท์สมาร์ทโฟนที่มีแอปพลิเคชัน TrueMoney Wallet และ Krungthai NEXT เติมเงินบัตรโดยสารแทนการชำระด้วยเงินสด อีกทั้งยังมีโปรโมชันของแอปพลิเคชันในการใช้จ่ายอีกด้วย
- การชำระค่าโดยสารด้วยแอปพลิเคชัน “เป๋าตัง” ซึ่งเป็นโครงการช่วยเหลือของภาครัฐ ในการกระตุ้นเศรษฐกิจและเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตการแพร่ระบาดเชื้อ COVID-19 เช่น โครงการ “คนละครึ่ง”, “ม.33 เรารักกัน” หรือ “เราชนะ” เป็นต้น
- การชำระค่าโดยสารด้วยบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ ซึ่งเป็นโครงการช่วยเหลือของภาครัฐแก่ผู้มีรายได้น้อย โดยจะได้สิทธิประโยชน์ด้านการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ



### (3) การตลาดและการเงินของธุรกิจระบบราง

#### 3.1 ลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

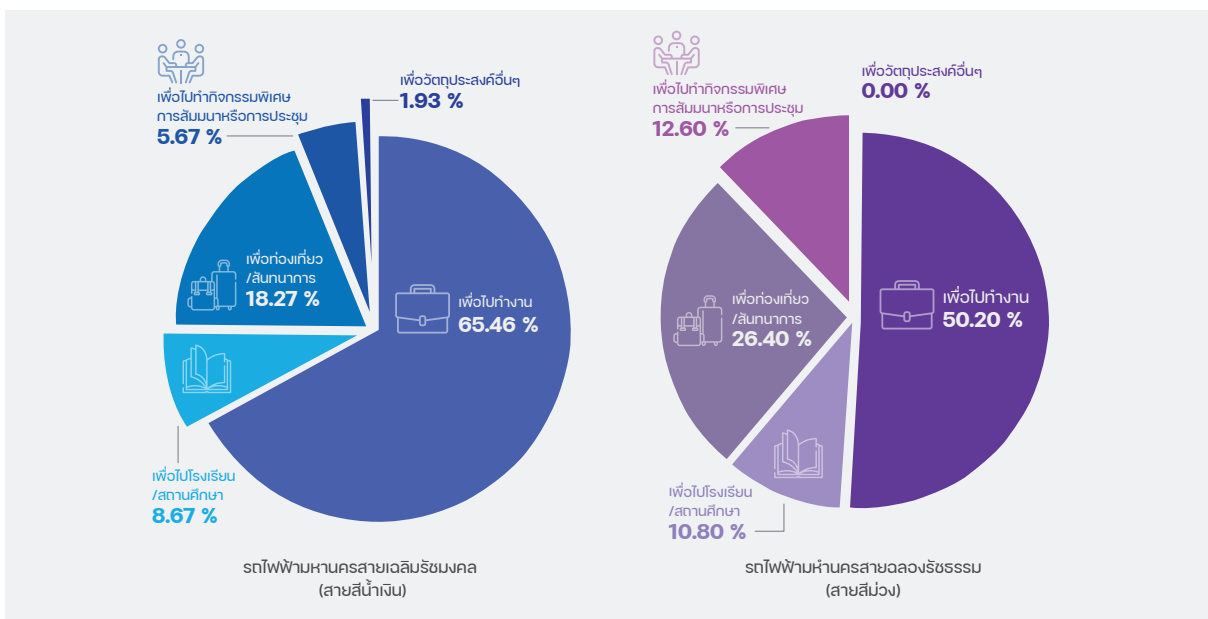
กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของผู้ให้บริการรถไฟฟ้า คือกลุ่มผู้ที่อาศัยอยู่รอบเส้นทางให้บริการ และกลุ่มที่มีได้อาศัยอยู่รอบเส้นทางแต่มีจุดหมายปลายทางอยู่ในเส้นทางให้บริการ

ปริมาณผู้โดยสารใช้บริการรถไฟฟ้า ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำแนกได้ดังนี้



ทั้งนี้ พฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้บริการมีปัจจัยหลักในการเลือกใช้ระบบรถไฟฟ้าจากการประหยัดเวลาและความสะดวกสบายในการเดินทาง โดยมีวัตถุประสงค์การเดินทางเพื่อการทำงาน เพื่อการศึกษาหรือเพื่อการท่องเที่ยวเป็นส่วนมาก

ข้อมูลจากผลสำรวจความพึงพอใจของผู้โดยสาร ปี 2564 สามารถแบ่งสัดส่วน วัตถุประสงค์ การเดินทางได้ดังนี้



ที่มา : จากการเก็บรวบรวมของบริษัท

#### 3.2 กลยุทธ์การตลาดของธุรกิจระบบราง

- บริษัทมุ่งเน้นด้านคุณภาพการบริการเป็นสำคัญ โดยยึดถือการบริการที่ปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว เชื่อถือได้ และตรงต่อเวลา เพื่อเป็นตัวเลือกการเดินทางที่ดีที่สุด ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ
- จากสถานการณ์โรคระบาดเชื้อ COVID-19 บริษัทจึงมุ่งเน้นสร้างความมั่นใจให้กับผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟ้าภายใต้มาตรการความปลอดภัย อาทิ การจัดให้พนักงานทุกคนเข้ารับการฉีดวัคซีนครบ 100% การเพิ่มมาตรการด้านความสะอาด การพ่นยาฆ่าเชื้อไวรัส รวมถึงการกำหนดให้ผู้โดยสารสวมหน้ากากภายในสถานตลอดเวลารวดการพูดคุย และเว้นระยะห่าง (Social Distancing) ขณะใช้บริการ
- เส้นทางให้บริการรถไฟฟ้าครอบคลุมพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจ และพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัย เพื่อเพิ่มความสะดวกการเดินทางด้วยการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน และสถานที่สำคัญรอบเส้นทาง

### 3.3 ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขันของธุรกิจระบบราง

#### ระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงขนาดใหญ่ที่มีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ จนทำให้มีอัตราการเติบโตและขยายตัวอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้กรุงเทพฯ ในปัจจุบันประสบปัญหาด้านการจราจร เป็นอย่างมากและเป็นปัญหาที่สะสมมานานหลายปี ประกอบกับการเพิ่มขึ้นของประชากร ปริมาณรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถอื่น ๆ ในกรุงเทพฯ ที่เพิ่มจำนวนขึ้นทุกปีโดยที่ไม่มีแนวโน้มว่าจะลดลง อีกทั้ง ความต้องการในการเดินทางของประชาชนที่สูงมากขึ้นในขณะที่พื้นที่การจราจรและระบบขนส่งสาธารณะยังไม่สามารถรองรับได้อย่างเพียงพอ ซึ่งถือว่าเป็นปัญหาหลักที่เกิดขึ้นไม่แตกต่างกับเมืองหลวงทั่วโลกที่มีความหนาแน่นของประชากรสูง จากปัญหาดังกล่าวรัฐบาลจึงมีนโยบาย มุ่งเน้นการพัฒนาโครงข่ายทางด้านการขนส่งสาธารณะต่าง ๆ ในการแก้ไขปัญหาการจราจร เพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร รวมถึงการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ ถึงแม้ว่าสถานการณ์ในปัจจุบัน ปัญหาการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ส่งผลให้ปริมาณการเดินทาง การใช้บริการขนส่งสาธารณะลดลงก็ตาม แต่การพัฒนาขนส่งสาธารณะยังคงต้องดำเนินต่อไป

ทั้งนี้ การเดินทางของประชาชนในกรุงเทพฯ สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ระบบ คือ ระบบขนส่งส่วนบุคคลและระบบขนส่งสาธารณะ

#### 1. ระบบขนส่งส่วนบุคคล

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

#### 2. ระบบขนส่งสาธารณะ

ปัญหาการจราจรที่ติดขัดโดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน และการเติบโตของโครงการอสังหาริมทรัพย์โดยเฉพาะ อสังหาริมทรัพย์รายรอบเส้นทางส่งผลให้ความต้องการของผู้บริโภคต่อระบบขนส่งมวลชนสาธารณะบางประเภท เพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบรถไฟฟ้าซึ่งมีอัตราการเติบโตสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมทางเลือกที่อยู่อาศัยและการเดินทางของประชาชนในเขตเมืองที่ให้ความสำคัญกับความสะดวก รวดเร็ว ตรงต่อเวลา และช่วยย่นระยะเวลาในการเดินทางอย่างมีนัยสำคัญ

#### ○ รถโดยสารประจำทาง

ปัจจุบันมีรถโดยสารประจำทางหลากหลายรูปแบบให้บริการประชาชน โดยมีอัตราค่าบริการที่แตกต่างกัน เพื่อเป็นการเพิ่มทางเลือกแก่ผู้โดยสารแต่ละรายโดยรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการประชาชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ยังมีจำนวนไม่เพียงพอต่อการให้บริการ สาเหตุอยู่ในช่วงการนำรถโดยสารบางส่วนมาปรับปรุงและการปฏิรูปจัดระเบียบเส้นทางเดินรถใหม่ โดยแม้ว่าในปัจจุบันรถที่สามารถให้บริการมีจำนวนทั้งสิ้น 7,575 คัน เป็นรถตู้โดยสารประจำทางกว่า 2,241 คัน ซึ่งได้รับความนิยมจากประชาชนเป็นจำนวนมาก เนื่องจากมีความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง นอกจากนี้ ชสมช.ยังได้มีการนำเทคโนโลยีมาพัฒนาคุณภาพบริการโดยการนำระบบ E-Ticket หรือ การชำระเงินผ่าน QR-Code Mobile Banking และเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบันที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ที่ประชาชนจะต้องใช้บริการรถโดยสารประจำทางแบบวิถีใหม่ (New Normal) จึงได้ปรับแนวทางดำเนินงานภายใต้แนวคิด “New BMTA New Normal” ผู้โดยสารรถประจำทางแบบวิถีใหม่ โดยการสวมหน้ากากอนามัยขณะใช้บริการ การล้างทำความสะอาดมือด้วยเจลแอลกอฮอล์ การเว้นระยะห่างทางสังคม และการสแกน QR Code ผ่านแอปพลิเคชันไทยชนะภายในรถโดยสาร เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการ แต่จากปัญหาการจราจรโดยรวมบนถนนที่ยังมีความแออัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วน ระหว่างเวลาในช่วงเช้า 6:30-8:30 น. และช่วงเย็น 16:30-18:30 น. และในช่วงฤดูฝนทำให้ใช้เวลาในการเดินทางมาก (ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ข้อมูล ณ พฤศจิกายน 2564)

### ○ รถไฟ

ในช่วงที่ผ่านมา ภาครัฐมีนโยบายในการช่วยเหลือประชาชนผู้มีรายได้น้อยให้สามารถใช้จ่ายผ่านบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ ซึ่งผู้ถือบัตรสามารถใช้บริการได้ทั้งรถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) รถโดยสาร ขสมก. รถไฟ และรถไฟฟ้า โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายในวงเงินไม่เกิน 500 บาทต่อระบบต่อเดือน แต่ทั้งนี้การให้บริการด้วยระบบรถไฟยังขาดสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยต่อผู้ใช้บริการ เนื่องจากสภาพรถไฟที่ใช้งานในปัจจุบันไม่เอื้ออำนวย ไม่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ และยังใช้เวลาในการเดินทางค่อนข้างนาน อีกทั้งเป็นการขนส่งในทิศทางที่จำกัดไม่ครอบคลุมทั้งตัวเมือง ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จึงได้เร่งโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่เพิ่มเติมหลากหลายเส้นทางเพื่อเพิ่มศักยภาพและรองรับการซ่อมบำรุงขบวนรถไฟที่เพิ่มขึ้น และเพื่อพัฒนาระบบรางรถไฟไทยตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย ทั้งนี้ การให้บริการรถไฟของ รฟท. ไม่ถือเป็นคู่แข่งของบริษัทโดยตรง เนื่องจากเส้นทาง การให้บริการที่มีความแตกต่างกัน โดยเน้นการให้บริการนอกเมืองเป็นหลัก

### ○ รถไฟฟ้า BTS

รถไฟฟ้า BTS เป็นรถไฟฟ้าสายแรกของประเทศไทยที่วิ่งบนรางคู่ยกระดับแยกทิศทางไปและกลับ โดยเริ่มเปิดให้บริการครั้งแรกเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2542 ใน 2 เส้นทาง คือ สายสุขุมวิท และสายสีลม เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2563 ได้เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการเพิ่มในส่วนต่อขยาย ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ครบทุกสถานี โดยยังไม่คิดค่าบริการ และเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2564 ได้เปิดให้บริการสถานีเซนต์หลุยส์ ทำให้มีระยะทางให้บริการรวม 68 กม. จำนวน 60 สถานี การเดินทางโดยรถไฟฟ้าจึงเป็นอีกทางเลือกที่อำนวยความสะดวกแก่ผู้เดินทาง อีกทั้งรถไฟฟ้า BTS เป็นรถไฟฟ้าที่มุ่งสู่ใจกลางของเมือง จึงได้รับความนิยมจากประชาชนเป็นอย่างมาก และเป็นปัจจัยให้มีผู้ใช้บริการมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง

### ○ รถไฟฟ้า ARL

รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport Rail Link, Airport Link) หรือแอร์พอร์ตเรลลิงก์ เป็นโครงการระบบขนส่งมวลชนแบบพิเศษที่เป็นส่วนหนึ่งในโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าในระบบรถไฟฟ้าชานเมือง ดำเนินการก่อสร้างโดย รฟท.ซึ่งในปัจจุบัน บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด เป็นผู้บริหารจัดการเดินรถไฟฟ้า เป็นโครงการรถไฟฟ้าที่รองรับการเดินทางจากชานเมืองด้านตะวันออกเข้าสู่กลางเมือง โดยเชื่อมการเดินทางและขนส่งผู้โดยสารจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเข้าเขตกรุงเทพฯ ที่สถานีพญาไท เป็นระบบรถไฟฟ้าที่มีทั้งโครงสร้างใต้ดินและยกระดับ รวมทั้งสิ้น 8 สถานี ระยะทาง 28.6 กิโลเมตร เริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553

จากการเติบโตของจำนวนผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สะท้อนให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงในพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล การปรับตัวจากการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้ในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ บ่งบอกได้ถึงการพัฒนา ทั้งในด้านของความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และการให้บริการที่ครอบคลุมพื้นที่ในการเดินทางให้สามารถเดินทางเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายเดียวกันได้ในปัจจุบัน ซึ่งจากปัญหาทางจราจรที่ติดขัด และการต้องเผชิญหน้ากับมลภาวะทางอากาศและเสียง และความน่าจะเป็นในการเกิดอุบัติเหตุ ระบบขนส่งทางรางจึงถือเป็นการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ และปริมณฑลครั้งสำคัญ ที่จะช่วยแก้ปัญหาการจราจรบรรเทา ลดภาระประชาชน ผู้ใช้บริการมีความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว ย่นระยะเวลาในการเดินทางและยังส่งผลดีต่อทั้งเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ดังนั้น ระบบรถไฟฟ้าจึงเป็นตัวเลือกสำคัญที่ช่วยพัฒนาคุณภาพชีวิตการเดินทางของคนเมืองและลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงและทรัพยากรของชาติ



### 3.4 ภาวะอุตสาหกรรมและนโยบายภาครัฐของธุรกิจระบบราง

ภาพรวมเศรษฐกิจไทยของปี 2564 ขยายตัวร้อยละ 1.6 ปรับตัวดีขึ้นจากการลดลงของปีก่อนหน้าร้อยละ 6.2 ในปี 2563 โดยมีปัจจัยสนับสนุนสำคัญจากการปรับตัวดีขึ้นของอุปสงค์ภายในประเทศ การฟื้นตัวของนักท่องเที่ยว การขับเคลื่อนการลงทุนจากภาครัฐ และการขยายตัวอย่างต่อเนื่องของการส่งออก ซึ่งมูลค่าการส่งออกสินค้าขยายตัวในเกณฑ์สูงร้อยละ 18.8 จากปีก่อนหน้า รวมทั้งการผ่อนคลายมาตรการล็อกดาวน์ และการควบคุมสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ในช่วงปลายปี 2564 เป็นไปในทิศทางที่ดีขึ้น ประกอบกับความคืบหน้าในการจัดหาและการกระจายวัคซีนให้กับประชาชน ทำให้ภาครัฐสามารถผ่อนคลายมาตรการในการควบคุมต่างๆ ภายในประเทศ รวมทั้งการเปิดประเทศรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2564 ซึ่งส่งผลให้มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจขึ้น

ปัจจุบันแม้ว่าแนวโน้มสถานการณ์ผู้ติดเชื้อ COVID-19 ที่ยังคงเพิ่มขึ้นนั้น แต่การเข้าถึงวัคซีนของประชาชนในประเทศมีเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งขณะนี้ประเทศไทยมีประชาชนผู้รับวัคซีนแล้ว สะสมทั้งหมด 104,444,169 โดส (ที่มา : ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 : ศูนย์บริหารสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 : ศบค.) ซึ่งวัคซีนจะสามารถช่วยลดการติดเชื้อและการเสียชีวิตลงได้ และเป็นการสร้างความมั่นใจให้แก่ประชาชนในการดำเนินชีวิตประจำวัน ทำให้ภาครัฐเริ่มผ่อนคลายมาตรการการล็อกดาวน์ และการออกมาตรการเยียวยาต่างๆ เพื่อช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจ (ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ : ธนาคารแห่งประเทศไทย)

ในด้านของการพัฒนาระบบคมนาคม กระทรวงคมนาคมมุ่งพัฒนาพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ให้เป็นกลไกการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศให้เติบโตอย่างสมดุลและมั่นคง ซึ่งการพัฒนาสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานด้านการคมนาคมจะครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ รองรับการแข่งขันและการเดินทางอย่างต่อเนื่อง เชื่อมถึงกันได้หลากหลายรูปแบบ ทั้งการเดินทางหลัก การเดินทางรอง และการเดินทางย่อยภายในพื้นที่ โดยเฉพาะระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นหนึ่งในแผนงานยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบคมนาคม และเป็นอีกหนึ่งกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและฟื้นฟูประเทศ ทั้งนี้ โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย) ช่วงหัวลำโพง-บางแค (สถานีหลักสอง) และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ซึ่งเป็นหนึ่งในโครงการที่ภาครัฐได้ให้ความสำคัญ ได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการครบทั้งสายทางแล้วเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 ทำให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินให้บริการเดินรถไฟฟ้าครบทั้งสายทางเต็มรูปแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) อีกทั้งบรรเทาปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ ที่เป็นศูนย์รวมกิจกรรมทุกอย่างไว้ที่ศูนย์กลางเมือง ให้เป็นศูนย์กลางโครงข่ายเชื่อมโยงการขนส่งและการเดินทาง และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ได้เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการโดยไม่คิดค่าโดยสาร เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2563 นอกจากนี้ยังมีโครงการรถไฟฟ้าสำคัญๆ ที่ถูกผลักดันหลากหลายโครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาฬ (บึงกุ่ม) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา ระยะที่ 1 ช่วงวัชรพล-ทองหล่อ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา ช่วงที่ 2 ช่วงพระราม 3-ท่าพระ และโครงการรถไฟฟ้า สายบางนา-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยในขณะนี้ อยู่ระหว่างขั้นตอนการเสนอของบประมาณและการศึกษารายละเอียดของโครงการ รวมถึงรูปแบบการลงทุน ซึ่งโครงการทั้งหมดภาครัฐได้เร่งรัดดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ เพื่อสร้างโครงข่ายรถไฟฟ้าที่ครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น และเป็นอีกทางเลือกในการเดินทางที่สามารถกำหนดเวลาได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย รวมทั้งช่วยลดปัญหาสิ่งแวดล้อม ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทำให้ประเทศเกิดการพัฒนอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน



## ความคืบหน้าของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนตามนโยบายของภาครัฐ

โครงการ	สถานะโครงการปัจจุบัน
<b>สายสีแดง</b>	<p><b>ช่วงบางซื่อ - รังสิต 10 สถานี ระยะทาง 26.30 กม.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการโดยไม่คิดค่าโดยสาร เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2564</li> <li>- เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2564</li> </ul> <p><b>ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน 3 สถานี ระยะทาง 15 กม.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการโดยไม่คิดค่าโดยสาร เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2564</li> <li>- เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2564</li> </ul> <p><b>ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา 4 สถานี ระยะทาง 14.8 กม.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ได้รับอนุมัติโครงการเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2562</li> <li>- ปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างการศึกษารายละเอียดรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP)</li> </ul> <p><b>ช่วงตลิ่งชัน - ศิรินา 3 สถานี ระยะทาง 5.7 กม.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ได้รับอนุมัติโครงการจาก ครม. แล้วเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2562</li> <li>- ปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างการศึกษารายละเอียดรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP)</li> </ul> <p><b>ช่วงหัวลำโพง - มหาชัย 17 สถานี ระยะทาง 37 กม.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างการศึกษารายละเอียดรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP)</li> </ul> <p><b>ช่วงรังสิต - ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต 4 สถานี ระยะทาง 8.84 กม.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ได้รับอนุมัติโครงการแล้วเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2562</li> <li>- ปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างการศึกษารายละเอียดรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP)</li> </ul>
<b>สายสีน้ำตาล</b>	<p><b>ช่วงแคราย - ลำสาลี (บีงกุ่ม) 20 สถานี ระยะทาง 22.1 กม.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- วันที่ 3 มกราคม 2562 คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) มีมติให้ สนข. บรรจุแผนการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บีงกุ่ม) ในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะที่ 1</li> <li>- ปัจจุบันโครงการอยู่ในระหว่างพิจารณารายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA)</li> <li>- คาดว่าจะเปิดประมูลภายในปี 2566 และคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ในปี 2567</li> </ul>
<b>สายสีม่วงส่วนต่อขยาย</b>	<p><b>ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) 17 สถานี ระยะทาง 23.6 กม.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- วันที่ 25 กรกฎาคม 2560 มติ ครม.อนุมัติให้ รฟม. ดำเนินงานก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)</li> <li>- ปัจจุบันโครงการอยู่ในขั้นตอนเปิดจำหน่ายเอกสารประกวดราคา TOR คัดเลือกเอกชนสำหรับงานก่อสร้างโยธา โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จได้ผู้ชนะการประมูลในไตรมาสแรก ปี 2565</li> </ul>

โครงการ	สถานะโครงการปัจจุบัน
สายสีเทา	<p><b>ช่วงวัชรพล - ทองหล่อ 39 สถานี ระยะทาง 39.91 กม.</b></p> <p>- ปัจจุบันโครงการอยู่ในขั้นตอนการศึกษาและจัดทำรายการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (PPP)</p>
สายบางนา-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	<p><b>ระยะที่ 1 ช่วงบางนา - ธนาชิตี 12 สถานี ระยะทาง 14.6 กม.</b></p> <p><b>ระยะที่ 2 ช่วงธนาชิตี - สุวรรณภูมิได้ 2 สถานี ระยะทาง 5.1 กม.</b></p> <p>- ปัจจุบันโครงการอยู่ในขั้นตอนการศึกษาและจัดทำรายการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (PPP)</p>

#### (4) การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการของธุรกิจระบบราง

บริษัทได้ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างผู้ผลิตบัตรโดยสาร โดยการประกวดราคาเพื่อสรรหาว่าจ้างผู้ผลิตบัตรโดยสารด้วยความโปร่งใส เป็นธรรม และตรวจสอบได้ ซึ่งที่ผ่านมาได้ว่าจ้างผู้ผลิตภายในประเทศเป็นหลัก

บริษัทออกแบบบัตรโดยสารรถไฟฟ้าให้มีความหลากหลาย เพื่อให้ตรงกับการใช้งานและเป็นอีกทางเลือกในการเดินทางที่สะดวกและคุ้มค่าให้แก่ผู้ใช้บริการ อาทิ

- เหรียญโดยสาร เป็นเหรียญอัจฉริยะไร้สัมผัสสำหรับเดินทางเที่ยวเดียว
- บัตรโดยสาร ชนิดเติมเงิน เป็นบัตรโดยสารที่สามารถเติมมูลค่าลงในบัตรและสะสมมูลค่าไว้เพื่อใช้สำหรับเดินทางหลายเที่ยวในระบบรถไฟฟ้า
  - บัตรบุคคลทั่วไป (Adult Card) สำหรับบุคคลทั่วไป คิดอัตราค่าโดยสารปกติตามระยะทาง
  - บัตรนักเรียน นักศึกษา (Student Card) สำหรับนักเรียน (อายุไม่เกิน 23 ปี) จะมีส่วนลด 10% จากอัตราค่าโดยสารปกติทุกเที่ยวการเดินทาง
  - บัตรผู้สูงอายุ (Elder Card) สำหรับผู้สูงอายุ (อายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป) จะมีส่วนลด 50% จากอัตราค่าโดยสารปกติทุกเที่ยวการเดินทาง
  - บัตรเด็ก (Child Card) สำหรับเด็กที่มีอายุไม่เกิน 14 ปี และมีความสูงไม่เกิน 91-120 ซม. จะมีส่วนลด 50% จากอัตราค่าโดยสารปกติทุกเที่ยวการเดินทาง
  - บัตรโดยสารธุรกิจ และบัตรร่วมธุรกิจ เป็นบัตรที่ออกร่วมกับพันธมิตร การใช้งานเหมือนบัตรบุคคลทั่วไป

นอกจากนี้ บริษัทได้จัดโปรโมชั่นบัตรเที่ยวโดยสารรูปแบบต่าง ๆ ให้มีความหลากหลายและสามารถตอบสนองความต้องการของผู้โดยสาร สำหรับบัตรโดยสาร MRT PLUS และบัตรโดยสาร MRT ประเภทบุคคลทั่วไป เพื่อเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของการเดินทาง ดังนี้





ประเภท	รายละเอียด		
	จำนวนเที่ยว	ราคา (บาท)	เฉลี่ยต่อเที่ยว
PL Adult Pass	15 เที่ยว	450	30 บาท
	25 เที่ยว	700	28 บาท
	40 เที่ยว	1,040	26 บาท
	50 เที่ยว	1,100	22 บาท
	60 เที่ยว	1,200	20 บาท
BL Adult Pass	15 เที่ยว	450	30 บาท
	25 เที่ยว	700	28 บาท
	40 เที่ยว	1,040	26 บาท
	50 เที่ยว	1,250	25 บาท
ML Adult Pass	15 เที่ยว	810	54 บาท
	25 เที่ยว	1,300	52 บาท
	40 เที่ยว	2,000	50 บาท
	50 เที่ยว	2,250	45 บาท

3. ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

(1) ลักษณะบริการ และการพัฒนานวัตกรรม

• การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษ

สำหรับการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในเขตพื้นที่ระบบทางพิเศษ บริษัทและบริษัทย่อย คือ NECL ได้ให้บริษัทเอกชนและบุคคลเข้าพื้นที่เพื่อดำเนินการในเชิงพาณิชย์ ดังนี้

- ติดตั้งป้ายรายงานสภาพจราจรและป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์  
อนุญาตให้บริษัทเอกชนติดตั้งป้ายรายงานสภาพจราจรบนสายทางหลักและบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์บริเวณต่าง ๆ เช่น หน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ เสาต่อม่อทางพิเศษ และกำแพงกันตกของทางพิเศษ เป็นต้น
- ร้านค้าบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ  
อนุญาตให้บริษัทเอกชนและบุคคลทั่วไปเข้าพื้นที่ร้านค้าเพื่อให้บริการแก่ผู้ใช้ทางพิเศษบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษประชาชน ด้านศรีนครินทร์ และด้านบางปะอิน
- ดำเนินธุรกิจอื่น ๆ  
อนุญาตให้บริษัทเอกชนใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อติดตั้งระบบกระจายสัญญาณ 3G เป็นต้น

• การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

บริษัทได้แต่งตั้งให้บริษัทย่อย คือ BMN เป็นผู้แทนบริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) แต่เพียงผู้เดียว โดยมีรายละเอียดดังนี้

- จัดหา และ/หรือจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่าง ๆ  
การเลือกรูปแบบการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้ส่งผลต่อพฤติกรรมการใช้จ่ายใช้สอย ถือเป็นโจทย์ของนักการตลาดที่สำคัญที่จะวางแผนการเลือกใช้สื่อโฆษณาที่เหมาะสม ซึ่งโจทย์ที่สำคัญอย่างยิ่งคือการสร้างการรับรู้ (Awareness) ผ่านสื่อโฆษณา ช่องทาง และแพลตฟอร์มต่าง ๆ ที่ลูกค้าใช้บริการ ผู้บริโภคจะสามารถรับสื่อโฆษณาจากแบรนด์ได้มีทั้งช่องทางออนไลน์และออฟไลน์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปัจจุบันคงไม่อาจมองข้ามช่องทางออนไลน์ไปได้เนื่องจากพฤติกรรมผู้บริโภคในยุคดิจิทัลสามารถรับข่าวสารผ่านทางโซเชียลมีเดียมาเป็นอันดับหนึ่งผ่านแพลตฟอร์มต่าง ๆ ดังนั้น BMN ในฐานะผู้แทนของบริษัท จะมีการศึกษาและวิเคราะห์พื้นที่ในสถานีรถไฟฟ้าเพื่อวางรูปแบบ และพัฒนาสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ที่เหมาะสมกับพฤติกรรมการใช้บริการของผู้โดยสาร และก่อให้เกิดประสิทธิภาพของ

การสื่อสารให้มากที่สุด โดยจะทำงานร่วมกับเอเจนซี หรือเจ้าของสินค้าและบริการ นำเสนอนวัตกรรม (Innovations) การใช้เทคโนโลยี ทั้งป้ายนิ่ง (Static) และสื่อเคลื่อนไหว (Dynamic) มีการเพิ่มความคิดสร้างสรรค์ (More Creativity) เพื่อสร้างภาพลักษณ์ (Image) การรับรู้ (Awareness) การเล่าเรื่อง (Storytelling) ผ่านสื่อโฆษณาในรถไฟฟ้า เพื่อให้ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าได้รับรู้และเกิดความผูกพันสินค้าและบริการ (Engagement) นอกจากนี้ BMN ยังมองหาพันธมิตร เพื่อสร้างความหลากหลาย (Variety) การใช้สื่อโฆษณาในรถไฟฟ้า เช่น การจัดกิจกรรมการตลาดในสถานีร่วมกันเจ้าของสินค้าและบริการ การเปลี่ยนรูปแบบสื่อโฆษณาจากภาพนิ่งให้เป็นภาพเคลื่อนไหวตามจุดที่สำคัญในสถานี

นอกจากนี้ เพื่อให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงทางสังคม และเทคโนโลยี BMN มีการบูรณาการการตลาดแบบ O2O (Offline to Online) ไปกับสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ เช่น การซื้อของผ่าน QR Code ที่ติดตั้งบนสื่อโฆษณาทั้งในสถานี และบนขบวนรถไฟฟ้า การใช้เทคโนโลยี AR Wall ที่สามารถถ่ายรูปและวิดีโอเก็บบุคคลที่ผู้โดยสารให้ความสนใจ เพื่อเก็บเป็นที่ระลึก และการใช้เทคโนโลยี Google Lens ให้ผู้โดยสารใช้มือถือสแกน (Scan) เพื่อให้เห็นภาพสามมิติ ผ่านหน้าจอมือถือ และสามารถเข้าสู่ข้อมูลที่เกี่ยวข้องได้อีกด้วยหรือมีการเชื่อมต่อทั้ง 2 สื่อเข้าด้วยกัน (O2O Marketing)

การขยายฐานกลุ่มเป้าหมายไม่เฉพาะภายในสถานีรถไฟฟ้าเป็นอีกนโยบายหนึ่งที่บริษัทดำเนินการควบคู่กันไป เนื่องจากศักยภาพของพื้นที่ในสถานีรถไฟฟ้าสามารถขยายฐานลูกค้า (Eye Ball) ไปสู่บนถนนได้ ซึ่งเป็นการเพิ่มความคุ้มค่าให้กับลูกค้าของบริษัทได้ อาทิ การพัฒนาสื่อโฆษณาไปยังพื้นที่บนสถานีรถไฟฟ้า อาทิ การติดตั้งจอดิจิทัลขนาดใหญ่ที่สถานีสีลมซึ่งเป็นทำเลสำคัญที่สุดแห่งหนึ่งในพื้นที่กรุงเทพมหานคร (Central Business District) รวมถึงการบูรณาการพื้นที่ที่อยู่ใกล้เคียงกันเพื่อให้เกิด Good Impact กับสินค้าและบริการ เช่น หลังคาสถานีรถไฟฟ้า ลิฟท์โดยสาร หรือ พื้นที่ว่างบนสถานี สามารถสร้างสรรค์สื่อโฆษณาที่สามารถดึงดูดสายตาของประชาชนที่อยู่บนท้องถนนกลายเป็น Landmark Media ที่สามารถสื่อสาร (Communication) ไปสู่ประชาชนที่บนพื้นที่ภายนอกสถานีรถไฟฟ้า (Out of Station) ได้เป็นอย่างดี

ในปี 2565 มีแผนเปลี่ยนแปลงสื่อในรูปแบบดิจิทัลในพื้นที่ Prime Area เพิ่มขึ้น เปิดรับการพัฒนาความคิดสร้างสรรค์ภายใต้การบริหารความปลอดภัยตามระเบียบของรถไฟฟ้า การขยายพื้นที่ไปสู่บนสถานีรถไฟฟ้า อาทิ สื่อบนอาคารระบายอากาศ หรือปล่องระบายอากาศ รวมถึงการพัฒนาสื่อใหม่ รวมถึงการปรับปรุงพื้นที่สื่อในสถานี ศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ เพื่อรองรับการเปิดให้บริการศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ในไตรมาส 3 ปี 2565

#### ○ ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า

ในปี 2564 นอกจากการให้บริการเช่าพื้นที่ภายในเมโทร มอลล์ (Metro Mall) ของสถานีใต้ดิน (Underground Station) ซึ่งประกอบด้วย สถานีกำแพงเพชร สวนจตุจักร พหลโยธิน ลาดพร้าว ศูนย์วัฒนธรรม พระราม 9 เพชรบุรี สุขุมวิท และคลองเตยแล้ว บริษัทได้ศึกษาและขยายขอบเขตการให้บริการเช่าและบริการพื้นที่ไปยังพื้นที่ภายนอก Metro Mall พื้นที่ unpaid Area สถานีอื่น ๆ รวมถึงการขยายพื้นที่ให้บริการไปสู่สถานียกระดับ (Elevated Station) โดยลูกค้าสามารถรับบริการในรูปแบบการเช่าพื้นที่ระยะสั้นหรือระยะยาวตามเงื่อนไขและข้อกำหนดที่ได้จัดวางไว้ ทั้งนี้ บริษัทยังคงคัดสรรประเภทสินค้าและบริการให้ตอบโจทย์ความต้องการและเหมาะสมกับวิถีการใช้บริการของผู้โดยสารรถไฟฟ้า โดยแต่ละพื้นที่จะมีการจัดแบ่งโซนให้เหมาะสมในขณะเดียวกัน บริษัทได้ปรับปรุงพื้นที่ในเมโทร มอลล์ ให้เป็นจุดแวะพัก หรือจุดนัดหมายสำหรับผู้ใช้บริการ

นอกจากการขยายพื้นที่การให้บริการแล้ว บริษัทได้ใช้รูปแบบบูรณาการพื้นที่ร้านค้า และพื้นที่โฆษณาเข้าไว้ด้วยกัน โดยวิเคราะห์ Customer Journey และสร้างการรับรู้ (Awareness) จากสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ภายในสถานี สร้างประสบการณ์ (Experience) หรือความผูกพัน (Engagement) กับลูกค้าไปสู่การตัดสินใจซื้อสินค้าและบริการ (Purchase) ภายใน Metro Mall ได้ครบวงจรภายในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า

#### ○ ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม

บริษัทมีการติดตั้งอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมเพื่อรับส่งกระจายสัญญาณการให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ สอดคล้องกับภาครัฐที่ดำเนินการให้ใบอนุญาตกับภาคเอกชนผู้ประกอบการที่สถานีใต้ดินรวมทั้งสิ้น 22 สถานี โดยได้มีการปรับปรุงประสิทธิภาพอุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อให้สอดคล้องกับเทคโนโลยี 5G สามารถยกระดับประสบการณ์ใช้งานของลูกค้าในการรับบริการ 4G และ 5G อย่างต่อเนื่อง

## (2) การตลาดและการเงินของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

### • นโยบายการตลาดของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

#### ○ สื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์

ประเภทสื่อโฆษณาของรถไฟฟ้าจัดอยู่ในกลุ่มสื่อออนไลน์ (Out of Home Media) ประเภทสื่อเคลื่อนที่ (Transit Media) ซึ่งเป็นสื่อที่อยู่ในชีวิตประจำวันของคนกรุงเทพมหานครเพราะเป็นสื่อที่รับรู้ได้จากการเดินทาง ดังนั้นนโยบายการตลาดในธุรกิจสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์นี้ มุ่งเน้นการโฆษณาให้เกิดประโยชน์คุ้มค่าต่อเจ้าของสินค้าและบริการ โดยพัฒนาสื่อโฆษณาให้สามารถสร้างการรับรู้ตัวบุคคล จนถึงวงกว้างแบบ Viral ส่งเสริมภาพลักษณ์ เข้าถึงกลุ่มผู้โดยสาร สามารถสร้างความผูกพัน และประสบการณ์ได้ เพื่อให้เกิดผลเชิงบวกต่อสินค้าและบริการ และให้ความสำคัญกับ Long Term Partnership สนับสนุนกิจการของลูกค้าทั้งทางตรงและทางอ้อม เพื่อให้ลูกค้าได้รับผลสำเร็จตามเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ที่วางไว้

การซื้อสื่อโฆษณาของบริษัทส่วนใหญ่เป็นการซื้อสื่อโฆษณาจากผู้แทนซื้อสื่อโฆษณา (Agency) มากกว่ากลุ่มเจ้าของสินค้าและบริการ ในปีนี้ สัดส่วนจากเอเจนซีต่อเจ้าของสินค้าและบริการอยู่ที่ 60 : 40 โดยกลุ่มสินค้าและบริการที่ใช้สื่อโฆษณาในรถไฟฟ้า MRT 5 อันดับแรกประกอบด้วยกลุ่มโทรคมนาคม (สัญญาณโทรศัพท์เคลื่อนที่) รองลงมาเป็นกลุ่มบัตรเครดิต/บัตรเดบิต กลุ่มเครื่องดื่ม กลุ่มเว็บไซต์ และกลุ่มสินค้าอุปโภคบริโภค ตามลำดับ

#### ○ ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า

นโยบายการตลาดการให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า ยังคงมุ่งเน้นการคัดเลือกสินค้าและบริการให้สามารถตอบสนองต่อผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า การอำนวยความสะดวก และส่งเสริมภาพลักษณ์ ภายใต้การให้บริการด้วยความปลอดภัยต่อโครงการรถไฟฟ้า MRT ผู้โดยสาร และผู้เกี่ยวข้องทุกองค์กร

โดยที่การจัดให้มีพื้นที่เช่าและบริการภายในสถานีรถไฟฟ้ามีพื้นที่ให้บริการหลายขนาด นอกจากนี้ บริษัทยังมุ่งเน้นเรื่องการปรับปรุงพื้นที่ให้ผู้โดยสารสามารถใช้บริการเป็นจุดพักคอย หรือแวะพัก หรือจุดนัดหมายระหว่างการเดินทาง (Rest Area) ซึ่งนอกจากจะเกิดประโยชน์ต่อผู้โดยสารแล้ว ยังส่งผลดีต่อร้านค้าในพื้นที่ Metro Mall ด้วย

นอกจากนโยบายดังกล่าวข้างต้นแล้ว การสร้างความสัมพันธ์ (Relation) และความร่วมมือ (Collaboration) ทางการตลาดระหว่างบริษัท และลูกค้า เป็นอีกประการหนึ่งที่บริษัทให้ความสำคัญมากเช่นเดียวกัน เพราะเป็นการเสริมสร้างความแข็งแกร่ง และความมั่นคงในระยะยาวของการดำเนินธุรกิจในปี 2564 บริษัทมีการทำการตลาดร่วมกันกับ Citi Bank, J&T Express เป็นต้น

#### ○ ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม

บริษัทมุ่งเน้นการปรับปรุงประสิทธิภาพและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อผู้โดยสารเมื่อเข้ามาใช้บริการในโครงการรถไฟฟ้าโดยกลุ่มลูกค้าของบริษัท คือ กลุ่มผู้รับใบอนุญาตจากสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (สำนักงาน กสทช.) ในการให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ ซึ่งมีทั้งภาครัฐ และภาคเอกชนประกอบด้วย AIS, DTAC, TRUE MOVE H, TOT และ CAT

### • ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขันของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

#### ○ สื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์

จากสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 การประกาศใช้มาตรการต่าง ๆ ของภาครัฐเพื่อควบคุมหรือหยุดการแพร่กระจายของเชื้อไวรัสดังกล่าวส่งผลกระทบต่อภาวะเศรษฐกิจของประเทศ ผู้ประกอบการต่าง ๆ ได้ปรับตัวต่อสถานการณ์ดังกล่าว อาทิ ลดงบประมาณการบริหารจัดการ งบประมาณการโฆษณาประชาสัมพันธ์ การประกาศใช้นโยบายให้พนักงานปฏิบัติงานอยู่ที่บ้าน (Work from Home) ซึ่งส่งผลให้จำนวนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าลดลงอย่างมีนัยสำคัญเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงก่อนเกิดการระบาดของเชื้อ COVID-19

จากสถานการณ์ดังกล่าวส่งผลกระทบต่อภาวะอุตสาหกรรมโฆษณา ซึ่งในช่วงเดือนมกราคม-ตุลาคม 2564 เมื่อเทียบกับช่วงระยะเวลาเดียวกันของปี 2563 สื่อที่ได้รับผลกระทบและมีอัตราการลดลงมากที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ สื่อในโรงภาพยนตร์ สื่อเคลื่อนที่ สื่อหนังสือพิมพ์ สื่อนิตยสาร และวิทยุ ซึ่งมีอัตราการลดลงเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา มากกว่าร้อยละ 10 โดยที่สื่อในโรงภาพยนตร์มีอัตราการลดลงมากที่สุดที่ร้อยละ 31 และสื่อเคลื่อนที่ลดลงร้อยละ 24 ส่งผลต่อการใช้งบประมาณเพื่อการโฆษณาประชาสัมพันธ์ในรถไฟฟ้าด้วยกัน

ในไตรมาสที่ 4 เริ่มมีสัญญาณที่ดีขึ้นจากมาตรการผ่อนคลาย โดยการอนุญาตให้เปิดร้านค้าและบริการต่าง ๆ การยกเลิกล็อกดาวน์ และการเปิดประเทศ รวมไปถึงอัตราการฉีดวัคซีนที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะกรุงเทพฯ และปริมณฑล เจ้าของสินค้าและบริการเริ่มกลับมาใช้งบประมาณเพื่อการโฆษณาประชาสัมพันธ์ และเพื่อกระตุ้นยอดขายในช่วงสุดท้ายของปี อย่างไรก็ตาม การระบาดของเชื้อ COVID-19 ยังคงปรากฏอยู่ ซึ่งส่งผลให้เจ้าของสินค้าและบริการมีการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์มาเป็นการวางแผนการใช้งบประมาณระยะสั้นแทนระยะยาว

ตลอดปี 2564 บริษัทได้เน้นการช่วยเหลือและสนับสนุนลูกค้าสื่อโฆษณาให้ผ่านพ้นวิกฤติการณ์ต่าง ๆ อาทิ การเลื่อนระยะเวลาหรือการขยายระยะเวลาการเผยแพร่สื่อโฆษณา และการจัดสื่อในราคาพิเศษ เป็นต้น เพื่อเป็นการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีต่อพันธมิตรในระยะยาว

#### ○ พื้นที่ให้เช่าและบริการ

พื้นที่ให้เช่าและบริการเป็นอีกธุรกิจหนึ่งที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ทำให้ร้านค้าต้องปิดการให้บริการชั่วคราวตามระยะเวลาการประกาศของภาครัฐซึ่งรวมถึงร้านค้าที่ให้บริการอยู่ในสถานีรถไฟฟ้า และจากสถานการณ์ดังกล่าวข้างต้นส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการจับจ่ายใช้สอยของผู้บริโภคเป็นอย่างมาก เนื่องจากผู้บริโภคจะมีการหลีกเลี่ยงการเข้าไปในพื้นที่ที่มีผู้ใช้บริการจำนวนมาก โดยหันมาใช้บริการสั่งซื้อสินค้าออนไลน์ หรือบริการส่งของแทนการเข้าไปใช้บริการในพื้นที่ศูนย์การค้า

บริษัทใช้มาตรการสนับสนุนและการเยียวยาต่าง ๆ เพื่อให้ผู้เช่าและบริการสามารถดำเนินธุรกิจผ่านวิกฤติการณ์ที่เกิดขึ้นไปได้ อาทิ การงดเว้นการเรียกเก็บค่าเช่าและบริการ การลดค่าเช่าและบริการ การขยายพื้นที่เพื่อให้ผู้เช่าเพื่อสามารถกระจายสินค้าได้เพิ่มขึ้น เป็นต้น มาตรการต่าง ๆ เหล่านี้จะช่วยเสริมสร้างความสัมพันธ์ที่เข้มแข็งทางธุรกิจระหว่างบริษัทกับพันธมิตรคู่ค้าเป็นอย่างดี

ในช่วงไตรมาสที่ 4 ภาครัฐได้ผ่อนคลายมาตรการต่าง ๆ ส่งผลให้ประชาชนเริ่มออกมาใช้ชีวิตนอกบ้านมากขึ้น ประกอบกับการปรับตัวเข้ากับวิถีชีวิตรูปแบบใหม่ (New Normal) ทำให้จำนวนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าปรับตัวเพิ่มขึ้น เมื่อเทียบกับระยะเวลาก่อนหน้า เกิดการจับจ่ายใช้สอยสินค้าและบริการภายในสถานีรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้น ทำให้รายได้จากการขายสินค้าและบริการเริ่มปรับตัวดีขึ้น รวมถึงการมีผู้สนใจเช่าพื้นที่จัดกิจกรรมขายสินค้าและบริการในช่วงสุดท้ายของปี

ในปี 2565 บริษัทคาดว่าจะมีผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะส่งผลดีต่อผู้ประกอบการเช่าพื้นที่และบริการ นอกจากนี้ บริษัทมีแผนที่จะพัฒนาปรับปรุงพื้นที่ Metro Mall สถานีพหลโยธิน และเตรียมเปิดให้บริการพื้นที่ Metro Mall สถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ โดยให้ความสำคัญกับการให้บริการที่ตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ ความสะอาด ภาพลักษณ์ ความปลอดภัย และการรักษาความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้ประกอบการในพื้นที่ เพื่อเป็นพันธมิตร คู่ค้ากับบริษัทในระยะยาว

### (3) การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

บริษัทเป็นผู้ได้รับสัมปทานจาก รฟม. ในการให้บริการเดินรถและพัฒนาเชิงพาณิชย์ในโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ซึ่งบริษัทเป็นผู้ดำเนินการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในด้าน 1) จัดหา และ/หรือจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่าง ๆ 2) ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT 3) ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม และ 4) กิจกรรมเชิงพาณิชย์อื่น โดยมี BMN เป็นผู้แทนดำเนินการพัฒนาเชิงพาณิชย์

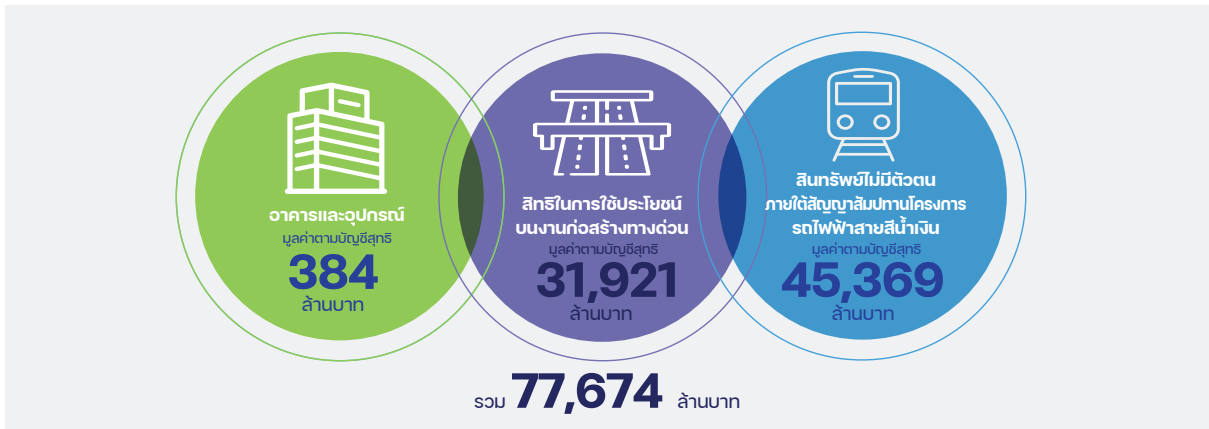
สำหรับในส่วนของการพัฒนาเชิงพาณิชย์ บริษัท และ NECL ได้ให้เอกชนเช่าพื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อติดตั้งป้ายรายงานสภาพจราจรและป้ายโฆษณาในรูปแบบต่าง ๆ รวมทั้งให้เช่าพื้นที่ร้านค้าบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง และการดำเนินธุรกิจอื่น ๆ อาทิ ใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อให้บริการเครือข่ายโทรศัพท์เคลื่อนที่ทุกระบบในประเทศไทย



#### (4) ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

##### 4.1 ทรัพย์สินหลัก

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทและบริษัทย่อยมีทรัพย์สินหลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ดังนี้



ทั้งนี้ รายการทรัพย์สินหลักของบริษัทและบริษัทย่อยตามที่แสดงข้างต้น สามารถแสดงรายละเอียดจำแนกตามประเภทของสินทรัพย์และจำแนกตามบริษัท ดังนี้

##### 4.1.1 อาคารและอุปกรณ์

มูลค่าตามบัญชีของอาคารและอุปกรณ์แยกตามรายบริษัท ดังนี้



ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ (ล้านบาท)	ลักษณะกรรมสิทธิ์	การผูกพัน
BEM	360	เจ้าของ *	ไม่มี
NECL	10	เจ้าของ *	ไม่มี
BMN	14	เจ้าของ	ไม่มี
<b>รวม</b>	<b>384</b>		

หมายเหตุ: \* บริษัทและบริษัทย่อยเช่าพื้นที่อาคารเป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ สำหรับอาคารที่ใช้ในการปฏิบัติงาน บริษัทและบริษัทย่อยได้สิทธิในการใช้อาคารซึ่งเป็นกรรมสิทธิ์ของผู้ให้สัมปทานตามเงื่อนไขในสัญญา

##### 4.1.2 สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน เป็นต้นทุนในการก่อสร้างทางพิเศษและตัดจำหน่ายตามลักษณะการใช้ประโยชน์ภายในระยะเวลาสัมปทาน มูลค่าตามบัญชีของสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน แยกตามรายบริษัท ดังนี้



ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ (ล้านบาท)
BEM	27,242
NECL	4,679
<b>รวม</b>	<b>31,921</b>

เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 บริษัท NECL และ กทพ.ได้ลงนามในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) โดยมีกำหนดระยะเวลาสัมปทาน 15 ปี 8 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 และสามารถต่อระยะเวลาออกไปได้ตามสิทธิที่เหลือในสัญญาเดิม

สาระสำคัญของการแบ่งรายได้และต่อขยายระยะเวลาสัมปทานตามสัญญา (ฉบับแก้ไข)

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

หมายเหตุ: \* ระยะเวลาที่เหลือตามสิทธิต่อระยะเวลาสัญญาให้ครบตามที่ระบุในสัญญาเดิม

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

#### 4.1.3 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเป็นต้นทุนในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และการติดตั้งปรับปรุงอุปกรณ์เพื่อการพัฒนาเชิงพาณิชย์ และตัดจำหน่ายตามลักษณะการใช้ประโยชน์ภายในระยะเวลาสัมปทาน มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน แยกตามรายบริษัท ดังนี้



ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ (ล้านบาท)
BEM	45,096
BMN	273
<b>รวม</b>	<b>45,369</b>

#### 4.2 เงินลงทุนในบริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทมีเงินลงทุนในบริษัทย่อย มูลค่าตามบัญชี ตามงบการเงินเฉพาะกิจการ จำนวน 768 ล้านบาท เป็นเงินลงทุนใน NECL 154 ล้านบาท และเงินลงทุนใน BMN 614 ล้านบาท รายละเอียดของบริษัทย่อยตามเอกสารแนบ 4

บริษัทกำหนดนโยบายการลงทุน ดังนี้

- เป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่อง ใกล้เคียงกัน หรือก่อให้เกิดประโยชน์ และสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัท เพื่อเสริมสร้างโอกาส และผลตอบแทนระยะยาว เสริมสร้างความมั่นคง และผลการดำเนินงานของบริษัท
- เป็นการลงทุนในโครงการหรือซื้อหุ้นสามัญของบริษัทผู้ดำเนินโครงการในลักษณะการลงทุนระยะยาว
- สัดส่วนการลงทุนตามสัดส่วนขั้นต่ำที่ทำให้บริษัทสามารถมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายและติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัทที่ลงทุน
- ไม่ลงทุนในโครงการที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หรือขัดต่อศีลธรรมอันดีของสังคม



ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมได้ตามเอกสารแนบ 4 รายละเอียดเกี่ยวกับทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

(5) งานที่ยังไม่ได้ส่งมอบ

-ไม่มี-

## 1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

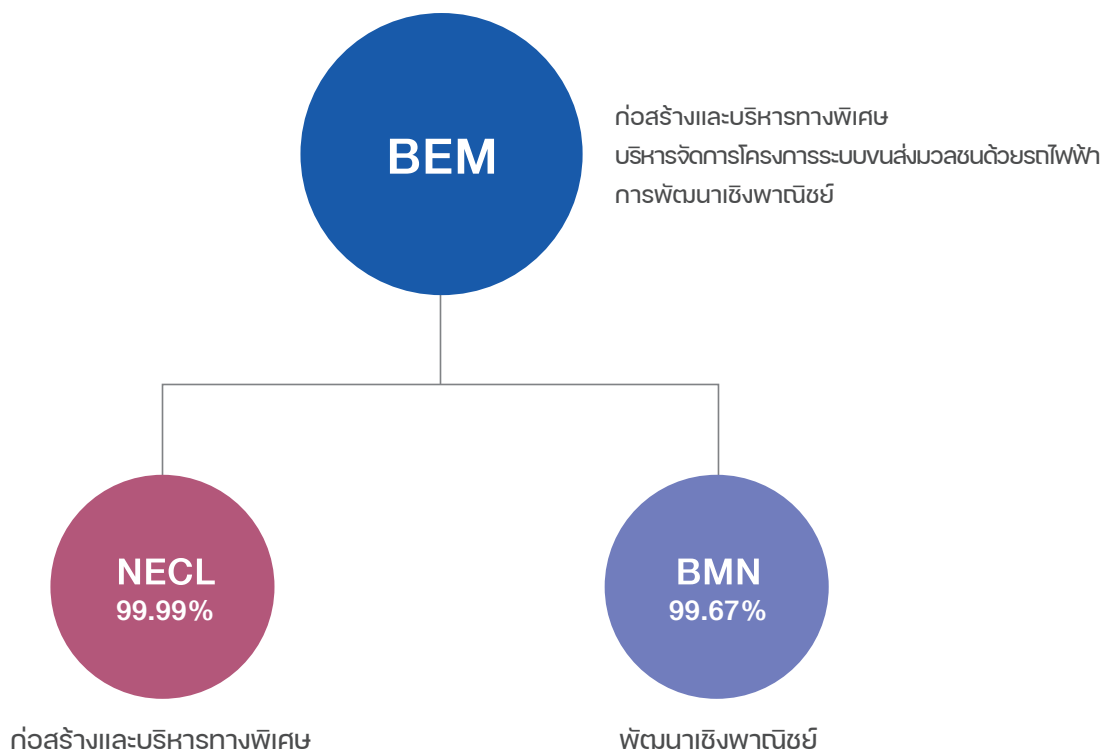
### 1.3.1 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

#### 1. นโยบายการแบ่งการดำเนินงานของบริษัทในกลุ่ม

บริษัทมีการลงทุนในบริษัทย่อย 2 แห่ง คือ NECL และ BMN โดยมีลักษณะการดำเนินงาน ดังนี้

1. NECL เป็นบริษัทที่สร้างขึ้นเพื่อดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา ตามสัญญาสัมปทานโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด
2. BMN เป็นบริษัทที่สร้างขึ้นเพื่อดำเนินธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ โดยส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับสัญญาสัมปทานที่บริษัทมีอยู่ ทั้งในระบบรถไฟฟ้า และทางพิเศษ

#### 2. แผนภาพแสดงโครงสร้างการถือหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัท ณ วันที่ 10 พฤษภาคม 2564



### 3. การถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company)

-N/A-

### 4. นิติบุคคลที่บริษัทถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป

#### บริษัท

#### บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด

Northern Bangkok Expressway Company Limited  
(เรียกชื่อย่อว่า “NECL”)

ประกอบธุรกิจ  
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่  
ทุนจดทะเบียน  
จำนวนหุ้น

ดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา  
587 ถนนสุทธิสาร แขวงรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400  
6,000 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 5,250 ล้านบาท  
หุ้นสามัญจำนวน 294 ล้านหุ้น  
หุ้นบุริมสิทธิจำนวน 306 ล้านหุ้น

สัดส่วนการถือหุ้น  
โทรศัพท์  
โทรสาร

ร้อยละ 99.99  
0 2641 4647  
0 2641 4646

#### บริษัท

#### บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ตเวิร์คส์ จำกัด

Bangkok Metro Networks Company Limited  
(เรียกชื่อย่อว่า “BMN”)

ประกอบธุรกิจ  
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่  
ทุนจดทะเบียน  
จำนวนหุ้น

จัดหาและจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่าง ๆ พัฒนาเชิงพาณิชย์ในระบบรถไฟฟ้าและทางพิเศษ  
832 ถนนสุทธิสาร แขวงรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400  
254 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 254 ล้านบาท  
หุ้นสามัญจำนวน 25.4 ล้านหุ้น

สัดส่วนการถือหุ้น  
โทรศัพท์  
โทรสาร  
เว็บไซต์

ร้อยละ 99.67  
0 2690 8200  
0 2690 8212  
www.bmn-mrt.com

#### บริษัท

#### บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)

TTW Public Company Limited (เรียกชื่อย่อว่า “TTW”)

ประกอบธุรกิจ  
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่

ผลิตและจำหน่ายน้ำประปาให้กับการประปาส่วนภูมิภาค และลงทุนในบริษัทซึ่งประกอบธุรกิจ  
สาธารณูปโภคอื่น  
30/130 หมู่ที่ 12 ถนนพุทธมณฑลสาย 5 ตำบลไร่ขิง

ทุนจดทะเบียน  
จำนวนหุ้น

อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม 73210  
3,990 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 3,990 ล้านบาท  
หุ้นสามัญจำนวน 3,990 ล้านหุ้น

สัดส่วนการถือหุ้น  
โทรศัพท์  
โทรสาร  
เว็บไซต์

ร้อยละ 18.47  
0 2811 7526  
0 2420 6064  
www.ttwplc.com



**บริษัท****บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)****ประกอบธุรกิจ**

CK Power Public Company Limited (เรียกชื่อย่อว่า “CKP”)

**ที่ตั้งสำนักงานใหญ่**

ลงทุนถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้าจากพลังงานประเภทต่างๆ

**ทุนจดทะเบียน**

587 อาคารวิริยะถาวร ชั้น 19 ถนนสุทธิสารวินิจฉัย แขวงรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400

**จำนวนหุ้น**

9,240 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 8,129 ล้านบาท

**สัดส่วนการถือหุ้น**

หุ้นสามัญจำนวน 9,240 ล้านหุ้น

**โทรศัพท์**

ร้อยละ 17.59

**โทรสาร**

0 2691 9720

**เว็บไซต์**

0 2691 9723

www.ckpower.co.th

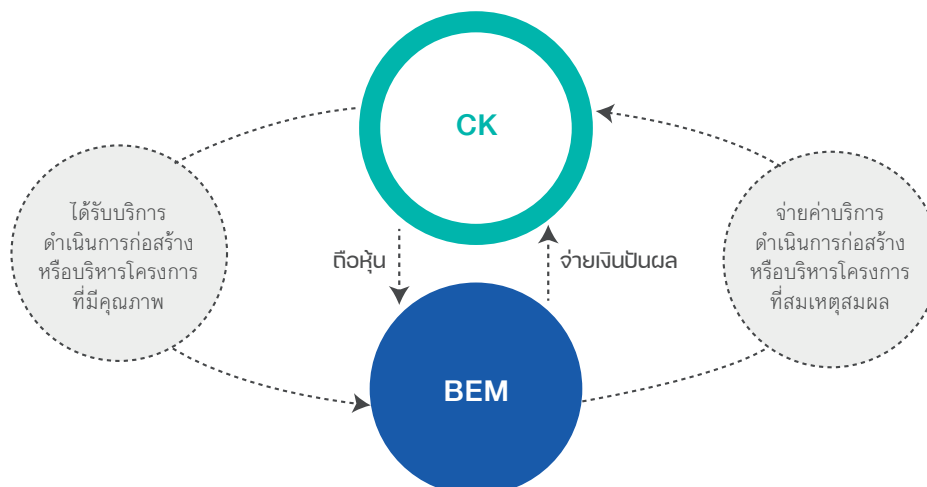
**1.3.2 บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง**

-ไม่มี-

**1.3.3 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่**

บริษัทมีบริษัท ซี.การช่าง จำกัด (มหาชน) (“CK”) เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 CK ถือหุ้นอยู่ในบริษัทจำนวน 4,787,121,829 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 31.32 ของทุนชำระแล้วของบริษัท โดยในอดีตจนถึงปัจจุบัน บริษัทได้มีการว่าจ้าง CK เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารโครงการ เนื่องจาก CK เป็นบริษัทรับเหมาก่อสร้างขนาดใหญ่ของประเทศที่มีศักยภาพมีความรู้ความชำนาญ และมีประสบการณ์ด้านงานโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาของทางพิเศษและโครงการรถไฟฟ้า รวมถึงอุปกรณ์งานระบบต่างๆ เป็นอย่างดี นอกจากนี้ CK ยังมีประสบการณ์ในการดำเนินการสัญญาในลักษณะ Lump Sum Turnkey สามารถส่งมอบงานที่มีคุณภาพภายในกำหนดเวลา อีกทั้งยังเป็นพันธมิตรผู้ร่วมลงทุนในบริษัท ทำให้ CK มีความรับผิดชอบและความมุ่งมั่นที่จะดำเนินโครงการให้ประสบความสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ดังนั้น ในอนาคตจึงมีโอกาสดังกล่าวที่บริษัทจะว่าจ้าง CK เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างหรือผู้บริหารโครงการ ในการเข้าทำรายการกับ CK ซึ่งเป็นบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งของบริษัทนั้น บริษัทได้ปฏิบัติตามนโยบายการเข้าทำรายการระหว่างกันของบริษัทอย่างเคร่งครัด

**ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่**

### 1.3.4 ผู้ถือหุ้น

#### 1. รายชื่อผู้ถือหุ้นใหญ่

รายชื่อผู้ถือหุ้นใหญ่ 10 รายแรก ณ วันที่ 10 พฤษภาคม 2564 ซึ่งเป็นวันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นครั้งสุดท้าย มีดังนี้

ลำดับ	รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น (หุ้น)	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1.	กลุ่มบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) <sup>(1)</sup>	4,923,781,781	32.21
2.	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	1,256,259,584	8.22
3.	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	1,074,854,135	7.03
4.	ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน)	815,356,075	5.33
5.	สำนักงานประกันสังคม	581,811,900	3.81
6.	นายวิชัย วชิรพงศ์	349,802,957	2.29
7.	ธนาคาร กรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	303,448,709	1.99
8.	SOUTH EAST ASIA UK (TYPE C) NOMINEES LIMITED	299,047,369	1.96
9.	STATE STREET EUROPE LIMITED	295,908,582	1.94
10.	นายมิน เกียรติวร	188,000,000	1.23
	ยอดรวม	10,088,271,092	66.01
	อื่นๆ	5,196,728,908	33.99
	รวมทั้งสิ้น	15,285,000,000	100.00

หมายเหตุ:

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

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



- (2) บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ("CK") ประกอบธุรกิจรับเหมาก่อสร้างทั่วไป และมีกลุ่มตรีวิศวเวทย์ ถือหุ้นร้อยละ 34.27 ของทุนชำระแล้ว (ข้อมูล ณ วันที่ 11 พฤษภาคม 2564) โดยมีรายละเอียดดังนี้

กลุ่มตรีวิศวเวทย์	จำนวนหุ้น	% ของทุนชำระแล้ว
1. บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด <sup>(4)</sup>	247,512,365	14.612
2. บริษัท ช.การช่าง โฮลดิ้ง จำกัด <sup>(5)</sup>	189,396,530	11.181
3. บริษัท ซี.เค.ออฟฟิศ ทาวเวอร์ จำกัด <sup>(6)</sup>	86,048,212	5.080
4. นางโสภิตา ตรีวิศวเวทย์	15,383,225	0.908
5. นายปลิว ตรีวิศวเวทย์	14,231,497	0.840
6. นางปราณี ทองกิตติกุล	4,614,342	0.272
7. นางสาวเกษม ตรีวิศวเวทย์	6,061,142	0.358
8. นางสาววลัยณัฐ ตรีวิศวเวทย์	3,177,484	0.187
9. นายณัฐวุฒิ ตรีวิศวเวทย์	2,465,785	0.146
10. นางสาวสุภามาส ตรีวิศวเวทย์	1,700,000	0.100
11. นายสมบัติ ตรีวิศวเวทย์	1,650,000	0.097
12. นายกฤษดา ตรีวิศวเวทย์	1,366,145	0.081
13. นายกฤษ ตรีวิศวเวทย์	1,363,070	0.080
14. นายภูวนศร์ ตรีวิศวเวทย์	1,114,855	0.066
15. นางสาวกันต์ธนิศ ตรีวิศวเวทย์	1,067,600	0.063
16. นางกรกช ตรีวิศวเวทย์	1,050,000	0.061
17. นางสาวณัชสรส์ ตรีวิศวเวทย์	780,040	0.046
18. นางสาวสวรรยา ตรีวิศวเวทย์	700,025	0.041
19. นางสาวพรพรรณนัท ตรีวิศวเวทย์	374,600	0.022
20. นายประเสริฐ ตรีวิศวเวทย์	204,285	0.012
21. นางอรอนงค์ ตรีวิศวเวทย์	102,775	0.006
22. นางสาวณัฐ ตรีวิศวเวทย์	100,000	0.005
23. นางสาวสุรฐา ตรีวิศวเวทย์	61,100	0.004
24. นายสมพล ตรีวิศวเวทย์	25,500	0.001
25. นางบังอร ตรีวิศวเวทย์	20,000	0.001
26. นางชญานิษฐ์ ตรีวิศวเวทย์	1,742	0.000
	<u>580,572,319</u>	<u>34.270</u>

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

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

## 2. ข้อตกลงระหว่างผู้ถือหุ้นใหญ่ (Shareholders' Agreement)

-ไม่มี-

## 1.4 จำนวนทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว

- 1.4.1 บริษัทมีทุนจดทะเบียน 15,285 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 15,285 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญ 15,285 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท
- 1.4.2 ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2564 หุ้นสามัญของบริษัทมีการออกเป็น Non-Voting Depository Receipt หรือ NVDR จำนวน 870,212,730 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 5.69 ของจำนวนหุ้นบริษัททั้งหมด โดยหุ้นดังกล่าวมีสิทธิในการรับเงินปันผลตอบแทนจากการลงทุนเท่ากับจำนวนเงินปันผลที่บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด ได้รับจากบริษัท แต่ผู้ถือหุ้น NVDR ไม่สามารถใช้สิทธิออกเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทได้ นักลงทุนสามารถตรวจสอบจำนวนหุ้นที่เป็น NVDR ได้จากเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย [www.set.or.th/nvdr](http://www.set.or.th/nvdr)

## 1.5 การออกหุ้นกู้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทมีหุ้นกู้ประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกันที่ยังไม่ครบกำหนดไถ่ถอน จำนวน 40,085 ล้านบาท ทั้งนี้ หุ้นกู้นี้ได้รับการจัดอันดับความน่าเชื่อถือ “A-” แนวโน้มอันดับเครดิต “คงที่” จัดอันดับโดย บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2564 โดยรายละเอียดสำคัญของหุ้นกู้ สรุปดังนี้

หุ้นกู้	วันที่ออก	วันครบกำหนด	อายุ	จำนวน (ล้านบาท)	อัตรา ดอกเบี้ยต่อปี	เงื่อนไข
BEM236A	24 มิ.ย. 59	24 มิ.ย. 66	7 ปี	2,000	3.00%	-
BEM266A	24 มิ.ย. 59	24 มิ.ย. 69	10 ปี	3,335	3.30%	-
BEM286A	24 มิ.ย. 59	24 มิ.ย. 71	12 ปี	2,750	3.61%	-
BEM286B	11 ส.ค. 59	24 มิ.ย. 71	12 ปี	500	3.61%	-
BEM250A	21 ต.ค. 59	21 ต.ค. 68	9 ปี	2,500	3.78%	-
BEM270A	21 ต.ค. 59	21 ต.ค. 70	11 ปี	3,000	3.95%	-
BEM229A	7 ก.ย. 60	7 ก.ย. 65	5 ปี	2,000	2.65%	-
BEM249A	7 ก.ย. 60	7 ก.ย. 67	7 ปี	3,000	3.10%	-
BEM234A	5 เม.ย. 61	5 เม.ย. 66	5 ปี	3,500	2.46%	-
BEM254A	5 เม.ย. 61	5 เม.ย. 68	7 ปี	3,500	3.01%	-
BEM225A	9 พ.ค. 62	9 พ.ค. 65	3 ปี	1,000	2.65%	-
BEM245A	9 พ.ค. 62	9 พ.ค. 67	5 ปี	2,000	3.18%	-
BEM265A	9 พ.ค. 62	9 พ.ค. 69	7 ปี	1,000	3.59%	-
BEM295A	9 พ.ค. 62	9 พ.ค. 72	10 ปี	1,000	3.84%	-
BEM246A	10 มิ.ย. 63	10 มิ.ย. 67	4 ปี	1,000	2.88%	-
BEM306A	10 มิ.ย. 63	10 มิ.ย. 73	10 ปี	1,300	3.50%	-
BEM326A	10 มิ.ย. 63	10 มิ.ย. 75	12 ปี	700	3.78%	ผู้ออกหุ้นกู้มีสิทธิไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้ ณ วันครบรอบ 5 ปี นับจากวันที่ออกหุ้นกู้ หรือในวันใด ๆ หลังจากนั้น
BEM244A	28 เม.ย. 64	28 เม.ย. 67	3 ปี	2,000	1.56%	-
BEM264A	28 เม.ย. 64	28 เม.ย. 69	5 ปี	2,000	2.24%	-
BEM284A	28 เม.ย. 64	28 เม.ย. 71	7 ปี	1,000	2.91%	-
BEM314A	28 เม.ย. 64	28 เม.ย. 74	10 ปี	1,000	3.33%	-
			<b>รวม</b>	<b>40,085</b>		



## 1.6 นโยบายการจ่ายเงินปันผล

### 1. นโยบายการจ่ายปันผลของบริษัท

บริษัทมีนโยบายการจ่ายเงินปันผลไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 ของกำไรสุทธิของแต่ละปี โดยคำนึงถึงผลประกอบการ โครงสร้าง และภาระผูกพันทางการเงิน การลงทุน ตลอดจนความสม่ำเสมอในการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น โดยคณะกรรมการบริษัทอาจจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลให้แก่ผู้ถือหุ้นได้เมื่อเห็นว่า บริษัทมีกำไรและกระแสเงินสดเพียงพอที่จะสามารถจ่ายเงินปันผลในเบื้องต้นได้ และเมื่อจ่ายเงินปันผลแล้วให้รายงานให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบในการประชุมคราวต่อไป

การจ่ายเงินปันผลของบริษัทในปีที่ผ่านมา มีดังนี้

การจ่ายเงินปันผล จากการดำเนินงาน	เงินปันผลจ่าย (ล้านบาท)	จ่ายเงินปันผล หุ้นละ (บาท)	กำไรสุทธิ (ล้านบาท)		กำไรสุทธิต่อหุ้น (บาท)		% เงินปันผล ต่อกำไรสุทธิ	
			งบเฉพาะ กิจการ	งบการเงิน รวม	งบเฉพาะ กิจการ	งบการเงิน รวม	งบเฉพาะ กิจการ	งบการเงิน รวม
ปี 2560								
- งวดครึ่งปีแรก	917	0.06	1,442	1,425				
- งวดครึ่งปีหลัง	1,070	0.07	1,533	1,698				
รวมปี 2560	1,987	0.13	2,975	3,123	0.20	0.20	67%	64%
ปี 2561								
- งวดครึ่งปีแรก	917	0.06	1,695	1,714				
- งวดครึ่งปีหลัง	1,376	0.09	1,412	3,603				
รวมปี 2561	2,293	0.15	3,107	5,317	0.20	0.35	74%	43%
ปี 2562								
- งวดครึ่งปีแรก	917	0.06	1,626	3,977				
- งวดครึ่งปีหลัง	1,376	0.09	1,298	1,458				
รวมปี 2562	2,293	0.15	2,924	5,435	0.19	0.36	79%	42%
ปี 2563	1,529	0.10	1,698	2,051	0.11	0.13	90%	75%
ปี 2564 <sup>(1)</sup>	1,223	0.08	772	1,010	0.05	0.07	158%	121%

หมายเหตุ: <sup>(1)</sup> เป็นวาระเสนอผู้ถือหุ้นพิจารณาในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565

### 2. นโยบายการจ่ายปันผลของบริษัทย่อย

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

## 2 การบริหาร จัดการความเสี่ยง

### 2.1 นโยบายและแผนการบริหารความเสี่ยง

บริษัทตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจภายใต้การเปลี่ยนแปลงของปัจจัยภายในและภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท โดยถือว่าการบริหารความเสี่ยงเป็นเครื่องมือสำคัญในการบริหารกิจการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยเป็นส่วนที่เสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขัน อีกทั้งยังเป็นปัจจัยสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) บริษัทจึงได้จัดให้มีการบริหารความเสี่ยงอย่างมีระบบ มีการเฝ้าระวังและการใช้มาตรการต่าง ๆ เพื่อลดความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง โดยคณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทบริหารความเสี่ยงเพื่อพิจารณาความเพียงพอและเหมาะสมในระดับนโยบาย และฝ่ายบริหารทำหน้าที่ดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยงขององค์กรโดยรวม และปฏิบัติหน้าที่ประจำวันแทนคณะกรรมการบริษัทบริหารความเสี่ยง ในการติดตาม ประเมินผล และจัดทำรายงานผลการบริหารความเสี่ยงเพื่อรายงานคณะกรรมการบริษัททราบ

บริษัทกำหนดให้จัดทำแผนบริหารความเสี่ยงประจำปี จัดทำคู่มือการบริหารความเสี่ยง เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานและมีการติดตาม ประเมินผล ทบทวนความเสี่ยงเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์แวดล้อมทั้งภายในและภายนอกที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการจัดทำแผนสำรองฉุกเฉินสำหรับใช้ปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินในกรณีต่าง ๆ เพื่อให้สามารถเข้าดำเนินการแก้ไขปัญหาได้ทันทีและประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ตลอดเวลา โดยนโยบายการบริหารความเสี่ยงเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัท [www.bemplc.co.th](http://www.bemplc.co.th)

### 2.2 ปัจจัยความเสี่ยงต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท

ปัจจัยความเสี่ยงที่อาจทำให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการบรรลุเป้าหมายในการดำเนินธุรกิจของบริษัทมีดังนี้

#### 2.2.1 ความเสี่ยงต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท

##### ปัจจัยความเสี่ยงในปัจจุบัน

- ความเสี่ยงจากนโยบายของรัฐบาล

บริษัทดำเนินธุรกิจภายใต้สัญญาสัมปทานซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ กทพ. และ รฟม. อาจไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดและเงื่อนไขในสัญญาสัมปทานเนื่องจากนโยบายภาครัฐ ซึ่งทำให้บริษัทอาจต้องเปลี่ยนแปลงการปฏิบัติงาน หรือมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท

ความไม่แน่นอนของเสถียรภาพทางการเมือง และการเปลี่ยนแปลงการบริหารงานของภาครัฐจากฝ่ายการเมืองที่เข้ามากำกับดูแล ทำให้มีการเปลี่ยนแปลงนโยบาย กฎหมาย กฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อเงื่อนไขตามสัญญาที่กำหนดไว้แล้ว แต่ กทพ. หรือ รฟม. อาจไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญา หรือมีความประสงค์อื่นให้บริษัทปฏิบัติที่นอกเหนือจากสัญญาหรือข้อตกลง



ทั้งนี้ บริษัทได้สร้างระบบการบริหารงานร่วมกันกับหน่วยงานภาครัฐทั้งในระดับบริหารและปฏิบัติการ มีการให้ข้อมูลที่เพียงพอซึ่งกันและกัน เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ดีต่อกันรวมทั้งติดตามสถานการณ์ทางการเมืองและการเปลี่ยนแปลงด้านนโยบายอย่างใกล้ชิดสม่ำเสมอ และทบทวนแผนกลยุทธ์และแผนงานให้เหมาะสมกับสถานการณ์อย่างสมเหตุสมผลและได้รับประโยชน์ร่วมกันในระยะยาว

#### • ความเสี่ยงเกี่ยวกับความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

บริษัทมีภาระหนี้สินที่มีดอกเบี้ยจำนวนมากจากการลงทุนในโครงการตามสัญญาสัมปทาน ดังนั้น ดอกเบี้ยจ่ายจึงเป็นค่าใช้จ่ายรายการใหญ่ของบริษัท หากอัตราดอกเบี้ยเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญอาจส่งผลกระทบต่อต้นทุนทางการเงินและการดำเนินงานของบริษัท บริษัทจึงได้มีการบริหารความเสี่ยง โดยจัดโครงสร้างของเงินกู้ยืมอัตราดอกเบี้ยลอยตัว และเงินกู้ยืมอัตราดอกเบี้ยคงที่ให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม มีการจัดทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยลอยตัวเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ตามสภาพตลาด นอกจากนี้ บริษัทยังมีการติดตามสถานการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยเพื่อปรับปรุงเงินกู้ยืมอัตราดอกเบี้ยลอยตัวให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม

#### • ความเสี่ยงเกี่ยวกับความผันผวนของต้นทุนธุรกิจระบบราง

ต้นทุนค่าโดยสารถือเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าของบริษัท ซึ่งประกอบด้วย ค่าซ่อมแซม และบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า และโครงสร้างพื้นฐานทางโยธา ค่าสาธารณูปโภค ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร และค่าตอบแทนรายได้ค่าโดยสาร

ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า (M&E Contract) บริษัทมีสัญญาเป็นเงินสกุลต่างประเทศ และเงินบาท ต้องปรับเปลี่ยนตามดัชนีราคาผู้บริโภคตามไตรมาสในสัญญา เนื่องจากเป็นสัญญาระยะยาวทำให้บริษัทจะมีความเสี่ยงอันเกิดจากการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาดังกล่าว

สำหรับค่าสาธารณูปโภคซึ่งประกอบด้วยค่าไฟฟ้าที่ใช้ในสถานีและใช้ในการเดินรถจะมีการปรับเปลี่ยนตามอัตราค่าไฟฟ้าของการไฟฟ้านครหลวง ซึ่งอาจส่งผลให้บริษัทมีภาระต้นทุนที่สูงขึ้น

สำหรับสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงนั้น ได้มีการกำหนดค่าจ้างสำหรับการให้บริการการจัดการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาที่ รฟม. จะต้องจ่ายให้แก่บริษัท โดยอ้างอิงและคำนวณจากประมาณการค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่คาดการณ์โดยบริษัท ซึ่งค่าจ้างดังกล่าวจะสามารถปรับเปลี่ยนได้ตามอัตราเงินเฟ้อและอัตราค่าไฟฟ้าที่เกิดขึ้นจริงตามวิธีการที่กำหนดในสัญญาสัมปทานเท่านั้น ดังนั้น กำไรที่เกิดจากการให้บริการเดินรถไฟฟ้าจะขึ้นอยู่กับความสามารถของบริษัทในการบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงให้ใกล้เคียงกับประมาณการที่กำหนด ซึ่งหากต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงมีจำนวนแตกต่างจากประมาณการ อาจจะมีผลกระทบต่อการทำงานของ บริษัท ในกรณีที่บริษัทไม่สามารถขอเงินชดเชยหรือปรับขึ้นค่าบริการจาก รฟม. ได้

อย่างไรก็ตาม ด้วยความเชี่ยวชาญและประสบการณ์จากการบริหารจัดการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน บริษัทมีความมั่นใจว่าจะสามารถบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้ประมาณการที่กำหนดไว้

#### • ความเสี่ยงจากการว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญจากภายนอกเป็นผู้รับเหมาหลักในการจัดหาและบำรุงรักษาอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า

บริษัททำสัญญาจัดหาอุปกรณ์งานระบบ และสัญญาบำรุงรักษาอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้ากับ ผู้รับเหมาภายนอก ได้แก่ Siemens Thailand Ltd. และ Japan Transportation Technology (Thailand) ดังนั้น ในกรณีที่ผู้รับเหมาจากภายนอกไม่สามารถให้บริการได้ตามสัญญาแก่บริษัท หรือมีการเปลี่ยนแปลงสัญญาบำรุงรักษา อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการทำงานของ บริษัท และกรณีรถไฟฟ้าไม่สามารถเปิดให้บริการได้ อาจส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของบริษัท

ทั้งนี้ บริษัทได้บริหารความเสี่ยงโดยการศึกษาข้อมูลจากสมาชิกในสมาคมผู้ประกอบการขนส่งมวลชนในระดับสากล เช่น UITP, APTA, NOVA Group of Metros รวมทั้งการเรียนรู้จาก Lloyd's Register Rail ซึ่งเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ มีความเป็นไปได้ที่จะสามารถเลือกซื้ออุปกรณ์งานระบบจากผู้ผลิตอุปกรณ์รายอื่นที่สามารถใช้งานร่วมกับระบบที่มีอยู่ได้ พร้อมทั้งมีนโยบาย พัฒนาคุณภาพของบุคลากรของบริษัทให้มีความสามารถเพียงพอใน

การทำงานร่วมกับผู้ผลิตอุปกรณ์และผู้รับเหมาทั้งในและต่างประเทศในการบำรุงรักษาและซ่อมแซมอุปกรณ์งานระบบและระบบวางรถไฟฟ้ามะลิประสิทธิภาพโดยมีต้องพึ่งพาผู้ผลิตรายเดิมเพียงรายเดียว

#### • ความเสี่ยงเกี่ยวกับรายได้ไม่เป็นไปตามประมาณการ

บริษัทดำเนินธุรกิจการให้บริการทั้งทางพิเศษและรถไฟฟ้า ดังนั้น รายได้หลักของบริษัทจะมาจากค่าผ่านทางและค่าโดยสาร ซึ่งอาจถูกกระทบโดยปัจจัยภายนอกที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ เช่น การขยายโครงข่ายของระบบรถไฟฟ้า การมีระบบขนส่งต่อเนื่องที่ดี อัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งอื่น ที่ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้ได้ ความหนาแน่นของการจราจรบนท้องถนน ราคาน้ำมัน การขยายตัวของอสังหาริมทรัพย์ ธุรกิจคอนโดมิเนียม และธุรกิจรอบเส้นทางรถไฟฟ้าที่จะทำให้เกิดเป้าหมายในการเดินทางของประชาชน การเกิดโรคระบาดร้ายแรง เป็นต้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้ใช้บริการ นอกจากนี้ บริษัทจะมีรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งเป็นรายได้ที่อาจเปลี่ยนแปลงไปตามภาวะเศรษฐกิจในประเทศและต่างประเทศ การแข่งขันในธุรกิจสื่อโฆษณาและธุรกิจการให้เช่าพื้นที่ค้าปลีก รวมทั้งระยะเวลาในการเปิดให้บริการร้านค้าในสถานี ซึ่งหลายปัจจัยเป็นสิ่งที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ ดังนั้น หากรายได้ของบริษัทแตกต่างจากผลการศึกษาหรือประมาณการที่คาดการณ์ไว้ อาจส่งผลกระทบต่อการบริหารสภาพคล่องและความสามารถในการชำระเงินตามข้อผูกพันที่มีต่อสถาบันการเงินผู้ให้กู้ หรือเจ้าหนี้ตามกำหนดเวลาที่ได้ตกลงกันไว้

เพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าว บริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานในการติดตามผลกระทบที่อาจมีผลต่อปัจจัยต่างๆ อย่างใกล้ชิดและปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ให้เหมาะสม นอกจากนี้ บริษัทยังสามารถจำกัดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากปัจจัยเสี่ยง ได้แก่ ราคาน้ำมัน ความหนาแน่นของการจราจรบนท้องถนน และอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งอื่นที่ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้ได้ เนื่องจากบริษัทมีการให้บริการที่ครบวงจรทั้งบริการทางพิเศษและรถไฟฟ้า ซึ่งวิธีการเดินทางทั้ง 2 แบบนี้ถือเป็นสินค้าทดแทนซึ่งกันและกันได้ (Substitute product) และในส่วนของการพัฒนาเชิงพาณิชย์ บริษัทได้มีการพัฒนาสื่อโฆษณาในรูปแบบใหม่ ๆ เพิ่มขึ้น เพื่อเพิ่มรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

บริษัทได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 รัฐบาลได้ออกมาตรการควบคุมระดับสูงและประกาศใช้ พ.ร.ก. การบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉินเพื่อให้ประชาชนหยุดการเดินทาง เพื่อควบคุมการแพร่ระบาด โดยในปี 2564 ปริมาณการเดินทางที่ลดลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่เดือนเมษายน 2564 ทั้งในธุรกิจทางพิเศษและธุรกิจรถไฟฟ้า ส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัทลดลงจากปีที่ผ่านมา และต่ำกว่าประมาณการที่คาดการณ์ไว้ แม้ว่ารายได้ของบริษัทจะได้รับผลกระทบอย่างมากจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 แต่บริษัทได้มีการบริหารจัดการต้นทุนอย่างเคร่งครัด รวมถึงการได้รับเงินปันผลรับจากการลงทุนในบริษัทอื่น ทำให้มีรายได้เพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจ

#### • ความเสี่ยงจากอุบัติเหตุร้ายแรง เหตุการณ์ความไม่สงบหรือภัยธรรมชาติ

ธุรกิจของบริษัท ทั้งก่อสร้างและบริหารงานทางพิเศษและรถไฟฟ้า มีความเสี่ยงต่อเหตุการณ์ หรือปัจจัยภายนอกที่ก่อให้เกิดเหตุสุดวิสัยกะทันหัน เช่น ภัยพิบัติ อุบัติเหตุร้ายแรง แผ่นดินไหว และเหตุที่อาจเกิดจากการก่อการร้าย วินาศกรรม เช่น การวางระเบิด จลาจล รวมถึงการชุมนุมที่เกิดจากกลุ่มผู้ก่อความไม่สงบ ซึ่งอาจทำให้บริษัทต้องระงับการให้บริการทำให้สูญเสียรายได้ ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย สูญเสียภาพลักษณ์และความน่าเชื่อถือ ด้วยเหตุนี้ บริษัทจึงมีการกำหนดแผนสำรองฉุกเฉินเพื่อรองรับเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น รวมถึงมีการเตรียมความพร้อมเพื่อให้พนักงานที่รับผิดชอบปฏิบัติหน้าที่ได้ทันทีในการเข้าแก้ไขปัญหาเมื่อเกิดกรณีฉุกเฉินขึ้น โดยการฝึกอบรมกับสถานการณ์ฉุกเฉินด้วยการจำลองสถานการณ์ต่างๆ เช่น กรณีเกิดเหตุฉุกเฉินภายในสถานีรถไฟฟ้าจากการชว้างระเบิดและเหตุระเบิดภายในสถานีรถไฟฟ้า หรือชว้างรถไฟฟ้ามะลิเหตุเพลิงไหม้ในชว้างรถไฟฟ้ามะลิเหตุน้ำท่วมขังในอุโมงค์ เป็นต้น การติดตั้งอุปกรณ์ตรวจจับโลหะ กล้อง CCTV และมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยครอบคลุมทุกพื้นที่ และการจัดตั้งหน่วยงานติดตามการเตือนภัยและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงและพร้อมปฏิบัติตามกฎ

ทั้งนี้ บริษัทมีการเฝ้าระวังความเสี่ยงด้วยการทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสินทรัพย์ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ คุ้มครองรายได้ที่หายไปจากการหยุดชะงักของการประกอบธุรกิจการประกันความเสียหายที่เกิดกับบุคคลภายนอก รวมถึงความเสี่ยงจากการก่อการร้าย เป็นต้น



## • ความเสี่ยงด้านบุคลากร

เนื่องจากรัฐบาลได้ให้ความสำคัญต่อการแก้ไขปัญหาการเดินทางและจราจรในกรุงเทพมหานคร โดยใช้ระบบขนส่งมวลชนแบบเร็ว (Mass Rapid Transit System) จึงมีการเร่งขยายโครงข่ายการให้บริการรถไฟฟ้า และระบบเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ จึงมีความเป็นไปได้สูงที่จะมีองค์กรของรัฐ หรือหน่วยงานภาคเอกชนเข้ามาดำเนินการประกอบธุรกิจขนส่งมวลชนที่ต้องใช้บุคลากรที่มีความรู้ ความชำนาญ และทักษะด้านเทคนิคในธุรกิจระบบรางมากขึ้น จึงมีความเป็นไปได้ที่จะมีการดึงตัวบุคลากรหลักออกไปจากบริษัท

ความเสี่ยงเนื่องจากการขาดแคลนบุคลากรที่มีคุณภาพถือเป็นอีกหนึ่งความเสี่ยงของบริษัท บุคลากรถือเป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนองค์กรไปสู่ความสำเร็จ จึงจำเป็นที่จะต้องให้ความสำคัญต่อการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านบุคลากร เริ่มตั้งแต่การสรรหาและคัดเลือกเพื่อให้ได้บุคลากรที่ดีมีคุณสมบัติเหมาะสมกับบริษัท การฝึกอบรมและพัฒนาพนักงานอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มพูนความรู้และทักษะในด้านต่างๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงานตามตำแหน่งหน้าที่ของพนักงานแต่ละคน การสร้างขวัญและกำลังใจ การพิจารณาจ่ายค่าตอบแทนและสวัสดิการต่างๆ ที่เหมาะสมและเป็นธรรม การจัดกิจกรรมนอกงานเพื่อให้พนักงานมีความรักสามัคคี รู้สึกผูกพันกับองค์กร การทบทวนปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานและระบบงานให้มีความพร้อมตลอดเวลา รวมถึงจัดทำแผนการสืบทอดตำแหน่ง (Succession plan) โดยบริษัทได้จัดเตรียมแผนการสืบทอดตำแหน่งและแต่งตั้งคณะทำงานซึ่งประกอบด้วยผู้บริหารระดับสูงเพื่อวางแผนงานในการคัดสรร และเตรียมความพร้อมด้านบุคลากร ทั้งในระดับผู้บริหารและหัวหน้างาน สำหรับการป้องกันความเสี่ยงเนื่องจากการขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ ความชำนาญและทักษะทางด้านเทคนิคเฉพาะงาน ได้จัดให้มีการรวบรวมองค์ความรู้เฉพาะงาน และขยายผลสู่โครงการการจัดการความรู้ (Knowledge Management) และเพื่อปรับปรุงกระบวนการทำงานอย่างต่อเนื่อง

## • ความเสี่ยงจากการปฏิบัติงาน

บริษัทได้คำนึงถึงความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงานทั้งในธุรกิจทางพิเศษ และธุรกิจรถไฟฟ้า ที่อาจเกิดขึ้นทั้งจากปัจจัยภายใน และปัจจัยภายนอก ทั้งของกระบวนการทำงาน พนักงาน ระบบงาน หรือระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และเหตุการณ์หรือปัจจัยภายนอกอันอาจก่อให้เกิดความเสียหายที่เป็นตัวเงิน และความเสียหายที่ไม่เป็นตัวเงิน มีผลต่อการให้บริการ ทำให้บริษัทสูญเสียรายได้ และมีผลกระทบต่อภาพลักษณ์ ชื่อเสียงของบริษัท ผู้ใช้บริการขาดความเชื่อมั่น จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการควบคุมดูแลอย่างละเอียดรอบคอบและด้วยความระมัดระวัง เช่น ระบบจัดเก็บอาจเกิดการขัดข้อง เกิดปัญหาจราจรติดขัดบนทางพิเศษ ความปลอดภัยของพนักงานที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษ ซึ่งได้รับผลกระทบจากผู้ให้บริการที่อยู่ในสภาพไม่พร้อมขับขี่ยานพาหนะ โครงสร้างสถานี อุโมงค์ เวย์รด์ก ตอม่อพัง เนื่องจากโครงสร้างผุกร่อน รถไฟฟ้าชนกันเนื่องจากระบบเบรกบกพร่องหรือไม่ทำงาน รถไฟฟ้าตกราง ซึ่งส่งผลให้ประสิทธิภาพการทำงานที่ลดลง หรือขัดข้อง พนักงานได้รับบาดเจ็บ ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ต้องปิดบริเวณที่เกิดเหตุเป็นเวลานาน

ทั้งนี้ บริษัทได้มีการศึกษาปัจจัยเสี่ยง และวิเคราะห์หาสาเหตุ สำหรับปัญหาที่อาจเกิดขึ้นแบบเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance) ในทุกกรณีที่มีผลทำให้ระบบล้ม หรือหยุดชะงักเป็น เวลานาน เพื่อเตรียมแผนป้องกันและมาตรการแก้ไขไว้ล่วงหน้า สร้างแนวทางการแก้ไขให้เป็น Knowledge Management (KM) ให้ครบถ้วนทุกประเด็น ความเสี่ยง ได้แก่ ปรับปรุงประสิทธิภาพช่องเก็บค่าผ่านทาง พัฒนาโปรแกรมเพื่อช่วยตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบการส่งรายการผ่านทางให้สามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว และไม่เกิดปัญหาปริมาณจราจรติดค้างสะสม ปรับปรุงรถคัมครองให้มีขนาดใหญ่ขึ้นสามารถคัมครองพนักงานที่ทำงานบนทางพิเศษได้ดีขึ้น และปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง ปรับปรุงวิธีการปฏิบัติงานคัมครองโดยปรับให้มีรถล้อคหน้า-หลัง จัดอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยสำหรับพนักงาน เช่น หมวกนิรภัย เสื้อสะท้อนแสง กำหนดการตรวจสอบอุโมงค์ด้วยสายตาเป็นประจำ ตรวจสอบการเกาะเกาะของผิวและรอยแตกร้าวของคอนกรีต รถไฟฟ้าและระบบขับเคลื่อนถูกออกแบบให้มีระบบ ATP กำหนดแผนการซ่อมบำรุงเชิงป้องกันระบบขับเคลื่อน และเจ้าหน้าที่ควบคุมรถต้องผ่านการฝึกอบรม/

ทบทวนความรู้ ความสามารถ โดยควบคุม Qualified Person ตาม License กำหนดขั้นตอนการจัดการเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน ติดตามตรวจวัดค่า Stray Current ตามระยะเวลาที่กำหนด ตรวจสอบสภาพรางตามกำหนดโดยใช้สายตา และเครื่องมือตรวจวัด ตรวจสอบโครงสร้างความปลอดภัยของอุโมงค์ โครงสร้างเสา และโครงสร้างทางวิ่ง

#### • ความเสี่ยงจากการที่ผลตอบแทนการลงทุนในบริษัทต่าง ๆ ไม่เป็นไปตามที่ประมาณการ

บริษัทอาจมีความเสี่ยงจากการที่ผลตอบแทนการลงทุนในบริษัทต่าง ๆ ไม่เป็นไปตามที่ประมาณไว้ในกรณีที่ผลประโยชน์ของการลงทุนของบริษัทต่าง ๆ ที่บริษัทถือหุ้นไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์อาจส่งผลกระทบต่อแผนการลงทุน และการดำเนินงานตามแผนกลยุทธ์ของบริษัท เพื่อลดผลกระทบดังกล่าวบริษัทจะคำนึงถึงสัดส่วนการลงทุนในบริษัทต่าง ๆ ให้เหมาะสมกับนโยบายการลงทุนของบริษัทที่ทำให้บริษัทได้รับผลตอบแทนจากการลงทุนในระยะยาวโดยการเข้าไปมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบาย และติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัทที่ลงทุน หรือพิจารณาเปลี่ยนประเภทการลงทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมเป็นเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายเพื่อลดความเสี่ยงจากการรับรู้ส่วนได้เสียจากผลประโยชน์ที่อาจมีผลขาดทุนเป็นการรับรู้รายได้จากเงินปันผล

ทั้งนี้ การลดสัดส่วนการลงทุนเป็นเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายถือเป็นการลดความเสี่ยงจากการที่ผลตอบแทนการลงทุนในบริษัทต่าง ๆ ที่บริษัทถือหุ้นไม่เป็นไปตามประมาณการในกรณีที่ผลประโยชน์ของบริษัทนั้น ๆ ไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้ อย่างไรก็ตาม บริษัทได้ส่งตัวแทนเข้าไปเป็นกรรมการในบริษัทที่ลงทุนด้วย เพื่อให้มีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ และรับทราบผลการดำเนินงานของบริษัทที่เข้าไปลงทุนอย่างสม่ำเสมอ

### ปัจจัยความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นใหม่

#### • ความเสี่ยงจากการเกิดโรคระบาดร้ายแรง

การเกิดโรคระบาดร้ายแรงเป็นสิ่งที่ไม่อาจคาดเดาได้ เมื่อเกิดแล้วจะขยายเป็นวงกว้างมีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ และความเป็นอยู่ของประชาชน และต้องใช้เวลาอันนานในการแก้ไข โดยต้องได้รับความร่วมมือจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชน

บริษัทได้กำหนดขั้นตอนติดตามสถานการณ์โรคระบาดร้ายแรง มาตรการป้องกันการแพร่ระบาด วิธีการแก้ไข และมาตรการสื่อสารไปยังผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง รวมทั้งกำหนดรายละเอียดการป้องกันโรคระบาด การควบคุมโรคระบาด และการติดตามพนักงานภายหลังการรักษาเพื่อยืนยันความปลอดภัยโรคระบาด ระบุในระเบียบปฏิบัติงาน เรื่องการป้องกันและควบคุมโรคติดต่ออันตราย และ จัดทำแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ ทำให้บริษัทสามารถให้บริการลูกค้า ดูแลพนักงานและผู้เกี่ยวข้องในช่วงการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ได้เป็นอย่างดี

#### • ความเสี่ยงด้านความมั่นคงปลอดภัยของระบบสารสนเทศ

การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการทำงานการปฏิบัติงานที่ต้องอาศัยพึ่งพาเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาสนับสนุนการปฏิบัติงาน เพื่อให้ส่งมอบบริการได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดอย่างต่อเนื่อง ซึ่งอาจเกิดความเสี่ยงกรณีระบบงานที่สำคัญขัดข้อง อาทิ อุปกรณ์ระบบควบคุมการจัดเก็บค่าผ่านทางระบบควบคุมการจราจร ระบบรถไฟฟ้าและอุปกรณ์ (ระบบไฟฟ้ากำลัง ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบสื่อสาร ระบบควบคุมและเก็บข้อมูล ระบบประตูกันขานชานชาลา ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ ระบบป้ายสัญญาณ ระบบงานคอมพิวเตอร์ภายในบริษัท จึงมีความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์ รวมไปถึงการโจมตีจากไวรัสคอมพิวเตอร์อาจส่งผลกระทบต่ออุปกรณ์ระบบจัดเก็บค่าผ่านทางใช้งานไม่ได้ ระบบรถไฟฟ้า หยุดชะงัก ทำให้ไม่สามารถให้บริการได้หรือเกิดความล่าช้าในการให้บริการเนื่องจากต้องใช้เวลาในการแก้ไข ทำให้บริษัทสูญเสียภาพลักษณ์ และความน่าเชื่อถือ

บริษัทมีการกำหนดนโยบายการใช้งานระบบสารสนเทศ และจัดทำคู่มือระบุนขั้นตอนและวิธีการดำเนินการเกี่ยวกับการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของระบบสารสนเทศ ซึ่งสอดคล้องกับ พรบ.คอมพิวเตอร์ โดยจัดทำตามกรอบมาตรฐาน ISO/IEC 27001 : 2013 มีระบบป้องกัน/ควบคุมการเข้าถึงข้อมูลสารสนเทศจากการบุกรุกหรือโจมตีเครื่องแม่ข่าย (Server) จากภายใน และจากภายนอก (Firewall) รวมทั้งได้จัดทำแผนฉุกเฉิน พร้อมฝึกซ้อมจัดการเหตุการณ์การกู้คืน เพื่อรองรับเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่ออุปกรณ์งานระบบที่อาจเกิดขึ้น เพื่อเตรียมความพร้อมให้กับพนักงานที่รับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่สามารถเข้าดำเนินการแก้ไขปัญหาได้ทันทีในกรณีที่เกิดเหตุการณ์

พร้อมทั้งพัฒนาบุคลากรด้านการบริหารจัดการความมั่นคงสารสนเทศ เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานตามกระบวนการ / ระบบงานที่พัฒนาขึ้น รวมทั้งมีการติดตามข่าวสารด้านภัยคุกคามทางไซเบอร์ เพื่อเฝ้าระวัง และเตรียมการรับมืออยู่เสมอ

อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันบริษัทอยู่ระหว่างการติดตามความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม ด้านสังคม ครอบคลุมการเคารพสิทธิมนุษยชน ด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมถึงด้านการทุจริตคอร์รัปชัน ที่อาจส่งผลต่อการดำเนินธุรกิจหรือส่งผลกระทบต่อลูกค้าหรือเป้าหมายของบริษัท เพื่อเตรียมความพร้อมในการป้องกันและปรับตัวรับความเสี่ยงต่างๆ รวมถึงแสวงหาโอกาสในการดำเนินธุรกิจจากความเสี่ยงเหล่านั้นอย่างมีประสิทธิภาพ และจะทบทวนแผนบริหารความเสี่ยงของบริษัท เพื่อสร้างความมั่นใจว่าการบริหารจัดการความเสี่ยงของบริษัทครอบคลุมประเด็นต่างๆ อย่างครบถ้วน และมีประสิทธิภาพสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจ

## 2.2.2 ความเสี่ยงต่อการลงทุนของผู้ถือหุ้นหลัก

การที่บริษัทมีการออกตราสารทางการเงิน เช่น หุ้นกู้ นั้น ผู้ถือหุ้นหลักอาจได้รับความเสี่ยง ดังนี้

### • ความเสี่ยงด้านเครดิต

เป็นความเสี่ยงที่บริษัทผู้ออกตราสารทางการเงิน อาจไม่สามารถจ่ายดอกเบี้ยหรือไม่สามารถชำระคืนเงินต้น หากผู้ออกตราสารทางการเงินประกาศล้มละลายหรือผิดนัดชำระหนี้ ซึ่งตราสารทางการเงินที่เสนอขายนั้นไม่ได้รับการคุ้มครองจากสถาบันคุ้มครองเงินฝาก โดยผู้ถือตราสารทางการเงินจะมีสิทธิในการขอรับชำระหนี้เท่าเทียมกับเจ้าหนี้ไม่ด้อยสิทธิและไม่มีหลักประกันรายอื่น อย่างไรก็ตาม

ในการประเมินความเสี่ยงด้านเครดิตของผู้ออกตราสารหนี้ นั้น ผู้ถือหลักทรัพย์สามารถดูการจัดอันดับความน่าเชื่อถือที่จัดทำโดยสถาบันจัดอันดับความเสี่ยงประกอบการตัดสินใจลงทุนได้ นอกจากนี้ ผู้ถือหลักทรัพย์ควรศึกษาข้อมูลก่อนการลงทุน ได้แก่ ผลการดำเนินงานและฐานะทางการเงินของผู้ออกตราสารทางการเงิน และควรติดตามข้อมูลข่าวสาร รวมถึงการเปลี่ยนแปลงการจัดอันดับความน่าเชื่อถือได้จากเว็บไซต์สำนักงาน ก.ล.ต. หรือสถาบันจัดอันดับความน่าเชื่อถือ โดยในปี 2564 บริษัทได้รับการจัดอันดับความน่าเชื่อถือโดยบริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด ที่ระดับ “A-” ด้วยแนวโน้มอันดับเครดิต “Stable” หรือ “คงที่” เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2564

### • ความเสี่ยงด้านราคา

เป็นความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นเมื่อผู้ถือหลักทรัพย์ต้องการไถ่ถอนหลักทรัพย์ก่อนวันครบกำหนดไถ่ถอน ซึ่งหลักทรัพย์อาจขายได้มากกว่ามูลค่าที่ตราไว้หรือราคาที่สูงกว่า ทำให้ผู้ถือหลักทรัพย์ไม่ได้รับดอกเบี้ยและผลตอบแทน หรือได้รับดอกเบี้ยและผลตอบแทนในอัตราที่ต่ำกว่า

### • ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

เป็นความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นเมื่อผู้ถือหลักทรัพย์ต้องการไถ่ถอนหลักทรัพย์ก่อนวันครบกำหนดไถ่ถอน ซึ่งผู้ถือหลักทรัพย์สามารถขายต่อให้แก่ผู้สนใจรายอื่นในตลาดรองได้ โดยมีความเสี่ยงจากการที่ผู้ถือหลักทรัพย์อาจไม่สามารถขายหลักทรัพย์ได้ทันทีในราคาที่ต้องการ

## 2.2.3 ความเสี่ยงต่อการลงทุนในหลักทรัพย์ต่างประเทศ

- ไม่มี -

# 3 การขับเคลื่อน ธุรกิจเพื่อความยั่งยืน

บริษัทในฐานะผู้ให้บริการทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า มุ่งมั่นพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง และช่วยบรรเทาปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้ใช้บริการ บริษัทมีการปรับปรุงพัฒนาการบริการให้มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง โดยให้ความสำคัญกับความปลอดภัย ความสะดวก และรวดเร็วในการเดินทาง อันจะเป็นการส่งมอบบริการที่มีโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย และสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับประชาชน เพื่อส่งมอบ **“เส้นทางแห่งความสุข เพื่อวิถีการเดินทางที่ดีกว่า”** ภายใต้การดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อมเสมอมา และเป็นแนวทางปฏิบัติที่บริษัทยึดถือในการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน

## 3.1 นโยบายและเป้าหมายการจัดการด้านความยั่งยืน

บริษัทมีความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจตามเจตนารมณ์ของบริษัทที่คำนึงถึงหลักธรรมาภิบาล ความรับผิดชอบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อมเป็นสำคัญเพื่อการเติบโตทางธุรกิจและการพัฒนาอย่างยั่งยืน พร้อมมุ่งสานประโยชน์และการเติบโตไปพร้อมกันของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างเหมาะสม ควบคู่ไปกับการสร้างผลประกอบการที่ดีในทางเศรษฐกิจ อีกทั้งบริษัทวางแผนพัฒนานวัตกรรมโดยมีเป้าหมายลดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

(SDGs) ร่วมกับภาคีหุ้นส่วนในสายห่วงโซ่อุปทานขององค์กร จึงได้มีการกำหนดนโยบายในการปฏิบัติงานเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน และสื่อสารไปยังพนักงานทุกคนอันถือเป็นหัวใจของการขับเคลื่อนธุรกิจในฐานะต้นทางแห่งความสุข เพื่อให้พนักงานนำไปปฏิบัติอย่างจริงจัง เป็นส่วนหนึ่งในทุกกระบวนการทำงาน ส่งมอบคุณภาพของการบริการที่มุ่งเน้นในเรื่องของความปลอดภัยของผู้มีส่วนได้เสียอย่างแท้จริง ดังนี้



### การนำองค์กรด้วยแนวคิด ด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ผ่านการสื่อสารและการแลกเปลี่ยนวิธีปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice) ร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มของบริษัท



### สร้างวัฒนธรรมแนวคิด ด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ผสมผสานเข้ากับทุกกระบวนการทำงาน และกระบวนการตัดสินใจของบริษัท



### ดำเนินการส่งเสริมการพัฒนาบุคลากร

โดยการฝึกอบรม และการให้คำแนะนำที่มุ่งเน้นวิธีปฏิบัติตามแนวทางด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน

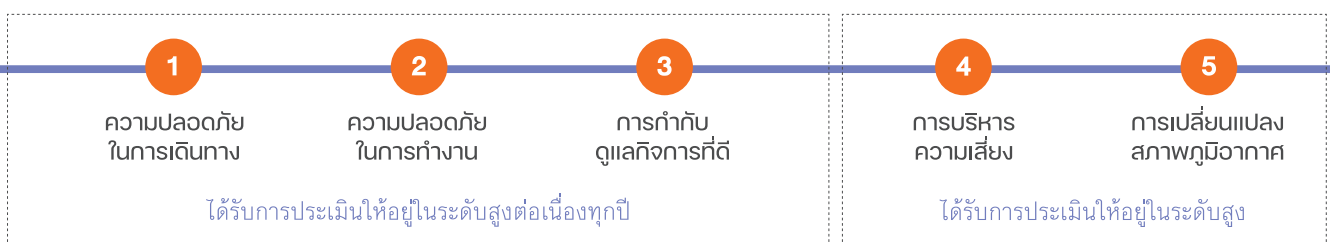


### สนับสนุนการดำเนินงาน

เผยแพร่แนวทางปฏิบัติและสร้างความร่วมมือในระดับภูมิภาค รวมถึงถ่ายทอดองค์ความรู้ เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืนอย่างต่อเนื่อง

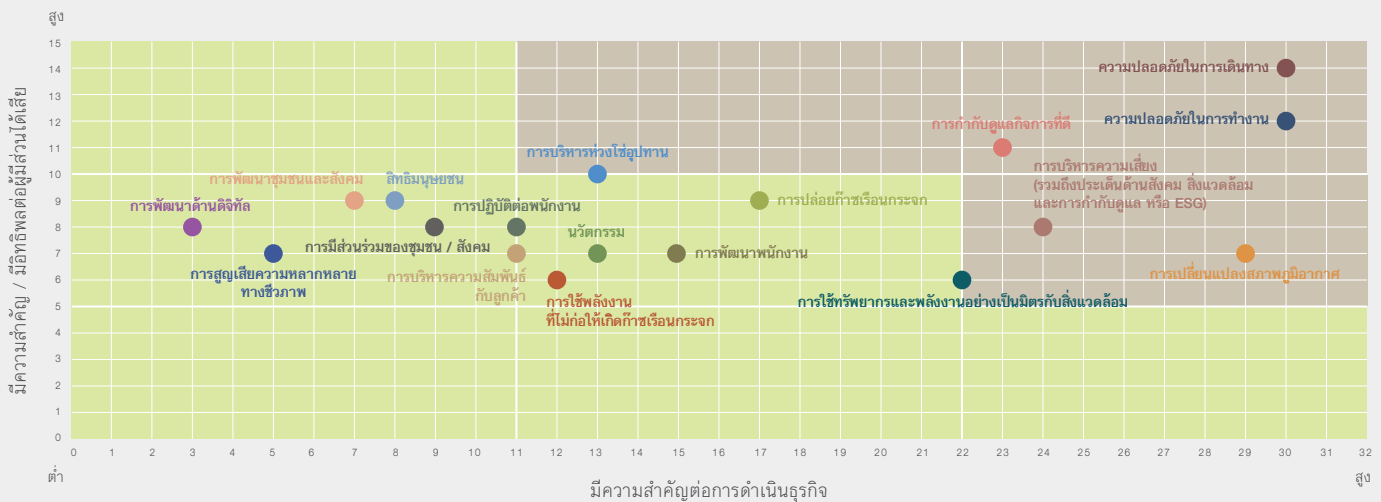
## ประเด็นที่มีสาระสำคัญต่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ประเด็นที่มีสาระสำคัญต่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัท ประกอบด้วย 5 ประเด็นที่สำคัญ ได้แก่



สำหรับประเด็นเรื่องการบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการมีส่วนร่วมของชุมชนหรือผู้มีส่วนได้เสียได้รับการประเมินอยู่ในระดับกลาง เนื่องจากปีที่ผ่านมาจากสถานการณ์ COVID-19 ส่งผลให้บริษัทต้องมุ่งเน้นในเรื่องความปลอดภัยและมาตรการในการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19





## 3.2 การจัดการผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ

### 3.2.1 ห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ

บริษัทให้ความสำคัญในทุกขั้นตอนในการได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์และบริการที่อยู่ในห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ เพราะบริษัทเชื่อว่าการบริหารห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ ถือเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญในการเพิ่มคุณค่าด้านความปลอดภัย รวมถึงความสะดวก และรวดเร็วในการให้บริการด้านคมนาคมขนส่ง

โดยบริษัทดำเนินธุรกิจต่อห่วงโซ่คุณค่าตั้งแต่ต้นน้ำ คือการคัดเลือกคู่ค้าให้สอดคล้องตามมาตรฐานสากลระบบบริหารงานคุณภาพ ISO 9001 และระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 อย่างเคร่งครัด ด้วยการให้ความรู้ความเข้าใจและมีการควบคุมตรวจสอบอย่างใกล้ชิดทำให้มั่นใจได้ว่าคู่ค้าที่ดำเนินธุรกิจกับบริษัทดำเนินงานด้วยการคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเพื่อความยั่งยืนในการทำธุรกิจร่วมกัน พร้อมกันนี้ คณะกรรมการบริษัทได้อนุมัติหลักการเพื่อเป็นแนวทางสำหรับบริษัทในการเข้าไปมีส่วนร่วมประกอบธุรกรรมการค้าอย่างเป็นธรรมไว้ ทั้งเรื่องของการว่าจ้าง การทำธุรกรรมระหว่างบริษัทและบริษัทย่อย รวมไปถึงธุรกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ บริษัทมีนโยบายการปฏิบัติต่อคู่ธุรกิจอย่างเป็นธรรมและส่งเสริมให้เกิดความรู้ความเข้าใจการปฏิบัติการพัฒนาตามกรอบแนวคิดด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนในภาคธุรกิจของบริษัท การสร้างความเชื่อถือด้วยการประกอบกิจการด้วยความเป็นธรรมกับคู่ค้าและผู้สนับสนุนทางการเงินถือเป็นปัจจัยหลักที่ทำให้บริษัทสามารถส่งมอบบริการที่มีคุณภาพให้กับผู้ใช้บริการทางพิเศษและผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT ได้แม้ในยามวิกฤต บริษัทจึงได้กำหนดแนวปฏิบัติต่อคู่ค้าโดยการประกอบกิจการด้วยความเป็นธรรมให้การได้มาซึ่งสินค้าและบริการเป็นไปอย่างมีมาตรฐาน ยึดมั่นที่จะพัฒนาและรักษาสัมพันธภาพที่ยั่งยืนกับคู่ค้า โดยมีวัตถุประสงค์ชัดเจนในเรื่องของคุณภาพของสินค้าและบริการที่คู่ควรกับมูลค่าเงิน คุณภาพทางเทคนิค และมีความเชื่อถือซึ่งกันและกัน

บริษัทได้กำหนดนโยบายในการจัดซื้อจัดจ้าง ซึ่งเป็นปัจจัยต้นทางของการให้บริการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### • นโยบายการจัดซื้อจัดจ้าง

1. การจัดซื้อจัดจ้าง ต้องดำเนินการด้วยความซื่อสัตย์ มีจริยธรรม เชื่อถือได้ สุจริตโปร่งใส และตรวจสอบได้
2. กระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง มีหลักเกณฑ์และขั้นตอนที่ชัดเจน สร้างประโยชน์สูงสุดแก่บริษัทอย่างมีประสิทธิภาพ ตรงเวลา และมีความเป็นธรรมแก่ผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง
3. สนับสนุนการจัดซื้อจัดจ้างสินค้าและบริการที่ถูกกฎหมาย และผลิตภายในประเทศเป็นอันดับแรก โดยคำนึงถึงความปลอดภัย สิ่งแวดล้อม และอาชีวอนามัยในการทำงาน
4. สนับสนุนและส่งเสริมการจัดซื้อจัดจ้างที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Procurement)
5. เสริมสร้างและรักษาความสัมพันธ์กับคู่ค้า ผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อการพัฒนาธุรกิจของบริษัทอย่างยั่งยืน

## • การคัดเลือกคู่ค้าและวางนโยบายด้านสินค้าและบริการ

บริษัทจัดให้มีกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างที่เสมอภาคและมีความเป็นธรรมแก่คู่ค้าทุกระดับและดำเนินการอย่างเป็นระบบ เป็นไปตามขั้นตอนการปฏิบัติงานว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและเงื่อนไขสัญญาหรือข้อตกลงที่เป็นธรรม ตามข้อกำหนดตามระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001 ซึ่งมีข้อปฏิบัติดังนี้

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

รวมถึงปฏิบัติตามข้อกำหนดของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 อย่างเคร่งครัด ด้วยการให้ความรู้ความเข้าใจ และมีการควบคุมตรวจสอบอย่างใกล้ชิดทำให้มั่นใจได้ว่าห่วงโซ่อุปทานที่บริษัทดำเนินธุรกิจด้วยมีการคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อความยั่งยืนในการทำธุรกิจร่วมกัน และสำหรับกลุ่มผู้สนับสนุนทางการเงิน ได้แก่ ผู้ให้กู้ ผู้ถือหุ้นกู้ เจ้าหนี้ บริษัทยึดมั่นปฏิบัติตามสัญญาและข้อผูกพัน รักษาวินัยทางการเงินอย่างเคร่งครัด

## • การจัดลำดับความสำคัญของ Supplier แบ่งเป็น 4 กลุ่ม โดยสรุปดังนี้

1. Q-AVL : Quality Approved Vendor List = กลุ่ม Supplier ที่เป็นผู้ค้า/ให้บริการกับบริษัท ขึ้นทะเบียนในระบบ SAP และผ่านเกณฑ์การพิจารณาพิเศษ ตามระเบียบปฏิบัติงาน สามารถสั่งซื้อ/ส่งจ้างได้โดยไม่ต้องเปรียบเทียบกับ Supplier รายอื่น
2. AVL : Approved Vendor List = กลุ่ม Supplier ที่เป็นผู้ค้า/ให้บริการกับบริษัท ขึ้นทะเบียนในระบบ SAP
3. PVL : Potential Vendor List = กลุ่ม Supplier ที่มีศักยภาพในการให้บริการกับบริษัท
4. BVL : Blacklist Vendor List = กลุ่ม Supplier ที่เป็นผู้ค้า/ให้บริการกับบริษัท ขึ้นทะเบียนในระบบ SAP แต่มีผลการให้บริการ/ผลงานที่ไม่ผ่านเกณฑ์ และพิจารณาการสั่งซื้อ/สั่งจ้าง จนกว่าจะพิสูจน์ได้ว่าการพัฒนา/ปรับปรุง และผ่านการพิจารณาให้ออกจากกลุ่มนี้ได้

## • การตรวจสอบการทำงานของคู่ค้า

บริษัทมีระบบการจัดการ ติดตาม เฝ้าระวัง รวมถึงทบทวน เพื่อให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามสัญญา หรือข้อตกลงอย่างครบถ้วน มีระบบการควบคุมภายในที่ป้องกันการทุจริต และประพฤติมิชอบในทุกขั้นตอนของกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง โดยให้มีการประเมินคู่ค้าเป็นประจำทุกปี และแจ้งผลการประเมินพร้อมข้อเสนอแนะ เพื่อให้คู่ค้าได้ปรับปรุงคุณภาพสินค้าและงานบริการอย่างต่อเนื่อง

ทั้งนี้ บริษัทได้เปิดโอกาสให้คู่ค้าสามารถติดต่อผู้บริหาร เพื่อแจ้งข้อร้องเรียนได้ กรณีที่พบว่าได้รับการปฏิบัติอย่างไม่เป็นธรรม

บริษัทให้บริการทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า การพัฒนาเชิงพาณิชย์ ภายใต้การดำเนินงานด้านความปลอดภัยและชีวอนามัย เพื่อส่งมอบการบริการที่มีประสิทธิภาพควบคู่ไปกับการคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมและสังคม

## • ความปลอดภัยของพนักงานและผู้รับเหมา

บริษัทมีการดำเนินงานด้านความปลอดภัยสอดคล้องกับกฎหมายไทย และมาตรฐานความปลอดภัยในระดับประเทศ และระดับสากล ได้แก่

- ระบบบริหารคุณภาพ ระบบจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย และระบบจัดการสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 9001:2015, ISO 45001:2018 ISO/IEC 27001:2013 และ ISO 14001:2015 มาประยุกต์ใช้และได้รับการรับรองมาตรฐานดังกล่าวจากผู้ให้การรับรองภายนอกอย่าง บริษัท เทพนอร์ด (ประเทศไทย) จำกัด และ บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด โดยที่ผ่านมามีบริษัทได้มุ่งเน้นการออกแบบกระบวนการควบคุมการปฏิบัติงาน การพัฒนากระบวนการ การกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขเพื่อควบคุมความเสี่ยงจากอันตรายหรืออุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นในการปฏิบัติงาน และการให้บริการ ครอบคลุมผู้โดยสารรถไฟฟ้า ผู้ใช้บริการทางพิเศษ ลูกค้าพัฒนาเชิงพาณิชย์ พนักงาน ผู้รับเหมา ผู้ขาย และบุคคลอื่นๆ ที่เข้ามาในพื้นที่ บริษัท รวมถึงการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า และส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนให้น้อยที่สุด

## • การส่งเสริมให้ใช้สินค้าที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

บริษัทมีนโยบายการจัดซื้อสินค้าหรือบริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยประกาศชัดเจนผ่าน [www.bemplc.co.th](http://www.bemplc.co.th) รวมทั้งได้กำหนดหลักเกณฑ์การคัดเลือกสินค้าที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมไว้ในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างอีกด้วย โดยกำหนดเกณฑ์การจัดหาเบื้องต้นดังนี้

1. ใช้วัสดุที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อย เช่น วัสดุไม่มีพิษ วัสดุหมุนเวียนทดแทนได้ วัสดุรีไซเคิล และวัสดุที่ใช้พลังงานต่ำในการจัดหามา เป็นต้น
2. ใช้วัสดุน้อย เช่น น้ำหนักเบา ขนาดเล็ก มีจำนวนประเภทของวัสดุน้อย เป็นต้น
3. มีเทคโนโลยีการผลิตที่มีประสิทธิภาพสูงสุด เช่น ใช้พลังงานสะอาด ลดการเกิดของเสียจากกระบวนการผลิตและลดขั้นตอนของกระบวนการผลิต เป็นต้น
4. มีระบบขนส่งและจัดจำหน่ายที่มีประสิทธิภาพสูงสุด เช่น ลดการใช้หีบห่อบรรจุภัณฑ์ที่ฟุ่มเฟือย ใช้บรรจุภัณฑ์ที่ทำจากวัสดุที่ใช้ซ้ำหรือหมุนเวียนใช้ใหม่ได้ และเลือกใช้เส้นทางการขนส่งที่ประหยัดพลังงานที่สุด เป็นต้น
5. ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในช่วงการใช้งาน เช่น ใช้พลังงานต่ำ มีการปล่อยมลพิษต่ำในระหว่างการใช้งาน ลดการใช้วัสดุสิ้นเปลือง และลดการใช้ชิ้นส่วนที่ไม่จำเป็น
6. มีความคุ้มค่าตลอดชีวิตการใช้งาน เช่น ทนทาน ซ่อมแซมและดูแลรักษาง่าย ปรับปรุงต่อเติมได้ ไม่ต้องเปลี่ยนบ่อย เป็นต้น

7. มีระบบการจัดการระบบหลังหมดอายุการใช้งานที่มีประสิทธิภาพสูง เช่น การเก็บรวบรวมที่ก่อผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อย มีการออกแบบให้สามารถนำสินค้าหรือชิ้นส่วนกลับมาใช้ซ้ำ หรือหมุนเวียนใช้ใหม่ได้ง่าย หรือหากต้องกำจัดทิ้งสามารถนำพลังงานกลับคืนมาใช้ได้ และมีความปลอดภัยสำหรับการฝังกลบ เป็นต้น
8. สินค้าหรือบริการที่ได้รับฉลากสิ่งแวดล้อม หรือฉลากเขียว
9. สินค้าหรือบริการที่มาจากองค์กรที่ได้รับการรับรองคุณภาพสิ่งแวดล้อม จากสถาบันหรือหน่วยงานของรัฐในประเทศไทย หรือต่างประเทศ
10. สินค้าหรือบริการที่มีในทะเบียน Green Product ของสถาบันสิ่งแวดล้อมไทย สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม หรือกรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม หรือหน่วยงานลักษณะเดียวกันในต่างประเทศ
11. จัดหาจากผู้ขาย/ผู้ให้บริการที่ได้รับการรับรองมาตรฐานการจัดการสิ่งแวดล้อม เช่น ได้รับ ISO 14001 หรือมาตรฐานการรักษาสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ ที่แสดงหลักฐานได้ เป็นต้น หรือเป็นผู้ให้การสนับสนุนการรักษาสิ่งแวดล้อมในประเทศไทย ซึ่งสามารถแสดงหลักฐานได้ เช่น นำเงินรายได้มอบให้องค์การกุศลที่รักษาสีเขียวสิ่งแวดล้อม สนับสนุนการปลูกป่า สนับสนุนการ Reuse—Refill—Recycle ซึ่งสามารถแสดงหลักฐานได้ เป็นต้น

## • กลยุทธ์ด้านการบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้า

บริษัทประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับการให้บริการทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าอย่างสม่ำเสมอ ได้แก่ อัตราค่าบริการ การแนะนำเส้นทาง สิ่งอำนวยความสะดวก เผยแพร่ผ่านทาง [www.bemplc.co.th](http://www.bemplc.co.th)

การสร้างและการบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้า (Customer Relations Management - CRM) โดยการบริหารจัดการระบบข้อมูลลูกค้า และสร้างเครือข่ายให้เป็นไปตามกระบวนการ CRM ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญเพื่อสร้างความภักดีและการรักษาลูกค้า (Loyalty Marketing) โดยมุ่งเน้นในเรื่องของการมุ่งตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยใช้กลยุทธ์การจัดกิจกรรม และแบ่งลูกค้ากลุ่มเป้าหมายออกเป็นกลุ่มต่างๆ ทำให้สามารถกำหนดกลยุทธ์การส่งเสริมการขายให้เกิดประสิทธิภาพครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายโดยรวม และวางแผนการส่งเสริมการขายและแผนการตลาดให้สอดคล้องกับสถานการณ์และสิ่งแวดล้อมของลูกค้าในแต่ละกลุ่มเป้าหมาย

บริษัทดำเนินกลยุทธ์ส่งเสริมการตลาดและการขายของธุรกิจทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า ซึ่งประกอบด้วยรายละเอียดดังนี้

## • กลยุทธ์ด้านการส่งเสริมการตลาดของธุรกิจทางพิเศษ

- บริษัทได้มอบส่วนลดค่าผ่านทางในบางเส้นทางเพื่อส่งเสริมให้ลูกค้ากลุ่มเป้าหมายหันมาใช้บริการทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอจนเกิดความเคยชินและเป็นลูกค้าประจำในที่สุด ในปี 2564 NECL ยังคงให้ส่วนลดค่าผ่านทางพิเศษอุดรรัถยาแก่ผู้ใช้บริการที่ด่านเมืองทองธานี จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และได้จัดทำโปรโมชั่นใหม่ คู่มือราคาพิเศษ มอบส่วนลด 10 บาท ระยะเวลา 1 ปี ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2565 ให้กับรถทุกประเภท นอกจากนี้จากการปรับอัตราค่าผ่านทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2564 ตามสัญญาสัมปทานการลงทุนในการออกแบบก่อสร้าง บริหาร และการบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ กับ กทพ. โดยปรับอัตราค่าผ่านทางจาก 50/80/115 บาท เป็น 65/105/150 บาท สำหรับรถประเภท 4 ล้อ รถประเภท 6-10 ล้อ และรถมากกว่า 10 ล้อ ตามลำดับ ทั้งนี้ บริษัทสนับสนุนนโยบายภาครัฐ ลดภาระค่าครองชีพให้กับประชาชนโดยการคงอัตราค่าผ่านทางเดิมด้วยการชำระค่าผ่านทางในรูปแบบคู่มือ เป็นระยะเวลา 1 ปี ตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2564 ถึงวันที่ 15 ธันวาคม 2565 โดยคู่มือดังกล่าวจำหน่ายเป็นเล่ม เล่มละ 20 บาท ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2564 ถึงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2565 ณ อาคารด่านทั้ง 9 แห่ง ของทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ซึ่งบริษัทมีการสื่อสาร

ประชาสัมพันธ์ข้อมูลโปรโมชั่นและสิทธิประโยชน์ต่างๆ ผ่านทางสื่อออนไลน์ ได้แก่ หนังสือพิมพ์ วิทยุ ใบปลิว ป้ายประชาสัมพันธ์ และสื่อออนไลน์ เพื่อให้ลูกค้าได้รับทราบข้อมูลข่าวสารอย่างครบถ้วนและทั่วถึง

- บริษัทร่วมกับ กทพ. จัดตั้งจุดอำนวยความสะดวกและปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาลตอบสนทนนโยบายของภาครัฐ และร่วมรณรงค์ขับปลอดภัยช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2564 **“เดินทางปลอดภัยกำลัง 3 ใส่ใจตนเอง ใส่ใจเพื่อนร่วมทาง ใส่ใจประชาชน”** และเทศกาลปีใหม่ 2565 **“ไปกลับสะดวกปลอดภัย ร่วมใจวางแผนก่อนเดินทาง”** นอกจากนี้ได้ร่วมกับ กทพ. แจกของที่ระลึกแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษในช่วงเทศกาลวันปีใหม่เป็นประจำทุกปี
- บริษัทได้ร่วมกับ กทพ. เปิดให้บริการระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ (ETC) ในช่องทางที่ 2 เพิ่มขึ้นจากเดิมเปิดให้บริการเพียง 1 ช่องทาง ณ ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษพระราม 9-1 ทางพิเศษศรีรัช เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่าน และอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการทางพิเศษ อีกทั้งยังช่วยลดการสัมผัสลดการแพร่ระบาดของ COVID-19 นอกจากนี้ บริษัทได้เปิดให้บริการเติมเงิน Easy Pass ผ่านบัตรเครดิต และ QR Code ได้ที่อาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ





## • กลยุทธ์ด้านการส่งเสริมการตลาดของธุรกิจระบบราง

บริษัทได้แบ่งลูกค้ากลุ่มเป้าหมายออกเป็นกลุ่มต่าง ๆ ทำให้สามารถกำหนดกลยุทธ์การส่งเสริม การขายให้เกิดประสิทธิภาพ ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายโดยรวม โดยบริษัทได้วางแผนการส่งเสริมการขายและแผนการตลาดให้สอดคล้องกับสถานการณ์และ สิ่งแวดล้อมของลูกค้ากลุ่มเป้าหมาย

- บริษัทมุ่งเน้นด้านคุณภาพการบริการเป็นสำคัญ โดยยึดถือการบริการที่ปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว เชื่อถือได้ และตรงต่อเวลา เพื่อเป็นตัวเลือกการเดินทางที่ดีที่สุด ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ
- จากสถานการณ์โรคระบาดเชื้อ COVID-19 บริษัทจึงมุ่งเน้นสร้างความมั่นใจให้กับผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟ้าภายใต้มาตรการ ความปลอดภัย อาทิ การจัดให้พนักงานทุกคนเข้ารับการฉีดวัคซีนครบ 100% การเพิ่มมาตรการด้านความสะอาด การพ่นยาฆ่าเชื้อไวรัส รวมถึงการกำหนดให้ผู้โดยสารสวมหน้ากากภายในสถานีตลอดเวลา งดการพูดคุย และเว้นระยะห่าง (Social Distancing) ขณะใช้บริการ
- เส้นทางให้บริการรถไฟฟ้าครอบคลุมพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจ และพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัย เพื่อเพิ่มความสะดวกการเดินทาง ด้วยการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน 2 ประเภท 1.ทางเชื่อมต่ออาคารห้างร้านหรือสถานที่สำคัญ (คือ นับเฉพาะสถานีที่มี การสร้างทางเชื่อมต่อกันทั้งระดับบนดินหรือใต้ดิน) 2.จุดเชื่อมต่อระบบขนส่งประเภทต่าง ๆ

### ทางเชื่อมต่อสถานที่สำคัญหรืออาคารห้างร้านที่เปิดให้บริการแล้ว

- สถานีสามย่าน เชื่อมต่ออาคารจัตุรัสจามจุรีและอาคารสามย่านมิตรทาวน์
- สถานีพระรามเก้า เชื่อมต่อห้าง Central Plaza Grand พระรามเก้า และอาคาร G Tower
- สถานีเพชรบุรี เชื่อมต่ออาคารสิงห์ คอมเพล็กซ์
- สถานีสุขุมวิท เชื่อมต่ออาคาร Interchange
- สถานีภาษีเจริญ เชื่อมต่อห้าง Seacon บางแค
- สถานีหลักสอง เชื่อมต่อห้าง The Mall บางแค
- สถานีตลาดบางใหญ่ เชื่อมต่อห้าง Central Plaza Westgate และห้าง Bing C Extra บางใหญ่
- สถานีบางกระสอ เชื่อมต่อห้าง Big C รัตนาธิเบศร์

### ทางเชื่อมต่อสถานที่สำคัญหรืออาคารห้างร้านที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

- สถานีบางโพ ทางเดินยกระดับ (skywalk) เชื่อมต่อห้าง Gateway บางซื่อ (คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2565)
- สถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ ทางเดินใต้ดินเชื่อมต่อศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ (เปิดให้บริการปี 2565)
- สถานีลุมพินี ทางเดินใต้ดินเชื่อมต่อโครงการ One Bangkok (คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2565)
- สถานีสีลม ทางเดินใต้ดินเชื่อมต่อโครงการ Dusit Central Park (ยังไม่ทราบกำหนดเปิดให้บริการ)

### จุดเชื่อมต่อระบบขนส่งประเภทต่าง ๆ

- สถานีบางขุนนนท์ เชื่อมต่อป้ายหยุดรถไฟเจริญสุขุมวิท (รฟท.)
- สถานีบางโพ เชื่อมต่อท่าเรือบางโพ
- สถานีบางซื่อ เชื่อมต่อรถไฟฟ้าชานเมืองสถานีกลางบางซื่อ (สายสีแดง) และรถไฟทางไกลสถานีชุมทางบางซื่อ (รฟท.)
- สถานีสวนจตุจักร เชื่อมต่อ BTS สถานีหมอชิต
- สถานีพหลโยธิน เชื่อมต่อ BTS สถานีห้าแยกลาดพร้าว
- สถานีเพชรบุรี เชื่อมต่อ ARL สถานีมีกะสน์ ท่าเรือโคก และป้ายหยุดรถไฟโคก (รฟท.)
- สถานีสีลม เชื่อมต่อ BTS สถานีศาลาแดง
- สถานีหัวลำโพง เชื่อมต่อสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)
- สถานีสนามไชย เชื่อมต่อท่าเรือราชินี
- สถานีบางหว้า เชื่อมต่อ BTS สถานีบางหว้า และท่าเรือบางหว้า
- สถานีพระนั่งเกล้า เชื่อมต่อท่าเรือพระนั่งเกล้า (ไม่ต้องมีค้ำว่สะพาน)
- สถานีบางซื่อ เชื่อมต่อรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงและรถไฟทางไกล สถานีบางซื่อ
- สถานีเตาปูน หรือสถานีเชื่อมต่อนะหว่างรถไฟฟ้า MRT สายสีม่วงและสายสีน้ำเงิน



- บริษัทวางแผนและจัดทำการออกบัตรโดยสารชนิดต่างๆ ให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าแต่ละกลุ่ม และดึงดูดกลุ่มลูกค้าที่ใช้บริการเป็นครั้งคราวให้หันมาใช้บัตรโดยสารในการเดินทางมากขึ้น
- การนำเสนอการประชาสัมพันธ์ผ่านบัตรโดยสารแก่ลูกค้ากลุ่มธุรกิจองค์กร โดยสามารถจัดทำหน้าบัตรเฉพาะเป็นสัญลักษณ์ขององค์กรหรือกิจกรรมสำคัญ เพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์และส่งเสริมการขายทำให้เกิดการกระจายของบัตรโดยสารถึงกลุ่มเป้าหมายทั้งที่เป็นผู้ใช้บริการเดิมและกลุ่มผู้โดยสารที่ยังไม่เคยใช้บริการมาก่อนให้เกิดการทดลองใช้
- บริษัทมีกลยุทธ์ในการเพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการที่เดินทางด้วยบัตรโดยสาร เพื่อความสะดวกในการเดินทางลดการสัมผัส ด้วยการมอบสิทธิประโยชน์สำหรับผู้ถือบัตรโดยสาร ผ่านโครงการความร่วมมือร่วมกับพันธมิตรธุรกิจ อาทิ โครงการมอบส่วนลดเติมเงินบนบัตรโดยสาร
- โครงการมอบเครดิตเงินคืนรวมถึงการแลกคะแนนสะสมของบัตรเครดิต โครงการมอบส่วนลดร้านค้า ศูนย์สรรพสินค้า โรงพยาบาล หรืองานแสดงสินค้ารอบเส้นทาง
- การสร้างและการบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าเพื่อให้ลูกค้าเกิดความพึงพอใจ รวมถึงรักษฐานลูกค้าเดิม อาทิ การบริหารจัดการระบบข้อมูลผู้โดยสารในรูปแบบสมาชิก MRT Club การสร้างเครือข่ายและความสัมพันธ์อันดีกับผู้ใช้บริการทั่วไป โดยใช้ช่องทางการสื่อสารและสื่อประชาสัมพันธ์ของบริษัท
- เพิ่มช่องทางการสื่อสารข้อมูลการให้บริการที่เป็นปัจจุบันรวดเร็ว เชื่อถือได้ รวมถึงการประชาสัมพันธ์จุดหมายปลายทาง ให้เข้าถึงกลุ่มลูกค้าเป้าหมายสำหรับการวางแผนการเดินทาง
- บริษัทมีการจัดทำการสำรวจความพึงพอใจ ความต้องการ และความคาดหวังของผู้โดยสารประจำปีเพื่อนำผลสำรวจมาพัฒนาคุณภาพการให้บริการ

## • การเดินทางด้วยบัตรโดยสาร สำหรับผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT “เดินทางสะดวก รวดเร็วกว่า ด้วยบัตรโดยสารรถไฟฟ้า MRT”

บัตรโดยสารรถไฟฟ้า MRT สำหรับการชำระมูลค่าการเดินทางสำหรับระบบรถไฟฟ้า MRT สายเฉลิมรัชมงคล และสายฉลองรัชธรรม โดยสามารถสะสมมูลค่าไว้เพื่อใช้สำหรับเดินทางหลายเที่ยว บัตรโดยสารมี 4 ประเภท

คือ บัตรบุคคลทั่วไป (Adult Card) บัตรนักเรียน นักศึกษา (Student Card) บัตรผู้สูงอายุ (Elder Card) และบัตรเด็ก (Child Card) โดยมูลค่าการออกบัตรครั้งแรก 180 บาท (มูลค่าในการเดินทาง 100 บาท ค่ามัดจำบัตร 50 บาท และค่าธรรมเนียมการออกบัตร 30 บาท)

การจัดทำบัตรโดยสารสำหรับกลุ่มธุรกิจ ในรูปแบบบัตรโดยสารหน้าบัตรลายพิเศษ สำหรับเป็นบัตรที่ระลึกในโอกาสต่างๆ เพื่อสร้างความเป็นเอกลักษณ์โดดเด่น เฉพาะธุรกิจ รวมถึงการอำนวยความสะดวกด้วยบัตรโดยสารร่วมธุรกิจร่วมกับสถาบันการเงินที่สามารถใช้เป็นบัตรประจำตัว บัตรเดบิต และบัตรเครดิตได้ในบัตรใบเดียว



นอกจากนี้ บริษัท ร่วมกับ รฟม. สนับสนุนนโยบายภาครัฐในการลดภาระค่าครองชีพให้แก่ประชาชน จัดโปรโมชั่นเที่ยวโดยสาร 30 วัน เดินทางในระบบรถไฟฟ้า MRT สายสีม่วง และ MRT สายสีน้ำเงิน ได้ไม่จำกัดระยะทางในราคาประหยัด ซึ่งผู้โดยสารที่ถือบัตรโดยสาร MRT PLUS และ MRT ประเภทบัตรบุคคลทั่วไป บัตรโดยสารธุรกิจ และบัตรร่วมธุรกิจ สามารถเลือกเติมเที่ยวโดยสารได้ตามความต้องการ ทั้งแบบเดินทางในรถไฟฟ้า MRT สายสีม่วง (PL Adult Pass) เดินทางในรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน (BL Adult Pass) หรือเดินทางข้ามทั้ง 2 สาย (ML Adult Pass) รายละเอียดดังนี้

### o PL Adult Pass ใช้เดินทางใน MRT สายสีม่วง สามารถเติมเที่ยวโดยสารได้ที่ห้องออกบัตรโดยสารรถไฟฟ้า MRT สายสีม่วง เริ่มจำหน่ายตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2564 - 30 เมษายน 2565

- 15 เที่ยว ราคา 450 บาท เฉลี่ย 30 บาท/เที่ยว
  - 25 เที่ยว ราคา 700 บาท เฉลี่ย 28 บาท/เที่ยว
  - 40 เที่ยว ราคา 1,040 บาท เฉลี่ย 26 บาท/เที่ยว
  - 50 เที่ยว ราคา 1,100 บาท เฉลี่ย 22 บาท/เที่ยว
  - 60 เที่ยว ราคา 1,200 บาท เฉลี่ย 20 บาท/เที่ยว
- (\*\*ใช้เดินทางได้นานถึง 60 วัน\*\*)

(จากอัตราค่าโดยสารสูงสุด 42 บาท)

### o BL Adult Pass ใช้เดินทางใน MRT สายสีน้ำเงิน สามารถเติมเที่ยวโดยสารได้ที่ห้องออกบัตรโดยสารรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน เริ่มจำหน่ายตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2564 - 30 เมษายน 2565

- 15 เที่ยว ราคา 450 บาท เฉลี่ย 30 บาท/เที่ยว
- 25 เที่ยว ราคา 700 บาท เฉลี่ย 28 บาท/เที่ยว
- 40 เที่ยว ราคา 1,040 บาท เฉลี่ย 26 บาท/เที่ยว
- 50 เที่ยว ราคา 1,250 บาท เฉลี่ย 25 บาท/เที่ยว

(จากอัตราค่าโดยสารสูงสุด 42 บาท)

### o ML Adult Pass ใช้เดินทางข้ามสายระหว่าง MRT สายสีน้ำเงินและสายสีม่วง สามารถเติมเที่ยวโดยสารได้ที่ห้องออกบัตรโดยสารรถไฟฟ้า MRT ทั้งสายสีน้ำเงินและสายสีม่วง เริ่มจำหน่ายตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2564 - 30 เมษายน 2565

- 15 เที่ยว ราคา 810 บาท เฉลี่ย 54 บาท/เที่ยว
- 25 เที่ยว ราคา 1,300 บาท เฉลี่ย 52 บาท/เที่ยว
- 40 เที่ยว ราคา 2,000 บาท เฉลี่ย 50 บาท/เที่ยว
- 50 เที่ยว ราคา 2,250 บาท เฉลี่ย 45 บาท/เที่ยว

(จากอัตราค่าโดยสารสูงสุด 70 บาท)

ทั้งนี้ โปรโมชั่นเที่ยวโดยสารมีกำหนดการใช้งานภายใน 45 วันนับจากวันที่ซื้อเที่ยวโดยสาร หากพ้นกำหนดจะไม่สามารถใช้เดินทางได้ และสามารถเดินทางได้เป็นระยะเวลา 30 วัน นับจากวันที่ใช้เดินทางครั้งแรก (ยกเว้น PL Adult Pass 60 เที่ยว 60 วัน จะสามารถใช้เดินทางได้เป็นระยะเวลา 60 วัน นับจากวันที่ใช้เดินทางครั้งแรก) นอกจากนี้ โปรโมชั่นเที่ยวโดยสารไม่สามารถคืนเงินได้ สำหรับบัตรนักเรียน นักศึกษายังคงได้รับส่วนลด 10% เด็กและผู้สูงอายุได้รับส่วนลด 50% ทุกเที่ยวเดินทางเช่นเดิม







### • การเปิดพื้นที่เชิงพาณิชย์เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT

โดยเปิดพื้นที่เชิงพาณิชย์ภายในสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน เพื่อให้บริการ และอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนทั่วไป และผู้ใช้บริการในระบบรถไฟฟ้า ดังนี้

- เปิดบริการศูนย์การค้า Metro Mall จำนวน 8 สถานี ได้แก่ สถานีกำแพงเพชร สถานีสวนจตุจักร สถานีพหลโยธิน สถานีพระราม 9 สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย สถานีสุขุมวิท สถานีเพชรบุรี และสถานีคลองเตย ซึ่งเปิดให้บริการทุกวัน ตั้งแต่เวลา 6.00 - 2.00 น. ยกเว้นสถานีกำแพงเพชร เปิดให้บริการเฉพาะวันศุกร์-วันอาทิตย์ เวลา 7.00 - 22.00 น. มีร้านค้าที่เปิดให้บริการมากกว่า 170 ร้านค้า
- Gourmet Market เปิดให้ตั้งแต่เวลา 7.00 - 22.00 น. บริเวณชั้นใต้ดินอาคารจอดและจร สถานีลาดพร้าว
- ร้านรับส่งพัสดุ J&T Express เปิดให้บริการ 32 สถานี รับส่งพัสดุทุกวันจันทร์-วันศุกร์ เวลา 7.00-20.00 น. และวันเสาร์-วันอาทิตย์ เวลา 8.30 - 20.00 น.
- บริการเครื่องอัตโนมัติภายในสถานีของสถาบันการเงินต่าง ๆ มากกว่า 200 เครื่อง
- เปิดให้บริการสำนักงานหนังสือเดินทางชั่วคราว กรมการกงสุล ที่สถานีคลองเตย ทุกวันจันทร์-วันศุกร์ เวลา 8.30 - 16.30 น.
- กิจกรรมและสินค้าราคาพิเศษตามสถานีต่าง ๆ เช่น งาน Good Food Good Fair, งาน Season Market, งาน Export Code, งานต้อนรับเปิดเทอม

### • การส่งเสริมและรณรงค์ให้ประชาชนเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT ปี 2564

#### o วันสงกรานต์

กิจกรรมเนื่องในวันสงกรานต์ วันผู้สูงอายุแห่งชาติ และวันครอบครัวแบ่งเป็น 2 กิจกรรมย่อย ดังนี้

- กิจกรรม **“รถไฟฟ้า MRT พาเที่ยว เทศกาลสงกรานต์”** เปิดโอกาสให้ผู้โดยสารได้ร่วมทำบุญตาม ประเพณีปีใหม่ไทย ระหว่างวันที่ 9 - 16 เมษายน 2564 เพื่อความเป็นสิริมงคล โดยการสงน้ำ พระพุทธรูปภายในสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน จำนวน 19 สถานี และ MRT สายสีม่วง ทั้ง 16 สถานี
- กิจกรรม **“ผู้โดยสารที่มีอายุ 60 ปีขึ้นไป โดยสารรถไฟฟ้า MRT ฟรี”** ในวันที่ 13-15 เมษายน 2564 ตลอดระยะเวลาให้บริการ

#### o วันแม่แห่งชาติ

- กิจกรรม **“12 สิงหาคม พาแม่ขึ้น MRT ฟรี”** เป็นกิจกรรมให้คุณแม่โดยสารรถไฟฟ้า MRT ฟรี ในวันที่ 12 สิงหาคม 2564 ตลอดระยะเวลาให้บริการ

#### o วันพ่อแห่งชาติ

- กิจกรรม **“5 ธันวาคม พาพ่อขึ้นรถไฟฟ้า MRT ฟรี”** เป็นกิจกรรมให้คุณพ่อโดยสารรถไฟฟ้า MRT ฟรี ในวันที่ 5 ธันวาคม 2564 ตลอดระยะเวลาให้บริการ

#### o วันขึ้นปีใหม่

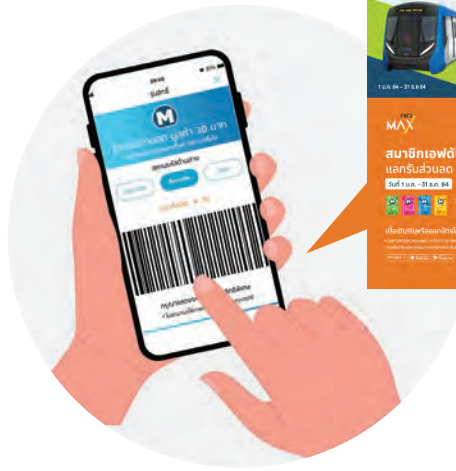
- กิจกรรม **“MRT เปิดให้บริการข้ามปีถึง ตี 2”** เนื่องในโอกาสวันขึ้นปีใหม่ โดยขยายระยะเวลาการเปิดให้บริการตั้งแต่ 06.00 น. ของวันที่ 31 ธันวาคม 2564 ไปจนถึงเวลา 02.00 น. ของวันที่ 1 มกราคม 2565





## • การรับสิทธิประโยชน์ส่วนลดการเติมเงินผ่านระบบ QR Code

พัฒนาวิธีการรับสิทธิส่วนลดการเติมเงินที่ห้องออกบัตรโดยสารด้วยการสแกน QR code หรือ Barcode สำหรับผู้ถือบัตรโดยสารรถไฟฟ้า MRT สามารถแสดงรหัสการรับสิทธิในรูปแบบ QR Code หรือ Barcode ผ่านแอปพลิเคชันของสิทธิประโยชน์นั้นๆ เพื่อรับสิทธิได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ลดขั้นตอนการกรอกรายละเอียดในแบบฟอร์มการรับสิทธิ



สินค้าที่ระลึก M Shop  
มีให้เลือกซื้อมากมาย

DELIVERY

ONLINE SHOPPING

BUY

SHOP NOW

See all products

MRT LOVER

ทดสอบข้อมูลสินค้า M Shop เพิ่มเติม  
mshopinfo@bemplc.co.th

www.bemplc.co.th

## • การจำหน่ายสินค้าที่ระลึกผ่านช่องทางออนไลน์

สินค้าที่ระลึก M Shop จากรถไฟฟ้า MRT สำหรับนักท่องเที่ยวหรือมอบเป็นของขวัญในโอกาสต่างๆ ผู้โดยสารสามารถเลือกดูรายละเอียดสินค้า หรือสั่งซื้อได้อย่างสะดวกผ่านช่องทางออนไลน์ ที่เว็บไซต์ <https://metro.bemplc.co.th/MRT-Shop> หรือ Bangkok MRT Application พร้อมบริการจัดส่งถึงบ้าน

นอกจากนี้ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการในระบบรถไฟฟ้า เช่น ห้องน้ำ, Free Wi-Fi, ที่นั่งพักคอย และการให้บริการสื่อโทรคมนาคมด้วยสัญญาณโทรศัพท์เคลื่อนที่ 5G ภายในสถานี และภายในขบวนรถไฟฟ้า และในช่วงสถานการณ์ของ COVID-19 บริษัทได้จัดทำมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดต่อตามนโยบายภาครัฐอย่างเคร่งครัด เพิ่มรอบความถี่ในการทำทำความสะอาดพื้นที่ต่างๆ ให้บริการเจลแอลกอฮอล์ ผู้ประกอบการร้านค้าได้รับการฉีดวัคซีน สวมหน้ากากอนามัยและปฏิบัติตามมาตรการต่างๆ ผู้ใช้บริการในพื้นที่ Metro Mall จะต้องสวมหน้ากากอนามัย มีการตรวจวัดอุณหภูมิร่างกายก่อนเข้าพื้นที่ Metro Mall ทุกครั้ง

### 2 LAYER FACE MASK

- Water Repellent**  
สารกันน้ำป้องกันน้ำซึมผ่าน
- Noose Wire**  
มีสายคล้องหู ไม่ใช้สายรัดศีรษะ
- Anti-Bacterial**  
ป้องกันการเกิดเชื้อแบคทีเรีย
- Adjustable Neck Strap**  
สายคล้องคอสามารถปรับได้

Outer Layer: 94% Polyester 6% Spandex  
Inner Layer: 100% Meltblown Cotton

Noose Wire: 50% Polypropylene 50% Polyethylene  
Inner: 70% Polyester 30% Elastic





#### • การให้บริการกรณีฉุกเฉินบนทางพิเศษ

ในกรณีที่ผู้ใช้บริการทางพิเศษประสบอุบัติเหตุ หรือ ภัยธรรมชาติขัดข้องบนทางพิเศษ พนักงานกู้ภัยจะให้ความช่วยเหลือ และแก้ไขเครื่องยนต์จนสามารถวิ่งต่อไปได้ หรือหากไม่สามารถแก้ไขได้ก็จะช่วยลากจูงรถจากบนทางพิเศษลงไปยังบริเวณที่ใกล้ที่สุด โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายใดๆ ทั้งสิ้น ยกเว้นกรณีที่ต้องเติมน้ำมัน หรือค่าผงเคมีขจัดคราบน้ำมันจากการเกิดอุบัติเหตุ ค่าน้ำมัน ในกรณีน้ำมันหมดเจ้าหน้าที่กู้ภัยจะเติมน้ำมันให้ 100 บาท เพื่อให้สามารถนำรถลงจากทางพิเศษ และหาสถานบริการน้ำมันได้ ค่าผงเคมี ในกรณีรถมีปัญหาและมีคราบน้ำมันไหลออกมาบนถนน ทางพนักงานจำเป็นต้องใช้สารเคมี ขจัดคราบน้ำมันดังกล่าว เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการทางพิเศษคนอื่น ๆ

#### • การพัฒนาระบบชำระค่าผ่านทาง EMV Contactless

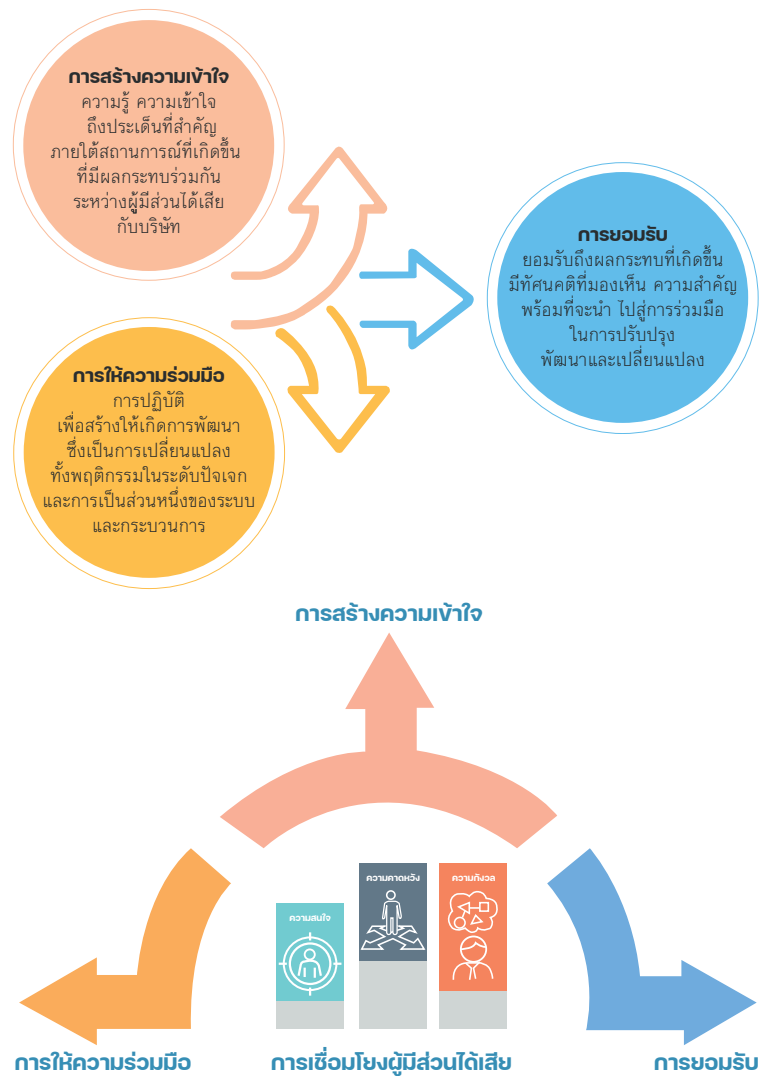
บริษัทดำเนินการพัฒนาเทคโนโลยี (Technology Development) เพื่อสนับสนุนการบริการให้มีประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกในการเดินทางมากยิ่งขึ้น บริษัทได้ร่วมกับ กระทรวงคมนาคม กทพ. และธนาคารกรุงไทย พัฒนาระบบชำระค่าผ่านทางพิเศษด้วยบัตร EMV Contactless หรือ Europay MasterCard and VISA ซึ่งเป็นระบบการชำระเงินที่ออกแบบมาเพื่อเป็นทางเลือกในการชำระค่าผ่านทางให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษได้รับความสะดวกสบายมากขึ้น เพียงแค่แตะจ่าย ด้วยบัตรเครดิต หรือ เดบิต มาสเตอร์การ์ด หรือวีซ่า ทุกธนาคารที่มีสัญลักษณ์ Contactless ลดการใช้และสัมผัสเงินสด ลดความเสี่ยงจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 อีกทั้งยังเป็นรูปแบบการชำระเงินที่เป็นมาตรฐานระดับสากล โดยเปิดให้บริการ 5 สายทาง ได้แก่ ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1) ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) ทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกฯ (ฉิมพลี-จตุจักร) ทางพิเศษอุดรรัถยา (บางปะอิน - ปากเกร็ด) และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (วงแหวนใต้) และในปี 2565 มีแผนจะขยายบริการไปยังระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

นอกจากนี้ยังได้จัดโครงการ “Happy Journey with BEM” ขอบคุณผู้ใช้ทาง แจกหน้ากากอนามัยฟรี เพื่อส่งมอบความห่วงใย และสร้างความมั่นใจให้กับผู้ใช้บริการทางพิเศษในการเดินทางอย่างปลอดภัย ห่างไกล COVID-19 ซึ่งได้แจกหน้ากากอนามัยให้กับผู้ใช้ทางทั้ง 3 สายทาง ได้แก่ ทางพิเศษศรีรัช (ชั้นที่ 2) ทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ พร้อมประชาสัมพันธ์การชำระค่าผ่านทางด้วยบัตรเครดิต หรือบัตรเดบิต

### 3.2.2 การวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ

บริษัทมีนโยบายที่ชัดเจนในการให้ความสำคัญและคำนึงถึงสิทธิของผู้มีส่วนได้เสีย โดยการดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งสร้างมูลค่าเพิ่มและประโยชน์สูงสุดให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างเป็นธรรมและยั่งยืน โดยบริษัทได้จำแนกกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียเป็น ผู้มีส่วนได้เสียภายใน และผู้มีส่วนได้เสียภายนอก ซึ่งคณะกรรมการบริษัทได้กำหนดไว้ในนโยบายกำกับดูแลกิจการว่า บริษัทจะดูแลผู้มีส่วนได้เสียตามสิทธิที่มีตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และมุ่งเน้นการดำเนินงานโดยเคารพสิทธิมนุษยชนอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้บริษัทยังดำเนินธุรกิจโดยตระหนักถึงปัจจัยภายในองค์กร อาทิ เป้าหมาย ทิศทางองค์กร และความเสี่ยงทางธุรกิจ เพื่อใช้กำหนดกลยุทธ์ในการตอบสนองต่อประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืนของบริษัท

**การสร้างความสมดุล** ผู้มีส่วนได้เสียเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้บริษัทสามารถเดินหน้า เติบโตได้อย่างยั่งยืน ในสภาวะวิกฤตการณ์ ซึ่งบริษัทตระหนักถึงความสนใจ (Interest) ความคาดหวัง (Expectation) และความกังวล (Concern) ของผู้มีส่วนได้เสียเป็นสิ่งที่สำคัญ เพราะจะทำให้บริษัทสามารถกำหนดแนวทางการตอบสนองเพื่อสร้างความสมดุลในการสร้างคุณค่าร่วมกัน โดยได้กำหนดแนวทางในการดำเนินงานด้านการเชื่อมโยงผู้มีส่วนได้เสียดังนี้

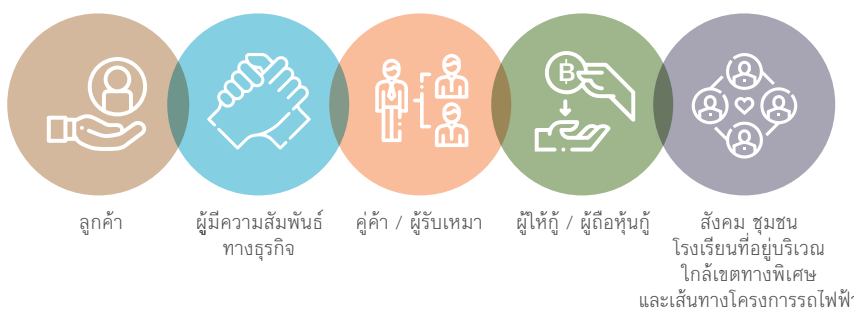


ผลกระทบที่มีต่อ BEM	ประเด็นสำคัญ	ผลกระทบที่มีต่อผู้มีส่วนได้เสีย
<ul style="list-style-type: none"> <li>- รายได้ลดลง</li> <li>- การดำเนินกิจการหยุดชะงัก</li> <li>- เกิดผลกระทบเชิงลบต่อชื่อเสียง/ถูกเพิกถอน License to Operate</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ผลกระทบจากการ</li> <li>ความปลอดภัยในการเดินทาง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การสร้างมูลค่าเพิ่มของกิจการ</li> <li>- การติดโรคระบาด COVID-19</li> <li>- การบาดเจ็บ เสียชีวิต</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- การดำเนินงานหยุดชะงัก</li> <li>- เกิดผลกระทบเชิงลบต่อชื่อเสียง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความปลอดภัยในการทำงาน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การติดโรคระบาด COVID-19</li> <li>- ความเจ็บป่วย เสียชีวิต</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- กิจการไม่เติบโตหรืออาจล้มละลายได้</li> <li>- เกิดผลกระทบเชิงลบต่อชื่อเสียง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การกำกับดูแลกิจการที่ดี</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- พนักงานไร้จรรยาบรรณ</li> <li>- วินัยในการปฏิบัติงาน</li> <li>- เกิดการทุจริตคอร์รัปชัน</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- การใช้พลังงานและทรัพยากรต่าง ๆ มีแนวโน้มการจ่ายภาษีสูงขึ้น (Carbon Tax)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอย่างรุนแรง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผลกระทบต่อการให้บริการ</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่สามารถป้องกันความเสี่ยงหรือสถานการณ์ฉุกเฉินที่เกิดขึ้นได้</li> <li>- การดำเนินกิจการหยุดชะงัก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การบริหารจัดการความเสี่ยง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การบาดเจ็บ เสียชีวิตจากการเดินทางทำงาน</li> </ul>

## 1) ผู้มีส่วนได้เสียภายในองค์กร



## 2) ผู้มีส่วนได้เสียภายนอกองค์กร



## • การสร้างความมีส่วนร่วมในกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย




ผู้มีส่วนได้เสีย	ประเด็นสำคัญ	การสร้างความเข้าใจและการยอมรับ	การให้ความร่วมมือ
ผู้โดยสาร ผู้ใช้ทางพิเศษ ชุมชน	ความปลอดภัยในการเดินทาง	การสื่อสาร	การใช้บริการ กิจกรรมร่วม ช่องทางให้ความคิดเห็น และคำแนะนำ
พนักงาน คู่ค้า	ความปลอดภัยในการทำงาน	นโยบาย มาตรการ การสร้างความรู้ และการฝึกอบรม	การสร้างจิตสำนึกด้าน ความปลอดภัย กิจกรรมด้าน ความปลอดภัยในองค์กร
ผู้บริหาร พนักงาน	การกำกับดูแลกิจการที่ดี	นโยบาย โครงสร้าง และแนวปฏิบัติการกำกับดูแล	ช่องทางการสื่อสาร / ร้องเรียน และการจัดการข้อร้องเรียน การปฏิบัติด้านจริยธรรม และจรรยาบรรณ
พนักงาน ชุมชน	การเปลี่ยนแปลงสภาพ ภูมิอากาศอย่างรุนแรง ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	แนวปฏิบัติและมาตรฐาน ด้านสิ่งแวดล้อม	การสร้างนวัตกรรมในการกระบวน การดำเนินงาน กิจกรรม ด้านสิ่งแวดล้อม
ผู้บริหาร พนักงาน	การบริหารจัดการความเสี่ยง	การอบรม / แนวปฏิบัติที่ดี	การบริหารจัดการความเสี่ยง ในการปฏิบัติงานทุกระดับ

## • การประเมินกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทได้มีการประเมินกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียทั้งภายในและภายนอก ซึ่งล้วนเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานขององค์กร อันถือเป็นกระบวนการที่สำคัญที่จะช่วยสร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้มีส่วนได้เสียและบริษัท รวมไปถึงความมั่นใจในระยะยาวว่าบริษัทจะปฏิบัติและดูแลผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างเหมาะสม





กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	ช่องทางการสื่อสาร	ความถี่	ความคาดหวัง/ ข้อกังวล	การตอบสนอง
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การมีส่วนร่วมในกิจกรรมและโครงการของภาครัฐอย่างต่อเนื่อง</li> <li>- การประเมินความพึงพอใจในการปฏิบัติงาน</li> </ul>	<p>ต่อเนื่องทั้งปี</p> <p>ทุกเดือน</p>		
 คู่ค้า / ผู้รับเหมา	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การประเมินคุณภาพและความพึงพอใจในการทำงาน</li> <li>- การสื่อสารผ่าน เว็บไซต์ บริษัท เมนูจัดซื้อจัดจ้าง</li> <li>- การเยี่ยมชมกระบวนการผลิต</li> </ul>	<p>รายครึ่ง</p> <p>ต่อเนื่องทั้งปี</p> <p>รายครึ่ง</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างที่เสมอภาค</li> <li>- มีความเป็นธรรมแก่คู่ค้าทุกระดับและดำเนินการอย่างเป็นระบบเป็นไปตามเงื่อนไขสัญญาและข้อตกลงที่เป็นธรรม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กำหนดหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกคู่ค้า</li> <li>- กำหนดให้มีการแข่งขันที่เท่าเทียมและเป็นธรรม</li> <li>- จัดทำรูปแบบสัญญาที่เหมาะสมและเป็นธรรม</li> <li>- มีระบบการจัดการ ติดตาม เฝ้าระวังและทบทวนเพื่อให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามสัญญาหรือข้อตกลงอย่างครบถ้วน</li> <li>- มีระบบการควบคุมภายในเพื่อป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบในทุกขั้นตอน</li> <li>- จ่ายค่าตอบแทนให้คู่ค้าตรงเวลาและเป็นไปตามเงื่อนไขที่ได้ตกลงร่วมกัน</li> <li>- มีนโยบายห้ามมิให้กรรมการ / ผู้บริหาร และพนักงานเรียกรับผลประโยชน์ใดๆ จากคู่ค้า</li> <li>- จัดให้มีการประเมินคู่ค้าเป็นประจำทุกปีและแจ้งผลประเมินพร้อมข้อเสนอแนะ</li> </ul>
 ผู้ให้กู้ / ผู้ถือหุ้นกู้	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การประชุมผู้ถือหุ้น</li> <li>- การเปิดเผยข้อมูลต่างๆ ผ่านช่องทางการสื่อสารของบริษัท</li> </ul>	<p>รายครึ่ง</p> <p>ต่อเนื่องทั้งปี</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ปฏิบัติตามเงื่อนไขสัญญาสินเชื่อ การค้าประกัน และการบริหารเงินลงทุนอย่างเคร่งครัดครบถ้วน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ปฏิบัติตามสัญญาสินเชื่อเงื่อนไขต่างๆ ที่ตกลงกันไว้ อย่างเคร่งครัดครบถ้วน</li> <li>- จัดทำรายงานข้อมูลทางการเงินที่ถูกต้อง ครบถ้วน และน่าเชื่อถือ</li> <li>- หากมีข้อมูลถึงการทุจริตในการทำงานจะเปิดเผยรายละเอียดต่อผู้ให้กู้เพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหาอย่างยุติธรรมและรวดเร็ว</li> </ul>
 สังคม ชุมชน โรงเรียนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงทางพิเศษและเส้นทางโครงการรถไฟฟ้า	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น</li> <li>- กิจกรรมเพื่อประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม</li> <li>- การประเมินผลรายกิจกรรม</li> <li>- การพบปะ พูดคุย และเยี่ยมเยียนชุมชน</li> <li>- การรับเรื่องร้องเรียน</li> <li>- การร่วมกับภาครัฐในการก่อสร้างโครงการที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชน</li> </ul>	<p>รายครึ่ง</p> <p>อย่างน้อย 12 ครั้งต่อปี</p> <p>ทุกกิจกรรมรายครึ่ง</p> <p>ต่อเนื่องทั้งปีรายครึ่ง</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ดำเนินธุรกิจด้วยความปลอดภัยและคำนึงถึงผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม</li> <li>- มีการสื่อสารที่รวดเร็วในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินต่างๆ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การสนับสนุนกิจกรรมที่เป็นสาธารณประโยชน์</li> <li>- การสร้างจิตสำนึกให้กับพนักงานในการเป็นจิตอาสาเพื่อทำงานที่ประโยชน์ต่อชุมชนและสังคม</li> <li>- จัดโครงสร้างให้ชุมชน ได้แก่ ด้านการศึกษา ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านคุณภาพชีวิต ด้านกีฬา และด้านสาธารณประโยชน์</li> </ul>



### 3.3 การจัดการด้านความยั่งยืนในมิติสิ่งแวดล้อม

#### 3.3.1 นโยบายและแนวปฏิบัติด้านสิ่งแวดล้อม

การบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมกับการลดผลกระทบ (More Quality and Less Impact) โดยบริษัทได้คำนึงถึงการดำเนินธุรกิจบนพื้นฐานของการพัฒนาอย่างยั่งยืน ทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ 1. ด้านสิ่งแวดล้อมโดยเน้นการป้องกันและควบคุมมลภาวะผลกระทบที่จะเกิดขึ้น 2. ด้านสังคมโดยการดูแลต้นทางแห่งความสุขให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี พร้อมทั้งจะส่งต่อคุณค่าให้กับสังคมโดยรอบและในวงกว้าง 3. ด้านการกำกับกิจการที่ดีโดยดำเนินธุรกิจด้วยการยึดหลักคุณธรรม ความซื่อสัตย์ และความโปร่งใสในการดำเนินธุรกิจ รวมทั้งการมุ่งมั่นพัฒนาคุณภาพของการบริการที่ยึดมั่นในความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม บริษัทจึงได้มีการกำหนดนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมเผยแพร่ภายในให้กับผู้บริหารและพนักงาน และเผยแพร่ภายนอกใน [www.bemplc.co.th](http://www.bemplc.co.th)

นอกจากนี้ ด้วยความมุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม สร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้แก่พนักงาน ผู้ใช้บริการ รวมไปถึงสังคมบริเวณโดยรอบทางพิเศษและรถไฟฟ้า MRT รวมไปถึงผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม บริษัทจึงได้มีการปรับปรุงทบทวนกระบวนการดำเนินงานภายในเพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อม โดยแนวทางที่บริษัทให้ความสำคัญเพื่อการจัดการและการบริหารงานด้านสิ่งแวดล้อม มีดังนี้

1. ให้ความสำคัญในการป้องกันและควบคุมมลพิษ ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของผู้ใช้บริการ พนักงาน และชุมชน เพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด และสอดคล้องกับกฎหมาย
2. ให้ความรู้และสร้างจิตสำนึกแก่พนักงานและผู้รับเหมา รวมทั้งผู้เกี่ยวข้อง ในบทบาทหน้าที่และงานที่รับผิดชอบในเรื่องการป้องกันผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และส่งเสริมการใช้พลังงานทรัพยากร ธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ
3. ปฏิบัติหน้าที่ให้สอดคล้องกับกฎหมาย และข้อกำหนดอื่นๆ ด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง
4. ทบทวนวัตถุประสงค์และเป้าหมาย มาตรการป้องกันและควบคุมมลพิษ และรักษาสิ่งแวดล้อม ให้มั่นใจได้ว่าได้ถูกนำไปปฏิบัติ เพื่อการปรับปรุงพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนการใช้ทรัพยากรอย่างประหยัดและคุ้มค่า
5. เผยแพร่นโยบายสิ่งแวดล้อมต่อสาธารณชน และผู้ที่เกี่ยวข้อง

นโยบายฉบับนี้ ถือเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินงานของบริษัท เป็นความรับผิดชอบของพนักงานและลูกค้าทุกคนที่จะนำไปปฏิบัติอย่างจริงจังและสม่ำเสมอ เพื่อให้มีคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดี และดูแลสังคมในทุกกลุ่มอย่างต่อเนื่อง ทั้งในด้านการบริหารจัดการ ผลประกอบการที่ดี การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ถือหุ้น และการให้ความสำคัญกับผู้ให้บริการ พนักงาน ลูกค้า ชุมชนรอบเขตทางพิเศษและรถไฟฟ้า MRT อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

#### 3.3.2 ผลการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

ปี 2564 บริษัทมีการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม โดยเน้นการป้องกันและควบคุมมลภาวะผลกระทบที่จะเกิดขึ้น พร้อมทั้งการอนุรักษ์พลังงาน โดยมีการดำเนินการทั้ง 3 ธุรกิจ ได้แก่ ธุรกิจทางพิเศษ ธุรกิจระบบราง และธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

##### • ธุรกิจทางพิเศษ

การให้บริการทางพิเศษนั้นเริ่มต้นเมื่อบริษัทได้รับสัมปทานจากรัฐบาลให้เข้าไปดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งบริษัทตระหนักดีว่าทันทีที่เริ่มการดำเนินงานย่อมส่งผลกระทบต่อความหลากหลายทางชีวภาพ สภาพแวดล้อมทั้งในแง่ของฝุ่นเสียง และมลภาวะด้านอื่นๆ หรือแม้เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จพร้อมเปิดให้บริการแก่ประชาชน การดำเนินงานในส่วนของการดูแล รักษา การซ่อมบำรุง ตลอดจนปริมาณรถยนต์ที่ใช้บริการทางพิเศษนั้น ต่างล้วนสร้างผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทั้งสิ้น ด้วยเหตุนี้ บริษัทจึงให้ความสำคัญกับการป้องกันและควบคุมมลภาวะอันอาจเกิดจากผลกระทบดังกล่าวอย่างจริงจัง โดยกำหนดนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม ที่ให้ความสำคัญต่อการป้องกัน และควบคุมมลพิษ ตลอดจนเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจในเรื่องการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมแก่พนักงานและผู้มีส่วนได้เสียอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด

เริ่มตั้งแต่การดำเนินการก่อสร้างทางพิเศษ บริษัทได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันมลภาวะตามมาตรฐานข้อบังคับที่กำหนดโดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา ทั้งนี้ได้ใช้มาตรการรวมถึงวิธีการต่างๆ ในการปฏิบัติอย่างเหมาะสม อาทิ การก่อสร้างในเขตเมืองที่มีประชาชนอาศัยอยู่มาก ได้นำเทคโนโลยีการก่อสร้างระบบคานรูปตัดเหลี่ยมกลวง (Segmental Box Girder) ที่ได้รับการยอมรับระดับนานาชาติ และตามมาตรฐาน AASHTO (American Association of State

Highway Transportation Officials) ซึ่งมีความทันสมัย ทำให้เกิดผลกระทบต่อจราจรพื้นล่างน้อยที่สุดช่วยลดปัญหาฝุ่นละอองและเสียงรบกวนระหว่างการก่อสร้าง ทำให้การก่อสร้างเป็นไปตามแผนงาน ไม่มีการต่อต้านจากสังคมและชุมชน ทางพิเศษมีความปลอดภัยได้มาตรฐานสนองต่อความต้องการในการเดินทางอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้ง ช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอันเกิดจากการดำเนินงานของบริษัท นอกจากนี้ บริษัทยังไม่เคยมีประวัติการดำเนินงานที่ผิดพลาดอันก่อให้เกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมแต่อย่างใด

บริษัทยังคงรักษาไว้ซึ่งระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 อย่างต่อเนื่อง โดยได้ติดตามประเด็นปัญหาสิ่งแวดล้อมที่สำคัญต่าง ๆ ที่อาจมีโอกาสเกิดขึ้น และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า ด้วยมาตรการจัดการด้านพลังงานที่บริษัทดำเนินการอย่างต่อเนื่อง โดยบริษัทได้รับการรับรองมาตรฐานระบบงานคุณภาพ ISO 9001 : 2015 และระบบจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 : 2015 จากบริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) สำหรับธุรกิจทางพิเศษ

## 1) การจัดการด้านพลังงาน

บริษัทได้มีการติดตั้งระบบผลิตไฟฟ้าเซลล์แสงอาทิตย์ (Solar Cell) โดยมีบริเวณจุดติดตั้ง 3 จุด ดังนี้ อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (CCB7) อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษอุดรรัถยา (CCB5) และอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกจำนวน 9 ด่าน

**อาคาร CCB7** ติดตั้งระบบ Solar Cell แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2563 ลดการซื้อไฟจากการไฟฟ้า ขนาด 75 กิโลวัตต์สูงสุดของแผง Solar Cell (kWp) จากการติดตามผล

การผลิตไฟฟ้าของระบบ Solar cell ในปี 2564 สามารถผลิตพลังงานไฟฟ้าได้ 113,366 กิโลวัตต์ชั่วโมง มากกว่าที่คำนวณไว้ 3.5% (คำนวณไว้ ปีละประมาณ 109,500 กิโลวัตต์ชั่วโมง) และคืนทุนภายในระยะเวลา 7 ปี 8 เดือน หรือประหยัดพลังงานได้ประมาณ 17% และทั้งนี้ยังสามารถช่วยลดการปล่อยก๊าซ CO<sub>2</sub> ได้ประมาณ 65,899.65 กิโลกรัม หรือ 65.89 ตัน/ปี

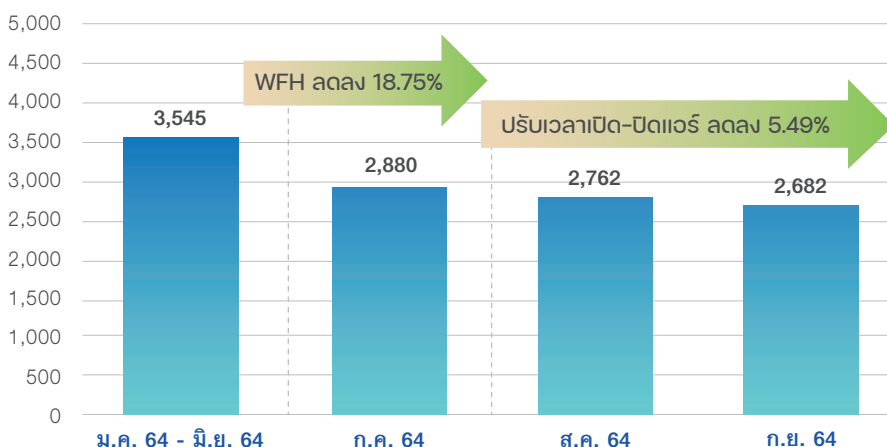
**อาคาร CCB5** ติดตั้งระบบ Solar Cell แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 4 กันยายน 2564 เพื่อลดค่าใช้จ่ายการซื้อไฟฟ้าจากการไฟฟ้า ขนาด 50 กิโลวัตต์สูงสุดของแผง Solar cell (kWp) โดยจากการคำนวณหากสามารถผลิตพลังงานไฟฟ้าได้ปีละประมาณ 73,000 กิโลวัตต์ชั่วโมง หรือ 200 กิโลวัตต์ชั่วโมง/วัน คืนทุนภายในระยะเวลา 7 ปี 11 เดือน หรือ ประหยัดพลังงานได้ประมาณ 15% และทั้งนี้ยังสามารถช่วยลดการปล่อยก๊าซ CO<sub>2</sub> ได้ประมาณ 42,434.9 กิโลกรัม หรือ 42.43 ตัน/ปี

**อาคารด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอก จำนวน 9 ด่าน** ติดตั้งระบบ Solar Cell เพื่อลดค่าใช้จ่ายการซื้อไฟฟ้าจากการไฟฟ้า อาคารด่านละ 25 กิโลวัตต์สูงสุดของแผง Solar cell จากการติดตามผลการผลิตไฟฟ้าของระบบ Solar cell ในปี 2564 สามารถผลิตพลังงานไฟฟ้าได้ 294,514 กิโลวัตต์ชั่วโมง น้อยกว่าที่คำนวณไว้ 1.83% (คำนวณไว้ ปีละประมาณ 300,000 กิโลวัตต์ชั่วโมง) คืนทุนภายในระยะเวลา 6 ปี 11 เดือน หรือประหยัดพลังงานได้ประมาณ 25% ทั้งนี้ยังสามารถช่วยลดการปล่อยก๊าซ CO<sub>2</sub> ได้ประมาณ 171,200.98 กิโลกรัม หรือ 171.2 ตัน/ปี

นอกจากนี้ ในปี 2564 บริษัทได้มีการจัดทำระบบควบคุมเครื่องปรับอากาศอัตโนมัติในอาคารสำนักงาน โดยทำการเปิดก่อนเวลาเข้างาน 15 นาที และปิดก่อนเวลาเลิกงาน 15 นาที เพื่อช่วยประหยัดพลังงานไฟฟ้า

## ข้อมูลเปรียบเทียบการใช้ไฟฟ้า หลังจากระบบเปลี่ยนเวลาเปิด-ปิด เครื่องปรับอากาศ

จำนวนการใช้ไฟฟ้าเฉลี่ยต่อวันทำงาน อาคาร CCB2 ปี 2564



การใช้ไฟฟ้าโดยเฉลี่ยต่อวันทำงาน มีการใช้ไฟฟ้าลดลง 2 เดือนไซ ดังนี้

1. มาตรการ Work from Home เริ่มตั้งแต่วันที่ 13 กรกฎาคม 2564 เป็นต้นมา เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้ปริมาณการใช้ไฟฟ้าลดลง
2. ลดการใช้งานเครื่องปรับอากาศโดยการเปลี่ยนเวลาเปิด-ปิด เริ่มวันที่ 23 กรกฎาคม 2564 จะเห็นว่าการลดลงตามลำดับ 18.75 % และ 5.49 %

**หมายเหตุ:** เดือนกรกฎาคม 2564 คำนวณเป็นค่าเฉลี่ยวันทำงานทั้งเดือน โดยไม่ได้แยกตามวันที่เริ่ม Work from Home และปรับเวลา เปิด-ปิด แอร์ใหม่



2) การจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Management)

จากการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ใกล้เคียงแนวเขตทางพิเศษ และด้านเก็บค่าผ่านทางในทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ และทางพิเศษอุดรรัถยา ภายใต้การบริหารจัดการของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2564 พบว่า โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด การประเมินผลกระทบ

สิ่งแวดล้อม ซึ่งผ่านความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยได้ปฏิบัติตามมาตรการที่ระบุไว้ในมาตรฐานอย่างครบถ้วน ประกอบด้วย ด้านคุณภาพอากาศ ด้านเสียงรบกวน ด้านคุณภาพน้ำคลองประปา ด้านความั่นสะเทือน ด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยได้มอบหมายให้บริษัท ยูนิเท็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ในฐานะบริษัทที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ 1. คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป 2. ระดับเสียงโดยทั่วไป และ 3. คุณภาพน้ำในคลองประปา

• ด้านคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป (Air Quality Management)

ผลการตรวจติดตามคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป บริเวณทางพิเศษ ระหว่างเดือนสิงหาคม-ธันวาคม 2564



รายการตรวจวัด	ค่าเฉลี่ย	จำนวนจุดวัด	ค่ามาตรฐาน (มก./ลบ.ม.)
1. ปริมาณฝุ่นละอองรวม	24 ชม.	7 จุด	0.031-0.100
2. ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์	1 ชม.	7 จุด	1.1973-3.1477
3. ปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนทั้งหมด	1 ชม.	7 จุด	0.9550-3.2850
4. ปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์	24 ชม.	7 จุด	0.0014-0.0039
5. ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์	1 ชม.	7 จุด	0.0054-0.0545
6. ปริมาณสารตะกั่ว	24 ชม.	11 จุด	<0.002-0.058 (ไมโครกรัม/ลบ.ม.)

สรุปผลการตรวจติดตามคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป มีค่าไม่เกินมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

• ด้านการจัดการผลกระทบทางเสียง (Noise Management)

ผลการตรวจติดตามระดับเสียงที่อาจส่งผลกระทบต่อบ้านเรือนบริเวณใกล้เคียงแนวเขตทางพิเศษ และด้านเก็บค่าผ่านทางระหว่างเดือนตุลาคม 2564



ลำดับ	การวัดระดับเสียง	ค่าระดับเสียง (เดซิเบลเอ)
1	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง	51.2-67.2
2	ระดับเสียงที่ 95 %	34.4-67.5
3	ระดับเสียงที่ 50 %	38.1-69.0
4	ระดับเสียงที่ 10 %	46.1-72.1
5	ระดับเสียงที่ 5 %	41.6-74.6
6	ระดับเสียงสูงสุด	52.3-91.9
7	ระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน	55.5-72.3

สรุปผลการตรวจติดตามระดับเสียงที่อาจส่งผลกระทบต่อบ้านเรือน มีค่าไม่เกินมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษาทั้งนี้ กรณีตรวจพบพื้นที่ที่มีค่าเกินมาตรฐาน บริษัทมีมาตรการในการดำเนินการตรวจวัดระดับเสียง ตรวจสอบข้อมูลและประเมินหาสาเหตุ เพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขอย่างเหมาะสม

### • ด้านคุณภาพน้ำในคลองประปา (Water Quality Management)

ผลการตรวจติดตามคุณภาพน้ำในคลองประปา ซึ่งบริเวณใกล้แนวเขตทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) และด่านเก็บค่าผ่านทาง ระหว่างเดือนสิงหาคม-ธันวาคม 2564 จำนวน 6 จุด ดัชนีสารตะกั่วมีค่าระหว่าง <0.003-0.004 มิลลิกรัม/ลิตร โดยผลการตรวจสอบเป็นไปตามมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำประเภทที่ 3 ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่องกำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ประกาศในราชกิจจานุเบกษา โดยได้ทวนสอบข้อมูลจากการประปานครหลวง ณ จุดที่ทำการตรวจสอบอยู่แล้วประกอบกัน พบว่าผลการตรวจวัดสารตะกั่วมีความสอดคล้องกัน

### 3) การจัดการด้านมลพิษ

บริษัทดำเนินการปรับปรุงและพัฒนาบริการและผลิตภัณฑ์ของธุรกิจทางพิเศษ เพื่อลดผลกระทบทางมลพิษทางอากาศ โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### • การปรับปรุงช่องเก็บค่าผ่านทางระบบอัตโนมัติ (Easy Pass)

บริษัทได้ปรับปรุงช่องเก็บค่าผ่านทางระบบอัตโนมัติ (Easy Pass) ในทางพิเศษศรีรัช ทั้งหมด 32 ด่าน จำนวน 72 ช่องทาง ให้เป็น Fast Lane เพื่อให้รองรับการผ่านช่องทางที่เร็วขึ้น ช่วยลดเวลาการรอคอย ทำให้ปริมาณจราจรสะสมบริเวณหน้าด่านเก็บเงินค่าผ่านทาง รวมถึงลดมลภาวะทางอากาศ โดยสามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ได้ปีละ 243.03 ตัน/ปี

#### • การปรับปรุงช่องเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสดรองรับการชำระค่าผ่านทางด้วยระบบ EMV Contactless

บริษัทได้ปรับปรุงช่องเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสดในทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ให้สามารถรองรับการชำระค่าผ่านทางด้วย EMV Contactless ทั้งหมด 51 ด่าน จำนวน 173 ช่องทาง เพื่อให้รองรับการผ่านช่องทางที่เร็วขึ้น ทางเลือกการชำระค่าผ่านทางด้วยบัตรเครดิต หรือเดบิต ลดการสัมผัสเงินสด ลดความเสี่ยงจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ได้เปิดให้บริการแล้ว 5 สายทาง ได้แก่ ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ทางพิเศษอุดรรัถยา (บางปะอิน-ปากเกร็ด) และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (วงแหวนใต้) รวมถึงลดมลภาวะทางอากาศ โดยสามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ได้ปีละ 1.96 ตัน/ปี

### • ธุรกิจระบบราง

บริษัทได้ดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่องภายใต้มาตรฐาน ISO 14000 โดยได้มีการดำเนินการป้องกันและควบคุมมลภาวะ การลดผลกระทบกับสิ่งแวดล้อม และการใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืนบนพื้นฐานของการพัฒนาอย่างยั่งยืน 3 ด้าน คือ ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านสังคม และด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี นอกจากนี้ยังได้รายงานผลการดำเนินงานให้สอดคล้องกับตัวชี้วัดผลการดำเนินงานด้านการอนุรักษ์พลังงาน และด้านสิ่งแวดล้อม ตามแนวทางของพระราชบัญญัติการส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2550 กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานหลักเกณฑ์ และวิธีการจัดการพลังงานในโรงงานควบคุมและอาคารควบคุม พ.ศ. 2552 รวมถึงดำเนินงานตามคู่มือการจัดการพลังงานขององค์กร เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนด้วย

จากพันธกิจหลักที่บริษัทมีความมุ่งมั่นให้บริการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าที่มีความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว เชื่อถือได้ ตรงเวลา และมีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน พัฒนาคุณภาพและประสิทธิภาพของโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัยและครบวงจร เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาจราจร ช่วยรักษาสีสิ่งแวดล้อม และพัฒนาสังคมและประเทศชาติ จึงได้กำหนดนโยบายสิ่งแวดล้อม และนโยบายอนุรักษ์พลังงาน เพื่อให้ดำเนินการและปฏิบัติเป็นไปในทิศทางเดียวกันในเรื่องการรักษาสิ่งแวดล้อม

### 1) การจัดการด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อม

บริษัทได้ปฏิบัติตามกฎหมายของภาครัฐ คือ กฎหมายด้านอนุรักษ์พลังงาน และกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด และนำมาตรฐานระบบการจัดการด้านพลังงาน (Energy Management Systems-Requirements with Guidance for Use หรือ ISO 50001) รวมถึงระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมตามสากล (ISO 14001) มาใช้ตั้งแต่เริ่มเปิดให้บริการเดินรถควบคู่ไปกับการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมและรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้อง อันนำไปสู่การสร้างการพัฒนาอย่างยั่งยืน ซึ่งได้รับการรับรองมาตรฐาน ดังนี้

- ระบบการจัดการด้านคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9001:2015
- ระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 14001:2015
- ระบบการจัดการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยตามมาตรฐาน ISO 45001:2018

นอกจากนี้ บริษัทได้ใส่ใจดูแลผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการให้บริการรถไฟฟ้า MRT เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม คุณภาพชีวิต และความเป็นอยู่ของประชาชนและชุมชนข้างเคียงด้วยการดำเนินการติดตาม ป้องกัน และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ตามแผนมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและแผนการตรวจติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระหว่างการดำเนินงานของ โครงการรถไฟฟ้า MRT (Environmental Impact Mitigation Measures and Monitoring Program-EMP) ที่เปิดให้บริการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าหมอชิต สายเฉลิมรัชมงคล โครงการรถไฟฟ้าหมอชิต สายฉลองรัชธรรม และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ-เตาปูน พร้อมทั้งนำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ให้กับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาปีละ 2 ครั้ง ซึ่งมีการตรวจวัดติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อมในประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ดังนี้

- 1) **คุณภาพอากาศ** ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศบริเวณพื้นที่รอบโครงการ พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองรวมทั้งหมด (TSP) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM10) และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO2) และปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด
- 2) **คุณภาพอากาศภายในสถานีรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า** ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศภายในสถานีรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า ทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วนและช่วงเวลากลางคืน พบว่า ปริมาณแบคทีเรียและเชื้อรารวม อัตราการระบายอากาศ อุณหภูมิและความชื้นสัมพัทธ์ อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
- 3) **ระดับเสียงทั่วไป** ผลการตรวจวัดระดับเสียงทั่วไปภายในสถานีรถไฟฟ้า ขบวนรถไฟฟ้าและศูนย์ซ่อมบำรุง พบว่า มีระดับเสียงทั่วไปเฉลี่ยไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ (dB(A)) โดยมีระดับเสียงสูงสุดไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ (dB(A)) อยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด
- 4) **แรงสั่นสะเทือน** ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด
- 5) **คุณภาพน้ำทิ้ง** ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งในสถานีรถไฟฟ้า ศูนย์ซ่อมบำรุง และอาคารบริหาร พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ตามมาตรฐานกำหนด และระบบบำบัดน้ำเสียสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพตามที่ออกแบบไว้
- 6) **การจัดการของเสีย** ผลการติดตามการคัดแยกของเสีย การจัดเก็บ การเก็บรวบรวมและการส่งกำจัด เป็นไปอย่างถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด

นอกจากการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมแล้ว รถซ่อมบำรุงที่ใช้ภายในศูนย์ซ่อมบำรุงยังเป็นระบบเครื่องยนต์ที่เป็นไปตามมาตรฐาน EURO IV ซึ่งเป็นมาตรฐานการระบายมลพิษจากยานพาหนะ จึงมั่นใจได้ว่าการใช้งานรถซ่อมบำรุงและการบำรุงรักษาจะไม่ก่อให้เกิดมลพิษในระดับอันตราย

#### • โครงการจัดทำพื้นที่สีเขียว

โครงการรถไฟฟ้า จัดเป็นโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ที่ต้องมีการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment Report: EIA) และดำเนินการตามแผนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Mitigation Measures and Monitoring Program : EMP) ที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

บริษัทจึงได้ปฏิบัติให้สอดคล้องตามแผนมาตรการฯ ในระยะดำเนินการ ในการเพิ่มพื้นที่สีเขียวตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า เพื่อลดมลพิษทางอากาศ ลดผลกระทบด้านทัศนียภาพ และลดทอนความแข็งแกร่งด้านมุมมองของโครงสร้างรถไฟฟ้า

#### ๐ โครงการรถไฟฟ้าหมอชิต สายฉลองรัชธรรม





## ๐ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายช่วงหัวลำโพง - หลักสอง)



### 2) การจัดการเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และ ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

บริษัทให้ความสำคัญกับการจัดการเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยการดำเนินการตามนโยบายสิ่งแวดล้อมและนโยบายการอนุรักษ์พลังงาน ในแต่ละปีบริษัทจะมีการคิดค้นหาแนวทางปรับปรุงเปลี่ยนแปลง และดำเนินการโครงการประหยัดพลังงานอย่างต่อเนื่องทุกปี เพื่อลดภาวะสิ่งแวดล้อม และให้มีผลการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งเป็นการลดค่าใช้จ่ายด้านค่าไฟฟ้าให้กับบริษัท เนื่องจากการใช้พลังงานไฟฟ้าของธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าถือเป็นสัดส่วนหลักของต้นทุนบริษัท จึงมีมาตรการเพื่อการประหยัดพลังงานในปี 2564 ลดการใช้พลังงาน เพื่อรักษาสีเขียวสิ่งแวดล้อมและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) ทั้งนี้บริษัทมีการจัดทำข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขององค์กรโดยมีส่วนบริหารคุณภาพเป็นตัวกลางในการประสานงานรวบรวมและตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล

บริษัทตระหนักถึงการลดการใช้พลังงานเพื่อรักษาสีเขียวสิ่งแวดล้อม เพราะสิ่งแวดล้อมอยู่รอบๆ ตัวเราไม่ว่าจะเป็นน้ำ อากาศ แสงแดด รวมทั้งทรัพยากรต่างๆ ทรัพยากรป่าไม้ ทรัพยากรดิน และทรัพยากรแร่ เป็นต้น ล้วนมีบทบาทต่อการดำรงชีวิตของมนุษย์ ดังนั้นบริษัทจึงขอมีส่วนร่วมในการดูแลรักษาเพื่อให้ธรรมชาติคงอยู่คู่กับประเทศ ซึ่งบริษัท มีแนวทางการปฏิบัติอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน ดังนี้

1. การใช้ประโยชน์จากธรรมชาติอย่างเหมาะสม เช่น การปลูกต้นไม้รอบๆ อาคาร เพื่อลดอุณหภูมิของแสงสว่างที่เกิดจากธรรมชาติที่สาดส่องกระทบสู่ตัวอาคาร จึงทำให้ระบบปรับอากาศทำงานน้อยลง เป็นต้น
2. การใช้พลังงานอันเกิดจากธรรมชาติอย่างประหยัด เช่น ช่วยกันประหยัดไฟฟ้าโดยการใช้น้ำที่จำเป็นโดยเน้นใช้แสงสว่างจากธรรมชาติ การช่วยกันประหยัดน้ำมัน การใช้ใช้น้ำประปาอย่างรู้คุณค่าโดยนำน้ำที่ถูกทิ้งจากการใช้แล้วนำมารดน้ำต้นไม้ และรณรงค์เรื่องการปิดก๊อกน้ำเมื่อไม่ใช้งาน เป็นต้น

3. การช่วยรักษาสภาพแวดล้อมทางอากาศ โดยการลดมลพิษในอากาศ เช่น การไม่เผาขยะ หรือการกระทำใดๆ ที่ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ และตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ของรถยนต์ของบริษัท ให้อยู่ในสภาพปกติเพื่อไม่ให้ปล่อยควันพิษสู่อากาศ เป็นต้น
4. การช่วยอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ เพราะทรัพยากรธรรมชาติล้วนมีประโยชน์ต่อมนุษย์ทั้งในด้านอุปโภคบริโภค ดังนั้นเราจึงควรช่วยกันอนุรักษ์ธรรมชาติของเราโดยใช้วัสดุอื่นทดแทนการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ เช่น ลดการใช้โฟม การใช้ถุงผ้าแทนถุงพลาสติก ไม่ทิ้งขยะและน้ำเสียลงสู่แม่น้ำลำคลอง และการใช้พลังงานที่เกิดจากแสงอาทิตย์เพื่อการบำบัดน้ำในคลองธรรมชาติ เป็นต้น
5. การกำหนดแผนงานด้านการซ่อมบำรุงอุปกรณ์เครื่องจักรให้สอดคล้องกับนโยบายสิ่งแวดล้อมและนโยบายการอนุรักษ์พลังงาน

ที่ผ่านมาบริษัทได้มีมาตรการต่างๆ เช่น มาตรการการส่งเสริมประชาสัมพันธ์ มาตรการการควบคุมและมาตรการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคนิค เป็นต้น และมีการศึกษาพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ ที่ผ่านมามีการควบคุมการเปิดปิดระบบต่างๆ เช่น ระบบแสงสว่าง ระบบบันไดเลื่อน และระบบปรับอากาศ เป็นต้นอย่างเหมาะสม และเปลี่ยนหลอดไฟที่ประหยัดพลังงานที่สถานีรถไฟฟ้า รวมถึงที่ศูนย์ซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้า และมีการนำพลังงานที่เกิดจากแสงอาทิตย์มาใช้เพื่อการบำบัดน้ำในคลองธรรมชาติ เป็นต้น จนเกิดผลอย่างยั่งยืนต่อบริษัท และสามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) ปี 2564 มีแผนงานและกิจกรรมในการดำเนินการมาตรการดังนี้





การผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์  
เพื่อการบำบัดน้ำในคลองธรรมชาติ

1. มาตรการเปลี่ยนหลอดไฟประหยัดพลังงานที่มีประสิทธิภาพสูง (หลอดไฟชนิด LED) ทดแทนหลอดไฟเดิมในพื้นที่สถานีและพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO<sub>2</sub>) ได้ 1,956 ตัน/ปี
2. มาตรการเปลี่ยนหลอดไฟประหยัดพลังงานที่มีประสิทธิภาพสูง (หลอดไฟชนิด LED) ทดแทนหลอดไฟเดิมในพื้นที่สถานีและพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง สามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO<sub>2</sub>) ได้ 600 ตัน/ปี
3. มาตรการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์เพื่อการบำบัดน้ำในคลองธรรมชาติพื้นที่ ศูนย์ซ่อมบำรุงโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง เพื่อทดแทนการใช้พลังงานไฟฟ้าที่ผลิตจาก เชื้อเพลิง 100% สามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO<sub>2</sub>) ได้ 11 ตัน/ปี
4. มาตรการควบคุมการเปิดและปิดระบบปรับอากาศตามฤดูกาล (ฤดูกาลหนาว) พื้นที่ สถานีสายสีน้ำเงินและสายสีม่วง เพื่อให้มีการใช้พลังงานไฟฟ้าสอดคล้องกับการใช้จริง และตามฤดูกาล เพื่อการใช้พลังงานให้มีประสิทธิภาพ สามารถลดการปล่อย ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO<sub>2</sub>) ได้ 188 ตัน/ปี

### กิจกรรมที่มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องทุก ๆ ปี

1. มีการทบทวนกระบวนการทำงานอย่างต่อเนื่องในส่วนของนโยบาย เป้าหมาย แผนการดำเนินงาน และการตรวจสอบทั้งภายในและภายนอก เพื่อให้กระบวนการทำงาน มีประสิทธิภาพ
2. ปรับปรุงตารางการเดินรถให้เหมาะสมกับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นตามช่วงเวลา ประชาสัมพันธ์ส่งเสริมเพื่อให้ทุกคนมีส่วนร่วมในการประหยัดพลังงาน เพื่อการนำไปสู่ การพัฒนาอย่างยั่งยืน
3. น้ำเป็นอีกหนึ่งทรัพยากรที่บริษัทให้ความสำคัญและนำมาใช้อย่างรู้คุณค่าบริษัทเลือก ติดตั้งระบบล้างทำความสะอาดไฟฟ้าที่สามารถนำน้ำที่ผ่านการใช้งานแล้วหมุนเวียน กลับมาใช้งานใหม่ โดยที่ระบบดังกล่าวสามารถหมุนเวียนน้ำกลับมาใช้งานใหม่ได้ถึง 3 ลูกบาศก์เมตร และบริษัทได้ใช้งานระบบล้างทำความสะอาดดังกล่าวมาแล้วตั้งแต่ เดินรถไฟฟ้าจนปัจจุบัน

การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมและด้านอนุรักษ์พลังงาน บริษัทได้ปฏิบัติตาม กฎหมายของภาครัฐอย่างเคร่งครัด อาทิ กฎหมายด้านสิ่งแวดล้อมและกฎหมาย ด้านอนุรักษ์พลังงานที่เกี่ยวข้อง ยิ่งไปกว่านั้น บริษัทได้รับการรับรองการบริหาร จัดการตามมาตรฐาน ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมตามสากล (ISO 14001) และนำมาตราฐานระบบการจัดการด้านพลังงาน (ISO 50001) มาใช้ตั้งแต่เริ่ม เปิดให้บริการเดินรถ เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรช่วยรักษาสิ่งแวดล้อม



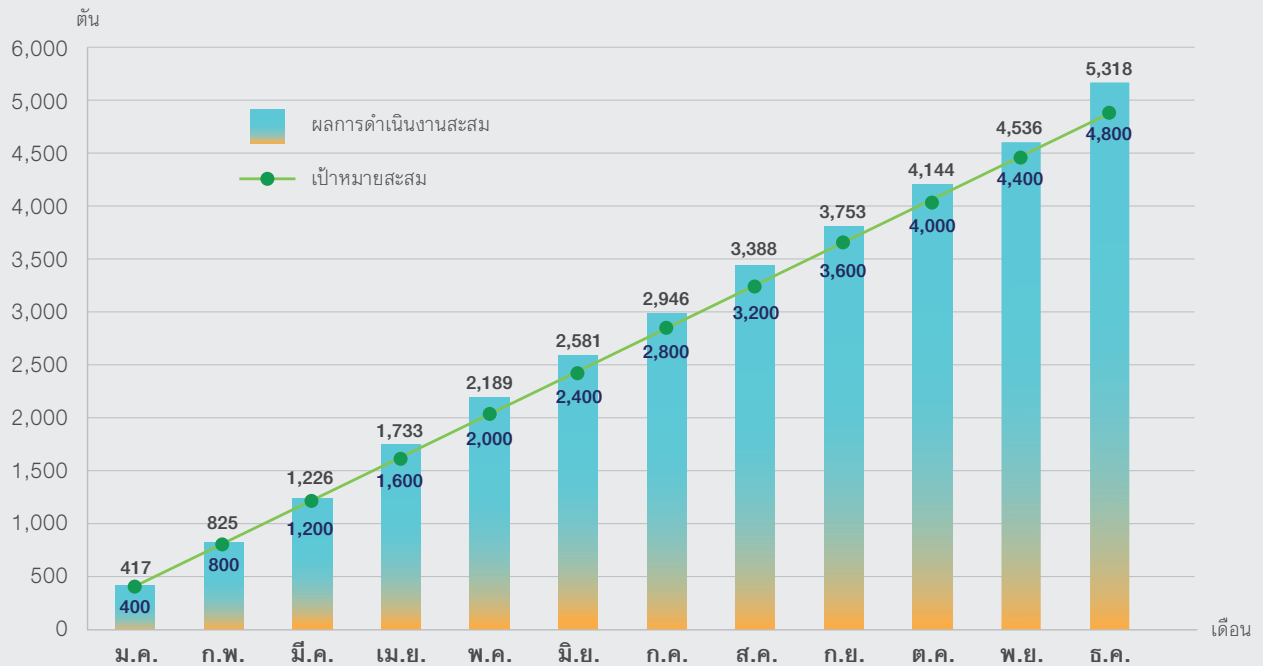
### 3) การจัดการน้ำ

น้ำเป็นอีกหนึ่งทรัพยากรที่บริษัทให้ความสำคัญและนำมาใช้อย่างรู้คุณค่า บริษัทเลือกติดตั้งระบบล้างทำความสะอาดรถไฟฟ้าที่สามารถนำน้ำที่ผ่านการใช้งานแล้วหมุนเวียนกลับมาใช้งานใหม่ โดยที่ระบบดังกล่าวสามารถหมุนเวียนน้ำกลับมาใช้งานใหม่ได้ถึง 3 ลูกบาศก์เมตร และบริษัทได้ใช้งานระบบล้างทำความสะอาดดังกล่าวมาแล้วตั้งแต่เดินรถไฟฟ้าจนปัจจุบัน

### 4) การจัดการขยะ

บริษัทดำเนินการจัดการขยะที่เกิดขึ้นภายในบริษัท โดยคัดแยกประเภทขยะ ได้แก่ ขยะทั่วไป ขยะย่อยสลาย ขยะอันตราย ขยะติดเชื้อ และขยะรีไซเคิล ซึ่งดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ขยะแต่ละประเภทได้รับการกำจัดอย่างถูกวิธี และลดค่าใช้จ่ายจากกระบวนการกำจัดขยะ นอกจากนี้ ยังสามารถนำขยะมูลฝอยที่ยังใช้ได้กลับมาใช้ใหม่ เช่น การทำปุ๋ยชีวภาพ การนำกระดาษใช้แล้ว 1 หน้า มาใช้ซ้ำ เป็นต้น และยังสามารถนำขยะรีไซเคิลไปแปรรูปกลับมาใช้ใหม่ ทำให้ช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO<sub>2</sub>) สะสมอยู่ที่ 5,318 ตัน ในเดือนธันวาคม 2564 ซึ่งเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

ลดปริมาณการปล่อย CO<sub>2</sub> จากโครงการส่งเสริมสิ่งแวดล้อม (ตัน)





การดำเนินการจัดการขยะได้ดำเนินการผ่านโครงการต่าง ๆ ดังนี้

#### โครงการ 1 ฝา 1 พันปิ่นชาเขียว

เป็นการรวบรวมขยะอลูมิเนียม เพื่อนำไปรีไซเคิลเป็นวัสดุในการผลิตชาเขียวให้กับผู้พิการทางการเคลื่อนไหวร่วมกับมูลนิธิชาเขียวในสมเด็จพระศรีนครินทราบรมราชชนนีและกรมควบคุมมลพิษ



#### โครงการเพื่อนร่วมก๊วน ขวนเก็บกล่อง

เป็นการรวบรวมขยะประเภทกล่องเครื่องดื่ม ได้แก่ กล่องนม กล่องน้ำผลไม้ เพื่อนำไปรีไซเคิลเป็น กรีนบอร์ด ซึ่งใช้เป็นวัสดุแทนไม้ สำหรับนำไปผลิตเป็นอุปกรณ์การเรียน เช่น ชุดโต๊ะเก้าอี้ เพื่อนำไปบริจาคให้โรงเรียนที่ขาดแคลน ร่วมกับศูนย์รีไซเคิลกล่องเครื่องดื่ม

#### • ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

บริษัทให้การใส่ใจดูแลผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ชั้นร้านค้าในระบบรถไฟฟ้าเช่นกัน เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม คุณภาพชีวิต และความเป็นอยู่ของประชาชนและชุมชน



#### โครงการส่งพลาสติกกลับบ้าน

เป็นการรวบรวมขยะประเภทขวดพลาสติก เพื่อส่งมอบให้กรมควบคุมมลพิษในการร่วมสมทบทุน มูลนิธิชาเขียวในสมเด็จพระศรีนครินทราบรมราชชนนี และส่งมอบให้วัดจากแดงเพื่อนำไปแปรรูปเป็นจิ๋วพระสงฆ์ และชุด PPE ให้บุคลากรทางการแพทย์

#### โครงการเพิ่มมูลค่าขยะรีไซเคิล (PRECIOUS WASTE) ดังนี้

- โครงการบริจาคกล่องกระดาษ เพื่อผลิตเป็นเตียงสนามให้ผู้ป่วย COVID-19 = 356 กิโลกรัม
- โครงการ PRECIOUS WASTE รวบรวมและส่งต่อขยะรีไซเคิล เพื่ออนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและส่งเสริมให้แก่วัสดุในรูปแบบต่างๆ อย่างต่อเนื่อง = 2,351.16 กิโลกรัม
- โครงการแยกขวดช่วยหมอ โดยนำขวดพลาสติก (ขวดพลาสติก, ขวดพลาสติกยัด) มอบให้สังคมเพื่อนำไปรีไซเคิลเป็นชุด PPE ทางแพทย์ที่ทำการขวดพลาสติก = 2,537.96 กิโลกรัม





### 3.3.3 ภาพรวมของการใช้พลังงาน และการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

บริษัทมีระบบติดตามปริมาณการใช้พลังงานเพื่อให้สามารถควบคุมหรือลดการใช้พลังงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ อาทิ การใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง การใช้พลังงานไฟฟ้า การใช้น้ำประปา การใช้กระดาษ และปริมาณขยะ โดยจัดตั้งคณะกรรมการอนุรักษ์พลังงาน ซึ่งมีการกำหนดเป้าหมาย และมอบหมายให้คณะกรรมการ ติดตามการใช้พลังงานทุกเดือน และจัดทำสรุปรายงานผลต่อฝ่ายบริหาร โดยในปี 2564 มีผลการใช้พลังงานได้ ดังนี้

ประเภท	หน่วยวัด	การใช้ทรัพยากร ปี 2564				ผลการเปรียบเทียบการใช้ทรัพยากรเปรียบเทียบกับเป้าหมาย
		เป้าหมาย	ธุรกิจทางพิเศษ	ธุรกิจระบบราง	ใช้จริงรวม	
การใช้น้ำมันเชื้อเพลิง	ลิตร	-	602,485.15	153,135.00	755,620.15	
การใช้กระแสไฟฟ้า	กิโลวัตต์-ชั่วโมง	-	17,128,525.20	190,052,615.00	207,181,140.20	ลดลงจากปีก่อน ร้อยละ 1.91
การใช้น้ำประปา	ลูกบาศก์เมตร	-	61,447.50	474,888.00	536,335.50	ลดลงจากปีก่อน ร้อยละ 20.22
การใช้กระดาษ	แผ่น	3,133,800.00	1,059,240	1,485,000.00	2,544,240.00	การใช้กระดาษลดลงจากเป้าหมาย ร้อยละ 18.81
ปริมาณขยะและของเสียไม่อันตราย	กิโลกรัม	-	-	94,685.00	94,685.00	ลดลงจากปีก่อน ร้อยละ 11.12
ปริมาณขยะและของเสียอันตราย	กิโลกรัม	-	-	65,880.00	65,880.00	ลดลงจากปีก่อน ร้อยละ 37.36
การปล่อยก๊าซเรือนกระจก	ตัน/ปี	-	9,956.81	115,432.18	125,388.99	ลดลงจากปีก่อน ร้อยละ 5.35

หมายเหตุ: เป้าหมายการกำหนดการใช้พลังงานไฟฟ้าตั้งเป้าหมายเฉพาะอาคารสำนักงานที่สามารถจัดการลดการใช้ไฟฟ้าได้สำหรับการใช้ไฟฟ้าในการเดินรถไฟฟ้า สถานีรถไฟฟ้า ไฟส่องสว่างบนทางพิเศษ และอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางมีความจำเป็นต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้บริการเป็นหลัก



## 3.4 การจัดการความยั่งยืนในมิติสังคม

### 3.4.1 นโยบายและแนวปฏิบัติด้านสังคม

#### 1) ด้านสิทธิมนุษยชน

บริษัทมีนโยบายสนับสนุนและเคารพการปกป้องสิทธิมนุษยชน โดยการปฏิบัติต่อผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นพนักงาน ชุมชน และสังคมรอบข้างด้วยความเคารพและคำนึงถึงความเสมอภาคและเสรีภาพที่เท่าเทียมกัน ไม่ละเมิดสิทธิขั้นพื้นฐาน และไม่เลือกปฏิบัติ ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของเชื้อชาติ สัญชาติ ศาสนา ภาษา สีผิว เพศ อายุ การศึกษา สภาวะทางร่างกาย หรือสถานะทางสังคม รวมถึงจัดให้มีการดูแลไม่ให้อำนาจของบริษัทเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องกับการละเมิดสิทธิมนุษยชน เช่น การใช้แรงงานเด็ก เป็นต้น นอกจากนี้ บริษัทได้ส่งเสริมให้มีการเฝ้าระวังการปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านสิทธิมนุษยชนปฏิบัติต่อแรงงานอย่างเป็นธรรม โดยจัดให้มีการมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และช่องทางในการร้องเรียนผ่านทางแผนกบริหารทรัพยากรบุคคล หรือ แผนกต้นสังกัดของผู้ร้องเรียน

#### นโยบายการเคารพกฎหมายและหลักสิทธิมนุษยชน

บริษัทกำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและหลักสิทธิมนุษยชน โดยไม่แบ่งแยก เชื้อชาติ สีผิว เพศ ภาษา ศาสนา สังคม ทรัพย์สิน ถิ่นกำเนิด ความคิดเห็นทางการเมือง หรือสถานะอื่น ๆ รวมถึงตระหนักในสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบของตนที่มีต่อสังคมและบุคคลอื่น โดยในการจัดทำนโยบายได้นำแนวปฏิบัติมาตรฐานแรงงานไทย ความรับผิดชอบทางสังคมของธุรกิจไทย ของกระทรวงแรงงานมาประกอบการจัดทำนโยบายมีแนวทางในการปฏิบัติดังนี้

1. บริษัทปฏิบัติตามกฎหมายและหลักสิทธิมนุษยชนอย่างเคร่งครัด และไม่สนับสนุนกิจการที่ละเมิดหลักสิทธิมนุษยชน
2. บริษัทปฏิบัติต่อพนักงานทุกระดับอย่างเท่าเทียม โดยไม่เลือกปฏิบัติในการจ้างงาน การจ่ายค่าตอบแทน การเข้ารับการอบรม การเลื่อนตำแหน่ง การเลิกจ้างหรือการให้ออกจากงานอันเนื่องมาจากการแบ่งแยกเพศ เชื้อชาติ สีผิว ศาสนา อายุ สถานภาพการสมรส ผู้มีครรภ์ ความคิดเห็นทางการเมือง หรือผู้พิการ รวมทั้งสนับสนุนการจ้างงานแก่กลุ่มผู้ด้อยโอกาส
3. บริษัทเปิดโอกาสให้พนักงานทุกคนมีสิทธิเท่าเทียมกันในการทำงาน ภายใต้กฎระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ และคำสั่งต่าง ๆ ของบริษัท
4. บริษัท กำหนดให้มีแผนพัฒนาความผูกพันของพนักงาน เพื่อให้พนักงานทุกคนเกิดความรู้สึกผูกพันเป็นครอบครัวเดียวกับองค์กร ในปีที่ผ่านมากำหนดเป้าหมายคะแนนเฉลี่ยความผูกพันของพนักงานไม่น้อยกว่า ร้อยละ 85

#### 2) ด้านความปลอดภัยและสุขภาพ

บริษัทตระหนักและให้ความสำคัญด้านความปลอดภัยและสุขอนามัยของสถานประกอบการ ดูแลให้พนักงานมีคุณภาพงานและคุณภาพชีวิตที่ปลอดภัยและถูกสุขอนามัยในการทำงาน โดยได้กำหนดเป็นนโยบาย ดังนี้

1. บริษัทจัดให้มีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และความเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน ด้วยความร่วมมืออย่างจริงจังของพนักงานทุกคน รวมทั้งจะจำกัด และจัดการความเสี่ยงต่อความปลอดภัย อันเกิดจากการทำงานตามขั้นตอนการปฏิบัติงานปกติ
2. บริษัทจัดให้มีมาตรการออกแบบเครื่องมือ อุปกรณ์ การจัดทำระเบียบปฏิบัติ การอบรม และการควบคุมการปฏิบัติงาน โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของชีวิต สุขอนามัย และทรัพย์สินของพนักงาน รวมถึงส่วนรวมที่บริษัทดำเนินธุรกิจอยู่
3. บริษัทจัดให้มีการตรวจสอบความปลอดภัยในสถานที่ทำงานเป็นประจำทุกปี เพื่อค้นหาความเสี่ยง และจัดการให้มีสภาพแวดล้อมและสุขอนามัยในสถานประกอบการ ให้มีความปลอดภัยต่อชีวิต สุขอนามัย ตลอดจนทรัพย์สินของพนักงาน และบริษัท
4. บริษัทคำนึงถึงความปลอดภัย และสุขอนามัยของผู้ใช้บริการ ด้วยการจัดให้มีการอบรมให้กับพนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่บนอาคารเก็บค่าผ่านทาง พนักงานที่ปฏิบัติงานกักกันและจัดการจราจรบนทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และปลอดภัย สอดคล้องกับกฎหมายและมาตรฐานความปลอดภัยในระดับประเทศ
5. บริษัทให้ความสำคัญกับการเตรียมพร้อมรับมือเหตุฉุกเฉิน ด้วยการจัดให้มีการฝึกซ้อมดับเพลิงและอพยพหนีไฟประจำปี เพื่อให้พนักงานทราบถึงวิธีการปฏิบัติตนอย่างถูกต้องและปลอดภัยเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน

นอกจากนี้ ด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 บริษัทมีมาตรการการป้องกันการแพร่ระบาดโดยประกอบด้วย 3 มาตรการสำคัญ ได้แก่ มาตรการป้องกัน มาตรการแก้ไข และมาตรการสื่อสาร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดความเสี่ยงให้แก่พนักงาน และส่งผลให้ธุรกิจสามารถดำเนินต่อไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยปัจจุบันพนักงานทุกคน (100%) ในบริษัทได้รับวัคซีน 2 เข็ม และรณรงค์พนักงานให้ได้รับการฉีดกระตุ้นวัคซีนเข็มที่ 3 ให้ได้ 100% ภายในปี 2565

### 3) ด้านการดูแลและพัฒนาพนักงาน

#### • การปฏิบัติด้านแรงงาน

พนักงานเป็นหัวใจของการขับเคลื่อนธุรกิจให้มีความก้าวหน้าและยั่งยืน และด้วยความตั้งใจที่จะสร้างเส้นทางแห่งความสุขจึงต้องเริ่มจาก “ต้นทางแห่งความสุข” ซึ่งหมายถึงพนักงานของบริษัท เพื่อให้พนักงานสามารถส่งมอบบริการได้อย่างมีคุณภาพ สร้างรอยยิ้มให้แก่ผู้มาใช้บริการ

บริษัทเชื่อมั่นว่าพนักงานที่มีคุณภาพเป็นปัจจัยสำคัญอย่างยิ่งต่อการนำองค์กรสู่ความเจริญเติบโตและความสำเร็จที่ยั่งยืน จึงได้มีการกำหนดนโยบายการพัฒนาพนักงานที่ชัดเจนเพื่อให้การบริหารงานด้านทรัพยากรบุคคลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและมีความเหมาะสม และได้มีการทบทวน พัฒนาให้นโยบายมีความสอดคล้องกับวิสัยทัศน์และสถานการณ์ปัจจุบันของบริษัท โดยในปี 2564 บริษัทได้มีการทบทวนและปรับปรุงนโยบายด้านการพัฒนาพนักงานใน 2 ส่วนสำคัญ ดังนี้

#### • การสร้างวัฒนธรรมองค์กร

บริษัทมุ่งหวังให้การบริการทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง จึงดำเนินการปลูกฝังแนวคิดและวิธีปฏิบัติในด้านต่าง ๆ ทั้งความตระหนักด้านความปลอดภัย ความตระหนักในหน้าที่ความรับผิดชอบ โดยมีการสื่อสารผ่านกระบวนการปฏิบัติงานและการสนับสนุนจากหัวหน้างาน กระทั่งก่อให้เกิดเป็นวัฒนธรรมองค์กร เพื่อให้มั่นใจว่าพนักงานทุกคนมีวิธีปฏิบัติและแสดงออกเชิงพฤติกรรมที่สอดคล้องกับเป้าหมายของบริษัท

#### • การบริหารจัดการสมรรถนะในการทำงาน

พนักงานคือทรัพยากรล้ำค่าซึ่งจะสนับสนุนให้บริษัทมีการพัฒนาไปอย่างไม่หยุดยั้งและมีศักยภาพการแข่งขันในเชิงธุรกิจ ด้วยเหตุนี้ บริษัทจึงวางแผนพัฒนาศักยภาพของพนักงานในทุกระดับโดยการกำหนดสมรรถนะหลักของธุรกิจ สมรรถนะเชิงการทำงาน และสมรรถนะเชิงการบริหารของแต่ละตำแหน่งงาน กระบวนการประเมินความสามารถ และการจัดการฝึกอบรมให้เหมาะสมกับพนักงานตามตำแหน่งหน้าที่และความรับผิดชอบ เพื่อให้พนักงานมีความเชี่ยวชาญในเชิงลึกและกว้าง ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทมีศักยภาพในการขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อนำไปสู่การเป็นผู้ให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจรของประเทศและในภูมิภาคอาเซียน

โดยนโยบายด้านการพัฒนาบุคลากรนี้จะครอบคลุมตั้งแต่การเริ่มสรรหาพนักงานใหม่ให้เพียงพอต่อการขยายตัวทางธุรกิจ การพัฒนาความรู้ความสามารถของพนักงานใหม่และพนักงานปัจจุบัน การปรับเปลี่ยนลักษณะงานให้มีความเหมาะสม รวมไปถึงการโอนย้ายพนักงานเพื่อให้มีความเหมาะสมตามความรู้ ความสามารถ และเพิ่มโอกาสความก้าวหน้าในการทำงานมากยิ่งขึ้น

บริษัทมีความตั้งใจในการดูแลพนักงานทุกระดับครอบคลุมในทุก ๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็นลักษณะงาน ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ไปจนถึงการฝึกอบรมและพัฒนาทักษะด้านต่าง ๆ รวมทั้งให้โอกาสและความก้าวหน้าในการทำงาน ค่าตอบแทนและสวัสดิการที่เป็นธรรม ผ่านการกำหนดหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนในการเติบโตตามเส้นทางความก้าวหน้าในสายงานและอาชีพและการให้ค่าตอบแทนที่เป็นธรรมและเหมาะสมโดยเปรียบเทียบกับกลุ่มอุตสาหกรรมเดียวกันอย่างสม่ำเสมอ การสร้างบรรยากาศการทำงานแบบมีส่วนร่วมและการทำงานเป็นทีม รวมถึงการจัดให้มีสภาพแวดล้อมในสถานที่ทำงานที่ปลอดภัยและมีสุขอนามัย และการเปิดโอกาสให้พนักงานได้แสดงออกซึ่งศักยภาพ เป็นต้น

การให้ความสำคัญและพัฒนาพนักงานดังกล่าวข้างต้น ส่งผลให้พนักงานมีความพึงพอใจในการทำงานร่วมกับบริษัท เกิดแรงบันดาลใจในการทำงานจนบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายของบริษัท และด้วยแนวคิดที่ว่าพนักงานเป็นทรัพยากรที่มีค่าและบริษัทเชื่อมั่นในศักยภาพที่มีอยู่ภายใน ทำให้พนักงานเกิดความภาคภูมิใจ และมุ่งมั่นในการปฏิบัติงานตลอดจนเกิดการปรับปรุงการทำงานให้ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง

## • ค่าตอบแทนพนักงาน

เพื่อให้การกำหนดค่าตอบแทนเป็นไปอย่างเหมาะสมและแข่งขันได้ในการรักษานักงานที่มีความสามารถให้อยู่กับองค์กร บริษัทได้เข้าร่วมสำรวจค่าจ้างและค่าตอบแทนของบริษัทเพื่อเปรียบเทียบกับตลาดแรงงานและบริษัทอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกัน รวมทั้งมีการทบทวนค่าจ้างเริ่มต้นสำหรับผู้จบใหม่และเงินเดือนมูลฐาน (Base Salary) ตามค่าของงานผ่านสถาบันที่ดำเนินการสำรวจค่าจ้างเป็นประจำและผลที่ได้รับคือ บริษัทมีโครงสร้างค่าตอบแทนพนักงานที่อยู่ในระดับมาตรฐานเมื่อเปรียบเทียบกับค่าตอบแทนของบริษัทในกลุ่มบริษัทที่อยู่ในธุรกิจประเภทเดียวกัน

และในการพิจารณาปรับค่าจ้างประจำปี คณะกรรมการบริหารเป็นผู้พิจารณาโดยคำนึงถึงผลการดำเนินงานของบริษัทผ่านตัวชี้วัดระดับองค์กร (Competency KPIs) และความสามารถในการจ่าย นอกจากนี้ บริษัทยังได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพสำหรับดูแลพนักงานในระยะยาว เพื่อเป็นการสร้างแรงจูงใจให้กับพนักงานในการร่วมงานกับบริษัท อีกทั้งยังเป็นการสร้างวินัยการออมให้กับพนักงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อที่พนักงานจะได้มีเงินออมจำนวนมากพอเมื่อถึงวันเกษียณอายุ และมีชีวิตในวัยเกษียณอย่างมีคุณภาพ ซึ่งพนักงานสามารถสมัครเป็นสมาชิกได้ โดยจ่ายเงินสะสมในอัตราร้อยละ 5 ถึง 15 ของเงินเดือนตามความสามารถในการออม และบริษัทสมทบให้อัตราร้อยละ 5 ถึง 10 ตามอายุงานและข้อกำหนดของกองทุน ซึ่งพนักงานที่เป็นสมาชิกของกองทุนจะเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์ที่เกิดจากการบริหารตามสัดส่วนของเงินที่แต่ละคนมีอยู่ในกองทุน อีกทั้งยังได้จัดทำประกันกลุ่มให้กับพนักงานเพื่อเป็นหลักประกันให้กับพนักงานและครอบครัวของพนักงานด้วย

## • สวัสดิการพนักงาน

นอกเหนือจากสวัสดิการตามที่กฎหมายกำหนดแล้ว บริษัทยังได้มีการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมเพิ่มเติมให้กับพนักงาน คือ ค่ารักษาพยาบาล ประกันชีวิต กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ชุดฟอร์ม สิทธิลาบวช ลาแต่งงาน ลาไปจัดงานศพ ลาคลอด และเงินช่วยเหลือต่างๆ และยังได้ให้การสนับสนุนบทบาทของคณะกรรมการสวัสดิการพนักงาน ตั้งแต่การจัดให้มีการเลือกตั้งอย่างถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนดเพื่อทำหน้าที่ร่วมให้คำปรึกษาหารือและเสนอแนะความเห็นแก่บริษัท ในการจัดสวัสดิการที่เป็นประโยชน์ให้แก่พนักงานโดยรวม และร่วมกันดูแลสวัสดิการที่บริษัทจัดให้แก่พนักงานให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย นำมาซึ่งการแก้ไขปรับปรุงสวัสดิการของบริษัทในด้านต่างๆ เพื่อให้เกิดความเหมาะสมตามสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม แม้ในช่วงสถานการณ์ COVID-19 บริษัทยังคงดูแลพนักงานด้านสวัสดิการเช่นเดียวกับในช่วงเวลาปกติ และเน้นย้ำการดูแลใส่ใจพนักงานด้านการป้องกันการติดเชื้อไวรัส COVID-19 ด้วยการจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันการติดเชื้อแจกจ่ายให้กับพนักงาน ได้แก่ หน้ากากอนามัย เจลแอลกอฮอล์ และชุดตรวจ ATK เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีนโยบายให้พนักงานตั้งครุฑ หรือพนักงานที่มีความเสี่ยงสูงต่อการติดเชื้อ COVID-19 ปฏิบัติงาน ณ ที่พักอาศัย ตลอดช่วงเวลาที่สถานการณ์ COVID-19 ยังไม่คลี่คลาย

## • คุณภาพชีวิตของพนักงาน

บริษัทส่งเสริมให้เกิดบรรยากาศแห่งความปลอดภัยในการทำงาน โดยมุ่งปลูกฝังและสร้างจิตสำนึกเรื่องความปลอดภัยและอาชีวอนามัยให้เกิดขึ้นในบริษัท นอกจากนี้ ยังเชื่อมโยงกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการทำงานด้วยเช่นกัน เพราะบริษัทไม่ใช่แค่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้บริการเพียงเท่านั้น แต่ต้องการสร้างความปลอดภัยสำหรับทุกคนตลอดห่วงโซ่คุณค่าของบริษัท โดยได้ออกนโยบายความปลอดภัยและสุขอนามัยเพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานซึ่งได้เผยแพร่ใน [www.bemplc.co.th](http://www.bemplc.co.th) รวมทั้งบริษัทยังจัดการให้มีสภาพแวดล้อม และสุขอนามัยในสถานประกอบการให้มีความปลอดภัยต่อชีวิต สุขอนามัย ตลอดจนทรัพย์สินของพนักงานและบริษัท โดยบริษัทได้จัดทำคู่มือในด้านต่างๆ เพื่อเป็นแนวทางในการบริหารจัดการที่เหมาะสมสำหรับแต่ละกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ การจัดทำคู่มือการจัดการความปลอดภัย การแต่งตั้งคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน การแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ปลอดภัยในการทำงานระดับบริหาร และระดับหัวหน้างาน

## • แรงงานสัมพันธ์

บริษัทกำหนดนโยบายในการดูแลพนักงานผ่านสายการบังคับบัญชาโดยหน่วยงานด้านทรัพยากรบุคคลทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษา สนับสนุน และจัดให้มีการอบรมให้ความรู้ในเรื่องการบริหารงานบุคคลและความรู้ความเข้าใจในเรื่องข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัทแก่หัวหน้างานอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งบริษัทได้กำหนดขั้นตอนการสอบข้อเท็จจริงกรณีพนักงานกระทำความผิดทางวินัยอย่างชัดเจน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและการนำไปสู่การแก้ไขปรับปรุงมิให้เกิดการกระทำซ้ำเดิม รวมทั้งการกำหนดวิธีปฏิบัติในการร้องทุกข์ที่ชัดเจนและรวดเร็ว นอกจากนี้ บริษัทยังจัดกิจกรรมเชื่อมความสัมพันธ์และเป็นประโยชน์ให้กับพนักงานเป็นประจำทุกปีประกอบด้วย กิจกรรมการทำบุญตักบาตรเนื่องในโอกาสขึ้นปีใหม่และทำบุญครบรอบจัดตั้งบริษัท กิจกรรมส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ กิจกรรมบริจาคโลหิต กิจกรรมวันสงกรานต์ กิจกรรมการออกกำลังกาย กิจกรรมฝึกสติเจริญสมาธิ กิจกรรมให้ความรู้ด้านสุขภาพและด้านโภชนาการ ซึ่งนอกจากกิจกรรมภายในดังกล่าวข้างต้นที่บริษัทจัดให้มีแล้ว บริษัทยังส่งเสริมและสนับสนุนงบประมาณในการทำกิจกรรมนอกงาน โดยเปิดโอกาสให้พนักงานที่มีความสนใจในการทำกิจกรรมที่เป็นประโยชน์รวมตัวกันขอจัดตั้งกลุ่มกิจกรรมนอกงานในรูปของชมรมต่างๆ อาทิ ชมรมกีฬา ชมรมถ่ายภาพ และชมรมดนตรี โดยชมรมกีฬาได้มีการจัดกิจกรรมตลอดทั้งปี ทั้งการแข่งขันฟุตบอล การเดิน-วิ่งออกกำลังกายเพื่อสุขภาพ รวมทั้งการเข้าร่วมกิจกรรมกับภาครัฐในรายการเดิน-วิ่งการกุศลในวาระต่าง ๆ การจัดการแข่งขันกีฬาภายในเพื่อส่งเสริมการออกกำลังกายของพนักงานและการคัดสรรนักกีฬาของบริษัทเข้าร่วมแข่งขันกับองค์กรภายนอกเพื่อสร้างเสริมประสบการณ์ และความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างหน่วยงาน สำหรับชมรมดนตรีได้มีการจัดกิจกรรมต่อเนื่องเป็นประจำทุกปีเพื่อการสนทนากา และการส่งเสริมการแสดงออกทางด้านศิลปะและการแสดง พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้พนักงานได้แสดงในงานพิธีต่าง ๆ ของบริษัทรวมทั้งแบ่งปันความสุขให้กับสังคมโดยเฉพาะสังคมด้วยโอกาส

ในช่วงการแพร่ระบาดของ COVID-19 บริษัทได้ดำเนินการตามประกาศของภาครัฐ ที่กำหนดมิให้มีการชุมนุม หรือทำกิจกรรมที่มีความเสี่ยงต่อการแพร่โรค โดยออกคำสั่งงดการจัดกิจกรรมร่วมกับบุคคลภายนอกที่มีการชุมนุมคนจำนวนมาก เช่น กิจกรรม CSR กิจกรรมประชาสัมพันธ์ รวมทั้งงดการเดินทางไปในพื้นที่ที่มีผู้คนหนาแน่น เช่น ชมกีฬา ในปี 2564 บริษัทจึงงดจัดกิจกรรมต่าง ๆ จนกว่าสถานการณ์จะคลี่คลาย ยกเว้นการบริจาคโลหิต โดยปฏิบัติตามมาตรการที่ศูนย์บริการโลหิตแห่งชาติกำหนด ทั้งการเตรียมความพร้อมด้านสถานที่ และการเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรอย่างเคร่งครัด

## • การพัฒนาบุคลากร

ด้วยลักษณะธุรกิจของบริษัทที่ให้บริการทั้งระบบทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า ทำให้บริษัทพัฒนาองค์ความรู้ที่เป็นลักษณะเฉพาะของบริษัทเอง โดยตั้งเป้าหมายในการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ พัฒนาองค์ความรู้เฉพาะสำหรับธุรกิจของบริษัทให้กับพนักงานของเรา ทั้งการฝึกอบรมและ On The Job Training นอกจากนี้ บริษัทยังได้ริเริ่มที่จะส่งต่อความรู้เฉพาะทางเหล่านี้ออกไปสู่สถาบันการศึกษาต่าง ๆ เพื่อสร้างองค์ความรู้ในเรื่องการบริหารจัดการระบบทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าสู่นักเรียน นักศึกษา เพื่อสร้างทรัพยากรบุคคลที่อาจจะได้เข้ามาเป็นกำลังสำคัญของบริษัทในอนาคต

จากการที่บริษัทได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาบุคลากร ในแต่ละปีจึงได้จัดทำแผนฝึกอบรมและพัฒนาให้กับพนักงานทุกระดับ โดยดำเนินการตามกรอบของ “Academy Framework” ซึ่งมีทั้งหลักสูตรที่เกี่ยวกับการปฏิบัติงานโดยตรง ซึ่งจะมีการอบรมทบทวนให้กับพนักงานทุกปี โดยจะมีการสอบวัดผลการเรียนรู้ทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ เพื่อให้มั่นใจว่าพนักงานสามารถปฏิบัติงานได้อย่างถูกต้องบนพื้นฐานของความปลอดภัย และหลักสูตรที่ช่วยเสริมสร้างพัฒนาทักษะทางด้าน Soft Skill เพื่อให้พนักงานได้มีความรู้ความเข้าใจ สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บริษัทเชื่อมั่นว่าพนักงานเป็นทรัพยากรที่มีคุณค่า เป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่ช่วยขับเคลื่อนให้องค์กรก้าวไปข้างหน้าอย่างมีประสิทธิภาพตามวัตถุประสงค์ของบริษัท มุ่งสู่ความสำเร็จที่ยั่งยืน และด้วยความเชื่อมั่นดังกล่าว บริษัทจึงให้ความสำคัญกับนโยบายการพัฒนาบุคลากร ใน 4 ด้าน





- 1. เก่งงาน :** บริษัทมุ่งมั่นส่งเสริมให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานในความรับผิดชอบได้อย่างมีมาตรฐาน ด้วยให้ความสำคัญกับสมรรถนะตามตำแหน่งงาน (Functional Competency) ที่สอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบ โดยบุคลากรต้องได้รับการพัฒนาให้มีสมรรถนะตามตำแหน่งงานที่ได้มาตรฐานตามที่องค์กรคาดหวัง

การประเมินสมรรถนะตามตำแหน่งงาน (Functional Competency Evaluation) ของผู้ดำรงตำแหน่ง และผู้บังคับบัญชาเป็นประจำจึงมีความสำคัญ เพื่อทราบถึงความสามารถตามตำแหน่งงานที่เป็นจริง และช่องว่างของการพัฒนา (Functional Competency Gap) เพื่อบริษัทจะสามารถพัฒนาบุคลากรให้สอดคล้องกับความสามารถที่แท้จริง และเกิดประสิทธิภาพสูงสุด และใช้รูปแบบการเรียนรู้แบบ 70 20 10 (70 : 20 : 10 Learning Model) โดยให้ความสำคัญกับการเรียนรู้จากการลงมือปฏิบัติจริง (70) การให้คำแนะนำ/เสนอแนะจากหัวหน้างาน หรือรุ่นพี่ (20) และการฝึกอบรมรูปแบบทางการ (10) ตามลำดับ เพราะการเรียนรู้ที่ดีที่สุดเกิดจากการได้ลงมือปฏิบัติจริง



- 2. เก่งคน :** การพัฒนาบุคลากรไม่เพียงแต่เป็นการพัฒนาบุคลากรให้สามารถปฏิบัติงานได้เท่านั้น การพัฒนาทักษะในการบริหารจัดการ การทำงานร่วมกับผู้อื่น การบริหารทีมงาน รวมถึงการพัฒนาภาวะผู้นำ ก็เป็นเรื่องสำคัญที่บริษัทไม่ได้ละเลย การประเมินความรู้และทักษะด้านการบริหารจัดการ (Managerial Competency Evaluation) สำหรับพนักงานที่มีผู้ใต้บังคับบัญชา รวมถึงการทดสอบความพร้อมในการบริหาร (Managerial Readiness Test) ของผู้จัดการ ทำให้บริษัทสามารถส่งเสริมและพัฒนาบุคลากรให้สอดคล้องกับความสามารถที่แท้จริง และเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

การพัฒนาความรู้และทักษะด้านการบริหารจัดการ (Management Development) และการพัฒนาภาวะผู้นำ (Leadership Development) เป็นเรื่องที่บริษัทได้นำมาพิจารณาและส่งเสริมให้กับพนักงานโดยเฉพาะในตำแหน่งที่มีผู้ใต้บังคับบัญชา ได้แก่ โครงการพัฒนาการบริหารจัดการ (Management Development Program) และโครงการพัฒนาภาวะผู้นำ (Leadership Development Program) เป็นต้น



- 3. ทันโลก :** ปัจจุบันโลกเราเผชิญกับเหตุการณ์ที่เต็มไปด้วยความไม่แน่นอน ความผันผวน ความซับซ้อน และความคลุมเครือที่ยากจะอธิบาย (VUCA World) โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีต่าง ๆ เช่น AI (Artificial Intelligence) หรือปัญญาประดิษฐ์ Cryptocurrency หรือสินทรัพย์ดิจิทัลประเภทหนึ่ง และ Agile (รูปแบบการทำงานสำหรับองค์กรยุคใหม่) เป็นต้น การเปลี่ยนแปลงแบบที่ไม่คาดคิด และรุนแรง หรือที่เรียกว่า Disruption ดังนั้น การเตรียมความพร้อมให้กับบุคลากรเพื่อให้สามารถรับมือกับการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ จึงมีความสำคัญอย่างยิ่ง

ความรู้ด้านเทคโนโลยีสมัยใหม่จะช่วยให้บุคลากรสามารถรับมือและจัดการกับการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่เข้ามาได้ทั้งในการทำงาน และการดำรงชีวิต บริษัทจึงได้ส่งเสริมความรู้ด้านเทคโนโลยีสมัยใหม่ต่าง ๆ ให้กับบุคลากร ผ่านโครงการ Half Day Talk / Half Day Talk On Tour โดยเชิญผู้เชี่ยวชาญ ผู้ทรงความรู้ ในด้านต่าง ๆ นำเสนอความรู้เทคโนโลยีสมัยใหม่ เป็นประจำทุกเดือน (On site) นอกจากนี้บริษัทยังได้เปิดโลกทัศน์ ด้วยการนำพนักงานศึกษาดูงาน (รวมถึงการศึกษาดูงานด้านอื่น ๆ ด้วย) ให้พนักงานได้เห็นการนำเทคโนโลยีต่าง ๆ มาใช้จริงขององค์กรชั้นนำและมีชื่อเสียงในด้านนั้น โดยวัตถุประสงค์โครงการ Half Day Talk / Half Day Talk On Tour เพื่อมุ่งสร้างความตระหนักรู้ (Awareness) และปรับตัวรับมือเท่าทันการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ของโลกปัจจุบัน และมีความพร้อมสำหรับอนาคต และในขณะเดียวกันพนักงานยังสามารถปรับใช้เทคโนโลยีเพื่อประโยชน์ในการทำงาน และส่งเสริมองค์กรให้พร้อมก้าวทันเทคโนโลยีต่อไป



**4. ตอบโจทย์องค์กร :** สำคัญของการพัฒนาบุคลากร ไม่ว่าจะเป็นไปเพื่อให้บุคลากรมีความสามารถในการทำงานแล้ว (เก่งงาน) มีทักษะการบริหารจัดการ/ภาวะผู้นำ (เก่งคน) และมีความพร้อมรับมือการเปลี่ยนแปลงด้านต่าง ๆ (ทันโลก) การพัฒนาบุคลากรยังต้องเป็นไปเพื่อให้องค์กรบรรลุวิสัยทัศน์ พันธกิจ ด้วยการพัฒนาบุคลากรเพื่อตอบโจทย์องค์กร จึงให้ความสำคัญกับการส่งเสริมพัฒนาให้บุคลากรมีความรู้ ความสามารถพร้อมนำองค์รู้ไปหาผลสูงสุด ด้วยความยั่งยืน สมรรถนะหลักหรือพฤติกรรมหลักขององค์กร (Core Competency) เป็นเรื่องหนึ่งที่บริษัทใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาบุคลากรให้มีพฤติกรรมหลักตามที่องค์กรกำหนด พฤติกรรมหลักเหล่านี้จะช่วยส่งเสริมให้องค์กรบรรลุเป้าหมายสูงสุดขององค์กร การส่งเสริมความเข้าใจในธุรกิจองค์กร (Business Acumen) ผ่าน โครงการ Show Share Shine มุ่งเผยแพร่ความรู้ที่สำคัญขององค์กร เช่น ภาระกิจงานของแผนกต่าง ๆ ให้กับบุคลากร และท้ายที่สุดแล้ว หวังว่าความรู้เหล่านี้จะเป็นประโยชน์สามารถนำไปต่อยอดในการทำงานต่อไปได้

#### • การผลิตสินค้าและบริการอย่างมีความรับผิดชอบต่อลูกค้า

บริษัทในฐานะผู้ให้บริการทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า มุ่งเน้นในการสนองตอบความต้องการของผู้ใช้บริการทางพิเศษในการเดินทางผ่านโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่เชื่อมต่อและครอบคลุมพื้นที่ใจกลางย่านธุรกิจหลักของกรุงเทพฯ และปริมณฑล ด้วยการบริการที่สะดวก รวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องความปลอดภัย ซึ่งถือเป็นความสำคัญสูงสุดที่พนักงานทุกคนต้องตระหนักและปฏิบัติตามข้อกำหนดความปลอดภัยของบริษัทอย่างเคร่งครัด รวมถึงการประชาสัมพันธ์เรื่องความปลอดภัยผ่านสื่อและกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจให้กับประชาชนทั่วไป นอกจากนี้ บริษัทยังได้ศึกษาแนวเส้นทางใหม่ ๆ เพื่อรองรับทิศทางการเติบโตของเมือง (Urbanization) ที่จะขยายตัวในอนาคต

ด้านธุรกิจทางพิเศษ บริษัทมีการศึกษาและพัฒนาความปลอดภัยเชิงวิศวกรรมตามมาตรฐานสากล รวมถึงการเพิ่มจำนวนช่องทางการชำระค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass) และการปรับย้ายตำแหน่งช่องทางเข้าใช้บริการเพื่อลดการตัดกระแสจราจรหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรที่หนาแน่นบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง การเพิ่มระบบการชำระค่าผ่านทางด้วยบัตรเดบิต และเครดิต EMV Contactless รวมทั้งเพิ่มช่องทางการสื่อสารเกี่ยวกับการจราจรผ่านป้ายจราจรอัจฉริยะและป้ายสลับข้อความ เพื่อให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษทราบถึงสภาพจราจรบนทางพิเศษ รวมทั้งปรับปรุงป้ายแนะนำการใช้ทางพิเศษบนถนนพื้นราบทั้งที่เป็นถนนสายหลักและถนนซอยอย่างต่อเนื่องเพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มความมั่นใจในการใช้บริการทางพิเศษ

สำหรับธุรกิจระบบราง บริษัทมุ่งเน้นคุณภาพการบริการโดยถือว่า “การบริการเหนือสิ่งอื่นใด” รวมทั้งมีนโยบายให้รถไฟฟ้า MRT เป็นส่วนหนึ่งในชีวิตของคนกรุงเทพฯ ภายใต้การดำเนินงานอย่างมืออาชีพ บริษัทได้กำหนดเป้าหมายการดำเนินงานด้านคุณภาพการบริการ ได้แก่ ความปลอดภัยซึ่งมีความสำคัญสูงสุด ความสะดวกโดยให้ความสำคัญในการดูแลการทำงานของอุปกรณ์ความสะดวกต่าง ๆ ให้ทำงานได้ตามเป้าหมาย ความรวดเร็วโดยควบคุมความเร็วเฉลี่ยของรถไฟฟ้าและตารางการให้บริการให้สามารถรองรับความต้องการทั้งในช่วงและนอกช่วงเวลาเร่งด่วน ความเชื่อถือได้โดยดูแลให้รถไฟฟ้าและระบบอาณัติสัญญาณอยู่ในสภาพดี และการตรงต่อเวลา โดยควบคุมให้ตารางการเดินรถไฟฟ้าและการเทียบจอดในสถานีคลาดเคลื่อนไปจากที่เวลากำหนดน้อยที่สุด

ในส่วนธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ ถือเป็นส่วนต่อยอดที่บริษัทให้ความสำคัญนอกเหนือจากธุรกิจหลัก ซึ่งทำให้การบริการของบริษัทมีความหลากหลาย สามารถสนองตอบต่อความจำเป็นของผู้ใช้บริการได้อย่างครบวงจร ทั้งนี้บริษัทได้พัฒนาพื้นที่สำหรับร้านค้าปลีก และพื้นที่สำหรับส่งเสริมการขายรวมทั้งหมดประมาณ 19,490 ตารางเมตร โดยบริษัทได้พัฒนาพื้นที่ชั้นใต้ดิน อาคารจอดแล้วจร ที่สถานีลาดพร้าวร่วมกับกลุ่มเดอะมอลล์ เปิดให้บริการซูเปอร์มาร์เก็ตระดับพรีเมียม ภายใต้แบรนด์ “กูร์เมต์ มาร์เก็ต” (Gourmet Market) เพื่อเป็นการเติมเต็มวิถีชีวิตคนเมือง สร้างโอกาสให้กับผู้ที่ต้องการเริ่มต้นธุรกิจ และเป็นการขยายพื้นที่รองรับปริมาณการใช้รถไฟฟ้าที่จะเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต นอกจากนี้ บริษัทยังได้พัฒนาเชิงพาณิชย์เกี่ยวกับระบบทางพิเศษ โดยให้บริษัทเอกชนและบุคคลดำเนินการเชิงพาณิชย์ในเขตพื้นที่ทางพิเศษ เพื่อติดตั้งป้ายรายงานสภาพจราจร และป้ายโฆษณารูปแบบต่าง ๆ รวมทั้งให้ใช้พื้นที่ทำร้านค้าบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ เป็นต้น

## • การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้า

### ○ ธุรกิจทางพิเศษ

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของผู้ใช้ทางพิเศษ คือ ผู้ใช้ทางที่มุ่งหวังความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง ต้องการลดระยะเวลาในการเดินทางไปยังจุดหมาย รวมทั้งต้องการหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรตามเส้นทางปกติที่การจราจรติดขัดในพื้นที่ของกรุงเทพฯ และปริมณฑล

### ○ ธุรกิจระบบราง

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT สามารถแบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่อาศัยอยู่รอบเส้นทาง และกลุ่มที่มีได้อาศัยอยู่รอบเส้นทางแต่มีความจำเป็นต้องเดินทางผ่านหรือมีจุดหมายปลายทางอยู่ในเส้นทาง

โดยทั้ง 2 ธุรกิจ และสามารถแบ่งกลุ่มย่อยตามวัตถุประสงค์การเดินทาง ดังนี้

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

### ○ ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของธุรกิจการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในธุรกิจทางพิเศษ และธุรกิจระบบราง มีลักษณะลูกค้า และกลุ่มลูกค้าเป้าหมายแตกต่างกันตามประเภทการให้บริการ

## 4) ด้านการมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชนและสังคม

**“เราดูแลทั้งสังคมใกล้และไกล ให้เต็มไปด้วยรอยยิ้มตลอดไป”**

### สังคมและชุมชน

บริษัทตระหนักถึงการเป็นส่วนร่วมที่สำคัญของการพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งที่มุ่งมั่นดำเนินงานเชื่อมต่อบริษัทระบบคมนาคมขนส่งแบบครบวงจร เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง และช่วยบรรเทาปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้ใช้บริการ โดยให้ความสำคัญกับความปลอดภัย ความรวดเร็วและการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ อันจะเป็นการส่งมอบบริการด้วยโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย เพราะในปัจจุบันระบบคมนาคมขนส่งที่สะดวกและมีประสิทธิภาพเป็นสิ่งที่จำเป็นสำหรับวิถีชีวิตคนเมือง ไม่ว่าจะเป็นถนนหรือรถไฟฟ้าล้วนมีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงการดำเนินชีวิตของผู้คนในสังคมเข้าด้วยกันจากพื้นที่หนึ่งสู่พื้นที่หนึ่ง และด้วยความมุ่งมั่นสู่ “การเป็นเส้นทางแห่งความสุขเพื่อวิถีการเดินทางที่ดีกว่า” บริษัทมีความตั้งใจในการสร้างรอยยิ้ม และความปลอดภัยสำหรับการเดินทางร่วมกัน

ของครอบครัวในทุกช่วงเวลา เพราะถือว่าการสร้างประสบการณ์และความสัมพันธ์อันดีให้เกิดขึ้นในครอบครัวได้ นับเป็นอีกวิธีหนึ่งที่จะสร้างความรัก ความอบอุ่น และมิตรภาพให้เกิดขึ้น และยังเป็นการสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับประชาชนภายใต้การดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมเสมอมา และเป็นแนวทางปฏิบัติที่บริษัทยึดถือในการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน

นอกจากนโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคมเพื่อเป็นเส้นทางแห่งความปลอดภัยและความสุขแล้ว บริษัทยังให้ความสำคัญกับการศึกษาของเยาวชน ด้วยการมุ่งส่งเสริมประสบการณ์นอกห้องเรียนผ่านการจัดกิจกรรมการเรียนรู้ต่างๆ และยังมีมอบทุนการศึกษาให้แก่เด็กและเยาวชนขาดแคลนทุนทรัพย์โดยมอบเป็นทุนการศึกษาเพื่อเป็นต้นทุนสำหรับการประกอบอาชีพอย่างยั่งยืน

## 3.4.2 ผลการดำเนินงานด้านสังคม

### 1) พนักงานและแรงงาน

บริษัทมุ่งมั่นในการปฏิบัติต่อพนักงานและแรงงานโดยคำนึงถึงสิทธิมนุษยชน ประกอบด้วย การจ้างงาน และการจ่ายค่าตอบแทนอย่างเป็นธรรม การฝึกอบรมและพัฒนาพนักงาน การพัฒนาความผูกพันและความพึงพอใจของพนักงาน การจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อเสริมสร้างศักยภาพของพนักงานและสร้างความผูกพันต่อองค์กร

#### • การจ้างงาน

บริษัทในฐานะผู้ให้บริการทางพิเศษและรถไฟฟ้า มีการจ้างบุคลากรสายงานหลักเพื่อให้มุ่งเน้นคุณภาพและความปลอดภัย ทั้งนี้พนักงานจะต้องมีสุขภาพที่แข็งแรงมีทักษะความสามารถในการใช้เครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อให้มีความพร้อมในการดูแลลูกค้า และช่วยขับเคลื่อนให้องค์กรบรรลุเป้าหมาย

ภาพรวมเรื่องการบริหารบุคลากร ปี 2564 ประกอบด้วย



#### ○ การส่งเสริมและสนับสนุนการจ้างงานคนพิการเชิงสังคม

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา บริษัทปฏิบัติตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ โดยการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพชีวิตคนพิการตามมาตรา 34 และเมื่อวันที่ 26 ตุลาคม 2564 บริษัทร่วมกับกรมการจัดหางาน ลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือด้านการส่งเสริมและสนับสนุนการจ้างงานคนพิการเชิงสังคม มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการส่งเสริมให้คนพิการหรือผู้ดูแลคนพิการมีงานทำและเป็นการสนับสนุนให้นายจ้างหรือเจ้าของสถานประกอบการ ให้อิทธิ

จัดจ้างเหมาะสมงานแก่คนพิการหรือผู้ดูแลคนพิการตามมาตรา 35 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ พ.ศ. 2550 ในการลงนามความร่วมมือในครั้งนี้ เป็นการร่วมมือกับภาครัฐในการส่งเสริมการจ้างงานคนพิการเชิงสังคม และเป็นส่วนหนึ่งในการช่วยเหลือดูแลสังคม โดยบริษัทเห็นถึงสำคัญของการมีงานทำของประชาชน โดยเฉพาะกลุ่มคนพิการที่ยังมีทั้งศักยภาพ และความต้องการในการทำงาน เป็นการพัฒนาศักยภาพชีวิตสร้างโอกาสให้คนพิการ ช่วยเหลือและพึ่งพาตนเองได้





## • การฝึกอบรมพนักงาน

ในปี 2564 บริษัทจัดหลักสูตรอบรมพนักงานเพื่อเพิ่มทักษะและศักยภาพในการทำงานแก่พนักงาน โดยมีจำนวนชั่วโมงอบรมหรือกิจกรรมพัฒนาความรู้เฉลี่ยของพนักงาน 37.31 ชั่วโมงต่อคนต่อปี จากเป้าหมาย 30 ชั่วโมงต่อคนต่อปี ค่าใช้จ่ายในการจัดฝึกอบรมและพัฒนา จำนวน 2 ล้านบาท โดยมีหลักสูตรที่สำคัญ อาทิ

### ○ หลักสูตรการจัดฝึกอบรมความรู้เฉพาะทาง

พนักงานของบริษัททุกคน ต้องเข้ารับการอบรมหลักสูตรพื้นฐาน ซึ่งเป็นหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบ นโยบายต่าง ๆ ของบริษัท และหลังจากนั้น พนักงานที่สังกัดกลุ่มงานปฏิบัติการและวิศวกรรมจะต้องเข้ารับการอบรมในหลักสูตรการฝึกอบรมประจำตำแหน่ง (Functional Training Course) ซึ่งจะมีวิชาที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานโดยตรง ดังนี้

### ○ งานกู้ภัยและจัดการจราจร

พนักงานที่ปฏิบัติงานกู้ภัยบนทางพิเศษจะต้องได้รับการฝึกซ้อมกู้ภัยและให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ การอบรมด้านความปลอดภัยทุกปี การอบรมทักษะการใช้รถปฏิบัติการช่วยเหลือบนทางพิเศษ อบรมทักษะการขับขีปลอดภัย การอบรมอาสาจราจร การอบรมฝึกปฏิบัติงานจริง รวมถึงบริษัทยังได้มีการอบรมพนักงานใหม่ก่อนขึ้นปฏิบัติงานจริงบนทางพิเศษเป็นระยะเวลา 3 เดือน และ การอบรมด้าน Service Mind

### ○ งานจัดเก็บค่าผ่านทาง

พนักงานที่ปฏิบัติงานด้านจัดเก็บค่าผ่านทางของบริษัท คือ พนักงานจัดเก็บค่าผ่านทางในทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ โดยบริษัทจัดให้มีการอบรมทักษะในด้านการจัดเก็บค่าผ่านทางให้ถูกต้อง ครบถ้วน เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการทางพิเศษในการชำระค่าผ่านทางได้สะดวก

รวดเร็ว และพนักงานที่ปฏิบัติงานด้านรายได้ค่าผ่านทางของทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษอุดรรัถยา มีหน้าที่ควบคุมการจัดเก็บค่าผ่านทางให้ถูกต้องโปร่งใสและเที่ยงตรง โดยทำงานร่วมกับภาครัฐ คือ กทพ.ซึ่งมีหน้าที่ในการจัดเก็บค่าผ่านทางจากผู้ใช้บริการทางพิเศษ โดยบริษัทจัดให้มีการอบรมฝึกปฏิบัติงานจริงในเรื่องบทบาทและหน้าที่ของพนักงานควบคุมการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่สำคัญ คือ ต้องตรงต่อเวลา การตรวจสอบข้อมูลการนับรถและบันทึกการปฏิบัติงานต้องถูกต้องและแม่นยำ

นอกจากนี้ ต้องตรวจสอบสภาพอุปกรณ์เก็บค่าผ่านทางให้สมบูรณ์พร้อมใช้งานตลอดเวลาเพื่อความถูกต้องของการจัดเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งส่งผลต่อรายได้ที่มั่นคงของบริษัทเพื่อดูแลรักษาผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอย่างเท่าเทียมกัน และพนักงานที่ปฏิบัติงานด้านนี้ได้มีโอกาสศึกษาดูงานระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางในต่างประเทศอีกด้วย

### ○ งานด้านบำรุงรักษาโครงสร้าง

เพื่อให้ทางพิเศษมีสภาพพร้อมใช้งานและปลอดภัย บริษัทจึงมีการอบรมให้ความรู้ด้านโครงสร้างสำหรับพนักงานที่ดูแลด้านวิศวกรรมอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มีความเชี่ยวชาญในการตรวจสอบและซ่อมบำรุงโครงสร้าง Segmental Box Girder ตามมาตรฐานสากล

### ○ การผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านระบบราง

บริษัทร่วมกับ 7 ภาครีearch ร่วม 72 หน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาระบบราง ทำการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีนวัตกรรมด้านระบบรางเพื่อรองรับอุตสาหกรรมระบบราง โดยลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางวิชาการ “การผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านระบบราง การวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีนวัตกรรมด้านระบบรางเพื่อรองรับอุตสาหกรรมระบบราง” ในการสนับสนุนส่งเสริมและใช้ทรัพยากรร่วมกัน เพื่อประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบรางในด้านต่าง ๆ ประกอบด้วย กรมการขนส่งทางราง สำนักงานนโยบายการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมแห่งชาติ สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน) หน่วยงานวิชาชีพและหน่วยงานวิจัยและรับรองด้านระบบราง สถาบันการศึกษาที่มีหลักสูตรด้านระบบรางระดับอุดมศึกษาภาครัฐและเอกชน สถาบันการศึกษาที่มีหลักสูตรด้านระบบรางระดับอาชีวศึกษาของรัฐและเอกชน และผู้ประกอบการด้านระบบรางภาครัฐและเอกชน



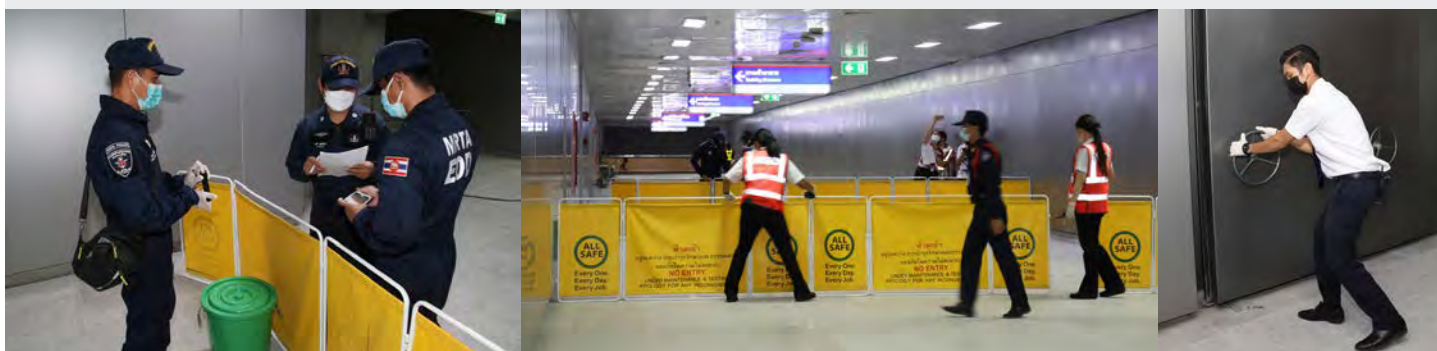
### ○ การอบรมเจ้าหน้าที่ควบคุมรถไฟฟ้าและเจ้าหน้าที่ควบคุมการเดินรถไฟฟ้า

หลักสูตรเจ้าหน้าที่ควบคุมรถไฟฟ้าใช้ระยะเวลาอบรมไม่น้อยกว่า 600 ชั่วโมง และหลักสูตรเจ้าหน้าที่ควบคุมการเดินรถไฟฟ้าใช้ระยะเวลาอบรมไม่น้อยกว่า 1,100 ชั่วโมง โดยมีการอบรมทั้งภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติที่มีการฝึกขับรถไฟฟ้าจริง และฝึกกับเครื่องจำลองขบวนไฟฟ้า (Train Simulator) การฝึกกับอุปกรณ์ต่างๆที่อยู่ในห้องควบคุมการเดินรถ การทดสอบ การฝึกซ้อมจัดการเหตุการณ์ในสถานการณ์ต่างๆ รวมทั้งการฝึกงานในหน้าที่ซึ่งในการฝึกอบรมมุ่งเน้นที่ความปลอดภัยเป็นหลัก โดยมีผู้ฝึกสอนเป็นผู้ดูแลการฝึกอบรมให้กับพนักงานอย่างใกล้ชิด นอกจากนี้ ยังมีการอบรมทบทวนหลักสูตรดังกล่าวให้กับพนักงานเป็นประจำทุกปี เช่น การอบรมด้านระเบียบปฏิบัติงาน การใช้งานอุปกรณ์ การฝึกหัดขับรถไฟฟ้า การซ่อมบำรุงอุปกรณ์ภายในระบบรถไฟฟ้า เป็นต้น รวมทั้งวิชาที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย เช่น การดับเพลิงและการปฐมพยาบาล การจัดการเหตุการณ์ในสถานการณ์ต่างๆ และยังมีหลักสูตรด้านงานบริการต่างๆ เพื่อให้พนักงานสามารถบริการผู้โดยสารได้อย่างประทับใจโดยอยู่บนพื้นฐานของความปลอดภัย

นอกจากความรู้เฉพาะทางที่ได้จัดให้มีการฝึกอบรมและให้ความรู้แล้ว บริษัทยังได้จัดให้มีการบริหารจัดการองค์ความรู้ของบริษัทเพื่อการจัดเก็บอย่างเป็นระบบและสามารถส่งต่อความรู้เหล่านั้นให้แก่พนักงานทุกคนได้อย่างทั่วถึงรวมไปถึงการจัดอบรมความรู้ในด้านอื่นๆ ที่ส่งเสริมและสนับสนุนการทำงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

### ○ MRT ร่วมกับ รถไฟฟ้าสายสีแดง ฝึกซ้อมจัดการเหตุการณ์เตรียมความพร้อมเปิดทางเดินเชื่อมต่อนานกลางบางซื่อ

กระทรวงคมนาคมเตรียมเปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต และช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ณ สถานีกลางบางซื่อ ในวันที่ 2 สิงหาคม 2564 บริษัท ร่วมกับ รฟม. และการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) ร่วมฝึกซ้อมการจัดการเหตุการณ์เสมือนจริง ณ พื้นที่ทางเดินเชื่อมต่อระหว่าง MRT สถานีบางซื่อ กับสถานีกลางบางซื่อ ซึ่งเป็นการจำลองเหตุการณ์ กรณีฉุกเฉินต่างๆ อาทิ กรณีช่วยเหลือผู้โดยสาร เมื่อผู้โดยสารได้รับอุบัติเหตุ กรณีเกิดเหตุเพลิงไหม้ กรณีน้ำท่วม เป็นต้น เพื่อเตรียมความพร้อมของเจ้าหน้าที่ของทั้ง 3 หน่วยงานให้เกิดความชำนาญ ในการสื่อสารและแก้ไขสถานการณ์ที่เกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็ว ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ เพื่อรองรับการเปิดทดลองใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดง โดยทั้ง 3 หน่วยงานมีความมุ่งมั่น ในการเตรียมความพร้อม เพื่อให้การให้บริการผู้โดยสารที่เข้าใช้บริการได้รับความสะดวกและปลอดภัย “เดินทาง สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ด้วยรถไฟฟ้า MRT”



การฝึกซ้อมจัดการเหตุการณ์เตรียมความพร้อมเปิดทางเดินเชื่อมต่อนานกลางบางซื่อ

### ○ โครงการอบรมหลักสูตรจรรยาบรรณและจริยธรรมทางธุรกิจ

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

## ○ การฝึกอบรมและพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากรประจำปี

บริษัทมีแนวคิดในการพัฒนาศักยภาพของพนักงานด้วยการปรับปรุงแผนการฝึกอบรมและพัฒนาพนักงาน (Training Roadmap) ของพนักงานทุกระดับ ได้แก่ ระดับผู้บริหาร ระดับหัวหน้างาน และระดับปฏิบัติการ เพื่อให้มั่นใจว่าพนักงานมีความรู้พื้นฐานและทักษะเบื้องต้นที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติงาน ทั้งในส่วนที่เป็นความรู้ด้านทักษะในการปฏิบัติงานเฉพาะตำแหน่ง (Technical Skill) และทักษะการบริหารและการจัดการทั่วไป (Soft Skill) ซึ่งทั้ง 2 หลักสูตรได้รับการกำหนดเป็นหลักสูตรพื้นฐานภาคบังคับ (Mandatory Program) สำหรับพนักงานใหม่ ได้แก่ หลักสูตรปฐมฤกษ์ เพื่อให้พนักงานมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับบริษัท และความรู้ที่เกี่ยวข้องกับ “เส้นทางแห่งความสุขเพื่อวิถีการเดินทางที่ดีกว่า” รวมถึงกฎระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ หลักสูตรความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน หลักสูตรเกี่ยวกับระบบบริหารคุณภาพ เป็นต้น

พนักงานประจำของบริษัทจะได้รับการฝึกอบรมหลักสูตรทบทวนความรู้ต่าง ๆ ทุกปี ซึ่งทั้งหมดนี้ก็เพื่อให้พนักงานได้นำความรู้ที่ได้รับไปปรับใช้ในการปฏิบัติงานและการปรับตัวให้เข้ากับวัฒนธรรมองค์กร ซึ่งเป็นการสร้างความภาคภูมิใจและพฤติกรรมที่สอดคล้องกับเป้าหมายขององค์กร

นอกจากนี้ บริษัทยังให้ความสำคัญกับการเรียนรู้และพัฒนาของบุคลากร และสร้างองค์ความรู้ (Knowledge Management: KM) ขึ้นเพื่อรวบรวม จัดเก็บ และนำความรู้ไปใช้เพื่อประโยชน์ขององค์กร ความรู้ ได้แก่ ความรู้ภายในตัวบุคคล (Tacit Knowledge) และความรู้ถ่ายทอด/ความรู้กระจ่างชัด (Explicit Knowledge) และยังได้จัดทำ KM Website เพื่อจัดเก็บองค์ความรู้ขององค์กร และเปิดโอกาสให้พนักงานทุกคนสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์จากองค์ความรู้เพื่อการทำงานต่อไป ตลอดจนมีการแลกเปลี่ยนความรู้สร้างองค์ความรู้ให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ได้ โดยจำนวนองค์ความรู้ตั้งแต่ปี 2560 - 2564 มีดังนี้



และด้วยสถานการณ์การระบาดของไวรัส COVID-19 บริษัทจึงได้ส่งเสริมให้พนักงานปรับตัวและเรียนรู้ผ่านเครื่องมือสมัยใหม่ ได้แก่ การอบรมในรูปแบบ Virtual Training ผ่านเครื่องมือประชุมออนไลน์ และการอบรมผ่านระบบ E-Learning ของสถาบันอบรมต่าง ๆ เช่น Thaimooc ของกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม หรือระบบ E-learning ของสำนักงาน ก.พ. เป็นต้น

## • ด้านความปลอดภัยและชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน

บริษัทพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องเพื่อลดความเสี่ยงจากการเจ็บป่วย บาดเจ็บ หรือเสียชีวิต และดูแลคุณภาพชีวิตของพนักงานหรือลูกจ้างอย่างเหมาะสม โดยมีการดำเนินงานที่สำคัญมีดังนี้

### ○ การฝึกซ้อมอพยพหนีไฟประจำปี 2564

บริษัท จัดฝึกซ้อมดับเพลิงและอพยพหนีไฟประจำปี 2564 วันที่ 11 พ.ย. 64 ณ อาคาร CCB 2 ตึก B มีพนักงานร่วมฝึกซ้อมทั้งหมด 30 คน ประเมินผลครบ 100 % ภาพรวมของการจัดฝึกซ้อมดับเพลิงและอพยพหนีไฟ อยู่ในระดับ ดีมาก (96.53 %) และวันที่ 12 พ.ย. 64 ณ โรงซ่อมบำรุง อาคาร CCB 7 มีพนักงานร่วมฝึกซ้อมทั้งหมด 11 คน มีผู้ร่วมประเมินผล 81.82 % ภาพรวมของการจัดฝึกซ้อมดับเพลิงและอพยพหนีไฟ อยู่ในระดับดีมาก (96.60 %)

### ○ การเกิดอุบัติเหตุในการทำงาน

บริษัทมีมาตรการป้องกัน และควบคุมความปลอดภัยในการทำงาน จัดประชุมสอบสวนอุบัติเหตุ เพื่อวิเคราะห์สาเหตุและกำหนดมาตรการป้องกันการประสบอันตรายจากการทำงาน โดยมีแผนกต้นสังกัดของพนักงานที่ประสบเหตุเข้าร่วมประชุม การสอบสวนอุบัติเหตุจากการทำงาน ในปีที่ผ่านมา บริษัทมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานบนทางพิเศษจำนวน 7 ครั้ง โดยไม่มีพนักงานที่เสียชีวิตแต่อย่างใด และ สถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานเกี่ยวกับการให้บริการเดินรถไฟฟ้า จำนวน 2 ครั้ง

### ○ การจัดอบรมด้านความปลอดภัย

บริษัทจัดอบรมด้านความปลอดภัยให้กับพนักงานในรูปแบบออนไลน์ เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 และอบรมหลักสูตร "ความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานสำหรับลูกจ้างทั่วไปและลูกจ้างเข้าทำงานใหม่"

### ○ กิจกรรมรณรงค์ต่อต้านยาเสพติดในสำนักงาน

บริษัทได้ตระหนักถึงปัญหาของประเทศในเรื่องภัยจากยาเสพติดที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม ความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนเป็นอย่างมาก จึงได้ร่วมกับคณะกรรมการสวัสดิการของบริษัทสมัครเข้าร่วมโครงการโรงงานสีขาวของกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ด้วยการเข้าร่วมกิจกรรมกับองค์กรภายนอก และการให้ความร่วมมือในการตรวจสอบยาเสพติดพนักงานทั้งบริษัท ซึ่งในการดำเนินการโครงการดังกล่าว บริษัทได้กำหนดเป็นนโยบาย เพื่อแสดงถึงความมุ่งมั่น และเป็นแนวทางในการดำเนินการ ได้แก่

1. ให้ความสำคัญในการป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด โดยการให้ความรู้แก่พนักงานเกี่ยวกับพิษของยาเสพติด และการดูแลสุขภาพพนักงาน ด้วยการตรวจสุขภาพเป็นประจำทุกปี หรือเฉพาะกิจ

2. สนับสนุนส่งเสริมให้พนักงานทุกคนมีบทบาทและมีส่วนร่วมในการรณรงค์ป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติดและร่วมกันสอดส่องบริเวณภายในและภายนอกบริษัท เพื่อป้องกันมิให้มีการแพร่ระบาดของยาเสพติดเข้ามาภายในบริษัท
3. ให้ความร่วมมือกับทางราชการสำหรับมาตรการต่าง ๆ ในการรณรงค์ป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด
4. แต่งตั้งคณะกรรมการสวัสดิการ เป็นคณะทำงานเพื่อรับผิดชอบดำเนินการโครงการโรงงานสีขาว ให้บรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการและสอดคล้องกับนโยบายป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติดในสถานประกอบกิจการ

ทั้งนี้ บริษัทมอบหมายให้คณะกรรมการสวัสดิการของบริษัทเป็นคณะกรรมการโครงการโรงงานสีขาวโดยตำแหน่งเพื่อให้โครงการโรงงานสีขาวดำเนินได้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งคณะทำงานโครงการโรงงานสีขาวมีหน้าที่และความรับผิดชอบดังนี้

1. เสนอแนะแนวทางการดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด
2. ปฏิบัติตามนโยบายและแผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด
3. ส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรม เพื่อเสริมสร้างจิตสำนึกและรณรงค์ต่อต้านยาเสพติดในบริษัท
4. เผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเรื่องยาเสพติด และวิธีการป้องกันที่ถูกต้องให้กับพนักงาน
5. ติดตามและประเมินผลการดำเนินการและรายงานต่อบริษัท

บริษัทได้รับมอบเกียรติบัตรสถานประกอบการสีขาวจากกรมสวัสดิการ และคุ้มครองแรงงานในฐานะบริษัทที่มี “ระบบการจัดการด้านยาเสพติดในสถานประกอบการระดับที่ 1” จากจำนวนผ่านเกณฑ์ทั้งหมด 258 แห่ง เพื่อเป็นแบบอย่างที่ดีแก่สถานประกอบการอื่นที่บริษัทสามารถกระตุ้นให้พนักงานได้มีส่วนร่วมต้านยาเสพติดในสถานประกอบการจนประสบความสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม



## • ด้านความผูกพันของพนักงาน

ทรัพยากรบุคคล เป็นปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนองค์กรให้พัฒนาและประสบความสำเร็จ ดังนั้น การรักษาพนักงานให้อยู่กับองค์กรระยะยาวและเกิดความภักดีต่อองค์กรจึงเป็นสิ่งสำคัญที่องค์กรตระหนักถึง บริษัทจึงได้ทำการสำรวจความต้องการ/ความคาดหวังของพนักงานที่มีต่อองค์กรปีละ 1 ครั้ง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อบริษัทจะได้ทราบถึงความต้องการ ความคาดหวังของพนักงานที่มีต่อองค์กร และทราบข้อมูลว่าบริษัทควรส่งเสริมพนักงานในด้านใดบ้างที่จะช่วยสร้างความมีส่วนร่วม ความสุข ความภาคภูมิใจในการทำงาน ตลอดจนความผูกพันกับองค์กรในระยะยาวได้ ซึ่งการทำสำรวจเป็นไปตามข้อกำหนดของ ISO 9001 & ISO 14001 โดยคำถามแบ่งออกเป็น 4 หมวด ดังนี้

1. งานที่รับผิดชอบ
2. เพื่อนร่วมงาน
3. หัวหน้างาน
4. องค์กร

เป้าหมายด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลของบริษัท คือ การรักษาพนักงานที่มีคุณภาพให้อยู่กับองค์กร เมื่อพนักงานแจ้งความประสงค์ในการลาออก บริษัทจะดำเนินการสัมภาษณ์ความคิดเห็นกับพนักงานที่ลาออก โดยให้พนักงานกรอกข้อมูลในแบบสอบถาม พร้อมการสัมภาษณ์ในหัวข้อต่าง ๆ ได้แก่ เหตุผลในการลาออก รายละเอียดงานที่รับผิดชอบ โอกาสในการเรียนรู้และเติบโตในสายอาชีพ ความรู้สึกต่อหัวหน้างาน เพื่อนร่วมงาน และวัฒนธรรมองค์กร และคำแนะนำเชิงสร้างสรรค์สำหรับองค์กรเพื่อการพัฒนาและปรับปรุง เพื่อนำข้อมูลที่ได้รับไปใช้ในการวิเคราะห์ ประเมิน ส่งต่อให้แต่ละฝ่ายจัดการดูแล ตลอดจนแบ่งปันข้อมูลกับผู้บริหารระดับสูงที่สามารถดำเนินการปรับปรุง สร้างแนวทางในการรักษาพนักงานที่มีให้อยู่กับบริษัทต่อไป

โดยในปี 2564 บริษัทได้ประเมินผลความผูกพันของพนักงานที่มีต่อบริษัทจากสัดส่วนพนักงานลาออกจากงานโดยสมัครใจ โดยธุรกิจทางพิเศษร้อยละ 5.65 ธุรกิจระบบรางร้อยละ 6.11 จากเป้าหมายร้อยละ 5

## กิจกรรมพนักงานสัมพันธ์ที่โดดเด่นปี 2564

ในปีที่ผ่านมาบริษัทได้ดำเนินจัดกิจกรรมเพื่อสร้างความสัมพันธ์กับพนักงาน และส่งเสริมจริยธรรมให้กับพนักงานผ่านกิจกรรมดังนี้

### ○ กิจกรรมบริจาคโลหิต

เพื่อช่วยบรรเทาสถานการณ์ขาดแคลนเลือดทุกหมู่จากวิกฤต COVID-19 บริษัทได้ร่วมกับคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล มหาวิทยาลัยนวมินทราธิราช จัดกิจกรรมบริจาคโลหิต ณ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ จำนวน 3 ครั้ง ต่อปี โดยได้รับความร่วมมือจากผู้บริหาร พนักงาน และประชาชนผู้ที่อยู่ใกล้เคียงเข้าร่วมบริจาคเป็นจำนวนมาก



### ○ BEM ชวนฟังธรรม

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 บริษัทมุ่งสร้างบรรยากาศที่ส่งเสริมให้กำลังใจพนักงานในช่วงภาวะวิกฤต โดยการน้อมนำหลักธรรมของพุทธศาสนามาปฏิบัติ เพื่อการเผชิญหน้ากับความกังวลด้วยสติและปัญญา โดยได้นิมนต์พระเมธีวชิโรดม ผู้อำนวยการศูนย์วิปัสสนาสากลไร่เชิญตะวัน และผู้อำนวยการสถาบันวิมุตตยาลัย (ว.วชิรเมธี) มาบรรยายธรรมะในหัวข้อ 'ธรรมะชุบจิตใจ ในยามวิกฤต'



#### ○ งานทอดกฐินประจำปี 2564

บริษัทร่วมกับผู้ให้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และสายสีม่วง บริษัทในเครือ CK Group และบริษัทพันธมิตร ร่วมทำบุญทอดกฐินสามัคคี ประจำปี 2564 ณ วัดสนามนอก อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี ซึ่งอยู่ใกล้กับสถานีสิรินธร (สายสีน้ำเงิน) และด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ บางบำหรุ ทั้งนี้ได้รวบรวมปัจจัยเงินทำบุญ เพื่อสมทบทุน

บูรณะเสนาสนะของพระภิกษุ สามเณร และทำนุบำรุงพระพุทธศาสนา นอกจากนี้ยังมอบทุนการศึกษาให้แก่โรงเรียนวัดสนามนอก โดยการจัดงานครั้งนี้บริษัทได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันการโรค COVID-19 อย่างเคร่งครัด



## 2) ลูกค้า

บริษัทพัฒนาสินค้าและบริการอย่างต่อเนื่องเพื่อตอบสนองความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษ และผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT ด้วยความรับผิดชอบ ซื่อสัตย์และมีจริยธรรม โดยในปี 2564 บริษัทได้รับความพึงพอใจจากลูกค้าในระดับ “ดีมาก” และมีข้อร้องเรียนจากลูกค้าในเรื่องสำคัญ โดยแยกเป็น

**ธุรกิจทางพิเศษ จำนวน 14 เรื่อง** โดยมีเรื่องร้องเรียนสำคัญเกี่ยวกับระบบการชำระเงินด้วย EMV Contactless ณด่านพระราม 9 ทางพิเศษศรีรัช ชัดชัด ผู้ใช้บริการทางพิเศษจึงไม่สามารถชำระค่าผ่านทางได้และบัตรเครดิตมีการตัดเงิน โดยบริษัทได้ดำเนินการจัดการข้อร้องเรียนด้วยการแก้ไขระบบดังกล่าว พร้อมทั้งทำการคืนเงินเข้าบัตรของผู้ใช้ทางแล้ว

**ธุรกิจระบบราง จำนวน 43 เรื่อง** โดยมีเรื่องร้องเรียนสำคัญเกี่ยวกับความหนาแน่นของผู้โดยสารในขบวนรถไฟฟ้าในช่วงเร่งด่วน (Rush Hour) ทางบริษัทจึงได้ปรับตารางการเดินรถให้เหมาะสมและจัดเตรียมรถขบวนสำรอง เพื่อรองรับการเดินทางของผู้โดยสารในช่วง Peak เข้าและเย็น ตลอดจนดูแลเรื่องความปลอดภัยให้เป็นไปตามมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของ COVID-19

### • กลยุทธ์ส่งเสริมด้านความปลอดภัยให้กับผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT

บริษัท ดำเนินการจัดกิจกรรมด้านความปลอดภัยให้กับผู้โดยสารในระบบรถไฟฟ้าเป็นหนึ่งในมาตรการเพื่อลดสถิติการเกิดอุบัติเหตุการตกบันไดเลื่อนในกลุ่มผู้สูงอายุ ในปี 2564 จัดกิจกรรม Safety Share Take Care On Tour 2021 มุ่งเน้นให้เกิดความเข้าใจในการใช้งานในระบบที่ถูกต้องและปลอดภัยกับผู้โดยสารกลุ่มผู้สูงอายุและกลุ่มเสี่ยง โดย บริษัท จัดทีมอาสาสมัครดูแล กลุ่มผู้ใช้งานดังกล่าว ด้วยการลงพื้นที่ให้คำแนะนำ 4 สถานี ได้แก่ สถานีวัดมังกร สถานีลาดพร้าว สถานีพหลโยธิน สถานีสวนจตุจักร เพื่อให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุการตกบันไดเลื่อนในกลุ่มผู้สูงอายุมีแนวโน้มลดลงมากที่สุด และเป็น การเชิญชวนผู้โดยสารมาร่วมเป็นส่วนหนึ่ง ที่มอบความห่วงใยและส่งเสริมสังคมไทยช่วยกันดูแลผู้สูงอายุ รวมถึงการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์แจ้งเตือนการใช้งานในระบบให้กับผู้โดยสาร เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง



กิจกรรม Safety Share Take Care On Tour 2021



จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ Sticker Balustrade สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย และสายสีม่วง ครอบคลุมทุกสาย



จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์แนะนำความปลอดภัย ป้องกันการคุกคามทางเพศบนบันไดเลื่อน และในขบวนรถไฟฟ้า



### 3) ชุมชนและสังคม

ในปี 2564 บริษัทได้ช่วยเหลือสาธารณประโยชน์ บรรเทาความเดือดร้อนจากภัยพิบัติต่าง ๆ อย่างสม่ำเสมอ โดยมีกิจกรรมในด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

#### • การดำเนินงานที่สำคัญในปี 2564 ในด้านมิติดูแลชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม

บริษัทดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคม โดยให้ความสำคัญกับการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลีกเลี่ยงการดำเนินงานที่อาจสร้างผลกระทบเชิงลบต่อคุณภาพชีวิตของชุมชนรายรอบทางพิเศษ และรถไฟฟ้า รวมถึงกลุ่มที่มีโอกาสอยู่รอบเส้นทางแต่มีจุดหมายปลายทางอยู่ในเส้นทางการให้บริการ โดยได้มีการทำกิจกรรมช่วยเหลือสาธารณประโยชน์ กิจกรรมบรรเทาความเดือดร้อนจากภัยพิบัติต่าง ๆ อย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง รวมทั้งมีการทำวอลนตัมกับชุมชนที่อาจได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของบริษัท ตลอดจนมีการบริหารจัดการข้อร้องเรียนที่เกิดขึ้น ซึ่งในปี 2564 มีข้อร้องเรียนโดยแยกเป็น

**ธุรกิจทางพิเศษ จำนวน 21 เรื่อง** โดยมีเรื่องสำคัญ คือ ไฟฟ้าใต้ทางพิเศษศรีรัชดับ โดยแผนกวิศวกรรมไฟฟ้าได้เข้าดำเนินการซ่อมแซมเรียบร้อย และเรื่องบริเวณทางด่วนช่วงพระราม 6 และบริเวณแยกมไหศวรรย์ ได้รับผลกระทบจากน้ำที่ไหลลงมาใต้ทางเป็นจำนวนมากเวลาฝนตก สร้างความเดือดร้อนให้กับผู้อาศัยบริษัทดังกล่าว ทางแผนกรักษาความสะอาดและสิ่งแวดล้อมได้เข้าดำเนินการติดตั้งท่อระบายน้ำ

**ธุรกิจระบบราง จำนวน 13 เรื่อง** โดยมีเรื่องสำคัญ คือ ประชาชนที่พักอาศัยบริเวณสถานีท่าพระ ได้รับความเดือดร้อนเรื่องเสียงดังจากการเคลื่อนที่ของรถไฟฟ้า ปัจจุบันทางโครงการได้ดำเนินการติดตั้งกำแพงกันเสียง เป็นที่เรียบร้อยแล้ว และบริเวณช่วงรอยต่อโครงสร้างรถไฟฟ้าเมื่อฝนตกหนักพบน้ำไหลลงมาจากโครงสร้างของรถไฟฟ้าไหลเข้าบ้านผู้ร้องเรียนจากการตรวจสอบพบว่าบริเวณช่วงรอยต่อของโครงสร้างมีน้ำรั่วไหล ซึ่งบริษัทได้เข้าไปติดตั้งรางระบายน้ำเรียบร้อยแล้ว

นอกจากนี้บริษัทยังมีส่วนร่วมในการพัฒนาคุณภาพชีวิต และส่งเสริมการมีส่วนร่วมกับชุมชน ผ่านกิจกรรมต่าง ๆ ดังนี้

#### กิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้และการศึกษาของเยาวชน

##### ○ MRT ส่งความสุขรับวันเด็ก ประจำปี 2564

บริษัทตระหนักถึงความสำคัญของเด็กและเยาวชนผู้เป็นกำลังสำคัญของชาติ บริษัทกำหนดจัดกิจกรรมเนื่องในวันเด็กแห่งชาติ ในกิจกรรม MRT ส่งความสุขรับวันเด็ก ซึ่งเป็นช่วงสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 บริษัทจึงนำของขวัญกว่า 2,000 ชิ้นไปส่งมอบให้แก่น้อง ๆ ในพื้นที่ชุมชนรายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT ทั้งสายสีน้ำเงิน และสายสีม่วง จำนวน 23 แห่ง เพื่อส่งมอบความสุขและสร้างรอยยิ้มให้กับน้อง ๆ



##### ○ BEM สร้างฝัน ปันน้อง สู่ห้องแห่งการเรียนรู้

บริษัทจัดกิจกรรม “BEM สร้างฝัน ปันน้อง สู่ห้องแห่งการเรียนรู้” เพื่อปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ศูนย์พัฒนาเด็กก่อนวัยเรียน พร้อมส่งมอบสื่อการเรียนการสอน เครื่องใช้ไฟฟ้า ของเล่นเสริมพัฒนาการเด็ก พร้อมมอบทุนการศึกษา และให้น้อง ๆ ได้ร่วมสนุกกับกิจกรรมสันทนาการและเลี้ยงอาหารกลางวันน้อง ๆ ณ ศูนย์พัฒนาเด็กก่อนวัยเรียน ชุมชนริมคลองสามเสน เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กับโครงการรถไฟฟ้า MRT สถานีพระราม 9 และทางพิเศษ (ด่านโอโศก 2)

### ○ โครงการ MRT พาน้องพิชิต TCAS ปีที่ 13

บริษัทร่วมกับ รฟม. และบริษัท แบงคอก เมโทร เน็ตเวิร์คส์ จำกัด (BMN) จัดโครงการ “MRT พาน้องพิชิต TCAS” โดยได้จัดต่อเนื่องมาเป็นปีที่ 13 ซึ่งในปีนี้ได้จัดในรูปแบบออนไลน์ ผ่านโปรแกรม Zoom และ Facebook Live ทั่วประเทศ เพื่อความปลอดภัยของทุกคนในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ภายใต้ Concept TCAS Winner Online ตีทะเลจ้อ พิชิต TCAS 65 อัปเดตเทรนด์ข้อสอบใหม่ล่าสุดกับติวเตอร์สุด Exclusive แบบฟรีๆ ไม่มีค่าใช้จ่าย เพื่อส่งเสริมและพัฒนาศึกษาของเยาวชนไทย โดยแนะแนวเทคนิคการเตรียมตัวก่อนสอบ TCAS ให้กับนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายทั่วประเทศ สำหรับจุดเด่นของโครงการ MRT พาน้องพิชิต TCAS คือ การสรุปเนื้อหาที่เข้มข้น เทคนิคในการทำข้อสอบที่เข้าใจง่ายและรวดเร็ว สนุก และไม่น่าเบื่อ รวมถึงการแนะนำเคล็ดลับการทำโจทย์ข้อสอบในวิชาต่างๆ เพื่อให้น้องๆ ทุกคนเตรียมพิชิตได้ทุกสนามสอบ โดยได้รับเกียรติจากคุณครูผู้ทรงคุณวุฒิและมีชื่อเสียงในการถ่ายทอดเคล็ดลับความรู้ ได้แก่ คุณครูสมศรี ธรรมสารโสภณ ในการแนะนำเทคนิคพิชิตสมองกับวิชาภาษาอังกฤษ คุณครูวิเศษ กี่สุขพันธ์ (ครูพีเอ) ในการเพิ่มสกิลความรู้วิชา PAT 1 และคณิต 1 สามัญ แบบง่ายๆ และคุณครูสุรเชษฐ์ พิชิตพงศ์เผ่า (ครูพี่ยู) ในการแนะนำ GAT เชื่อมโยง ที่พาน้องๆ เตรียมตัวให้พร้อมเพื่อมุ่งสู่รั้วมหาวิทยาลัยในฝันอย่างมั่นใจ กิจกรรมในครั้งนี้ได้รับความสนใจและการตอบรับเป็นอย่างดีจากนักเรียนทั่วประเทศ โดยมีผู้ให้ความสนใจเข้าร่วมกิจกรรมผ่านระบบ ZOOM และ Facebook Live รวมทั้ง 3 วิชากว่า 27,000 คน พร้อมกันนี้ยังมีกิจกรรมร่วมสนุกมอบคอร์สเรียนพิชิต TCAS ให้น้องๆ ที่เข้าร่วมกว่า 45 คอร์ส และของรางวัลที่เป็นของที่ระลึกจากรถไฟฟ้า MRT อีกมากมาย ทั้งนี้หลังการจัดกิจกรรม MRT ยังได้ส่งมอบความรู้ให้แก่โรงเรียนทุกภูมิภาคทั่วประเทศกว่า 70 โรงเรียน ด้วยการจัดส่งหนังสือ MRT พาน้องพิชิต TCAS ทั้ง 3 รายวิชา เพื่อให้นักเรียนในต่างจังหวัดสามารถเข้าถึงการแนะแนวเตรียมตัวก่อนสอบ TCAS ได้มากยิ่งขึ้น สำหรับน้องๆ นักเรียนที่พลาดการเข้าร่วมกิจกรรมในวันจริงสามารถดูวิดีโอการสอนย้อนหลังพร้อมดาวน์โหลดหนังสือคู่มือการเตรียมสอบทั้ง 3 รายวิชา เพื่อนำไปทบทวนก่อนสอบได้ที่ [www.mrttcas.com](http://www.mrttcas.com)



### ร่วมกิจกรรมสาธารณประโยชน์เพื่อสังคม



### ○ BEM ห่วงใยผู้ภัยน้ำท่วม

บริษัทได้ร่วมมอบถุงยังชีพส่งต่อความห่วงใยแก่ผู้ประสบอุทกภัย ในพื้นที่ต่างๆ เพื่อช่วยเหลือและบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนจากสถานการณ์อุทกภัย โดยส่งมอบถุงยังชีพจำนวน 500 ชุด ประกอบไปด้วยข้าวสาร อาหารแห้ง และหน้ากากอนามัยให้แก่ผู้ประสบอุทกภัย โดยบริษัทขอร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการช่วยเหลือสังคม ส่งต่อความห่วงใย พร้อมอยู่เคียงข้าง ผู้ประสบอุทกภัยในทุกพื้นที่อย่างต่อเนื่อง

### ○ กิจกรรม BEM แบ่งปันน้ำใจสู่สังคม

บริษัทร่วมกับผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT แบ่งปันน้ำใจสู่สังคม สานต่อโครงการ “HEALTHY JOURNEY WITH BEM แทนความห่วงใย และขอบคุณจากหัวใจ” โดยมอบเงินสมทบทุนช่วยเหลือ มูลนิธิธรรมิกชนเพื่อคนตาบอดในประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ (มูลนิธิฯ) เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านการศึกษาศึกษาของเด็กตาบอดพิการซ้ำซ้อน โรงเรียนบ้านเด็กgramอินทราให้มีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น พร้อมให้กำลังใจนักเรียนและคุณครูโรงเรียนบ้านเด็กgramอินทรา







### ○ BEM แบ่งปันน้ำใจให้สัตว์เลี้ยง

บริษัทร่วมกับผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT แบ่งปันน้ำใจสู่สังคม สนับสนุนโครงการ “HEALTHY JOURNEY WITH BEM แทนความห่วงใย และขอบคุณจากหัวใจ” มอบเงินช่วยเหลือแก่มูลนิธิบ้านสงเคราะห์สัตว์พิการ (ในความอุปถัมภ์ของหลวงตามหาบัว ญาณสัมปันโน) อ.ปากเกร็ด จ.นนทบุรี เพื่อช่วยเหลือดูแลสัตว์เจ็บป่วย และพิการกว่า 1,000 ตัว ในความดูแลของมูลนิธิให้มีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

### ○ BEM บริจาคคอมพิวเตอร์ให้กับมูลนิธิกระจกเงา “โครงการคอมพิวเตอร์เพื่อน้อง”

BEM บริจาคคอมพิวเตอร์ให้กับมูลนิธิกระจกเงา ในโครงการคอมพิวเตอร์เพื่อน้อง จำนวน 128 เครื่อง เพื่อทางมูลนิธิจะนำไปบริจาคให้กับโรงเรียนในเขตพื้นที่ต่างจังหวัด ที่ยังขาดแคลนคอมพิวเตอร์ สำหรับใช้เป็นสื่อการเรียนการสอนต่อไป ณ มูลนิธิกระจกเงา



## • การดำเนินงานและกิจกรรมทางธุรกิจในช่วงสถานการณ์ COVID-19

การแพร่ระบาดของ COVID-19 ไม่เพียงส่งผลกระทบต่อธุรกิจ แต่ยังส่งผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องกับบริษัท เช่น พนักงานและครอบครัวของพนักงาน ลูกค้า คู่ค้า ผู้ถือหุ้น ตลอดจนชุมชนและสังคมในวงกว้าง บริษัทมีแนวทางในการบรรเทาผลกระทบหรือใช้โอกาสนี้เพื่อสร้างประโยชน์ให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างความไว้วางใจให้เกิดขึ้นระยะยาว และเป็นการรักษาสัมพันธ์ที่ดีกับผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่างๆ รวมทั้งยังเป็นการแสดงบทบาทของบริษัทในการเป็นพลเมืองที่ดีอีกด้วย

### 1. พนักงานและครอบครัว

- จัดกิจกรรม “BEM ชวนฉีดช่วยชาติ จัดพนักงานเข้ารับวัคซีน สร้างความมั่นใจให้ผู้ใช้บริการ” เพื่อให้พนักงานพนักงานปฏิบัติงานในระบบรถไฟฟ้า และพนักงานจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษได้รับวัคซีนป้องกัน COVID-19 เป็นการสร้างความเชื่อมั่น ความปลอดภัย ในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะของประชาชน ณ ศูนย์บริการวัคซีน (Chula COVID-19 vaccine program) อาคารจามจุรีสแควร์ นอกจากนี้ ยังได้จัดให้พนักงานทุกคนได้รับการฉีดวัคซีนให้ครบ 2 เข็มตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม ณ ศูนย์ฉีดวัคซีนกลาง บางซื่อ และดำเนินการจัดให้พนักงานได้รับการฉีดวัคซีนเข็มกระตุ้น เข็มที่ 3 และ 4 ให้ครบภายในปี 2565



- บริษัทได้กำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยภายในบริษัทอย่างเข้มงวด มีการจัดอบรมให้ความรู้พนักงาน เรื่องมาตรการป้องกันและดูแลการแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 อย่างถูกต้อง มีจุดตรวจวัดอุณหภูมิร่างกาย จัดหา อุปกรณ์ป้องกันการติดเชื้อแจกจ่ายให้กับพนักงาน เช่น แอลกอฮอล์หรือเจลล้างมือ หน้ากากอนามัย ถุงมือ เป็นต้น
- การทำความสะอาดและฆ่าเชื้อพื้นที่ปฏิบัติงาน รวมทั้งสิ่งของพื้นที่ที่มีความเสี่ยงในการแพร่เชื้อ
- ประเมินความรุนแรงของสถานการณ์ เพื่อวางแผนในการให้บริการ อาทิ จำนวนพนักงานที่ปฏิบัติงาน ณ อาคารด้าน เก็บค่าผ่านทาง จำนวนรถไฟฟ้าที่ให้บริการและจำนวนพนักงานที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงที่สามารถปฏิบัติงานได้ ตลอดจนเตรียมแผนรองรับการดำเนินงานของบริษัท
- การช่วยเหลือด้านการเงิน เช่น การทำกรมธรรม์ COVID-19 ให้แก่พนักงาน ทั้งนี้ บริษัทไม่มีนโยบายการเลิกจ้างหรือปรับลดเงินเดือน/สวัสดิการของพนักงาน อันเนื่องจากผลกระทบจากสถานการณ์การระบาดของ COVID-19
- ทำประกันภัยคุ้มครองการติดเชื้อ COVID-19 แบบกลุ่มให้กับพนักงาน เพิ่มเติมจากสวัสดิการการรักษาพยาบาลให้กับพนักงาน
- พนักงานสามารถปฏิบัติงานจากที่บ้าน (Work from Home) ได้ เพื่อสนับสนุนมาตรการของรัฐในการเว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงในการติดเชื้อและแพร่เชื้อได้ ทั้งนี้ บริษัทได้สนับสนุนค่าใช้จ่าย อินเทอร์เน็ตให้กับพนักงานที่ต้องทำงานที่บ้าน นอกจากนี้ ยังปรับวิธีการทำงานของพนักงาน เพื่อลดโอกาสในการแพร่กระจายเชื้อ ได้แก่ การพิจารณาแยกกลุ่มพนักงานทำงานประจำต่างพื้นที่กัน ลดการพบปะใกล้ชิด เพื่อให้สามารถทำงานทดแทนกันได้ การใช้ Teleconference หรือการสื่อสารทางโทรศัพท์แทนการพบปะ
- ออกข้อปฏิบัติสำหรับพนักงานเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโรค เช่น นโยบายเกี่ยวกับการรับวัคซีนป้องกันเชื้อไวรัส COVID - 19 นโยบายเกี่ยวกับการให้พนักงานหลีกเลี่ยงการเดินทางที่ไม่จำเป็นไปในพื้นที่ที่มีผู้คนหนาแน่น หรือ เข้าร่วมกิจกรรมชุมนุมคน ตลอดจนเฝ้าติดตามสถานการณ์ และมาตรการต่างๆ ของภาครัฐ เพื่อพร้อมปรับมาตรการดำเนินการต่างๆ ให้เป็นไปอย่างเหมาะสม มีประสิทธิภาพและการปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด

## 2. ลูกค้า

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 ส่งผลกระทบต่อประชาชนในวงกว้าง บริษัทเห็นใจและห่วงใยทุกคนในสถานการณ์เช่นนี้ จึงได้แบ่งเบาภาระค่าครองชีพของประชาชน ด้วยการยกเว้นค่าผ่านทางพิเศษ ในทางด่วน 3 สาย “ทางพิเศษเฉลิมมหานคร-ศรีรัช-อุดรรัถยา” ทุกวันหยุดนักขัตฤกษ์ นอกจากนี้ บริษัท ยังได้ลดค่าผ่านทางพิเศษที่ “ด่านอาจณรงค์ 1” จากทางพิเศษฉลองรัช เข้าทางด่วนชั้นที่ 1 ไปบางนา ในอัตรา 25 บาท ต่อเที่ยว สำหรับรถทุกประเภทเป็นเวลา 1 ปี ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2563 - 30 มิถุนายน 2564

นอกจากนี้ บริษัทยังสนับสนุนนโยบายรัฐบาล ตามมาตรการลดภาระค่าครองชีพและฟื้นฟูเศรษฐกิจจากผลกระทบของ COVID-19 รองรับผู้ใช้สิทธิโครงการ “คนละครึ่ง เฟส 3” โครงการ “เพิ่มกำลังซื้อ” และโครงการ “ม 33 เรารักกัน” โดยผู้มีสิทธิในโครงการดังกล่าว สามารถนำมาใช้ชำระค่าตั๋วโดยสารในการเดินทางในระบบรถไฟฟ้า MRT ได้ทั้งสายสีน้ำเงิน และสายสีม่วง ผ่านแอปพลิเคชัน “เปาตัง” และ “บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ” หรือ “บัตรประชาชน” ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม - 31 ธันวาคม 2564 พร้อมสนับสนุนนโยบายของรัฐบาล โดยได้เตรียมพร้อมรองรับการใช้สิทธิในโครงการ “เราชนะ” ออกเหรียญโดยสาร (Token) เพื่อเดินทางในระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (MRT สายสีน้ำเงิน) และรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (MRT สายสีม่วง) ได้ทุกสถานี ตั้งแต่วันที่ 5 กุมภาพันธ์ - 31 พฤษภาคม 2564 โดยประชาชน ผู้ได้รับสิทธิในโครงการฯ แบ่งเป็นกลุ่มผู้ถือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ และกลุ่มผู้ได้รับสิทธิ ผ่านแอปพลิเคชัน “เปาตัง”

## 3. ผู้ถือหุ้น

ภายใต้สถานการณ์ COVID-19 บริษัทได้ดำเนินการจัดการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2564 ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-AGM) โดยไม่มีการจัดประชุมแบบเข้านั่งฟัง เพื่อลดความเสี่ยงของการแพร่กระจายเชื้อไวรัส COVID-19 และทำการเผยแพร่วิดีโอการประชุมไว้บนเว็บไซต์ของบริษัท

## 4. คู่ค้า

- กรณีคู่ค้าแจ้งขอผ่อนผันการส่งสินค้า หรือขอขยายระยะเวลาดำเนินงาน เนื่องจากได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ COVID-19 หากการส่งสินค้าหรือการดำเนินงานนั้นๆ มีการกำหนดค่าปรับกรณีส่งมอบล่าช้าไว้ บริษัทจะพิจารณายกเว้นหรือลดหย่อนค่าปรับให้กับคู่ค้าตามความเหมาะสม
- ประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินการของบริษัท ในการป้องกันโรคระบาดให้สาธารณะ กทพ. และผู้รับเหมารับทราบ รวมถึงรณรงค์ให้ผู้มาติดต่อใช้หน้ากากอนามัย และมาตรการป้องกันอื่นๆ



## 5. ชุมชนหรือสังคม

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 บริษัทตระหนักถึงการมีส่วนร่วมช่วยเหลือและบรรเทาความเดือดร้อนให้แก่ประชาชน จึงได้กำหนดจัดโครงการ “BEM ห่วงใย สู้ภัย COVID-19” โดยมีรายละเอียดของกิจกรรมต่าง ๆ ดังนี้



- **BEM มอบอุปกรณ์ป้องกันการติดเชื้อ COVID-19 และอาหารแห้งให้แก่ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ**

เนื่องด้วยการแพร่ระบาดของสถานการณ์ COVID-19 ระลอกใหม่ ส่งผลกระทบให้การดำเนินชีวิตของประชาชนอยู่ในสถานการณ์ที่ไม่ปกติ ทั้งขาดแคลนรายได้ และปัญหาขาดแคลนอุปกรณ์ป้องกันการติดเชื้อ บริษัทจึงได้มอบอุปกรณ์ป้องกันการติดเชื้อ COVID-19 และอาหารแห้ง ให้กับ 3 ชุมชนรอบเขตทางพิเศษ ได้แก่ ชุมชนวัดอุทัย ชุมชนวัดสร้อยทอง และชุมชนหลังตลาดศรีเขมา

- **BEM มอบเครื่องบริโภค อุปกรณ์ป้องกันเชื้อโรคให้แก่สำนักงานเขตและชุมชนคลองเตย**

บริษัทส่งมอบอุปกรณ์ป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 พร้อมทั้งของใช้จำเป็น เพื่อช่วยเหลือผู้ที่กำลังได้รับความเดือดร้อนจากการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ในชุมชนคลองเตย โดยได้จัดสิ่งของสนับสนุนเป็น 2 ส่วนให้สอดคล้องกับความต้องการจำเป็นเร่งด่วน ส่วนที่ 1 นำสิ่งของไปมอบให้แก่สำนักงานเขตคลองเตย เพื่อสนับสนุนภารกิจของเจ้าหน้าที่ในการเข้าไปตรวจคัดกรองเชิงรุกในชุมชน อาทิ ชุดป้องกัน การติดเชื้อส่วนบุคคล (PPE) หน้ากากผ้าและหน้ากากอนามัย น้ำยาฆ่าเชื้อโรค ถุงมือยาง แอลกอฮอล์ ส่วนที่ 2 ได้นำสิ่งของไปช่วยเหลือบรรเทาความเดือดร้อนแก่ประชาชนในชุมชนคลองเตยผ่านมูลนิธิดวงประทีป เช่น หน้ากากผ้า หน้ากากอนามัย แอลกอฮอล์ ข้าวสาร นมกล่อง บะหมี่กึ่งสำเร็จรูป อาหารกระป๋อง ถุงขยะสำหรับบรรจุขยะติดเชื้อ รวมมูลค่ากว่า 840,000 บาท โดยมีคุณปิยธิดา นิยมผู้อำนวยการเขตคลองเตย และคุณครูประทีป อึ้งทรงธรรม ฮาตะ เลขาธิการมูลนิธิดวงประทีป เป็นผู้แทนรับมอบ







#### • กิจกรรมมอบถังกระดาดเปลี่ยนเป็นเตียงสนาม

บริษัทร่วมบริจาคถังกระดาดเพื่อนำไปเปลี่ยนเป็นเตียงสนามช่วยผู้ป่วย COVID-19 โดยรวบรวมถังกระดาดที่ได้รับบริจาคจากพนักงาน BEM กว่า 400 กิโลกรัม ส่งต่อเพื่อนำไปรีไซเคิลเป็นเตียงสนามสำหรับบริจาคให้กับโรงพยาบาลสนามทั่วประเทศ ในการรองรับผู้ป่วย COVID-19 โดยส่งมอบให้แก่ องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้(สำนักงานกลาง) ถนนราชดำเนินนอก และหน่วยงานเอกชนอีกหลายแห่ง ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของส่งเสริมการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและช่วยเหลือสังคม โดย บริษัท ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ในการส่งเสริมให้พนักงาน แยกขยะ นำขยะที่ผ่านการใช้งานแล้วกลับเข้าสู่กระบวนการรีไซเคิล ผลิตเป็นผลิตภัณฑ์ใหม่ หรือหมุนเวียนกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่เพื่อลดปริมาณขยะและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม พร้อมส่งต่อคืนประโยชน์ให้กับสังคมในรูปแบบต่าง ๆ



#### • กิจกรรมส่งมอบกำลังใจแก่บุคลากรทางการแพทย์ภายใต้โครงการ BEM ห่วงใย สู้ภัยโควิด-19

บริษัทร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการส่งมอบกำลังใจและความห่วงใย แก่บุคลากรทางการแพทย์และเจ้าหน้าที่ทุกหน่วยงานที่ปฏิบัติงาน ณ ศูนย์บริการฉีดวัคซีนในพื้นที่สายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT ภายใต้โครงการ BEM ห่วงใย สู้ภัยโควิด-19 โดยเข้าร่วมดูแลทั้งในส่วนของการบริการประชาชนและสนับสนุนสิ่งของต่างๆ ตลอดจนอาหารและน้ำดื่ม ซึ่งเป็นโครงการที่บริษัทจัดขึ้นเพื่อช่วยเหลือ สนับสนุนการทำงานของภาครัฐและเอกชนในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 จำนวน 13 ศูนย์ เช่น ศูนย์บริการวัคซีนสถานีกกลางบางซื่อ ศูนย์บริการวัคซีนอาคารกีฬาเวสน์ 1 สนามกีฬาไทย-ญี่ปุ่นดินแดง ศูนย์บริการวัคซีนจามจุรีสแควร์ ศูนย์บริการวัคซีนโรงแรมเบอร์เคลีย์ ประตูน้ำ ศูนย์บริการวัคซีนอาคารสิงห์คอมเพล็กซ์ ฯลฯ บริษัทขอขอบคุณบุคลากรทางการแพทย์ เจ้าหน้าที่และจิตอาสาทุกท่านที่ทุ่มเททำงานอย่างหนักเพื่อพวกเรา และขอเป็นกำลังใจให้ทุกคนผ่านวิกฤตินี้ไปด้วยกัน







- กิจกรรมมอบเงินสนับสนุนเพื่ออุปกรณ์การแพทย์ โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ

บริษัทได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 300,000 บาท เพื่อจัดซื้ออุปกรณ์ทางการแพทย์ช่วยเหลือผู้ป่วย COVID-19 พร้อมมอบหน้ากากผ้า BEM และ แอลกอฮอล์เจลล้างมือ ให้แก่โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ โดยมี ศาสตราจารย์นายแพทย์ ก้องเกียรติ กูณฑ์กันทรากกร ผู้ช่วยผู้อำนวยการ โรงพยาบาลฯ เป็นผู้แทนรับมอบ



ผู้ป่วยออกจากเปล ทั้งยังทำความสะอาดง่าย นำกลับมาใช้ใหม่ได้รวดเร็ว โดยกิจกรรมดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งโครงการ “เฮลท์แคร์ 2021” ที่ บริษัท ได้ร่วมกับบริษัทเครื่องมือชิ้น มอบ “PETE เปลปปกป้อง (Patient Isolation and Transportation Chamber)” ที่สามารถช่วยเหลือผู้ป่วยโควิดและปกป้องบุคลากรทางการแพทย์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ



- กิจกรรมมอบความห่วงใยจากใจผ่าน “PETE เปลปปกป้อง”

บริษัท ส่งมอบความห่วงใยจากใจ ด้วยการมอบ PETE เปลปปกป้อง (Patient Isolation and Transportation Chamber) เปลเคลื่อนย้ายผู้ป่วยความดันลบ ให้กับ 4 โรงพยาบาล ได้แก่ โรงพยาบาลรามธิบดี โรงพยาบาลจุฬารัตน์ ศูนย์การแพทย์กาญจนาภิเษก คณะแพทยศาสตร์ ศิริราชพยาบาล และโรงพยาบาลบ้านแพ้ว (องค์การมหาชน) เพื่อช่วยเหลือประชาชนและสนับสนุนการทำงานของบุคลากรด้านหน้า ในภาวะวิกฤตที่มีการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ลดความเสี่ยงต่อการแพร่กระจายของเชื้อระหว่างผู้ป่วยและบุคลากรทางการแพทย์ที่ปฏิบัติงาน ซึ่ง “PETE เปลปปกป้อง” เป็นนวัตกรรมที่พัฒนาและผลิตในประเทศไทยด้วยฝีมือนักวิจัยไทยจาก MTEC-NSTDA เป็นอุปกรณ์เคลื่อนย้ายผู้ป่วยที่สามารถช่วยเหลือบุคลากรทางการแพทย์และผู้ป่วยโควิดได้มากในสถานการณ์เร่งด่วน เพราะมีน้ำหนักเบา เคลื่อนย้ายสะดวก ภายในมีระบบกรองอากาศและฆ่าเชื้อก่อนปล่อยสู่ภายนอก สามารถนำเข้าเครื่องซีทีสแกนได้โดยไม่ต้องย้าย



- กิจกรรมบริจาคต้นฟ้าทะลายโจรเพื่อผลิตยาสมุนไพรให้แก่วัดจากแดง จ.สมุทรปราการ

บริษัท ส่งมอบต้นฟ้าทะลายโจรสดให้แก่ วัดจากแดง จ.สมุทรปราการ จำนวน 120 กิโลกรัม โดยมีพระพิทักษ์ อริโย เป็นผู้แทนรับมอบ ซึ่งวัดจากแดงจะนำมาแปรรูปเป็นยาฟ้าทะลายโจรผงบรรจุในแคปซูลเพื่อมอบให้กับผู้ป่วย COVID-19 ที่มีความรุนแรงของโรคน้อยและผู้ที่ต้องการ สำหรับ “โครงการปลูกสมุนไพรฟ้าทะลายโจรเพื่อพนักงานและสังคม” โดยโครงการดังกล่าวได้ใช้พื้นที่ว่างในบริเวณโดยรอบอาคารสำนักงานของบริษัท ซึ่งมีขนาดพื้นที่ประมาณ 0.5 ไร่ ปลูกฟ้าทะลายโจรได้กว่า 5,000 ต้น โดยทำการปลูกจากต้นกล้าและเมล็ด ซึ่งมีการดูแลรักษาโดยไม่ใช้ยาฆ่าแมลงและสารเคมี เพื่อความปลอดภัยในการนำไปแปรรูปเป็นยา เพื่อไว้ใช้สำหรับการพึ่งพาตนเองยามจำเป็นและเพียงพอที่จะแจกจ่ายแบ่งปันให้กับพนักงานและสังคมต่อไป







• **BEM ห่วงใย สู้ภัย COVID-19 มอบวัคซีน "ซิโนฟาร์ม" ให้แก่ประชาชนฟรี!**

บริษัทร่วมกับ รพม. และบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (CK) สนับสนุนมาตรการภาครัฐในการป้องกันการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 สร้างภูมิคุ้มกันให้กับประชาชน มอบวัคซีน "ซิโนฟาร์ม" จำนวน 4,000 โดส ให้ฟรีแก่ประชาชนทั่วไปที่มีสัญชาติไทยและชาวต่างชาติ มีภูมิลำเนาและพักอาศัยอยู่ในประเทศไทย อายุ 18 ปีขึ้นไป และยังไม่เคยได้รับการฉีดวัคซีนเข็มแรก ณ รถไฟฟ้า MRT สถานีรัชดาภิเษก



# 4 การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

## (Management Discussion and Analysis : MD&A)

### 4.1 วิเคราะห์การดำเนินงานและฐานะการเงิน

#### สรุปผลการดำเนินงานของบริษัท

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ที่เริ่มเมื่อปี 2563 กลับมารุนแรงเป็นระลอกอีกครั้งในปี 2564 ส่งผลกระทบต่อกิจกรรมการเดินทาง เป็นผลให้ปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนและผู้โดยสารรถไฟฟ้าลดลงอย่างมาก อย่างไรก็ตาม การเดินทางฟื้นตัวอย่างมีนัยสำคัญหลังจากมีการผ่อนคลายมาตรการควบคุมของภาครัฐ อัตราการฟื้นตัวของปริมาณผู้ใช้ทางด่วนและผู้โดยสารรถไฟฟ้า ณ สิ้นปี 2564 เมื่อเทียบกับจุดต่ำสุดของปีในเดือนสิงหาคม 2564 อยู่ที่ร้อยละ 77.6 และ 226.4 ตามลำดับ

สำหรับปี 2564 แม้ว่ารายได้ของบริษัทจะได้รับผลกระทบอย่างมากจากการระบาดของ COVID-19 แต่ด้วยการบริหารจัดการต้นทุนประกอบกับการมีเงินลงทุนที่ดีมีรายได้เงินปันผลสม่ำเสมอ ทำให้ในปี 2564 บริษัทมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท 1,010 ล้านบาท ลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน 1,041 ล้านบาท หรือร้อยละ 50.8

รายได้จากการดำเนินงาน 10,726 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 2,764 ล้านบาท หรือร้อยละ 20.5 จากผลกระทบ COVID-19 โดยรายได้ค่าผ่านทางลดลง 1,695 ล้านบาท รายได้ค่าโดยสารและรับจ้างเดินรถลดลง 1,066 ล้านบาท และรายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์ ลดลง 3 ล้านบาท ในส่วนของรายได้อื่น 755 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 78 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.4 สาเหตุสำคัญจากการลดลงของดอกเบี้ยรับจากลูกหนี้ รพม.ที่มีการทยอยชำระเงินคืนเงินต้นตามสัญญา

ต้นทุนการให้บริการ 6,989 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายในการบริหาร 1,160 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,437 ล้านบาท หรือร้อยละ 17.1 และ 187 ล้านบาท หรือร้อยละ 13.9 ตามลำดับ จากการบริหารจัดการต้นทุนและค่าใช้จ่ายให้สอดคล้องกับสถานการณ์

ต้นทุนทางการเงิน 1,948 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 128 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.0 เนื่องจากในช่วงต้นปี 2563 ดอกเบี้ยจ่ายบางส่วนยังถูกบันทึกเป็นต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ประกอบกับการวัดมูลค่าเงินกู้และหุ้นกู้ด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย ตามมาตรฐานรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 (TFRS9) ทำให้การบันทึกดอกเบี้ยในงบกำไรขาดทุนมากกว่าดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดขึ้นจริง





(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	ปี 2564	ปี 2563	ปี 64 เทียบปี 63 เปลี่ยนแปลง ร้อยละ	ปี 2562	ปี 63 เทียบปี 62 เปลี่ยนแปลง ร้อยละ
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	6,450	8,145	-20.8	10,302	-20.9
รายได้จากธุรกิจระบบราง	3,454	4,520	-23.6	5,022	-10.0
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	822	825	-0.4	783	5.4
รวมรายได้จากธุรกิจหลัก	10,726	13,490	-20.5	16,107	-16.2
รายได้อื่น					
ดอกเบี้ยรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	218	277	-21.3	380	-27.1
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุน	-	4	-100.0	181	-97.8
กำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน	-	-	-	3,409	-100.0
อื่น ๆ	537	552	-2.7	327	68.8
รวมรายได้อื่น	755	833	-9.4	4,297	-80.6
รวมรายได้ทั้งสิ้น	11,481	14,323	-19.8	20,404	-29.8
ต้นทุนการให้บริการ	6,989	8,426	-17.1	10,311	-18.3
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	1,160	1,347	-13.9	1,336	0.8
รวมค่าใช้จ่าย	8,149	9,773	-16.6	11,647	-16.1
กำไรจากการดำเนินงาน	3,332	4,550	-26.8	8,757	-48.0
ต้นทุนทางการเงิน	1,948	1,820	7.0	1,343	35.5
ดอกเบี้ยจ่ายโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	239	293	-18.4	380	-22.9
กำไรก่อนภาษีเงินได้	1,145	2,437	-53.0	7,034	-65.4
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	134	382	-64.9	1,755	-78.2
กำไรก่อนรับรู้ส่วนแบ่งกำไรจากบริษัทร่วมและ NCI	1,011	2,055	-50.8	5,279	-61.1
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม-สุทธิ	-	-	-	173	-100.0
NCI	(1)	(4)	75.0	(17)	76.5
กำไรส่วนที่เป็นของบริษัท	1,010	2,051	-50.8	5,435	-62.3

## ผลการดำเนินงานตามส่วนงาน

### 1. ธุรกิจทางพิเศษ

รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ 6,450 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,695 ล้านบาท หรือร้อยละ 20.8 สาเหตุหลักมาจากผลกระทบของการแพร่ระบาดอย่างต่อเนื่องของเชื้อไวรัส COVID-19 และการกลายพันธุ์ใหม่ที่เกิดขึ้นในระหว่างปี ทำให้สถานการณ์กลับมารุนแรงเป็นระลอก ๆ ส่งผลให้ปริมาณผู้ใช้ทางด่วนลดลง โดยปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนในปี 2564 เฉลี่ยอยู่ที่ 849,700 เที่ยวต่อวัน ลดลงจากปีก่อน ร้อยละ 19.1

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจทางพิเศษประกอบด้วย ต้นทุนค่าผ่านทางและค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว 2,185 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 943 ล้านบาท หรือร้อยละ 30.1 สาเหตุสำคัญจากการลดลงของค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่สัมพันธ์กับปริมาณจราจรที่ลดลง และการควบคุมต้นทุนให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์

### 2. ธุรกิจระบบราง

รายได้จากธุรกิจระบบราง 3,454 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,066 ล้านบาท หรือร้อยละ 23.6 โดยรายได้รับจ้างเดินรถโครงการสายสีม่วงเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญา ในส่วนของรายได้ค่าโดยสารโครงการสายสีน้ำเงินลดลงจากผลกระทบของ COVID-19 ที่มี ความรุนแรงเป็นระลอก ๆ ส่งผลให้ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน ทั้งนี้ในปี 2564 ปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ยทุกประเภทวันอยู่ที่ 146,700 เที่ยว ลดลงร้อยละ 43.7 และปริมาณผู้โดยสารในวันทำการเฉลี่ยอยู่ที่ 172,300 เที่ยว ลดลงร้อยละ 44.2

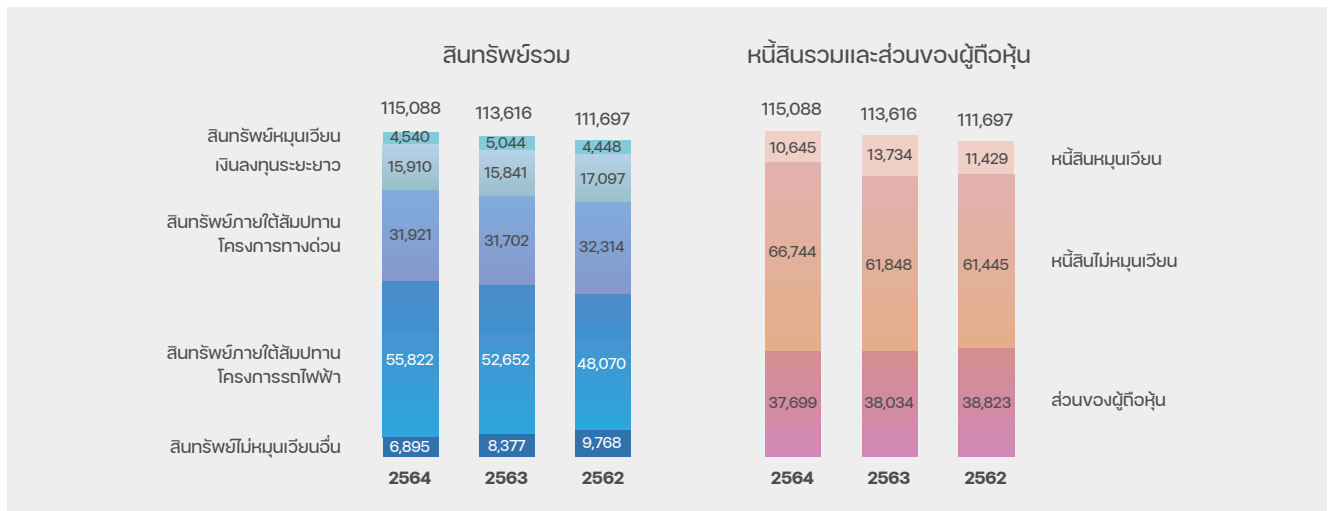
ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจระบบราง ประกอบด้วย ต้นทุนค่าโดยสาร ต้นทุนการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง และค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน 4,520 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 489 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.8

### 3. ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ 822 ล้านบาท ไม่ได้เพิ่มขึ้นจากปีก่อนเนื่องจากผลกระทบของ COVID-19 รวมถึงบริษัท ยังคงมาตรการเยียวยาให้กับคู่ค้าของบริษัทอย่างต่อเนื่อง ในส่วนต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ 284 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 5 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.7

#### ฐานะการเงิน

(หน่วย : ล้านบาท)



#### สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทและบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวม 115,088 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,472 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.3 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2563 สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์ภายใต้สัมปทานรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเงินล่วงหน้าค่าตอบแทนแก่ รฟม. ตามสัญญาสัมปทาน สินทรัพย์ส่วนใหญ่ของบริษัทร้อยละ 76.2 เป็นสินทรัพย์ภายใต้สัญญาสัมปทาน ร้อยละ 13.8 เป็นเงินลงทุนระยะยาวในบริษัทอื่น

#### หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

หนี้สินรวม 77,389 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,807 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.4 จากปีก่อน โดยในระหว่างปีบริษัทได้มีการออกหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืนมูลค่ารวม 6,000 ล้านบาท โดยนำเงินที่ได้มาชำระคืนหุ้นกู้เดิมที่ครบกำหนด หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยไม่นับรวมเงินกู้ยืมโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงที่ รฟม.เป็นผู้ชำระคืน ณ สิ้นปี 2564 เท่ากับ 64,282 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 3,716 ล้านบาท ในปี 2564 บริษัทมีเงินรับสุทธิจากการดำเนินงาน 2,870 ล้านบาท ลดลงจากผลกระทบของ COVID-19 มีกระแสเงินสดจ่ายที่สำคัญ 5,733 ล้านบาท จากรายจ่ายลงทุนและการลงทุน 2,223 ล้านบาท จ่ายดอกเบี้ย 1,981 ล้านบาท จ่ายเงินปันผล 1,529 ล้านบาท บริษัทมีภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นตามสัญญา ได้แก่ รายจ่ายฝ่ายทุน สัญญาบริการ สัญญาเช่าดำเนินงาน การค้าประกัน และภาระผูกพันอื่น ๆ ตามที่เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 39 ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม 37,699 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าตามบัญชีเท่ากับ 2.47 บาทต่อหุ้น

#### การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ \*

จากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ส่งผลกระทบอย่างมากต่อรายได้หลักของบริษัทซึ่งเกี่ยวข้องกับการเดินทาง ทำให้อัตราส่วนทางการเงินปรับลดลงตามรายได้และกำไรที่ลดลง สำหรับอัตราส่วนสภาพคล่อง เนื่องจากบริษัทได้รับเงินสดทุกวันจากการให้บริการที่เป็นรายได้หลักประมาณร้อยละ 85 ของรายได้รวม บริษัทจึงไม่มีปัญหาด้านสภาพคล่องในการดำเนินงาน อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Net IBD/E) ปี 2564 เท่ากับ 1.65 สูงขึ้นจากปีก่อน แต่ต่ำกว่าอัตราส่วนในสัญญาสินเชื่อและหุ้นกู้ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 2.5 เท่า

\* อ้างอิงอัตราส่วนทางการเงินตามข้อ 4.3

## 4.2 ปัจจัยหรือเหตุการณ์ที่อาจมีผลต่อฐานะการเงินหรือการดำเนินงานอย่างมีนัยสำคัญในอนาคต

รายได้หลักของบริษัทมีความสัมพันธ์กับปริมาณการเดินทางของประชาชน ดังนั้นหากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ยังคงรุนแรงต่อเนื่อง อาจส่งผลกระทบต่อการทำงานและฐานะการเงินของบริษัท แต่อย่างไรก็ตาม จากการติดตามผลกระทบที่มีต่อปริมาณผู้ใช้งานทางด่วนและผู้โดยสารรถไฟฟ้าหลังจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 สายพันธุ์โอมิครอนพบว่าผลกระทบไม่รุนแรงเหมือนช่วงการแพร่ระบาดของสายพันธุ์เดลต้าในปี 2564

## 4.3 ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

(หน่วย : บาท)

งบแสดงฐานะการเงิน	2564		2563		2562	
	จำนวนเงิน	%	จำนวนเงิน	%	จำนวนเงิน	%
<b>สินทรัพย์</b>						
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1,131,367,911	0.98	1,613,584,108	1.42	703,750,307	0.63
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	225,201,031	0.20	224,486,696	0.20	205,697,086	0.18
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	473,252,353	0.41	548,903,316	0.48	481,786,671	0.43
ส่วนของลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,649,683,274	1.43	1,649,683,274	1.45	1,649,683,274	1.48
สินทรัพย์ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบัน	120,971,846	0.11	125,377,096	0.11	128,148,743	0.11
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	765,670,719	0.67	761,275,133	0.67	1,157,746,702	1.04
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น						
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	92,564,380	0.09	90,825,229	0.08	83,599,640	0.08
เงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาบริการ	44,566,316	0.03	17,783,816	0.02	24,639,141	0.02
อะไหล่	26,633,266	0.02	-	-	-	-
อื่น ๆ	10,729,409	0.01	11,835,188	0.01	12,526,757	0.01
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>4,540,640,505</b>	<b>3.95</b>	<b>5,043,753,856</b>	<b>4.44</b>	<b>4,447,578,321</b>	<b>3.98</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>						
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	5,911,365,066	5.14	7,561,048,340	6.65	9,210,731,614	8.25
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	15,909,924,565	13.82	15,840,737,472	13.94	17,096,827,328	15.31
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	120,357,493	0.10	120,357,493	0.11	120,357,493	0.11
อาคารและอุปกรณ์	383,984,663	0.33	379,278,437	0.33	311,376,837	0.28
สินทรัพย์สิทธิการใช้	139,696,152	0.12	86,514,411	0.08	-	-
สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน	31,920,531,506	27.74	31,701,521,503	27.90	32,253,366,737	28.88
สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	-	-	-	-	61,467,080	0.06
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	45,368,623,475	39.42	44,683,719,344	39.33	42,338,899,443	37.91
ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	676,752,990	0.59	660,436,487	0.58	644,950,810	0.58
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า	9,775,518,134	8.49	7,307,904,942	6.43	5,086,367,785	4.54
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น	48,351,411	0.04	63,165,051	0.06	74,027,004	0.06
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	16,310,587	0.01	13,651,112	0.01	6,951,994	0.01
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	276,442,889	0.25	153,669,851	0.14	43,867,537	0.03
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>	<b>110,547,858,931</b>	<b>96.05</b>	<b>108,572,004,443</b>	<b>95.56</b>	<b>107,249,191,662</b>	<b>96.02</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>115,088,499,436</b>	<b>100.00</b>	<b>113,615,758,299</b>	<b>100.00</b>	<b>111,696,769,983</b>	<b>100.00</b>

(หน่วย : บาท)

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)	2564		2563		2562	
	จำนวนเงิน	%	จำนวนเงิน	%	จำนวนเงิน	%
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>						
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>						
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	2,000,000,000	1.74	3,000,000,000	2.64	3,250,000,000	2.91
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,492,413,420	1.30	1,744,651,781	1.53	1,938,481,838	1.74
ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	3,544,204,069	3.08	3,745,161,069	3.30	3,166,120,069	2.83
ส่วนของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	44,749,169	0.04	45,512,736	0.04	-	-
ส่วนของหุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	3,000,000,000	2.61	4,615,000,000	4.06	2,500,000,000	2.24
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	2,216,885,631	0.19	228,290,262	0.20	212,234,424	0.19
เงินมัดจำค่าบัตรโดยสารแบบสะสมมูลค่า	86,567,897	0.08	87,727,497	0.08	79,946,797	0.07
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	27,693,411	0.02	41,623,582	0.04	25,467,515	0.02
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ทางการเงินที่ถึงกำหนดภายในหนึ่งปี	-	-	11,860,783	0.01	-	-
หนี้สินทางการเงินหมุนเวียนอื่น	102,555,542	0.09	64,602,760	0.06	56,227,880	0.05
<b>หนี้สินหมุนเวียนอื่น</b>						
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างจ่าย	52,830,593	0.05	64,913,271	0.06	61,238,396	0.05
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายรอนำส่ง	39,536,369	0.03	59,123,553	0.05	99,118,066	0.09
อื่น ๆ	33,041,963	0.02	25,094,642	0.02	40,071,839	0.04
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>	10,645,478,064	9.25	13,733,561,936	12.09	11,428,906,824	10.23
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>						
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	25,609,412,070	22.25	23,670,054,666	20.83	21,745,560,898	19.46
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	92,659,628	0.08	40,912,590	0.03	-	-
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	37,057,371,553	32.20	34,057,924,287	29.98	35,670,826,818	31.94
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดภายในหนึ่งปี	95,880,794	0.08	173,936,021	0.15	112,685,174	0.10
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	770,896,288	0.67	932,330,697	0.82	886,390,430	0.79
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	3,108,954,593	2.70	2,959,530,701	2.60	3,025,459,610	2.71
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	9,014,047	0.01	13,782,769	0.02	3,758,883	0.01
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>	66,744,188,973	57.99	61,848,471,731	54.43	61,444,681,813	55.01
<b>รวมหนี้สิน</b>	77,389,667,037	67.24	75,582,033,667	66.52	72,873,588,637	65.24



(หน่วย : บาท)

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)	2564		2563		2562	
	จำนวนเงิน	%	จำนวนเงิน	%	จำนวนเงิน	%
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>						
ทุนเรือนหุ้น						
ทุนจดทะเบียน						
หุ้นสามัญ 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	15,285,000,000	13.28	15,285,000,000	13.45	15,285,000,000	13.68
ทุนที่ออกจำหน่ายและชำระเต็มมูลค่าแล้ว						
หุ้นสามัญ 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	15,285,000,000	13.28	15,285,000,000	13.45	15,285,000,000	13.68
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	5,816,938,084	5.05	5,816,938,084	5.12	5,816,938,084	5.21
ส่วนต่ำกว่าทุนจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อย	(346,046,294)	-0.30	(264,641,165)	-0.23	(256,942,521)	-0.23
กำไรสะสม						
จัดสรรแล้ว - สำรองตามกฎหมาย	1,502,600,000	1.31	1,464,000,000	1.29	1,379,090,000	1.23
ยังไม่ได้จัดสรร	15,193,997,725	13.20	15,572,592,087	13.71	15,052,068,973	13.48
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	244,792,547	0.21	117,510,065	0.10	1,504,565,153	1.35
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	37,697,282,062	32.75	37,991,399,071	33.44	38,780,719,689	34.72
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	1,550,337	0.01	42,325,561	0.04	42,461,657	0.04
<b>รวมส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>37,698,832,399</b>	<b>32.76</b>	<b>38,033,724,632</b>	<b>33.48</b>	<b>38,823,181,346</b>	<b>34.76</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>115,088,499,436</b>	<b>100.00</b>	<b>113,615,758,299</b>	<b>100.00</b>	<b>111,696,769,983</b>	<b>100.00</b>

หมายเหตุ : งบการเงินปี 2562 ได้มีการจัดประเภทรายการใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับการแสดงรายการในปี 2563

(หน่วย : บาท)

งบกำไรขาดทุน	2564		2563		2562	
	จำนวนเงิน	%	จำนวนเงิน	%	จำนวนเงิน	%
<b>รายได้</b>						
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	6,450,160,064	56.18	8,144,975,668	56.87	10,302,412,750	50.49
รายได้จากธุรกิจระบบราง	3,454,408,377	30.09	4,519,840,374	31.56	5,022,100,349	24.61
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	822,153,949	7.16	824,644,414	5.76	782,564,040	3.84
รายได้อื่น						
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุน	-	-	3,530,367	0.02	181,078,813	0.89
กำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน	-	-	-	-	3,408,628,533	16.71
ดอกเบี้ยรับ	227,222,451	1.98	296,044,829	2.07	392,633,384	1.92
เงินปันผลรับ	492,182,682	4.29	482,715,660	3.37	257,868,552	1.26
อื่นๆ	35,461,769	0.30	50,809,869	0.35	56,312,532	0.28
<b>รวมรายได้</b>	11,481,589,292	100.00	14,322,561,181	100.00	20,403,598,953	100.00
<b>ค่าใช้จ่าย</b>						
ต้นทุนธุรกิจทางพิเศษ	1,498,829,128	13.05	1,738,365,018	12.14	1,991,458,088	9.76
ต้นทุนธุรกิจระบบราง	4,335,390,944	37.76	4,713,365,429	32.91	3,796,981,929	18.61
ต้นทุนธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	223,855,683	1.95	226,069,501	1.58	210,292,457	1.03
ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน และค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	686,150,894	5.98	1,389,661,862	9.70	4,048,131,964	19.84
ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	245,443,987	2.14	359,429,944	2.51	263,394,239	1.29
ค่าใช้จ่ายในการขาย	91,863,188	0.80	169,847,473	1.19	139,622,388	0.68
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,068,048,787	9.30	1,176,670,273	8.21	1,196,759,191	5.87
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>	8,149,582,611	70.98	9,773,409,500	68.24	11,646,640,256	57.08
<b>กำไรจากการดำเนินงาน</b>	3,332,006,681	29.02	4,549,151,681	31.76	8,756,958,697	42.92
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	-	-	-	-	172,910,981	0.85
ต้นทุนทางการเงิน	(2,187,044,061)	-19.05	(2,112,506,968)	-14.75	(1,723,062,346)	-8.45
<b>กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้</b>	1,144,962,620	9.97	2,436,644,713	17.01	7,206,807,332	35.32
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(133,911,711)	-1.16	(381,919,095)	-2.66	(1,754,942,103)	-8.60
<b>กำไรสำหรับปี</b>	1,011,050,909	8.81	2,054,725,618	14.35	5,451,865,229	26.72
<b>การแบ่งปันกำไร</b>						
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	1,010,097,493	8.80	2,051,090,045	14.32	5,434,819,325	26.64
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ	953,416	0.01	3,635,573	0.03	17,045,904	0.08
	1,011,050,909	8.81	2,054,725,618	14.35	5,451,865,229	26.72
<b>กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน</b>						
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	0.07		0.13		0.36	

(หน่วย : บาท)

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	2564		2563		2562	
	จำนวนเงิน	%	จำนวนเงิน	%	จำนวนเงิน	%
<b>กำไรสำหรับปี</b>	1,011,050,909	8.81	2,054,725,618	14.35	5,451,865,229	26.72
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น</b>						
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง						
กำไร (ขาดทุน) ที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด						
- สุทธิจากภาษีเงินได้	71,932,808	0.63	(58,489,304)	-0.41	(72,701,199)	-0.36
กำไรจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย						
- สุทธิจากภาษีเงินได้	-	-	-	-	482,287,536	2.36
บันทึกที่รับรู้ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากบริษัทร่วม เนื่องจาก						
การโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน	-	-	-	-	(9,019,502)	-0.04
ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากบริษัทร่วม	-	-	-	-	(1,929,640)	-0.01
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง						
- สุทธิจากภาษีเงินได้	71,932,808	0.63	(58,489,304)	-0.41	398,637,195	1.95
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง						
กำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนในตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วย						
มูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น - สุทธิจากภาษีเงินได้	55,349,674	0.48	(1,359,788,928)	-9.49	-	-
กำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย						
- สุทธิจากภาษีเงินได้	178,424,063	1.55	26,618,808	0.18	(77,357,601)	-0.38
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง	233,773,737	2.03	(1,333,170,120)	-9.31	(77,357,601)	-0.38
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี</b>	305,706,545	2.66	(1,391,659,424)	-9.72	321,279,594	1.57
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี</b>	1,316,757,454	11.47	663,066,194	4.63	5,773,144,823	28.29
<b>การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม</b>						
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	1,315,788,120	11.46	659,430,621	4.60	5,755,875,433	28.21
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	969,334	0.01	3,635,573	0.03	17,269,390	0.08
	1,316,757,454	11.47	663,066,194	4.63	5,773,144,823	28.29

(หน่วย : บาท)

งบกระแสเงินสด	2564	2563	2562
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>			
กำไรก่อนภาษี	1,144,962,620	2,436,644,713	7,206,807,332
รายการปรับกระทบยอดกำไรก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)			
จากกิจกรรมดำเนินงาน			
ค่าตัดจำหน่ายและค่าเสื่อมราคา	1,128,606,378	1,857,979,562	4,026,462,692
ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (โอนกลับ)	2,809,203	(548,274)	(3,971,546)
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายตัดจำหน่าย	1,060,664	605,265	-
กำไรจากการขายเงินลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงิน	-	(3,530,367)	(181,078,813)
กำไรจากการปรับมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงิน	(4,395,586)	(14,508,454)	(24,997,738)
กำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน	-	-	(3,408,628,533)
กำไรจากการจำหน่าย/ตัดจำหน่ายอุปกรณ์ สินทรัพย์ไม่มีตัวตน			
สินทรัพย์สิทธิการใช้ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทาน			
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	(6,071,738)	(2,876,113)	(1,331,425)
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้า	220,635,284	350,690,055	393,651,735
ค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	-	61,467,080	397,839,441
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	93,139,079	109,639,862	102,201,396
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	-	-	(172,910,981)
(กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	(283,854)	22,541	276
ผลกระทบจากการปรับลดค่าเช่า	(3,381,343)	(19,715)	-
ดอกเบี้ยรับ	(227,222,451)	(296,044,829)	(392,633,384)
เงินปันผลรับ	(492,182,682)	(482,715,660)	(257,868,552)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	2,163,893,619	2,080,911,700	1,670,220,735
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์			
และหนี้สินดำเนินงาน	4,021,569,193	6,097,717,366	9,353,762,635
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง			
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	(714,335)	(18,789,610)	(55,680,976)
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	106,486,620	(55,567,070)	(7,760,875)
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	1,649,683,274	1,649,683,274	1,649,683,274
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(42,050,038)	12,089,492	(11,393,416)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(2,232,967)	11,443,912	(3,048,985)
จ่ายชำระค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้า	(2,679,657,407)	(2,559,221,912)	(1,894,886,245)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	(186,562,594)	157,100,847	181,841,193
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	(6,404,631)	16,055,838	49,117,295
เงินมัดจำค่าบัตรโดยสารแบบสะสมมูลค่า	(1,159,600)	7,780,700	14,681,511
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	14,230,241	(41,394,911)	34,359,081
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	(4,768,722)	11,563,379	(2,134,042)
จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	(31,543,409)	(36,876,553)	(11,000,415)
จ่ายชำระค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	-	-	(1,616,000,000)
เงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	2,836,875,625	5,251,584,752	7,681,540,035
รับดอกเบี้ย	227,222,838	296,045,709	392,634,064
จ่ายภาษีเงินได้	(194,699,585)	(196,270,863)	(332,798,583)
<b>เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>	<b>2,869,398,878</b>	<b>5,351,359,598</b>	<b>7,741,375,516</b>



(หน่วย : บาท)

งบกระแสเงินสด (ต่อ)	2564	2563	2562
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>			
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์ทางการเงินที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุน	-	3,904,702,827	-
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ทางการเงินที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุน	-	(3,492,504,112)	-
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์ทางการเงินที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	-	2,310,374	-
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ทางการเงินที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	-	(526,342,927)	-
เงินสดรับจากการจำหน่ายเงินลงทุนชั่วคราว	-	-	17,447,889,696
เงินสดจ่ายซื้อเงินลงทุนชั่วคราว	-	-	(17,290,610,050)
เงินสดจ่ายซื้อเงินลงทุนในบริษัทย่อย	(123,149,687)	(11,470,313)	(269,240,000)
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนในบริษัทร่วม	-	-	398,386,200
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนระยะยาวอื่น	-	-	78,219,853
เงินลงทุนระยะยาวอื่นเพิ่มขึ้น	-	-	(400,000,000)
เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์ สินทรัพย์สิทธิการใช้ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	7,848,476	5,355,862	1,695,689
ซื้ออุปกรณ์	(87,435,912)	(127,506,633)	(46,552,497)
รับเงินปันผล	492,182,682	482,715,660	488,801,682
เงินสดจ่ายค่างานปรับปรุงทางด่วน	(845,461,302)	(827,337,637)	(706,974,948)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	(1,102,154,189)	(2,987,424,067)	(6,840,809,764)
เงินสดจ่ายค่าต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	(61,270,758)	(39,120,693)	(29,307,405)
ดอกเบี้ยจ่ายส่วนที่บันทึกเป็นต้นทุนโครงการ	-	(90,275,175)	(378,623,301)
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นเพิ่มขึ้น	(11,515,081)	(17,419,060)	(15,722,417)
<b>เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน</b>	<b>(1,730,955,771)</b>	<b>(3,724,315,894)</b>	<b>(7,562,847,262)</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>			
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	5,200,000,000	9,300,000,000	4,882,000,000
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	(6,200,000,000)	(9,550,000,000)	(4,448,000,000)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	5,000,000,000	5,299,998,000	6,530,000,000
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	(3,403,941,069)	(2,853,940,069)	(3,041,760,069)
ชำระคืนเงินต้นของหนี้สินตามสัญญาเช่า	(67,283,541)	(44,427,542)	-
เงินสดรับจากการออกหุ้นกู้	6,000,000,000	3,000,000,000	5,000,000,000
เงินสดจ่ายไถ่ถอนหุ้นกู้	(4,615,000,000)	(2,500,000,000)	(5,000,000,000)
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	(25,042,356)	(8,815,078)	(11,516,532)
จ่ายดอกเบี้ย	(1,980,892,338)	(1,984,375,214)	(1,618,951,836)
จ่ายเงินปันผล	(1,528,500,000)	(1,375,650,000)	(2,292,750,000)
<b>เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน</b>	<b>(1,620,659,304)</b>	<b>(717,209,903)</b>	<b>(978,437)</b>
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ</b>	<b>(482,216,197)</b>	<b>909,833,801</b>	<b>177,549,817</b>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	1,613,584,108	703,750,307	526,200,490
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี</b>	<b>1,131,367,911</b>	<b>1,613,584,108</b>	<b>703,750,307</b>

อัตราส่วนทางการเงิน	หน่วย	2564	2563	2562
<b>อัตราส่วนสภาพคล่อง</b> (LIQUIDITY RATIO)				
1. อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.32	0.28	0.28
2. อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.29	0.26	0.26
3. อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	0.09	0.31	0.50
<b>อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร</b> (PROFITABILITY RATIO)				
4. อัตรากำไรขั้นต้น	%	34.84	37.53	35.99
5. อัตรากำไรจากการดำเนินงาน	%	39.33	45.21	56.59
6. อัตราส่วนรายได้อื่นต่อรายได้รวม	%	6.70	5.93	5.34
7. อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร	%	23.74	56.16	62.66
8. อัตรากำไรสุทธิ	%	8.97	14.60	18.66
9. อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	%	2.67	5.35	8.38
<b>อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน</b> (EFFICIENCY RATIO)				
10. อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	%	0.95	2.00	3.24
11. อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	%	2.77	5.16	9.80
12. อัตราการหมุนของสินทรัพย์	เท่า	0.11	0.14	0.17
<b>อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน</b> (FINANCIAL POLICY RATIO)				
13. อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	1.87	1.76	1.62
14. อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	1.65	1.52	1.39
15. อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	2.17	3.38	7.06
16. อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	16.16	10.56	6.65
17. อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	1.15	1.98	3.48
18. อัตราการจ่ายเงินปันผล	%	121.06	74.52	42.19
<b>ข้อมูลต่อหุ้น (ส่วนของบริษัท ไม่รวม NCI)</b> (PER SHARE DATA)				
19. มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น	บาท	2.47	2.49	2.54
20. กำไรสุทธิต่อหุ้น	บาท	0.07	0.13	0.36
21. เงินปันผลต่อหุ้น	บาท	0.08 <sup>(1)</sup>	0.10	0.15

หมายเหตุ : <sup>(1)</sup> เป็นวาระเสนอผู้ถือหุ้นพิจารณาในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565

บริษัทไม่ได้แสดงอัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้ ระยะเวลาชำระหนี้ และ Cash Cycle เนื่องจากเป็นอัตราส่วนที่ไม่เหมาะสมสำหรับการพิจารณาผลการดำเนินงานของบริษัท เนื่องจากบริษัทมีลูกหนี้การค้า และเจ้าหนี้การค้าอยู่ในระดับที่ไม่มีนัยสำคัญ ซึ่งสอดคล้องกับลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัท

การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงินข้างต้นไม่รวมรายการที่เกี่ยวข้องกับการแปลงหนี้ค่างานระบบรถไฟฟ้าตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมซึ่งเป็นพื้นที่ รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบทยอยชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทาน และกำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน

# 5 ข้อมูลทั่วไป และข้อมูลสำคัญอื่น

## 5.1 ข้อมูลทั่วไป

### (1) นายทะเบียนหลักทรัพย์

#### บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เลขที่ 93 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 0 2009 9382

โทรสาร : 0 2009 9476

### (2) ผู้สอบบัญชี

#### บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

193/136-137 อาคารเลครัชดา ออฟฟิศ คอมเพล็กซ์ ชั้น 33

ถนนรัชดาภิเษกตัดใหม่ เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

โทรศัพท์ : 0 2264 0777

โทรสาร : 0 2264 0789

### (3) ที่ปรึกษากฎหมาย

#### เดอะลีสจิสท์ กรุ๊ป

อาคารอับดุลราฮิม ชั้น 9

เลขที่ 990 ถนนพระราม 4 แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500

โทรศัพท์ : 0 2636 1111

โทรสาร : 0 2636 0000

### (4) ที่ปรึกษาทางการเงิน

#### บริษัท แอดไวเซอรี พลัส จำกัด

1550 อาคารธนภูมิ ชั้น 10 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ แขวงมักกะสัน

เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 0 2652 7858-64

โทรสาร : 0 2652 7867

### (5) นายทะเบียนหุ้นกู้

#### ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)

อาคาร จี ทาวเวอร์ แกรนด์ พระราม 9 ชั้น 15 ฝั่งปีกเหนือ

9 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310

โทรศัพท์ : 0 2128 2326-9

โทรสาร : 0 2128 4625

#### ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)

977/2 ถนนพหลโยธิน แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 0 2298 0831

โทรสาร : 0 2298 0835

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

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

**5.2 ข้อมูลสำคัญอื่น**

-ไม่มี-

**5.3 ข้อพิพาททางกฎหมาย**

-ไม่มี-

**5.4 ตลาดรองกรณีจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ของประเทศไทย**

-ไม่มี-

**5.5 สถาบันการเงินที่ติดต่อประจำ****ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)**

333 ถนนสีลม แขวงสีลม  
 เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500  
 โทรศัพท์ : 0 2230 1036  
 โทรสาร : 0 2230 2722

**ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)**

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

**ธนาคารทหารไทยธนชาต จำกัด (มหาชน)**

3000 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมทอง  
 เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900  
 โทรศัพท์ : 0 2299 2469  
 โทรสาร : 0 2299 2758

**ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)**

9 ถนนรัชดาภิเษก แขวงจตุจักร  
 เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900  
 โทรศัพท์ : 0 2256 2323



ส่วนที่

2



การกำกับดูแลกิจการ

6

นโยบาย

## การกำกับดูแลกิจการ

### 6.1 ภาพรวมของนโยบายและแนวปฏิบัติ การกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการและฝ่ายจัดการตระหนักถึงความสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งประกอบด้วย บทบาทและความรับผิดชอบของคณะกรรมการในฐานะผู้นำองค์กรที่สร้างคุณค่าให้แก่กิจการอันจะนำไปสู่การดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน การมีระบบการบริหารจัดการและการควบคุมภายในที่ดี การมีกลไกการควบคุมและการถ่วงดุลอำนาจเพื่อให้การบริหารงานเป็นไปอย่างโปร่งใสตรวจสอบได้ การเคารพในสิทธิและความเท่าเทียมกันของผู้ถือหุ้นโดยส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมและการสื่อสารกับผู้ถือหุ้น การรักษาความน่าเชื่อถือทางการเงินและการเปิดเผยข้อมูล และการบริหารกิจการที่คำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ซึ่งเป็นปัจจัยที่สำคัญในการเพิ่มมูลค่าและผลตอบแทนสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทในระยะยาวอย่างยั่งยืน

ทั้งนี้ เพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ถือหุ้น นักลงทุน และผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มและพัฒนาการที่ทำให้เกิดการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทและบริษัทย่อยอย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมถึงความเข้าใจของคณะกรรมการในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย โอกาส และความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อการดำเนินกิจการ คณะกรรมการได้กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติในการการกำกับดูแลกิจการ โดยมีการทบทวนอย่างสม่ำเสมอทุกปี อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยบริษัทได้เผยแพร่นโยบายและแนวปฏิบัติในการกำกับดูแลกิจการบนเว็บไซต์ของบริษัทที่ <http://www.bemplc.co.th> เพื่อให้ผู้ถือหุ้น นักลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มได้รับทราบแนวทางปฏิบัติและการดำเนินธุรกิจของบริษัท และสื่อสารไปยังกรรมการผู้บริหาร และพนักงานของบริษัท เพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินธุรกิจและการบริหารจัดการ

## นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

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

### 1. บทบาทความรับผิดชอบของคณะกรรมการในฐานะผู้นำองค์กร

ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความตระหนักและเข้าใจถึงบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบในฐานะผู้นำ กำกับดูแลให้มีการบริหารจัดการที่ดี สร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน พร้อมทั้งติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารปฏิบัติตามขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบด้วยความระมัดระวัง และซื่อสัตย์สุจริต ดำเนินงานตามกฎหมาย ข้อบังคับ และมติการประชุม

### 2. วัตถุประสงค์และเป้าหมายทางธุรกิจของบริษัทเพื่อความยั่งยืน

กำหนดวัตถุประสงค์และเป้าหมายทางธุรกิจที่สอดคล้องและสร้างคุณค่าอย่างยั่งยืนให้แก่บริษัท ผู้มีส่วนได้เสีย และสังคม พร้อมทั้งติดตามดูแลการกำหนดกลยุทธ์เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายทางธุรกิจ โดยการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีมาใช้อย่างเหมาะสม

### 3. เสริมสร้างคณะกรรมการที่มีประสิทธิภาพ

กำหนดและทบทวนโครงสร้างคณะกรรมการเพื่อให้มีขนาด องค์ประกอบ และสัดส่วนกรรมการอิสระที่เหมาะสม มีกระบวนการสรรหาโปร่งใสและชัดเจน มีโครงสร้างค่าตอบแทนเหมาะสมกับความรับผิดชอบ มีการส่งเสริมการพัฒนาทักษะความรู้สำหรับการปฏิบัติหน้าที่อย่างสม่ำเสมอ รวมถึงการกำหนดจำนวนบริษัทจดทะเบียนที่กรรมการบริษัทจะไปดำรงตำแหน่ง เพื่อให้เกิดการปฏิบัติหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพ

### 4. การสรรหาและพัฒนาผู้บริหารระดับสูงและการบริหารทรัพยากรบุคคล

มีกระบวนการสรรหาและพัฒนาผู้บริหารระดับสูงให้มีความรู้ ทักษะ ประสบการณ์ และคุณลักษณะที่จำเป็นต่อการขับเคลื่อนองค์กรไปสู่เป้าหมาย มีโครงสร้างค่าตอบแทนที่เหมาะสม และมีการบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้มีความรู้ ทักษะ และประสบการณ์

### 5. ส่งเสริมวัฒนธรรมและการประกอบธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบ

ส่งเสริมและพัฒนาการสร้างวัฒนธรรม การพัฒนานวัตกรรมภายในองค์กร เพื่อเพิ่มคุณค่าให้แก่ธุรกิจตามสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียทั้งภายใน และภายนอก

### 6. ระบบควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม

ระบบการบริหารความเสี่ยงและระบบการควบคุมภายในมีความเหมาะสม กำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทให้บรรลุวัตถุประสงค์อย่างมีประสิทธิภาพ มีกระบวนการจัดการความขัดแย้งและป้องกันการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน ข้อมูล โอกาส และการทำธุรกรรมกับผู้ที่มีความสัมพันธ์เกี่ยวข้อง เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง

### 7. ความน่าเชื่อถือทางการเงินและการเปิดเผยข้อมูล

การเปิดเผยข้อมูลสำคัญทางการเงิน และข้อมูลที่ใช้ข้อมูลทางการเงินมีความถูกต้อง ครบถ้วน เพียงพอ ทันเวลา โปร่งใส ตามกฎเกณฑ์ มาตรฐาน และแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง มีการสื่อสารข้อมูลกับผู้มีส่วนได้เสียโดยนำเทคโนโลยีมาใช้ในการเผยแพร่อย่างเหมาะสม รวมทั้งมีการปกป้องข้อมูลที่มีผลต่อราคาหลักทรัพย์ เพื่อให้ข้อมูลที่เปิดเผยสามารถสะท้อนการปฏิบัติหรือการสร้างคุณค่าแก่กิจการอย่างยั่งยืน

## 8. สนับสนุนการมีส่วนร่วมและการสื่อสารกับผู้ถือหุ้น

กำกับดูแลให้มีกระบวนการสร้างความมีส่วนร่วมในการตัดสินใจของผู้ถือหุ้นในเรื่องสำคัญของบริษัท ส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้รับการปฏิบัติและปกป้องสิทธิขั้นพื้นฐาน ให้ผู้ถือหุ้นทุกรายได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกัน มีมาตรการป้องกันการใช้อิทธิพลภายในเพื่อหาประโยชน์ให้แก่ตนเองหรือผู้อื่นในทางมิชอบ ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ถือหุ้นโดยรวม พร้อมทั้งส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น และดูแลผู้ถือหุ้นมากกว่าสิทธิตามที่กฎหมายกำหนด ไม่กระทำการใด ๆ อันเป็นการละเมิดหรือลดทอนสิทธิของผู้ถือหุ้น

## 6.1.1 นโยบายและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับคณะกรรมการ

คณะกรรมการตระหนักถึงความรับผิดชอบและบทบาทในการกำหนดนโยบาย และกำกับดูแลให้บริษัทมีการบริหารจัดการที่ดี ซึ่งครอบคลุมถึงวัตถุประสงค์ เป้าหมายการดำเนินธุรกิจ กลยุทธ์ นโยบายการดำเนินงาน การจัดสรรทรัพยากรที่สำคัญและเพียงพอ เพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายการดำเนินธุรกิจ ตลอดจนติดตาม ประเมินผล และดูแลการรายงานผลการดำเนินงาน ให้มีความสอดคล้องกับกฎหมาย ข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น อันนำไปสู่การดำเนินงานและสร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน

คณะกรรมการได้ดำเนินการตามแนวปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนในด้านต่าง ๆ ดังนี้

### 1. โครงสร้างคณะกรรมการ

บริษัทได้พิจารณาถึงขนาด องค์กรประกอบ สัดส่วนกรรมการอิสระ ทักษะ ประสบการณ์ การศึกษา ความสามารถ และคุณลักษณะเฉพาะด้าน ตลอดจนเพศและอายุ ที่เหมาะสม และจำเป็นต่อการนำพาองค์กรสู่วัตถุประสงค์และเป้าหมายที่บริษัทได้กำหนดไว้

- คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วย กรรมการอย่างน้อยห้า (5) คน และกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดนั้นต้องมีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร และกรรมการของบริษัทจะต้องเป็นผู้มีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด
- คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วยกรรมการอิสระอย่างน้อย 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด แต่ต้องไม่น้อยกว่า 3 คน ซึ่งสามารถให้ความเห็นเกี่ยวกับการทำงานของฝ่ายบริหารได้อย่างอิสระ โดยมีคุณสมบัติครบถ้วนตามหลักเกณฑ์คุณสมบัติของ “กรรมการอิสระ” ตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและมีขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบตามที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด
- คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วยกรรมการตัวแทนตามสัญญาสัมปทานจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และกรรมการตัวแทนตามสัญญาสัมปทานจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)
- คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วย บุคคลในวงการธุรกิจ และจากหลายสาขาอาชีพ มีคุณสมบัติ ทักษะ ประสบการณ์ ในงานบริหารและงานปฏิบัติการที่เป็นประโยชน์กับบริษัท มีความรู้ด้านสัญญาสัมปทาน โดยมีกรรมการอย่างน้อย 1 คน ที่มีประสบการณ์ในธุรกิจหรืออุตสาหกรรมหลักที่บริษัทดำเนินการอยู่

- ประธานกรรมการและกรรมการผู้จัดการไม่เป็นบุคคลเดียวกัน เพื่อเป็นการแบ่งแยกหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย กำกับดูแล และการบริหารงานประจำ โดยคณะกรรมการได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของประธานกรรมการ และกรรมการผู้จัดการอย่างชัดเจน ประธานกรรมการเป็นกรรมการอิสระตามความหมายของตลาดหลักทรัพย์ฯ และไม่มีความสัมพันธ์ใด ๆ กับฝ่ายบริหาร

### 2. การทำหน้าที่ของประธานกรรมการและกรรมการผู้จัดการ

ประธานกรรมการและกรรมการผู้จัดการไม่เป็นบุคคลเดียวกัน เพื่อเป็นการแบ่งแยกหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย กำกับดูแล และการบริหารงานประจำ โดยคณะกรรมการได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของประธานกรรมการ และกรรมการผู้จัดการอย่างชัดเจน ประธานกรรมการเป็นกรรมการอิสระตามความหมายของตลาดหลักทรัพย์ฯ และไม่มีความสัมพันธ์ใด ๆ กับฝ่ายบริหาร

### 3. พิจารณากำหนดการดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียน

เพื่อให้กรรมการ กรรมการผู้จัดการ และผู้บริหารระดับสูงแต่ละคนสามารถทุ่มเทเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเพียงพอ และมีประสิทธิภาพ คณะกรรมการพิจารณากำหนดจำนวนบริษัทจดทะเบียน สำหรับการเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ ของกรรมการ กรรมการผู้จัดการ และผู้บริหารระดับสูงแต่ละคน ดังนี้

- การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นของกรรมการ

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนเมื่อรวมบริษัทแล้วจะต้องไม่เกิน 5 แห่ง เพื่อให้เกิดการบริหารงานอย่างมีประสิทธิภาพ

#### - การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นของ กรรมการผู้จัดการ และผู้บริหารระดับสูง

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารในบริษัท จดทะเบียนเมื่อรวมบริษัทแล้วจะต้องไม่เกิน 5 แห่ง โดยกรรมการผู้จัดการและผู้บริหารระดับสูงต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัท

### 4. การสรรหากรรมการ

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะสรรหา กรรมการที่มีคุณสมบัติเหมาะสมทั้งในด้านทักษะ และประสบการณ์ ที่จะประโยชน์กับบริษัท เพื่อแต่งตั้งเป็นกรรมการแทน กรรมการที่พ้นตำแหน่งทั้งกรณีที่มาออกก่อนครบวาระและที่ครบ กำหนดออกตามวาระตามหลักเกณฑ์ โดยจะพิจารณาคุณสมบัติ ที่ต้องการสรรหาจากทักษะที่จำเป็นที่ยังขาดอยู่ในคณะกรรมการ และคุณสมบัติสอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท

### 5. วาระการดำรงตำแหน่ง

ตามข้อบังคับบริษัทกำหนดว่า ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวน 1 ใน 3 ถ้าจำนวนกรรมการที่จะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วน 1 ใน 3 ดังนั้นกรรมการบริษัท จึงมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี โดยกรรมการซึ่งพ้น จากตำแหน่งอาจได้รับเลือกตั้งใหม่ได้ ซึ่งบริษัทไม่ได้กำหนด จำนวนวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการหรือจำนวนบริษัท จดทะเบียนอื่นที่กรรมการจะดำรงตำแหน่งกรรมการ แต่จะ พิจารณาความเหมาะสมในการแต่งตั้งกรรมการที่ครบวาระเข้า ดำรงตำแหน่งอีก

### 6. การประชุมคณะกรรมการ

ตามข้อบังคับของบริษัทกำหนดให้มีการประชุม คณะกรรมการอย่างน้อย 3 เดือนต่อครั้ง โดยบริษัทได้แจ้งกำหนดการ ประชุมคณะกรรมการพร้อมระเบียบวาระหลักประจำปีให้ คณะกรรมการได้รับทราบเป็นการล่วงหน้า และในการประชุม ต้องมีกรรมการเข้าร่วมประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวน กรรมการทั้งหมดจึงจะครบองค์ประชุม โดยระเบียบวาระ การประชุมจะกำหนดขึ้นโดยการพิจารณาร่วมกันระหว่างประธาน กรรมการบริษัท และกรรมการผู้จัดการ รวมทั้งจะจัดให้มีการ ประชุมระหว่างกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารและไม่มีฝ่ายบริหาร เข้าร่วมประชุม 1 ครั้ง ประธานกรรมการจะทำหน้าที่ประธาน ในที่ประชุม และผู้บริหารระดับสูงจะเข้าประชุมเพื่อชี้แจงข้อมูล ในฐานะผู้เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานโดยตรง

นอกจากนี้ คณะกรรมการมีนโยบายห้ามกรรมการ และ ผู้บริหารซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกันหรือมีส่วนได้เสียกับวาระ ที่จะพิจารณาเข้าร่วมประชุมหรือออกเสียงในวาระนั้น โดยฝ่าย บริหารจะแจ้งให้กรรมการและผู้บริหารซึ่งไม่ได้รับอนุญาตให้ เข้าร่วมประชุมหรือออกเสียงในวาระนั้น ๆ ทราบเป็นการล่วงหน้า ทั้งนี้ การพิจารณาว่าบุคคลที่เกี่ยวข้องกันและผู้มีส่วนได้เสีย คณะกรรมการจะพิจารณาจากรายงานการมีส่วนได้เสีย ซึ่งกรรมการและผู้บริหารทุกคนมีหน้าที่จัดทำรายงานดังกล่าว ตามที่คณะกรรมการมีนโยบายให้กรรมการและผู้บริหารจัดทำ รายงานการมีส่วนได้เสีย เพื่อเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวต่อประธาน กรรมการบริษัท และประธานกรรมการตรวจสอบ

ในปี 2564 คณะกรรมการบริษัทมีการประชุม 7 ครั้ง โดยบริษัทจะส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุม ซึ่งมีการกำหนดชัดเจนก่อนการประชุมล่วงหน้า 7 วัน และมีการ ส่งเอกสารประกอบการประชุมเป็นการล่วงหน้าอย่างน้อย 5 วัน ทำการก่อนการประชุม เพื่อให้คณะกรรมการมีเวลาศึกษา ก่อน เข้าประชุม

### 7. การประเมินตนเองของคณะกรรมการ /

#### คณะกรรมการชุดย่อย / คณะกรรมการรายบุคคล

คณะกรรมการมีนโยบายให้มีการประเมินผลการปฏิบัติ งานด้วยตนเอง (Self-Assessment) ของคณะกรรมการและ คณะกรรมการชุดย่อยโดยรวมอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ตามแนวทาง การกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทจดทะเบียน ทั้งนี้คณะกรรมการ ยังได้กำหนดให้มีการทบทวนหัวข้อประเมินเพื่อให้เหมาะสมและ สอดคล้องกับบทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบ และสอดคล้องกับ แนวนโยบายที่กำหนดไว้

ในปี 2564 บริษัทได้จัดส่งแบบประเมินผลการปฏิบัติ งานของคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อยให้กรรมการ แต่ละคณะ สำหรับประเมินผลการปฏิบัติของคณะกรรมการและ คณะกรรมการชุดย่อยโดยรวมทั้งคณะ และแบบประเมิน ตนเองของคณะกรรมการรายบุคคล เพื่อนำผลประเมินเสนอ คณะกรรมการบริษัทพิจารณาปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงาน ซึ่งสรุปผลการประเมินได้ดังนี้



ผลประเมิน / ผลสำรวจ	ปี 2564 ร้อยละ	ปี 2563 ร้อยละ
1. ผลประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการโดยรวม <ul style="list-style-type: none"><li>• คณะกรรมการบริษัท</li><li>• คณะกรรมการตรวจสอบ</li><li>• คณะกรรมการบริหาร</li><li>• คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน</li><li>• คณะกรรมการบริษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง</li></ul>	97.33 100.00 97.48 100.00 92.23	96.33 97.76 97.68 97.12 94.44
2. ผลประเมินตนเองของกรรมการรายบุคคล	96.75	-
3. ผลสำรวจการปฏิบัติตามจรรยาบรรณ <ul style="list-style-type: none"><li>• ปฏิบัติครบถ้วน</li><li>• ปฏิบัติบางส่วน</li></ul>	97.69 2.31	96.31 3.69

ผลประเมินการปฏิบัติงานโดยรวมของคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชุดย่อยอยู่ในระดับ ดี-ดีเยี่ยม การประเมินตนเองของกรรมการรายบุคคล อยู่ในระดับ ดี-ดีเยี่ยม สำหรับการปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัท พบว่ากรรมการโดยส่วนใหญ่มีการปฏิบัติตามครบถ้วนแล้ว คิดเป็นร้อยละ 97.69

8. การประเมินการปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัท

คณะกรรมการได้กำหนดจรรยาบรรณบริษัท เพื่อเป็นหลักการและเป้าหมายของการดำเนินธุรกิจของบริษัท และแนวทางการปฏิบัติงานของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคน โดยกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานจะประเมินการปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัทอย่างต่อเนื่องทุกปี

ในปี 2564 บริษัทได้จัดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนมีการประเมินผลการปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัท ทั้งนี้ เพื่อเป็นการโน้มน้าว กระตุ้น และจูงใจให้กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานร่วมมือร่วมใจสร้างคุณค่าให้แก่กิจการ พร้อมทั้งเป็นการสร้างความเชื่อมั่นว่า สหিতตามกฎหมายของผู้มีส่วนได้เสียได้รับความคุ้มครอง และมีการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียตลอดจนผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส และเป็นธรรม รวมทั้งเพื่อเป็นการส่งเสริมให้ผู้บริหารและพนักงานทุกคนมีความรับผิดชอบที่จะทำความคุ้นเคยและปฏิบัติตามจรรยาบรรณ ตลอดจนนโยบายที่เกี่ยวข้องของบริษัทที่จะออกมาเพิ่มเติม

9. การประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ

คณะกรรมการทุกคนยกเว้นกรรมการผู้จัดการจะทำการประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการทุกปี ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนกำหนด และคณะกรรมการได้มอบหมายให้คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาเสนอค่าตอบแทนและผลประโยชน์อื่นที่เหมาะสมสำหรับกรรมการผู้จัดการ โดยพิจารณาเกณฑ์ชี้วัดระดับองค์กร (Corporate KPIs) เพื่อใช้ในการประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปี เพื่อให้คณะกรรมการพิจารณาเห็นชอบ

10. คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

**คำตอบแทนกรรมการ :** บริษัทกำหนดนโยบายคำตอบแทนกรรมการ และกรรมการผู้จัดการไว้อย่างชัดเจนและโปร่งใส โดยสอดคล้องกับภาระหน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการแต่ละคนที่เป็นประธาน หรือสมาชิกของคณะกรรมการชุดย่อย ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณากลับกรอง ซึ่งคำตอบแทนอยู่ในระดับเดียวกับอุตสาหกรรมเดียวกันและสูงเพียงพอที่จะดูแลและรักษากรรมการที่มีคุณสมบัติที่ต้องการ

**คำตอบแทนกรรมการผู้จัดการ :** คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะพิจารณาคำตอบแทนของกรรมการผู้จัดการให้สอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทตามเกณฑ์ชี้วัดระดับองค์กร (Corporate KPIs) และผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการเพื่อนำเสนอคณะกรรมการพิจารณาในแต่ละปี

**คำตอบแทนผู้บริหาร :** คำตอบแทนผู้บริหารไม่รวมกรรมการผู้จัดการเป็นไปตามหลักการ และนโยบายที่คณะกรรมการบริหารกำหนด ซึ่งเชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัท และผลประเมินการปฏิบัติงานของผู้บริหารแต่ละคน

## 11. การพัฒนาระบบการและผู้บริหาร

### • การอบรมสำหรับกรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการมีนโยบายในการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกให้มีการฝึกอบรมและการให้ความรู้แก่กรรมการและผู้บริหารของบริษัท เพื่อให้มีการปรับปรุงและการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง ทั้งหลักสูตรการอบรมภายในและภายนอกบริษัท โดยคณะกรรมการทุกท่านต้องได้รับการฝึกอบรม เพื่อให้เข้าใจการปฏิบัติหน้าที่ในฐานะกรรมการ

โดยคณะกรรมการ และผู้บริหารระดับสูงของบริษัทให้ความสำคัญในการเข้าร่วมอบรมหรือสัมมนาในหลักสูตรต่าง ๆ หรือพัฒนาความรู้ความสามารถ โดยกรรมการบริษัทได้ผ่านการอบรมหลักสูตรกับสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ได้แก่ หลักสูตร Director Certification Program (DCP) หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) หลักสูตร Board Performance Evaluation หลักสูตร The Role of Chairman (RCP) หลักสูตร Audit Committee Program หลักสูตร Role of Compensation Committee (RCC)

ในปี 2564 มีกรรมการบริษัทจำนวน 1 คน คือ นางทศานุ ธรรมโชติ ได้เข้ารับการอบรมหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP 186/2021)

### • การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

คณะกรรมการกำหนดแนวปฏิบัติให้บริษัทจัดให้มีการปฐมนิเทศกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ โดยบริษัทจัดเอกสารหรือจัดบรรยายสรุป (Briefing) เพื่อให้กรรมการใหม่เข้าใจธุรกิจ และการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการและคณะกรรมการ ซึ่งคณะกรรมการได้มอบหมายให้เลขาธิการบริษัท และสำนักกรรมการและงานกำกับดูแลมีหน้าที่ในการปฐมนิเทศกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ โดยจัดให้มีการประชุมร่วมกันกับกรรมการ และ/หรือผู้บริหาร และ/หรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อชี้แจงและตอบข้อซักถาม

ในปี 2564 มีการแต่งตั้งกรรมการใหม่ 3 คน ซึ่งบริษัทได้ดำเนินการตามแนวปฏิบัติ โดยบรรยายสรุปข้อมูลบริษัท พร้อมทั้งจัดเตรียมเอกสารข้อมูลสรุปให้กรรมการใหม่ได้รับทราบ เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท คู่มือกรรมการบริษัทจดทะเบียน หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี จรรยาบรรณของบริษัท อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ กำหนดการประชุมคณะกรรมการ ทั้งปี พร้อมกันนี้บริษัทจัดให้กรรมการได้เข้าร่วมอบรมหลักสูตรตามข้อเสนอแนะของสำนักงาน ก.ล.ต. ซึ่งจัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

## 12. แผนการสืบทอดตำแหน่ง

คณะกรรมการได้กำหนดให้มีการจัดทำและรายงานเกี่ยวกับแผนการทดแทนตำแหน่งงาน (Succession Plan) สำหรับตำแหน่งกรรมการผู้จัดการและผู้บริหารระดับสูง และตำแหน่งงานในสายงานหลัก โดยพิจารณาจากผลการปฏิบัติงาน ศักยภาพและความพร้อมของแต่ละบุคคลเป็นหลัก ทั้งนี้ บริษัทได้จัดให้มีการเตรียมความพร้อมสำหรับบุคคลที่เป็น Successor ในการพัฒนาความรู้ความสามารถ และทักษะที่จำเป็นตามตำแหน่งงาน เพื่อสืบทอดงานในกรณีที่กรรมการผู้จัดการหรือผู้บริหารในตำแหน่งสำคัญไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้

โดยแต่ละปีจะกำหนดให้มีการพิจารณาเลื่อนตำแหน่งตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด เพื่อพัฒนาบุคลากรที่มีผลการปฏิบัติงานที่ดีและมีศักยภาพได้เติบโตในตำแหน่งที่สูงขึ้นตามลำดับขั้นของทั้งผู้บริหารระดับกลางและพนักงาน โดยคณะกรรมการพิจารณาประกอบด้วย กรรมการผู้จัดการ และผู้บริหารระดับผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป หรือผู้บริหารระดับกลางเป็นผู้พิจารณาตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้อย่างชัดเจน ในส่วนของการดำเนินกลยุทธ์และการวางแผนการสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) ของผู้บริหารระดับสูงที่อาจจะมีการเปลี่ยนแปลง หรือหมดวาระการดำรงตำแหน่งหรือเกษียณอายุ ที่ประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้ทบทวนหลักการ ตลอดจนคัดเลือกผู้มีความรู้ความสามารถและมีคุณสมบัติเหมาะสม โดยมีคณะกรรมการเป็นผู้พิจารณาแต่งตั้งในระดับกรรมการผู้จัดการ และคณะกรรมการบริหารพิจารณาแต่งตั้งผู้บริหารตั้งแต่ระดับผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการขึ้นไป

## 13. การมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร

### • การรายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการกำหนดให้กรรมการและผู้บริหารมีหน้าที่จัดทำรายงานการมีส่วนได้เสีย โดยให้เปิดเผยข้อมูลการดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารในนิติบุคคลอื่น และข้อมูลการถือหุ้นในนิติบุคคลอื่น กรณีที่ถือเกินกว่าร้อยละ 25 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ทั้งของผู้รายงานและบุคคลที่เกี่ยวข้องกับผู้รายงาน ทั้งนี้ เพื่อให้คณะกรรมการมีข้อมูลในการพิจารณาอนุมัติ

การเข้าทำรายการต่าง ๆ ของบริษัท และบริษัทย่อยได้อย่างถูกต้อง โปร่งใส และเป็นไปตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

โดยเลขาธิการบริษัทเป็นผู้เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้เสียที่รายงานโดยกรรมการและผู้บริหารพร้อมทั้งจัดส่งสำเนารายงานให้ประธานกรรมการบริษัท และประธานกรรมการตรวจสอบทราบภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่บริษัทได้รับรายงาน

#### • การเข้าร่วมประชุมของกรรมการที่มีส่วนได้เสีย

คณะกรรมการมีนโยบายห้ามกรรมการและผู้บริหารซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกันหรือมีส่วนได้เสียกับวาระที่จะพิจารณาเข้าร่วมประชุมและออกเสียงในวาระนั้น โดยเลขาธิการบริษัทจะแจ้งกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียให้แสดงเจตนาขอไม่เข้าร่วมประชุม หรือออกเสียงในวาระนั้น ๆ ทราบเป็นการล่วงหน้า ทั้งนี้ การพิจารณาว่าบุคคลที่เกี่ยวข้องกันและผู้มีส่วนได้เสีย คณะกรรมการจะพิจารณาจากรายงานการมีส่วนได้เสียซึ่งกรรมการและผู้บริหารทุกคนมีหน้าที่จัดทำและเปิดเผยรายงานดังกล่าวต่อประธานกรรมการบริษัท และประธานกรรมการตรวจสอบ

### 14. การกำกับดูแลบริษัทย่อย

คณะกรรมการกำหนดหลักเกณฑ์และแนวทางในการกำกับดูแล รวมถึงควบคุมการบริหารจัดการของบริษัทย่อย เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทย่อยเป็นไปตามนโยบายการดำเนินธุรกิจสอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการ รวมถึงเพื่อดูแลรักษาผลประโยชน์ในเงินลงทุนของบริษัทและผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ บริษัทได้กำหนดให้บริษัทย่อยดำเนินการทบทวนระบบการควบคุมภายในให้มีความเพียงพอและเหมาะสมเป็นประจำทุกปี โดยสำนักตรวจสอบภายในของบริษัทจะเป็นผู้สอบทาน ติดตาม และประเมินผลการปฏิบัติตามหลักการควบคุมภายในที่ดีอย่างสม่ำเสมอ โดยกำหนดไว้ในแผนการตรวจสอบประจำปี

ในปี 2564 คณะกรรมการได้แต่งตั้งนางสาวปาหนัน ไตรสุวรรณถาวร รองกรรมการผู้จัดการ บัญชีและการเงิน และนายอนวัช สุวรรณฤทธิ์ รองกรรมการผู้จัดการพัฒนาธุรกิจและปฏิบัติการทางพิเศษ เป็นตัวแทนบริษัทเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการของ NECL และ BMN เพื่อไปดูแลบริษัทย่อยให้มีหลักเกณฑ์ในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดีลักษณะเดียวกับหลักเกณฑ์ของบริษัท รวมถึงกำกับดูแลให้มีการจัดเก็บข้อมูลและบันทึกบัญชีของบริษัทย่อยให้บริษัทตรวจสอบและรวบรวมมาจัดทำงบการเงินรวมได้ทันกำหนด

### 15. การต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

บริษัทมีนโยบายการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน รวมทั้งได้จัดทำแนวทางการปฏิบัติเป็นลายลักษณ์อักษรเพื่อให้พนักงานทุกระดับใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่เพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายแก่บริษัทโดยหลีกเลี่ยงการรับสิ่งของหรือประโยชน์ใด ๆ จากคู่ค้า คู่สัญญา หรือผู้มีส่วนได้เสียกับธุรกิจของบริษัท รักษาไว้ซึ่งการดำเนินธุรกิจอย่างเป็นธรรมบนหลักเกณฑ์การตัดสินใจและเปรียบเทียบเงื่อนไขราคา คุณภาพ รวมไปถึงการบริการต่าง ๆ อย่างโปร่งใส และสามารถตรวจสอบได้ ไม่ว่าจะอยู่ในสถานการณ์ใดก็ตาม

## 6.1.2 นโยบายและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสีย

### • นโยบายและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการตระหนักและให้ความสำคัญต่อสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้นในการกำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจ หรือตัดสินใจในเรื่องที่มีผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อบริษัท รวมไปถึงการสนับสนุนการมีส่วนร่วมและการสื่อสารกับผู้ถือหุ้น โดยสนับสนุนให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิของตนอย่างเต็มที่ผ่านการประชุมผู้ถือหุ้น และไม่กระทำการใด ๆ อันเป็นการละเมิด หรือลิดรอนสิทธิ ดังนี้

#### กำหนดการจัดประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทได้กำหนดให้มีการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นปีละครั้งภายในเวลาไม่เกิน 4 เดือนนับแต่วันสิ้นสุดรอบปีบัญชีของบริษัท และในกรณีที่มีความจำเป็นเร่งด่วนต้องเสนอวาระเป็นกรณีพิเศษ ซึ่งเป็นเรื่องที่กระทบหรือเกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นหรือเกี่ยวข้องกับเงื่อนไขหรือกฎเกณฑ์ กฎหมายที่ใช้บังคับที่ต้องได้รับการอนุมัติจากผู้ถือหุ้นแล้ว บริษัทจะเรียกประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นเป็นกรณีไป

ในปี 2564 เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 ในประเทศไทย ซึ่งมีการแพร่ระบาดเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง บริษัทได้จัดการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2564 ในรูปแบบการประชุมผู้ถือหุ้นผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-AGM) เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2564 ถ่ายทอดจากห้องออডিโตรีม ชั้น G อาคาร A บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (สาขา 2) เลขที่ 189 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310

ทั้งนี้ แม้จะอยู่ภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 บริษัทยังคงปฏิบัติตามแนวทางของโครงการประเมินคุณภาพการประชุมผู้ถือหุ้น (AGM Checklist) ของสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย สมาคมบริษัทจดทะเบียน และสำนักงาน

คณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) โดยในปี 2564 บริษัทได้รับคะแนนเต็ม 100 คะแนน เช่นเดียวกับ ปี 2563 ซึ่งบริษัทได้มีการดำเนินการ ดังนี้

### 1) การดำเนินการก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น

#### 1.1 การให้ข้อมูลก่อนการประชุมผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการดูแลให้บริษัทแจ้งกำหนดการประชุมพร้อมวาระ และความเห็นของคณะกรรมการในแต่ละวาระต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ตามเกณฑ์การเปิดเผยข้อมูลและเผยแพร่ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัท ภายในวันทำการถัดไป พร้อมทั้งดูแลให้บริษัทจัดทำหนังสือเชิญประชุม ซึ่งมีรายละเอียดคำชี้แจงข้อเท็จจริงและเหตุผลประกอบในแต่ละวาระ วัน เวลา สถานที่รวมถึงรายละเอียดเกี่ยวกับเอกสารหรือหลักฐานประกอบการเข้าร่วมประชุม โดยเอกสารจะจัดทำทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นที่เป็นชาวต่างชาติ ซึ่งผู้ถือหุ้นทุกคนสามารถรับรู้และเข้าใจได้อย่างชัดเจน พร้อมกันนี้ได้แจ้งกฎเกณฑ์และข้อบังคับต่างๆ ที่ใช้ในการประชุม ขั้นตอนการออกเสียงลงมติ รวมทั้งสิทธิการออกเสียงลงคะแนนให้แก่ผู้ถือหุ้นทราบเป็นการล่วงหน้า

ในปี 2564 บริษัทได้กำหนดให้มีการเผยแพร่หนังสือเชิญประชุมบนเว็บไซต์ของบริษัทล่วงหน้า 30 วัน โดยได้เผยแพร่ตั้งแต่วันที่ 26 มีนาคม 2564 พร้อมทั้งส่งหนังสือเชิญประชุมให้บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นนายทะเบียนหุ้นของบริษัทเป็นผู้จัดส่งให้กับผู้ถือหุ้นล่วงหน้า 21 วัน ก่อนประชุม คือวันที่ 5 เมษายน 2564 และได้ทำการประกาศลงในหนังสือพิมพ์รายวันทั้งฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ติดต่อกันต่อเนื่อง 3 วัน ก่อนวันประชุม คือวันที่ 7 - 9 เมษายน 2564 เพื่อให้ผู้ถือหุ้นมีเวลาพิจารณารายละเอียดของแต่ละวาระ และดำเนินการประชุมผู้ถือหุ้นตามลำดับระเบียบวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม โดยไม่มีการเพิ่มระเบียบวาระที่ไม่ได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าในที่ประชุม เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้มีโอกาสศึกษาข้อมูลประกอบการพิจารณาระเบียบวาระต่าง ๆ

#### 1.2 การคุ้มครองสิทธิของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย

เพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถใช้สิทธิในการเสนอเรื่องเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของบริษัท บริษัทมีนโยบายเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกรายใช้สิทธิในฐานะผู้ถือหุ้นอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกันที่จะเสนอ

ระเบียบวาระการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น และเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้ารับการพิจารณาแต่งตั้งเป็นกรรมการผ่านช่องทางที่ประกาศไว้บนเว็บไซต์ของบริษัท โดยเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นใช้สิทธิได้ล่วงหน้า 3 เดือน ก่อนสิ้นรอบระยะเวลาบัญชี ทั้งนี้ คณะกรรมการจะเป็นผู้พิจารณาความเหมาะสมของการบรรจุหรือไม่บรรจุระเบียบวาระการประชุมตาม que ผู้ถือหุ้นเสนอและสำหรับบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อเพื่อรับการพิจารณาแต่งตั้งเป็นกรรมการฝ่ายบริหารจะนำเสนอต่อคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อพิจารณานำเสนอคณะกรรมการและที่ประชุมผู้ถือหุ้นต่อไป และได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นใช้สิทธิในการแต่งตั้งกรรมการเป็นรายบุคคลสำหรับวาระแต่งตั้งกรรมการ ผู้ถือหุ้นสามารถลงคะแนนเสียงเลือกกรรมการเป็นรายบุคคล

#### 1.3 การส่งเสริมการเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทตระหนักและให้ความสำคัญถึงสิทธิและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของผู้ถือหุ้น โดยคณะกรรมการได้กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการไว้ชัดเจนว่า บริษัทส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นทุกกลุ่ม โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ถือหุ้นส่วนน้อยผู้ถือหุ้นที่เป็นชาวต่างชาติและผู้ถือหุ้นประเภทสถาบันได้ใช้สิทธิของตนโดยไม่จำกัดเฉพาะสิทธิที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น โดยบริษัทไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดหรือลดทอนสิทธิของผู้ถือหุ้น และส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิในการตัดสินใจเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ โดยดำเนินการให้ผู้ถือหุ้นได้รับข่าวสารข้อมูลของบริษัทอย่างเพียงพอ ซึ่งบริษัทได้จัดทำเอกสารเผยแพร่ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทุกคนสามารถรับรู้และเข้าใจได้อย่างชัดเจน

#### 1.4 การมอบฉันทะเพื่อการเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น

กรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สะดวกมาเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทได้อำนวยความสะดวก โดยจัดเตรียมหนังสือมอบฉันทะในรูปแบบที่ผู้ถือหุ้นสามารถเป็นผู้กำหนดแนวทางการลงคะแนนของตนได้ และสามารถมอบฉันทะให้กรรมการอิสระของบริษัทที่บริษัทเสนอชื่อไว้ เพื่อเป็นทางเลือกสำหรับการมอบฉันทะของผู้ถือหุ้นในการใช้สิทธิเข้าร่วมประชุม และออกเสียงลงคะแนนแทนในแต่ละวาระ โดยจัดทำหนังสือมอบฉันทะทั้ง 3 รูปแบบตามที่กฎหมายกำหนด ดังนี้



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

พร้อมทั้งเปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นเลือกใช้ตามความเหมาะสม นอกจากนี้ บริษัทยังได้จัดเตรียมเอกสารแนบไปบริการแก่ผู้ถือหุ้นที่มอบฉันทะให้บุคคลอื่นเข้าประชุมแทนโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย

โดยในปี 2564 นี้ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 บริษัทดำเนินการตามนโยบายของตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยได้ส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นมีการมอบฉันทะให้กรรมการอิสระ ซึ่งมีผู้ถือหุ้นมอบฉันทะให้กรรมการอิสระ 1,071 ราย เป็นจำนวน 2,051,547,084 หุ้น

### 1.5 การอำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิในการเข้าร่วมประชุมและออกเสียง

ภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 บริษัทได้จัดการประชุมในรูปแบบ E-Meeting ซึ่งเป็นการจัดประชุมตามพระราชกำหนดว่าด้วยการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2563 และประกาศกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมเรื่องมาตรฐานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2563 โดยผู้ถือหุ้นหรือผู้รับมอบฉันทะที่จะเข้าร่วมประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ต้องลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม และยืนยันตัวตน โดยยื่นแบบคำร้องเข้าร่วมประชุมผ่าน Web browser หรือสแกน QR Code เพื่อเข้าสู่ระบบโดยการยื่นคำร้องล่วงหน้า 7 วันทำการก่อนวันประชุมจนถึงการประชุมเสร็จสิ้น ซึ่งในปี 2564 บริษัทได้เปิดให้ผู้ถือหุ้นลงทะเบียนเข้าร่วมประชุมตั้งแต่วันที่ 19 ถึง 28 เมษายน 2564 (ยกเว้นวันเสาร์-อาทิตย์)

### 1.6 การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่งคำถามเป็นการล่วงหน้า

เพื่อเป็นการสื่อสารและสร้างการมีส่วนร่วมกับผู้ถือหุ้น บริษัทได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นสามารถเสนอระเบียบวาระหรือส่งคำถาม หรือข้อคิดเห็นเป็นการล่วงหน้า โดยได้เปิดเผยหลักเกณฑ์และขั้นตอนไว้

บนเว็บไซต์ [www.bemplc.co.th](http://www.bemplc.co.th) หรือที่ E-mail address : [companysecretary@bemplc.co.th](mailto:companysecretary@bemplc.co.th) โทรศัพท์ : 0 2641 4611 โทรสาร : 0 2641 4610 หรือทางไปรษณีย์มายังสำนักกรรมการและงานกำกับดูแลบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (สาขา 1) เลขที่ 238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวางกรุงเทพฯ 10310 ซึ่งบริษัทจะพิจารณาตอบคำถามผ่านทางช่องทางตามความเหมาะสม หรือชี้แจงเพิ่มเติมในที่ประชุมผู้ถือหุ้น

สำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 บริษัทได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอระเบียบวาระหรือส่งคำถามเป็นการล่วงหน้าผ่านทางเว็บไซต์ได้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2564 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และแจ้งให้ผู้ถือหุ้นรับทราบโดยทั่วกันผ่านทางเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ

## 2) การดำเนินการในวันประชุมผู้ถือหุ้น

เนื่องด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 การดำเนินการจัดประชุมผู้ถือหุ้นประจำปี 2564 ซึ่งเป็นการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-AGM) โดยเป็นไปตามกฎหมาย กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

### 2.1 การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการประชุม

บริษัทใช้ระบบประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Cisco Webex Meeting) และระบบ Inventech Connect รองรับ Web browser, PC, iOS และ android การเข้าใช้ระบบ Cisco Webex Meeting และระบบ Inventech Connect และประมวลผลด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ในการลงทะเบียนเข้าร่วมประชุมและการนับคะแนน ทั้งนี้ เพื่อความถูกต้องแม่นยำ และความสะดวกรวดเร็ว ซึ่งสามารถแสดงผลการนับคะแนนได้ทันทีแบบรวดเร็ว

### 2.2 การเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นของกรรมการ

การประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2564 มีกรรมการเข้าร่วมในการประชุมจำนวน 14 คน จากกรรมการทั้งหมด 14 คน (สัดส่วนของกรรมการที่เข้าร่วมประชุมร้อยละ 100) โดยประธานกรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ กรรมการผู้จัดการ และคณะผู้บริหารของบริษัทได้เข้าร่วมประชุมเพื่อตอบข้อซักถามในประเด็นต่างๆ และรับฟังข้อเสนอแนะจากผู้ถือหุ้น

## 2.3 การดำเนินการประชุม

ก่อนเริ่มการประชุมผู้ถือหุ้น บริษัทจะแนะนำ คณะกรรมการ คณะผู้บริหาร ผู้สอบบัญชีของบริษัท และที่ปรึกษากฎหมาย ซึ่งทำหน้าที่เป็นคนกลางและสักขีพยานให้ที่ประชุมรับทราบ แล้วจึงชี้แจงกติกาทั้งหมด รวมถึงวิธีการนับคะแนนเสียงของผู้ถือหุ้นที่ต้องลงมติในแต่ละวาระตามข้อบังคับของบริษัท รวมถึงการใช้สิทธิออกเสียงลงคะแนนในแต่ละวาระอย่างชัดเจน และเมื่อมีการให้ข้อมูลตามระเบียบวาระแล้ว ประธานฯ จะเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุมทุกรายแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และถามคำถามในแต่ละวาระ โดยประธานฯ และผู้บริหารจะตอบข้อซักถามอย่างชัดเจน ตรงประเด็น และให้ความสำคัญกับทุกคำถาม แล้วจึงให้ที่ประชุมออกเสียงลงมติในวาระนั้น ๆ

ในการออกเสียงลงคะแนน ใช้วิธีลงคะแนน โดยหุ้น 1 หุ้น มีเสียง 1 เสียง (one share one vote) จะเป็นการออกเสียงลงคะแนนในการประชุมผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งผู้ถือหุ้นสามารถออกเสียงลงคะแนน “เห็นด้วย” “ไม่เห็นด้วย” หรือ “งดออกเสียง”

ในกรณีปกติให้ถือคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน ในวาระการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการผ่านด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นที่มาประชุม สำหรับกรณีอื่นคะแนนเสียงให้เป็นไปตามข้อบังคับบริษัท กฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้อง และวาระเพื่อทราบไม่มีการลงมติ

## 2.4 การตรวจนับหรือตรวจสอบคะแนนเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้น

เพื่อความโปร่งใส ถูกต้องตามกฎหมาย และข้อบังคับบริษัทได้จัดให้มีที่ปรึกษากฎหมาย ทำหน้าที่เป็นผู้ตรวจนับหรือตรวจสอบการนับคะแนนเพื่อความโปร่งใส ถูกต้องตามกฎหมาย และข้อบังคับ โดยบริษัทจะมีการแนะนำผู้ตรวจสอบการนับคะแนนต่อที่ประชุมและจัดให้มีการบันทึกไว้ในรายงาน

การประชุมผู้ถือหุ้น ในการออกเสียงลงคะแนนในแต่ละวาระ บริษัทใช้ระบบคอมพิวเตอร์ในการบันทึกข้อมูลเพื่อให้สามารถแสดงผลมติต่อที่ประชุมภายในเวลาที่รวดเร็ว และจะแสดงผลทั้งเห็นด้วย ไม่เห็นด้วย งดออกเสียง และบัตรเสีย โดยบริษัทเปิดเผยมติพร้อมผลคะแนนในแต่ละวาระต่อที่ประชุม และเผยแพร่มติดังกล่าวผ่านระบบของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งเผยแพร่มติและรายงานการประชุมบนเว็บไซต์ของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทราบและสามารถตรวจสอบผลการลงมติได้อย่างรวดเร็ว

## 3) การจัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น และการเปิดเผยมติการประชุม

บริษัทเปิดเผยมติการประชุมผู้ถือหุ้นในแต่ละวาระต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ผ่านระบบ SETLink ภายในวันที่มีการประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงเปิดเผยผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทราบและสามารถตรวจสอบผลการลงมติพร้อมคะแนนเสียงได้อย่างรวดเร็ว และบริษัทจัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น โดยแยกวาระชัดเจน ซึ่งจะเน้นความถูกต้อง ครบถ้วน ประกอบด้วย ข้อมูลรายชื่อกรรมการที่เข้าร่วมประชุม / จำนวนผู้ถือหุ้น / จำนวนหุ้นที่เข้าร่วมประชุม (ด้วยตนเอง/มอบฉันทะ) / คำชี้แจงโดยสรุปที่เป็นสาระสำคัญ เช่น ขั้นตอนการลงคะแนน และวิธีการแสดงผลคะแนนให้ที่ประชุมทราบ ก่อนดำเนินการประชุม ชื่อผู้ถาม คำถาม-ตอบ หรือข้อคิดเห็นโดยสรุป และมติที่ประชุม โดยแยกเป็นคะแนนที่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย งดออกเสียง และบัตรเสีย และนำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ และ ก.ล.ต. ภายในกำหนด 14 วัน รวมทั้งเผยแพร่รายงานการประชุม และวิดีโอบันทึกการประชุมดังกล่าวผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทที่ [www.bemplc.co.th](http://www.bemplc.co.th) ตั้งแต่วันที่ 11 พฤษภาคม 2564 เพื่อเป็นการเพิ่มช่องทางการรับทราบข้อมูลแก่ผู้ถือหุ้นในการพิจารณารายงานการประชุม

## • นโยบายและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทมีนโยบายที่ชัดเจนในการให้ความสำคัญและคำนึงถึงสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มไม่จะเป็นผู้มีส่วนได้เสียภายใน ได้แก่ พนักงาน และผู้บริหารของบริษัทและบริษัทย่อย หรือผู้มีส่วนได้เสียภายนอก ได้แก่ ลูกค้า ผู้มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจผู้ให้กู้ คู่ค้า สังคม และชุมชนที่บริษัทตั้งอยู่ โรงเรียนที่อยู่บริเวณใกล้เคียง ภาครัฐ รวมถึงคู่แข่ง และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ในกรณีที่ผู้มีส่วนได้เสียประสงค์จะติดต่อหรือร้องเรียนสามารถติดต่อกรรมการโดยตรง หรือแจ้งข้อมูลผ่านเลขานุการบริษัท นอกจากนี้ คณะกรรมการได้กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการว่า บริษัทจะดูแลผู้มีส่วนได้เสียตามสิทธิที่มีตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดสิทธิของผู้มีส่วนได้เสีย และกำหนดมาตรการชดเชยกรณีผู้มีส่วนได้เสียได้รับความเสียหายจากการละเมิดสิทธิ และมุ่งเน้นการดำเนินงานโดยเคารพสิทธิมนุษยชน โดยบริษัทดูแลผู้มีส่วนได้เสียอย่างต่อเนื่องตามนโยบาย ดังนี้

- 1) **กลุ่มลูกค้า :** บริษัทมีความมุ่งมั่นในการให้บริการที่มีคุณภาพได้มาตรฐานและเชื่อถือได้ รวมทั้งคำนึงถึงสุขภาพความปลอดภัย ความเป็นธรรม การเก็บรักษาข้อมูลของลูกค้า การติดตามวัดผลความพึงพอใจของลูกค้าเพื่อการพัฒนาปรับปรุงบริการรวมทั้งการโฆษณาประชาสัมพันธ์ และการส่งเสริมการขาย โดยมุ่งมั่นที่จะตอบสนองความต้องการของลูกค้าเพื่อเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนและเส้นทางที่ลดระยะเวลาในการเดินทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล และมีโครงการ/แผนงานอย่างต่อเนื่องในการปรับปรุงบริการทางพิเศษและบริการการเดินทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกรวดเร็วและมีความปลอดภัยได้มาตรฐานซึ่งกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่นำมายึดเป็นหลักเกณฑ์ในการให้บริการ
- 2) **กลุ่มผู้มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจ :** บริษัทได้ปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญากับ กทพ. และ รฟม. ในฐานะคู่สัญญาอย่างเคร่งครัด และเป็นธรรมต่อผู้ที่เกี่ยวข้องทางธุรกิจกับบริษัทด้วยหลักความเสมอภาคเท่าเทียมไม่เลือกปฏิบัติ ปฏิบัติตามเงื่อนไข กรอบกติกา ธรรมเนียมปฏิบัติต่างๆ ระหว่างกันและส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีด้วยไมตรีจิต ซึ่งได้กำหนดเป็นลายลักษณ์อักษรชัดเจนไว้ในจรรยาบรรณของบริษัท ตลอดจนวิธีปฏิบัติงานตามระบบบริหารคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9001 เพื่อดำเนินการร่วมกับ กทพ. และ รฟม. ในการให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพและสม่ำเสมอ โดยบริษัทจัดให้มีการประเมินความพึงพอใจในการปฏิบัติงานทุกเดือน เพื่อเป็นการพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงาน ซึ่งผลการประเมินนั้นพบว่า ทั้ง กทพ. และ รฟม. มีความพอใจในการปฏิบัติงานร่วมกับบริษัทในระดับดีเยี่ยม

นอกจากนี้ บริษัทได้จัดให้มีการประชุมร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานของบริษัท และของ กทพ. ทุกไตรมาส และประชุมร่วมกับ รฟม. ทุกเดือน ซึ่งนอกจากจะเพิ่มประสิทธิภาพ และสร้างความพึงพอใจให้กับผู้ให้บริการแล้ว ยังลดข้อขัดแย้งหรือลดผลกระทบที่ก่อให้เกิดข้อพิพาทต่างๆ จากการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างสองหน่วยงาน

- 3) **กลุ่มคู่ค้า / ผู้รับเหมา :** บริษัทมีความประสงค์ให้การได้มาซึ่งสินค้าและบริการเป็นไปอย่างมีมาตรฐาน โดยยึดมั่นที่จะพัฒนาและรักษาสัมพันธภาพที่ยั่งยืนกับคู่ค้า โดยมีวัตถุประสงค์ชัดเจนในเรื่องของคุณภาพของสินค้าและบริการที่คู่ควรกับมูลค่าเงิน คุณภาพทางเทคนิค และมีความเชื่อถือซึ่งกันและกัน บริษัทจึงได้จัดให้มีกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างที่เสมอภาคและมีความเป็นธรรมแก่คู่ค้าทุกระดับและดำเนินการอย่างเป็นระบบ และเป็นไปตามขั้นตอนการปฏิบัติงานว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและเงื่อนไขสัญญาหรือข้อตกลงที่เป็นธรรม ตามข้อกำหนดตามระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001 และ ISO 14001
- 4) **กลุ่มผู้ให้กู้ :** บริษัทปฏิบัติตามเงื่อนไขสัญญาสินเชื่อการค้าประกัน การบริหารเงินทุนอย่างเคร่งครัด และปฏิบัติตามผู้ให้กู้ทุกรายอย่างเสมอภาคและเป็นธรรม ทั้งนี้ เพื่อสร้างความมั่นใจแก่สถาบันการเงิน ผู้สนับสนุนเงินทุนตามโครงการของบริษัท และไม่ปฏิบัติฝ่าฝืนเงื่อนไขที่ตกลงกัน และจัดทำรายงานข้อมูลทางการเงินที่ถูกต้องและรักษาความน่าเชื่อถือให้กับผู้ให้กู้อย่างถูกต้อง ครบถ้วนตรงเวลา และสม่ำเสมอ
- 5) **กลุ่มผู้ถือหุ้น :** บริษัทดำเนินการออกหุ้นกู้ตามข้อกำหนด กฎหมาย และประกาศต่างๆ ของ ก.ล.ต. และปฏิบัติตามนโยบาย วัตถุประสงค์ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้นอย่างเคร่งครัด และให้ความสำคัญกับการรับผิดชอบในการปฏิบัติตามข้อผูกพันตามข้อกำหนดว่าด้วยสิทธิและหน้าที่ของผู้ถือหุ้น และเงื่อนไขตามสัญญาที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน
- 6) **กลุ่มพนักงาน :** บริษัทตระหนักดีว่าพนักงานเป็นทรัพยากรหลักที่สำคัญในการขับเคลื่อนธุรกิจและเป็นปัจจัยสำคัญหลักต่อความสำเร็จและเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน บริษัทจึงได้กำหนดแนวปฏิบัติต่อพนักงานอย่างชัดเจนเหมาะสมกับตำแหน่งงาน และเคารพสิทธิมนุษยชน เช่น การกำหนดค่าตอบแทนและค่าผลประโยชน์อื่นๆ ที่เป็นธรรมการจัดสวัสดิการที่ไม่น้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดหรือมากกว่าตามความเหมาะสม การดูแลสุขอนามัยและความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานการอบรมให้ความรู้ การพัฒนาศักยภาพและส่งเสริมความก้าวหน้ารวมถึงเปิดโอกาสให้พนักงานมีโอกาสพัฒนาทักษะที่สำคัญและจำเป็นที่เกี่ยวข้องกับการทำงานหรือด้านอื่นๆ ด้วย เป็นต้น โดยคณะกรรมการได้มอบหมายให้ฝ่ายจัดการมีการติดตาม ประเมินผลการปฏิบัติและทบทวนทุกปี

## 6.2 จรรยาบรรณธุรกิจ

บริษัทได้มีการจัดทำจรรยาบรรณธุรกิจขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นแนวทางในการประพฤติปฏิบัติที่ดีและเหมาะสม เพื่อให้ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนของบริษัทยึดถือปฏิบัติ เพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทสอดคล้องกับวิสัยทัศน์และพันธกิจของบริษัท รวมทั้งบรรลุเป้าหมายในการพัฒนาคุณภาพงานและคุณภาพชีวิตของพนักงาน จรรยาบรรณฉบับนี้จะได้รับการพิจารณาทบทวน หรือปรับปรุงให้มีความทันสมัยอยู่เสมอ เพื่อให้มั่นใจว่าแนวทางที่ให้ยึดถือปฏิบัติเป็นไปด้วยความสุจริตเที่ยงมืออาชีพ และมีมาตรฐานในระดับสูงตลอดไป โดยครอบคลุมถึงประเด็น ดังนี้

- การโน้มน้าว กระตุ้น และจูงใจให้ผู้บริหารและพนักงาน ร่วมมือร่วมใจสร้างคุณค่าให้แก่กิจการ
- สร้างความเชื่อมั่นว่า สิทธิตามกฎหมายของผู้มีส่วนได้เสีย ได้รับความคุ้มครอง
- การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียตลอดจนผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส และเป็นธรรม
- การส่งเสริมให้ผู้บริหารและพนักงานทุกคนมีความรับผิดชอบที่จะทำความคุ้นเคยและปฏิบัติตามจรรยาบรรณ ตลอดจนนโยบายที่เกี่ยวข้องของบริษัทที่จะออกมาเพิ่มเติม

## 6.3 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญของนโยบาย แนวปฏิบัติ และระบบการกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง ผู้มีหน้าที่ในการกำกับและควบคุมดูแลให้บริษัทมีการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ส่งเสริมและสนับสนุนให้บริษัทดำเนินธุรกิจที่สร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน ได้กำหนดให้มีการทบทวนความเหมาะสมของการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยคณะกรรมการได้มอบหมายให้คณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยงเป็นผู้พิจารณาและประเมินผลการปรับใช้ และนำเสนอต่อคณะกรรมการเพื่อพิจารณาและติดตามดูแลให้การนำกลยุทธ์ของบริษัทไปปฏิบัติ ซึ่งในการประชุมคณะกรรมการทุกไตรมาสคณะกรรมการได้ติดตามผลการดำเนินงานของฝ่ายบริหาร และกำหนดให้มีการรายงานผลการดำเนินงานและผลประกอบการของบริษัท โดยเฉพาะในส่วนของการเป้าหมายทางการเงินและแผนงานต่าง ๆ เพื่อให้เป็นไปตามกลยุทธ์ที่วางไว้ ทั้งนี้ ในปี 2564 บริษัทมีการดำเนินการที่สำคัญ ดังนี้

### 6.3.1 บริษัทได้จัดตั้งคณะกรรมการด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

จากผลการทบทวนการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และด้วยความตระหนักถึงความสำคัญของการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลและเพื่อให้การดำเนินงานด้านการคุ้มครองข้อมูลเกิดประสิทธิภาพและสอดคล้องตามที่กฎหมายกำหนด ในปี 2564 บริษัทได้มีการกำหนดแนวปฏิบัติด้านคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของบริษัท โดยให้ความสำคัญถึงสิทธิในความเป็นส่วนตัวส่วนบุคคล และการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล รวมถึงความปลอดภัยในการใช้งานข้อมูลส่วนบุคคล และได้แต่งตั้งคณะกรรมการด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ดังนี้

1.	นายอัลวิน จี	รองกรรมการผู้จัดการ บริหาร	ประธานคณะกรรมการ
2.	นางมนัสวีร์ ทรัพย์ชวโรจน์	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สำนักกรรมการและงานกำกับดูแล	กรรมการ
3.	นายประชา อุดมชัยพร	ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ	กรรมการ
4.	นายณัฐวุฒิ กุดตัน	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารความปลอดภัย	กรรมการ
5.	นายสุรสิทธิ์ อรุณรัตน์กุล	ผู้อำนวยการฝ่ายกฎหมายและ กำกับการปฏิบัติงาน	กรรมการและเลขานุการ

โดยบริษัทจะกำหนดนโยบายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (Personal Data Protection Policy) และแต่งตั้งเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (DPO) ตามกฎหมายต่อไป



### 6.3.2 การปฏิบัติตามหลักการค้ากับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560

บริษัทนำหลักการค้ากับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 ที่ออกโดย ก.ล.ต. มาปรับใช้ตามความเหมาะสมของธุรกิจของบริษัท

ในปี 2564 มีเรื่องที่ยังไม่ได้ปฏิบัติและมีมาตรการแทนที่ หรือแผนงานที่เหมาะสม ดังนี้

1. การกำหนดวาระดำรงตำแหน่งของกรรมการอิสระ

คณะกรรมการไม่ได้กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระต่อเนื่องไม่เกิน 9 ปี เนื่องจากคณะกรรมการพิจารณาแล้วเห็นว่า การแต่งตั้งกรรมการอิสระให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องได้จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัท และผู้ถือหุ้น เนื่องจากกรรมการที่ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องจะมีความรู้ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัท และสร้างมูลค่าของกิจการให้กับผู้ถือหุ้นได้ดีกว่า ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัท ยังไม่มีกรรมการอิสระคนใดคนดำรงตำแหน่งกรรมการเกินกว่า 9 ปี

2. ประธานกรรมการของบริษัทควรเป็นกรรมการอิสระ

ในปี 2563 ประธานกรรมการบริษัท ซึ่งเป็นกรรมการอิสระได้ลาออกจากตำแหน่งและรองประธานกรรมการบริษัทได้รับการพิจารณาประธานกรรมการบริษัทต่อเนื่องมาในระหว่างที่คณะกรรมการสรรหาบุคคลที่เหมาะสมเพื่อแต่งตั้งเป็นประธาน อย่างไรก็ตาม ในปี 2564 รักษาการประธานกรรมการบริษัทได้ทำหน้าที่ โดยเน้นประโยชน์ต่อบริษัท ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียเป็นสำคัญ และกรรมการทุกคนสามารถแสดงความคิดเห็นอย่างเป็นอิสระ

3. การกำหนดนโยบายเกี่ยวกับจำนวนองค์ประชุมขั้นต่ำ ณ ขณะที่คณะกรรมการจะลงมติในที่ประชุมคณะกรรมการ โดยต้องกำหนดให้มีการประชุมในที่ประชุมไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด บริษัทมีแผนดำเนินการในปี 2565

### 6.3.3 ข้อมูลการปฏิบัติตามหลักการค้ากับดูแลกิจการที่ดีเพื่อรองรับการประเมิน

บริษัทได้มีการทบทวนนโยบายการค้ากับดูแลกิจการที่ดี พร้อมแนวปฏิบัติเป็นประจำทุกปี เพื่อเป็นการสร้างคุณค่าให้แก่องค์กรอย่างยั่งยืน ซึ่งจากผลการดำเนินงานที่ผ่านมา บริษัทยึดถือและปฏิบัติตามหลักการค้ากับดูแลกิจการที่ดีดังกล่าวข้างต้นเป็นผลให้ในปี 2564 บริษัทได้รับผลการประเมินและได้รับรางวัลด้านการการค้ากับดูแลกิจการ ดังนี้

- ได้รับการประเมินคุณภาพในการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2564 (AGM Checklist 2021) จากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย ในระดับ “ดีเยี่ยม”
- ได้รับผลการประเมินการค้ากับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียนอยู่ในระดับ “ดีเลิศ” (Excellent CG Scoring) หรือระดับ 5 ดาว ติดต่อกันอย่างต่อเนื่อง จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ตามโครงการสำรวจการค้ากับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียนไทย ประจำปี 2564
- ได้รับการประกาศชื่ออยู่ใน “หุ้นยั่งยืน” ประจำปี 2564 (Thailand Sustainability Investment 2021) ต่อเนื่องเป็นปีที่ 5 กลุ่มบริการ ในฐานะบริษัทจดทะเบียนที่มีการบริหารจัดการที่ดี ดำเนินธุรกิจโดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล ส่งมอบบริการที่มีประสิทธิภาพ ยกระดับคุณภาพชีวิต สร้างความเชื่อมั่นให้แก่กลุ่มทุนและผู้มีส่วนได้เสียในการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนท่ามกลางสถานการณ์ COVID-19
- ได้รับรางวัลสำนักงานสีเขียว (Green Office) ระดับประเทศ “ระดับดี” จากโครงการส่งเสริมสำนักงานสีเขียว (Green Office) ประจำปี 2563 ของกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- ได้รับรางวัล Thailand's Top Corporate Brand 2021 บริษัทที่มีมูลค่าแบรนด์องค์กรสูงสุด ในหมวดธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ประจำปี 2564 จากคณะพาณิชย์ศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในงาน ASEAN and Thailand's Top Corporate Brands 2021



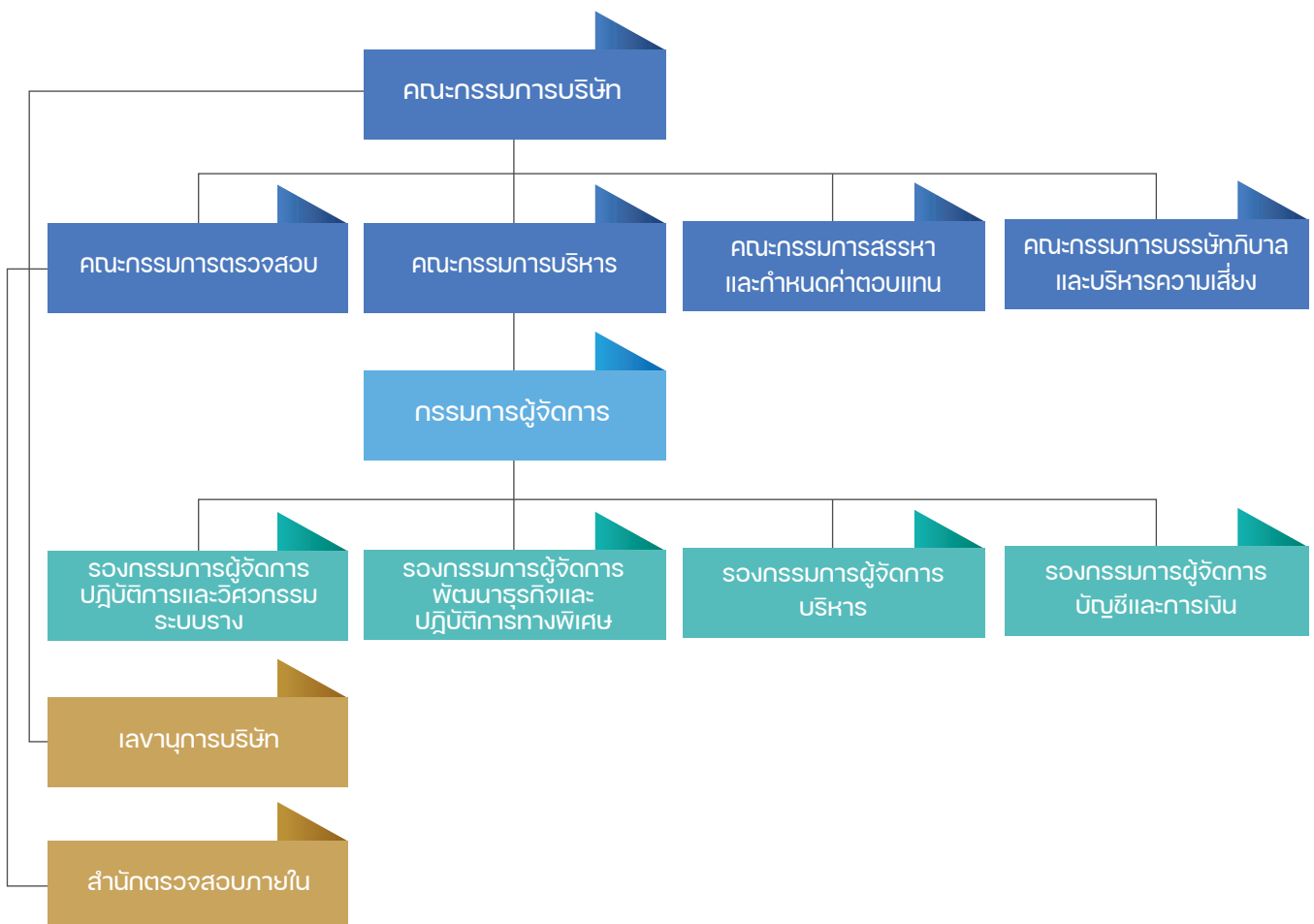
ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมได้ตามเอกสารแนบ 5 นโยบาย แนวปฏิบัติการการค้ากับดูแลกิจการ และจรรยาบรรณบริษัท

# 7 โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการและข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับ คณะกรรมการ คณะกรรมการชดเชย ผู้บริหาร พนักงานและอื่น ๆ

## 7.1 โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการ

บริษัทได้กำหนดและทบทวนโครงสร้างการจัดการของบริษัท โดยตระหนักถึงบทบาทและหน้าที่ ตลอดจนความรับผิดชอบของ คณะกรรมการในฐานะผู้นำองค์กรที่สร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน นอกจากนี้ ยังกำหนดให้คณะกรรมการมีหน้าที่ดูแลให้กรรมการ และผู้บริหารทุกคนปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบระมัดระวัง (duty of care) และซื่อสัตย์สุจริตต่อองค์กร (duty of loyalty) และดูแลให้การดำเนินงานของบริษัทเป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น

โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการของบริษัท คณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชดเชยที่ได้รับแต่งตั้ง เพื่อช่วยกำกับการ บริหารงานของบริษัทในด้านต่างๆ อีก 4 คณะ คือ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน และคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง มีกรรมการผู้จัดการเป็นผู้บริหารสูงสุดของทีมผู้บริหาร โดยมีผังโครงสร้างองค์กร ณ วันที่ 1 มกราคม 2565 ดังนี้



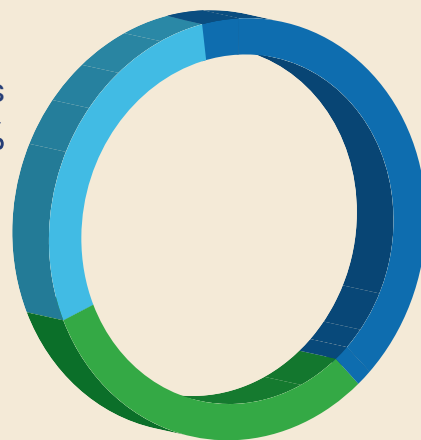
## 7.2 ข้อมูลเกี่ยวกับคณะกรรมการ

### 7.2.1 องค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัท

บริษัทได้พิจารณาถึงขนาด องค์ประกอบ สัดส่วนกรรมการอิสระ ทักษะ ประสบการณ์ การศึกษา ความสามารถและคุณลักษณะเฉพาะด้าน ตลอดจนเพศและอายุ ที่เหมาะสมและจำเป็นต่อการนำพาทิศทางธุรกิจสู่วัตถุประสงค์และเป้าหมายที่บริษัทได้กำหนดไว้ โดยองค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ประกอบด้วย

- กรรมการจำนวน 16 คน โดยมีกรรมการที่เป็นอิสระ 6 คน คิดเป็นจำนวนกรรมการอิสระ 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด ซึ่งไม่น้อยกว่า 3 คน ตามเกณฑ์ที่สำนักงาน ก.ล.ต. กำหนด และกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 5 คน โดยมีกรรมการ 3 คน ที่มีประสบการณ์ในธุรกิจหลักที่บริษัทดำเนินการอยู่ และมีกรรมการที่เป็นผู้บริหาร 5 คน
- ประธานกรรมการและกรรมการผู้จัดการไม่เป็นบุคคลเดียวกัน เพื่อเป็นการแบ่งแยกหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย กำกับดูแล และการบริหารงานประจำ โดยคณะกรรมการได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของประธานกรรมการ และกรรมการผู้จัดการอย่างชัดเจน ประธานกรรมการเป็นกรรมการอิสระตามความหมายของตลาดหลักทรัพย์ฯ และไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหาร

กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร  
31.25%



กรรมการอิสระ  
37.50%

กรรมการที่เป็นผู้บริหาร  
31.25%

## ตารางองค์ประกอบความรู้ความชำนาญของกรรมการ (skills matrix)

รายชื่อกรรมการ	เพศ	ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ			การศึกษาและประสบการณ์				
	(ช / หญิง)	ระบบทางพิเศษ	ระบบราง	งานผู้ให้บริการ/ลูกค้า/หน่วยงาน	ความรู้ด้านระบบจราจร	ความรู้ด้านการเงิน	ความรู้ด้านเศรษฐศาสตร์	ความรู้ด้านนิติศาสตร์	ความรู้ด้านบริหารธุรกิจ
1. นายปลิว ตริวิศเวทย์	ช	•	•	•	•				•
2. นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร	ช					•			•
3. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	ช							•	
4. ศ.(พิเศษ) อรรถพล ไญ่สว่าง	ช							•	•
5. ดร.อรรถนพ ตันละมัย	ช				•	•			•
6. นางวัลลภา อัสนกุล	ญ					•	•		•
7. ม.ล.ประสพชัย เกษมสันต์	ช	•			•				
8. นายสุพงศ์ ชยุตสาห์กิจ	ช	•	•	•	•				•
9. นายพงษ์สฤณี ตันติสุขนิษฐ์กุล	ช	•	•	•	•				
10. นางเพียว มริตตะนพ	ญ	•	•	•		•			•
11. นางสาวอารีศรา ธรรมธัช	ญ					•	•		•
12. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต	ช					•	•		•
13. นายวิทยา พันธุ์มงคล	ช		•		•				
14. นายปิยกร อภิบาลศรี	ช		•			•	•		•
15. นางทศานุช ธรรมโชติ	ญ	•				•		•	•
16. ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์	ช	•	•	•	•				•
		7	7	5	7	8	4	3	12

### 7.2.2 ข้อมูลคณะกรรมการบริษัทและผู้มีอำนาจควบคุมบริษัท

คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วยกรรมการที่มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ที่หลากหลายในสาขาต่าง ๆ ของธุรกิจ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 มีกรรมการจำนวน 16 คน

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง	ประเภทกรรมการ
1. นายปลิว ตริวิศเวทย์	รักษาการประธานกรรมการบริษัท รองประธานกรรมการบริษัท ประธานกรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
2. นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร	ประธานกรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน	กรรมการอิสระ



รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง	ประเภทกรรมการ
3. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน กรรมการตรวจสอบ	กรรมการอิสระ
4. ดร.อรรณพ ตันละมัย	กรรมการตรวจสอบ	กรรมการอิสระ
5. ศ.(พิเศษ) อรรถพล ไหญ่ส่วง <sup>(1)</sup>	ประธานกรรมการบริษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	กรรมการอิสระ
6. นางวัลลภา อัสสกุล <sup>(2)</sup>	กรรมการบริษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง	กรรมการอิสระ
7. ม.ล.ประสพชัย เกษมสันต์	กรรมการบริษัท	กรรมการอิสระ
8. นายสุพงศ์ ชยุติสาทกิจ <sup>(3)</sup>	กรรมการบริหาร	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
9. นายพงษ์สุภะดี ตันติสุวณิชย์กุล	กรรมการบริหาร กรรมการบริษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
10. นางสาวอารีรา ธรรมธัช	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร
11. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร
12. นายวิทยา พันธุ์มงคล	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร
13. นายปิยกร อภิบาลศรี <sup>(4)</sup>	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร
14. นางทศานุช ธรรมโชติ <sup>(5)</sup>	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร
15. นางเพียว มริตตะนพร <sup>(6)</sup>	กรรมการบริหาร	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
16. ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์	กรรมการบริหาร กรรมการบริษัทภิบาลและ กรรมการผู้จัดการบริหารความเสี่ยง	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร

หมายเหตุ: รายละเอียดกรรมการบริษัท ปรากฏตามเอกสารแนบ 1

- (1) ศ.(พิเศษ) อรรถพล ไหญ่ส่วง ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2564 ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงและดำรงตำแหน่งประธานฯ และเป็นกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2564
- (2) นางวัลลภา อัสสกุล พ้นจากตำแหน่งประธานกรรมการบริษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2564
- (3) นายสุพงศ์ ชยุติสาทกิจ พ้นจากตำแหน่งกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2564
- (4) นายปิยกร อภิบาลศรี ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2564 แทนนางณฐมน บุญนาค ซึ่งลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2564
- (5) นางทศานุช ธรรมโชติ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2564 แทนนายวิชาญ เอกกรินทรากุล ซึ่งลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2563
- (6) นางเพียว มริตตะนพร พ้นจากตำแหน่งกรรมการบริษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2564



ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมได้ตามเอกสารแนบ 1 รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหารระดับสูง ผู้บริหารสายงานบัญชีและการเงิน ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี และเลขานุการบริษัท

### กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

บริษัทได้กำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทจำนวน 5 คน ประกอบด้วย นายปลิว ตรีวิศเวทย์ นายสุพงศ์ ชยุติสาทกิจ นายพงษ์สุภะดี ตันติสุวณิชย์กุล ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์ และนางเพียว มริตตะนพร โดยกรรมการสองในห้าคนนี้ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัท

## 7.2.3 ข้อมูลเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท

### บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท

- กำกับดูแล และจัดการให้การดำเนินการของบริษัทเป็นไปตามกฎหมาย ภายใต้ขอบวัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น และรักษาผลประโยชน์ของบริษัท บนพื้นฐานของหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตลอดจนปฏิบัติให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
- กำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานของบริษัทและกำกับควบคุมดูแลให้ฝ่ายบริหารดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงสุดให้แก่กิจการและความมั่งคั่งสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น
- กำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ และกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย โดยมีการทบทวนและอนุมัติร่วมกับฝ่ายจัดการเป็นประจำ
- จัดให้มีกฎบัตรคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย โดยทบทวนให้สอดคล้องเหมาะสมกับกฎระเบียบเป็นประจำ
- จัดให้มีการรายงานข้อมูลทางการเงิน ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท และข้อมูลทั่วไปที่สำคัญต่อผู้ถือหุ้นอย่างครบถ้วน ถูกต้อง และเพียงพอ และยืนยันการตรวจสอบรับรองข้อมูลที่รายงาน
- จัดให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน และมาตรการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิผล รวมทั้งมีการติดตามการดำเนินการในเรื่องดังกล่าวอย่างสม่ำเสมอ
- จัดให้มีคณะกรรมการชุดย่อยเพื่อการกำกับดูแลกิจการที่ดี
- พิจารณาการกำหนดและแยกบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย และฝ่ายบริหารอย่างชัดเจน รวมทั้งมีการสื่อสารบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบดังกล่าว ต่อคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย ฝ่ายบริหาร และพนักงานของบริษัทอย่างสม่ำเสมอ
- แต่งตั้งบุคคลอื่นใดให้ดำเนินการของบริษัท ภายใต้การควบคุมของคณะกรรมการบริษัท หรือมอบอำนาจเพื่อให้บุคคลดังกล่าวมีอำนาจตามที่คณะกรรมการบริษัทเห็นสมควร และภายในระยะเวลาที่คณะกรรมการเห็นสมควร และคณะกรรมการบริษัทอาจยกเลิก เพิกถอน เปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขอำนาจนั้นได้ตามความเหมาะสม

### บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริษัท

- พิจารณากำหนดวาระการประชุมคณะกรรมการบริษัทร่วมกับกรรมการผู้จัดการ และดูแลให้กรรมการบริษัทได้รับข้อมูลอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ชัดเจน และทันเวลาก่อนการประชุม เพื่อให้กรรมการบริษัทสามารถตัดสินใจได้อย่างเหมาะสม และกำหนดเป้าหมายทางธุรกิจร่วมกับฝ่ายบริหาร
- เป็นประธานในการประชุมคณะกรรมการบริษัท
  - ดำเนินการประชุม คณะกรรมการบริษัทตามระเบียบวาระ ข้อบังคับของบริษัท และกฎหมาย
  - จัดสรรเวลาอย่างเพียงพอ และส่งเสริมให้กรรมการบริษัททุกคนอภิปราย แลกเปลี่ยนความคิดเห็นได้อย่างเต็มที่ เป็นอิสระ และใช้ดุลยพินิจอย่างรอบคอบ โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายอย่างครบถ้วน
  - กำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทโดยไม่มีกรรมการบริษัทที่มาจากฝ่ายจัดการ
- เป็นประธานในการประชุมผู้ถือหุ้นให้เป็นไปตามระเบียบวาระ ข้อบังคับของบริษัท และกฎหมาย โดยจัดสรรเวลาให้เหมาะสม รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นแสดงความคิดเห็นอย่างเท่าเทียม และดูแลให้มีการตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นอย่างเหมาะสมและโปร่งใส
- สนับสนุนและเป็นแบบอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามหลักบรรษัทภิบาลและจรรยาบรรณ
- เสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายจัดการ และสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการและฝ่ายจัดการตามนโยบายของบริษัท
- กำกับดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลและการจัดการอย่างโปร่งใสในกรณีที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- กำกับดูแลให้คณะกรรมการบริษัทมีโครงสร้างและองค์ประกอบที่เหมาะสม
- กำกับดูแลให้การปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทโดยรวม คณะกรรมการชุดย่อย และกรรมการบริษัทแต่ละคน เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

### บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของกรรมการผู้จัดการ

- ดำเนินการควบคุม และบริหารธุรกิจหลักของบริษัท โดยดูแลกิจการทั้งปวงของบริษัทให้เป็นไปตามมติและนโยบายที่ได้รับมอบจากคณะกรรมการบริษัท และตามคำแนะนำของคณะกรรมการบริษัท
- ศึกษาความเป็นไปได้สำหรับโครงการใหม่ ๆ และมีอำนาจพิจารณาอนุมัติโครงการต่าง ๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริหาร

3. ให้มีอำนาจที่จะมอบอำนาจให้พนักงานระดับบริหารของบริษัท อันได้แก่ รองกรรมการผู้จัดการ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ ผู้อำนวยการฝ่ายหรือเทียบเท่า ปฏิบัติหน้าที่แทนกรรมการผู้จัดการในเฉพาะเรื่อง (เช่น การสั่งซื้อ การจัดจ้าง การสั่งจ่ายเงิน) ได้ตามที่เห็นสมควร
4. ในกรณีกรรมการผู้จัดการไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้กรรมการผู้จัดการแต่งตั้งรองกรรมการผู้จัดการ หรือบุคคลอื่นเป็นผู้รักษาการเพื่อปฏิบัติหน้าที่แทนเป็นคราวๆ ไป โดยผู้รักษาการมีอำนาจหน้าที่เท่ากับกรรมการผู้จัดการ
5. มีอำนาจแต่งตั้งบุคคลหรือคณะบุคคลใดให้ดำเนินกิจการของบริษัท ภายใต้การควบคุมของกรรมการผู้จัดการ หรืออาจมอบอำนาจเพื่อให้บุคคลดังกล่าวมีอำนาจดำเนินการตามที่กรรมการผู้จัดการเห็นสมควร และมีอำนาจเปลี่ยนแปลง แก้ไข ยกเลิกเพิกถอนอำนาจนั้นๆ ได้

## 7.3 ข้อมูลเกี่ยวกับคณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการบริษัทจัดให้มีคณะกรรมการชุดย่อย 4 คณะ ซึ่งประกอบด้วย คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริหาร โดยกฎบัตรของคณะกรรมการชุดย่อยได้เผยแพร่ไว้บนเว็บไซต์บริษัท ([www.bemplc.co.th](http://www.bemplc.co.th))

### 1. คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อช่วยในการกำกับดูแลกิจการของบริษัท โดยได้แต่งตั้งให้นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร ซึ่งเป็นกรรมการอิสระที่มีความรู้ด้านบัญชีและการเงิน ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการตรวจสอบ โดยมีผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายในเป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 คน ดังนี้

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

หมายเหตุ: \* เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้ด้านบัญชีและการเงิน

### บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบ

1. สอบทานให้บริษัทมีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ
2. สอบทานให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน (Internal Control) และระบบการตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ และพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้ง โยกย้าย เลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน หรือหน่วยงานอื่นใดที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสอบภายใน
3. สอบทานให้บริษัทปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระ เพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท และรวมถึงเสนอค่าตอบแทนและเลิกจ้างบุคคลดังกล่าว การเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชี โดยไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
5. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท
6. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ โดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัท ซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานกรรมการตรวจสอบ
7. กำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน โดยสอบทานภารกิจ ขอบเขตการปฏิบัติงาน ความเป็นอิสระ และแผนการพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรตรวจสอบภายในให้ก้าวทันต่อการเปลี่ยนแปลงทางธุรกิจ และมีการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับทิศทางการดำเนินงานของบริษัทและมาตรฐานสากล รวมถึงการพิจารณาและอนุมัติแผนงานตรวจสอบภายในประจำปี

8. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมายอย่างเป็นอิสระในการให้ความเห็นและข้อเสนอแนะ สอดคล้องกับข้อกำหนดและแนวทางปฏิบัติที่ดีสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบของตลาดหลักทรัพย์ฯ
9. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ หากพบหรือมีข้อสงสัยว่า มีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการของบริษัท เพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร
  - (ก) รายการที่สร้างความขัดแย้งทางผลประโยชน์
  - (ข) การทุจริตหรือมีสิ่งผิดปกติหรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบควบคุมภายใน
  - (ค) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท

## 2. คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อทำหน้าที่สรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนของกรรมการและกรรมการผู้จัดการให้เป็นไปด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรม โดยได้แต่งตั้งให้พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร ซึ่งเป็นกรรมการอิสระดำรงตำแหน่งประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งกำหนดว่าประธานคณะกรรมการชุดย่อยควรเป็นกรรมการอิสระ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนประกอบด้วยกรรมการจำนวน 4 คน ดังนี้

1. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน (กรรมการอิสระ)
2. นายวิฑูร เตชะทัศน์สุนทร	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน (กรรมการอิสระ)
3. นายปิลิว ตริวิศเวทย์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
4. ศ.(พิเศษ) อรรถพล ไญ้ส่วง *	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน (กรรมการอิสระ)

หมายเหตุ: \* ศ.(พิเศษ) อรรถพล ไญ้ส่วง ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน แทนนายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2564

### บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบ

1. พิจารณาหลักเกณฑ์และกระบวนการในการสรรหา รวมทั้งคัดเลือกบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาแต่งตั้ง
2. พิจารณาคัดเลือกบุคคลที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาแต่งตั้ง
3. พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการและกรรมการผู้จัดการ
4. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนของกรรมการและนำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ
5. พิจารณากำหนดเงินเดือนและค่าปรับอัตราเงินเดือนและผลตอบแทนอื่นของกรรมการผู้จัดการและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ

## 3. คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง เพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท รวมทั้งจรรยาบรรณธุรกิจ และเพื่อให้มีความโปร่งใสและเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่ตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการพิจารณาแผนบริหารความเสี่ยง กระบวนการบริหารความเสี่ยง รวมถึงการดูแลติดตามตรวจสอบและทบทวนความเสี่ยงโดยรวมของบริษัทให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้ง ศ.(พิเศษ) อรรถพล ไญ้ส่วง ซึ่งเป็นกรรมการอิสระดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงประกอบด้วยกรรมการจำนวน 4 คน ดังนี้



1. ศ.(พิเศษ) อรรถพล ใหญ่สว่าง *	ใหญ่สว่าง *	ประธานกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง	(กรรมการอิสระ)
2. นางวัลลภา อัสนกุล	อัสนกุล	กรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง	(กรรมการอิสระ)
3. นายพงษ์ศักดิ์ ตันติสุวนิชกุล	ตันติสุวนิชกุล	กรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง	
4. ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์	กิจจาลักษณ์	กรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง	

หมายเหตุ: \* ศ.(พิเศษ) อรรถพล ใหญ่สว่าง ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง แทนนางเพียว มริตตะพร และดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง แทนนางวัลลภา อัสนกุล เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2564

บทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบ

- 1. ศึกษาและติดตามความเคลื่อนไหว แนวโน้ม การปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาความเหมาะสมในการนำมาเป็นแนวทางในการดำเนินงานของบริษัท
- 2. พัฒนาและเสนอแนะนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทรวมทั้งจรรยาบรรณธุรกิจต่อคณะกรรมการบริษัท
- 3. ติดตามและประเมินผลตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท พร้อมทั้งรายงานให้คณะกรรมการบริษัททราบ
- 4. พิจารณานโยบายและแผนงานเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงเพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณา
- 5. ดูแลและทบทวนการบริหารความเสี่ยงโดยรวมของบริษัท กลยุทธ์ที่ใช้ในการบริหารความเสี่ยง และระบบเตือนภัยของความเสียหายทุกประเภท เพื่อจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ให้สอดคล้องกับนโยบายการบริหารความเสี่ยงของบริษัท
- 6. รายงานความเสี่ยงและการดำเนินงานเพื่อลดความเสี่ยงต่อคณะกรรมการบริษัท

4. คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารเพื่อช่วยในการให้คำแนะนำคำปรึกษาแก่ฝ่ายบริหาร และดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 คณะกรรมการบริหารประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 5 คน ดังนี้

1. นายปลิว	ตรีวิศวะเวทย์	ประธานกรรมการบริหาร
2. นายสุพงศ์	ชยุตสาห์กิจ	กรรมการบริหาร
3. นายพงษ์ศักดิ์	ตันติสุวนิชกุล	กรรมการบริหาร
4. ดร. สมบัติ	กิจจาลักษณ์	กรรมการบริหาร
5. นางเพียว	มริตตะพร	กรรมการบริหาร

บทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบ

- 1. ให้แนวนโยบาย กำกับดูแล ให้คำแนะนำ คำปรึกษา แก่กรรมการผู้จัดการและฝ่ายบริหาร
- 2. กำหนดแผนธุรกิจ งบประมาณ และอำนาจการบริหารต่าง ๆ ของบริษัทตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท
- 3. ตรวจสอบติดตามการดำเนินงานตามนโยบายและแผนงานด้านต่าง ๆ ของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
- 4. ศึกษาความเป็นไปได้สำหรับการลงทุนโครงการใหม่ ๆ เพื่อขยายและต่อยอดธุรกิจ
- 5. มีอำนาจที่จะอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมใด ๆ ซึ่งมีผลผูกพันบริษัทในวงเงินไม่เกิน 500 ล้านบาท ต่อการทำนิติกรรมแต่ละครั้ง ทั้งนี้ ไม่รวมถึงรายการที่มีความขัดแย้งหรือมีส่วนได้เสียกับบริษัท หรือบริษัทย่อยของบริษัท ตามประกาศของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งรายการที่ต้องขอความเห็นชอบจากผู้ถือหุ้นตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- 6. มีอำนาจอนุมัติ แต่งตั้ง การปลด การกำหนดเงินเดือน และผลตอบแทนอื่น ๆ รวมทั้งค่าใช้จ่าย และสิ่งอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่หรือพนักงานบริษัทซึ่งมีตำแหน่งตั้งแต่ผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป แต่ทั้งนี้ไม่รวมถึงกรรมการผู้จัดการ
- 7. คณะกรรมการบริหาร หรือประธานกรรมการบริหาร มีอำนาจเรียกประชุมคณะกรรมการบริหาร และ/หรือกำหนดระเบียบข้อบังคับของการประชุมตามที่เห็นสมควร
- 8. รายงานผลการดำเนินงานของบริษัทให้คณะกรรมการบริษัททราบ

## อำนาจอนุมัติ

ผู้มีอำนาจอนุมัติ	รายละเอียด
คณะกรรมการบริษัท	มีอำนาจอนุมัติเป็นไปตามวัตถุประสงค์ และตามข้อบังคับของบริษัท ทั้งนี้ ไม่รวมถึงการเข้าทำรายการที่มีความขัดแย้งหรือมีส่วนได้เสีย รวมทั้งรายการที่ต้องขออนุมัติจากผู้ถือหุ้นตามข้อกำหนดของ ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ
คณะกรรมการบริหาร	วงเงินไม่เกิน 500 ล้านบาท ต่อการทำนิติกรรมแต่ละครั้ง ทั้งนี้ ไม่รวมถึงรายการที่ต้องขอความเห็นชอบจากผู้ถือหุ้นตามข้อกำหนดของ ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ
กรรมการผู้จัดการ	วงเงินไม่เกิน 5,000,000 บาท ต่อการทำนิติกรรมแต่ละครั้ง

## 7.4 ข้อมูลเกี่ยวกับผู้บริหาร

### 7.4.1 รายชื่อผู้บริหาร

#### (1) โครงสร้างผู้บริหาร

ผังโครงสร้างผู้บริหารของบริษัท ได้รายงานในข้อ 7.1 โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการ

#### (2) รายชื่อผู้บริหาร

ผู้บริหารตามโครงสร้าง ณ วันที่ 1 มกราคม 2565 มีจำนวน 5 คน ซึ่งเป็นผู้บริหารตามคำนิยาม “ผู้บริหาร” ของสำนักงาน ก.ล.ต. (ประวัติผู้บริหารปรากฏตามเอกสารแนบ 1) ดังนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์	กรรมการผู้จัดการ
2. นายวิฑูรย์ หทัยธนา	รองกรรมการผู้จัดการ ปฏิบัติการและวิศวกรรมระบบราง
3. นายอนวัช สุวรรณฤทธิ์	รองกรรมการผู้จัดการ พัฒนารูธุรกิจและปฏิบัติการทางพิเศษ
4. นายอัลวิน จี	รองกรรมการผู้จัดการ บริหาร
5. นางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร	รองกรรมการผู้จัดการ บัญชีและการเงิน

หมายเหตุ:

1. ดร.วิเทศ เตชะงาม รองกรรมการผู้จัดการ เทคโนโลยีและธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ เกษียณอายุ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
2. นายสงวน คุณาธินันท์ รองกรรมการผู้จัดการ วิศวกรรม เกษียณอายุ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
3. นางสุดฤทัย พรหมมาตร รองกรรมการผู้จัดการ ปฏิบัติการ ลานอก มีผลวันที่ 1 พฤศจิกายน 2564
4. นายภาคภูมิ ทวีวิทยะศรี รองกรรมการผู้จัดการ บริหาร ลานอกไปปฏิบัติหน้าที่ในบริษัทอื่นในกลุ่มบริษัท มีผลวันที่ 1 พฤศจิกายน 2564



ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมได้ตามเอกสารแนบ 1 รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหารระดับสูง ผู้บริหารสายงานบัญชีและการเงิน ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี และเลขานุการบริษัท

### 7.4.2 นโยบายการจ่ายค่าตอบแทนผู้บริหาร

การพิจารณาค่าตอบแทนผู้บริหารไม่รวมกรรมการผู้จัดการเป็นไปตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการบริหารกำหนด ซึ่งเชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัท และผลการประเมินการปฏิบัติงานของผู้บริหารด้วยระบบการบริหารผลการปฏิบัติงาน (Performance Management System : PMS)

ในปี 2564 บริษัทได้จ่ายค่าตอบแทนของผู้บริหาร ดังนี้

### (1) ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

ค่าตอบแทนผู้บริหารในปี 2564 บริษัทได้จ่ายค่าตอบแทนประกอบด้วย เงินเดือนและโบนัส ให้กับผู้บริหารจำนวน 9 ราย รวมทั้งสิ้น 61.76 ล้านบาท โดยเปรียบเทียบกับการจ่ายค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินย้อนหลัง 3 ปี ตามรายละเอียดดังนี้

ค่าตอบแทน	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564
จำนวนผู้บริหาร (คน)	10	10	9
ค่าตอบแทนรวม (บาท)	120,223,847.00	103,258,280.70	61,759,692.00

### (2) ค่าตอบแทนอื่น

บริษัทได้จัดให้มีกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งเป็นค่าตอบแทนระยะยาว เมื่อพ้นสภาพจากการเป็นพนักงานของบริษัทหรือเมื่อเกษียณอายุ โดยผู้บริหารจ่ายเงินสะสมในอัตราส่วนร้อยละ 5-10 ของเงินเดือนตามอายุงาน และบริษัทจ่ายสมทบในอัตราเดียวกันเข้าเป็นเงินกองทุน โดยในปี 2564 บริษัทได้จ่ายเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพสำหรับผู้บริหารที่เป็นกรรมการผู้จัดการ และรองกรรมการผู้จัดการ รวม 9 คน รวมเป็นจำนวน 3,379,437 บาท ทั้งนี้ อัตราเงินสมทบของบริษัทเป็นไปตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท

## 7.4.3 จำนวนค่าตอบแทนผู้บริหาร

### 1. ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

ในปี 2564 บริษัทได้จ่ายค่าตอบแทนประกอบด้วย เงินเดือน และโบนัสให้ผู้บริหารตั้งแต่ระดับกรรมการผู้จัดการ ลงไปถึงผู้บริหารระดับรองกรรมการผู้จัดการจำนวน 9 คน รวมทั้งสิ้น 61,759,692 บาท

### 2. ค่าตอบแทนอื่น

บริษัทได้จัดให้มีกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งเป็นค่าตอบแทนระยะยาว เมื่อพ้นสภาพจากการเป็นพนักงานบริษัทหรือเมื่อเกษียณอายุ โดยผู้บริหารจ่ายเงินสะสมในอัตราส่วนร้อยละ 5-10 ของเงินเดือนตามอายุงาน และบริษัทจ่ายสมทบในอัตราเดียวกันเข้าเป็นเงินกองทุน โดยในปี 2564 บริษัทได้จ่ายเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพสำหรับผู้บริหารที่เป็นกรรมการผู้จัดการ และรองกรรมการผู้จัดการ รวม 9 คน รวมเป็นจำนวน 3,379,437 บาท

ทั้งนี้ อัตราเงินสมทบของบริษัทเป็นไปตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ซึ่งพิจารณาตามความสามารถในการดำเนินงานของบริษัท และผลการดำเนินงานของบริษัทเป็นสำคัญ

## 7.5 ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงาน

### 7.5.1 จำนวนพนักงาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 มีจำนวนพนักงานทั้งหมด 3,876 คน โดยแบ่งเป็นพนักงานที่ปฏิบัติงานในสายงานหลัก และสายงานสนับสนุน โดยแยกตามกลุ่มธุรกิจ ดังนี้

กลุ่มธุรกิจ	พนักงานสายงานหลัก (คน)	คิดเป็น (%)	พนักงานสายงานสนับสนุน (คน)	คิดเป็น (%)	รวม (คน)
กลุ่มธุรกิจทางด่วน	806	79.33%	210	20.67%	1,016
กลุ่มธุรกิจรถไฟฟ้า	2,505	87.59%	355	12.41%	2,860
รวม	3,311	85.42%	565	14.58%	3,876

## จำนวนพนักงานของบริษัทย่อย

- NECL ไม่มีการจ้างผู้บริหารและพนักงานประจำ แต่ประกอบธุรกิจบริหารทางพิเศษอุดรรัถยาโดยจ้างให้ BEM เป็นผู้ดำเนินการภายใต้สัญญาจ้างบริหารโครงการ
- BMN มีพนักงานในแต่ละฝ่ายงาน (ไม่รวมผู้บริหาร) จำนวน 202 คน ประกอบด้วย ฝ่ายขาย ฝ่ายการตลาด ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ ฝ่ายการเงิน และฝ่ายปฏิบัติการ

ในช่วง 3 ปี ที่ผ่านมา จำนวนพนักงานของบริษัทไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ และไม่มีข้อพิพาททางด้านแรงงาน

## 7.5.2 ค่าตอบแทนพนักงาน

เพื่อให้การกำหนดค่าตอบแทนเป็นไปอย่างเหมาะสมและแข่งขันได้ในการรักษาพนักงานที่ดีมีความสามารถให้อยู่กับองค์กร บริษัทได้เข้าร่วมสำรวจค่าจ้างและค่าตอบแทนของบริษัทเพื่อเปรียบเทียบกับตลาดแรงงานและบริษัทอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกัน รวมทั้งมีการทบทวนค่าจ้างเริ่มต้น (Starting Salary) สำหรับผู้ที่จบใหม่และเงินเดือนมูลฐาน (Base Salary) ตามค่าของงานผ่านสถาบันที่ดำเนินการสำรวจค่าจ้างเป็นประจำทำให้มั่นใจได้ว่า บริษัทมีโครงสร้างและการกำหนดค่าตอบแทนที่เป็นธรรมและเหมาะสมแก่พนักงาน

ในการพิจารณาปรับค่าจ้างประจำปี คณะกรรมการบริหารเป็นผู้พิจารณา โดยคำนึงถึงผลการดำเนินงานของบริษัทผ่านตัวชี้วัดระดับองค์กร (Competency KPIs) และความสามารถในการจ่าย

นอกจากนี้ บริษัทยังได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพสำหรับดูแลพนักงานในระยะยาว เพื่อเป็นการสร้างแรงจูงใจให้กับพนักงานในการร่วมงานกับบริษัท อีกทั้งยังเป็นการสร้างวินัยการออมให้กับพนักงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อที่พนักงานจะได้มีเงินออมจำนวนมากพอเมื่อถึงวันเกษียณอายุ และมีชีวิตในวัยเกษียณอย่างมีคุณภาพ ซึ่งพนักงานสามารถสมัครเป็นสมาชิกได้ โดยพนักงานจ่ายเงินสะสมในอัตราร้อยละ 5 ถึง 15 ของเงินเดือนตามความสามารถในการออม และบริษัทสมทบให้อัตราร้อยละ 5 ถึง 10 ตามอายุงานและข้อกำหนดของกองทุน ซึ่งพนักงานที่เป็นสมาชิกของกองทุนจะเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์ที่เกิดจากการบริหารตามสัดส่วนของเงินที่แต่ละคนมีอยู่ในกองทุน อีกทั้ง บริษัทยังได้จัดทำประกันกลุ่มให้กับพนักงานเพื่อเป็นหลักประกันให้กับพนักงานและครอบครัวของพนักงานด้วย โดยมีรายละเอียด ดังนี้

## จำนวนพนักงานและผลตอบแทนแบ่งตามกลุ่มธุรกิจ

ในปี 2564 บริษัทได้จ่ายผลตอบแทนให้แก่พนักงาน จำนวนทั้งสิ้น 1,751 ล้านบาท ซึ่งผลตอบแทน ได้แก่ เงินเดือน ค่าล่วงเวลา เงินโบนัส เงินประกันสังคม และเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เป็นต้น โดยในปี 2562-2564 มีรายละเอียด ดังนี้

กลุ่มธุรกิจ	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564
กลุ่มธุรกิจทางด่วน (คน)	1,023	1,041	1,016
กลุ่มธุรกิจรถไฟฟ้า (คน)	3,041	2,996	2,860
รวม (คน)	4,064	4,037	3,876
ค่าตอบแทนพนักงานรวม (บาท)	2,032,585,731.63	1,891,074,686.37	1,751,894,402.93

## จำนวนพนักงานที่เข้าร่วมกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ (Provident Fund - PVD)

กลุ่มธุรกิจ	มี/ไม่มี PVD	จำนวนพนักงานที่เข้าร่วม PVD (คน)	สัดส่วนพนักงานเข้าร่วม PVD/พนักงานทั้งหมด (%)
กลุ่มธุรกิจทางด่วน	มี	1,027	100.00
กลุ่มธุรกิจรถไฟฟ้า	มี	2,331	81.11



## 7.6 ข้อมูลสำคัญอื่น ๆ

### 7.6.1 บุคคลที่ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่ในด้านต่าง ๆ

#### • เลขาธิการบริษัท และหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 5/2564 เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2564 ได้มีมติแต่งตั้งนางมนัสวีร์ ทรัพย์ชวโรจน์ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สำนักกรรมการและงานกำกับดูแล ผู้ที่มีคุณสมบัติเหมาะสม มีความรู้ความเข้าใจกฎระเบียบและหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ที่บังคับใช้กับบริษัทจดทะเบียนเป็นอย่างดี ให้ดำรงตำแหน่งเลขาธิการบริษัท (รายละเอียดประวัติปรากฏตามเอกสารแนบ 1) ทั้งนี้ นางมนัสวีร์ ทรัพย์ชวโรจน์ ยังดำรงตำแหน่งหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานอีกตำแหน่งด้วย (รายละเอียดประวัติปรากฏตามเอกสารแนบ 3) โดยหน้าที่ความรับผิดชอบด้านงานเลขาธิการบริษัทมี ดังนี้

1. ให้คำแนะนำแก่กรรมการเกี่ยวกับข้อกฎหมาย กฎเกณฑ์ และระเบียบปฏิบัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
2. จัดให้มีการประชุมพิเศษ ตลอดจนให้ข้อมูลที่จำเป็นต่อการปฏิบัติหน้าที่แก่กรรมการปัจจุบัน และกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่
3. ดูแลให้บริษัทมีการปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับบริษัท ระเบียบที่เกี่ยวข้อง และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
4. จัดการประชุมตามที่กฎหมายและข้อบังคับกำหนด จัดทำและเก็บรักษารายงานการประชุม รวมถึงประสานงานให้มีการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการหรือมติผู้ถือหุ้นอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีการจัดทำและเก็บรักษาเอกสาร ดังต่อไปนี้
  - ทะเบียนกรรมการ
  - หนังสือนัดประชุมคณะกรรมการ รายงานการประชุมคณะกรรมการ และรายงานประจำปีของบริษัท
  - หนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้น และรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น
5. เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้ส่วนเสียที่รายงานโดยกรรมการหรือผู้บริหาร
6. ดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลและรายงานสารสนเทศต่อหน่วยงานที่กำกับดูแลให้เป็นไปตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
7. ติดต่อและสื่อสารกับผู้ถือหุ้น และหน่วยงานกำกับดูแลที่เกี่ยวข้อง โดยผู้ถือหุ้นสามารถสอบถามหรือขอข้อมูลต่าง ๆ ที่ต้องการทราบ โดยติดต่อสอบถามได้ที่เบอร์โทรศัพท์ 0 2641 4611 หรือส่งคำถามผ่านทาง email ที่ companysecretary@bempic.co.th
8. ส่งเสริมให้มีการฝึกอบรมหลักสูตรต่าง ๆ และให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการใหม่
9. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนประกาศกำหนด
10. ภารกิจอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย



ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมได้ตามเอกสารแนบ 1 รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหารระดับสูง ผู้บริหารสายงานบัญชีและการเงิน ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี และเลขานุการบริษัท และเอกสารแนบ 3 รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายในและหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท

#### • ผู้รับผิดชอบสูงสุดในสายงานบัญชีและการเงิน

คณะกรรมการบริหารได้แต่งตั้ง นางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร ผู้ซึ่งมีความรู้ความสามารถด้านบัญชีและการเงิน ให้ดำรงตำแหน่งรองกรรมการผู้จัดการ บัญชีและการเงิน ซึ่งเป็นผู้ดำรงตำแหน่งบริหารสูงสุดในสายงานบัญชีและการเงิน (รายละเอียดประวัติปรากฏตามเอกสารแนบ 1) โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบ ดังนี้

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

ทั้งนี้ ในปี 2564 นางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร รองกรรมการผู้จัดการ บัญชีและการเงิน ได้เข้ารับการอบรมหลักสูตรประมาณการกระแสเงินสดคิดลด เพื่อพิจารณาการด้อยค่าตาม TAS 36 หลังสิ้นสุดมาตรการผ่อนปรนฯ จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์ และหลักสูตร TLCA CFO Professional Development Program (TLCA CFO CPD) จำนวน 3 ครั้ง คือ ครั้งที่ 4/2021 “How finance leaders are adapting within the new normal” ครั้งที่ 6/2021 “ESG Integration in Sustainable Investing” และครั้งที่ 9/2021 “ESG related Financial Innovation” จัดโดยสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย รวมจำนวน 8 ชั่วโมง



ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมได้ตามเอกสารแนบ 1 รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหารระดับสูง ผู้บริหารสายงานบัญชีและการเงิน ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี และเลขานุการบริษัท

#### ๐ ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี

บริษัทได้มีการแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ระดับบริหาร คือ นางสาวศรัณญา เลิศจิระประเสริฐ ผู้ซึ่งมีความรู้ความเข้าใจในระบบบัญชีของบริษัท ให้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีทั่วไป ซึ่งเป็นผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี (รายละเอียดประวัติปรากฏตามเอกสารแนบ 1) โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบ ดังนี้

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

ทั้งนี้ ในปี 2564 นางสาวศรัณญา เลิศจิระประเสริฐ ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีทั่วไป ได้เข้ารับการอบรมหลักสูตรสรุปการเปลี่ยนแปลงและประเด็นที่สำคัญของ TFRS (ฉบับปรับปรุง 2564) จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์ จำนวน 6 ชั่วโมง



ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมได้ตามเอกสารแนบ 1 รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหารระดับสูง ผู้บริหารสายงานบัญชีและการเงิน ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี และเลขานุการบริษัท

#### ๐ ผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายใน

บริษัทได้มีการแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ระดับบริหาร คือ นางสาวอรทัย เรืองอัมพร \* ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายใน ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า เป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์การทำงานที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่หัวหน้างานตรวจสอบภายในได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยในการแต่งตั้ง ถอดถอน และโยกย้ายผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายในต้องได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ (รายละเอียดปรากฏตามเอกสารแนบ 3)

หมายเหตุ: \* นางสาวอรทัย เรืองอัมพร ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายใน แทนนางวาสนา วัฒนานุกุลชัย เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2565



ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมได้ตามเอกสารแนบ 3 รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน และหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท

## 7.6.2 รายชื่อหัวหน้างานนักลงทุนสัมพันธ์

บริษัทได้จัดให้มีหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ (Investor Relations) เพื่อเป็นตัวแทนบริษัทในการสื่อสารข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์ และนักลงทุน โดยมอบหมายให้นายธนาวุฒิ วรรณดิษฐ์ ผู้จัดการอาวุโสแผนกนักลงทุนสัมพันธ์ ทำหน้าที่สื่อสารและให้ข้อมูลเพื่อสร้างความเข้าใจที่ดี และความน่าเชื่อถือ ตลอดจนสร้างสัมพันธ์ภาพ และดูแลทีมงานให้สื่อสารให้ถูกต้องในทิศทางเดียวกัน โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบ ดังนี้

- เป็นตัวแทนของบริษัทในการสื่อสารและให้ข้อมูล เพื่อสร้างความเข้าใจที่ดีต่อผู้ลงทุนทั้งสถาบันในประเทศ ต่างประเทศ และรายย่อยทั่วไป ทั้งตลาดเงิน (หุ้นกู้) และตลาดทุน (หุ้นทุน) เพื่อสร้างความน่าเชื่อถือให้บริษัทตลอดจนสร้างสัมพันธ์ที่ดีต่อนักลงทุน และ Stakeholder ต่าง ๆ
- สร้างสัมพันธ์ภาพ และความเข้าใจที่ดีกับนักวิเคราะห์/นักลงทุน/ผู้ถือหุ้น ดูแลทีมงานให้สื่อสารถูกต้องเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

สำหรับปี 2564 บริษัทมีกิจกรรม Analyst Meeting, Conference Call แลงงข่าว และการให้สัมภาษณ์ (Press Interview) ในรูปแบบออนไลน์ เพื่อให้เหมาะสมกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 โดยแผนกนักลงทุนสัมพันธ์ได้จัดให้มีการประชุมร่วมกับสถาบันต่าง ๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในรูปแบบออนไลน์จำนวน 32 ครั้ง และจัดให้มีงานประชุมนักวิเคราะห์ จำนวน 3 ครั้ง

ทั้งนี้ เพื่อชี้แจงผลการดำเนินงานตลอดจนความคืบหน้าของโครงการลงทุนอย่างเหมาะสม เพื่อให้ผู้บริหารตอบข้อซักถามกับผู้ลงทุนอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรมให้ได้รับทราบโดยทั่วกัน ตลอดจนเพื่อให้ข้อมูลที่สำคัญและจำเป็นอย่างถูกต้องสำหรับการตัดสินใจการลงทุนต่อบุคคลทั่วไปรวมถึงนักลงทุนและนักวิเคราะห์สถาบัน

บริษัทยังได้ทำการสำรวจความคิดเห็นและความต้องการของนักวิเคราะห์และผู้ลงทุนที่มีต่อคุณภาพของการสื่อสารและการดำเนินกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ในปี 2564 (BEM IR SURVEY) เพื่อนำมาปรับปรุงการทำงาน พบว่า ผลสำรวจการประเมินความพึงพอใจของการให้บริการงานนักลงทุนสัมพันธ์อยู่ที่ระดับร้อยละ 91.02

ทั้งนี้ผู้สนใจลงทุนสามารถติดต่อสอบถามข้อมูลได้ที่แผนกนักลงทุนสัมพันธ์ หมายเลขโทรศัพท์ 0 2641 4611 หรือสามารถติดต่อนัดหมายเพื่อทำการประชุมผ่านทางโทรศัพท์ (Conference Call) หรือสมัครสมาชิกเพื่อรับข่าวสารเป็น Mailing list ผ่านทางเว็บไซต์ หรือฝากคำถาม หรือ email ที่ ir@bemplc.co.th

## 7.6.3 ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี

คณะกรรมการตรวจสอบจะพิจารณาคุณสมบัติของผู้สอบบัญชีร่วมกับฝ่ายบริหารถึงความน่าเชื่อถือ ความเป็นอิสระ ความรู้และประสบการณ์ในการปฏิบัติงานสอบบัญชี การให้คำปรึกษาในมาตรฐานการบัญชี การรับรองงบการเงินได้ทันเวลา และความเหมาะสมของค่าตอบแทน โดยนำเสนอคณะกรรมการบริษัทเพื่อนำเสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีพิจารณาอนุมัติแต่งตั้งผู้สอบบัญชี ซึ่งผู้สอบบัญชี ตามรายชื่อที่เสนอนั้นจะต้องไม่มีความสัมพันธ์ และไม่มีส่วนได้เสียกับบริษัทหรือบริษัทย่อย ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าวแต่อย่างใด ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี แยกเป็น 2 ประเภท คือ

### (1) ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี (audit fee)

บริษัทมีการจ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีสำหรับปี 2564 ให้แก่ บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นจำนวนเงิน 4,240,000 บาท โดยเมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยค่าตอบแทนการสอบบัญชีของบริษัทจดทะเบียนอื่นในหมวดเดียวกันพบว่าค่าตอบแทนการสอบบัญชีของบริษัทมีความเหมาะสม

บริษัทย่อย คือ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด มีการจ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีปี 2564 เป็นจำนวนเงิน 990,000 บาท และบริษัท แบงคอก เมโทร เน็ตเวิร์คส์ จำกัด เป็นจำนวนเงิน 1,270,000 บาท

### (2) ค่าบริการอื่น (non-audit fee)

ในปี 2564 บริษัทและบริษัทย่อยมีการใช้บริการอื่นจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด จำนวน 800,000 บาท ซึ่งเป็นการตรวจสอบงบการเงินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายของบริษัท โดยเป็นค่าตอบแทนส่วนที่จะต้องจ่ายในอนาคตเนื่องจากยังให้บริการไม่แล้วเสร็จ

## 8 รายงานผลการดำเนินงานสำคัญ ด้านการกำกับดูแลกิจการ

### 8.1 สรุปผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ

คณะกรรมการตระหนักถึงความรับผิดชอบและบทบาทในการกำหนดนโยบาย และกำกับดูแลให้บริษัทมีการบริหารจัดการที่ดี ซึ่งครอบคลุมถึงวัตถุประสงค์ เป้าหมายการดำเนินธุรกิจ กลยุทธ์ นโยบายการดำเนินงาน การจัดสรรทรัพยากรที่สำคัญและเพียงพอ เพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายการดำเนินธุรกิจ ตลอดจนติดตาม ประเมินผล และดูแลการรายงานผลการดำเนินงานให้มีความสอดคล้องกับกฎหมายข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น อันนำไปสู่การดำเนินงานและสร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน

โดยในปี 2564 คณะกรรมการได้มีบทบาทสำคัญในการกำหนดนโยบาย กลยุทธ์ และแผนการดำเนินธุรกิจ เพื่อให้สอดคล้องกับพันธกิจของบริษัท และเพื่อความยั่งยืนของธุรกิจ ดังนี้

- พิจารณาทบทวนนโยบายและแนวปฏิบัติด้านหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการซื้อขายหลักทรัพย์ โดยกำหนดมาตรการป้องกันการใช้อ้างอิงภายในของกรรมการ ผู้บริหาร และผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยห้ามซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัท ในช่วง 1 เดือนก่อนมีการเปิดเผยงบการเงิน และ/หรือก่อนที่ข้อมูลดังกล่าวเผยแพร่ต่อสาธารณชน และเพิ่มเติมการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ โดยมีการประเมินเป็นรายบุคคล
- พิจารณาการสอบทานระบบการควบคุมภายในและบริหารความเสี่ยงรวมถึงความมั่นคงปลอดภัยของระบบสารสนเทศของระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ
- พิจารณาการกำหนดมาตรการเพื่อป้องกันและจัดการการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 สำหรับงานปฏิบัติการ งานบุคลากร ให้สอดคล้องกับประกาศของภาครัฐ พร้อมทั้งพิจารณาเรื่องผลกระทบทางการเงิน
- พิจารณาเรื่องการออกหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืน (Sustainability Bond) ซึ่งสอดคล้องกับการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งเป็น Clean Transportation ระบบขนส่งมวลชนที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานที่ช่วยลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เกิดจากการเดินทางโดยใช้รถยนต์ได้ และประชาชนทั่วไปสามารถเข้าถึงได้สะดวก โดยประโยชน์ที่บริษัทได้รับนอกจากอัตราดอกเบี้ยที่ดี และเพิ่มความหลากหลายของนักลงทุนแล้ว ยังเป็นการดึงดูดนักลงทุนที่ให้ความสำคัญเรื่องสิ่งแวดล้อม

#### 8.1.1 การสรรหา พัฒนา และประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ

##### (1) การสรรหากรรมการอิสระ

บริษัทกำหนดโครงสร้างคณะกรรมการบริษัทโดยมีจำนวนกรรมการอิสระซึ่งเป็นบุคคลที่สามารถแสดงความเห็นได้อย่างอิสระและปฏิบัติหน้าที่ดูแลรักษาผลประโยชน์ของบริษัทและผู้ถือหุ้นอย่างดีที่สุดไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมดและไม่น้อยกว่า 3 คน

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะสรรหากรรมการ โดยพิจารณาจากคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของกรรมการตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนฯ พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมถึงประกาศที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนนอกจากนี้คณะกรรมการบริษัทจะพิจารณาคัดเลือกกรรมการอิสระที่มีทักษะ ประสบการณ์ที่จะเป็นประโยชน์กับบริษัท ตามคุณสมบัติกรรมการอิสระ ซึ่งเปิดเผยบนเว็บไซต์บริษัท ([www.bemplc.co.th](http://www.bemplc.co.th))

จากนั้นจะนำเสนอคณะกรรมการบริษัท และ/หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาแต่งตั้งเป็นกรรมการอิสระของบริษัทต่อไป

ในปี 2564 บริษัทมีกรรมการอิสระจำนวน 6 คน โดยคณะกรรมการบริษัทมีการแต่งตั้งกรรมการอิสระ 1 คน คือ ศ. (พิเศษ) อรรถพล ใหญ่สว่าง ซึ่งเป็นผู้มีประสบการณ์ด้านกฎหมาย ซึ่งจะช่วยเหลือส่งเสริมการดำเนินธุรกิจของบริษัท และการปฏิบัติตามกฎหมายของบริษัท



## (2) การสรรหากรรมการ

### หลักเกณฑ์และวิธีการสรรหากรรมการ

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระ 3 คน จากจำนวนคณะกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน ทั้งหมด 4 คน จะพิจารณาสรรหาบุคคล เพื่อแต่งตั้งเป็นกรรมการแทนกรรมการที่พ้นตำแหน่ง ทั้งกรณีที่ลาออกก่อนครบวาระและที่ครบกำหนดออกตามวาระตามหลักเกณฑ์ดังนี้

1. มีคุณสมบัติสอดคล้องตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชน พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ฯ กฎของสำนักงาน ก.ล.ต. และกฎของตลาดหลักทรัพย์ฯ
2. มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่หลากหลายในสาขาวิชาชีพต่าง ๆ ที่จะประโยชน์และเพิ่มมูลค่าให้แก่บริษัท
3. มีคุณลักษณะที่สนับสนุนและส่งเสริมการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการ เพื่อสร้างคุณค่าให้แก่บริษัท อาทิ ความเป็นอิสระ กล้าแสดงความคิดเห็น ความคิดสร้างสรรค์ ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบ ความระมัดระวัง และความซื่อสัตย์ อุทิศเวลาได้อย่างเต็มที่ เป็นต้น
4. กรณีที่เป็นกรรมการที่ออกตามวาระจะพิจารณาว่ามีประวัติการปฏิบัติหน้าที่กรรมการด้วยความระมัดระวัง ด้วยความซื่อสัตย์ และสามารถทุ่มเทอุทิศเวลาได้อย่างเต็มที่
5. ในการสรรหากรรมการจะพิจารณาคุณสมบัติที่ต้องการสรรหา โดยพิจารณาจากทักษะที่จำเป็นที่ยังขาดอยู่ในคณะกรรมการและคุณสมบัติสอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท
6. กรณีตำแหน่งกรรมการที่ว่างลงเป็นตำแหน่งกรรมการซึ่งเป็นผู้แทนจาก กทพ. หรือ รฟม. ตามเงื่อนไขสัญญาสัมปทาน บุคคลที่จะเสนอแต่งตั้งต้องเป็นบุคคลที่หน่วยงานดังกล่าวเสนอชื่อเพื่อเข้าร่วมเป็นกรรมการบริษัท โดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะพิจารณาว่ามีคุณสมบัติตามที่กำหนดหรือไม่

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมดังกล่าวให้คณะกรรมการบริษัท และ/หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทต่อไป ตามหลักเกณฑ์และวิธีการแต่งตั้งกรรมการที่กำหนดไว้ในข้อบังคับบริษัท

ทั้งนี้ตามข้อบังคับบริษัทกำหนดว่า ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวน 1 ใน 3 ถ้าจำนวนกรรมการที่จะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงกับส่วน 1 ใน 3 ดังนั้น กรรมการบริษัท จึงมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี โดยกรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับเลือกตั้งใหม่ได้ ซึ่งบริษัทไม่ได้กำหนดจำนวนวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการหรือจำนวนบริษัทจดทะเบียนอื่นที่กรรมการจะดำรงตำแหน่งกรรมการ แต่จะพิจารณาความเหมาะสมในการแต่งตั้งกรรมการที่ครบวาระเข้าดำรงตำแหน่งอีก

โดยในปี 2564 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2564 เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2564 ได้อนุมัติแต่งตั้งกรรมการรายเดิมทั้ง 5 คน ได้แก่ ดร.อรรถพล ตันละมัย นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต นางณฐมน พูนนาค นางวัลภา อัสสกุล และ ม.ล.ประสพชัย เกษมสันต์ กลับเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการอีกวาระหนึ่ง โดยในการลงคะแนนเสียงเลือกตั้งกรรมการ บริษัทให้ผู้ถือหุ้นใช้บัตรลงคะแนนเลือกตั้งกรรมการเป็นรายบุคคล โดยให้ผู้ถือหุ้นลงคะแนนเสียงทั้งหมดที่ตนมีอยู่ เลือกบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อเป็นกรรมการทีละคน

นอกจากนี้คณะกรรมการบริษัทได้มีมติแต่งตั้งกรรมการบริษัทแทนตำแหน่งที่ว่างลงระหว่างกาล 3 คน คือ ศ. (พิเศษ) อรรถพล ใหญ่สว่าง นายปิยกร อภิบาลศรี และนางทศานุ ธรรมโชติ โดยดำเนินการตามหลักเกณฑ์ขั้นตอนที่กำหนด

## (3) การสรรหาผู้บริหารระดับสูง

คณะกรรมการบริษัทเป็นผู้พิจารณาแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการ ผู้บริหารระดับสูงสุด ตามที่คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ได้พิจารณาสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม กล่าวคือ เป็นผู้มีความรู้ความสามารถ มีประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อการบริหารจัดการให้บรรลุวัตถุประสงค์ หรือเป้าหมายที่คณะกรรมการบริษัทกำหนดไว้ และมีความเข้าใจในธุรกิจของบริษัทอย่างดี โดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาแต่งตั้ง ทั้งนี้ กรรมการผู้จัดการมีอำนาจหน้าที่หลักในการบริหารจัดการบริษัทตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย ดังที่ได้อนุมัติอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย หัวข้อการสรรหากรรมการผู้จัดการและผู้บริหารระดับสูง

#### (4) การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการมีนโยบายในการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกให้มีการฝึกอบรมและการให้ความรู้แก่กรรมการและผู้บริหารของบริษัท เพื่อให้มีการปรับปรุงและการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง ทั้งหลักสูตรการอบรมภายในและภายนอกบริษัท โดยคณะกรรมการทุกท่านต้องได้รับการฝึกอบรม เพื่อให้เข้าใจการปฏิบัติหน้าที่ในฐานะกรรมการ

โดยคณะกรรมการ และผู้บริหารระดับสูงของบริษัทให้ความสำคัญในการเข้าร่วมอบรมหรือสัมมนาในหลักสูตรต่าง ๆ หรือพัฒนาความรู้ความสามารถ โดยกรรมการบริษัทได้ผ่านการอบรมหลักสูตรกับสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ได้แก่ หลักสูตร Director Certification Program (DCP) หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) หลักสูตร Board Performance Evaluation หลักสูตร The Role of Chairman (RCP) หลักสูตร Audit Committee Program หลักสูตร Role of Compensation Committee (RCC)

ทั้งนี้ ในปี 2564 มีกรรมการบริษัทจำนวน 1 คน คือ นางทศานุ ธรรมโชติ ได้เข้ารับการอบรมหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP 186/2021)

#### (5) การประเมินตนเองของคณะกรรมการ

คณะกรรมการมีนโยบายให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานด้วยตนเอง (Self-Assessment) ทั้งโดยรวมทั้งคณะ และแยกเป็นรายบุคคลของคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อยโดยรวมอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง รวมทั้งการประเมินผลการปฏิบัติตามจรรยาบรรณของบริษัท และคณะกรรมการได้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการทุกปี ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนกำหนด ทั้งนี้คณะกรรมการยังได้กำหนดให้มีการทบทวนหัวข้อประเมินเพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับบทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบ และสอดคล้องกับแนวปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้เพื่อนำผลประเมินเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงาน

##### ผลการประเมินตนเองของคณะกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย

ในปี 2564 ผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อยโดยรวมทั้งคณะ และผลการประเมินตนเองของกรรมการรายบุคคล สรุปตามหัวข้อได้ดังนี้

- 1) โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย : ผลประเมินอยู่ในเกณฑ์ดี มีความเหมาะสมกับลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัท โดยคณะกรรมการประกอบด้วยบุคคลที่มีความรู้และประสบการณ์หลากหลายเพียงพอ และทำหน้าที่โดยรวมได้อย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ คณะกรรมการได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อย เพื่อทำหน้าที่ช่วยในการกำกับดูแลกิจการ สรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท ด้วยความโปร่งใส ยุติธรรม ไม่อยู่ภายใต้อิทธิพลของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง รวมถึงค่าตอบแทนที่เหมาะสมแข่งขันได้ในการรักษากรรมการที่มีความสามารถ กำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท จรรยาบรรณธุรกิจ รวมถึงการบริหารและจัดการความเสี่ยง ดูแลและให้คำแนะนำแก่ฝ่ายบริหาร ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทภายใต้การกำกับดูแลกิจการที่ดี

- 2) บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อยมีการปฏิบัติหน้าที่ตามความรับผิดชอบและที่ได้รับมอบหมายอย่างดี โดยได้ให้ความสำคัญและใช้เวลาอย่างเพียงพอในการพิจารณาเรื่องสำคัญที่เกี่ยวกับทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัท การทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัท ดูแลไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ คณะกรรมการได้ทบทวนระบบควบคุมภายในอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงการติดตามและดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของฝ่ายบริหารให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการมอบหมาย มีการดูแลให้การจัดทางการเงินเป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป มีการพิจารณาสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเสนอแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัท การพิจารณาและแผนงานเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยง การดูแลและทบทวนการบริหารความเสี่ยงโดยรวมของบริษัท กลยุทธ์ที่ใช้ในการบริหารความเสี่ยง และระบบป้องกันของความเสี่ยงทุกประเภท ให้แนวนโยบาย กำกับดูแล ให้คำแนะนำ คำปรึกษา แก่ กรรมการผู้จัดการ และฝ่ายบริหาร การกำหนดแผนธุรกิจ งบประมาณ การตรวจสอบ ติดตามการดำเนินงานตามนโยบายและแผนงานต่าง ๆ ของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

- 3) การประชุมคณะกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย : การประชุมคณะกรรมการ และคณะกรรมการชุดย่อยอยู่ในเกณฑ์ดี โดยบริษัทได้แจ้งกำหนดการประชุมพร้อมระเบียบวาระประจำปีให้กรรมการได้รับทราบล่วงหน้า ซึ่งช่วยให้กรรมการสามารถจัดสรรเวลาไปประชุมได้ทุกครั้ง โดยจำนวนครั้งของการประชุมและระเบียบวาระมีความเหมาะสม ช่วยให้คณะกรรมการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและสามารถกำกับดูแลให้บริษัทดำเนินธุรกิจอย่างประสบความสำเร็จ นอกจากนี้กรรมการจะได้รับเอกสารประกอบการประชุมล่วงหน้าและมีเวลาเพียงพอในการศึกษาข้อมูลเพื่อเตรียมตัวเข้าประชุม ซึ่งในเอกสารประกอบการประชุมจะมีข้อมูลอย่างเพียงพอต่อการตัดสินใจของกรรมการ ซึ่งคณะกรรมการสามารถขอข้อมูลที่เป็นเพิ่มเติมเพื่อประกอบการตัดสินใจให้เป็นประโยชน์ต่อบริษัท อีกทั้งบรรยากาศในการประชุม คณะกรรมการเอื้ออำนวยให้เกิดการแสดงความคิดเห็นอย่างสร้างสรรค์ของกรรมการทุกคน และไม่ถูกครอบงำโดยบุคคลใดบุคคลหนึ่งและกรรมการสามารถอภิปรายปัญหาสำคัญอย่างเต็มที่ในที่ประชุม
- 4) การทำหน้าที่ของกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย : การทำหน้าที่ของกรรมการ และคณะกรรมการชุดย่อยอยู่ในเกณฑ์ดี มีการเตรียมตัวและศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนการประชุมในแต่ละครั้ง และเข้าประชุมอย่างสม่ำเสมอ อีกทั้งกรรมการได้แสดงความคิดเห็นอย่างเป็นอิสระ และมีความเป็นกลางในการพิจารณาเรื่องต่างๆ มีอิสระในการตัดสินใจลงมติ รวมถึงการให้ความเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัทและเข้าใจว่าประเด็นใดมีความสำคัญและใช้เวลาในการพิจารณาประเด็นนั้นๆ อย่างเหมาะสม และยอมรับความเห็นที่แตกต่างระหว่างกันโดยไม่เกิดความขัดแย้ง
- 5) ความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหาร : ความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหารอยู่ในเกณฑ์ดี กรรมการสามารถหารือกับกรรมการผู้จัดการได้อย่างตรงไปตรงมาและความสัมพันธ์ที่ดีกับฝ่ายบริหาร โดยกรรมการผู้จัดการสามารถขอคำแนะนำจากกรรมการได้เมื่อจำเป็น ซึ่งคณะกรรมการไม่ได้เข้าไปแทรกแซงการปฏิบัติหน้าที่ของฝ่ายบริหาร อีกทั้งคณะกรรมการได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพิจารณาแก้ไขปัญหาอย่างเหมาะสม ในกรณีที่การปฏิบัติหน้าที่ของฝ่ายบริหารไม่เป็นไปตามแผนการดำเนินงาน และงบประมาณที่กำหนดไว้
- 6) การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหาร : การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหารอยู่ในเกณฑ์ดี โดยกรรมการมีความเข้าใจบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของการเป็นกรรมการมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับธุรกิจของบริษัทอย่างเพียงพอ มีความใส่ใจหาข้อมูลหรือติดตามข่าวที่สำคัญเกี่ยวกับภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม การเปลี่ยนแปลงด้านกฎระเบียบต่างๆ และสภาพการแข่งขัน ซึ่งจะช่วยให้การปฏิบัติหน้าที่กรรมการมีประสิทธิภาพ โดยคณะกรรมการทุกท่านได้รับการฝึกอบรม เพื่อให้เข้าใจการปฏิบัติหน้าที่ในฐานะกรรมการ และเมื่อมีกรรมการใหม่ คณะกรรมการได้ดูแลให้ฝ่ายบริหารจัดเอกสารหรือจัดบรรยายสรุป (Briefing) เพื่อให้กรรมการใหม่เข้าใจธุรกิจ และการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการและคณะกรรมการ ได้มีการกำหนดแผนการสืบทอดตำแหน่ง เพื่อให้การทำหน้าที่ในตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงของบริษัทเป็นไปอย่างต่อเนื่อง

## (6) การประเมินการปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัท

คณะกรรมการได้กำหนดจรรยาบรรณบริษัท เพื่อเป็นหลักการและเป้าหมายของการดำเนินธุรกิจของบริษัท และแนวทางการปฏิบัติงานของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคน รายละเอียดตามที่เผยแพร่บนเว็บไซต์บริษัท ([www.bemplc.co.th](http://www.bemplc.co.th)) โดยกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานจะประเมินการปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัทอย่างต่อเนื่องทุกปี ทั้งนี้ผลการประเมินสรุปโดยรวมกรรมการและผู้บริหารปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัท มีการปฏิบัติตามครบถ้วนร้อยละ 97.69

## (7) การประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ

คณะกรรมการทุกคนยกเว้นกรรมการผู้จัดการจะทำการประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการทุกปีตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนกำหนด และคณะกรรมการได้มอบหมายให้คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาเสนอค่าตอบแทนและผลประโยชน์อื่นที่เหมาะสมสำหรับกรรมการผู้จัดการ โดยพิจารณาเกณฑ์ชี้วัดระดับองค์กร (Corporate KPIs) เพื่อใช้ในการประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปี เพื่อให้คณะกรรมการพิจารณาเห็นชอบ

## 8.1.2 การเข้าร่วมประชุมและการจ่ายค่าตอบแทนคณะกรรมการรายบุคคล

### (1) การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชุดย่อยปี 2564

รายชื่อกรรมการ	การประชุม																	
	AGM			BOD			Ex-Com			AC			NRC			CG&RMC		
	physical	e-meeting	รวม	physical	e-meeting	รวม	physical	e-meeting	รวม	physical	e-meeting	รวม	physical	e-meeting	รวม	physical	e-meeting	รวม
1. นายปลิว ตริวิศเวทย์	1/1		1/1	3/7	4/7	7/7	10/11	1/11	11/11				3/4	1/4	4/4			
2. นายวิฑูร เตชะทัศน์สุนทร	1/1		1/1	3/7	4/7	7/7				1/4	3/4	4/4	3/4	1/4	4/4			
3. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	1/1		1/1	3/7	4/7	7/7				1/4	3/4	4/4	3/4	1/4	4/4			
4. ศ.(พิเศษ) อรรถพล ไหญ่สว่าง <sup>(1)</sup>				1/2	1/2	2/2												
5. ดร.อรอนพ ต้นละมัย		1/1	1/1	1/7	6/7	7/7				1/4	3/4	4/4						
6. นางวัลลภา อัสสกุล		1/1	1/1	1/7	6/7	7/7											2/2	2/2
7. ม.ล. ประสพชัย เกษมสันต์		1/1	1/1	2/7	5/7	7/7												
8. นายสุพงศ์ ชยุติสาหกิจ		1/1	1/1	2/7	5/7	7/7	10/11	1/11	11/11				3/4	1/4	4/4			
9. นายพงษ์สฤณี ตันติสุวณิชย์กุล	1/1		1/1	3/7	4/7	7/7	10/11	1/11	11/11								2/2	2/2
10. นางพเยาว์ มรัตนะพร		1/1	1/1	1/7	6/7	7/7	10/11	1/11	11/11								2/2	2/2
11. นางสาวอารีศรา ธรรมธัช		1/1	1/1	1/7	6/7	7/7												
12. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต		1/1	1/1	1/7	6/7	7/7												
13. นายวิทยา พันธุ์มงคล		1/1	1/1	2/7	5/7	7/7												
14. นายปิยกร อภิบาลศรี <sup>(2)</sup>				1/2	1/2	2/2												
15. นางทศานุช ธรรมโชติ <sup>(3)</sup>				1/4	3/4	4/4												
16. ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์	1/1		1/1	3/7	4/7	7/7	10/11	1/11	11/11								2/2	2/2

#### หมายเหตุ:

<sup>(1)</sup> ศ.(พิเศษ) อรรถพล ไหญ่สว่าง ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2564

<sup>(2)</sup> นายปิยกร อภิบาลศรี ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2564 แทนนางณัฐมณ บุนนาค ซึ่งลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2564

<sup>(3)</sup> นางทศานุช ธรรมโชติ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2564



(2) คำตอบแทนกรรมการ

บริษัทกำหนดนโยบายคำตอบแทนกรรมการไว้อย่างชัดเจนและโปร่งใสโดยสอดคล้องกับภาระหน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการแต่ละคนที่เป็นประธาน หรือสมาชิกของคณะกรรมการชุดย่อย ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทนเป็นผู้พิจารณากลับกรอง ซึ่งคำตอบแทนอยู่ในระดับเดียวกับอุตสาหกรรมเดียวกันและสูงเพียงพอที่จะดูแลและรักษากรรมการที่มีคุณสมบัติที่ต้องการ โดยพิจารณาให้คำตอบแทนที่เหมาะสมตามหลักเกณฑ์ในการกำหนดคำตอบแทนคือ

- มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับขอบเขตภาระหน้าที่ความรับผิดชอบของกรรมการแต่ละคน เช่น การเป็นประธานกรรมการ ประธานคณะกรรมการย่อยชุดต่าง ๆ และการเป็นสมาชิกของคณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทน และคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงจะได้รับคำตอบแทนเพิ่มตามตำแหน่ง
- คำตอบแทนของกรรมการ และกรรมการผู้จัดการอยู่ในระดับที่เหมาะสม และสามารถจูงใจ รวมทั้งรักษากรรมการที่มีความรู้ความสามารถ และมีคุณสมบัติในการปฏิบัติหน้าที่ให้กับบริษัทอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ เพื่อนำพาองค์กรให้ไปสู่เป้าหมายทั้งระยะสั้นและระยะยาว
- องค์ประกอบของคำตอบแทนมีความชัดเจน โปร่งใส ง่ายต่อการเข้าใจ
- มีคณะกรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทนเป็นผู้พิจารณากลับกรองคำตอบแทนให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม แข่งขันได้ และอยู่ในระดับเดียวกับอุตสาหกรรมเดียวกัน ซึ่งเพียงพอที่จะดูแลและรักษากรรมการ และกรรมการผู้จัดการที่มีคุณสมบัติที่สอดคล้องกับเป้าหมายการดำเนินธุรกิจของบริษัท

ในปี 2564 บริษัทได้จ่ายคำตอบแทนของกรรมการ ดังนี้

(1) คำตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

- (1.1) คำตอบแทนของกรรมการบริษัท ประกอบด้วย คำตอบแทนรายปี เบี้ยประชุม และโบนัส รวมคำตอบแทนของกรรมการบริษัทในปี 2564 เป็นเงิน 30,002,533 บาท ซึ่งสอดคล้องกับมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2564 ที่อนุมัติคำตอบแทนกรรมการรวมเป็นเงินไม่เกิน 33,750,000 บาท เป็นโบนัสกรรมการสำหรับปี 2563 ไม่เกิน 15,750,000 บาท และคำตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2564 ไม่เกิน 18,000,000 บาท

(หน่วย : บาท)

รายชื่อคณะกรรมการ	คำตอบแทนกรรมการปี 2564							คำตอบแทนกรรมการในการดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทย่อย (NECL / BMN)
	คณะกรรมการบริษัท	คณะกรรมการบริหาร	คณะกรรมการตรวจสอบ	คณะกรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทน	คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง	รวมคำตอบแทนกรรมการทุกคน	โบนัสกรรมการปี 2563	
1. นายปลิว ตรีวิศเวทย์ รองประธานกรรมการบริษัท ประธานกรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทน	1,000,000	975,000		200,000		2,175,000	1,775,000	NECL = 700,000
2. นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร กรรมการบริษัท ประธานกรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทน	650,000		500,000	200,000		1,350,000	925,000	
3. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร กรรมการบริษัท ประธานกรรมการสรรหาและ กำหนดคำตอบแทน กรรมการตรวจสอบ	650,000		300,000	300,000		1,250,000	925,000	
4. ศ.(พิเศษ) อรรถพล ใหญ่สว่าง <sup>(1)</sup> กรรมการบริษัท ประธานกรรมการบริษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง กรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทน	153,804			4,620	9,239	167,663		

(หน่วย : บาท)

รายชื่อคณะกรรมการ	คำตอบแทนกรรมการปี 2564							คำตอบแทนกรรมการในการดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทช่วย (NECL / BMN)
	คณะกรรมการบริษัท	คณะกรรมการบริหาร	คณะกรรมการตรวจสอบ	คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	คณะกรรมการบริษัทกิบาลและบริหารความเสี่ยง	รวมคำตอบแทนกรรมการทุกคน	โบนัสกรรมการปี 2563	
5. ดร.อรรณพ ตันละมัย กรรมการบริษัท กรรมการตรวจสอบ	650,000		300,000			950,000	775,000	
6. นางวัลภา อัสสกุล <sup>(2)</sup> กรรมการบริษัท กรรมการบริหารกิบาลและบริหารความเสี่ยง	650,000				245,381	895,381	825,000	
7. ม.ล.ประสพชัย เกษมสันต์ กรรมการบริษัท	650,000					650,000	675,000	
8. นายสุพงศ์ ชยุตสาห์กิจ <sup>(3)</sup> กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน (1 ม.ค.-14 ธ.ค.64)	650,000	475,000		195,380		1,320,380	1,075,000	NECL = 246,703
9. นายพงษ์สฤตย์ ตันติสุวณิชย์กุล กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร กรรมการบริหารกิบาลและบริหารความเสี่ยง	650,000	475,000			150,000	1,275,000	1,075,000	NECL = 400,000 BMN = 186,000
10. นางพเยาว์ มริตตนะพร <sup>(4)</sup> กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร กรรมการบริหารกิบาลและบริหารความเสี่ยง (1 ม.ค.-14 ธ.ค.64)	650,000	475,000			145,380	1,270,380	1,075,000	NECL = 246,703
11. นางสาวอารีศรา ธรรมธัช กรรมการบริษัท	650,000					650,000	675,000	
12. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต กรรมการบริษัท	650,000					650,000	675,000	
13. นายวิทยา พันธุ์มงคล <sup>(5)</sup> กรรมการบริษัท	650,000					650,000	493,767	
14. นายปิยกร อภิบาลศรี <sup>(6)</sup> กรรมการบริษัท	153,804					153,804		
15. นางทศานุช ธรรมโชติ <sup>(7)</sup> กรรมการบริษัท	356,593					356,593		NECL = 3,699
16. ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์ กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร กรรมการบริหารกิบาลและบริหารความเสี่ยง กรรมการผู้จัดการ	650,000	475,000			150,000	1,275,000	1,075,000	NECL = 400,000 BMN = 138,000
17. ดร.วีรพงษ์ รามางกูร <sup>(8)</sup> ประธานกรรมการบริษัท							1,800,000	
18. นางณฐมน บุณนา <sup>(9)</sup> กรรมการบริษัท	444,565					444,565	675,000	

หมายเหตุ: <sup>(1)</sup> ศ.(พิเศษ) อรรถพล ใหญ่สว่าง ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2564 และดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบริหารกิบาลและบริหารความเสี่ยง และเป็นกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2564

- (2) นางวัลลภา อัสสกุล ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2564 - 14 ธันวาคม 2564
- (3) นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ พ้นจากตำแหน่งกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2564 และลาออกจากตำแหน่งกรรมการ NECL เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2564
- (4) นางพเยาว์ มริตตะนพร พ้นจากตำแหน่งกรรมการบริหารความเสี่ยง เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2564 และลาออกจากตำแหน่งกรรมการ NECL เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2564
- (5) นายวิทยา พันธุ์มงคล ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2563
- (6) นายปิยกร อภิบาลศรี ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2564
- (7) นางทศานุช ธรรมโชติ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2564
- (8) ดร.วีรพงษ์ รามางกูร ลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2563
- (9) นางณฐมน นุนาค ลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2564

- (1.2) ในปี 2564 NECL ได้มีการจ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการของ NECL ซึ่งประกอบด้วย ค่าตอบแทนรายปี เบี้ยประชุม และโบนัส รวมเป็นเงินจำนวน 2,381,996 บาท สอดคล้องกับมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2564 ที่อนุมัติค่าตอบแทนกรรมการรวมเป็นเงินไม่เกิน 2,700,000 บาท เป็นโบนัสกรรมการสำหรับปี 2563 ไม่เกิน 1,050,000 บาท และค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2564 ไม่เกิน 1,650,000 บาท
- (1.3) ในปี 2564 BMN ได้มีการจ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการของ BMN ซึ่งประกอบด้วย ค่าตอบแทนรายปี และ เบี้ยประชุม รวมเป็นเงินจำนวน 990,563 บาท สอดคล้องกับมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2564 ที่อนุมัติค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2564 ไม่เกิน 1,014,000 บาท

## (2) ค่าตอบแทนอื่นของกรรมการ

-ไม่มี-

## 8.1.3 การกำกับดูแลบริษัทย่อย

เพื่อให้การกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยเป็นไปตามนโยบายการดำเนินธุรกิจที่คณะกรรมการบริษัทกำหนดไว้ สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการ รวมถึงเพื่อดูแลรักษาผลประโยชน์ในเงินลงทุนของบริษัทและผู้ถือหุ้น คณะกรรมการจึงได้กำหนดหลักเกณฑ์และแนวทางในการกำกับดูแล รวมถึงควบคุมการบริหารจัดการของบริษัทย่อย ดังนี้

1. ส่งเสริมให้บริษัทย่อยนำหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีมาปฏิบัติ
2. การคัดเลือกบุคคลเป็นตัวแทนของบริษัทย่อยจะต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทตามสัดส่วนของการถือหุ้น
3. กำกับดูแลบริษัทย่อย โดยผ่านกรรมการตัวแทนและผู้บริหาร และนโยบายที่กำหนดโดยบริษัทใหญ่
4. การพิจารณาเรื่องที่มีความสำคัญ เช่น กลยุทธ์ แผนธุรกิจ การเพิ่มทุน หรือลดทุน การเลิกบริษัท รวมทั้งนโยบายที่สำคัญต่าง ๆ นอกจากนี้ยังได้กำหนดแนวทางการใช้สิทธิออกเสียงลงคะแนนในการประชุมผู้ถือหุ้น ดังนี้

### แนวทางการใช้สิทธิออกเสียงลงคะแนน

#### (1) การรับรองรายงานการประชุมสามัญ/วิสามัญผู้ถือหุ้น

- เห็นด้วยหากร่างรายงานการประชุมที่เสนอสอดคล้องกับข้อเท็จจริงและมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นคราวนั้น
- งดออกเสียงหากในการประชุมผู้ถือหุ้นคราวนั้นไม่มีตัวแทนบริษัทเข้าร่วมประชุมด้วย

#### (2) การรับรองงบการเงินประจำปี

- เห็นด้วยในกรณีที่ผู้สอบบัญชีแสดงความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไขหรือมีเงื่อนไขในประเด็นที่ไม่มีสาระสำคัญต่องบการเงิน และไม่มีผลกระทบต่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นโดยรวม
- ไม่เห็นด้วยในกรณีที่มีความเห็นหรือข้อสังเกตของผู้สอบบัญชีว่ามีส่วนใดของงบการเงินที่มีข้อสงสัยว่าอาจแสดงข้อมูลไม่ถูกต้อง

**(3) การแต่งตั้งกรรมการ**

- เห็นด้วยกรณีบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อ มีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินธุรกิจ และสามารถอุทิศเวลาให้บริษัทที่ตนเป็นกรรมการได้อย่างเพียงพอ และเอาใจใส่ในการปฏิบัติหน้าที่ในฐานะกรรมการ โดยให้พิจารณาเป็นรายบุคคล
- ไม่เห็นด้วยหากเป็นการเสนอกรรมการเดิมให้กลับเข้าดำรงตำแหน่ง และกรรมการท่านนั้น มีประวัติการเข้าร่วมประชุมกรรมการน้อยกว่า 75% โดยไม่มีเหตุอันควร

**(4) การกำหนดค่าตอบแทนกรรมการ**

- เห็นด้วยกรณีค่าตอบแทนกรรมการที่เสนอเหมาะสมกับหน้าที่ ความรับผิดชอบ และผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการที่ส่งผลสะท้อนที่สำคัญต่อผลการดำเนินงานของบริษัท
- งดออกเสียงกรณีเป็นการจ่ายค่าตอบแทนพิเศษ ที่ไม่เปิดเผยจำนวนเงินหรือการให้ ESOP ที่เกิด Dilution อย่างมีนัยสำคัญต่อบริษัท และไม่เป็นที่ตามกฎเกณฑ์ของหน่วยงานที่ดูแล

**(5) การแต่งตั้งผู้สอบบัญชี และกำหนดค่าตอบแทน**

- เห็นด้วยกรณีที่พิจารณาแล้วเห็นว่า ผู้สอบบัญชี และสำนักงานสอบบัญชี มีความน่าเชื่อถือ สามารถทำหน้าที่ตรวจสอบและสอบทานงบการเงินได้อย่างถูกต้องและสามารถให้ความเห็นได้อย่างอิสระจากทุกฝ่าย รวมถึงค่าสอบบัญชีที่เสนอมายู่ในระดับเทียบเคียงได้กับค่าสอบบัญชีสำหรับบริษัทที่ใกล้เคียงกัน
- งดออกเสียงกรณีมีข้อสงสัยในความน่าเชื่อถือ หรือความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี หรือค่าสอบบัญชีแตกต่างกันมากอย่างมีนัยสำคัญกับปีก่อน โดยไม่มีเหตุผลสมควร

**(6) การจัดสรรเงินกำไร**

- เห็นด้วยตามที่คณะกรรมการบริษัทเสนอ โดยสอดคล้องกับนโยบายการจ่ายเงินปันผล และไม่ขัดต่อข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง
- ไม่เห็นด้วยกรณีการจ่ายปันผล ไม่สอดคล้องกับฐานะทางการเงิน และแผนงานในอนาคตของบริษัท

**(7) การอนุมัติเรื่องอื่นนอกเหนือจากข้อ (1) - (6)**

- เห็นด้วยกับวาระที่พิจารณาแล้วเป็นประโยชน์ต่อบริษัท หรือส่วนรวม เจื่อนไซ และข้อเสนอต่าง ๆ มีความเป็นธรรมและสมเหตุสมผล รวมทั้งเป็นการดำเนินธุรกิจอย่างมีจริยธรรม
- ไม่เห็นด้วยกรณีที่ลักษณะของการทำรายการไม่เป็นปกติตามการดำเนินธุรกิจ และไม่มีการชี้แจงเหตุผล และความจำเป็นในการทำรายการดังกล่าว

**(8) การพิจารณาเรื่องอื่น ซึ่งไม่ได้กำหนดล่วงหน้าในวาระประชุม**

- ไม่เห็นด้วย โดยเฉพาะวาระที่สำคัญ ซึ่งต้องใช้เวลาศึกษาข้อมูลต่อการตัดสินใจ ทั้งนี้ อาจเสนอให้นำวาระหรือประเด็นดังกล่าวเข้าสู่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นในครั้งถัดไป

**การมอบหมายบุคคลเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นแทนบริษัท**

- มอบหมายให้กรรมการผู้จัดการ หรือบุคคลที่ได้มอบหมายเข้าไปดูแลบริษัทนั้น ในฐานะที่เป็นผู้ถือหุ้น

5. ติดตามผลการดำเนินงาน โดยฝ่ายบริหาร คณะกรรมการบริหาร เพื่อรายงานให้คณะกรรมการบริษัททราบ

6. ดูแลให้บริษัทย่อยปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานกำกับดูแล รวมถึงมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป

บริษัทมีการกำหนดให้บริษัทย่อยดำเนินการทบทวนระบบการควบคุมภายในให้มีความเพียงพอ และเหมาะสมเป็นประจำทุกปี โดยสำนักตรวจสอบภายในของบริษัทจะเป็นผู้สอบทาน ติดตาม และประเมินผลการปฏิบัติตามหลักการควบคุมภายในที่ได้อย่างสม่ำเสมอ โดยกำหนดไว้ในแผนการตรวจสอบประจำปี

นอกจากนี้ บริษัทยังได้กำหนดระเบียบให้บุคคลที่ได้มอบหมายเข้าไปดูแลบริษัทย่อยในฐานะที่เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ ต้องดูแลให้บริษัทย่อยมีข้อบังคับในเรื่องการทำรายการเกี่ยวโยง การได้มาหรือจำหน่ายไป ซึ่งสินทรัพย์ หรือการทำรายการสำคัญอื่นของบริษัทย่อยให้ครบถ้วน ถูกต้อง และใช้หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการเปิดเผยข้อมูลและการทำรายการข้างต้นในลักษณะเดียวกับหลักเกณฑ์ของบริษัท รวมถึงกำกับดูแลให้มีการจัดเก็บข้อมูลและบันทึกบัญชีของบริษัทย่อยให้บริษัทตรวจสอบและรวบรวมมาจัดทำงบการเงินรวมได้ทันกำหนด



ทั้งนี้ บริษัทได้มอบหมายให้กรรมการผู้จัดการ หรือบุคคลที่ได้มอบหมายเข้าไปดูแลบริษัทย่อยในฐานะที่เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ โดยได้มีการแต่งตั้งบุคคลที่ได้รับมอบหมายเข้าไปเป็นกรรมการหรือผู้บริหาร เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยให้เป็นไปตามแผนงาน และสอดคล้องกับนโยบายของบริษัทในฐานะผู้ถือหุ้นใหญ่ อนึ่ง บริษัทไม่มีข้อตกลงอื่นกับผู้ถือหุ้นรายย่อยในบริษัทย่อยในการบริหารจัดการ

## 8.1.4 การติดตามให้มีการปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติในการกำกับดูแลกิจการ

### 1. ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

บริษัทได้กำหนดนโยบายว่า กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนควรหลีกเลี่ยงการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ส่วนตัว และผลประโยชน์ของบริษัท ในการติดต่อกับคู่ค้า และบุคคลอื่น ในกรณีที่ต้องทำรายการนั้น ให้มีการนำเสนอรายการที่เกี่ยวข้องกันต่อคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมผลและประโยชน์ต่อบริษัทก่อนเสนอขออนุมัติต่อคณะกรรมการบริษัท ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และดูแลให้มีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงาน ก.ล.ต. กำหนดในปี 2564 บริษัทไม่มีการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน

### 2. การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

บริษัทมีการดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายในตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยกำหนดไว้เป็นนโยบาย ซึ่งได้มีการสื่อสารนโยบายดังกล่าวให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน รับทราบและถือเป็นแนวปฏิบัติ โดยสรุปดังนี้

- กรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงาน และ/หรือบุคคลที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัทที่เกี่ยวข้องกับการจัดทางการเงินและงบดุลบริษัท และ/หรือบุคคลที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัทที่รู้หรือควรรู้ว่าบริษัทจะมีการเผยแพร่ข้อมูลซึ่งมีสาระสำคัญที่อาจมีผลกระทบต่อราคาตลาดของหลักทรัพย์ของบริษัท จะต้องทำการซื้อหรือขายหลักทรัพย์ของบริษัทในช่วง 1 เดือนก่อนมีการเปิดเผยงบการเงิน และ/หรือก่อนที่จะมีข้อมูลดังกล่าวเผยแพร่ต่อสาธารณชน
- กรรมการและผู้บริหารต้องรายงานการถือหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ซึ่งถือหลักทรัพย์ของบริษัทครั้งแรก และรายงานการจัดทำรายการเปลี่ยนแปลงการถือหลักทรัพย์ทุกครั้งที่มีการซื้อ ขาย โอน หรือรับโอนหลักทรัพย์ต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตามมาตรา 59 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ.2535 ภายใน 3 วันทำการหลังจากวันที่ซื้อ ขาย โอน หรือรับโอนหลักทรัพย์ ซึ่งบริษัทมีการแจ้งเตือนคณะกรรมการอย่างสม่ำเสมอ และได้กำหนดให้กรรมการและผู้บริหารมีหน้าที่รายงานการซื้อ ขายหลักทรัพย์ หรือถือครองหลักทรัพย์ต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัททุกไตรมาส

ทั้งนี้ ในปี 2564 ที่ผ่านมา คณะกรรมการบริษัทและผู้บริหารได้มีการปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ไม่พบกรณีฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้ข้อมูลภายใน และการซื้อขายหลักทรัพย์ตามกฎหมายเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์ และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

### 3. การต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน

บริษัทตระหนักและให้ความสำคัญในการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน และการป้องกันการทุจริตทั้งภายในและภายนอกขององค์กร โดยบริษัทได้กำหนดแนวทางในการประพฤติปฏิบัติที่เหมาะสมของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ผ่านทางจรรยาบรรณบริษัท และบริษัทได้คำนึงถึงความเสี่ยงที่จะเกิดจากการทุจริตคอร์รัปชัน จึงได้กำหนดนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน โดยมีแนวทางปฏิบัติที่สำคัญ ดังนี้

1. พนักงานทุกระดับของบริษัทควรปฏิบัติงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และโปร่งใสในการดำเนินธุรกิจร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ และการปฏิบัติงานนั้นต้องถูกต้องตามกฎหมาย โดยมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านคอร์รัปชันซึ่งอยู่ในจรรยาบรรณบริษัท
2. สนับสนุนให้ปฏิบัติต่อคู่ค้าอย่างเป็นธรรมด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และปฏิบัติตามพันธสัญญาต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของบริษัท
3. สนับสนุนให้มีการปลูกจิตสำนึกของผู้บริหารและพนักงานให้ละเว้นการทุจริตและตระหนักถึงโทษภัยของการทุจริต

4. สนับสนุนให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานไม่พึงรับหรือให้การเลี้ยงรับรอง ของขวัญ และค่าใช้จ่ายอื่นใดที่เกินความจำเป็นและไม่เหมาะสมกับบุคคลที่ทำธุรกิจกับบริษัท
5. บริษัทจะจัดให้มีการฝึกอบรมแก่พนักงานเพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับนโยบายและแนวปฏิบัติในการต่อต้านการทุจริต

ซึ่งบริษัทได้มีการสอบทานความครบถ้วนเพียงพอของกระบวนการต่าง ๆ เพื่อป้องกันความเสี่ยงที่จะเกิดการทุจริตคอร์รัปชัน ผ่านกระบวนการตรวจสอบภายในตามแผนงานตรวจสอบภายใน รวมถึงการตรวจสอบเพิ่มเติมตามที่ได้รับมอบหมายเพิ่มจากฝ่ายจัดการเป็นประจำทุกปี

โดยในปี 2564 บริษัทมีการจัดส่งแบบสำรวจการปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัท ประจำปี 2564 ผ่านระบบออนไลน์ให้กับพนักงานทุกระดับ เพื่อให้ประเมินตนเองและเกิดความตระหนักรู้ ไม่ละเมิดกฎระเบียบ หรือนโยบายของบริษัทที่จะส่งผลให้เกิดการทุจริตและความเสียหายแก่บริษัท รวมถึงหลีกเลี่ยงการรับสิ่งของหรือประโยชน์ใด ๆ จากคู่ค้า คู่สัญญา หรือผู้มีส่วนได้เสียกับธุรกิจของบริษัท รักษาไว้ซึ่งการดำเนินธุรกิจอย่างเป็นธรรมบนหลักเกณฑ์การตัดสินใจ และเปรียบเทียบเงื่อนไขราคา คุณภาพ รวมไปถึงการบริการต่าง ๆ อย่างโปร่งใส และสามารถตรวจสอบได้ โดยไม่ว่าจะอยู่ในสถานการณ์ใดก็ตาม ห้ามมิให้มีการเรียกร้องให้คู่ค้าและคู่สัญญาให้หรือรับผลประโยชน์ใดในการดำเนินธุรกิจ พร้อมกันนี้ สำหรับพนักงานที่เข้าเริ่มงานใหม่ทุกคน บริษัทได้จัดให้มีการปฐมมนิเทศเกี่ยวกับเรื่องกฎระเบียบและข้อบังคับในการทำงาน พร้อมบทลงโทษสำหรับการประพฤติปฏิบัติที่ไม่ถูกต้องตามหลักจริยธรรม เพื่อให้กับพนักงานใหม่ได้รับทราบ และถือเป็นแนวทางสำหรับการปฏิบัติงานต่อไป

#### 4. การแจ้งเบาะแส

บริษัทจัดให้มีช่องทางที่ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มสามารถติดต่อร้องเรียนในเรื่องที่อาจทำให้เกิดความเสียหายต่อบริษัท หรือพบพฤติกรรมหรือเหตุการณ์ใด ๆ ที่อาจเป็นการฝ่าฝืนหรือการไม่ปฏิบัติตามจรรยาบรรณ นโยบายต่าง ๆ โดยสามารถรายงาน หรือร้องเรียนโดยตรงต่อประธานกรรมการตรวจสอบ หรือกรรมการอิสระ หรือติดต่อผ่านเลขานุการบริษัท

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

โดยในปี 2564 ไม่พบเบาะแสและข้อร้องเรียนเกี่ยวกับกรณีการทุจริตคอร์รัปชัน หรือละเมิดนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท

#### 5. การรายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร

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

โดยเลขานุการบริษัทเป็นผู้เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้เสียที่รายงานโดยกรรมการและผู้บริหารพร้อมทั้งจัดส่งสำเนารายงานให้ประธานกรรมการบริษัท และประธานกรรมการตรวจสอบทราบภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่บริษัทได้รับรายงาน

## รายงานการถือหลักทรัพย์สินของกรรมการและผู้บริหาร ประจำปี 2564

รายชื่อกรรมการ / ผู้บริหาร	จำนวนหุ้นสามัญ			
	ณ วันที่ 31 ร.ค.2563	การเปลี่ยนแปลง ในปี 2564	ณ วันที่ 31 ร.ค.2564	
			จำนวน	สัดส่วน (%)
กรรมการ				
1. นายปลิว ตรีวิศวะเวทย์	25,606,878	(4,511,933)	21,094,945	0.1380
คู่สมรส	2,402,527	-	2,402,527	0.0157
2. นายวิฑูร เตชะทัศน์สุนทร	-	-	-	-
3. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	-	-	-	-
4. ศ.(พิเศษ) อรรถพล ไหญ่สว่าง	-	-	-	-
5. ดร.อรรณพ ต้นละมัย	-	-	-	-
6. นางวัลลภา อัสสกุล	-	-	-	-
7. นายสุพงศ์ ชยุติสาทกิจ	-	-	-	-
8. ม.ล. ประสพชัย เกษมสันต์	-	-	-	-
9. นายพงษ์สฤทธ์ ตันติสุนธิชัยกุล	-	2,500,000	2,500,000	0.0163
10. นางเพียว มริตตะนพร	-	-	-	-
11. นางสาวอารีศรา ธรรมธัช	-	-	-	-
12. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต	-	-	-	-
13. นายวิทยา พันธุ์มงคล	-	-	-	-
14. นายปิยกร อภิบาลศรี	-	-	-	-
15. นางทศานุช ธรรมโชติ	-	-	-	-
16. ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์	2,999,141	-	2,999,141	0.0196
ผู้บริหาร				
17. นายสงวน คุณาธินันท์	-	-	-	-
18. นางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร	-	-	-	-
19. นายวิฑูรย์ หทัยรัตนา	-	-	-	-
20. นายอัลวิน จี	-	-	-	-
21. ดร.วิเทศ เตชะงาม	-	-	-	-
22. นายอนวัช สุวรรณฤทธิ์	-	-	-	-

## 8.2 รายงานผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบในรอบปีที่ผ่านมา

## 8.2.1 การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบรายบุคคล

ในรอบปี 2564 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมรวม 4 ครั้ง โดยสรุปการเข้าร่วมประชุม ดังนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง	จำนวนครั้ง
1. นายวิฑูร เตชะทัศน์สุนทร	ประธานกรรมการตรวจสอบ	4/4
2. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	กรรมการตรวจสอบ	4/4
3. ดร.อรรณพ ต้นละมัย	กรรมการตรวจสอบ	4/4



ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมการปฏิบัติหน้าที่ได้ตามเอกสารแนบ 6 รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ และรายงานคณะกรรมการชุดย่อย

## 8.3 รายงานผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการชุดย่อย

### 8.3.1 รายงานผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ในรอบปี 2564 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนได้มีการประชุมรวม 4 ครั้ง โดยสรุปการเข้าร่วมประชุม ดังนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง	จำนวนครั้ง
1. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	4/4
2. นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	4/4
3. นายปลิว ตรีวิศวะเวทย์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	4/4
4. ศ.(พิเศษ) อรรถพล ใหญ่สว่าง *	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	N/A

หมายเหตุ: \* ดำรงตำแหน่งกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน แทนนายสุพงศ์ ชยุตสาห์กิจ เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2564



ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมการปฏิบัติหน้าที่ได้ตามเอกสารแนบ 6 รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและรายงานคณะกรรมการชุดย่อย

### 8.3.2 รายงานผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทกิตติภาพและบริหารความเสี่ยง

ในรอบปี 2564 คณะกรรมการบริษัทกิตติภาพและบริหารความเสี่ยงได้มีการประชุมรวม 2 ครั้ง โดยสรุปการเข้าร่วมประชุม ดังนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง	จำนวนครั้ง
1. ศ.(พิเศษ) อรรถพล ใหญ่สว่าง *	ประธานกรรมการบริษัทกิตติภาพและบริหารความเสี่ยง	N/A
2. นางวัลลภา อัสสกุล	กรรมการบริษัทกิตติภาพและบริหารความเสี่ยง	2/2
3. นายพงษ์สฤทธ์ ตันติสุนิษฐ์กุล	กรรมการบริษัทกิตติภาพและบริหารความเสี่ยง	2/2
4. ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์	กรรมการบริษัทกิตติภาพและบริหารความเสี่ยง	2/2

หมายเหตุ: \* ดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทกิตติภาพและบริหารความเสี่ยง แทนนางพเยาว์ มริตตะนพพร เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2564



ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมการปฏิบัติหน้าที่ได้ตามเอกสารแนบ 6 รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและรายงานคณะกรรมการชุดย่อย



# 9 การควบคุมภายใน และรายการระหว่างกัน

## 9.1 การควบคุมภายใน

คณะกรรมการบริษัทให้ความสำคัญต่อระบบการควบคุมภายในที่ดีและมีประสิทธิผล รวมทั้งแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทอย่างต่อเนื่อง เพราะเชื่อว่าการมีระบบการควบคุมภายในที่ดี คือการมีกระบวนการปฏิบัติงาน แผนการจัดองค์กร และระบบงานที่ดี สามารถนำมาใช้เพื่อช่วยให้การดำเนินงานบรรลุวัตถุประสงค์หรือภารกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ช่วยลดความเสี่ยงและป้องกันความเสี่ยง และความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจของบริษัท โดยมอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระดำเนินการสอบทานการประเมินระบบการควบคุมภายในให้มีประสิทธิผล โดยมีสำนักตรวจสอบภายใน ซึ่งมีความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่ และรายงานตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่สอบทานระบบการปฏิบัติงานในฝ่ายงานต่าง ๆ ของบริษัทตามแผนการตรวจสอบประจำปีที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าการปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล มีการใช้ทรัพยากรต่าง ๆ ของบริษัทอย่างคุ้มค่า สามารถควบคุมป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันได้ มีการควบคุมการดำเนินงานและการรายงานทางการเงินที่มีความถูกต้อง เชื่อถือได้ และทันเวลา รวมทั้งมีการปฏิบัติตามนโยบายและเป็นไปตามข้อกำหนด กฎหมาย และข้อบังคับของทางราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และมีการทบทวนความมีประสิทธิภาพของระบบการควบคุมภายในอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถดำเนินธุรกิจให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้ถือหุ้น บนพื้นฐานความเป็นธรรมด้านผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย นอกจากนี้คณะกรรมการตรวจสอบยังมีหน้าที่ในการพิจารณาคัดเลือกและเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและค่าตอบแทนผู้สอบบัญชี พิจารณาการเปิดเผยข้อมูลของบริษัทให้มีความถูกต้องครบถ้วน ในกรณีที่เกิดรายการเกี่ยวโยงหรือรายการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการบริษัทได้ประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในจากแบบประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน ซึ่งมีการพิจารณาถึงด้านต่าง ๆ 5 องค์ประกอบ คือ การควบคุมภายในองค์กร การประเมินความเสี่ยง การควบคุมการปฏิบัติงาน ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล และระบบการติดตาม สรุปความเห็นได้ว่า บริษัทมีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอ และเหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจ ไม่พบข้อบกพร่องเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่เป็นสาระสำคัญ สามารถควบคุมป้องกันการทุจริตคอร์รัปชัน และทรัพย์สินของบริษัทและบริษัทย่อยจากการที่ผู้บริหารหรือพนักงานนำไปใช้โดยมิชอบหรือโดยไม่มีอำนาจ รายงานทางการเงินของบริษัทมีความถูกต้องเชื่อถือได้ สอดคล้องกับมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปและมาตรฐานการรายงานทางการเงิน การดำเนินธุรกิจของบริษัทได้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องครบถ้วน

รวมทั้งสำนักตรวจสอบภายในได้สอบทานระบบงานต่าง ๆ ตามแผนงานตรวจสอบประจำปี 2564 ซึ่งได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ ครั้งที่ 5/2563 เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2563 เพื่อประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน การควบคุมป้องกันการทุจริตคอร์รัปชัน และการปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับที่บริษัทกำหนดไว้ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ผลการสอบทานเห็นว่า บริษัทมีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอ มีการปฏิบัติงานเป็นไปตามระเบียบ ข้อบังคับ สอดคล้องกับกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และมีมาตรการจัดการความเสี่ยง ไม่พบข้อบกพร่องหรือข้อบ่งชี้เกี่ยวกับการทุจริตคอร์รัปชันที่เป็นสาระสำคัญ รวมทั้งจัดให้มีบุคลากรอย่างเพียงพอที่จะดำเนินการดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ และติดตามควบคุมดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยว่าสามารถป้องกันทรัพย์สินของบริษัทและบริษัทย่อยจากการที่กรรมการหรือผู้บริหารนำไปใช้โดยมิชอบหรือโดยไม่มีอำนาจ

ที่ผ่านมาบริษัทไม่พบข้อบกพร่องเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายใน อย่างไรก็ตามสำนักตรวจสอบภายในได้มีข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพ รวดเร็วยิ่งขึ้น ลดการปฏิบัติงานที่ซ้ำซ้อน โดยได้เสนอแนะให้หน่วยงานผู้รับการตรวจสอบรับทราบ และติดตามการดำเนินการ และรายงานผลการติดตามในที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบทุกครั้ง ซึ่งที่ผ่านมาได้มีการดำเนินการปรับปรุงครบถ้วนตามที่เสนอแนะ

คณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการตรวจสอบ และผู้สอบบัญชี มีความเห็นสอดคล้องกันว่าการดำเนินงานของบริษัทเป็นไปภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โปร่งใส มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมมีประสิทธิภาพ สามารถป้องกันทรัพย์สินของบริษัทจากการที่ผู้บริหารหรือพนักงานนำไปใช้ในทางมิชอบหรือโดยไม่มีอำนาจ

ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ ครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2565 ได้แต่งตั้งนางสาวอรทัย เรืองอัมพร ให้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานผู้ตรวจสอบภายในของบริษัทตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2565 เนื่องจากมีความรู้ด้านบัญชี มีประสบการณ์ในปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบภายนอกจากบริษัท เคพีเอ็มจี ภูมิไชย สอบบัญชี จำกัด มาเป็นระยะ 5 ปี เคยเข้ารับการอบรมในหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานด้านตรวจสอบภายใน ได้แก่ การบริหารความเสี่ยงดิจิทัล Audit Manager Tools and Techniques เกร็ดความรู้ด้านบัญชีที่ AC ไม่ควรพลาด และมีความเข้าใจในกิจกรรมและการดำเนินงานของบริษัทจึงเห็นว่า มีความเหมาะสมที่จะปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวได้อย่างเหมาะสมเพียงพอ

ทั้งนี้ การพิจารณาและอนุมัติ แต่งตั้ง ถอดถอน โยกย้ายผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในของบริษัทจะต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ โดยคุณสมบัติของผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายในปรากฏในเอกสารแนบ 3



ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมการปฏิบัติหน้าที่ได้ตามเอกสารแนบ 3 รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน และหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท

## 9.2 รายการระหว่างกัน

### 9.2.1 หลักการและขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

รายการธุรกิจกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง เป็นไปตามเงื่อนไขและเกณฑ์ตามปกติธุรกิจ การทำรายการที่เกี่ยวข้องกันและรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

การพิจารณาอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน บริษัทมีการนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท โดยกรรมการบริษัทที่มีส่วนเกี่ยวข้อง อันอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ไม่มีสิทธิเข้าร่วมประชุม และลงคะแนนเพื่อพิจารณาในวาระดังกล่าว นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทจะพิจารณาความสมเหตุสมผลของรายการ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลของบริษัทในกรณีที่เกิดรายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่มีความถูกต้องครบถ้วน

ในส่วนของการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไปที่บริษัทและบริษัทย่อยมี หรืออาจมีในอนาคต บริษัทได้ขออนุมัติในหลักการจากคณะกรรมการบริษัทแล้ว

### 9.2.2 นโยบายหรือแนวโ้ในการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

บริษัทจะปฏิบัติตามข้อกำหนด กฎระเบียบของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รวมถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดในการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวข้องกัน และการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัทหรือบริษัทย่อย และตามมาตรฐานบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์ ในอนาคตอาจมีการว่าจ้างให้กลุ่มผู้ที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ทำการก่อสร้าง บริหารโครงการ บำรุงรักษา คณะกรรมการบริษัทโดยมีคณะกรรมการตรวจสอบร่วมด้วยจะเป็นผู้พิจารณาความจำเป็น และสมเหตุสมผลของการเข้าทำรายการนั้น ๆ ซึ่งรวมถึงการกำหนดราคา และเงื่อนไขการทำรายการว่าเป็นไปตามลักษณะธุรกิจปกติ และพิจารณาเปรียบเทียบการกำหนดราคากับบุคคลภายนอกหรือราคาตลาด โดยที่ผู้มีส่วนได้เสียจะไม่มีส่วนร่วมในการพิจารณาอนุมัติการทำรายการ ทั้งนี้ บริษัทไม่มีนโยบายในการให้กู้ยืมหรือค้ำประกันเงินกู้แก่บุคคลที่อาจมีความขัดแย้งตามนิยามของสำนักงาน กสท.

หากคณะกรรมการตรวจสอบไม่มีความชำนาญในการพิจารณารายการระหว่างกันที่อาจเกิดขึ้น บริษัทจะจัดให้มีผู้เชี่ยวชาญอิสระหรือผู้สอบบัญชีของบริษัท เป็นผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับรายการระหว่างกันดังกล่าว เพื่อนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจของคณะกรรมการบริษัท และ/หรือ คณะกรรมการตรวจสอบ หรือผู้ถือหุ้นตามแต่กรณี โดยที่บริษัทจะมีการเปิดเผยรายการระหว่างกันในหมายเหตุประกอบงบการเงินที่ตรวจสอบหรือสอบทานโดยผู้สอบบัญชีของบริษัท

## 9.2.3 รายการระหว่างกันของบริษั และบริษัทย่อยกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง

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

CK ประกอบธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง รวมถึงการพัฒนา ลงทุน และบริหารโครงการสัมปทานระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานขนาดใหญ่ในประเทศและภูมิภาคอย่างครบวงจร เกี่ยวข้องกับบริษัท เนื่องจาก CK เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ถือหุ้นบริษัทในสัดส่วนร้อยละ 31.32<sup>1</sup> CK และบริษัทมีกรรมกรร่วมกัน ได้แก่ (1) นายปลิว ตริวิศเวทย์ (2) นายพงษ์สุภะดี ตันติสุวณิชย์กุล และ (3) นางเพียว วรริตตะพร กรรมการของบริษัทเป็นคู่สมรสของนายประเสริฐ วรริตตะพร กรรมการของ CK

รายการ	ขนาดของรายการ (ล้านบาท)			ลักษณะรายการ /ความจำเป็น และความสมเหตุผลของรายการ
	ปี 2564	ปี 2563	ปี 2562	
งานซ่อมแซม ปรับปรุงโครงสร้างและงานระบบ ทางพิเศษ				
รายการกับบริษัท				
- งานปรับปรุงโครงสร้างทางพิเศษ	758.12	814.24	742.88	บริษัทและบริษัทย่อยได้มีการว่าจ้างบริษัทผู้ชำนาญการในการตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษเป็นประจำทุกปีตามรอบระยะเวลาที่กำหนด ครอบคลุมทุกสายทางที่รับผิดชอบ เพื่อให้มั่นใจว่าโครงสร้างพิเศษอยู่ในสภาพที่ดี หากพบข้อบกพร่องที่ต้องซ่อมแซม บริษัทและบริษัทย่อยจะขออนุมัติดำเนินการตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- ค่าซ่อมแซมโครงสร้างทางพิเศษ	-	35.50	209.55	
- เจ้าหน้าที่การค้า	51.85	12.14	92.01	
รายการกับบริษัทย่อย				
- งานปรับปรุงโครงสร้างทางพิเศษ	69.13	-	-	ในรอบ 3 ปีที่ผ่านมา บริษัทและบริษัทย่อยว่าจ้าง CK ในการซ่อมแซมปรับปรุงโครงสร้างทางพิเศษ ดังนี้ 1) รอบที่ 4 ระยะที่ 2 ทางพิเศษศรีรัชส่วนซี (ประชิด - แจ้งวัฒนะ) และบางส่วนในส่วนบี (อุรุพงษ์ - พญาไท) เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2561 มูลค่ารวม 32 ล้านบาท 2) งานก่อสร้างและปรับปรุงโครงสร้างทางพิเศษศรีรัชและทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562 มูลค่ารวม 780 ล้านบาท 3) รอบที่ 4 ระยะที่ 3 ทางพิเศษศรีรัชส่วนบี (อุรุพงษ์ - บางโคล่) และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2562 มูลค่ารวม 233 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2563 ออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงาน มูลค่า 4 ล้านบาท 4) งานก่อสร้างและปรับปรุงโครงสร้างและงานระบบทางพิเศษศรีรัช เมื่อวันที่ 14 เมษายน 2563 มูลค่ารวม 831 ล้านบาท 5) งานปรับปรุงโครงสร้างและงานระบบ และงานรอบที่ 4 ระยะที่ 4 ทางพิเศษศรีรัชและทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2563 มูลค่ารวม 920 ล้านบาท และทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของบริษัทย่อย มูลค่ารวม 86 ล้านบาท
- เจ้าหน้าที่การค้า	6.00	-	-	
				คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า การว่าจ้างดังกล่าวข้างต้นมีความสมเหตุผลเป็นประโยชน์ต่อบริษัทและบริษัทย่อย เนื่องจาก CK มีประสบการณ์การก่อสร้างทางพิเศษหลายโครงการ มีศักยภาพ ความสามารถ มีความพร้อมด้านเครื่องจักร อุปกรณ์และบุคลากร และราคาค่างานมีความเหมาะสมต่ำกว่าราคาประเมินของบริษัทและวิศวกรที่ปรึกษาอิสระ

<sup>1</sup> ข้อมูล ณ วันปิดสมุดทะเบียนพักการโอนหุ้นของบริษัท วันที่ 10 พฤษภาคม 2564





รายการ	ขนาดวงรายการ (ล้านบาท)			ลักษณะรายการ / ความจำเป็น และความสมเหตุสมผลวงรายการ
	ปี 2564	ปี 2563	ปี 2562	
<b>งานจ้างบริหารโครงการ รวมถึงจัดหา ติดตั้ง และทดสอบอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน</b> - ค่าบริหารโครงการ - เจ้าหน้าที่การค้า	- -	1,523.14 -	5,560.61 455.40	<p>เพื่อให้การจัดหา ติดตั้ง และทดสอบอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย แล้วเสร็จภายในเวลาที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน และไม่เกิด Cost Overrun</p> <p>เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2560 ได้ทำสัญญาว่าจ้าง CK เป็นผู้บริหารโครงการ รวมถึงจัดหา ติดตั้ง และทดสอบอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน วงเงินรวม 19,643 ล้านบาท</p> <p>เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2561 ออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานเพิ่มเติมในส่วนงานก่อสร้างและปรับปรุงอาคารบริหาร บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงห้วยขวาง และจัดหา ติดตั้งอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า (เพิ่มเติม) วงเงินรวม 558 ล้านบาท</p> <p>เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2561 ออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานเพื่อเร่งรัดการเปิดให้บริการเดินรถให้เร็วขึ้นกว่ากำหนด และติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคมภายในสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายวงเงินรวม 898 ล้านบาท</p> <p>เมื่อวันที่ 7 มกราคม 2563 ออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานเพิ่มเติมอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าและงาน Civil Work ที่ได้รับมอบจาก รฟม. ซึ่งอยู่นอกเหนือขอบเขตงานตามสัญญาเดิม วงเงินรวม 293 ล้านบาท</p> <p>คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า การว่าจ้างดังกล่าวข้างต้นมีความสมเหตุสมผลเป็นประโยชน์ต่อบริษัท เนื่องจาก CK มีศักยภาพ ประสบการณ์ และความรู้ความชำนาญ และเคยบริหารโครงการในการออกแบบ จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าในลักษณะ Lump Sum Turnkey ให้กับบริษัทมาแล้ว โดยสามารถดำเนินการแล้วเสร็จภายในกำหนดเวลา ตามงบประมาณ และได้ผลงานที่มีคุณภาพ ค่างานมีความเหมาะสมต่ำกว่าราคาที่ประเมินโดยผู้เชี่ยวชาญอิสระ</p>
<b>การเช่าอาคารวิริยะถาวร 2</b> - ค่าเช่าและค่าบริการสำนักงาน - เจ้าหน้าที่การค้า	8.81 0.09	8.79 0.09	8.44 0.09	<p>บริษัทย่อยเช่าอาคารวิริยะถาวร 2 กับ CK ระยะเวลา 3 ปี สิ้นสุดวันที่ 9 กรกฎาคม 2565 ในอัตราค่าเช่าสำนักงานดังกล่าว เป็นอัตราที่เทียบเคียงได้กับอัตราค่าเช่าที่ผู้ให้เช่าคิดกับผู้เช่ารายอื่นที่เป็นบุคคลภายนอก</p>

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

รฟม. ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าและธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและประชาชนในการใช้บริการกิจการรถไฟฟ้า และ รฟม. เกี่ยวข้องกับบริษัท เนื่องจากเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท ในสัดส่วนร้อยละ 8.22<sup>2</sup> และกรรมการและผู้บริหารของ รฟม. คือ (1) นายปิยกร อภิบาลศรี และ (2) นายวิทยา พันธุ์มงคล เป็นกรรมการของบริษัท

รายการ	ขนาดของรายการ (ล้านบาท)			ลักษณะรายการ / ความจำเป็น และความสมเหตุผลของรายการ
	ปี 2564	ปี 2563	ปี 2562	
<b>เงินตอบแทนรายได้ค่าโดยสาร และ รายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์</b>				
- ค่าตอบแทนจากรายได้ค่าโดยสารและ รายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์	220.64	350.69	393.65	เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน
- ค่าตอบแทนรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า	9,775.52	7,307.90	5,086.37	
- ค่าภาษีโรงเรือน	3.40	1.87	14.81	
- เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	234.10	224.99	213.21	
<b>การเข้าพื้นที่ติดตั้งป้ายโฆษณา</b>				
- ค่าตอบแทนการใช้พื้นที่	9.58	9.90	9.21	บริษัทย่อยเข้าพื้นที่ รฟม. ในอัตราค่าเช่าตามราคาตลาด เพื่อทำการพัฒนาเชิงพาณิชย์
- ค่าภาษีโรงเรือน	-	0.86	1.32	

<sup>2</sup> ข้อมูล ณ วันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นของบริษัท วันที่ 10 พฤษภาคม 2564

ส่วนที่

3



งบการเงิน

## งบการเงิน

### รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทได้ให้ความสำคัญต่อหน้าที่และความรับผิดชอบในการดูแลกิจการบริษัทให้มีการจัดการที่ดีให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ระมัดระวัง รักษาผลประโยชน์ของบริษัท ผู้ถือหุ้น และผู้ลงทุนทั่วไป โดยกำกับดูแลให้รายงานทางการเงินของบริษัทมีการบันทึกข้อมูลทางบัญชีที่ถูกต้อง ครบถ้วน สามารถสะท้อนฐานะการเงินและผลการดำเนินงานที่เป็นจริงของบริษัท

คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วย กรรมการอิสระที่เป็นผู้ทรงคุณวุฒิ มีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยให้เข้ามาทำหน้าที่สอบทานให้บริษัทมีการรายงานการเงินอย่างถูกต้องเพียงพอ รวมทั้งมีการเปิดเผยรายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างถูกต้องและครบถ้วนตามข้อกำหนดตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานผลการปฏิบัติงานต่อคณะกรรมการบริษัทแล้ว

คณะกรรมการบริษัทมีความเห็นว่า งบการเงินประจำปี 2564 ของบริษัทและบริษัทย่อย ที่คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานร่วมกับฝ่ายบริหาร และผู้สอบบัญชีของบริษัทได้ตรวจสอบแล้ว ได้แสดงฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

(ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์)

กรรมการผู้จัดการ  
23 กุมภาพันธ์ 2565

## รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

### ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (กลุ่มบริษัท) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 งบกำไรขาดทุนรวม งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวม รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

### เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในวรรค ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากกลุ่มบริษัทตามข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณอื่นๆ ตามที่ระบุในข้อกำหนดนั้นด้วย ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

### ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

ข้าพเจ้าขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินรวม ข้อ 1.2 สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ที่ปัจจุบันยังมีผลกระทบต่อหลายธุรกิจและอุตสาหกรรม ซึ่งรวมถึงกิจกรรมทางธุรกิจของกลุ่มบริษัทในส่วนที่เกี่ยวข้องปริมาณผู้ใช้บริการทั้งระบบทางด่วนและระบบรถไฟฟ้า ซึ่งส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อรายได้ของกลุ่มบริษัทในช่วงเวลาที่มีการปรับลดช่วงระยะเวลาในการให้บริการและนโยบายสนับสนุนการทำงานจากบ้านของหน่วยงานต่างๆ ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทมีการติดตามความคืบหน้าของสถานการณ์ดังกล่าว

และประเมินผลกระทบทางการเงินที่อาจเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ฝ่ายบริหารได้ใช้ประมาณการและดุลยพินิจในประเด็นต่าง ๆ เมื่อสถานการณ์มีการเปลี่ยนแปลง ทั้งนี้ ข้าพเจ้ามิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่อกรณีดังกล่าวแต่อย่างใด

### เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจของผู้ประกอบวิชาชีพของข้าพเจ้า ในการตรวจสอบงบการเงินสำหรับงวดปัจจุบัน ข้าพเจ้าได้นำเรื่องเหล่านี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบงบการเงินโดยรวมและในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับเรื่องเหล่านี้

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตามความรับผิดชอบที่ได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมความรับผิดชอบที่เกี่ยวกับเรื่องเหล่านี้ด้วย การปฏิบัติงานของข้าพเจ้าได้รวมวิธีการตรวจสอบที่ออกแบบมาเพื่อตอบสนองต่อการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ผลของวิธีการตรวจสอบของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมวิธีการตรวจสอบสำหรับเรื่องเหล่านี้ด้วย ได้ใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินโดยรวม

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ พร้อมวิธีการตรวจสอบสำหรับแต่ละเรื่องมีดังต่อไปนี้

### การรับรู้รายได้ค่าผ่านทาง ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง และรายได้ค่าโดยสาร

กลุ่มบริษัทรับรู้รายได้ค่าผ่านทาง ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง และรายได้ค่าโดยสารตามนโยบายการบัญชีที่เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมข้อ 4.1 บัญชีรายได้ดังกล่าวเป็นจำนวนที่มีสาระสำคัญที่สุดในงบกำไรขาดทุน ประกอบกับจำนวนรายการการให้บริการดังกล่าวมีจำนวนมากและมีอัตราค่าผ่านทางและค่าโดยสารที่แตกต่างกันออกไป ดังนั้น ข้าพเจ้าจึงให้ความสนใจเกี่ยวกับการตรวจสอบมูลค่าของรายการรายได้ที่กลุ่มบริษัทบันทึกในบัญชี

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบการรับรู้รายได้ของกลุ่มบริษัทโดยการประเมินและทดสอบระบบการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวข้องกับวงจรรายได้ซึ่งรวมถึงระบบสารสนเทศที่เกี่ยวข้องโดยการสอบถามผู้รับผิดชอบ ทำความเข้าใจและสุ่มเลือกตัวอย่างมาทดสอบการปฏิบัติตามการควบคุมภายในที่กลุ่มบริษัทได้ออกแบบไว้ รวมถึงการตรวจสอบความถูกต้องของมูลค่าและความครบถ้วนของข้อมูลรายได้ที่กลุ่มบริษัทใช้ในการบันทึกบัญชี



โดยการทดลองเดินทางจริงและการเข้าสังเกตการณ์ปริมาณการจราจร รวมทั้งการสุ่มตรวจสอบเอกสารประกอบรายการรายได้ที่เกิดขึ้นในระหว่างปี นอกจากนี้ข้าพเจ้าได้ทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลบัญชีรายได้แบบแยกย่อย (Disaggregated data) เพื่อตรวจสอบความผิดปกติที่อาจเกิดขึ้นของรายได้ตลอดรอบระยะเวลาบัญชีโดยเฉพาะรายการบัญชีที่ทำผ่านใบสำคัญทั่วไป

### การรับรู้รายจ่ายฝ่ายทุน

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 กลุ่มบริษัทมีรายจ่ายฝ่ายทุน จำนวน 1,909 ล้านบาท ซึ่งถูกบันทึกรวมอยู่ในบัญชี “สิทธิในการใช้ประโยชน์งานก่อสร้างทางด่วน สิทธิประโยชน์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม” ตามที่ได้เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมข้อ 15 ข้อ 16 และข้อ 17 ข้าพเจ้าพิจารณาว่าการรับรู้รายจ่ายฝ่ายทุนดังกล่าวเป็นสิทธิประโยชน์เป็นรายการที่มีสาระสำคัญ นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารยังต้องใช้ดุลยพินิจที่สำคัญในการพิจารณารายการรายจ่ายฝ่ายทุนที่เกิดขึ้นว่าเกี่ยวข้องโดยตรงและสามารถรับรู้เป็นต้นทุนเพื่อการได้มาซึ่งสิทธิประโยชน์ไม่มีตัวตน หากเข้าเงื่อนไขที่กำหนดในมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ข้าพเจ้าได้ประเมินการรับรู้รายจ่ายฝ่ายทุนของกลุ่มบริษัทที่เกิดขึ้นในระหว่างปี โดยการสอบถามฝ่ายบริหารเพื่อทำความเข้าใจเกี่ยวกับเกณฑ์และดุลยพินิจที่ฝ่ายบริหารใช้ในการพิจารณารายจ่ายที่จะถูกบันทึกเข้าเป็นสิทธิประโยชน์ และการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน นอกจากนี้ ข้าพเจ้ายังได้อ่านรายงานการประชุม สัญญาและเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรับรู้รายจ่ายฝ่ายทุนดังกล่าว ทำการสุ่มตัวอย่างรายการเพื่อตรวจสอบเอกสารหลักฐานเกี่ยวกับรายจ่ายที่ถูกบันทึกเป็นสิทธิประโยชน์ในระหว่างปี ว่าเข้าเงื่อนไขการรับรู้รายการตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินหรือไม่ และสอบทานการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

### สิทธิประโยชน์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทมีสิทธิประโยชน์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินในงบการเงินรวมเป็นจำนวน 45,369 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 39.42 ของสิทธิประโยชน์รวม โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่บริษัทได้เปิดให้บริการเดินรถแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกันมาตั้งแต่วันที่ 30 มีนาคม 2563 ได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 โดยส่งผลกระทบโดยตรงต่อปริมาณผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการในโครงการ ซึ่งทำให้มีผลกระทบต่อรายได้ในโครงการอย่างมี

นัยสำคัญโดยเฉพาะในช่วงเวลาที่มีการปรับลดช่วงระยะเวลาในการให้บริการและการมีนโยบายสนับสนุนการทำงานที่บ้านของหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งนี้ การประเมินการด้อยค่าของสิทธิประโยชน์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ฝ่ายบริหารต้องใช้ดุลยพินิจอย่างสูงในการคาดการณ์ผลการดำเนินงาน และประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตที่บริษัทคาดว่าจะได้รับ รวมถึงการกำหนดอัตราคิดลดและอัตราการเติบโตในระยะยาว และข้อสมมติอื่นที่เหมาะสมในการประเมินการด้อยค่าของสิทธิประโยชน์ดังกล่าว

ข้าพเจ้าได้ประเมินการพิจารณาของฝ่ายบริหารเกี่ยวกับการด้อยค่าของสิทธิประโยชน์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน โดยทำความเข้าใจและประเมินกระบวนการพิจารณาแบบจำลองทางการเงินที่ฝ่ายบริหารของบริษัท เลือกใช้ ประเมินข้อสมมติที่ใช้ในการจัดทำแผนและประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตของสิทธิประโยชน์ดังกล่าว โดยการทำทำความเข้าใจในกระบวนการที่ทำให้ได้มาซึ่งตัวเลขดังกล่าว เปรียบเทียบข้อสมมติดังกล่าวกับแหล่งข้อมูลภายนอกและภายในของบริษัท และสอบทานประมาณการกระแสเงินสดกับผลการดำเนินงานที่เกิดขึ้นจริง ประเมินอัตราคิดลดโดยวิเคราะห์ต้นทุนถ่วงเฉลี่ยของเงินทุนและข้อมูลอื่นๆ และทดสอบการคำนวณประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตตามแบบจำลองทางการเงิน รวมถึงพิจารณาผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติที่สำคัญต่อประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตโดยเฉพาะอัตราคิดลดและอัตราการเติบโตของรายได้

### ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่รวมอยู่ในรายงานประจำปีของกลุ่มบริษัท (แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่แสดงอยู่ในรายงานนั้น) ซึ่งคาดว่าจะถูกจัดเตรียมให้กับข้าพเจ้าภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของข้าพเจ้าต่อการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ข้อสรุปในลักษณะการให้ความเชื่อมั่นในรูปแบบใด ๆ ต่อข้อมูลอื่นนั้น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นนั้น มีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้าหรือไม่ หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อข้าพเจ้าได้อ่านรายงานประจำปีของกลุ่มบริษัทตามที่กล่าวข้างต้นแล้ว และหากสรุปได้ว่าการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะสื่อสารเรื่องดังกล่าวให้ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลทราบเพื่อให้มีการดำเนินการแก้ไขที่เหมาะสมต่อไป

## ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลทางการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง การเปิดเผยเรื่องเกี่ยวกับการดำเนินงานต่อเนื่องในกรณีที่มีเรื่องดังกล่าว และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องเว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกลุ่มบริษัทหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องอีกต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการสอดส่องดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มบริษัท

## ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์อย่างสมเหตุสมผลได้ว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานดังต่อไปนี้ด้วย

- ระบุและประเมินความเสี่ยงที่อาจมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริต

จะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงผลข้อมูล การแสดงผลข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน

- ทำความเข้าใจเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบให้เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัท
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่ผู้บริหารจัดทำ
- สรุปร่วมกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหาร และสรุปจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ หากข้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะต้องให้ข้อสังเกตไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้าถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องในงบการเงิน หรือหากเห็นว่าการเปิดเผยดังกล่าวไม่เพียงพอ ข้าพเจ้าจะแสดงความเห็นที่เปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของข้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มบริษัทต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่องได้
- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประเมินว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่
- รวบรวมเอกสารหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของกิจการหรือของกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มบริษัทเพื่อแสดงความเห็นต่องบการเงินรวม ข้าพเจ้ารับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทาง การควบคุมดูแล และการปฏิบัติงานตรวจสอบกลุ่มบริษัท ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของข้าพเจ้า

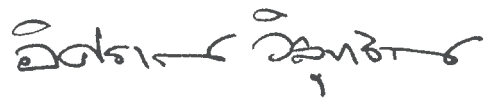
ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ให้คำรับรองแก่ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลว่า ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับ ความเป็นอิสระและได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลเกี่ยวกับ ความสัมพันธ์ทั้งหมดตลอดจนเรื่องอื่นซึ่งข้าพเจ้าเชื่อว่ามีเหตุผล ที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระของ ข้าพเจ้าและมาตรการที่ข้าพเจ้าใช้เพื่อป้องกันไม่ให้ข้าพเจ้าขาด ความเป็นอิสระ

จากเรื่องทั้งหลายที่สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล ข้าพเจ้าได้พิจารณาเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดในการตรวจสอบ งบการเงินในงวดปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

ข้าพเจ้าได้อธิบายเรื่องเหล่านี้ไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชี เว้นแต่ กฎหมายหรือข้อบังคับห้ามไม่ให้เปิดเผยเรื่องดังกล่าวต่อ สาธารณะ หรือในสถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้น ข้าพเจ้าพิจารณา ว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของข้าพเจ้าเพราะ การกระทำดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะ มีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ที่ผู้มีส่วนได้เสีย สาธารณะจะได้จากการสื่อสารดังกล่าว

ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบงานสอบบัญชีและการนำเสนอ รายงานฉบับนี้



**อิสรากรณ์ วิสุทธยาน**

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 7480

บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

กรุงเทพฯ: 23 กุมภาพันธ์ 2565

## งบแสดงฐานะการเงิน

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
<b>สินทรัพย์</b>				
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	7	1,131,367,911	1,613,584,108	595,974,028
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	8	225,201,031	224,486,696	225,201,031
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	9	473,252,353	548,903,316	474,835,489
ส่วนของลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	10	1,649,683,274	1,649,683,274	1,649,683,274
สินทรัพย์ภายใต้สัญญาได้ของงวดปัจจุบัน		120,971,846	125,377,096	115,868,135
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	11	765,670,719	761,275,133	761,275,133
<b>สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น</b>				
ค่าใช้จ่ายล่วงหน้า		92,564,380	90,825,229	88,690,123
เงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาบริการ		44,566,316	17,783,816	41,991,312
อะไหล่		26,633,266	-	-
อื่นๆ		10,729,409	11,835,188	5,135,588
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>		<b>4,540,640,505</b>	<b>3,989,682,965</b>	<b>4,597,145,775</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>				
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	10	5,911,365,066	7,561,048,340	5,911,365,066
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	11	15,909,924,565	15,840,737,472	15,909,924,565
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	12	-	-	767,729,867
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	13	120,357,493	120,357,493	120,357,493
อาคารและอุปกรณ์	14	383,984,663	379,278,437	360,192,223
สินทรัพย์สิทธิการใช้	24	139,696,152	86,514,411	51,763,824
สิทธิในการใช้ประโยชน์งานก่อสร้างทางด่วน	15	31,920,531,506	31,701,521,503	27,241,674,791
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	16	45,368,623,475	44,683,719,344	45,095,803,584
ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	17	676,752,990	660,436,487	676,752,990
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า	6	9,775,518,134	7,307,904,942	9,775,518,134
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น	18	48,351,411	63,165,051	45,676,244
สินทรัพย์ภายใต้สัญญาได้รอการตัดบัญชี	33	16,310,587	13,651,112	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		276,442,889	153,669,851	263,911,925
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>		<b>110,547,858,931</b>	<b>108,572,004,443</b>	<b>106,220,670,706</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>		<b>115,088,499,436</b>	<b>113,615,758,299</b>	<b>110,210,353,671</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
 งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)  
 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

		(หน่วย: บาท)			
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
หมายเหตุ		2564	2563	2564	2563
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>					
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	19	2,000,000,000	3,000,000,000	2,000,000,000	3,000,000,000
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	20	1,492,413,420	1,744,651,781	1,422,538,023	1,749,756,519
ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	21	3,544,204,069	3,745,161,069	2,861,764,069	3,091,761,069
ส่วนของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	24	44,749,169	45,512,736	25,374,022	25,670,777
ส่วนของหุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	22	3,000,000,000	4,615,000,000	3,000,000,000	4,615,000,000
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	8	221,885,631	228,290,262	221,885,631	228,290,262
เงินมัดจำค่าบัตรโดยสารแบบสะสมมูลค่า		86,567,897	87,727,497	86,567,897	87,727,497
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย		27,693,411	41,623,582	-	-
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ทางการเงินที่ถึงกำหนดภายในหนึ่งปี		-	11,860,783	-	11,860,783
หนี้สินทางการเงินหมุนเวียนอื่น		102,555,542	64,602,760	95,813,158	59,707,336
<b>หนี้สินหมุนเวียนอื่น</b>					
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างจ่าย		52,830,593	64,913,271	36,124,502	49,916,533
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายรอนำส่ง		39,536,369	59,123,553	37,340,349	56,273,728
อื่นๆ		33,041,963	25,094,642	32,193,082	23,346,096
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>		<b>10,645,478,064</b>	<b>13,733,561,936</b>	<b>9,819,600,733</b>	<b>12,999,310,600</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>					
<b>เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน - สุทธิจาก</b>					
ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	21	25,609,412,070	23,670,054,666	23,275,884,296	21,002,958,324
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	24	92,659,628	40,912,590	25,628,758	32,841,181
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	22	37,057,371,553	34,057,924,287	37,057,371,553	34,057,924,287
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดภายในหนึ่งปี		95,880,794	173,936,021	95,880,794	173,936,021
รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา	23	-	-	8,120,323	9,368,683
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	25	770,896,288	932,330,697	744,829,551	904,695,538
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	33	3,108,954,593	2,959,530,701	3,108,954,593	2,959,530,701
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น		9,014,047	13,782,769	6,348,700	10,966,408
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>		<b>66,744,188,973</b>	<b>61,848,471,731</b>	<b>64,323,018,568</b>	<b>59,152,221,143</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>		<b>77,389,667,037</b>	<b>75,582,033,667</b>	<b>74,142,619,301</b>	<b>72,151,531,743</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)  
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

		(หน่วย: บาท)			
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
หมายเหตุ		2564	2563	2564	2563
ส่วนของผู้ถือหุ้น					
ทุนเรือนหุ้น					
ทุนจดทะเบียน					
หุ้นสามัญ 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท		15,285,000,000	15,285,000,000	15,285,000,000	15,285,000,000
ทุนที่ออกจำหน่ายและชำระเต็มมูลค่าแล้ว					
หุ้นสามัญ 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท		15,285,000,000	15,285,000,000	15,285,000,000	15,285,000,000
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ		5,816,938,084	5,816,938,084	5,816,938,084	5,816,938,084
ส่วนต่ำกว่าทุนจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อย		(346,046,294)	(264,641,165)	-	-
กำไรสะสม					
จัดสรรแล้ว - สรรองตามกฎหมาย		26	1,502,600,000	1,464,000,000	1,502,600,000
ยังไม่ได้จัดสรร			15,193,997,725	15,572,592,087	7,030,014,932
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น			244,792,547	117,510,065	6,433,181,354
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ			37,697,282,062	37,991,399,071	36,067,734,370
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย			1,550,337	42,325,561	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น			37,698,832,399	38,033,724,632	36,067,734,370
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น			115,088,499,436	113,615,758,299	110,210,353,671

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุน

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
งบกำไรขาดทุน  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

		(หน่วย: บาท)			
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
หมายเหตุ		2564	2563	2564	2563
รายได้					
	รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	6,450,160,064	8,144,975,668	5,490,299,714	6,942,076,712
	รายได้จากธุรกิจระบบราง	3,454,408,377	4,519,840,374	3,454,408,377	4,519,840,374
28	รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	822,153,949	824,644,414	745,500,142	723,606,929
รายได้อื่น					
	กำไรจากการขายเงินลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงิน	-	3,530,367	-	3,364,485
	ดอกเบี้ยรับ	227,222,451	296,044,829	225,696,287	295,071,557
6	เงินปันผลรับ	492,182,682	482,715,660	492,182,682	482,715,660
	อื่นๆ	35,461,769	50,809,869	250,713,778	237,817,480
รวมรายได้		11,481,589,292	14,322,561,181	10,658,800,980	13,204,493,197
ค่าใช้จ่าย					
	ต้นทุนธุรกิจทางพิเศษ	1,498,829,128	1,738,365,018	1,310,602,267	1,524,115,580
	ต้นทุนธุรกิจระบบราง	4,335,390,944	4,713,365,429	4,335,390,944	4,713,365,429
	ต้นทุนธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	223,855,683	226,069,501	332,797,919	339,672,153
	ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน				
15	และค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	686,150,894	1,389,661,862	504,626,835	1,119,832,239
	ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการ				
16	รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	245,443,987	359,429,944	197,331,449	311,417,441
	ค่าใช้จ่ายในการขาย	91,863,188	169,847,473	37,074,946	95,023,623
	ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,068,048,787	1,176,670,273	993,062,770	1,094,579,751
รวมค่าใช้จ่าย		8,149,582,611	9,773,409,500	7,710,887,130	9,198,006,216
กำไรจากการดำเนินงาน		3,332,006,681	4,549,151,681	2,947,913,850	4,006,486,981
31	ต้นทุนทางการเงิน	(2,187,044,061)	(2,112,506,968)	(2,101,847,890)	(2,013,756,901)
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		1,144,962,620	2,436,644,713	846,065,960	1,992,730,080
33	ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(133,911,711)	(381,919,095)	(74,203,093)	(294,796,464)
กำไรสำหรับปี		1,011,050,909	2,054,725,618	771,862,867	1,697,933,616
การแบ่งปันกำไร					
	ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	1,010,097,493	2,051,090,045	771,862,867	1,697,933,616
	ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	953,416	3,635,573		
		1,011,050,909	2,054,725,618		
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน					
34	กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	0.07	0.13	0.05	0.11

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของการงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

		(หน่วย: บาท)			
หมายเหตุ		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2564	2563	2564	2563
	กำไรสำหรับปี	1,011,050,909	2,054,725,618	771,862,867	1,697,933,616
	กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
	รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
	กำไร (ขาดทุน) จากการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด - สุทธิจากภาษีเงินได้	71,932,808	(58,489,304)	71,932,808	(58,489,304)
	รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง - สุทธิจากภาษีเงินได้	71,932,808	(58,489,304)	71,932,808	(58,489,304)
	รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
	กำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนในตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วย				
	มูลค่าสุทธิรวมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น - สุทธิจากภาษีเงินได้	55,349,674	(1,359,788,928)	55,349,674	(1,359,788,928)
	กำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย - สุทธิจากภาษีเงินได้	178,424,063	26,618,808	173,600,711	26,618,808
	รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
	- สุทธิจากภาษีเงินได้	233,773,737	(1,333,170,120)	228,950,385	(1,333,170,120)
	กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	305,706,545	(1,391,659,424)	300,883,193	(1,391,659,424)
	กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	1,316,757,454	663,066,194	1,072,746,060	306,274,192
	การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม				
	ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	1,315,788,120	659,430,621	1,072,746,060	306,274,192
	ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	969,334	3,635,573		
		1,316,757,454	663,066,194		

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

	งบการเงินรวม											(หน่วย: บาท)
	ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ					องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น						
						กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น						
	กำไรสะสม					รวม						
	ส่วนที่ทวงถามจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อย	จัดสรรแล้ว -	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	ส่วนที่ทวงถามจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อย	ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	สำรองสำหรับ	การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด	มูลค่าสุทธิรวม	องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	ส่วนของผู้ถือหุ้น	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	15,285,000,000	5,816,938,084	(256,942,521)	1,379,090,000	14,955,443,234	(90,148,139)	1,625,936,436	1,535,788,297	38,715,317,094	42,461,657	38,757,778,751	
กำไรสำหรับปี	-	-	-	-	2,051,090,045	-	-	-	2,051,090,045	3,635,573	2,054,725,618	
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	26,618,808	(58,489,304)	(1,359,788,928)	(1,418,278,232)	(1,391,659,424)	-	(1,391,659,424)	
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	2,077,708,853	(58,489,304)	(1,359,788,928)	(1,418,278,232)	659,430,621	3,635,573	663,066,194	
ลงทุนในบริษัทย่อย (หมายเหตุ 12)	-	-	(7,698,644)	-	-	-	-	-	(7,698,644)	(3,771,669)	(11,470,313)	
โอนกำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรรเป็นสำรองตามกฎหมาย (หมายเหตุ 26)	-	-	-	84,910,000	(84,910,000)	-	-	-	-	-	-	
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 35)	-	-	-	-	(1,375,650,000)	-	-	-	(1,375,650,000)	-	(1,375,650,000)	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	15,285,000,000	5,816,938,084	(264,641,165)	1,464,000,000	15,572,592,087	(148,637,443)	266,147,508	117,510,065	37,991,399,071	42,325,561	38,033,724,632	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	15,285,000,000	5,816,938,084	(264,641,165)	1,464,000,000	15,572,592,087	(148,637,443)	266,147,508	117,510,065	37,991,399,071	42,325,561	38,033,724,632	
กำไรสำหรับปี	-	-	-	-	1,010,097,493	-	-	-	1,010,097,493	953,416	1,011,050,909	
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	178,408,145	71,932,808	55,349,674	127,282,482	305,690,627	15,918	305,706,545	
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	1,188,505,638	71,932,808	55,349,674	127,282,482	1,315,788,120	969,334	1,316,757,454	
ลงทุนในบริษัทย่อย (หมายเหตุ 12)	-	-	(81,405,129)	-	-	-	-	-	(81,405,129)	(41,744,558)	(123,149,687)	
โอนกำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรรเป็นสำรองตามกฎหมาย (หมายเหตุ 26)	-	-	-	38,600,000	(38,600,000)	-	-	-	-	-	-	
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 35)	-	-	-	-	(1,528,500,000)	-	-	-	(1,528,500,000)	-	(1,528,500,000)	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	15,285,000,000	5,816,938,084	(346,046,294)	1,502,600,000	15,193,997,725	(76,704,635)	321,497,182	244,792,547	37,697,282,062	1,550,337	37,698,832,399	

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

งบการเงินเฉพาะกิจการ											(หน่วย: บาท)
	องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น										
	กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น										
	รวม										
	องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น										
ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	กำไรสะสม	การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด	สำรองสำหรับมูลค่าเสื่อม	สำรองสำหรับมูลค่าเสื่อม	ส่วนของผู้ถือหุ้น	รวม	รวม	รวม	รวม	
		จัดสรรแล้ว -	ยังไม่ได้จัดสรร								
		สำรองตามกฎหมาย									
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	15,285,000,000	5,816,938,084	1,379,090,000	7,387,658,930	(90,148,139)	7,814,325,243	7,724,177,104	37,592,864,118			
กำไรสำหรับปี	-	-	-	1,697,933,616	-	-	-	1,697,933,616			
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	26,618,808	(58,489,304)	(1,359,788,928)	(1,418,278,232)	(1,391,659,424)			
โอนกำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรรเป็นสำรองตามกฎหมาย (หมายเหตุ 26)	-	-	84,910,000	1,724,552,424	(58,489,304)	(1,359,788,928)	(1,418,278,232)	306,274,192			
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 35)	-	-	-	(84,910,000)	-	-	-	-			
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	15,285,000,000	5,816,938,084	1,464,000,000	7,651,651,354	(148,637,443)	6,454,536,315	6,305,898,872	36,523,488,310			
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	15,285,000,000	5,816,938,084	1,464,000,000	7,651,651,354	(148,637,443)	6,454,536,315	6,305,898,872	36,523,488,310			
กำไรสำหรับปี	-	-	-	771,862,867	-	-	-	771,862,867			
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	173,600,711	71,932,808	55,349,674	127,282,482	300,883,193			
โอนกำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรรเป็นสำรองตามกฎหมาย (หมายเหตุ 26)	-	-	-	945,463,578	71,932,808	55,349,674	127,282,482	1,072,746,060			
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 35)	-	-	38,600,000	(38,600,000)	-	-	-	-			
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	15,285,000,000	5,816,938,084	1,502,600,000	7,030,014,932	(76,704,635)	6,509,885,989	6,433,181,354	36,067,734,370			

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

	(หน่วย: บาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไรก่อนภาษี	1,144,962,620	2,436,644,713	846,065,960	1,992,730,080
รายการปรับกระทบยอดกำไรก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย) จากกิจกรรมดำเนินงาน				
ค่าตัดจำหน่ายและค่าเสื่อมราคา	1,128,606,378	1,857,979,562	864,000,911	1,504,206,025
ค่าต่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (โอนกลับ)	2,809,203	(548,274)	2,305,818	389,846
รับรู้รายได้จากรายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา	-	-	(1,248,360)	(1,248,360)
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายตัดจำหน่าย	1,060,664	605,265	-	-
กำไรจากการขายเงินลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงิน	-	(3,530,367)	-	(3,364,485)
กำไรจากการปรับมูลค่าธุรกรรมของสินทรัพย์ทางการเงิน	(4,395,586)	(14,508,454)	(4,395,586)	(14,395,453)
กำไรจากการจำหน่าย/ตัดจำหน่ายอุปกรณ์ สินทรัพย์ไม่มีตัวตน และสินทรัพย์สิทธิการใช้	(6,071,738)	(2,876,113)	(6,100,477)	(2,875,367)
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้า	220,635,284	350,690,055	220,635,284	350,690,055
ค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	-	61,467,080	-	61,467,080
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	93,139,079	109,639,862	88,678,311	105,479,749
(กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	(283,854)	22,541	(283,854)	22,541
ผลกระทบจากการปรับลดค่าเช่า	(3,381,343)	(19,715)	(65,488)	(23,705)
ดอกเบี้ยรับ	(227,222,451)	(296,044,829)	(225,696,287)	(295,071,557)
เงินปันผลรับ	(492,182,682)	(482,715,660)	(492,182,682)	(482,715,660)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	2,163,893,619	2,080,911,700	2,079,408,674	1,982,968,396
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	4,021,569,193	6,097,717,366	3,371,122,224	5,198,259,185
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	(714,335)	(18,789,610)	(714,335)	(18,789,610)
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	106,486,620	(55,567,070)	69,254,207	(27,843,277)
ลูกหนี้ภาษีได้สัญญาสัมปทาน	1,649,683,274	1,649,683,274	1,649,683,274	1,649,683,274
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(42,050,038)	12,089,492	(40,886,213)	15,659,000
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(2,232,967)	11,443,912	(1,390,114)	4,267,146
จ่ายชำระค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้า	(2,679,657,407)	(2,559,221,912)	(2,679,657,407)	(2,559,221,912)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	(186,562,594)	157,100,847	(254,182,507)	192,259,854
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	(6,404,631)	16,055,838	(6,404,631)	16,055,838
เงินมัดจำค่าบัตรโดยสารแบบสะสมมูลค่า	(1,159,600)	7,780,700	(1,159,600)	7,780,700
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	14,230,241	(41,394,911)	12,227,398	(43,248,315)
หนี้สิน ไม่หมุนเวียนอื่น	(4,768,722)	11,563,379	(4,617,708)	10,966,408
จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	(31,543,409)	(36,876,553)	(31,543,409)	(36,876,553)
เงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	2,836,875,625	5,251,584,752	2,081,731,179	4,408,951,738
รับดอกเบี้ย	227,222,838	296,045,709	225,696,626	294,675,868
จ่ายภาษีเงินได้	(194,699,585)	(196,270,863)	(115,868,135)	(125,377,096)
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	2,869,398,878	5,351,359,598	2,191,559,670	4,578,250,510

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

	(หน่วย: บาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>				
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์ทางการเงินที่กำหนดให้วัดมูลค่า				
ด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุน	-	3,904,702,827	-	3,554,887,078
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ทางการเงินที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุน	-	(3,492,504,112)	-	(3,164,155,634)
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์ทางการเงินที่กำหนดให้วัดมูลค่า				
ด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	-	2,310,374	-	2,310,374
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ทางการเงินที่กำหนดให้วัดมูลค่า				
ด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	-	(526,342,927)	-	(526,342,927)
เงินสดจ่ายซื้อเงินลงทุนในบริษัทย่อย	(123,149,687)	(11,470,313)	(123,149,687)	(11,470,313)
เงินสดรับจากเงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	-	37,000,000
เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์ และสินทรัพย์สิทธิการใช้	7,848,476	5,355,862	7,848,476	5,355,115
ซื้ออุปกรณ์	(87,435,912)	(127,506,633)	(80,109,505)	(118,223,608)
รับดอกเบี้ย	-	-	-	396,459
รับเงินปันผล	492,182,682	482,715,660	492,182,682	482,715,660
เงินสดจ่ายค่างานปรับปรุงทางด่วน	(845,461,302)	(827,337,637)	(733,058,659)	(824,517,416)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	(1,102,154,189)	(2,987,424,067)	(1,088,137,240)	(2,972,884,669)
เงินสดจ่ายค่าต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	(61,270,758)	(39,120,693)	(61,270,758)	(39,120,693)
ดอกเบี้ยจ่ายส่วนที่บันทึกเป็นต้นทุนโครงการ	-	(90,275,175)	-	(90,275,175)
สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่นเพิ่มขึ้น	(11,515,081)	(17,419,060)	(11,494,081)	(15,440,960)
<b>เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน</b>	<b>(1,730,955,771)</b>	<b>(3,724,315,894)</b>	<b>(1,597,188,772)</b>	<b>(3,679,766,709)</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>				
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	5,200,000,000	9,300,000,000	5,200,000,000	9,300,000,000
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	(6,200,000,000)	(9,550,000,000)	(6,200,000,000)	(9,550,000,000)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	5,000,000,000	5,299,998,000	5,000,000,000	5,299,998,000
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	(3,403,941,069)	(2,853,940,069)	(3,091,761,069)	(2,541,760,069)
ชำระคืนเงินต้นของหนี้สินตามสัญญาเช่า	(67,283,541)	(44,427,542)	(47,488,832)	(26,254,320)
เงินสดรับจากการออกหุ้นกู้	6,000,000,000	3,000,000,000	6,000,000,000	3,000,000,000
เงินสดจ่ายไถ่ถอนหุ้นกู้	(4,615,000,000)	(2,500,000,000)	(4,615,000,000)	(2,500,000,000)
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	(25,042,356)	(8,815,078)	(25,042,356)	(8,815,078)
จ่ายดอกเบี้ย	(1,980,892,338)	(1,984,375,214)	(1,904,696,102)	(1,890,616,670)
จ่ายเงินปันผล	(1,528,500,000)	(1,375,650,000)	(1,528,500,000)	(1,375,650,000)
<b>เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน</b>	<b>(1,620,659,304)</b>	<b>(717,209,903)</b>	<b>(1,212,488,359)</b>	<b>(293,098,137)</b>
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ</b>	<b>(482,216,197)</b>	<b>909,833,801</b>	<b>(618,117,461)</b>	<b>605,385,664</b>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	1,613,584,108	703,750,307	1,214,091,489	608,705,825
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี</b>	<b>1,131,367,911</b>	<b>1,613,584,108</b>	<b>595,974,028</b>	<b>1,214,091,489</b>

ข้อมูลกระแสเงินสดเปิดเผยเพิ่มเติม

รายการที่ไม่ใช่เงินสดประกอบด้วย

เข้าหนี้อื่นค่าอุปกรณ์เพิ่มขึ้น	966,134	20,126,650	672,774	20,126,650
ต้นทุนงานปรับปรุงทางด่วนที่ยังไม่จ่ายชำระเพิ่มขึ้น	55,179,489	-	47,976,289	-
ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมที่ยังไม่จ่ายชำระเพิ่มขึ้น	16,430,973	-	16,430,973	-
สินทรัพย์สิทธิการใช้เพิ่มขึ้นจากหนี้สินตามสัญญาเช่า	119,270,679	38,106,955	38,357,588	35,658,330

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



## บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

### หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

#### 1. ข้อมูลทั่วไป

##### 1.1 ข้อมูลทั่วไปของบริษัทฯ

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

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจหลักคือ ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ บริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า และธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

##### ก. ธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ

กลุ่มบริษัทได้รับสัมปทานในการดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”) ในโครงการต่างๆดังนี้

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

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

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

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

บริษัทฯในฐานะผู้รับสัมปทานเป็นผู้ลงทุนในการออกแบบ ก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการ และบำรุงรักษาทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รวมทั้งเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตลอดอายุสัมปทาน โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2555 บริษัทฯมีสิทธิในการจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทางและรายได้อื่นที่เกี่ยวข้องตลอดอายุสัมปทาน ทั้งนี้บริษัทฯตกลงแบ่งรายได้ค่าผ่านทางที่ได้รับให้แก่ กทพ. ตามอัตราที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน

โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครเริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2559

ก.3 โครงการทางพิเศษอุดรรัถยา ภายใต้สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ในการดำเนินการก่อสร้างและบริหารโครงการทางด่วนของบริษัทย่อย

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

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

#### ข. ธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

บริษัทฯ ได้รับสัมปทานการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”) ในโครงการต่างๆ ดังนี้

##### ข.1 โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

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

เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินกับรฟม. มีระยะเวลาประมาณ 33 ปี ตามหลักเกณฑ์ Build, Transfer and Operate โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินประกอบด้วย โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (ช่วงสถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (ช่วงสถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง และช่วงสถานีบางซื่อ-สถานีท่าพระ)

สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินยังได้ระบุว่าสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินนี้ โดยให้มีผลบังคับใช้ต่อไปจนกว่าจะครบระยะเวลาตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล เฉพาะสิทธิหน้าที่และข้อสัญญาที่เกี่ยวข้องกับค่าโดยสาร อัตราค่าโดยสาร และการจ่ายเงินตอบแทนให้แก่รฟม.

บริษัทฯ ในฐานะผู้รับสัมปทานตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมีหน้าที่ในการดำเนินการจัดหา ติดตั้ง และทดสอบอุปกรณ์งานระบบสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (สัญญาระยะที่ 1 มีระยะเวลา 36 เดือน) และดำเนินการให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินให้เป็นการเดินรถแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) (สัญญาระยะที่ 2 มีระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่เริ่มบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ทั้งสาย) บริษัทฯมีสิทธิในรายได้ค่าโดยสารและสิทธิในรายได้จากการให้บริการพัฒนา

เชิงพาณิชย์ตลอดอายุสัมปทาน ทั้งนี้บริษัทฯเป็นผู้รับภาระในการลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมดตลอดอายุสัมปทาน และแบ่งผลตอบแทนหรือให้ผลประโยชน์แก่รฟม. ตามจำนวนที่ได้ตกลงกันในสัญญา และบริษัทฯมีหน้าที่ทยอยเปิดดำเนินการให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายเป็น 3 ช่วง ได้แก่ ช่วงที่ 1 สถานีบางซื่อ-สถานีเตาปูน ภายในวันที่ 15 สิงหาคม 2560 ช่วงที่ 2 สถานีหัวลำโพง-สถานี หลักสอง ภายในระยะเวลา 30 เดือน และช่วงที่ 3 สถานีเตาปูน-สถานีท่าพระ ภายในระยะเวลา 36 เดือน

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายได้เปิดให้บริการเดินรถเชิงพาณิชย์ครบทั้งวงอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 ทำให้การเดินรถในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through operation) และเป็นการบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ทั้งสายตามที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน โดยสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมีระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่เริ่มบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ทั้งสาย (30 มีนาคม 2563)

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

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

#### สัญญาระยะที่ 1 การออกแบบและก่อสร้างงานระบบรถไฟฟ้า

บริษัทฯเป็นผู้ออกแบบ จัดหา ติดตั้ง ทดสอบการทำงานของอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า บริษัทฯจะได้รับค่าตอบแทนตามสัญญาระยะที่ 1 พร้อมดอกเบี้ยเป็นจำนวนรวม 20,011 ล้านบาท ซึ่งรฟม.จะจ่ายชำระค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นรายเดือนภายในระยะเวลา 10 ปี นับตั้งแต่วันที่ระบุในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้า

เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559 บริษัทฯได้ส่งมอบอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าตามสัญญาระยะที่ 1 ให้แก่รฟม. และบันทึกค่าตอบแทนที่จะได้รับจากรฟม.ทั้งหมดในบัญชีลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10



## สัญญาระยะที่ 2 การให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า

บริษัทเป็นผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้า รวมถึงจัดให้มีการซ่อมบำรุงและการปรับปรุงอุปกรณ์และวัสดุต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างพื้นฐานทางโยธาและอุปกรณ์งานระบบ นับจากวันที่ระบุในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าจนถึงสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญาสัมปทาน และบริษัทต้องส่งคืน โครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและอุปกรณ์งานระบบให้แก่ รฟม. เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญา โดยบริษัทจะได้รับค่าตอบแทนตามสัญญาระยะที่ 2 นี้ จากรฟม. เป็นรายเดือนจนถึงสิ้นสุดสัญญาสัมปทาน (3 กันยายน 2586) เป็นจำนวนรวมประมาณ 57,208 ล้านบาท (ไม่รวมการปรับปรุงเนื่องจากเงินเพื่อและการปรับปรุงเนื่องจากอัตราค่าไฟฟ้า)

เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559 บริษัทได้รับมอบโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมจากรฟม. และในวันเดียวกันนี้ รฟม. ได้เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมอย่างเป็นทางการ

- ก. ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ประกอบด้วย การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษ และการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

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

## 1.2 การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ที่ปัจจุบันยังมีผลกระทบต่อหลายธุรกิจและอุตสาหกรรม ซึ่งรวมถึงกิจกรรมทางธุรกิจของกลุ่มบริษัทในส่วนที่เกี่ยวกับปริมาณผู้ใช้บริการทั้งระบบทางด่วนและระบบรถไฟฟ้า ซึ่งส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อรายได้ของกลุ่มบริษัทในช่วงเวลาที่มีการปรับลดช่วงระยะเวลาในการให้บริการและนโยบายสนับสนุนการทำงานจากบ้านของหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทมีการติดตามความคืบหน้าของสถานการณ์ดังกล่าวและประเมินผลกระทบทางการเงินที่อาจเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ฝ่ายบริหารได้ใช้ประมาณการและดุลยพินิจในประเด็นต่าง ๆ เมื่อสถานการณ์มีการเปลี่ยนแปลง

## 2. เกณฑ์ในการจัดทางการเงิน

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

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่บริษัทฯ ใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินฉบับภาษาไทยนี้

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมวันแต่จะเปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

### 2.2 เกณฑ์ในการจัดทางการเงินรวม

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

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	อัตราร้อยละของการถือหุ้น	
			2564 (ร้อยละ)	2563 (ร้อยละ)
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	ดำเนินงานและบริหาร โครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด	ไทย	99.99	99.99
บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	บริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในโครงการรถไฟฟ้าและทางพิเศษ	ไทย	99.67	90.52

ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12 ในเดือนพฤษภาคม 2564 บริษัทฯ ได้ลงทุนเพิ่มในบริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 9.15 ของหุ้นที่ออกจำหน่ายและชำระเต็มมูลค่าแล้ว

- ข) บริษัทจะถือว่ามีการควบคุมกิจการที่เข้าไปลงทุนหรือบริษัทย่อยได้ หากบริษัทมีสิทธิได้รับหรือมีส่วนได้เสียในผลตอบแทนของกิจการที่เข้าไปลงทุน และสามารถใช้อำนาจในการสั่งการกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อจำนวนเงินผลตอบแทนนั้นได้
- ค) บริษัทนำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมในการจัดทำงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่บริษัทมีอำนาจในการควบคุมบริษัทย่อยจนถึงวันที่บริษัทสิ้นสุดการควบคุมบริษัทย่อยนั้น
- ง) งบการเงินของบริษัทย่อยได้จัดทำขึ้นโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ
- จ) ยอดคงค้างระหว่างกลุ่มบริษัท รายการค้าระหว่างกันที่มีสาระสำคัญได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้แล้ว
- ฉ) ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม คือ จำนวนกำไรหรือขาดทุนและสินทรัพย์สุทธิของบริษัทย่อยส่วนที่ไม่ได้เป็นของบริษัทฯ และแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในส่วนของกำไรหรือขาดทุนรวมและส่วนของผู้ถือหุ้นในงบแสดงฐานะการเงินรวม

2.3 บริษัทจัดทำงบการเงินเฉพาะกิจการ โดยแสดงเงินลงทุนในบริษัทย่อยตามวิธีราคาทุน

### 3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่

#### 3.1 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในปีปัจจุบัน

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงจำนวนหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2564 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้งานมาตรฐาน

การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัตินี้ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท

ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทได้มีการถือปฏิบัติตามข้อกำหนดชั่วคราวเกี่ยวกับข้อกำหนดของการบัญชีป้องกันความเสี่ยงในบางเรื่องตามการปรับปรุงมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 เรื่อง เครื่องมือทางการเงิน และมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน สำหรับการป้องกันความเสี่ยงที่ได้รับผลกระทบจากการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง ซึ่งส่งผลให้กลุ่มบริษัทสามารถใช้ในการบัญชีป้องกันความเสี่ยงสำหรับความสัมพันธ์เหล่านั้นต่อไปได้ในช่วงเวลาที่มีความไม่แน่นอนเกี่ยวกับเวลาหรือจำนวนของกระแสเงินสดที่อ้างอิงกับอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงหรือของเครื่องมือป้องกันความเสี่ยง

การนำข้อกำหนดชั่วคราวดังกล่าวมาถือปฏิบัติไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท

### 3.2 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2565

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงหลายฉบับ ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2565 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและมาตรฐานการรายงานทางการเงินบางฉบับมีการให้ข้อผ่อนปรนในทางปฏิบัติหรือข้อยกเว้นชั่วคราวกับผู้ใช้มาตรฐาน

ปัจจุบันฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทอยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบที่อาจมีต่องบการเงินในปีที่เริ่มนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัติ

## 4. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

### 4.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

#### ก) การรับรู้รายได้ค่าผ่านทาง

รายได้ค่าผ่านทางจะบันทึกเป็นรายได้ตามราคาในใบกำกับภาษี (โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) เมื่อได้ให้บริการเสร็จสิ้น

#### ข) การรับรู้ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง

ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางจะบันทึกเป็นรายได้ตามราคาในใบกำกับภาษี (โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ตามเกณฑ์คงค้าง

#### ค) การรับรู้รายได้ค่าโดยสาร

รายรับจากการจำหน่ายบัตรโดยสารและเหรียญโดยสารจะถูกบันทึกเป็นรายได้เมื่อมีการให้บริการแก่ผู้โดยสารเสร็จสิ้น โดยเงินรับจากการจำหน่ายบัตรโดยสารประเภทสะสมมูลค่าที่ยังไม่ได้รับรู้รายได้จะบันทึกเป็นรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้าซึ่งแสดงเป็นหนี้สินหมุนเวียนในงบแสดงฐานะการเงิน

#### ง) การรับรู้รายได้จากการให้บริการเดินรถ

รายได้จากการให้บริการเดินรถรับรู้ตลอดช่วงเวลาที่ให้บริการ โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งเป็นไปตามอัตราค่าบริการที่กำหนดในสัญญา

#### จ) การรับรู้รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์จะถือเป็นรายได้ตลอดช่วงเวลาที่ให้บริการ



## ฉ) การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่ายอื่น

### รายได้ดอกเบี้ย

รายได้ดอกเบี้ยรับรู้ตามเกณฑ์คงค้างด้วยวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง โดยจะนำมูลค่าตามบัญชีขั้นต้นของสินทรัพย์ทางการเงินมาคูณกับอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ยกเว้นสินทรัพย์ทางการเงินที่เกิดการด้อยค่าด้านเครดิตในภายหลัง ที่จะนำมูลค่าตามบัญชีสุทธิของสินทรัพย์ทางการเงิน (สุทธิจากค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น) มาคูณกับอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง

รายได้ดอกเบี้ยจากลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานจะรับรู้ตลอดระยะเวลาการผ่อนชำระตามวิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง โดยรับรู้ในวันที่ถึงกำหนดชำระค่างวดไม่ว่าจะเก็บเงินได้หรือไม่ โดยแสดงอยู่ภายใต้ดอกเบี้ยรับในส่วนของกำไรขาดทุน

### ต้นทุนทางการเงิน

ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยจากหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายคำนวณโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

### เงินปันผลรับ

เงินปันผลรับถือเป็นรายได้เมื่อบริษัทฯมีสิทธิในการรับเงินปันผล

### ค่าใช้จ่ายอื่น

ค่าใช้จ่ายบันทึกตามเกณฑ์คงค้าง

## 4.2 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสดและเงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง ซึ่งถึงกำหนดจ่ายคืนภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือนนับจากวันที่ได้มาและไม่มีข้อจำกัดในการเบิกใช้

## 4.3 เงินลงทุนในบริษัทย่อย

เงินลงทุนในบริษัทย่อยที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุน

## 4.4 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

บริษัทฯบันทึกมูลค่าเริ่มแรกของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนในราคาทุนซึ่งรวมต้นทุนการทำรายการ หลังจากนั้น บริษัทฯจะบันทึกอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับที่ดินรอการขาย

บริษัทฯรับรู้ผลต่างระหว่างจำนวนเงินที่ได้รับสุทธิจากการจำหน่ายกับมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในปีที่ตัดรายการอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนออกจากบัญชี

#### 4.5 อาคารและอุปกรณ์ และค่าเสื่อมราคา

อาคารและอุปกรณ์แสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ (ถ้ามี) ค่าเสื่อมราคาของอาคารและอุปกรณ์คำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์โดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณดังนี้

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

ค่าเสื่อมราคารวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน โดยไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับสินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง

กลุ่มบริษัทตัดรายการอาคารและอุปกรณ์ออกจากบัญชี เมื่อจำหน่ายสินทรัพย์หรือคาดว่าจะไม่ได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากการใช้หรือการจำหน่ายสินทรัพย์ รายการผลกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์จะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนเมื่อกกลุ่มบริษัทตัดรายการสินทรัพย์นั้นออกจากบัญชี

#### 4.6 ต้นทุนการกู้ยืม

ต้นทุนการกู้ยืมของเงินกู้ที่ใช้ในการได้มา การก่อสร้างหรือการผลิตสินทรัพย์ที่ต้องใช้ระยะเวลานานในการแปลงสภาพให้พร้อมใช้หรือขาย ได้ถูกนำไปรวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์จนกว่าสินทรัพย์นั้นจะอยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามที่มุ่งประสงค์ ส่วนต้นทุนการกู้ยืมอื่นถือเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ ต้นทุนการกู้ยืมประกอบด้วย ดอกเบี้ยและต้นทุนอื่นที่เกิดขึ้นจากการกู้ยืม

#### 4.7 สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน และค่าตัดจำหน่าย

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนเป็นต้นทุนในการก่อสร้างโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครและโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด โดยแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายตามวิธีคำนวณผลผลิตตลอดอายุสัมปทานหลังจากเปิดให้บริการ โดยมีวิธีการคำนวณดังนี้

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

อุปกรณ์งานปรับปรุงทางด่วนที่ซื้อในระหว่างอายุสัมปทานและมีอายุการใช้งานจำกัด ใช้วิธีการตัดจำหน่ายตามวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณหรืออายุสัมปทานที่เหลืออยู่ แล้วแต่จำนวนใบจะน้อยกว่าดังนี้

อุปกรณ์ระบบเก็บเงินค่าผ่านทางและระบบควบคุมการจราจร	7 ปี และตามอายุสัมปทาน
อุปกรณ์อื่น ๆ	5 ปี, 15 ปี และตามอายุสัมปทาน

ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของการบำรุงรักษาหรือขาดทุนโดยไม่มีการคิดค่าตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการระหว่างติดตั้ง

#### 4.8 สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน และค่าตัดจำหน่าย

บริษัทฯบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนด้วยราคาทุนซึ่งเท่ากับมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันในการจ่ายค่าทดแทนสำหรับการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนให้กับกทพ.ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ภายหลังการรับรู้รายการเริ่มแรก สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

บริษัทฯตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนตามปริมาณรถที่ใช้บริการ และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิดการด้อยค่า บริษัทฯจะทบทวนวิธีการตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย

#### 4.9 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และค่าตัดจำหน่าย

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสม และค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

กลุ่มบริษัทบันทึกต้นทุนทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งรวมถึงค่าธรรมเนียมการจัดการและค่าที่ปรึกษา ค่าออกแบบ ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าที่ซื้อระหว่างอายุสัมปทาน ดอกเบี้ยจ่ายและค่าใช้จ่ายทางการเงินอื่นที่เกี่ยวข้องเป็นสินทรัพย์และจะตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายตลอดอายุสัมปทานหลังจากเปิดให้บริการ ดังนี้

##### อุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า ใช้วิธีการตัดจำหน่ายตามวิธีจำนวนผลผลิต ตลอดอายุสัมปทานหลังจากเปิดให้บริการ โดยมีวิธีการคำนวณดังนี้

ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี = สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานสุทธิ x อัตราส่วนผู้โดยสารที่ใช้บริการสำหรับปี

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

### อุปกรณ์งานระบบอื่นๆ

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์งานระบบอื่นๆ เช่น อุปกรณ์สถานี ส่วนปรับปรุงพื้นที่เช่า อุปกรณ์สื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานี อุปกรณ์โฆษณา เป็นต้น ใช้วิธีการตัดจำหน่ายตามวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณดังนี้

อุปกรณ์ระบบและส่วนปรับปรุงพื้นที่ให้เช่าบริเวณสถานี	5 ปี และตามอายุสัมปทาน
อุปกรณ์สื่อสารโทรคมนาคม	5 ปี และตามอายุสัมปทาน
อุปกรณ์ระบบโฆษณา	5 - 7 ปี

ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรหรือขาดทุน โดยไม่มีการคิดค่าตัดจำหน่ายสำหรับอุปกรณ์งานระบบระหว่างการติดตั้ง

#### 4.10 ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมและค่าตัดจำหน่าย

ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ (ถ้ามี) ค่าตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมคำนวณจากราคาทุนโดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัมปทาน

ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรหรือขาดทุน โดยไม่มีการคิดค่าตัดจำหน่ายสำหรับต้นทุนโครงการระหว่างการติดตั้ง

#### 4.11 ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า

บริษัทบันทึกค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนในแต่ละปีตามอัตราส่วนประมาณการค่าตอบแทนจ่ายกับประมาณการรายได้รับตามโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินตลอดอายุสัมปทาน ส่วนต่างระหว่างค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่บริษัทนำเสนอให้แกรฟม. และค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่บริษัทบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในแต่ละปี จะถูกบันทึกไว้ในบัญชีค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้าในงบแสดงฐานะการเงิน

บริษัทจะทำการทบทวนอัตราส่วนประมาณการค่าตอบแทนจ่ายกับประมาณการรายได้รับตามโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย

#### 4.12 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นและค่าตัดจำหน่าย

กลุ่มบริษัทบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนตามราคาทุน ภายหลังจากได้รับรู้รายการเริ่มแรกสินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี) ของสินทรัพย์นั้น

กลุ่มบริษัทตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัด โดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของสินทรัพย์นั้น และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิดการด้อยค่า กลุ่มบริษัทจะทบทวนระยะเวลาการตัดจำหน่ายและวิธีการตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัด คือ คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ ซึ่งมีอายุการให้ประโยชน์ 3 ปี 5 ปี และ 10 ปี

#### 4.13 สัญญาเช่า

ณ วันเริ่มต้นของสัญญาเช่า กลุ่มบริษัทจะประเมินว่าสัญญาเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ โดยสัญญาจะเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่า ก็ต่อเมื่อสัญญานั้นมีการให้สิทธิในการควบคุมการใช้สินทรัพย์ที่ระบุได้สำหรับช่วงเวลาหนึ่งเพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนกับสิ่งตอบแทน

##### กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า

กลุ่มบริษัทใช้วิธีการบัญชีเดียวสำหรับการรับรู้รายการและการวัดมูลค่าสัญญาเช่าทุกสัญญา เว้นแต่สัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าที่สินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล (วันที่สินทรัพย์อ้างอิงพร้อมใช้งาน) กลุ่มบริษัทบันทึกสินทรัพย์สิทธิการใช้ซึ่งแสดงสิทธิในการใช้สินทรัพย์อ้างอิงและหนี้สินตามสัญญาเช่าตามการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า

##### สินทรัพย์สิทธิการใช้

สินทรัพย์สิทธิการใช้วัดมูลค่าด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสะสม และปรับปรุงด้วยการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ ราคาทุนของสินทรัพย์สิทธิการใช้ประกอบด้วยจำนวนเงินของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการรับรู้เริ่มแรก ต้นทุนทางตรงเริ่มแรกที่เกิดขึ้น จำนวนเงินที่จ่ายชำระตามสัญญาเช่า ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลหรือก่อนวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล ประมาณการต้นทุนในการรื้อถอนและการขนย้ายสินทรัพย์อ้างอิง หรือการบูรณะสินทรัพย์อ้างอิงหรือสถานที่ตั้งของสินทรัพย์อ้างอิง และหักด้วยสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่าที่ได้รับ

ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้คำนวณจากราคาทุนโดยวิธีเส้นตรงตามอายุสัญญาเช่าหรืออายุการให้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์สิทธิการใช้แล้วแต่ระยะเวลาใดจะสั้นกว่า ดังนี้

อาคารและสิ่งปลูกสร้าง

3 - 6 ปี

ยานพาหนะ

5 ปี

หากความเป็นเจ้าของในสินทรัพย์อ้างอิงได้โอนให้กับกลุ่มบริษัทเมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาเช่าหรือราคาทุนของสินทรัพย์ดังกล่าวได้รวมถึงการใช้สิทธิเลือกซื้อ ค่าเสื่อมราคาจะคำนวณจากอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์



### หนี้สินตามสัญญาเช่า

หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าด้วยมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าตลอดอายุสัญญาเช่า จำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าประกอบด้วยค่าเช่าคงที่หักด้วยสิ่งูงใจตามสัญญาเช่า จำนวนเงินที่คาดว่าจะจ่ายภายใต้การรับประกันมูลค่าคงเหลือ รวมถึงราคาใช้สิทธิของสิทธิเลือกซื้อซึ่งมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลที่กลุ่มบริษัทจะใช้สิทธินั้น และการจ่ายค่าปรับเพื่อการยกเลิกสัญญาเช่า หากข้อกำหนดของสัญญาเช่าแสดงให้เห็นว่ากลุ่มบริษัทจะใช้สิทธิในการยกเลิกสัญญาเช่า

กลุ่มบริษัทคิดลดมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าด้วยอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่าหรืออัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัท หลังจากวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะเพิ่มขึ้นจากดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่าและลดลงจากการจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า นอกจากนี้ มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะถูกรวบรวมค่าใหม่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงอายุสัญญาเช่า การเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า หรือการเปลี่ยนแปลงในการประเมินสิทธิเลือกซื้อสินทรัพย์อ้างอิง

### สัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ

สัญญาเช่าที่มีอายุสัญญาเช่า 12 เดือนหรือน้อยกว่านับตั้งแต่วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล หรือสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ จะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

#### 4.14 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับกลุ่มบริษัท หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมกลุ่มบริษัท หรือถูกกลุ่มบริษัทควบคุมไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับกลุ่มบริษัท

นอกจากนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบุคคลหรือกิจการที่มีสิทธิออกเสียงโดยตรงหรือทางอ้อมซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อกลุ่มบริษัท ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของกลุ่มบริษัทที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท

#### 4.15 เงินตราต่างประเทศ

บริษัทฯ แสดงงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการเป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทฯ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งอยู่ในสกุลเงินตราต่างประเทศได้แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยนได้รวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

#### 4.16 การด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะทำการประเมินการด้อยค่าของอาคารและอุปกรณ์ สินทรัพย์สิทธิการใช้ อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน หรือสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่นของกลุ่มบริษัทหากมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจด้อยค่า และจะทำการประเมินการด้อยค่าของค่าความนิยมเป็นรายปี กลุ่มบริษัทรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าเมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึงมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า

กลุ่มบริษัทจะรับรู้รายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

#### 4.17 ผลประโยชน์ของพนักงาน

##### **ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน**

กลุ่มบริษัทรับรู้เงินเดือน ค่าจ้าง โบนัส และเงินสมทบกองทุนประกันสังคมเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดรายการ

##### **ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน**

##### โครงการสมทบเงิน

กลุ่มบริษัทและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งประกอบด้วยเงินที่พนักงานจ่ายสะสม และเงินที่กลุ่มบริษัทจ่ายสมทบให้เป็นรายเดือน สินทรัพย์ของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้แยกออกจากสินทรัพย์ของกลุ่มบริษัท เงินที่กลุ่มบริษัทจ่ายสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดรายการ

##### โครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน

กลุ่มบริษัทมีภาระสำหรับเงินชดเชยที่ต้องจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อออกจากงานตามกฎหมายแรงงาน ซึ่งกลุ่มบริษัทถือว่าเงินชดเชยดังกล่าวเป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานสำหรับพนักงาน

กลุ่มบริษัทคำนวณหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานโดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method) โดยผู้เชี่ยวชาญอิสระได้ทำการประเมินภาระผูกพันดังกล่าวตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สำหรับโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานจะรับรู้ทันทีในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

#### 4.18 ประมาณการหนี้สิน

กลุ่มบริษัทจะบันทึกประมาณการหนี้สินไว้ในบัญชีเมื่อภาระผูกพันซึ่งเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีตได้เกิดขึ้นแล้ว และมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่ากลุ่มบริษัทจะเสียทรัพยากรเชิงเศรษฐกิจไปเพื่อปลดเปลื้องภาระผูกพันนั้น และกลุ่มบริษัทสามารถประมาณมูลค่าภาระผูกพันนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ

#### 4.19 ภาษีเงินได้

ภาษีเงินได้ประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

##### ภาษีเงินได้ปัจจุบัน

กลุ่มบริษัทบันทึกภาษีเงินได้ปัจจุบันตามจำนวนที่คาดว่าจะจ่ายให้กับหน่วยงานจัดเก็บภาษีของรัฐ โดยคำนวณจากกำไรทางภาษีตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎหมายภาษีอากร

##### ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สิน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานกับฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้องนั้น โดยใช้อัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการ แต่รับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี รวมทั้ง ผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ในจำนวนเท่าที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้นั้น

กลุ่มบริษัทจะทบทวนมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทุกสิ้นรอบระยะเวลารายงาน และจะทำการปรับลดมูลค่าตามบัญชีดังกล่าว หากมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทั้งหมดหรือบางส่วนมาใช้ประโยชน์

กลุ่มบริษัทจะบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้นหากภาษีที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับรายการที่ได้บันทึกโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น

#### 4.20 เครื่องมือทางการเงิน

กลุ่มบริษัทรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกของสินทรัพย์ทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรม และบวกด้วยต้นทุนการทำรายการเฉพาะในกรณีที่เป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่ไม่ได้วัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน อย่างไรก็ตาม สำหรับลูกหนี้การค้าที่ไม่มีองค์ประกอบเกี่ยวกับการจัดหาเงินที่มีนัยสำคัญ กลุ่มบริษัทจะรับรู้สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าวด้วยราคาของรายการ ตามที่กล่าวไว้ในนโยบายการบัญชีเรื่องการรับรู้รายได้

## การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

กลุ่มบริษัทจัดประเภทสินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่รับรู้รายการเริ่มแรก เป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน โดยพิจารณาจากแผนธุรกิจของกิจการในการจัดการสินทรัพย์ทางการเงิน และลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงิน

### สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย

กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าสินทรัพย์ทางการเงินด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย เมื่อกลุ่มบริษัทถือครองสินทรัพย์ทางการเงินนั้นเพื่อรับกระแสเงินสดตามสัญญา และเงื่อนไขตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงินก่อให้เกิดกระแสเงินสดที่เป็นการรับชำระเพียงเงินต้นและดอกเบี้ยจากยอดคงเหลือของเงินต้นในวันที่ระบุไว้เท่านั้น

สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าววัดมูลค่าในภายหลังโดยใช้วิธีคิดดอกเบี้ยที่แท้จริงและต้องมีการประเมินการด้อยค่า ทั้งนี้ ผลกำไรและขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการ การเปลี่ยนแปลง หรือการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวจะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

### สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น (ตราสารทุน)

ณ วันที่รับรู้รายการวันแรก กลุ่มบริษัทสามารถเลือกจัดประเภทเงินลงทุนในตราสารทุนซึ่งไม่ได้ถือไว้เพื่อค่าเป็นตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น โดยไม่สามารถเปลี่ยนการจัดประเภทในภายหลังได้ ทั้งนี้ การจัดประเภทรายการจะพิจารณาเป็นรายตราสาร

ผลกำไรและขาดทุนที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นของสินทรัพย์ทางการเงินนี้จะไม่สามารถโอนไปรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนได้ในภายหลัง

เงินปันผลรับจากเงินลงทุนดังกล่าวถือเป็นรายได้อื่นในส่วนของกำไรหรือขาดทุน เว้นแต่ในกรณีที่เป็นการได้รับคืนของต้นทุนการลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินอย่างชัดเจน กลุ่มบริษัทจะรับรู้รายการนั้นในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

นอกจากนี้ เงินลงทุนในตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นไม่มีข้อกำหนดให้ประเมินการด้อยค่า

### สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน จะแสดงในงบแสดงฐานะการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยรับรู้การเปลี่ยนแปลงสุทธิของมูลค่ายุติธรรมในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

## การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของหนี้สินทางการเงิน

ยกเว้นหนี้สินตราสารอนุพันธ์ กลุ่มบริษัทรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกสำหรับหนี้สินทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนการทำรายการ และจัดประเภทหนี้สินทางการเงินเป็นหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย โดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง ทั้งนี้ ผลกำไรและขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินและการตัดจำหน่ายตามวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงจะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน โดยการคำนวณมูลค่าราคาทุนตัดจำหน่ายคำนึงถึงส่วนลดหรือส่วนเกินมูลค่า รวมถึงค่าธรรมเนียมหรือต้นทุนที่ถือเป็นส่วนหนึ่งของอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงนั้นด้วย ทั้งนี้ ค่าตัดจำหน่ายตามวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงแสดงเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนทางการเงินในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

## การตัดรายการของเครื่องมือทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินจะถูกตัดรายการออกจากบัญชี เมื่อสิทธิที่จะได้รับกระแสเงินสดของสินทรัพย์นั้นได้สิ้นสุดลง หรือได้มีการโอนสิทธิที่จะได้รับกระแสเงินสดของสินทรัพย์นั้น รวมถึงได้มีการโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนเกือบทั้งหมดของสินทรัพย์นั้น หรือมีการโอนการควบคุมในสินทรัพย์นั้น

กลุ่มบริษัทตัดรายการหนี้สินทางการเงินก็ต่อเมื่อได้มีการปฏิบัติตามภาระผูกพันของหนี้สินนั้นแล้ว มีการยกเลิกภาระผูกพันนั้น หรือมีการสิ้นสุดลงของภาระผูกพันนั้น ในกรณีที่มีการเปลี่ยนหนี้สินทางการเงินที่มีอยู่ให้เป็นหนี้สินใหม่จากผู้ให้กู้รายเดียวกันซึ่งมีข้อกำหนดที่แตกต่างกันอย่างมาก หรือมีการแก้ไขข้อกำหนดของหนี้สินที่มีอยู่อย่างเป็นสาระสำคัญ จะถือว่าเป็นการตัดรายการหนี้สินเดิมและรับรู้หนี้สินใหม่ โดยรับรู้ผลแตกต่างของมูลค่าตามบัญชีดังกล่าวในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

## การด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

กลุ่มบริษัทรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของตราสารหนี้ทั้งหมดที่ไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นคำนวณจากผลต่างของกระแสเงินสดที่จะครบกำหนดชำระตามสัญญากับกระแสเงินสดทั้งหมดที่กลุ่มบริษัทคาดว่าจะได้รับชำระ และคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงโดยประมาณของสินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่ได้มา

ในกรณีที่ความเสี่ยงด้านเครดิตของสินทรัพย์ไม่ได้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่การรับรู้รายการเริ่มแรก กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นโดยพิจารณาจากการผิดสัญญาที่อาจจะเกิดขึ้นใน 12 เดือนข้างหน้า ในขณะที่หากความเสี่ยงด้านเครดิตของสินทรัพย์เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่การรับรู้รายการเริ่มแรก กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าผลขาดทุนด้วยจำนวนเงินที่เท่ากับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุที่เหลืออยู่ของเครื่องมือทางการเงิน



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

กลุ่มบริษัทใช้วิธีการอย่างง่ายในการคำนวณผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับลูกหนี้การค้า ดังนั้น ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจึงไม่มีการติดตามการเปลี่ยนแปลงของความเสี่ยงทางด้านเครดิต แต่จะรับรู้ค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุของลูกหนี้การค้า

การคำนวณผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นข้างต้นอ้างอิงจากข้อมูลผลขาดทุนด้านเครดิตจากประสบการณ์ในอดีต ปรับปรุงด้วยข้อมูลการคาดการณ์ไปในอนาคตเกี่ยวกับลูกหนี้และสภาพแวดล้อมทางด้านเศรษฐกิจ

สินทรัพย์ทางการเงินจะถูกตัดจำหน่ายออกจากบัญชี เมื่อกิจการคาดว่าจะไม่ได้รับคืนกระแสเงินสดตามสัญญาอีกต่อไป

#### การหักกลับของเครื่องมือทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินจะนำมาหักกลับกัน และแสดงด้วยยอดสุทธิในงบแสดงฐานะการเงิน ก็ต่อเมื่อกิจการมีสิทธิบังคับใช้ได้ตามกฎหมายอยู่แล้วในการหักกลับจำนวนเงินที่รับรู้ และกิจการมีความตั้งใจที่จะชำระด้วยยอดสุทธิ หรือตั้งใจที่จะรับสินทรัพย์และชำระหนี้สินพร้อมกัน

#### 4.21 ตราสารอนุพันธ์ และการบัญชีป้องกันความเสี่ยง

บริษัทฯ ใช้ตราสารอนุพันธ์ประเภทสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ย

บริษัทฯ รับรู้มูลค่าเริ่มแรกของตราสารอนุพันธ์ด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ทำสัญญา และวัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยรับรู้การเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมในภายหลังซึ่งรวมถึงดอกเบี้ยรับในส่วนของการกำไรหรือขาดทุน ยกเว้นในกรณีที่มีการกำหนดให้ตราสารอนุพันธ์นั้นเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่มีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ บริษัทฯ แสดงตราสารอนุพันธ์เป็นสินทรัพย์ทางการเงินเมื่อมีมูลค่ายุติธรรมมากกว่าศูนย์ และแสดงเป็นหนี้สินทางการเงินเมื่อมีมูลค่ายุติธรรมน้อยกว่าศูนย์

บริษัทฯ แสดงตราสารอนุพันธ์ที่มีอายุสัญญาคงเหลือมากกว่า 12 เดือนและยังไม่ถึงกำหนดชำระภายใน 12 เดือน เป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น หรือหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น และแสดงตราสารอนุพันธ์อื่นเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน หรือหนี้สินหมุนเวียน

## การบัญชีป้องกันความเสี่ยง - การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด

ณ วันที่เริ่มกำหนดความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยง บริษัทฯต้องมีการกำหนดและจัดทำเอกสารอย่างเป็นทางการเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงซึ่งจะใช้การบัญชีป้องกันความเสี่ยง และวัตถุประสงค์และกลยุทธ์การบริหารความเสี่ยงในการดำเนินการป้องกันความเสี่ยง

รายละเอียดของเอกสารดังกล่าวซึ่งได้จัดทำตั้งแต่วันเริ่มต้นการป้องกันความเสี่ยงและได้ปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง กล่าวถึง เครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง ลักษณะของความเสี่ยงที่จะป้องกัน และวิธีที่บริษัทฯใช้ในการประเมินประสิทธิผลของความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยง ซึ่งรวมถึงการวิเคราะห์ถึงสาเหตุของความไม่มีประสิทธิผล และวิธีกำหนดอัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยง ความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงจะเข้าเงื่อนไขของการบัญชีป้องกันความเสี่ยง เมื่อเป็นไปตามข้อกำหนดของการประเมินประสิทธิผลในการป้องกันความเสี่ยงทุกข้อต่อไปนี้

- มีความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจระหว่างรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง และเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง
- ผลกระทบของความเสี่ยงด้านเครดิตไม่ได้เป็นปัจจัยสำคัญในการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่เป็นผลมาจากความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจนั้น
- อัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยงของความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวคำนวณจากปริมาณของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงซึ่งกิจการทำการป้องกันความเสี่ยงจริงและปริมาณของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงซึ่งกิจการได้ใช้ป้องกันความเสี่ยงจริง

บริษัทฯบันทึกการป้องกันความเสี่ยงที่เข้าเงื่อนไขของการบัญชีป้องกันความเสี่ยงทุกข้อสำหรับการบัญชีป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด โดยรับรู้ผลกำไรหรือขาดทุนของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงส่วนที่มีประสิทธิผลเป็นสำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ส่วนที่ไม่มีประสิทธิผลเข้าส่วนของกำไรหรือขาดทุนทันที ทั้งนี้ สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดจะมีการปรับปรุงให้เท่ากับค่าสมมูลของผลกำไรหรือขาดทุนสะสมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง หรือค่าสมมูลของการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมสะสมของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง แล้วแต่มูลค่าใดจะต่ำกว่า

การรับรู้รายการในภายหลังของสำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่สะสมอยู่ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นขึ้นอยู่กับลักษณะของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงอ้างอิง กล่าวคือ ในกรณีที่รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงได้รับรู้เป็นรายการที่ไม่ใช่รายการทางการเงินในเวลาต่อมา กิจการจะโอนสำรองที่สะสมอยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นไปเป็นส่วนหนึ่งของราคาทุนเริ่มแรกหรือมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้น โดยไม่ถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่และไม่ต้องรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับงวด สำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดในกรณีอื่น ๆ กิจการจะโอนสำรองที่สะสมอยู่ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นไปยังส่วนของกำไรหรือขาดทุนในรอบระยะเวลาเดียวกันกับที่กระแสเงินสดที่มีการป้องกันความเสี่ยงส่งผลกระทบต่อส่วนของกำไรหรือขาดทุน โดยถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่

เมื่อการบัญชีป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดได้ยุติลง สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่สะสมไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นยังคงต้องอยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นต่อไป หากกิจการคาดว่ากระแสเงินสดในอนาคตที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นจะยังคงเกิดขึ้นอยู่ มิฉะนั้น สำรองดังกล่าวจะต้องถูกโอนไปยังส่วนของกำไรหรือขาดทุนทันที โดยถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่ ทั้งนี้ หลังจากการยุติการบัญชีป้องกันความเสี่ยง บริษัทจะรับรู้สำรองที่ยังคงเหลืออยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้น โดยขึ้นอยู่กับลักษณะของรายการอ้างอิงที่กล่าวไปแล้วข้างต้น เมื่อกระแสเงินสดที่มีการป้องกันความเสี่ยงได้เกิดขึ้นจริง

#### 4.22 การวัดมูลค่ายุติธรรม

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

ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมที่ใช้วัดมูลค่าและเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินในงบการเงินแบ่งออกเป็นสามระดับตามประเภทของข้อมูลที่ใช้ในการวัดมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

- ระดับ 1 ใช้ข้อมูลราคาเสนอซื้อขายของสินทรัพย์หรือหนี้สินอย่างเดียวกันในตลาดที่มีสภาพคล่อง
  - ระดับ 2 ใช้ข้อมูลอื่นที่สามารถสังเกตได้ของสินทรัพย์หรือหนี้สิน ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลทางตรงหรือทางอ้อม
  - ระดับ 3 ใช้ข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้ เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการประมาณขึ้น
- ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะประเมินความจำเป็นในการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินที่ถืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานที่มีการวัดมูลค่ายุติธรรมแบบเกิดขึ้นประจำ

## 5. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการในเรื่องที่มีความไม่แน่นอนเสมอ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการดังกล่าวนี้ส่งผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและต่อข้อมูลที่แสดงในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการที่สำคัญมีดังนี้

### สัญญาเช่า

**การกำหนดอายุสัญญาเช่าที่มีสิทธิการเลือกในการขยายอายุสัญญาเช่าหรือยกเลิกสัญญาเช่า - กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า**

ในการกำหนดอายุสัญญาเช่า ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการประเมินว่ากลุ่มบริษัทมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลหรือไม่ที่จะใช้สิทธิการเลือกในการขยายอายุสัญญาเช่าหรือยกเลิกสัญญาเช่าโดยคำนึงถึงข้อเท็จจริงและสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องทั้งหมดที่ทำให้เกิดสิ่งจูงใจทางเศรษฐกิจสำหรับกลุ่มบริษัทในการใช้หรือไม่ใช้สิทธิเลือกนั้น

**การกำหนดอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่ม - กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า**

กลุ่มบริษัทไม่สามารถกำหนดอัตราดอกเบี้ยตาม نرخของสัญญาเช่า ดังนั้น ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการกำหนดอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัทในการคิดลดหนี้สินตามสัญญาเช่า โดยอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มเป็นอัตราดอกเบี้ยที่กลุ่มบริษัทจะต้องจ่ายในการกู้ยืมเงินที่จำเป็นเพื่อให้ได้มาซึ่งสินทรัพย์ที่มีมูลค่าใกล้เคียงกับสินทรัพย์สิทธิการใช้ในสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่คล้ายคลึง โดยมีระยะเวลาการกู้ยืมและหลักประกันที่คล้ายคลึง

### มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

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

### ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุนในบริษัทย่อย

บริษัทฯ พิจารณาค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุนในบริษัทย่อย โดยฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตจากเงินลงทุนนั้น รวมทั้งการเลือกอัตราคิดลดที่เหมาะสมในการคำนวณหามูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดนั้นๆ

### ส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา

ในการคำนวณค่าเสื่อมราคาของส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือเมื่อเลิกใช้งานของส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์ และต้องทำการทบทวนอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือใหม่หากมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น

นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องสอบทานการด้อยค่าของส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์ในแต่ละช่วงเวลาและบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่าหากคาดว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจที่เกี่ยวข้องกับการคาดการณ์รายได้และค่าใช้จ่ายในอนาคตซึ่งเกี่ยวข้องกับสินทรัพย์นั้น

### ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้วและสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน

ในการคำนวณค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้ว และสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน ฝ่ายบริหารต้องประมาณการปริมาณรถที่ใช้บริการตลอดอายุที่เหลือของสัญญาบริหารโครงการระบบทางด่วน โดยถือพื้นฐานประมาณการปริมาณรถที่ประเมินโดยผู้ประเมินอิสระ และทำการปรับปรุงโดยการเปรียบเทียบกับปริมาณรถที่เกิดขึ้นจริง อย่างไรก็ตาม ปริมาณรถที่เกิดขึ้นจริงในอนาคตอาจแตกต่างไปจากประมาณการขึ้นอยู่กับเปลี่ยนแปลงของปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่ออัตราค่าผ่านทางและปริมาณจราจร

### ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

ในการคำนวณค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ฝ่ายบริหารต้องประมาณการจำนวนผู้โดยสารตลอดอายุที่เหลือของสัญญาสัมปทาน โดยต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่างๆ ในการประมาณการที่ประเมินโดยผู้ประเมินอิสระ เช่น แบบจำลองจราจร โครงข่ายรถไฟฟ้า ค่าน้ำมันเฉลี่ยและโครงสร้างค่าโดยสาร เป็นต้น

### สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัท จะรับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและขาดทุนทางภาษีที่ไม่ได้ใช้เมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวและขาดทุนนั้น ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการว่ากลุ่มบริษัทควรรับรู้จำนวนสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นจำนวนเท่าใด โดยพิจารณาถึงจำนวนกำไรทางภาษีที่คาดว่าจะเกิดในอนาคตในแต่ละช่วงเวลา



## ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานตามโครงการผลประโยชน์

หนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานประมาณขึ้นตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่างๆในการประมาณการนั้น เช่น อัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต อัตราภาระ และอัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน เป็นต้น

### 6. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามที่ตกลงกันระหว่างกลุ่มบริษัทและบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันเหล่านั้น ซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจ

ลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทกับกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่มีรายการระหว่างกันในช่วงปีสามารถสรุปได้ดังนี้

รายชื่อกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	ความสัมพันธ์กับบริษัทฯ
บริษัท ข.การช่าง จำกัด (มหาชน)	ผู้ถือหุ้นรายใหญ่
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	ผู้ถือหุ้น
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	บริษัทย่อย
บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	บริษัทย่อย
บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	บริษัทที่เกี่ยวข้องกันโดยมีกรรมร่วมกัน
บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)	บริษัทที่เกี่ยวข้องกันโดยมีกรรมร่วมกัน
บริษัท ที่ดินบางปะอิน จำกัด	บริษัทที่เกี่ยวข้องกันโดยมีกรรมร่วมกัน

รายการธุรกิจที่สำคัญสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 สามารถสรุปได้ดังนี้

	(หน่วย: ล้านบาท)				
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	2564	2563	2564	2563	
<u>รายการธุรกิจกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่</u>					
ค่าใช้จ่ายสำหรับโครงการรถไฟฟ้า	137	1,991	137	1,991	ราคาตามสัญญา
ค่าใช้จ่ายสำหรับปรับปรุงทางด่วน	827	814	758	814	ราคาตามสัญญา
ค่าใช้จ่ายซ่อมแซมระบบทางด่วนและซ่อมบำรุงโยธา	338	585	338	585	ราคาตามสัญญา
ค่าเช่าและค่าบริการสำนักงาน	9	9	-	-	ราคาตามสัญญา
<u>รายการธุรกิจกับบริษัทย่อย</u>					
(ตัดออกจากงบการเงินรวมแล้ว)					
รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	-	-	3	3	ราคาตามสัญญา
รายได้ค่าบริการโครงการ	-	-	228	209	ราคาตามสัญญา
ค่าตอบแทนจ่ายการบริหารงานพัฒนาเชิงพาณิชย์	-	-	240	276	ราคาตามสัญญา

	(หน่วย: ล้านบาท)				
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	2564	2563	2564	2563	
รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน					
รายได้ดอกเบี้ยรับค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า	218	277	218	277	FDR บวกส่วนต่างที่กำหนดต่อปี
เงินปันผลรับ	492	483	492	483	ตามที่ประกาศจ่าย
ต้นทุนธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	10	10	-	-	ตามที่ตกลงร่วมกัน
ค่าตอบแทนรายได้ค่าโดยสาร (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)	203	332	203	332	ตามสัญญาสัมปทาน
ค่าตอบแทนรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	18	19	18	19	ตามสัญญาสัมปทาน
ค่าภาษีโรงเรือน	3	3	3	2	ตามอัตราที่เรียกเก็บโดยกรุงเทพมหานคร
ค่าสาธารณูปโภค	2	2	2	2	ราคาตามสัญญา

ยอดคงค้างระหว่างกลุ่มบริษัทและกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 มีรายละเอียดดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
<b>ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น (หมายเหตุ 9)</b>				
<b>ลูกหนี้การค้า</b>				
บริษัท แบริ่งค็อก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	-	-	220	1,271
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	356,058	349,988	356,058	349,988
รวม	356,058	349,988	356,278	351,259
<b>ลูกหนี้อื่น</b>				
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	-	-	20,330	19,795
บริษัท แบริ่งค็อก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	-	-	-	11
รวม	-	-	20,330	19,806
<b>เงินประกันการใช้พื้นที่</b>				
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	1,914	1,914	-	-
<b>เงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาบริการ</b>				
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	37,611	10,829	35,036	10,829
<b>ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน (หมายเหตุ 10)</b>				
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	7,561,049	9,210,732	7,561,049	9,210,732
<b>ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า</b>				
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	9,775,518	7,307,905	9,775,518	7,307,905

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
<b>เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น (หมายเหตุ 20)</b>				
บริษัท แบงคอก เมโทร เนท์เวิร์คส์ จำกัด	-	-	21,443	123,240
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	85,757	401,750	79,667	401,645
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	234,105	224,992	234,105	224,992
อื่นๆ	324	320	320	320
รวม	320,186	627,062	335,535	750,197
<b>เงินประกันผลงาน</b>				
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	87,990	50,783	84,862	50,783
<b>เงินประกันการใช้พื้นที่</b>				
บริษัท แบงคอก เมโทร เนท์เวิร์คส์ จำกัด	-	-	723	903
<b>รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา (หมายเหตุ 23)</b>				
บริษัท แบงคอก เมโทร เนท์เวิร์คส์ จำกัด	-	-	9,369	10,618

**ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร**

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 กลุ่มบริษัทมีค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานที่ให้แก่กรรมการและผู้บริหาร ดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
ผลประโยชน์ระยะสั้น	106,457	157,588	90,435	137,212
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	7,300	9,694	6,448	8,556
รวม	113,757	167,282	96,883	145,768

**7. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด**

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
เงินสด	39,732	46,566	36,435	43,083
เงินฝากธนาคาร	1,091,636	1,567,018	559,539	1,171,008
รวม	1,131,368	1,613,584	595,974	1,214,091

บริษัทฯ ได้จำหน่ายบัญชีเงินฝากธนาคารที่ใช้ในการรับเงินค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม (หมายเหตุ 10) ไว้กับกลุ่มผู้ให้สินเชื่อเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมของบริษัทฯ รวมทั้งโอนสิทธิในการหักหรือถอนเงินฝากบนบัญชีดังกล่าวเพื่อชำระหนี้เงินกู้และค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกี่ยวข้อง ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 21

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ มียอดคงเหลือของบัญชีดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 1,029 บาท (2563: 1,028 บาท)

## 8. เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า

เป็นบัญชีเงินฝากธนาคารที่บริษัทฯ ต้องดำรงไว้ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทยที่บังคับใช้กับผู้ประกอบธุรกิจบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ และบริษัทฯ ไม่สามารถนำไปใช้สำหรับวัตถุประสงค์อื่น นอกจากใช้ชำระค่าโดยสารเท่านั้น

## 9. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
<u>ลูกหนี้การค้า</u>				
ลูกหนี้การค้า				
- กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 6)	356,058	349,988	356,278	351,259
- กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	112,043	165,407	93,550	134,225
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(3,199)	(390)	(2,696)	(390)
รวมลูกหนี้การค้า - สุทธิ	464,902	515,005	447,132	485,094
<u>ลูกหนี้อื่น</u>				
ลูกหนี้อื่น				
- กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 6)	-	-	20,330	19,795
- กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	2,263	29,098	1,934	3,690
รายได้ค้างรับ				
- กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 6)	-	-	-	11
- กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	6,087	4,800	5,439	4,161
รวมลูกหนี้อื่น	8,350	33,898	27,703	27,657
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	473,252	548,903	474,835	512,751

ยอดคงเหลือของลูกหนี้การค้าของกลุ่มบริษัทโดยส่วนใหญ่ยังไม่ถึงกำหนดชำระหรือค้างชำระไม่เกิน 3 เดือน ลูกหนี้การค้าที่มีอายุหนี้คงค้างเกินวันที่ถึงกำหนดชำระมากกว่า 1 ปี ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 มีจำนวนประมาณ 1.1 ล้านบาท และ 0.8 ล้านบาท ตามลำดับ (2563: งบการเงินรวม 0.3 ล้านบาท งบการเงินเฉพาะกิจการ: ไม่มี)

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของลูกหนี้การค้า มีรายละเอียดดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
ยอดคงเหลือต้นปี	390	938	390	-
สำรองผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	2,809	390	2,306	390
ตัดจำหน่าย	-	(938)	-	-
ยอดคงเหลือปลายปี	3,199	390	2,696	390

#### 10. ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินรวมและ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563
มูลค่าสุทธิตามบัญชีต้นปี	9,210,732	10,860,415
รับชำระ	(1,649,683)	(1,649,683)
มูลค่าสุทธิตามบัญชีปลายปี	7,561,049	9,210,732
หมุนเวียน	1,649,683	1,649,683
ไม่หมุนเวียน	5,911,366	7,561,049
รวมลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	7,561,049	9,210,732

ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานเป็นลูกหนี้ค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมระยะที่ 1 ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1.1 ข.2 ซึ่งรฟม. จะทยอยจ่ายชำระค่างานเป็นรายเดือนให้แก่บริษัทฯ พร้อมดอกเบี้ยภายในปี 2569 บริษัทฯ ได้โอนสิทธิในการรับเงินจากลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานไปให้แก่ผู้ให้สินเชื่อเพื่อใช้ในการชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 21.2 และ 21.3



ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ไม่มีลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานที่ถึงกำหนดต้องชำระตามสัญญาเกินกว่า 5 ปี รายได้ดอกเบี้ยรับค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 มีจำนวนรวม 218 ล้านบาท (2563: 277 ล้านบาท)

## 11. สินทรัพย์ทางการเงินอื่น

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563
<u>ตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม</u>		
<u>ผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น</u>		
ตราสารทุนของบริษัทจดทะเบียน		
- บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)	7,148,954	6,376,867
- บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	8,326,970	9,063,870
ตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน		
- บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด		
(เดิมชื่อ บริษัท รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออก		
เชื่อมสามสนามบิน จำกัด)	434,000	400,000
รวม	15,909,924	15,840,737
<u>สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม</u>		
<u>ผ่านกำไรหรือขาดทุน</u>		
- หน่วยลงทุน	765,671	761,275
รวม	765,671	761,275
<b>รวมสินทรัพย์ทางการเงินอื่น - สุทธิ</b>	<b>16,675,595</b>	<b>16,602,012</b>
หมุนเวียน	765,671	761,275
ไม่หมุนเวียน	15,909,924	15,840,737
<b>รวมสินทรัพย์ทางการเงินอื่น</b>	<b>16,675,595</b>	<b>16,602,012</b>

ตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ได้แก่ เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทจดทะเบียนและเงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน ซึ่งกลุ่มบริษัทพิจารณาว่าเป็นการลงทุนในเชิงกลยุทธ์

ในระหว่างปี 2564 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด ได้มีมติพิเศษเพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัทจากเดิมจำนวนเงิน 4,000 ล้านบาท เป็นจำนวนเงิน 7,780 ล้านบาท โดยให้สิทธิในการซื้อหุ้นเพิ่มทุนแก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนเงินลงทุน โดยกำหนดใช้สิทธิภายในไตรมาสที่ 3 ของปีปัจจุบัน ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่ใช้สิทธิเพิ่มทุนในเงินลงทุนของบริษัทดังกล่าว

## 12. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

รายละเอียดของเงินลงทุนในบริษัทย่อยตามที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการมีดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ทุนจดทะเบียน		ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน	
	2564	2563	2564	2563	2564	2563	2564	2563
(ร้อยละ)								
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	6,000	6,000	5,250	5,250	99.99	99.99	2,604	2,604
บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	254	254	254	254	99.67	90.52	630	507
รวมราคาทุน							3,234	3,111
ค่าเผื่อการค้าขาย							(2,466)	(2,466)
มูลค่าตามบัญชีสุทธิ							768	645

ในเดือนกรกฎาคม 2563 บริษัทฯ ได้เข้าซื้อหุ้นสามัญจำนวน 0.2 ล้านหุ้น หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.85 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (“BMN”) จากผู้ถือหุ้นเดิมในราคารวม 11 ล้านบาท ภายหลังการเข้าซื้อหุ้นดังกล่าวทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากเดิมในสัดส่วนร้อยละ 89.67 เป็นสัดส่วนร้อยละ 90.52

ในเดือนพฤษภาคม 2564 บริษัทฯ ได้เข้าซื้อหุ้นสามัญของ BMN จำนวน 2.3 ล้านหุ้น หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 9.15 ของหุ้นทั้งหมดของ BMN จากผู้ถือหุ้นเดิมในราคารวม 123 ล้านบาท ภายหลังการเข้าซื้อหุ้นดังกล่าวทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากเดิมในสัดส่วนร้อยละ 90.52 เป็นสัดส่วนร้อยละ 99.67

รายการซื้อเงินลงทุนในบริษัทย่อยดังกล่าว มีรายละเอียดดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินรวม	
	2564	2563
ราคาซื้อเงินลงทุนในบริษัทย่อย	123,150	11,471
หัก: ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อยที่ถูกปรับปรุง	(41,745)	(3,772)
ส่วนต่ำกว่าทุนจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อย	81,405	7,699

## 13. อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนซึ่งเป็นที่ดินที่แสดงอยู่ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ มีมูลค่ายุติธรรมจำนวน 321 ล้านบาท (2563: 321 ล้านบาท)

มูลค่ายุติธรรมประเมินโดยผู้ประเมินราคาอิสระโดยใช้เกณฑ์ราคาตลาด

## 14. อาคารและอุปกรณ์

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม				
	ส่วนปรับปรุง สำนักงานและ สิ่งปลูกสร้างอื่น	เครื่องตกแต่ง ติดตั้ง และ เครื่องใช้ สำนักงาน	ยานพาหนะ	สินทรัพย์ ระหว่างติดตั้ง	รวม
<b>ราคาทุน</b>					
1 มกราคม 2563	89,531	215,459	447,127	13,798	765,915
ซื้อเพิ่ม	3,274	31,229	44,668	67,396	146,567
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(3,168)	(24,291)	-	(27,459)
จัดประเภทใหม่/โอนเข้า (ออก)	193	15,116	-	(12,730)	2,579
31 ธันวาคม 2563	92,998	258,636	467,504	68,464	887,602
ซื้อเพิ่ม	17,621	6,476	41,431	22,875	88,403
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(978)	(41,796)	-	(42,774)
จัดประเภทใหม่/โอนเข้า (ออก)	6,616	2,037	7,553	(20,981)	(4,775)
31 ธันวาคม 2564	117,235	266,171	474,692	70,358	928,456
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>					
1 มกราคม 2563	55,070	170,114	233,922	-	459,106
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	10,694	27,910	36,440	-	75,044
ค่าเสื่อมราคาสะสมส่วนที่จำหน่าย/ ตัดจำหน่าย	-	(3,137)	(22,689)	-	(25,826)
31 ธันวาคม 2563	65,764	194,887	247,673	-	508,324
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	10,720	24,747	41,737	-	77,204
ค่าเสื่อมราคาสะสมส่วนที่จำหน่าย/ ตัดจำหน่าย	-	(940)	(40,057)	-	(40,997)
จัดประเภทใหม่	-	(60)	-	-	(60)
31 ธันวาคม 2564	76,484	218,634	249,353	-	544,471
<b>มูลค่าตามบัญชีสุทธิ</b>					
31 ธันวาคม 2563	27,234	63,749	219,831	68,464	379,278
31 ธันวาคม 2564	40,751	47,537	225,339	70,358	383,985
<b>ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี</b>					
2563 (37 ล้านบาท รวมอยู่ในต้นทุนการให้บริการ ส่วนที่เหลือรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายการขายและบริหาร)					75,044
2564 (45 ล้านบาท รวมอยู่ในต้นทุนการให้บริการ ส่วนที่เหลือรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายการขายและบริหาร)					77,204

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ส่วนปรับปรุง สำนักงานและ สิ่งปลูกสร้างอื่น	เครื่องตกแต่ง ติดตั้ง และ เครื่องใช้ สำนักงาน	ยานพาหนะ	สินทรัพย์ ระหว่างติดตั้ง	รวม
<b>ราคาทุน</b>					
1 มกราคม 2563	61,336	156,899	438,858	13,525	670,618
ซื้อเพิ่ม	1,100	30,380	43,122	62,681	137,283
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(3,151)	(24,291)	-	(27,442)
จัดประเภทใหม่/โอนเข้า (ออก)	-	15,036	-	(12,457)	2,579
31 ธันวาคม 2563	62,436	199,164	457,689	63,749	783,038
ซื้อเพิ่ม	17,396	3,283	38,920	21,183	80,782
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(945)	(41,796)	-	(42,741)
จัดประเภทใหม่/โอนเข้า (ออก)	6,616	2,037	7,553	(16,266)	(60)
31 ธันวาคม 2564	86,448	203,539	462,366	68,666	821,019
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>					
1 มกราคม 2563	45,051	129,376	229,108	-	403,535
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	5,854	17,379	35,380	-	58,613
ค่าเสื่อมราคาสะสมส่วนที่จำหน่าย/ ตัดจำหน่าย	-	(3,120)	(22,689)	-	(25,809)
31 ธันวาคม 2563	50,905	143,635	241,799	-	436,339
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	6,746	18,049	40,746	-	65,541
ค่าเสื่อมราคาสะสมส่วนที่จำหน่าย/ ตัดจำหน่าย	-	(936)	(40,057)	-	(40,993)
จัดประเภทใหม่	-	(60)	-	-	(60)
31 ธันวาคม 2564	57,651	160,688	242,488	-	460,827
<b>มูลค่าตามบัญชีสุทธิ</b>					
31 ธันวาคม 2563	11,531	55,529	215,890	63,749	346,699
31 ธันวาคม 2564	28,797	42,851	219,878	68,666	360,192
<b>ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี</b>					
2563 (26 ล้านบาท รวมอยู่ในต้นทุนการให้บริการ ส่วนที่เหลือรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายการขายและบริหาร)					58,613
2564 (37 ล้านบาท รวมอยู่ในต้นทุนการให้บริการ ส่วนที่เหลือรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายการขายและบริหาร)					65,541

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 กลุ่มบริษัทมีส่วนปรับปรุงสำนักงานและอุปกรณ์จำนวนหนึ่งซึ่งตัดค่าเสื่อมราคาหมดแล้วแต่ยังใช้งานอยู่ มูลค่าตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของสินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวนเงินรวม 463 ล้านบาท (2563: 278 ล้านบาท) และเฉพาะของบริษัทฯจำนวน 284 ล้านบาท (2563: 266 ล้านบาท)

#### 15. สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		
	สิทธิในการใช้ประโยชน์		
	บนงานก่อสร้าง ทางด่วนที่เสร็จแล้ว	งานระหว่างก่อสร้าง	รวม
<b>ราคาทุน</b>			
1 มกราคม 2563	86,447,491	437,439	86,884,930
ซื้อเพิ่ม	86,184	691,283	777,467
ตัดจำหน่าย	-	(50)	(50)
จัดประเภทใหม่/โอนเข้า (ออก)	436,321	(437,389)	(1,068)
31 ธันวาคม 2563	86,969,996	691,283	87,661,279
ซื้อเพิ่ม	118,124	782,517	900,641
จัดประเภทใหม่/โอนเข้า (ออก)	191,300	(186,780)	4,520
31 ธันวาคม 2564	87,279,420	1,287,020	88,566,440
<b>ค่าตัดจำหน่ายสะสม</b>			
1 มกราคม 2563	54,631,563	-	54,631,563
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	1,328,195	-	1,328,195
31 ธันวาคม 2563	55,959,758	-	55,959,758
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	686,151	-	686,151
31 ธันวาคม 2564	56,645,909	-	56,645,909
<b>มูลค่าตามบัญชีสุทธิ</b>			
31 ธันวาคม 2563	31,010,238	691,283	31,701,521
31 ธันวาคม 2564	30,633,511	1,287,020	31,920,531
<b>ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี</b>			
2563			1,328,195
2564			686,151



(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	สิทธิในการใช้ประโยชน์		
	บนงานก่อสร้าง ทางด่วนที่เสร็จแล้ว	งานระหว่างก่อสร้าง	รวม
<b>ราคาทุน</b>			
1 มกราคม 2563	73,603,201	432,994	74,036,195
ซื้อเพิ่ม	85,199	690,903	776,102
ตัดจำหน่าย	-	(50)	(50)
จัดประเภทใหม่/โอนเข้า (ออก)	431,876	(432,944)	(1,068)
31 ธันวาคม 2563	74,120,276	690,903	74,811,179
ซื้อเพิ่ม	92,741	688,294	781,035
โอนเข้า (ออก)	190,920	(190,920)	-
31 ธันวาคม 2564	74,403,937	1,188,277	75,592,214
<b>ค่าตัดจำหน่ายสะสม</b>			
1 มกราคม 2563	46,787,547	-	46,787,547
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	1,058,365	-	1,058,365
31 ธันวาคม 2563	47,845,912	-	47,845,912
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	504,627	-	504,627
31 ธันวาคม 2564	48,350,539	-	48,350,539
<b>มูลค่าตามบัญชีสุทธิ</b>			
31 ธันวาคม 2563	26,274,364	690,903	26,965,267
31 ธันวาคม 2564	26,053,398	1,188,277	27,241,675
<b>ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี</b>			
2563			1,058,365
2564			504,627

## 16. สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		
	สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน		
	งานระหว่างก่อสร้าง	รวม	
<b>ราคาทุน</b>			
1 มกราคม 2563	34,021,244	12,747,711	46,768,955
ซื้อเพิ่ม	2,259,577	385,214	2,644,791
ต้นทุนดอกเบี้ย	59,569	-	59,569
ตัดจำหน่าย	-	(110)	(110)
โอนเข้า (ออก)	11,620,270	(11,620,270)	-
31 ธันวาคม 2563	47,960,660	1,512,545	49,473,205
ซื้อเพิ่ม	160,306	770,489	930,795
ตัดจำหน่าย	-	(642)	(642)
จัดประเภทใหม่/โอนเข้า (ออก)	1,747	(1,552)	195
31 ธันวาคม 2564	48,122,713	2,280,840	50,403,553
<b>ค่าตัดจำหน่ายสะสม</b>			
1 มกราคม 2563	4,430,056	-	4,430,056
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	359,430	-	359,430
31 ธันวาคม 2563	4,789,486	-	4,789,486
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	245,444	-	245,444
31 ธันวาคม 2564	5,034,930	-	5,034,930
<b>มูลค่าตามบัญชีสุทธิ</b>			
31 ธันวาคม 2563	43,171,174	1,512,545	44,683,719
31 ธันวาคม 2564	43,087,783	2,280,840	45,368,623
<b>ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี</b>			
2563			359,430
2564			245,444

(หน่วย: พันบาท)

ราคาทุน	งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้		
	สัญญาสัมปทานโครงการ		
	รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	งานระหว่างก่อสร้าง	รวม
1 มกราคม 2563	33,364,651	12,745,919	46,110,570
ซื้อเพิ่ม	2,244,984	385,157	2,630,141
ต้นทุนดอกเบี้ย	59,569	-	59,569
โอนเข้า (ออก)	11,619,615	(11,619,615)	-
31 ธันวาคม 2563	47,288,819	1,511,461	48,800,280
ซื้อเพิ่ม	146,607	769,529	916,136
โอนเข้า (ออก)	1,487	(1,487)	-
31 ธันวาคม 2564	47,436,913	2,279,503	49,716,416
ค่าตัดจำหน่ายสะสม			
1 มกราคม 2563	4,111,864	-	4,111,864
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	311,417	-	311,417
31 ธันวาคม 2563	4,423,281	-	4,423,281
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	197,331	-	197,331
31 ธันวาคม 2564	4,620,612	-	4,620,612
มูลค่าตามบัญชีสุทธิ			
31 ธันวาคม 2563	42,865,538	1,511,461	44,376,999
31 ธันวาคม 2564	42,816,301	2,279,503	45,095,804
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี			
2563			311,417
2564			197,331

ในระหว่างปี 2563 บริษัทฯ ได้รวมต้นทุนการกู้ยืมเข้าเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินซึ่งคำนวณมาจากอัตราการจัดตั้งเป็นทุนในอัตราร้อยละ 2.55

## 17. ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ		
	ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้า		
	สายฉลองรัชธรรม	งานระหว่างติดตั้ง	รวม
<b>ราคาทุน</b>			
1 มกราคม 2563	701,462	30,307	731,769
ซื้อเพิ่ม	1,838	39,753	41,591
31 ธันวาคม 2563	703,300	70,060	773,360
ซื้อเพิ่ม	-	77,701	77,701
ลดลง	(1)	(33,644)	(33,645)
โอนเข้า (ออก)	36,416	(36,416)	-
31 ธันวาคม 2564	739,715	77,701	817,416
<b>ค่าตัดจำหน่ายสะสม</b>			
1 มกราคม 2563	86,818	-	86,818
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	26,106	-	26,106
31 ธันวาคม 2563	112,924	-	112,924
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	27,739	-	27,739
31 ธันวาคม 2564	140,663	-	140,663
<b>มูลค่าตามบัญชีสุทธิ</b>			
31 ธันวาคม 2563	590,376	70,060	660,436
31 ธันวาคม 2564	599,052	77,701	676,753
<b>ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี</b>			
2563			26,106
2564			27,739

## 18. สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น

มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นที่เป็นคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
ราคาทุน	223,484	227,563	209,262	213,362
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(175,133)	(164,398)	(163,586)	(155,096)
มูลค่าตามบัญชี - สุทธิ	48,351	63,165	45,676	58,266

การกระทบยอดมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นสำหรับปี 2564 และ 2563 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
มูลค่าตามบัญชีต้นปี	63,165	74,027	58,266	69,273
เพิ่มขึ้น	11,553	17,419	11,532	15,441
จัดประเภทใหม่	-	(1,511)	-	(1,511)
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	(26,367)	(26,770)	(24,122)	(24,937)
มูลค่าตามบัญชีปลายปี	48,351	63,165	45,676	58,266

#### 19. เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน

(หน่วย: พันบาท)

	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)	งบการเงินรวมและ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2564	2563
ตัวสัญญาใช้เงิน	อัตราคงที่	2,000,000	1,500,000
เงินกู้ยืมระยะสั้น	1M BIBOR บวกส่วนต่างที่กำหนด	-	1,500,000
รวม		2,000,000	3,000,000

#### 20. เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
เจ้าหนี้การค้า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 6)	305,189	518,530	320,538	641,665
เจ้าหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	594,979	600,037	537,785	523,602
ดอกเบี้ยค้างจ่าย - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	227,327	201,838	226,928	201,386
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 6)	14,997	108,532	14,997	108,532
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	325,195	252,159	299,000	212,307
เจ้าหนี้อื่น	24,726	63,556	23,290	62,265
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,492,413	1,744,652	1,422,538	1,749,757



21. เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน

เงินกู้	วงเงิน (ล้านบาท)	วัตถุประสงค์	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละ)	ระยะเวลาชำระคืนเงินกู้	งบการเงินรวม			(หน่วย: พันบาท)
					2564	2563	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
21.1 เงินกู้ยืมระยะยาว (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	8,000	ใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ	อัตราคงที่	ชำระคืนเป็นรายงวด 6 เดือน เริ่มตั้งแต่วันที่ พฤษภาคม 2560 ถึงเดือนพฤษภาคม 2564	-	1,500,000	-	1,500,000
21.2 Tranche A (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	13,557	เพื่อลงทุนในโครงการระบบรถไฟฟ้า สายคลองรัชชธรรม	FDR บวกส่วนต่างที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายเดือนเริ่มตั้งแต่ เดือนตุลาคม 2560 ถึงเดือนกรกฎาคม 2569	7,034,274	8,569,024	7,034,274	8,569,024
21.3 Tranche B (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	62	เพื่อลงทุนในโครงการระบบรถไฟฟ้า สายคลองรัชชธรรม	FDR บวกส่วนต่างที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายเดือนเริ่มตั้งแต่ เดือนตุลาคม 2560 ถึงเดือนกรกฎาคม 2569	32,126	39,136	32,126	39,136
21.4 เงินกู้ยืมระยะยาว (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	14,000	เพื่อลงทุนในโครงการระบบรถไฟฟ้า สายสีส้มส่วนต่อขยาย	6M THBFIX บวกส่วนต่างที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายไตรมาสเริ่มตั้งแต่ เดือนธันวาคม 2564 ถึงเดือนธันวาคม 2578	13,949,997	13,999,998	13,949,997	13,999,998
21.5 เงินกู้ยืมระยะยาว (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	5,000	เพื่อชำระคืนหนี้เดิมและใช้เป็นเงินทุน หมุนเวียนของบริษัทฯ	อัตราคงที่	ชำระคืนเป็นรายงวด 6 เดือน เริ่มตั้งแต่ เดือนเมษายน 2565 ถึงเดือนเมษายน 2569	5,000,000	-	5,000,000	-
21.6 เงินกู้ยืมระยะยาว (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	3,630	เพื่อชำระคืนเงินกู้ยืมให้กับบริษัทฯ	6M FDR บวกส่วนต่างที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายไตรมาสภายใน เดือนธันวาคม 2568	3,005,640	3,317,820	-	-
รวม	44,249				29,022,037	27,425,978	26,016,397	24,108,158
					(3,544,204)	(3,745,161)	(2,861,764)	(3,091,761)
					131,579	(10,762)	121,251	(13,439)
					25,609,412	23,670,055	23,275,884	21,002,958

หัก: เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี

บวก (หัก): ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย

เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
ยอดคงเหลือต้นปี	27,425,978	24,979,920	24,108,158	21,349,920
กู้เพิ่ม	5,000,000	5,299,998	5,000,000	5,299,998
จ่ายคืนเงินกู้	(3,403,941)	(2,853,940)	(3,091,761)	(2,541,760)
ยอดคงเหลือปลายปี	29,022,037	27,425,978	26,016,397	24,108,158

#### เงินกู้ยืมระยะยาวข้อ 21.1

บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมนี้ จากอัตราดอกเบี้ยลอยตัวร้อยละ 6M THBFIX บวกส่วนต่างที่กำหนด เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ เช่น การดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เป็นต้น

#### เงินกู้ยืมระยะยาวข้อ 21.2 และ 21.3

บริษัทฯ จำนำบัญชีเงินฝากธนาคารที่ใช้ในการรับเงินค่างานระบบรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมตามสัญญา ระยะที่ 1 (หมายเหตุ 7) รวมทั้งโอนสิทธิในการรับเงินค่างานดังกล่าวให้กับกลุ่มผู้ให้สินเชื่อ (หมายเหตุ 10) เพื่อเป็นหลักประกันในการค้ำประกันเงินกู้ยืม ทั้งนี้ บริษัทฯ มีดอกเบี้ยจ่ายตามสัญญานี้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 เป็นจำนวนเงิน 218 ล้านบาท (2563: 277 ล้านบาท)

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืมนี้ บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ เช่น การดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น การจ่ายเงินปันผล และเงื่อนไขการชำระคืนเงินเชื่อที่กำหนดตามสัญญา (Mandatory Prepayment) เป็นต้น

#### เงินกู้ยืมระยะยาวข้อ 21.4

บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมนี้บางส่วน จากอัตราดอกเบี้ยลอยตัวร้อยละ 6M THBFIX บวกส่วนต่างที่กำหนด เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืมนี้ บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ เช่น การดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น การจ่ายเงินปันผล และเงื่อนไขการชำระคืนเงินเชื่อที่กำหนดตามสัญญา (Mandatory Prepayment) เป็นต้น

### เงินกู้ยืมระยะยาวข้อ 21.5

เมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2564 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสินเชื่อกับสถาบันการเงินแห่งหนึ่ง และได้เข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมทั้งจำนวน จากอัตราดอกเบี้ยลอยตัวร้อยละ 6M THBFIX บวกส่วนต่างที่กำหนด เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ โดยบริษัทฯ ได้เบิกใช้สินเชื่อครบทั้งจำนวนแล้ว เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2564

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ เช่น การดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น การจ่ายเงินปันผล และเงื่อนไขการชำระคืนเงินเชื่อก่อนกำหนด (Mandatory Prepayment) เป็นต้น

### เงินกู้ยืมระยะยาวข้อ 21.6

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

เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2564 บริษัทย่อยได้เข้าทำสัญญาแก้ไขสัญญาเงินกู้ยืมเพื่อยาวระยะเวลาการชำระคืนเงินต้นของงวดเดือนกันยายน 2564 และเดือนธันวาคม 2564 โดยตกลงชำระเฉพาะดอกเบี้ยและขยายระยะเวลาการชำระคืนเงินต้นงวดสุดท้ายจากเดิมสิ้นสุดภายในเดือนกันยายน 2567 เป็นสิ้นสุดในเดือนธันวาคม 2568

## 22. หุ้นกู้

หุ้นกู้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

					(หน่วย: พันบาท)	
					งบการเงินรวมและ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
ประเภทหุ้นกู้	อายุหุ้นกู้	วันที่ออกหุ้นกู้	วันที่ครบกำหนดไถ่ถอน	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)	2564	2563
1. ครึ่งที่ 1/2559						
- ลำดับที่ 2	5 ปี	24 มิถุนายน 2559	24 มิถุนายน 2564	2.52	-	1,615,000
- ลำดับที่ 3	7 ปี	24 มิถุนายน 2559	24 มิถุนายน 2566	3.00	2,000,000	2,000,000
- ลำดับที่ 4	10 ปี	24 มิถุนายน 2559	24 มิถุนายน 2569	3.30	3,335,000	3,335,000
- ลำดับที่ 5	12 ปี	24 มิถุนายน 2559	24 มิถุนายน 2571	3.61	2,750,000	2,750,000
2. ครึ่งที่ 2/2559	12 ปี	11 สิงหาคม 2559	24 มิถุนายน 2571	3.61	500,000	500,000
3. ครึ่งที่ 3/2559						
- ลำดับที่ 2	9 ปี	21 ตุลาคม 2559	21 ตุลาคม 2568	3.78	2,500,000	2,500,000
- ลำดับที่ 3	11 ปี	21 ตุลาคม 2559	21 ตุลาคม 2570	3.95	3,000,000	3,000,000
4. ครึ่งที่ 1/2560						
- ลำดับที่ 1	5 ปี	7 กันยายน 2560	7 กันยายน 2565	2.65	2,000,000	2,000,000
- ลำดับที่ 2	7 ปี	7 กันยายน 2560	7 กันยายน 2567	3.10	3,000,000	3,000,000
5. ครึ่งที่ 1/2561						
- ลำดับที่ 1	3 ปี	5 เมษายน 2561	5 เมษายน 2564	2.05	-	3,000,000
- ลำดับที่ 2	5 ปี	5 เมษายน 2561	5 เมษายน 2566	2.46	3,500,000	3,500,000
- ลำดับที่ 3	7 ปี	5 เมษายน 2561	5 เมษายน 2568	3.01	3,500,000	3,500,000
6. ครึ่งที่ 1/2562						
- ลำดับที่ 1	3 ปี	9 พฤษภาคม 2562	9 พฤษภาคม 2565	2.65	1,000,000	1,000,000
- ลำดับที่ 2	5 ปี	9 พฤษภาคม 2562	9 พฤษภาคม 2567	3.18	2,000,000	2,000,000
- ลำดับที่ 3	7 ปี	9 พฤษภาคม 2562	9 พฤษภาคม 2569	3.59	1,000,000	1,000,000
- ลำดับที่ 4	10 ปี	9 พฤษภาคม 2562	9 พฤษภาคม 2572	3.84	1,000,000	1,000,000
7. ครึ่งที่ 1/2563						
- ลำดับที่ 1	4 ปี	10 มิถุนายน 2563	10 มิถุนายน 2567	2.88	1,000,000	1,000,000
- ลำดับที่ 2	10 ปี	10 มิถุนายน 2563	10 มิถุนายน 2573	3.50	1,300,000	1,300,000
- ลำดับที่ 3	12 ปี	10 มิถุนายน 2563	10 มิถุนายน 2575	3.78	700,000	700,000
8. ครึ่งที่ 1/2564						
- ลำดับที่ 1	3 ปี	28 เมษายน 2564	28 เมษายน 2567	1.56	2,000,000	-
- ลำดับที่ 2	5 ปี	28 เมษายน 2564	28 เมษายน 2569	2.24	2,000,000	-
- ลำดับที่ 3	7 ปี	28 เมษายน 2564	28 เมษายน 2571	2.91	1,000,000	-
- ลำดับที่ 4	10 ปี	28 เมษายน 2564	28 เมษายน 2574	3.33	1,000,000	-
รวม					40,085,000	38,700,000
หัก: หุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					(3,000,000)	(4,615,000)
หัก: ค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้รอตัดบัญชี					(27,628)	(27,076)
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					37,057,372	34,057,924

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีหุ้นกู้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563
ยอดคงเหลือต้นปี	38,700,000	38,200,000
ออกหุ้นกู้	6,000,000	3,000,000
ไถ่ถอนหุ้นกู้	(4,615,000)	(2,500,000)
ยอดคงเหลือปลายปี	40,085,000	38,700,000

เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2564 บริษัทฯ ได้ออกจำหน่ายหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืน (Sustainability Bond) ครั้งที่ 1/2564 วงเงินรวม 6,000 ล้านบาท เพื่อใช้สำหรับการชำระหนี้เดิมและ/หรือเงินลงทุน (Refinance) ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

หุ้นกู้ของบริษัทฯ ทั้งหมดเป็นหุ้นกู้ชนิดระบุชื่อผู้ถือ ประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกันและไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ (ยกเว้นหุ้นกู้ข้อที่ 6 ถึงข้อที่ 8 ที่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้) โดยมีกำหนดจ่ายชำระดอกเบี้ยทุกหกเดือน ตลอดอายุหุ้นกู้ หุ้นกู้ดังกล่าวมีข้อปฏิบัติเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น

### 23. รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา

บริษัทฯ ได้รับค่าตอบแทนการให้สิทธิการบริหารสื่อโฆษณาผ่านระบบหน้าจอแสดงข้อมูลสำหรับผู้โดยสาร (Passenger Information Display) ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1.1 ค. จากบริษัทย่อย เป็นจำนวนเงิน 35 ล้านบาท ณ วันที่ทำสัญญา (1 มกราคม 2553) สิทธิดังกล่าวมีระยะเวลาสิ้นสุดในเดือน กรกฎาคม 2572 ซึ่งบริษัทฯ แสดงเป็นรายการต่างหากในงบแสดงฐานะการเงินภายใต้รายการ “รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา” และตัดจำหน่ายเป็นรายได้ตลอดอายุของสัญญา

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีรายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณามีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563
ยอดคงเหลือต้นปี	10,618	11,866
รับรู้เป็นรายได้ในระหว่างปี	(1,249)	(1,248)
ยอดคงเหลือปลายปี	9,369	10,618
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดภายในหนึ่งปี	(1,249)	(1,249)
รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดภายในหนึ่งปี	8,120	9,369



## 24. สัญญาเช่า

กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่าทำสัญญาเช่าสินทรัพย์เพื่อใช้ในการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท โดยมีอายุสัญญา ระหว่าง 1 - 7 ปี

### ก) สินทรัพย์สิทธิการใช้

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีสินทรัพย์สิทธิการใช้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		
	อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	ยานพาหนะ	รวม
ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	54,805	43,634	98,439
เพิ่มขึ้น	7,889	30,217	38,106
ลดลง	-	(847)	(847)
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	(29,884)	(19,300)	(49,184)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	32,810	53,704	86,514
เพิ่มขึ้น	116,838	2,433	119,271
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	(46,909)	(19,180)	(66,089)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	102,739	36,957	139,696

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	ยานพาหนะ	รวม
ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	11,992	41,321	53,313
เพิ่มขึ้น	7,889	27,769	35,658
ลดลง	-	(847)	(847)
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	(11,586)	(18,104)	(29,690)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	8,295	50,139	58,434
เพิ่มขึ้น	35,925	2,433	38,358
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	(26,956)	(18,072)	(45,028)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	17,264	34,500	51,764

## ข) หนี้สินตามสัญญาเช่า

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
จำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่า	142,299	90,358	53,064	61,569
หัก: ดอกเบี้ยรอการตัดจำหน่าย	(4,890)	(3,933)	(2,061)	(3,057)
รวม	137,409	86,425	51,003	58,512
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(44,749)	(45,513)	(25,374)	(25,671)
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	92,660	40,912	25,629	32,841

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีหนี้สินตามสัญญาเช่าสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
ยอดคงเหลือต้นปี	86,425	96,632	58,512	52,058
เพิ่มขึ้น	119,266	38,107	38,352	35,658
ดอกเบี้ยที่รับรู้	2,764	2,678	2,074	1,794
จ่ายค่าเช่า	(67,284)	(44,427)	(47,489)	(26,254)
ผลกระทบจากการปรับลดค่าเช่า	(3,762)	(6,565)	(446)	(4,744)
ยอดคงเหลือปลายปี	137,409	86,425	51,003	58,512

การวิเคราะห์การครบกำหนดของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าเปิดเผยข้อมูลอยู่ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 41 ภายใต้วหัวข้อความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

## ค) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสัญญาเช่าที่รับรู้ในส่วนของการไถ่หรือขาดทุน

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้	66,089	49,184	45,028	29,690
ดอกเบี้ยจ่ายของหนี้สินตามสัญญาเช่า	2,764	2,661	2,074	1,777
ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับสัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ	20,369	22,883	19,333	22,109

## ง) อื่น ๆ

กลุ่มบริษัทมีกระแสเงินสดจ่ายทั้งหมดของสัญญาเช่าสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 84 ล้านบาท (2563: 62 ล้านบาท) (เฉพาะบริษัทฯ: 64 ล้านบาท 2563: 44 ล้านบาท) ซึ่งรวมถึงกระแสเงินสดจ่ายของสัญญาเช่าระยะสั้น และสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ

## 25. ดำรงผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

จำนวนเงินดำรงผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานซึ่งเป็นเงินชดเชยพนักงานเมื่อออกจากงานแสดงได้ดังนี้

	(หน่วย: ล้านบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
ดำรงผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานต้นปี	932,331	886,390	904,696	862,915
ส่วนที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน:				
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	78,889	101,419	75,075	97,808
ต้นทุนดอกเบี้ย	14,250	14,525	13,603	13,976
ขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการจ่ายผลประโยชน์	-	146	-	146
ส่วนที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:				
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตามหลัก				
คณิตศาสตร์ประกันภัย				
- ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติ				
ด้านประชากรศาสตร์	(26,526)	11,592	(26,167)	11,592
- ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติทางการเงิน	(144,168)	(34,677)	(145,518)	(34,677)
- ส่วนที่เกิดจากการปรับปรุงจากประสบการณ์	(52,337)	(10,188)	(45,316)	(10,188)
ผลประโยชน์ที่จ่ายในระหว่างปี	(31,543)	(36,876)	(31,543)	(36,876)
ดำรงผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานปลายปี	770,896	932,331	744,830	904,696

กลุ่มบริษัทคาดว่าจะจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานภายใน 1 ปีข้างหน้าเป็นจำนวนประมาณ 18 ล้านบาท (งบการเงินเฉพาะกิจการ: จำนวน 18 ล้านบาท) (2563: จำนวน 19 ล้านบาท (งบการเงินเฉพาะกิจการ: จำนวน 19 ล้านบาท))

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ระยะเวลาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานของกลุ่มบริษัทประมาณ 10.91 - 16.42 ปี (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 10.91 - 16.42 ปี) (2563 : 12.49 - 17.55 ปี (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 12.68 - 17.55 ปี))

## สมมติฐานที่สำคัญในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ร้อยละต่อปี)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
อัตราคิดลด	1.7 - 2.2	1.5 - 2.3	1.7, 2.2	1.5, 1.8
อัตราการขึ้นเงินเดือน	1.0 - 5.0	4.6 - 5.5	1.0, 1.5, 4.0	5.0, 5.5
อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน (ขึ้นกับช่วงอายุ)	2.0 - 14.0	1.0 - 7.0	2.0 - 6.0	1.0 - 6.0

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานที่สำคัญต่อมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	2564			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	เพิ่มขึ้น 1%	ลดลง 1%	เพิ่มขึ้น 1%	ลดลง 1%
อัตราคิดลด	(68)	80	(65)	76
อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต	77	(67)	74	(64)
อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน	(71)	50	(68)	49

(หน่วย: ล้านบาท)

	2563			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	เพิ่มขึ้น 1%	ลดลง 1%	เพิ่มขึ้น 1%	ลดลง 1%
อัตราคิดลด	(90)	107	(87)	104
อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต	103	(88)	99	(85)
อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน	(94)	70	(91)	69

## 26. สำรองตามกฎหมาย

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

## 27. รายได้ค่าผ่านทาง

- 27.1 ตามสัญญาการก่อสร้างและบริหารโครงการทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด และตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1.1 ก. กลุ่มบริษัทได้ลงนามในสัญญาฉบับแก้ไขทั้งสองสัญญา ซึ่งมีการขยายอายุสัญญาสัมปทานออกไป โดยกทพ. ตกลงที่จะแบ่งรายได้ค่าผ่านทางที่ได้รับให้แก่กลุ่มบริษัทในสัดส่วนดังต่อไปนี้

	บริษัทฯ (ร้อยละ)	กทพ. (ร้อยละ)
โครงข่ายในเขตเมือง (ระบบทางด่วนชั้นที่ 1 และระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วนเอและส่วนบี)	40	60
โครงข่ายนอกเขตเมือง (ระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วนซี)	100	ไม่มี
โครงข่ายนอกเขตเมือง (ระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วนดี)	100	ไม่มี
ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด	100	ไม่มี

- 27.2 ตามสัญญาสัมปทานโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร บริษัทฯตกลงที่จะแบ่งรายได้ค่าผ่านทางที่ได้รับให้แก่ กทพ. ดังนี้

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

## 28. รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ซึ่งแยกตามแหล่งที่เกิดรายได้ในงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 ประกอบด้วยรายได้บนระบบทางพิเศษจำนวน 52 ล้านบาท (2563: 17 ล้านบาท) และรายได้บนระบบรางเป็นจำนวน 694 ล้านบาท (2563: 706 ล้านบาท) ซึ่งรวมการรับรู้รายได้ค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณาจำนวน 1 ล้านบาท (2563: 1 ล้านบาท) (หมายเหตุ 23)

## 29. รายได้จากการให้บริการโครงข่ายโทรคมนาคมและให้บริการติดตั้งอุปกรณ์ระบบโทรคมนาคม

รายได้จากการให้บริการโครงข่ายโทรคมนาคมและให้บริการติดตั้งอุปกรณ์ระบบโทรคมนาคมของบริษัทฯ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 มีรายละเอียดดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)
ใบอนุญาตประกอบกิจการโทรคมนาคม แบบที่สอง ที่มีโครงข่ายเป็นของตนเอง	243,768
รายได้จากการให้บริการติดตั้งอุปกรณ์ระบบโทรคมนาคม	14,100
	<hr/> 257,868 <hr/>



### 30. เงินตอบแทนจากรายได้ค่าโดยสารและรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

#### 30.1 สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล

บริษัทฯ ตกลงแบ่งรายได้ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลเป็นเงินตอบแทนให้แก่ รฟม. ซึ่งประกอบด้วยเงินตอบแทนค่าโดยสาร เงินตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เงินตอบแทนจากกำไรที่เกินอัตราที่กำหนดและส่วนแบ่งของผลประโยชน์ที่ได้รับจากการกู้เงินได้ในอัตราดอกเบี้ยต่ำกว่าที่ระบุในสัญญา

ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1.1 ข.1 เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งในสัญญาได้ระบุให้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และให้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลมีผลบังคับใช้ต่อไปจนกว่าจะครบระยะเวลาตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล เฉพาะสิทธิ หน้าที่และข้อสัญญาที่เกี่ยวข้องกับค่าโดยสาร อัตราค่าโดยสาร และการจ่ายเงินตอบแทนให้แก่ รฟม.

เงินตอบแทนรายได้ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลที่บริษัทฯ ต้องนำส่งให้แก่ รฟม. สรุปไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 30.2 ส่วนที่ 1

#### 30.2 สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

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

**ส่วนที่ 1:** เงินตอบแทนจากรายได้ค่าโดยสารและรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในระบบรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล จนถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2572 โดยมีรายละเอียดดังนี้

##### ก) เงินตอบแทนรายได้ค่าโดยสาร

##### จำนวนเงินรายปี

บริษัทฯ ตกลงแบ่งรายได้จากค่าโดยสารให้แก่ รฟม. เป็นรายปี นับตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2557 จนถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2572 เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 43,567 ล้านบาท (ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว) โดยแบ่งจ่ายให้แก่ รฟม. ในแต่ละปีตามจำนวนที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ จ่ายเงินตอบแทนจากรายได้ค่าโดยสารแบบรายปีสะสมเป็นจำนวนเงิน 11,704 ล้านบาท (2563: 9,158 ล้านบาท)

### จำนวนเงินเป็นร้อยละ

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

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ จ่ายเงินตอบแทนรายได้ค่าโดยสารแบบร้อยละ เป็นจำนวนเงิน 58 ล้านบาท (2563: 107 ล้านบาท)

#### ข) เงินตอบแทนรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

### จำนวนเงินรายปี

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ จ่ายเงินตอบแทนจากรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์แบบรายปีสะสมเป็นจำนวนเงิน 555 ล้านบาท (2563: 505 ล้านบาท)

### จำนวนเงินเป็นร้อยละ

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

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ จ่ายเงินตอบแทนจากพัฒนาเชิงพาณิชย์แบบร้อยละ เป็นจำนวนเงิน 40 ล้านบาท (2563: 42 ล้านบาท)

**ส่วนที่ 2 :** เงินตอบแทนรายได้ค่าโดยสารและรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยายตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2560 และในระบบรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2572 จนถึงวันสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

บริษัทฯ ตกลงจ่ายค่าตอบแทนให้แก่ รฟม. ตามอัตราที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน เมื่อบริษัทฯ มีผลตอบแทนการลงทุนจากการดำเนินงานในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2560 และโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2572 จนสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเกินกว่าอัตราผลตอบแทนการลงทุนตามที่ระบุในสัญญา

### 31. ต้นทุนทางการเงิน

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของหนี้สินทางการเงิน	1,945,734	1,910,296	1,861,939	1,813,237
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่า	2,764	2,661	2,074	1,777
ดอกเบี้ยจ่ายของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	222,972	175,715	222,972	175,715
ต้นทุนทางการเงินอื่น	15,574	23,835	14,863	23,028
รวม	2,187,044	2,112,507	2,101,848	2,013,757

### 32. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

รายการค่าใช้จ่ายแบ่งตามลักษณะประกอบด้วยรายการค่าใช้จ่ายที่สำคัญดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
ค่าตัดจำหน่ายและค่าเสื่อมราคา	1,128,606	1,857,980	864,001	1,504,205
เงินเดือนและค่าแรงและผลประโยชน์อื่น ของพนักงานกลุ่มบริษัท	2,291,569	2,462,306	2,176,786	2,339,201
เงินเดือนและค่าแรงและผลประโยชน์อื่น ของพนักงาน กทพ.	723,744	861,823	590,348	704,197
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	2,017,741	2,241,023	1,978,223	2,198,276
ค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	-	61,467	-	61,467
ค่าสาธารณูปโภค	765,942	793,068	745,985	772,423
ค่าตอบแทนรายได้ตามสัญญาสัมปทาน	220,635	350,690	220,635	350,690
ค่าใช้จ่ายในการอำนวยความสะดวกและ ความปลอดภัยบนทางพิเศษและภายในสถานี	582,538	589,930	547,048	554,142
ค่าเบี้ยประกันภัย	146,504	134,018	139,508	127,472

### 33. ภาษีเงินได้

ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
<b>ภาษีเงินได้ปัจจุบัน:</b>				
ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี	63,607	94,096	-	-
รายการปรับปรุงค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลของปีก่อน	(33)	(750)	-	(635)
<b>ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี:</b>				
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจากการเกิดผลแตกต่าง				
ชั่วคราวและการกลับรายการผลแตกต่างชั่วคราว	70,338	288,573	74,203	295,431
<b>ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในงบกำไรขาดทุน</b>	<b>133,912</b>	<b>381,919</b>	<b>74,203</b>	<b>294,796</b>

จำนวนภาษีเงินได้ที่เกี่ยวข้องกับส่วนประกอบแต่ละส่วนของกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
<b>ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เกี่ยวข้องกับ:</b>				
- กำไร (ขาดทุน) ที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการป้องกัน				
ความเสี่ยงในกระแสเงินสด	17,983	(14,622)	17,983	(14,622)
- กำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าสินทรัพย์ทางการเงิน				
ด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	13,837	(339,947)	13,837	(339,947)
- กำไรจากการประมาณการตามหลัก				
คณิตศาสตร์ประกันภัย	44,606	6,654	43,400	6,654
<b>รวม</b>	<b>76,426</b>	<b>(347,915)</b>	<b>75,220</b>	<b>(347,915)</b>

# รายการกระทบยอดระหว่างกำไรทางบัญชีกับค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้มีดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
กำไรทางบัญชีก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	1,144,963	2,436,645	846,066	1,992,730
อัตราภาษีเงินได้นิติบุคคล	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20
กำไรทางบัญชีก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลคูณอัตราภาษี	228,993	487,329	169,213	398,546
รายการปรับปรุงค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลของปีก่อน	(33)	(750)	-	(635)
ผลกระทบจากรายการตัดบัญชีในการจัดทำงบการเงินรวม	(377)	381	-	-
ผลกระทบทางภาษีสำหรับ:				
รายได้ที่ได้รับยกเว้น	(98,437)	(96,543)	(98,437)	(96,543)
ค่าใช้จ่ายต้องห้าม	3,442	2,860	3,442	2,860
ค่าใช้จ่ายที่มีสิทธิหักได้เพิ่มขึ้น	(1,947)	(9,058)	(1,071)	(5,641)
อื่น ๆ	2,271	(2,300)	1,056	(3,791)
รวม	(94,671)	(105,041)	(95,010)	(103,115)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในงบกำไรขาดทุน	133,912	381,919	74,203	294,796

ส่วนประกอบของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 ประกอบด้วยรายการดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
ประมาณการโบนัส	43,616	37,451	35,132	30,378
ประมาณการค่าใช้จ่ายค้างจ่ายอื่น	3,195	3,515	2,780	3,040
ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	640	78	539	78
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	154,179	186,466	148,966	180,939
สัญญาเช่า	265	165	233	124
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดบัญชี	39,155	9,663	37,089	9,128
ขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้	666,171	162,523	666,171	162,523
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน	19,176	37,159	19,176	37,159
รวม	926,397	437,020	910,086	423,369



(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
<b>หนี้สินภายใต้การตัดบัญชี</b>				
ค่าตัดจำหน่ายสะสม - สิทธิในการใช้ประโยชน์	642,408	514,522	642,408	514,522
บนงานก่อสร้างทางด่วน				
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า	1,766,752	1,273,213	1,766,752	1,273,213
กำไรจากสินทรัพย์ทางการเงินที่กำหนดให้วัดมูลค่า				
ด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุน	17,766	16,887	17,766	16,887
กำไรจากสินทรัพย์ทางการเงินที่กำหนดให้วัดมูลค่า				
ด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	1,592,115	1,578,278	1,592,115	1,578,278
รวม	4,019,041	3,382,900	4,019,041	3,382,900
<b>การแสดงรายการในงบการเงิน</b>				
สินทรัพย์ภายใต้การตัดบัญชี	16,311	13,651	-	-
หนี้สินภายใต้การตัดบัญชี	(3,108,955)	(2,959,531)	(3,108,955)	(2,959,531)
	(3,092,644)	(2,945,880)	(3,108,955)	(2,959,531)

### 34. กำไรต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไรสำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปี

### 35. เงินปันผลจ่าย

เงินปันผลจ่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ประกอบด้วย

เงินปันผล	อนุมัติโดย	เงินปันผลรวม (ล้านบาท)	เงินปันผลต่อหุ้น (บาท)	วันที่จ่ายเงินปันผล
<b>สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564</b>				
เงินปันผลสำหรับปี 2563	ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี			
	เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2564	1,529	0.10	25 พฤษภาคม 2564
<b>สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563</b>				
เงินปันผลสำหรับงวด	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ			
ครึ่งปีหลังของปี 2562	เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2563	1,376	0.09	8 พฤษภาคม 2563

### 36. การส่งเสริมการลงทุน

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

รายได้ของบริษัทฯ จำแนกตามกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนและไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 สามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

	(หน่วย: พันบาท)					
	กิจการที่ได้รับการส่งเสริม		กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริม		รวม	
	2564	2563	2564	2563	2564	2563
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	-	-	5,490,300	6,942,077	5,490,300	6,942,077
รายได้จากธุรกิจระบบราง	1,491,633	2,613,002	1,962,775	1,906,838	3,454,408	4,519,840
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	-	-	745,500	723,607	745,500	723,607
รายได้อื่น	744	408	967,849	1,018,561	968,593	1,018,969
รวมรายได้	1,492,377	2,613,410	9,166,424	10,591,083	10,658,801	13,204,493

### 37. ข้อมูลทางการเงินจำแนกส่วนงาน

ข้อมูลส่วนงานดำเนินงานที่น่าเสนอนี้สอดคล้องกับรายงานที่น่าเสนอต่อประธานบริหารของกลุ่มบริษัทฯ ซึ่งมีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานเพื่อใช้ตัดสินใจในการจัดสรรทรัพยากรให้กับส่วนงานและประเมินผลการดำเนินงานของส่วนงาน

เพื่อวัตถุประสงค์ในการบริหารงาน กลุ่มบริษัทจัดโครงสร้างองค์กรเป็นหน่วยธุรกิจตามประเภทของผลิตภัณฑ์และบริการ กลุ่มบริษัทมีส่วนงานที่รายงานทั้งสิ้น 4 ส่วนงาน ดังนี้

- 1) ส่วนงานธุรกิจทางพิเศษ เป็นส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ
- 2) ส่วนงานธุรกิจระบบราง เป็นส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการ โครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า
- 3) ส่วนงานพัฒนาเชิงพาณิชย์ เป็นส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับการให้เช่าพื้นที่ร้านค้า การให้บริการโฆษณาและการให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมภายในและภายนอกสถานีรถไฟฟ้าและบนทางพิเศษ
- 4) ส่วนงานการดำเนินงานอื่นๆ เป็นส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับการว่าจ้างให้บริษัทฯเป็นผู้บริหาร โครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดของบริษัทย่อย

ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดสอบทานผลการดำเนินงานของแต่ละหน่วยธุรกิจแยกจากกันเพื่อวัตถุประสงค์ในการตัดสินใจเกี่ยวกับการจัดสรรทรัพยากรและการประเมินผลการปฏิบัติงาน บริษัทฯ ประเมินผลการปฏิบัติงานของส่วนงานโดยพิจารณาจากกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงานและสินทรัพย์รวมซึ่งวัดมูลค่าโดยใช้เกณฑ์เดียวกับที่ใช้ในการวัดกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงานและสินทรัพย์รวมในงบการเงิน การบันทึกบัญชีสำหรับรายการระหว่างส่วนงานที่รายงานเป็นไปในลักษณะเดียวกับการบันทึกบัญชีสำหรับรายการธุรกิจกับบุคคลภายนอก

ข้อมูลรายได้และกำไรหรือขาดทุน และสินทรัพย์รวมของส่วนงานของกลุ่มบริษัทสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 มีดังต่อไปนี้

	ธุรกิจพิเศษ		ธุรกิจระบบราง		ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์		การดำเนินงานอื่นๆ		รวมส่วนงาน		การตัดรายการบัญชีระหว่างกัน		(หน่วย: ล้านบาท)
	2564	2563	2564	2563	2564	2563	2564	2563	2564	2563	2564	2563	
รายได้จากภายนอก	6,450	8,145	3,454	4,520	822	825	-	-	10,726	13,490	-	-	2564 2563
รายได้ระหว่างส่วนงาน	-	-	-	-	243	279	228	209	471	488	(471)	(488)	10,726 13,490
รายได้ทั้งสิ้น	6,450	8,145	3,454	4,520	1,065	1,104	228	209	11,197	13,978	(471)	(488)	- -
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานส่วนงาน	4,265	5,017	(1,066)	(489)	538	536	-	-	3,737	5,064	-	-	10,726 13,490
รายได้และกำไรจ่ายที่ไม่ได้เป็นส่วน:													3,737 5,064
ดอกเบี้ยรับ													227 296
กำไรจากการขายเงินลงทุนในหลักทรัพย์ทางการเงิน													- 4
รายได้อื่น													528 533
ค่าใช้จ่ายในการขาย													(92) (170)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร													(1,068) (1,177)
ต้นทุนทางการเงิน													(2,187) (2,113)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้													(134) (382)
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย													(1) (4)
กำไรสำหรับปีส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ													1,010 2,051
สิทธิในการใช้ประโยชน์งบประมาณก่อสร้างทางด่วน	31,921	31,702	-	-	-	-	-	-	31,921	31,702	-	-	31,921 31,702
สินทรัพย์ภายใต้สัญญาสัมปทาน													
- โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	-	-	43,984	43,254	1,385	1,430	-	-	45,369	44,684	-	-	45,369 44,684
- โครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	-	-	677	660	-	-	-	-	677	660	-	-	677 660
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	-	-	7,561	9,211	-	-	-	-	7,561	9,211	-	-	7,561 9,211
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า	-	-	9,460	7,058	316	250	-	-	9,776	7,308	-	-	9,776 7,308
สินทรัพย์ส่วนกลาง	-	-	-	-	-	-	20,599	20,848	20,599	20,848	(815)	(797)	19,784 20,051
รวมสินทรัพย์													115,088 113,616

กลุ่มบริษัทใช้เกณฑ์ในการกำหนดการระหว่างกันตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6

### ข้อมูลเกี่ยวกับเขตภูมิศาสตร์

กลุ่มบริษัทดำเนินธุรกิจในเขตภูมิศาสตร์เดียว คือประเทศไทย ดังนั้น รายได้และสินทรัพย์ที่แสดงอยู่ในงบการเงิน จึงถือเป็นการรายงานตามเขตภูมิศาสตร์แล้ว

### ข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้ารายใหญ่

ในปี 2564 และ 2563 กลุ่มบริษัทไม่มีรายได้จากลูกค้ารายใดที่มีมูลค่าเท่ากับหรือมากกว่าร้อยละ 10 ของรายได้ของกิจการ

## 38. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

กลุ่มบริษัทและพนักงานได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพทิสโก้ร่วมทุน 2 ซึ่งจดทะเบียนแล้ว และได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้น ซึ่งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้จัดตั้งขึ้นภายใต้การอนุมัติจากกระทรวงการคลัง ตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 โดยกลุ่มบริษัทและพนักงานจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 3 ถึงร้อยละ 10 ของเงินเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้บริหารโดยบริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุน ทิสโก้ จำกัด และจะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานนั้นออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุน ในระหว่างปี 2564 กลุ่มบริษัทได้รับรู้เงินสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายในงบการเงินรวมเป็นจำนวน 113 ล้านบาท (2563: 113 ล้านบาท) และบริษัทได้รับรู้ในงบการเงินเฉพาะกิจการเป็นจำนวน 110 ล้านบาท (2563: 110 ล้านบาท)

## 39. ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

### 39.1 ภาระผูกพันเกี่ยวกับรายจ่ายฝ่ายทุน

กลุ่มบริษัทมีรายจ่ายฝ่ายทุนที่เกี่ยวข้องกับรายการต่างๆดังนี้

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2564	2563
ก) การเพิ่มประสิทธิภาพระบบจัดเก็บค่าโดยสาร	66 ล้านบาท และ	15 ล้านบาท และ
	6 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา	2 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา
ข) การซื้ออุปกรณ์	16 ล้านบาท	44 ล้านบาท
ค) การติดตั้งอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้า	242 ล้านบาท	664 ล้านบาท และ
		3 ล้านยูโร
ง) งานปรับปรุงโครงสร้างทางพิเศษ	172 ล้านบาท	959 ล้านบาท
จ) งานอุปกรณ์ระบบโทรคมนาคม	120 ล้านบาท	188 ล้านบาท
ฉ) ภาระผูกพันเกี่ยวกับรายจ่ายฝ่ายทุนอื่นๆ	6 ล้านบาท	4 ล้านบาท



### 39.2 ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาให้บริการระยะยาว

กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันตามสัญญาจัดหาอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้า สัญญาซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบและโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาของโครงการระบบรถไฟฟ้าซึ่งจะสิ้นสุดลงในระหว่างปี 2566 ถึงปี 2572

กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันในการจ่ายค่าบริการตามสัญญาดังกล่าวซึ่งยังไม่รวมการปรับอัตราค่าจัดหาอุปกรณ์โครงการตามดัชนีราคาผู้บริโภคดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม									
	2564					2563				
	ดอลลาร์		ดอลลาร์			ดอลลาร์		ดอลลาร์		
	บาท	สหรัฐฯ	ยูโร	สิงคโปร์	เยน	บาท	สหรัฐฯ	ยูโร	สิงคโปร์	เยน
จ่ายชำระ:										
ภายใน 1 ปี	1,604	-	4	-	379	1,565	-	5	-	380
มากกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	5,059	2	17	1	1,360	5,176	2	17	1	1,518
มากกว่า 5 ปี	2,061	2	11	-	-	3,210	2	15	1	221

### 39.3 ภาระผูกพันจากสัญญาบริการต่าง ๆ

กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันต้องจ่ายค่าบริการตามสัญญาบริการต่างๆ ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2564	2563
จ่ายชำระ:		
ภายใน 1 ปี	325	518
มากกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	244	122

### 39.4 ภาระผูกพันจากสัญญาเช่าดำเนินงาน

กลุ่มบริษัทได้ทำสัญญาเช่าที่เกี่ยวข้องกับการเช่าพื้นที่ในอาคารสำนักงานและอุปกรณ์ที่เป็นสัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ อายุของสัญญามีระยะเวลาตั้งแต่ 2 ถึง 4 ปี

กลุ่มบริษัทมีจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตทั้งสิ้นภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ดังนี้

	(หน่วย: ล้านบาท)	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2564	2563
จ่ายชำระ:		
ภายใน 1 ปี	8	12
มากกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 4 ปี	3	8

### 39.5 การค้ำประกัน

บริษัทมีหลักประกันตามสัญญาและหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในนามของบริษัทฯคงเหลืออยู่ดังต่อไปนี้

	(หน่วย: ล้านบาท)	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2564	2563
ก) ค้ำประกันต่อ รฟม. ในการปฏิบัติตามเงื่อนไขในการยื่นซองข้อเสนอโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม บางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	-	2,000
ข) ค้ำประกันต่อ รฟม. ในการดำเนินการปฏิบัติงานตามสัญญาสัมปทาน		
- โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	210	210
- โครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	200	200
ค) ค้ำประกันต่อการไฟฟ้านครหลวงสำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้า	118	118
ง) ค้ำประกันอื่น ๆ	3	11

### 39.6 ภาระผูกพันอื่น ๆ

	(หน่วย: ล้านบาท)	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2564	2563
ก) ภาระผูกพันเกี่ยวกับส่วนของเงินลงทุนที่ยังไม่ได้เรียกชำระ		
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	750	750
ข) ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาจ้างงานตรวจสอบ ซ่อมแซม		
และปรับปรุงทางด่วน (จ่ายชำระภายใน 1 ปี)	56	128

#### 40. ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 กลุ่มบริษัทมีสินทรัพย์และหนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมหรือเปิดเผยมูลค่ายุติธรรม โดยแยกแสดงตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564			
	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
สินทรัพย์ทางการเงินซึ่งวัดมูลค่ายุติธรรม				
ผ่านกำไรหรือขาดทุน				
- หน่วยลงทุน	-	766	-	766
สินทรัพย์ทางการเงินซึ่งวัดมูลค่ายุติธรรม				
ผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
- ตราสารทุนของบริษัทจดทะเบียน	15,476	-	-	15,476
- ตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	-	-	434	434
หนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	96	-	96
สินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	-	-	321	321
หนี้สินที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
หุ้นกู้	-	41,092	-	41,092

(หน่วย: ล้านบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563			
	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
สินทรัพย์ทางการเงินซึ่งวัดมูลค่ายุติธรรม				
ผ่านกำไรหรือขาดทุน				
- หน่วยลงทุน	-	761	-	761
สินทรัพย์ทางการเงินซึ่งวัดมูลค่ายุติธรรม				
ผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
- ตราสารทุนของบริษัทจดทะเบียน	15,441	-	-	15,441
- ตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	-	-	400	400

(หน่วย: ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
หนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	186	-	186
สินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	-	-	321	321
หนี้สินที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
หุ้นกู้	-	39,866	-	39,866

#### 41. เครื่องมือทางการเงิน

##### 41.1 ตราสารอนุพันธ์และการบัญชีป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด

บริษัทฯ กำหนดให้สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดของเงินกู้ยืมที่มีอัตราดอกเบี้ยผันแปร การป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวถือว่าเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนี้ถือว่ามีความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจกับเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงเนื่องจากสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยมีเงื่อนไขที่ตรงกันกับเงื่อนไขของเงินกู้ยืมที่มีอัตราดอกเบี้ยผันแปร (อันได้แก่ จำนวนเงินต้น วันครบกำหนด วันที่จ่ายชำระ และวันที่มีการปรับอัตราดอกเบี้ย) บริษัทฯ ได้กำหนดอัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยงไว้ที่ 1:1 เนื่องจากความเสี่ยงอ้างอิงของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเหมือนกับองค์ประกอบของความเสี่ยงที่มีการป้องกัน นอกจากนี้ ในการทดสอบความมีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยง บริษัทฯ ได้ใช้อุณหภูมิเสมือน พร้อมกับเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงกับการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงสำหรับความเสี่ยงที่มีการป้องกัน

ความไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยง สามารถเกิดได้จากสาเหตุดังต่อไปนี้

- อัตราดอกเบี้ยที่ใช้ในการคิดลดรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงและเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงมีความแตกต่างกัน
- ความเสี่ยงด้านเครดิตของกลุ่มสัญญาส่งผลให้การเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงและรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงมีความแตกต่างกัน

ทั้งนี้ ส่วนที่ไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยงที่รับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนมีจำนวนที่ไม่เป็นสาระสำคัญ

## 41.2 วัตถุประสงค์และนโยบายการบริหารความเสี่ยงทางการเงิน

เครื่องมือทางการเงินที่สำคัญของกลุ่มบริษัท ประกอบด้วย เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานเงินลงทุน เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น หนี้สินตามสัญญาเช่า เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน และหุ้นกู้ กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว และมีนโยบายในการบริหารความเสี่ยงดังนี้

### ความเสี่ยงด้านเครดิต

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านเครดิตที่เกี่ยวข้องกับลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานเงินฝากกับธนาคารและสถาบันการเงิน และเครื่องมือทางการเงินอื่น ๆ โดยจำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงิน ยกเว้นตราสารอนุพันธ์ซึ่งได้เปิดเผยจำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียไว้ในหัวข้อความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

### ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน

กลุ่มบริษัทบริหารความเสี่ยงโดยกำหนดให้มีนโยบายและขั้นตอนในการควบคุมการให้สินเชื่ออย่างเหมาะสม ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงไม่คาดว่าจะเกิดผลขาดทุนทางการเงินที่มีสาระสำคัญ นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทมีการติดตามยอดคงค้างของลูกหนี้การค้าและลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานอย่างสม่ำเสมอ

กลุ่มบริษัทพิจารณาการด้อยค่าทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน อัตราการตั้งสำรองของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นคำนวณโดยพิจารณาจากอายุหนี้คงค้างนับจากวันที่ถึงกำหนดชำระสำหรับกลุ่มลูกหนี้ที่มีรูปแบบของความเสี่ยงด้านเครดิตที่คล้ายคลึงกัน โดยจัดกลุ่มลูกหนี้ตามประเภทของลูกหนี้ การคำนวณผลขาดทุนจากการด้อยค่าด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นคำนึงถึงผลของความน่าจะเป็นถ่วงน้ำหนัก มูลค่าของเงินตามเวลาและข้อมูลที่มีความสมเหตุสมผลและสามารถสนับสนุนได้ที่มีอยู่ ณ วันที่รายงานเกี่ยวกับเหตุการณ์ในอดีต สภาพการณ์ปัจจุบันและการคาดการณ์สถานะเศรษฐกิจในอนาคต

### เครื่องมือทางการเงินและเงินฝากธนาคาร

กลุ่มบริษัทบริหารความเสี่ยงด้านเครดิตที่เกี่ยวข้องกับยอดคงเหลือกับธนาคารและสถาบันการเงินโดยจะลงทุนกับคู่สัญญาที่ได้รับการอนุมัติแล้วเท่านั้นและอยู่ในวงเงินสินเชื่อที่กำหนดให้กับคู่สัญญาแต่ละราย โดยวงเงินสินเชื่ออาจมีการปรับปรุงในระหว่างปี การกำหนดวงเงินดังกล่าวเป็นการช่วยลดความเสี่ยงของการกระจุยตัวและบรรเทาผลขาดทุนทางการเงินที่อาจเกิดขึ้นจากผิดนัดชำระของคู่สัญญา

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านเครดิตของตราสารหนี้และตราสารอนุพันธ์ไม่สูงมากนักเนื่องจากคู่สัญญาเป็นธนาคารที่มีอันดับความน่าเชื่อถือด้านเครดิตที่อยู่ในระดับสูงซึ่งประเมินโดยสถาบันจัดอันดับความน่าเชื่อถือด้านเครดิตระหว่างประเทศ



## ความเสี่ยงด้านตลาด

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านตลาด 2 ประเภท ได้แก่ ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน และความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

### ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

บริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องจากเจ้าหนี้ค่างานโครงการเป็นเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทมียอดคงเหลือของหนี้สินทางการเงินที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศจำนวนเงินประมาณ 99 ล้านบาท 0.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ 0.1 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ (2563: 101 ล้านบาท 0.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และ 0.1 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์) ซึ่งไม่ได้มีการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยน (หนี้สินส่วนใหญ่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)

### ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องกับเงินกู้ยืมระยะสั้น เงินกู้ยืมระยะยาว และหุ้นกู้ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินส่วนใหญ่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด หรือมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราตลาดในปัจจุบัน

กลุ่มบริษัทบริหารความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยโดยเข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยสำหรับเงินกู้ยืมระยะยาวส่วนหนึ่ง เพื่อที่จะแลกเปลี่ยนระหว่างดอกเบี้ยตามอัตราผันแปรและดอกเบี้ยตามอัตราคงที่ซึ่งอ้างอิงจากมูลค่าเงินต้นและอัตราดอกเบี้ยที่กำหนดร่วมกันไว้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ย และสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่สามารถแยกตามวันที่ครบกำหนด หรือวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ (หากวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ถึงก่อน) ได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม						
	2564						
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย			อัตราดอกเบี้ย
				ปรับขึ้นลง	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	ที่แท้จริง
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ตามราคาตลาด	ดอกเบี้ย		(ร้อยละต่อปี)
<b>สินทรัพย์ทางการเงิน</b>							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	-	-	1,056	75	1,131	0.10 - 0.50
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้							
ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	-	-	-	225	-	225	0.05 - 1.45
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	473	473	-
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	-	-	-	7,561	-	7,561	หมายเหตุ 10
สินทรัพย์ทางการเงิน	-	-	-	-	16,676	16,676	-
	-	-	-	8,842	17,224	26,066	

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม						
	2564						
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ปรับขึ้นลงตามราคาตลาด			
หนี้สินทางการเงิน							
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	2,000	-	-	-	-	2,000	หมายเหตุ 19
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	-	-	-	1,492	1,492	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	1,120	3,871	-	24,163	-	29,154	หมายเหตุ 21
หนี้สินตามสัญญาเช่า	44	80	13	-	-	137	หมายเหตุ 24
หุ้นกู้	3,000	25,835	11,222	-	-	40,057	หมายเหตุ 22
หนี้สินทางการเงินอื่น	-	-	-	-	103	103	-
	6,164	29,786	11,235	24,163	1,595	72,943	

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม						
	2563						
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย		รวม	อัตราดอกเบี้ย ที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ปรับขึ้นลง ตามราคาตลาด	ไม่มีอัตรา ดอกเบี้ย		
สินทรัพย์ทางการเงิน							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	-	-	1,536	78	1,614	0.25 - 1.30
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้							
ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	-	-	-	224	-	224	0.05 - 2.00
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	549	549	-
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	-	-	-	9,211	-	9,211	หมายเหตุ 10
สินทรัพย์ทางการเงิน	-	-	-	-	16,602	16,602	-
	-	-	-	10,971	17,229	28,200	
หนี้สินทางการเงิน							
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	1,500	-	-	1,500	-	3,000	หมายเหตุ 19
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	-	-	-	1,745	1,745	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	1,499	-	-	25,916	-	27,415	หมายเหตุ 21
หนี้สินตามสัญญาเช่า	45	41	-	-	-	86	หมายเหตุ 24
หุ้นกู้	4,615	20,500	13,558	-	-	38,673	หมายเหตุ 22
หนี้สินทางการเงินอื่น	-	-	-	-	65	65	-
	7,659	20,541	13,558	27,416	1,810	70,984	

(ร้อยละต่อปี)

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ						
	2564						
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย	ไม่มีอัตรา	อัตราดอกเบี้ย	
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ปรับขึ้นลง ตามราคาดลาด	ดอกเบี้ย		
					รวม	ที่แท้จริง	
<b>สินทรัพย์ทางการเงิน</b>							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	-	-	528	68	596	0.10 - 0.50
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้							
ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	-	-	-	225	-	225	0.05 - 1.45
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	475	475	-
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	-	-	-	7,561	-	7,561	หมายเหตุ 10
สินทรัพย์ทางการเงิน	-	-	-	-	16,676	16,676	-
	-	-	-	8,314	17,219	25,533	
<b>หนี้สินทางการเงิน</b>							
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	2,000	-	-	-	-	2,000	หมายเหตุ 19
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	-	-	-	1,423	1,423	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	1,120	3,871	-	21,147	-	26,138	หมายเหตุ 21
หนี้สินตามสัญญาเช่า	25	26	-	-	-	51	หมายเหตุ 24
หุ้นกู้	3,000	25,835	11,222	-	-	40,057	หมายเหตุ 22
หนี้สินทางการเงินอื่น	-	-	-	-	96	96	-
	6,145	29,732	11,222	21,147	1,519	69,765	

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ						
	2563						
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย	ไม่มีอัตรา	อัตราดอกเบี้ย	
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ปรับขึ้นลง ตามราคาดลาด	ดอกเบี้ย		
					รวม	ที่แท้จริง	
							(ร้อยละต่อปี)
<b>สินทรัพย์ทางการเงิน</b>							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	-	-	1,143	71	1,214	0.25 - 1.30
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้							
ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	-	-	-	224	-	224	0.05 - 2.00
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	513	513	-
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	-	-	-	9,211	-	9,211	หมายเหตุ 10
สินทรัพย์ทางการเงิน	-	-	-	-	16,602	16,602	-
	-	-	-	10,578	17,186	27,764	
<b>หนี้สินทางการเงิน</b>							
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	1,500	-	-	1,500	-	3,000	หมายเหตุ 19
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	-	-	-	1,750	1,750	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	1,499	-	-	22,596	-	24,095	หมายเหตุ 21
หนี้สินตามสัญญาเช่า	26	32	-	-	-	58	หมายเหตุ 24
หุ้นกู้	4,615	20,500	13,558	-	-	38,673	หมายเหตุ 22
หนี้สินทางการเงินอื่น	-	-	-	-	60	60	-
	7,640	20,532	13,558	24,096	1,810	67,636	

## การวิเคราะห์ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ย

ผลกระทบต่อกำไรก่อนภาษีและส่วนของผู้ถือหุ้นของกลุ่มบริษัทจากการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นอย่างสมเหตุสมผลของอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมระยะยาวที่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 แสดงได้ดังนี้

สกุลเงิน	2564			2563		
	เพิ่มขึ้น/ ลดลง (ร้อยละ)	ผลกระทบต่อ		เพิ่มขึ้น/ ลดลง (ร้อยละ)	ผลกระทบต่อ	
		องค์ประกอบอื่นของ			องค์ประกอบอื่นของ	
		กำไรก่อนภาษี	ส่วนของผู้ถือหุ้น		กำไรก่อนภาษี	ส่วนของผู้ถือหุ้น
		(พันบาท)			(พันบาท)	
บาท	+ 0.25	39,045	47,279	+ 0.25	57,600	35,757
	- 0.25	(39,141)	(47,560)	- 0.25	(57,643)	(35,757)

การวิเคราะห์ผลกระทบข้างต้นจัดทำขึ้นโดยใช้สมมติฐานว่าจำนวนเงินกู้ยืมระยะยาวที่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด และตัวแปรอื่นทั้งหมดคงที่ตลอด 1 ปี และยังถือเสมือนว่าอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาดของเงินกู้ยืมระยะยาวดังกล่าวไม่ได้มีอัตราดอกเบี้ยที่กำหนดไว้แล้ว ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจึงมีผลกระทบต่อดอกเบี้ยที่ต้องชำระตลอด 12 เดือนเต็ม

## ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 กลุ่มบริษัทมีหนี้สินประมาณร้อยละ 12.0 ที่จะครบกำหนดชำระภายในหนึ่งปี เมื่อเทียบกับมูลค่าตามบัญชีทั้งหมดของหนี้สินดังกล่าวที่แสดงอยู่ในงบการเงิน (2563: ร้อยละ 16.4) (เฉพาะบริษัทฯ: ร้อยละ 11.5 2563: ร้อยละ 16.3) กลุ่มบริษัทได้ประเมินการกระจุกตัวของความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการกู้ยืมเงินเพื่อนำไปชำระหนี้สินเดิมและได้ข้อสรุปว่าความเสี่ยงดังกล่าวอยู่ในระดับต่ำ กลุ่มบริษัทมีความสามารถในการเข้าถึงแหล่งของเงินทุนที่หลากหลายอย่างเพียงพอ

รายละเอียดการครบกำหนดชำระของหนี้สินทางการเงินที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์และเครื่องมือทางการเงินที่เป็นตราสารอนุพันธ์ของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 ซึ่งพิจารณาจากกระแสเงินสดตามสัญญาที่ยังไม่คิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบัน สามารถแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

## งบการเงินรวม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

	เมื่อทวงถาม	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	2,000	-	-	2,000
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	1,492	-	-	1,492
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	47	82	13	142
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	3,544	12,529	12,949	29,022
หุ้นกู้	-	3,000	25,835	11,250	40,085
รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์	-	10,083	38,446	24,212	72,741

## ตราสารอนุพันธ์

หนี้สินตราสารอนุพันธ์: จ่ายชำระสุทธิ

## รวมตราสารอนุพันธ์

-	-	-	96	96
-	-	-	96	96

(หน่วย: ล้านบาท)

## งบการเงินเฉพาะกิจการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

	เมื่อทวงถาม	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	2,000	-	-	2,000
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	1,423	-	-	1,423
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	27	26	-	53
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	2,862	10,205	12,949	26,016
หุ้นกู้	-	3,000	25,835	11,250	40,085
รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์	-	9,312	36,066	24,199	69,577

## ตราสารอนุพันธ์

หนี้สินตราสารอนุพันธ์: จ่ายชำระสุทธิ

## รวมตราสารอนุพันธ์

-	-	-	96	96
-	-	-	96	96



(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม				
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563				
	เมื่อทวงถาม	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
<b>รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์</b>					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	3,000	-	-	3,000
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	1,745	-	-	1,745
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	46	44	-	90
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	3,745	9,632	14,049	27,426
หุ้นกู้	-	4,615	20,500	13,585	38,700
<b>รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์</b>	-	13,151	30,176	27,634	70,961
<b>ตราสารอนุพันธ์</b>					
หนี้สินตราสารอนุพันธ์: จ่ายชำระสุทธิ	-	12	-	174	186
<b>รวมตราสารอนุพันธ์</b>	-	12	-	174	186

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563				
	เมื่อทวงถาม	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
<b>รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์</b>					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	3,000	-	-	3,000
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	1,750	-	-	1,750
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	26	36	-	62
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	3,092	6,967	14,049	24,108
หุ้นกู้	-	4,615	20,500	13,585	38,700
<b>รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์</b>	-	12,483	27,503	27,634	67,620
<b>ตราสารอนุพันธ์</b>					
หนี้สินตราสารอนุพันธ์: จ่ายชำระสุทธิ	-	12	-	174	186
<b>รวมตราสารอนุพันธ์</b>	-	12	-	174	186

### 41.3 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

เนื่องจากเครื่องมือทางการเงินส่วนใหญ่ของกลุ่มบริษัทจัดอยู่ในประเภทระยะสั้นหรือมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด กลุ่มบริษัทจึงประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีหนี้สินทางการเงินประเภทระยะยาวที่มูลค่าตามบัญชีแตกต่างจากมูลค่ายุติธรรม คือ หนี้กู้ยืม ซึ่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 มีมูลค่าตามบัญชีจำนวน 40,085 ล้านบาท และมีมูลค่ายุติธรรมจำนวน 41,092 ล้านบาท (2563: มีมูลค่าตามบัญชีจำนวน 38,700 ล้านบาท และมีมูลค่ายุติธรรมจำนวน 39,866 ล้านบาท)

กลุ่มบริษัทมีวิธีการและสมมติฐานที่ใช้ในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน ดังนี้

- ก) สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่จะครบกำหนดในระยะเวลาอันสั้น ได้แก่ เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ลูกหนี้ภาษีได้สัญญาสัมปทาน เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น แสดงมูลค่ายุติธรรมโดยประมาณตามมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน
- ข) เงินลงทุนในตราสารหนี้ แสดงมูลค่ายุติธรรมตามราคาตลาด หรือคำนวณโดยใช้อัตราผลตอบแทนที่ประกาศโดยสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทยหรือตลาดอื่น มูลค่ายุติธรรมของหน่วยลงทุนคำนวณจากมูลค่าสินทรัพย์สุทธิของหน่วยลงทุน
- ค) เงินลงทุนในตราสารทุน แสดงมูลค่ายุติธรรมตามราคาตลาด หรืออ้างอิงจากแบบจำลองราคาที่ได้รับ การยอมรับโดยทั่วไป ในกรณีที่ไม่มีราคาตลาด
- ง) หนี้กู้ยืมและเงินกู้ยืมระยะยาวที่จ่ายดอกเบี้ยในอัตราคงที่ แสดงมูลค่ายุติธรรมโดยการคำนวณมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดจ่ายในอนาคต คัดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยโดยประมาณในตลาดปัจจุบัน สำหรับเงินกู้ยืมที่มีเงื่อนไขใกล้เคียงกัน
- จ) เงินกู้ยืมระยะยาวที่จ่ายดอกเบี้ยในอัตราใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด แสดงมูลค่ายุติธรรมโดยประมาณตามมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน
- ฉ) ตราสารอนุพันธ์ แสดงมูลค่ายุติธรรมซึ่งคำนวณโดยใช้เทคนิคการคิดลดกระแสเงินสดในอนาคตและแบบจำลองตามทฤษฎีในการประเมินมูลค่า ซึ่งข้อมูลที่ใช้ในการประเมินมูลค่าส่วนใหญ่เป็นข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ในตลาดที่เกี่ยวข้อง เช่น เส้นอัตราผลตอบแทนของอัตราดอกเบี้ย เป็นต้น กลุ่มบริษัทได้คำนึงถึงผลกระทบของความเสี่ยงด้านเครดิตของคู่สัญญาในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของตราสารอนุพันธ์

ในระหว่างปีปัจจุบัน ไม่มีการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

#### 41.4 การกระทบบยอดรายการสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่ายุติธรรมเป็นประจำและมีลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมเป็นระดับ 3

ไม่มีการเคลื่อนไหวของรายการสินทรัพย์ทางการเงินที่มีลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมเป็นระดับ 3 ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

#### 42. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์หลักของบริษัทฯในการบริหารจัดการทุน คือ การจัดให้มีซึ่งโครงสร้างทางการเงินที่เหมาะสมเพื่อการดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง และเสริมสร้างมูลค่าการถือหุ้นให้กับผู้ถือหุ้น รวมถึงการปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ โดยกลุ่มบริษัทได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินดังกล่าวตลอดระยะเวลาที่รายงาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 กลุ่มบริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนเท่ากับ 1.87:1 (2563: 1.76:1) และเฉพาะบริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนเท่ากับ 1.86:1 (2563: 1.74:1)

#### 43. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2565 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติให้เสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 เพื่อพิจารณาอนุมัติการจ่ายเงินปันผลจากผลประกอบการของปี 2564 ให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯในอัตราหุ้นละ 0.08 บาท คิดเป็นจำนวน 1,223 ล้านบาท การจ่ายเงินปันผลขึ้นอยู่กับมติของที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น

#### 44. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2565

## เอกสารแนบที่เปิดเผยบนเว็บไซต์

- **เอกสารแนบ 1** | รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหารระดับสูง  
ผู้บริหารสายงานบัญชีและการเงิน ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี และเลขานุการบริษัท
- **เอกสารแนบ 2** | รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย และบริษัทที่เกี่ยวข้อง
- **เอกสารแนบ 3** | รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน และ  
รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท
- **เอกสารแนบ 4** | รายละเอียดเกี่ยวกับทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ
- **เอกสารแนบ 5** | นโยบาย แนวปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการ และจรรยาบรรณบริษัท
- **เอกสารแนบ 6** | รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ และรายงานคณะกรรมการชุดย่อย



ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่เว็บไซต์บริษัท [www.bemplc.co.th](http://www.bemplc.co.th)

ในกรณีที่แบบ 56-1 One Report ฉบับนี้อ้างอิงข้อมูลที่เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัท ให้ถือว่าข้อมูลที่เปิดเผยบนเว็บไซต์ดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของแบบ 56-1 One Report ฉบับนี้ โดยคณะกรรมการบริษัทรับผิดชอบต่อความถูกต้องครบถ้วนของข้อมูลที่อ้างอิงนั้น เช่นเดียวกับการนำข้อมูลมาแสดงให้ปรากฏในแบบ 56-1 One Report ฉบับนี้



---

## บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

### สำนักงานใหญ่

587 ถนนสุทธิสาร แขวงรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400

### สำนักงานสาขา 1 (ธุรกิจทางพิเศษ)

238/7 ถนนวิเศษ-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310

โทรศัพท์: (66) 2641 4611 โทรสาร: (66) 2641 4610

### สำนักงานสาขา 2 (ธุรกิจรถไฟฟ้า)

189 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310

โทรศัพท์: (66) 2354 2000 โทรสาร: (66) 2354 2020

[www.bemplc.co.th](http://www.bemplc.co.th)