

BEM/E/151/M102.008/65

17 ตุลาคม 2565

เรื่อง กำหนดการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2565

เรียน กรรมการและผู้จัดการ

ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1) สารสนเทศเกี่ยวกับการเข้าทำรายการได้มาซึ่งหลักทรัพย์จากการเข้าทำสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) กับโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- 2) สารสนเทศเกี่ยวกับการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันในการว่าจ้างบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้บริหารและก่อสร้างงานโยธา (ช่วงตะวันตก) และผู้ออกแบบ จัดหา ติดตั้ง ทดสอบ อุปกรณ์งานระบบ และทดลองเดินรถไฟฟ้า (ช่วงตะวันออกและตะวันตก) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ขอแจ้งมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 5/2565 ซึ่งประชุมเมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2565 ดังนี้

1. กำหนดวันประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2565 ในวันจันทร์ที่ 28 พฤศจิกายน 2565 เวลา 14.00 น. ในรูปแบบการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เพียงแบบเดียวเท่านั้น (E-EGM) ทั้งนี้ กำหนดให้วันจันทร์ที่ 31 ตุลาคม 2565 เป็นวันกำหนดรายชื่อผู้ถือหุ้น (Record Date) เพื่อสิทธิเข้าร่วมประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2565 (โดยจะขึ้นเครื่องหมาย XM หรือวันที่ไม่มีสิทธิเข้าร่วมประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2565 ในวันศุกร์ที่ 28 ตุลาคม 2565)
2. กำหนดระเบียบวาระการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2565 โดยมีความเห็นคณะกรรมการในแต่ละวาระดังนี้

### ระเบียบวาระที่ 1 พิจารณารับรองรายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565

**ข้อเท็จจริงและเหตุผล** การประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 4 เมษายน 2565 โดยบริษัท ได้จัดทำรายงานการประชุมแล้วเสร็จและเผยแพร่ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัท [www.bemplc.co.th](http://www.bemplc.co.th) ตั้งแต่วันที่ 18 เมษายน 2565 นอกจากนี้ บริษัท ได้เผยแพร่วิดีโอบันทึกการประชุมในแต่ละวาระเพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถเปิดชมได้ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัท ซึ่งไม่มีผู้ถือหุ้นรายใดเสนอขอให้แก้ไขรายงานการประชุม

ความเห็นของคณะกรรมการ คณะกรรมการพิจารณาแล้วเห็นว่าการบันทึกรายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 มีความถูกต้องครบถ้วนและมีความชัดเจน จึงเห็นควรเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นรับรองรายงานการประชุมดังกล่าว

## **ระเบียบวาระที่ 2 พิจารณาเข้าทำสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) กับโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย**

ข้อเท็จจริงและเหตุผล คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 19 เมษายน 2559 อนุมัติให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”)) ดำเนินงานก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) (ช่วงตะวันออก) ต่อมาเมื่อวันที่ 28 มกราคม 2563 คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติให้ดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ในรูปแบบ PPP Net Cost โดย

- (1) ภาครัฐลงทุนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก (ช่วงบางขุนนนท์ – ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย) และ
- (2) ภาคเอกชนลงทุนค่างานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก และค่างานระบบรถไฟฟ้า ขบวนรถไฟฟ้า บริหารการเดินรถ และซ่อมบำรุงรักษาทั้งเส้นทาง ตั้งแต่ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) รวมทั้งค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม โดยมีระยะเวลาเดินรถ 30 ปี นับจากเริ่มเปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงตะวันออก เป็นต้นไป

และคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบสนับสนุนค่างานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก ตามค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงภายในวงเงินไม่เกิน 96,012 ล้านบาท รวม Provisional Sum

เพื่อให้เป็นไปตามมติของคณะรัฐมนตรี รฟม. จึงได้ประกาศเชิญชวนผู้สนใจเข้าร่วมคัดเลือกเป็นผู้ร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ตั้งแต่วันที่ 24 พฤษภาคม 2565 และกำหนดให้เอกชนยื่นข้อเสนอในวันที่ 27 กรกฎาคม 2565 และเมื่อวันที่ 16 กันยายน 2565 คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) (“คณะกรรมการคัดเลือกฯ”) ได้มีหนังสือแจ้งว่าบริษัทเป็นผู้ยื่นข้อเสนอที่ผ่านการประเมินสูงสุด โดย รฟม. และคณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้เชิญบริษัทเข้าร่วมเจรจาต่อรองจนบรรลุข้อตกลงเมื่อวันที่ 23 กันยายน 2565

โครงการร่วมลงทุนนี้มีมูลค่ารวมของโครงการทั้งสิ้น 139,127 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) โดยบริษัทในฐานะผู้ร่วมลงทุนมีขอบเขตงาน ดังนี้

**งานระยะที่ 1 การออกแบบและก่อสร้างงานโยธา และการจัดหาระบบรถไฟฟ้า**

1. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันออก (ระยะเวลาดำเนินการ 3 ปี 6 เดือน นับจากวันที่ รฟม. ระบุในหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน) บริษัทมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการออกแบบ ผลิต จัดทำ และติดตั้ง งานระบบรถไฟฟ้า และงานระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และ โปรแกรมคอมพิวเตอร์ในการบริหารจัดการ โครงการทั้งหมด พร้อมทั้งการทดสอบระบบ และการทดลองเดินรถ รวมถึงการฝึกอบรม และการถ่ายทอดเทคโนโลยี ให้แล้วเสร็จจุดลงและมีความพร้อมอย่างสมบูรณ์เพื่อให้บริการแก่สาธารณชนทั่วไป ภายใต้ข้อกำหนดของ รฟม. และเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา

2. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก (ระยะเวลาดำเนินการ 6 ปี นับจากวันที่ รฟม. ระบุในหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน) บริษัทมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา สิ่งอำนวยความสะดวก รวมทั้งอาคารต่างๆ การรื้อย้าย และ/หรือ งานก่อสร้างใหม่ของงานสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องกับโครงการตามที่ระบุในสัญญา รวมถึงออกแบบ ผลิต จัดทำ และติดตั้ง งานระบบรถไฟฟ้า และงานระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และ โปรแกรมคอมพิวเตอร์ในการบริหารจัดการ โครงการทั้งหมด พร้อมทั้งการทดสอบระบบ และการทดลองเดินรถ รวมถึงการฝึกอบรมและการถ่ายทอดเทคโนโลยี ให้แล้วเสร็จจุดลงและมีความพร้อมอย่างสมบูรณ์เพื่อให้บริการแก่สาธารณชนทั่วไป ภายใต้ข้อกำหนดของ รฟม. และเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา

**งานระยะที่ 2 การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและบำรุงรักษา** (ระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่เริ่มการบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันออก) บริษัทมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการบริหารจัดการการเดินรถ และการให้บริการเดินรถไฟฟ้าตามสัญญาอย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพและปลอดภัยตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในสัญญาและจัดให้มีการรักษาความปลอดภัย และการกู้ภัย การบำรุงรักษา การตรวจสอบการให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และการประกันภัยตามข้อกำหนดของ รฟม.

(รายละเอียดอื่นๆ ปรากฏตามสารสนเทศการเข้าทำรายการได้มาซึ่งสินทรัพย์ สิ่งที่มาด้วย 1)

ทั้งนี้ รฟม. จะดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 เพื่อเสนอคณะกรรมการพิจารณาอนุมัติการเข้าร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มต่อไป

ดังนั้น เพื่อให้บริษัทสามารถเข้าทำสัญญาร่วมลงทุนกับ รฟม. ได้ทันที หลังจากที่คณะกรรมการมีมติอนุมัติในเรื่องดังกล่าว บริษัทจึงจำเป็นต้องดำเนินการขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นไปพร้อมกับกระบวนการพิจารณาอนุมัติของภาครัฐ

ความเห็นของคณะกรรมการ คณะกรรมการซึ่งไม่รวมกรรมการผู้มีส่วนได้เสียได้พิจารณาแล้ว มีความเห็นว่าการเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มข้างต้น จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัท จึงเห็นควรเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติดังนี้

- 1) การเข้าทำสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) กับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ ภายหลังจากคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติ
- 2) มอบหมายให้คณะกรรมการบริษัทที่มีอำนาจพิจารณาอนุมัติรายละเอียดของสัญญาและดำเนินการใดๆ ที่จำเป็นเพื่อการเข้าทำสัญญากับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจนเสร็จการ

**ระเบียบวาระที่ 3 พิจารณาเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันในการว่าจ้างบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้บริหารและก่อสร้างงานโยธา (ช่วงตะวันตก) และผู้ออกแบบ จัดหา ติดตั้ง ทดสอบอุปกรณ์งานระบบ และทดลองเดินรถไฟฟ้า (ช่วงตะวันออกและตะวันตก) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์)**

ข้อเท็จจริงและเหตุผล ตามที่บริษัทได้เจรจาจนบรรลุข้อตกลงกับคณะกรรมการคัดเลือกฯ เพื่อเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม และปัจจุบัน รฟม. อยู่ระหว่างเสนอขอความเห็นชอบตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ตามรายละเอียดในระเบียบวาระที่ 2 โดยมีขอบเขตงานระยะที่ 1 เกี่ยวกับการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา และการจัดหาระบบรถไฟฟ้าและสืบเนื่องจากการที่ รฟม. ได้กำหนดคุณสมบัติให้ผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุน ต้องมีประสบการณ์ในการบริหารและก่อสร้างงานโยธา หรือในกรณีที่ผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนไม่มีประสบการณ์ดังกล่าวสามารถเสนอผู้รับจ้างที่มีประสบการณ์เพื่อให้มีคุณสมบัติครบตามที่กำหนด บริษัทจึงได้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนต่อ รฟม. โดยอ้างอิงประสบการณ์ในการบริหารและก่อสร้างงานโยธาของบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (“ช.การช่าง”) ในฐานะผู้รับจ้าง ประกอบกับบริษัทมีนโยบายที่จะว่าจ้างผู้บริหารและก่อสร้างงานโยธา และงานจัดหาระบบรถไฟฟ้า ในลักษณะการว่าจ้างเหมา เพื่อให้เกิดบูรณาการในการออกแบบและก่อสร้าง และสามารถใช้ทรัพยากรในการดำเนินโครงการร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ดังนั้น เพื่อให้สอดคล้องตามข้อเสนอบริษัทได้ยื่นต่อ รฟม. และเป็นประโยชน์แก่บริษัทในการดำเนินโครงการ บริษัทจึงประสงค์ที่จะว่าจ้าง ช.การช่าง ในลักษณะจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ (Lump Sum Turnkey) เป็น (1) ผู้บริหารและก่อสร้างงานโยธาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก (ไม่รวมการว่าจ้างที่ปรึกษาของ รฟม.) มีค่าตอบแทน 82,502 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) และ (2) ผู้ออกแบบ จัดหา ติดตั้ง ทดสอบอุปกรณ์งานระบบ และทดลองเดินรถไฟฟ้าของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันออกและตะวันตก มีค่าตอบแทน 26,714 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)

**(รายละเอียดอื่นๆ ปรากฏตามสารสนเทศการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน ดังที่ส่งมาด้วย 2)**

ความเห็นของคณะกรรมการ คณะกรรมการซึ่งไม่รวมกรรมการผู้มีส่วนได้เสีย และ/หรือ บุคคลที่เกี่ยวข้องกัน ได้พิจารณาแล้วมีความเห็นว่า การว่าจ้าง ช.การช่าง เป็นผู้บริหารและก่อสร้างงานโยธาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก และผู้ออกแบบ จัดหา ติดตั้ง ทดสอบอุปกรณ์งานระบบ และทดลองเดินรถไฟฟ้า ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันออกและตะวันตก จะเป็นประโยชน์

ต่อบริษัท เนื่องจาก ช.การช่าง เป็นผู้ที่มีศักยภาพ ประสบการณ์ และความรู้ความชำนาญในงานดังกล่าวข้างต้น อีกทั้ง ค่าตอบแทนที่บริษัทจะจ่ายให้แก่ ช.การช่าง จำนวน 109,216 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) มีความสมเหตุสมผล จึงเห็นควรเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ ดังนี้

- 1) การเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันในการว่าจ้างบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้บริหารและก่อสร้างงานโยธา (ช่วงตะวันตก) และผู้ออกแบบ จัดหา ติดตั้ง ทดสอบอุปกรณ์งานระบบ และทดลองเดินรถไฟฟ้า (ช่วงตะวันออกและตะวันตก) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ในวงเงิน 109,216 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ทั้งนี้ ภายหลังจากบริษัท ได้เข้าทำสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม กับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- 2) มอบหมายให้คณะกรรมการบริษัทมีอำนาจพิจารณาอนุมัติรายละเอียดของสัญญาและดำเนินการใดๆ ที่จำเป็นเพื่อการเข้าทำสัญญากับบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) จนเสร็จการ

#### ระเบียบวาระที่ 4 เรื่องอื่นๆ (ถ้ามี)

3. มีมติอนุมัติแต่งตั้งบริษัท แคปปิตอล แอ็ดเวนเทจ จำกัด ให้เป็นที่ปรึกษาทางการเงินอิสระของบริษัท เพื่อให้ความเห็นต่อผู้ถือหุ้นของบริษัท ในการเข้าทำรายการดังนี้
  - (1) รายการได้มาซึ่งสินทรัพย์จากการเข้าทำสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) กับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และ
  - (2) รายการที่เกี่ยวข้องกันในการว่าจ้างบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้บริหารและก่อสร้างงานโยธา (ช่วงตะวันตก) และผู้ออกแบบ จัดหา ติดตั้ง ทดสอบอุปกรณ์งานระบบ และทดลองเดินรถไฟฟ้า (ช่วงตะวันออกและตะวันตก) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

โดยบริษัทจะจัดส่งรายงานความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระให้แก่ผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาพร้อมกับการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2565 ของบริษัทต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

- ลายมือชื่อ -

(ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์)

กรรมการผู้จัดการ

สำนักกรรมการและกำกับดูแล

โทร. 0 2641 4611 ต่อ 8700, 8400



สารสนเทศเกี่ยวกับการเข้าทำรายการได้มาซึ่งสินทรัพย์จากการเข้าทำสัญญาร่วมลงทุน  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์)  
กับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ตามที่ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ("บริษัท") ครั้งที่ 5/2565 เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2565 ได้มีมติอนุมัติให้เสนอต่อที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2565 ในวันที่ 28 พฤศจิกายน 2565 เพื่อพิจารณาเข้าทำสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ("โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม") กับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ("รฟม.") ซึ่งแบ่งขอบเขตงานออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่ (1) การออกแบบและก่อสร้างงานโยธา และการจัดหาระบบรถไฟฟ้า และ (2) การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและบำรุงรักษา โดยมีมูลค่าการลงทุนในโครงการดังกล่าวจำนวน 139,127 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ซึ่งการเข้าทำสัญญาร่วมลงทุนดังกล่าว เข้าข่ายเป็นการได้มาซึ่งสินทรัพย์ ตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 20/2551 เรื่อง หลักเกณฑ์ในการทำรายการที่มีนัยสำคัญที่เข้าข่ายเป็นการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สิน ลงวันที่ 31 สิงหาคม 2551 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ พ.ศ. 2547 ลงวันที่ 29 ตุลาคม 2547 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) ("ประกาศเรื่องการได้มาหรือจำหน่ายไป") โดยมีสรุปสาระสำคัญ ดังนี้

1. วัน เดือน ปี ที่เกิดรายการ

บริษัทจะเข้าทำสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม กับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ("รฟม.") ภายหลังบริษัทได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น และคณะกรรมการมีมติอนุมัติให้ รฟม. สามารถเข้าทำสัญญาได้

2. คู่กรณีที่เกี่ยวข้องและความสัมพันธ์กับบริษัทจดทะเบียน

ผู้ให้สัมปทาน : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ("รฟม.")

ผู้รับสัมปทาน : บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ("บริษัท")

ความสัมพันธ์กับบริษัท :

รฟม. เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท โดย ณ วันปิดสมุดทะเบียนครั้งล่าสุดของบริษัท เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2565 รฟม. ถือหุ้นในบริษัท จำนวน 1,256,259,584 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 8.22 ของทุนชำระแล้วของบริษัท และ รฟม. มีตัวแทนที่ดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการของบริษัท 2 ท่าน ได้แก่ นายปิยกร อภิบาลศรี ซึ่งดำรงตำแหน่งกรรมการผู้แทนใน รฟม. และนายวิทยา พันธุ์มงคล ซึ่งดำรงตำแหน่งรองผู้ว่าการฝ่ายปฏิบัติการ ใน รฟม.

ทั้งนี้ รฟม. ไม่เข้าข่ายเป็นบุคคลที่เกี่ยวข้อง โง่กันของบริษัทตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 21/2551 เรื่อง หลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้อง โง่กัน ลงวันที่ 31 สิงหาคม 2551 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม)

และประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการเกี่ยวโยงกัน พ.ศ. 2546 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2546 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) (“ประกาศเรื่องรายการที่เกี่ยวข้องกัน”)

อนึ่ง ในการประชุมคณะกรรมการของบริษัท ครั้งที่ 5/2565 เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2565 นายปิยกร อภิบาลศรี และนายวิทยา พันธุ์มงคล ซึ่งเป็นกรรมการที่เป็นตัวแทนของ รฟม. ไม่ได้เข้าประชุมและไม่ได้ออกเสียงในวาระการพิจารณาอนุมัติการเข้าทำสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม

### 3. ลักษณะโดยทั่วไปของรายการ

บริษัทมีความประสงค์ที่จะเข้าร่วมลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม โดยโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มแบ่งขอบเขตงานออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่ (1) การออกแบบและก่อสร้างงานโยธาและการจัดหาระบบรถไฟฟ้า และ (2) การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและบำรุงรักษา

การเข้าทำสัญญาร่วมลงทุนดังกล่าว เข้าข่ายเป็นการได้มาซึ่งสินทรัพย์ตามประกาศเรื่องการได้มาหรือจำหน่ายไป ในการคำนวณขนาดของรายการได้มาซึ่งสินทรัพย์ บริษัทได้อ้างอิงมูลค่ารวมของสิ่งตอบแทนจากมูลค่าการลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม จำนวน 139,127 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ซึ่งประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่ (1) มูลค่างานออกแบบและก่อสร้างงานโยธาและดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้าง จำนวน 95,432 ล้านบาท และ (2) มูลค่างานจัดหาระบบรถไฟฟ้าและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ได้มาซึ่งสิทธิในการให้บริการการเดินรถไฟฟ้า จำนวน 43,695 ล้านบาท ซึ่งเป็นไปตามข้อเสนอร่วมลงทุนของบริษัทที่เสนอต่อ รฟม. โดยมีรายละเอียดการคำนวณขนาดรายการซึ่งใช้ข้อมูลทางการเงินตามงบการเงินรวม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 ดังนี้

เกณฑ์การคำนวณ	วิธีการคำนวณ
1. เกณฑ์สินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ	= ไม่นำมาคำนวณ เนื่องจากเป็นรายการได้มาซึ่งสินทรัพย์อื่นที่ไม่ใช่หลักทรัพย์
2. เกณฑ์กำไรสุทธิ	= ไม่นำมาคำนวณ เนื่องจากเป็นรายการได้มาซึ่งสินทรัพย์อื่นที่ไม่ใช่หลักทรัพย์
3. เกณฑ์มูลค่ารวมของสิ่งตอบแทน	= มูลค่าการลงทุนในโครงการ ซึ่งเป็นไปตามข้อเสนอร่วมลงทุนของบริษัทที่เสนอต่อ รฟม. / มูลค่าสินทรัพย์รวมตามงบการเงินรวมของบริษัท  = 139,127 ล้านบาท / 115,474 ล้านบาท  = ร้อยละ 120.48
4. เกณฑ์มูลค่าหลักทรัพย์ที่บริษัทออกให้	= ไม่นำมาคำนวณ เนื่องจากบริษัทไม่มีการออกหลักทรัพย์ของบริษัทจดทะเบียนเพื่อเป็นสิ่งตอบแทนการได้มาซึ่งสินทรัพย์

การเข้าทำรายการดังกล่าวมีขนาดรายการเท่ากับร้อยละ 120.48 ของสินทรัพย์รวมของบริษัท (ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 บริษัทมีสินทรัพย์รวมเท่ากับ 115,474 ล้านบาท) ตามเกณฑ์มูลค่ารวมของสิ่งตอบแทน ทั้งนี้ เนื่องจากในระยะเวลาระหว่าง 6 เดือนที่ผ่านมา บริษัทไม่มีรายการได้มาซึ่งสินทรัพย์อื่น ดังนั้น การเข้าทำรายการดังกล่าว จึงเข้าข่ายเป็นการทำรายการประเภทที่ 4 ตามประกาศเรื่องการได้มาหรือจำหน่ายไป หรือการเข้าจดทะเบียนกับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (“ตลาดหลักทรัพย์”) โดยอ้อม อย่างไรก็ตาม การเข้าทำสัญญาร่วมลงทุนในครั้งนี้ ไม่ถือเป็นกรณีที่จะต้องยื่นคำขอให้พิจารณา รับหลักทรัพย์ใหม่กับตลาดหลักทรัพย์ฯ เนื่องจาก

- (1) ธุรกิจที่ได้มามีลักษณะของธุรกิจที่คล้ายคลึงหรือเสริมกันและกันกับธุรกิจของบริษัทจดทะเบียน  
ปัจจุบัน บริษัทดำเนินธุรกิจโดยเป็นผู้รับสัมปทานจากภาครัฐ ซึ่งได้แก่สัมปทานโครงการทางพิเศษและโครงการรถไฟฟ้า รวมถึงการพัฒนาเชิงพาณิชย์บนสัมปทานดังกล่าว ดังนั้น การเข้าทำสัญญาร่วมลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม เป็นการได้มาซึ่งโครงการที่เป็นธุรกิจปกติของบริษัท นอกจากนี้ การเข้าร่วมลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ยังเป็นการส่งเสริมธุรกิจโดยรวมของบริษัท จากการที่บริษัทจะมีพื้นที่การให้บริการที่ครอบคลุมมากขึ้น รวมถึงสร้างโอกาสในการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารของโครงการรถไฟฟ้าในปัจจุบัน
- (2) บริษัทจดทะเบียนไม่มีนโยบายจะเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในธุรกิจหลักของบริษัท  
บริษัทไม่มีนโยบายจะเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในธุรกิจหลักของบริษัท
- (3) กลุ่มบริษัทจดทะเบียนอันเป็นผลจากการได้มาซึ่งสินทรัพย์มีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะจดทะเบียนกับตลาดหลักทรัพย์  
ภายหลังการเข้าทำสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม บริษัทยังคงสามารถปฏิบัติตามเกณฑ์การดำรงสถานะบริษัทจดทะเบียนของตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้เช่นเดิม เนื่องจากการได้มาซึ่งโครงการรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นการดำเนินธุรกิจหลักของบริษัท โดยบริษัทจะจัดให้มีระบบการควบคุมภายในสำหรับการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตามหลักการเดิม
- (4) ไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญในคณะกรรมการของบริษัทจดทะเบียนและในอำนาจการควบคุมบริษัทหรือผู้ถือหุ้นที่มีอำนาจควบคุมของบริษัทจดทะเบียน  
บริษัทไม่มีแผนที่จะเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญในคณะกรรมการของบริษัท นอกจากนี้ ภายหลังการเข้าทำสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) จะยังคงเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัทเช่นเดิม

ดังนั้น การเข้าทำรายการดังกล่าวจึงเป็นไปตามข้อยกเว้น ตามข้อ 24 ของประกาศของคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียน ในการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ พ.ศ. 2547 ลงวันที่ 29 ตุลาคม 2547 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) อย่างไรก็ตาม บริษัทยังคงมีหน้าที่ต้อง (1) เปิดเผยแพร่สารสนเทศการทำรายการดังกล่าวต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ



- (2) ขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยคะแนนเสียงเห็นชอบไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียง โดยไม่นับส่วนของผู้ถือหุ้นที่มีส่วนได้เสีย และ
- (3) จัดส่งหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นพร้อมความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระให้แก่ผู้ถือหุ้นเป็นระยะเวลาล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 14 วันก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น

#### 4. รายละเอียดของสินทรัพย์ที่ได้มา

สินทรัพย์ที่ได้มา คือ สัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ซึ่งโครงการนี้มีแนวเส้นทางเชื่อมระหว่างกรุงเทพมหานครทิศตะวันออกและทิศตะวันตก ระยะทางรวม 35.9 กิโลเมตร จำนวน 28 สถานี โดยแบ่งออกเป็น 2 ช่วง ดังนี้

1. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันออก  
มีระยะทาง 22.5 กิโลเมตร จำนวน 17 สถานี ตั้งแต่สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย จนถึงสถานีสุวินทวงศ์ โดยเป็นสถานีใต้ดิน 10 สถานี และสถานียกระดับ 7 สถานี
2. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก  
มีระยะทาง 13.4 กิโลเมตร จำนวน 11 สถานี ตั้งแต่สถานีบางขุนนนท์ จนถึงสถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย โดยเป็นสถานีใต้ดินทั้งหมด

ทั้งนี้ สำคัญสำคัญของสัญญาร่วมลงทุนระหว่างบริษัทและ รฟม. สามารถสรุปได้ดังนี้

##### 4.1 ลักษณะโดยทั่วไปของสัญญา

สัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) เป็นสัญญาในรูปแบบ PPP Net Cost หรือเป็นการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยภาครัฐลงทุนค่างานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันออก ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก และภาคเอกชนลงทุนค่างานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก และค่างานระบบรถไฟฟ้า ขบวนรถไฟฟ้า บริหารการเดินรถ และซ่อมบำรุงรักษาทั้งเส้นทาง โดยมีระยะเวลาเดินรถ 30 ปี นับจากเริ่มเปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันออก เป็นต้นไป ทั้งนี้ ภาครัฐจะสนับสนุนค่างานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก ในขณะที่เอกชนจะมีสิทธิในรายได้จากค่าโดยสารและสิทธิในการพัฒนาเชิงพาณิชย์ และจ่ายค่าตอบแทนแก่ภาครัฐตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา โดยโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) มีแนวเส้นทางเชื่อมระหว่างกรุงเทพมหานคร ทิศตะวันออกและทิศตะวันตก ระยะทาง 35.9 กิโลเมตร แบ่งเป็นส่วนตะวันออก (ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย – มีนบุรี (สุวินทวงศ์)) ระยะทาง 22.5 กิโลเมตร จำนวน 17 สถานี (สถานีใต้ดิน 10 สถานี และสถานียกระดับ 7 สถานี) และส่วนตะวันตก (ช่วงบางขุนนนท์ – ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย) ระยะทาง 13.4 กิโลเมตร จำนวน 11 สถานี (สถานีใต้ดินตลอดสาย)

#### 4.2 ระยะเวลาของสัญญา

ระยะเวลา 33 ปี 6 เดือน โดยแบ่งระยะเวลาดำเนินงานเป็น 2 ระยะ ดังนี้

##### ระยะที่ 1 การออกแบบและก่อสร้างงานโยธา และการจัดหาระบบรถไฟฟ้า

1. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันออก ระยะเวลา 3 ปี 6 เดือนนับจาก วันที่ รฟม. ระบุในหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน
2. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก ระยะเวลา 6 ปี นับจากวันที่ รฟม. ระบุในหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน

##### ระยะที่ 2 การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและบำรุงรักษา ระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่เริ่มการบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันออก

#### 4.3 ขอบเขตของงาน

สิทธิและหน้าที่ของบริษัท

##### ระยะที่ 1: การออกแบบและก่อสร้างงานโยธา และการจัดหาระบบรถไฟฟ้า

1. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันออก บริษัทมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการออกแบบ ผลิต จัดหา และติดตั้ง งานระบบรถไฟฟ้า และงานระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และ โปรแกรมคอมพิวเตอร์ในการบริหารจัดการโครงการทั้งหมด พร้อมทั้งการทดสอบแต่ละระบบ (Individual Testing) ทดสอบระบบโดยรวม (Integrated System Testing) และการทดลองเดินรถ (Trial Run) รวมถึงการฝึกอบรมและการถ่ายทอดเทคโนโลยี ให้แล้วเสร็จคล่องและมีความพร้อมอย่างสมบูรณ์เพื่อให้บริการแก่สาธารณชนทั่วไป ภายใต้ข้อกำหนดของ รฟม. และเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา
2. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก บริษัทมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการออกแบบและก่อสร้างงานโยธาสิ่งอำนวยความสะดวก รวมทั้งอาคารต่างๆ การรื้อย้าย และ/หรือ งานก่อสร้างใหม่ของงานสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องกับโครงการตามที่ระบุในสัญญานี้ รวมถึงออกแบบ ผลิต จัดหา และติดตั้ง งานระบบรถไฟฟ้า และงานระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และ โปรแกรมคอมพิวเตอร์ในการบริหารจัดการโครงการทั้งหมด พร้อมทั้งการทดสอบแต่ละระบบ (Individual Testing) ทดสอบระบบ โดยรวม (Integrated System Testing) และการทดลองเดินรถ (Trial Run) รวมถึงการฝึกอบรมและการถ่ายทอดเทคโนโลยี ให้แล้วเสร็จคล่องและมีความพร้อมอย่างสมบูรณ์เพื่อให้บริการแก่สาธารณชนทั่วไป ภายใต้ข้อกำหนดของ รฟม. และเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา

**ระยะที่ 2:** การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและบำรุงรักษา (ช่วงตะวันออกและตะวันตก)

1. การให้บริการเดินรถไฟฟ้า บริษัทมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการบริหารจัดการ การเดินรถ และการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าตามสัญญาอย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพ และปลอดภัยตามมาตรฐานที่กำหนดในสัญญา โดยต้องจัดให้มี บุคลากรที่มีความชำนาญอย่างเพียงพอ และจัดให้มีการรักษาความปลอดภัย และการกักขัง การบำรุงรักษา การตรวจสอบการให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และการประกันภัยตามข้อกำหนดของ รฟม.
2. การบำรุงรักษา บริษัทมีหน้าที่และความรับผิดชอบในตรวจสอบและบำรุงรักษา งานโยธา ยกเว้นอาคารจอดและจร และทำการบำรุงรักษา ซ่อมแซม ตกแต่ง และ เปลี่ยนใหม่ (ตามความจำเป็น) สำหรับงานระบบรถไฟฟ้า รวมทั้งอุปกรณ์และ เครื่องมือบำรุงรักษาทั้งหมดของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มที่จัดหาโดยบริษัท และที่ได้รับมอบสิทธิในการครอบครองจาก รฟม.

**4.4 การจัดหาเงินทุน**

บริษัทจะรับผิดชอบสำหรับค่าใช้จ่ายและดำเนินการจัดหาแหล่งเงินทุนที่จำเป็นสำหรับงาน รวมทั้งค่าใช้จ่ายและการปฏิบัติตามข้อตกลงในสัญญา

**4.5 กรรมสิทธิ์ในอุปกรณ์งานระบบ**

บริษัทมีหน้าที่โอนกรรมสิทธิ์ในงานระบบรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นทรัพย์สินที่บริษัทได้จัดสร้าง หรือจัดหาตามสัญญา ให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ รฟม. หลังจากที่ได้ผ่านการทดสอบทั้งหมด ที่จำเป็นตามสัญญา และ รฟม. ได้ออกหนังสือรับรองการให้บริการเดินรถไฟฟ้าให้แก่บริษัทแล้ว โดย รฟม. จะมอบสิทธิในการดูแล ควบคุม และครอบครองในทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องดังกล่าว รวมทั้งงานโยธาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม (แต่ไม่รวมอาคารจอดแล้วจรและพื้นที่ที่ รฟม. ไม่ได้มอบสิทธิ) ให้แก่บริษัทในวันเดียวกัน เพื่อทำการบริหารจัดการ การเดินรถและบำรุงรักษา ระบบรถไฟฟ้าสายสีส้ม ตลอดระยะเวลาตามสัญญา

**4.6 แหล่งรายได้**

ในการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม บริษัทจะมีแหล่งรายได้หลักจาก 2 ส่วน ได้แก่ (1) รายได้จากการจัดเก็บค่าโดยสาร และ (2) รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

#### 4.7 การจ่ายเงินตอบแทน

1. รฟม. จะรับผิดชอบจ่ายค่างานโยธาช่วงตะวันตก และคอกเบี้ยระหว่างการก่อสร้าง โดยแบ่งชำระเป็นรายปีตามที่ได้มีการจ่ายจริงจากการดำเนินงานก่อสร้าง เป็นระยะเวลา 6 ปี เริ่มตั้งแต่ปีที่ 3 ถึงปีที่ 8 นับจากวันที่ รฟม. ระบุในหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน โดยชำระเป็นสกุลเงินบาทให้แก่บริษัท
2. บริษัทมีหน้าที่ต้องจ่ายค่าตอบแทนให้แก่ รฟม. โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

**ส่วนที่ 1** การจ่ายเงินตอบแทนคงที่ให้ รฟม. ซึ่งเป็นไปตามข้อเสนอร่วมลงทุนของบริษัทที่เสนอต่อ รฟม.

**ส่วนที่ 2** การจ่ายผลตอบแทนผันแปร เมื่อบริษัทมีผลตอบแทนการลงทุน (Equity Internal Rate of Return หรือ “Equity IRR”) จากการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม เกินกว่าร้อยละ 9.75 โดยบริษัทตกลงแบ่งเงินตอบแทนให้ รฟม. (ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว) ดังนี้

1. หากในปีนั้น บริษัทได้รับผลตอบแทนการลงทุน (Equity IRR) เกินกว่าร้อยละ 9.75 แต่ไม่เกินร้อยละ 11 บริษัทจะแบ่งเงินตอบแทนให้ รฟม. ในปีนั้นในอัตราร้อยละ 50 ของกระแสเงินสดสุทธิส่วนที่ทำให้ผลตอบแทนการลงทุนเกินกว่าร้อยละ 9.75 แต่ไม่เกินร้อยละ 11
2. หากในปีนั้น บริษัทได้รับผลตอบแทนการลงทุน (Equity IRR) เกินกว่าร้อยละ 11 แต่ไม่เกินร้อยละ 15 บริษัทจะแบ่งเงินตอบแทนให้ รฟม. ในปีนั้นในอัตราร้อยละ 60 ของกระแสเงินสดสุทธิส่วนที่ทำให้ผลตอบแทนการลงทุนเกินกว่าร้อยละ 11 แต่ไม่เกินร้อยละ 15
3. หากในปีนั้น บริษัทได้รับผลตอบแทนการลงทุน (Equity IRR) เกินกว่าร้อยละ 15 บริษัทจะแบ่งเงินตอบแทนให้ รฟม. ในปีนั้นในอัตราร้อยละ 75 ของกระแสเงินสดสุทธิส่วนที่ทำให้ผลตอบแทนการลงทุนเกินกว่าร้อยละ 15

#### 4.8 ความล่าช้าอันเนื่องมาจากความผิดของบริษัท

ในกรณีที่เกิดความล่าช้าอันเนื่องมาจากความผิดของบริษัท และไม่ได้เกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือ เหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น

1. กรณีดำเนินงานโยธาล่าช้ากว่าวันที่กำหนด บริษัทจะรับผิดชอบชำระค่าปรับให้แก่ รฟม. เป็นรายวันในอัตราร้อยละ 0.0025 ของมูลค่างานระยะที่ 1 โดยคำนวณตั้งแต่วันที่แรกของความล่าช้าดังกล่าว

2. กรณีเริ่มการบริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันออก ล่าช้ากว่าวันที่กำหนด บริษัทจะรับผิดชอบชำระค่าปรับให้แก่ รฟม. เป็นจำนวน 5 ล้านบาทต่อวัน โดยคำนวณตั้งแต่วันที่แรกของความล่าช้าดังกล่าว

#### 4.9 การเลิกสัญญาโดยความผิดของบริษัท

หากบริษัทไม่ได้ดำเนินงานให้แล้วเสร็จและจัดให้มีการบริการที่ก่อให้เกิดรายได้บางส่วนหรือทั้งสาย ภายใน 180 วันนับจากวันที่กำหนดในสัญญาหรือวันที่ขยายออกมา รฟม. มีสิทธิบอกเลิกสัญญา และ รฟม. จะชำระเงินให้แก่บริษัท เท่ากับมูลค่าตามบัญชีของงานโยธาในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก และงานระบบรถไฟฟ้า ส่วนที่ รฟม. เห็นว่าใช้งานได้ที่ระบุไว้ในงบการเงินปีล่าสุดของบริษัท โดยคิดคำนวณจากราคาทัน หักด้วยค่าเสื่อมราคาตามอายุการใช้งานตามหลักการหรือมาตรฐานการบัญชีที่ รฟม. ยอมรับ และเงินค่างานโยธาช่วงตะวันตก ที่ รฟม. ได้ชำระให้แก่บริษัทแล้ว

#### 4.10 การเลิกสัญญาโดยความผิดของ รฟม.

หาก รฟม. ไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาได้โดยมีสาระสำคัญ ซึ่งรวมถึงการไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างให้แก่บริษัท หรือ รฟม. ไม่มีอำนาจที่จะดำเนินการตามข้อผูกพันตามสัญญานี้ โดยไม่มีหน่วยงานอื่นใดเข้ารับโอนสิทธิและหน้าที่ของ รฟม. บริษัทมีสิทธิบอกเลิกสัญญา และ รฟม. จะชำระเงินให้แก่บริษัท ดังนี้

1. ค่าใช้จ่ายซึ่งเกิดขึ้นจาก หรือเกี่ยวข้องโดยตรงกับงานที่ลงบัญชีได้ตามกฎหมายและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงิน (Financing Cost) และค่างานโยธาช่วงตะวันตก ที่ รฟม. ยังไม่ได้ชำระ
2. มูลค่าทางบัญชีของงานระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด ตลอดจนค่าเสียหายที่เกิดขึ้น อันเป็นผลมาจากการบอกเลิกสัญญาก่อนกำหนด จำนวนค่าชดเชยซึ่งรวมทั้งค่าใช้จ่ายและค่าเสียหายจะกำหนดโดยพิจารณาประกอบกับการตรวจสอบทางบัญชีซึ่งจะกระทำในทันทีหลังจากที่มีการบอกเลิกสัญญา โดยบริษัทผู้สอบบัญชีที่มีชื่อเสียงระหว่างประเทศที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้น โดยได้รับความเห็นชอบจาก รฟม. เพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าว

#### 4.11 การเลิกสัญญาโดยเหตุสุดวิสัย หรือเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น

หากเกิดเหตุสุดวิสัย หรือเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น (เหตุซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายอย่างรุนแรงต่อฐานะทางการเงินของบริษัท) ตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา โดยคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเห็นว่าผลกระทบจากเหตุดังกล่าว จะทำให้ไม่สามารถดำเนินการตามวัตถุประสงค์ของสัญญาได้ คู่สัญญาสามารถตกลงร่วมกันเพื่อเลิกสัญญาได้ โดย รฟม. จะชำระเงินให้แก่บริษัท เป็นเงินค่าชดเชยในแต่ละกรณีดังนี้



1. หากการเลิกสัญญาเกิดขึ้นก่อนการเริ่มต้นระยะที่ 2 รฟม. จะพิจารณาค่าชดเชยให้แก่บริษัท จากค่าใช้จ่ายใดๆ ที่เกิดขึ้นหรือที่เกี่ยวข้อง กับงานเฉพาะที่ รฟม. เห็นว่าเป็นประโยชน์และใช้งานได้ และสามารถลงบัญชีได้ตามกฎหมาย ซึ่งรวมถึงค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงิน (Financing Cost) โดยคำนวณถึงวันก่อนวันบอกเลิกสัญญา ดังกล่าว ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจะต้องเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริง มีเอกสารสนับสนุนและเป็นค่าใช้จ่ายที่สมเหตุสมผล
2. หากการเลิกสัญญาเกิดขึ้นในวันหรือหลังการเริ่มต้นของระยะที่ 2 รฟม. จะพิจารณาค่าชดเชยให้แก่บริษัทจากค่างานโยธาช่วงตะวันตกที่ รฟม. ยังไม่ได้ชำระให้กับบริษัท และมูลค่าทางบัญชีของงานระบบรถไฟฟ้าส่วนที่แล้วเสร็จ หักด้วยค่าเสื่อมราคาเฉพาะที่ รฟม. เห็นว่าเป็นประโยชน์และใช้งานได้

#### 4.12 หลักประกันสัญญา

1. บริษัทจะส่งมอบหลักประกันสัญญาให้แก่ รฟม. เป็นหนังสือค้ำประกันของธนาคารภายในประเทศ เป็นจำนวนเงิน 4,500 ล้านบาท เพื่อเป็นหลักประกันในการดำเนินงานตามสัญญา โดยหลักประกันดังกล่าวต้องมีผลคุ้มครองตลอดระยะเวลาการดำเนินงานระยะที่ 1 ทั้งนี้ รฟม. จะคืนหลักประกันดังกล่าวให้บริษัท เมื่อบริษัทดำเนินงานในระยะที่ 1 แล้วเสร็จ และสามารถเริ่มการบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ทั้งสาย
2. ในวันที่ รฟม. ออกหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้า ฉบับที่ระบุวันที่เริ่มการบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ช่วงตะวันออก บริษัทจะต้องนำหลักประกันสัญญาเป็นหนังสือค้ำประกันของธนาคารภายในประเทศ เป็นจำนวนเงิน 200 ล้านบาท ซึ่งมีผลใช้บังคับตลอดระยะเวลาตามสัญญานี้ มาวางไว้กับ รฟม. โดย รฟม. จะคืนหลักประกันสัญญาฉบับนี้เมื่อบริษัทพ้นจากข้อผูกพันตามสัญญานี้แล้ว

#### 4.13 การประกันภัย

บริษัทจะจัดให้มีการประกันภัยกับบริษัทประกันภัยที่ประกอบกิจการในประเทศไทย สำหรับความเสี่ยงทุกชนิด (All Risks) ความรับผิดต่อบุคคลภายนอก (Third Party Liability) ความรับผิดต่อสาธารณะ (Public Liabilities) และการประกันภัยสำหรับการหยุดชะงักงันของธุรกิจ (Business Interruption) โดยบริษัทเป็นผู้เอาประกันภัย และมี รฟม. และผู้ให้สินเชื่อสำหรับโครงการ (หากมี) เป็นผู้เอาประกันภัยร่วมและผู้รับประโยชน์ร่วม โดยกรมธรรม์ประกันภัยต้องมีผลบังคับใช้ตลอดระยะเวลาตามสัญญา

#### 4.14 การส่งเสริมการลงทุน

รฟม. จะให้การช่วยเหลือในการประสานงานกับหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องตามความจำเป็น เพื่อให้บริษัทได้รับการส่งเสริมการลงทุนภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม

## 5. มูลค่ารวมของสิ่งตอบแทนและเกณฑ์ที่ใช้ในการกำหนดมูลค่าสิ่งตอบแทน

มูลค่ารวมของสิ่งตอบแทนมีมูลค่าทั้งสิ้น 139,127 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่ (1) มูลค่างานออกแบบและก่อสร้างงานโยธาและดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้าง จำนวน 95,432 ล้านบาท และ (2) มูลค่างานจัดหาระบบรถไฟฟ้าและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้มาซึ่งสิทธิในการให้บริการการเดินรถไฟฟ้า จำนวน 43,695 ล้านบาท ซึ่งเป็นไปตามข้อเสนอร่วมลงทุนของบริษัทที่เสนอต่อ รฟม. โดยอ้างอิงจากผลการศึกษาของบริษัท และ รฟม. และเป็นมูลค่างานที่บริษัทคาดว่าจะเข้าทำสัญญา ร่วมลงทุนกับ รฟม. ในครั้งนี้

## 6. ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดกับบริษัท

### 1. เพิ่มความสามารถในการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง

เนื่องจากธุรกิจหลักของบริษัทเกี่ยวข้องกับสัมปทานซึ่งมีระยะเวลาครบกำหนด โดยปัจจุบัน บริษัทมีสัญญาโครงการรถไฟฟ้า 2 สัญญา คือ สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ซึ่งจะครบกำหนดในปี 2586 และสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งจะครบกำหนดในปี 2593 และมีสัญญาโครงการทางพิเศษ 3 สัญญา คือ สัญญาสัมปทานทางพิเศษศรีรัช และสัญญาสัมปทานทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่งจะครบกำหนดในปี 2578 และสัญญาสัมปทานทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ซึ่งจะครบกำหนดในปี 2585 ดังนั้น การลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มซึ่งมีระยะเวลาการให้บริการเดินรถไฟฟ้าตามสัญญาร่วมลงทุน 30 ปี หลังจากการเปิดให้บริการช่วงตะวันออกจึงเป็นโอกาสที่จะเพิ่มความสามารถให้แก่บริษัทในการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง

### 2. เพิ่มรายได้จากการบริหารโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม

ภายหลังโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มเปิดให้บริการ บริษัทจะมีรายได้เพิ่มขึ้นจากการจัดเก็บค่าโดยสารและรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เป็นระยะเวลา 30 ปี

### 3. การเชื่อมต่อและขยายโครงข่ายของระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าที่บริษัทบริหารอยู่ในปัจจุบัน ให้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการที่มากขึ้น

ปัจจุบัน บริษัทมีสัมปทานรถไฟฟ้า 2 สายทาง คือ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน มีลักษณะการเดินรถเป็นวงกลม ครอบคลุมพื้นที่ฝั่งกรุงเทพและฝั่งธนบุรี จากท่าพระ – บางซื่อ – หัวลำโพง – หลักสอง ระยะทาง 48 กิโลเมตร 38 สถานี และรถไฟฟ้าสายสีม่วงจากคลองบางไผ่ – เตาปูน ระยะทาง 23 กิโลเมตร 16 สถานี โดยมีพื้นที่ให้บริการถนนนนทบุรี และด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร ซึ่งการได้มาซึ่งสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ระยะทาง 35.9 กิโลเมตร 28 สถานี โดยมีพื้นที่ให้บริการเชื่อมกรุงเทพฝั่งตะวันออก – ตะวันตก จะทำให้บริษัทสามารถขยายโครงข่ายของระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า เพิ่มพื้นที่

ให้บริการ โดยครอบคลุมพื้นที่หลักของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในทุกทิศทาง ซึ่งจะส่งผลให้มีผู้โดยสารในระบบรถไฟฟ้าที่บริษัทบริหารมากขึ้น

#### 4. เพิ่มจำนวนผู้โดยสารและรายได้ของโครงการรถไฟฟ้าภายใต้สัมปทานของบริษัท

เนื่องจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม มีแนวสายทางรถไฟฟ้าเชื่อมฝั่งตะวันออกและตะวันตกของกรุงเทพมหานคร และผ่านบริเวณที่มีประชากรหนาแน่นและไม่มีระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้ารองรับ จึงเป็นการขยายโครงข่ายรถไฟฟ้าให้สามารถรองรับการขนส่งผู้โดยสารจากชานเมืองเข้าสู่ตัวเมืองได้รวดเร็วขึ้น ประกอบกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มมีจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ หลายสาย จึงเป็นปัจจัยบวกที่จะทำให้ตัวโครงการมีผู้โดยสารมาใช้บริการมากขึ้น รวมถึงการส่งต่อผู้โดยสารเข้าสู่โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงที่บริษัทบริหารอยู่ ซึ่งจะเป็นโอกาสให้กับบริษัทในการสร้างรายได้โดยรวมได้มากขึ้น

#### 7. แหล่งเงินทุน

บริษัทคาดว่าจะใช้แหล่งเงินทุนจากภายนอก โดยการกู้ยืมจากสถาบันการเงิน และ/หรือการออกหุ้นกู้ และ/หรือการใช้แหล่งเงินทุนภายในจากกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน รวมถึงเงินสนับสนุนที่ได้รับจาก รฟม. สำหรับงานโยธาช่วงตะวันตก โดยบริษัทเห็นว่าแหล่งเงินทุนในข้างต้นมีความเพียงพอต่อการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม

#### 8. เงื่อนไขการเข้าทำรายการ

1. คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้ รฟม. เข้าทำสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มกับบริษัท
2. ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัทครั้งที่ 1/2565 มีมติอนุมัติให้บริษัทเข้าทำสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม กับ รฟม.

#### 9. ความเห็นของคณะกรรมการ

คณะกรรมการซึ่งไม่รวมกรรมการผู้มีส่วนได้เสีย ได้พิจารณาถึงความเป็นไปได้และความเหมาะสม ตลอดจนความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องแล้ว มีความเห็นว่าการเข้าทำรายการในข้างต้นจะเป็นประโยชน์ต่อบริษัท จึงเห็นสมควรให้บริษัทลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม โดยการเข้าทำสัญญาร่วมลงทุนกับ รฟม. โดยมีเหตุผลดังต่อไปนี้

##### 1. ประโยชน์ที่จะได้รับจากการดำเนินโครงการ

- ประโยชน์ต่อประเทศชาติและสังคมโดยรวม

การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มจะเป็นการเชื่อมต่อโครงข่ายการคมนาคมขนส่งในระบบรางของประเทศให้มีความสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งถือเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวมและประชาชนผู้มาใช้บริการ และเป็นการรักษาผลประโยชน์ของภาครัฐ

- ประโยชน์ต่อบริษัทและผู้ถือหุ้น

การเข้าทำสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มจะเป็นการสร้างโอกาสที่ดีในการเพิ่มศักยภาพในการทำกำไรของบริษัท อันจะเป็นการเพิ่มโอกาสให้กับผู้ถือหุ้นในการได้รับผลกำไรจากการลงทุน (Capital Gain) และเงินปันผลมากยิ่งขึ้น โดยประโยชน์ที่บริษัทและผู้ถือหุ้นจะได้รับมีรายละเอียดตามข้อ 6.

## 2. ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

- ความเสี่ยงจากการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา และการจัดหาระบบรถไฟฟ้า

เนื่องจากงานในระยะที่ 1 ประกอบด้วยงานออกแบบและก่อสร้างงานโยธาที่มีความซับซ้อนต้องใช้เทคนิคและวิธีการก่อสร้างขั้นสูงและต้องดำเนินการไปพร้อมกับการจัดหาระบบรถไฟฟ้า ดังนั้น เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงจากผลกระทบต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น บริษัทจะทำสัญญากับผู้รับจ้างช่วงที่มีความเชี่ยวชาญและประสบการณ์การออกแบบและก่อสร้างงานโยธา และการจัดหาระบบรถไฟฟ้า ในลักษณะรับจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ (Lump Sum Turnkey) โดยผู้รับจ้างช่วงจะรับผิดชอบออกแบบและก่อสร้างงานโยธา และจัดหาระบบรถไฟฟ้า ให้แล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด

- ความเสี่ยงเกี่ยวกับปริมาณผู้โดยสาร

เนื่องจากรายได้หลักของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มเป็นรายได้จากการจัดเก็บค่าโดยสาร ดังนั้น หากปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการที่เกิดขึ้นจริงทั้งจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มและปริมาณผู้โดยสารที่เชื่อมต่อมาจากรถไฟฟ้าสายอื่นๆ เพิ่มขึ้นหรือลดลงจากที่ประมาณการไว้ก็จะส่งผลกระทบต่อรายได้และผลประกอบการของบริษัททั้งในเชิงบวกและเชิงลบ เนื่องจากปริมาณผู้โดยสารที่จะมาใช้บริการจริงขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ เช่น ปริมาณการจราจรบนถนน อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ การเพิ่มขึ้นหรือลดลงของปริมาณผู้โดยสารตามเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีส้มและสายอื่นๆ รวมถึงปริมาณผู้โดยสารของระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ตัวเลขประมาณการผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีส้มที่นำมาใช้ในการคำนวณหาผลตอบแทนนั้นเป็นตัวเลขที่มาจากการศึกษาของ รฟม. ซึ่งในการจัดทำประมาณการผู้โดยสารนั้น ได้มีการพิจารณาปัจจัยที่สำคัญ เช่น อัตราการเติบโตของปริมาณผู้โดยสารที่เกิดขึ้นจริงของโครงการรถไฟฟ้าอื่นๆ ในอดีต ปริมาณประชากรและการขยายตัวของที่อยู่อาศัยและอสังหาริมทรัพย์โดยรอบบริเวณสถานีของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ประมาณการของปริมาณผู้โดยสารจากรถไฟฟ้าสายอื่นๆ ที่จะมาใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีส้ม เป็นต้น

- ความเสี่ยงเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสาร

สัญญาสัมปทานกำหนดให้มีการปรับอัตราค่าโดยสารทุกๆ 2 ปี โดยปรับตามดัชนีราคาผู้บริโภคแบบไม่รวมสินค้าหมวดอาหารและเครื่องดื่มของกรุงเทพมหานครที่ประกาศโดย

กระทรวงพาณิชย์ ดังนั้น หากดัชนีราคาผู้บริโภคดังกล่าวเปลี่ยนแปลงไปจากที่บริษัท  
ประมาณการไว้ ก็จะส่งผลกระทบต่อรายได้และผลประกอบการของบริษัท

- ความเสี่ยงเกี่ยวกับรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

ภายใต้ข้อเสนอร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม บริษัทได้ทำการประมาณการรายได้  
จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เช่น รายได้จากเช่าพื้นที่ค้าปลีก รายได้จากให้บริการ  
สื่อโฆษณา และรายได้จากการให้บริการอุปกรณ์ระบบโทรคมนาคม เป็นต้น ดังนั้น  
หากรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ไม่ได้เป็นไปตามที่บริษัทประมาณการไว้ อาจส่งผลกระทบต่อ  
รายได้และผลประกอบการของบริษัท

**10. ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ และ/หรือ กรรมการบริษัท ที่แตกต่างจากความเห็น  
ของคณะกรรมการ ตามข้อ 9.**

- ไม่มี -



สารสนเทศเกี่ยวกับการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน ในการว่าจ้างบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)  
เป็นผู้บริหารและก่อสร้างงานโยธา (ช่วงตะวันตก) และผู้ออกแบบ จัดหา ติดตั้ง  
ทดสอบอุปกรณ์งานระบบ และทดลองเดินรถไฟฟ้า (ช่วงตะวันออกและตะวันตก)  
ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

ตามที่ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ("บริษัท") ครั้งที่ 5/2565 เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2565 ได้มีมติอนุมัติให้เสนอต่อที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2565 ในวันที่ 28 พฤศจิกายน 2565 เพื่อพิจารณาอนุมัติให้บริษัทเข้าทำสัญญาว่าจ้างบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ("ช.การช่าง") เป็นผู้บริหารและก่อสร้างงานโยธา (ช่วงตะวันตก) และผู้ออกแบบ จัดหา ติดตั้ง ทดสอบ อุปกรณ์งานระบบ และทดลองเดินรถไฟฟ้า (ช่วงตะวันออกและตะวันตก) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ("โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม") โดยมีค่าตอบแทนรวมทั้งสิ้น 109,216 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ซึ่งการเข้าทำรายการกับ ช.การช่าง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท เข้าข่ายเป็นการทำรายการกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 21/2551 เรื่อง หลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน ลงวันที่ 31 สิงหาคม 2551 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2546 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) ("ประกาศเรื่องรายการที่เกี่ยวข้องกัน") โดยมีสรุปสาระสำคัญ ดังนี้

1. วัน เดือน ปี ที่เกิดรายการ

บริษัทจะเข้าลงนามสัญญาว่าจ้างกับ ช.การช่าง หลังจากลงนามสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม กับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ("รฟม.") และได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ให้เข้าทำรายการดังกล่าวได้

2. คู่กรณีที่เกี่ยวข้องและความสัมพันธ์กับบริษัทจดทะเบียน

ผู้ว่าจ้าง : บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ("บริษัท")

ผู้รับจ้าง : บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ("ช.การช่าง")

ความสัมพันธ์ : ช.การช่าง เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท โดย ณ วันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ครั้งล่าสุด เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2565 ช.การช่าง ถือหุ้นในบริษัท จำนวน 4,865,947,029 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 31.83 ของทุนชำระแล้วของบริษัท (รายละเอียดความสัมพันธ์อื่นๆ ปรากฏตามข้อ 6)

### 3. ลักษณะทั่วไปของรายการ

ตามที่บริษัทได้เจรจาจนบรรลุข้อตกลงกับคณะกรรมการคัดเลือกฯ เพื่อเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม และปัจจุบัน รฟม. อยู่ระหว่างเสนอขอความเห็นชอบตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โดยมีขอบเขตงานระยะที่ 1 เกี่ยวกับการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา และการจัดหาระบบรถไฟฟ้า และสืบเนื่องจากการที่ รฟม. ได้กำหนดคุณสมบัติให้ผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุน ต้องมีประสบการณ์ในการบริหารและก่อสร้างงานโยธา หรือ ในกรณีที่ผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนไม่มีประสบการณ์ดังกล่าว สามารถเสนอผู้รับจ้างที่มีประสบการณ์เพื่อให้มีคุณสมบัติครบตามที่กำหนด บริษัทจึงได้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนต่อ รฟม. โดยอ้างอิงประสบการณ์ในการบริหารและก่อสร้างงานโยธาของ ช.การช่าง ในฐานะผู้รับจ้าง ประกอบกับบริษัทมีนโยบายที่จะว่าจ้างผู้บริหารและก่อสร้างงานโยธา และงานจัดหาระบบรถไฟฟ้า ในลักษณะการว่าจ้างเหมา เพื่อให้เกิดบูรณาการในการออกแบบและก่อสร้าง และสามารถใช้ทรัพยากรในการดำเนินโครงการร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ดังนั้น เพื่อให้สอดคล้องตามข้อเสนอที่บริษัทได้ยื่นต่อ รฟม. และเป็นประโยชน์แก่บริษัทในการดำเนินโครงการ บริษัทจึงประสงค์ที่จะว่าจ้าง ช.การช่าง เป็น (1) ผู้บริหารและก่อสร้างงานโยธาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก (โดยไม่รวมการว่าจ้างที่ปรึกษาของ รฟม.) และ (2) ผู้ออกแบบ จัดทำ ติดตั้ง ทดสอบอุปกรณ์งานระบบ และทดลองเดินรถไฟฟ้า ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันออกและตะวันตก ในลักษณะจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ (Lump Sum Turnkey) ซึ่งมีค่าตอบแทนจำนวน 109,216 ล้านบาท แยกเป็นงานโยธาและงานจัดหาระบบรถไฟฟ้า จำนวน 82,502 ล้านบาท และ 26,714 ล้านบาท ตามลำดับ (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)

สาระสำคัญของสัญญาว่าจ้างระหว่างบริษัท และ ช.การช่าง สามารถสรุปได้ดังนี้

#### 3.1 ขอบเขตของงาน

หน้าที่หลักของ ช.การช่าง ตามสัญญาว่าจ้างคือ

##### 1. งานโยธา (ช่วงตะวันตก)

การออกแบบและก่อสร้างงานโยธา สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก ตามรายละเอียดในข้อกำหนดของ รฟม. ที่ระบุไว้ในสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม โดยไม่รวมการว่าจ้างที่ปรึกษาของ รฟม. จนแล้วเสร็จ และส่งมอบให้แก่ รฟม. ตามเงื่อนไขของสัญญาร่วมลงทุนต่อไป

##### 2. งานจัดหาระบบรถไฟฟ้า (ช่วงตะวันออกและตะวันตก)

การออกแบบ ผลิต จัดทำ ติดตั้ง งานระบบรถไฟฟ้า และงานระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และโปรแกรมคอมพิวเตอร์ในการบริหารจัดการโครงการทั้งหมด พร้อมทั้งการทดสอบ

แต่ละระบบ (Individual Testing) ทดสอบระบบ โดยรวม (Integrated System Testing) และการทดลองเดินรถ (Trial Run) รวมถึงการฝึกอบรมและการถ่ายทอดเทคโนโลยี สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันออกและตะวันตก จนแล้วเสร็จ เพื่อให้บริษัทสามารถโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าวให้แก่ รฟม. ตามเงื่อนไขของสัญญาร่วมลงทุนต่อไป

### 3.2 ค่าตอบแทนและเงื่อนไขการจ่ายค่าตอบแทน

บริษัทจะจ่ายค่าตอบแทนเป็นจำนวนเงิน 109,216 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ตามเงื่อนไขดังนี้

1. ค่างานโยธา จำนวน 82,502 ล้านบาท จะชำระตามแผนการเบิกเงินค่างานโยธาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก ตามตารางการชำระเงินระหว่างกาล (Interim Payment Schedule) ซึ่งสัมพันธ์กับความก้าวหน้าที่จะดำเนินการก่อสร้างงานโยธาตามที่ระบุในสัญญา ซึ่งสอดคล้องกับสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ที่บริษัทจะลงนามกับ รฟม.
2. ค่างานจัดหาระบบรถไฟฟ้า จำนวน 26,714 ล้านบาท จะชำระตามแผนการเบิกเงินค่างานจัดหาระบบรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันออกและตะวันตก ตามตารางการชำระเงินระหว่างกาล (Interim Payment Schedule) ซึ่งสัมพันธ์กับความก้าวหน้าของงานจัดหาระบบรถไฟฟ้าตามที่ระบุในสัญญา

### 3.3 การค้ำประกันการดำเนินงาน

1. หนังสือค้ำประกันของธนาคารภายในประเทศ เป็นจำนวนเงิน 4,500 ล้านบาท เพื่อเป็นหลักประกันในการดำเนินงานตามสัญญา โดยหลักประกันดังกล่าวต้องมีผลคุ้มครองตลอดระยะเวลาการดำเนินงานระยะที่ 1 ตามเงื่อนไขของสัญญาร่วมลงทุน
2. หนังสือค้ำประกันของธนาคารภายในประเทศ เป็นจำนวนเงิน 4,500 ล้านบาท เพื่อเป็นหลักประกันในการรับประกันผลงาน โดยหลักประกันดังกล่าวต้องมีผลคุ้มครองเป็นระยะเวลา 2 ปี นับจากงานระยะที่ 1 ตามสัญญาร่วมลงทุนแล้วเสร็จ

### 3.4 ระยะเวลาตามสัญญา

ช.การช่าง มีระยะเวลาดำเนินงานตามสัญญา แบ่งเป็น 2 ช่วง ดังนี้

1. งานจัดหาระบบรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันออก ระยะเวลาดำเนินการ 3 ปี 6 เดือน นับจากวันที่ รฟม. ระบุในหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน
2. งานโยธาและงานจัดหาระบบรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก ระยะเวลาดำเนินการ 6 ปี นับจากวันที่ รฟม. ระบุในหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน

เมื่อ ช.การช่าง เห็นว่างานระยะที่ 1 ของสัญญาร่วมลงทุนแล้วเสร็จ และพร้อมที่จะเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้า ช.การช่าง จะต้องแจ้งมายังบริษัท เพื่อให้ประสานงานให้ รฟม. ตรวจสอบและออกหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้า (Commissioning Certificate) และดำเนินการส่งมอบกรรมสิทธิ์ให้แก่ รฟม. จึงจะถือว่าการดำเนินงานแล้วเสร็จสมบูรณ์

### 3.5 คำสั่งเปลี่ยนแปลงต่างๆ (Variation Order)

บริษัทสามารถออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานตามที่กำหนดไว้ในสัญญาได้ ซึ่ง ช.การช่าง จะต้องดำเนินการตามที่เปลี่ยนแปลงนั้น โดยคู่สัญญาจะตกลงกันในเรื่องความรับผิดชอบ ค่าใช้จ่าย เงินใจ และรายละเอียดที่เกี่ยวข้อง ก่อนที่ ช.การช่าง จะดำเนินการเปลี่ยนแปลงงาน

### 3.6 การประกันภัย

ช.การช่าง มีหน้าที่จัดให้มีการประกันภัยความเสี่ยงทุกชนิด (All Risks) และความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (Third Party Liability) กับบริษัทประกันภัยที่ประกอบกิจการในประเทศไทย ด้วยค่าใช้จ่ายของ ช.การช่าง ทั้งหมด โดยมีบริษัทและ ช.การช่าง เป็นผู้เอาประกันภัย และมี รฟม. และผู้ให้สินเชื่อสำหรับโครงการ (หากมี) เป็นผู้เอาประกันภัยร่วมและผู้รับผลประโยชน์ร่วม โดยการประกันภัยดังกล่าวจะต้องมีผลบังคับใช้ตลอดระยะเวลาของสัญญาร่วมลงทุนระยะที่ 1

### 3.7 การปรับ

ในกรณีที่ ช.การช่าง ไม่สามารถดำเนินงานให้เสร็จได้ตามกำหนดการที่สำคัญตามที่ระบุในสัญญาว่าจ้าง ช.การช่าง จะต้องจ่ายค่าปรับให้กับบริษัท ตามที่ระบุในภาคผนวกสัญญา

## 4. มูลค่ารวมของสิ่งตอบแทนและเกณฑ์ที่ใช้ในการกำหนดมูลค่ารวมของสิ่งตอบแทน

มูลค่ารวมของสิ่งตอบแทนมีมูลค่าทั้งสิ้น 109,216 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ซึ่งประกอบด้วย (1) มูลค่างานออกแบบและก่อสร้างงานโยธา จำนวน 82,502 ล้านบาท และ (2) มูลค่างานจัดหาระบบรถไฟฟ้า จำนวน 26,714 ล้านบาท ซึ่งกำหนดจากการเจรจาต่อรองระหว่างบริษัท และ ช.การช่าง

บริษัทได้ว่าจ้างบริษัท อินฟรา เอเชีย (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท อีจิส เรล (ประเทศไทย) จำกัด (“ผู้เชี่ยวชาญอิสระ”) ให้เป็นวิศวกรผู้เชี่ยวชาญอิสระในการประเมินมูลค่างานที่เหมาะสม โดยผู้เชี่ยวชาญอิสระได้ตรวจสอบและประเมินมูลค่าที่เหมาะสมของงานที่จะว่าจ้างในครั้งนี้ โดยมีมูลค่างานโยธาจำนวน 86,000 ล้านบาท และมูลค่างานจัดหาระบบรถไฟฟ้าจำนวน 27,953 ล้านบาท รวมจำนวนทั้งสิ้น 113,953 ล้านบาท โดยมูลค่างานโยธาและงานจัดหาระบบรถไฟฟ้าที่ ช.การช่าง เสนอมา โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นราคาที่ต่ำกว่ามูลค่างานที่ประเมินโดยผู้เชี่ยวชาญอิสระภายใต้ขอบเขตของงานประเภทเดียวกัน จำนวน 4,737 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.16

**5. แหล่งเงินทุน**

บริษัทคาดว่าจะใช้แหล่งเงินทุนจากภายนอก โดยการกู้ยืมจากสถาบันการเงิน และ/หรือการออกหุ้นกู้ และ/หรือการใช้แหล่งเงินทุนภายในจากกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน รวมถึงเงินสนับสนุนที่ได้รับจาก รฟม. สำหรับงานโยธาช่วงตะวันตก โดยบริษัทเห็นว่าแหล่งเงินทุนในข้างต้นมีความเพียงพอต่อการดำเนินการว่าจ้าง ช.การช่าง

**6. ลักษณะและขอบเขตของส่วนได้เสียของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกัน และรายละเอียดของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกัน**

การทำสัญญาว่าจ้าง ช.การช่าง ตามขอบเขตงานข้างต้น เข้าข่ายเป็นการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน ที่เป็นธุรกิจปกติ ซึ่งไม่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป

ในการคำนวณขนาดของรายการที่เกี่ยวข้องกัน บริษัทได้ประเมินมูลค่ารวมของสิ่งตอบแทนจาก (1) มูลค่างานออกแบบและก่อสร้างงานโยธา และ (2) มูลค่างานจัดหาระบบรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นไปตามสัญญาว่าจ้างระหว่างบริษัทกับ ช.การช่าง และสอดคล้องกับข้อเสนอร่วมลงทุนของบริษัทที่เสนอต่อ รฟม. โดยการเข้าทำรายการในครั้งนี้มีมูลค่าของรายการรวมทั้งสิ้น 109,216 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 289.02 ของมูลค่าสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิตามงบการเงินรวม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 (37,788 ล้านบาท x ร้อยละ 3 = 1,134 ล้านบาท)

ทั้งนี้ ในระยะเวลา 6 เดือนที่ผ่านมา ก่อนวันที่คณะกรรมการจะมีมติให้เสนอต่อที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2565 เพื่อพิจารณาอนุมัติให้บริษัทเข้าทำสัญญาว่าจ้าง ช.การช่าง เป็นผู้บริหารและก่อสร้างงานโยธา และผู้ออกแบบ จัดหา ติดตั้ง ทดสอบอุปกรณ์งานระบบ และทดลองเดินรถไฟฟ้าของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม คณะกรรมการบริษัทได้มีมติเมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2565 ให้บริษัทเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันในงานซ่อมบำรุงและปรับปรุงโครงสร้างและงานระบบทางพิเศษศรีรัชทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และทางพิเศษอุดรรัถยา กับ ช.การช่าง โดยมีขนาดรายการร้อยละ 2.82 ของมูลค่าสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ ดังนั้น ขนาดรวมของรายการจึงเท่ากับร้อยละ 291.84 ซึ่งสูงกว่าร้อยละ 3 ของมูลค่าสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ บริษัทจึงมีหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. จัดทำรายงานและเปิดเผยสารสนเทศเกี่ยวกับการเข้าทำรายการของบริษัทต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (“ตลาดหลักทรัพย์ฯ”) ทันที โดยมีสารสนเทศอย่างน้อยตามประกาศเรื่องรายการที่เกี่ยวข้องกัน
2. จัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทเพื่ออนุมัติในการเข้าทำรายการ โดยจัดส่งหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นให้แก่ผู้ถือหุ้นล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 14 วันก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น และต้องได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียง โดยไม่นับรวมคะแนนเสียงของผู้ถือหุ้นที่มีส่วนได้เสีย



3. แต่งตั้งที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเพื่อให้ความเห็นเกี่ยวกับการเข้าทำรายการ โดยจัดส่งรายงานความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระให้แก่ผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณา พร้อมกับหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้น ในการนี้บริษัทได้แต่งตั้งให้บริษัท แคปปิตอล แอ็ดแวนเทจ จำกัด ซึ่งเป็นที่ปรึกษาทางการเงินที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (“สำนักงาน ก.ล.ต.”) เป็นที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ

ทั้งนี้ ตามรายชื่อผู้ถือหุ้นของบริษัท ณ วันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นครั้งล่าสุด เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2565 และข้อมูลผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการ/ผู้บริหารของบริษัท มีรายชื่อบุคคลที่เกี่ยวข้องกันดังนี้

1. ช.การช่าง เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท โดย ณ วันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นครั้งล่าสุด เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2565 ถือหุ้นในบริษัท จำนวน 4,865,947,029 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 31.83 ของทุนชำระแล้วของบริษัท
2. นายปลิว ตรีวิศวะเวทย์ ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการและประธานกรรมการบริหารของบริษัท และดำรงตำแหน่งกรรมการและประธานกรรมการบริหารของ ช.การช่าง
3. นายพงษ์ศฤงศ์ย์ ดันตีสุนทรชัยกุล ดำรงตำแหน่งกรรมการและกรรมการบริหารของบริษัท และดำรงตำแหน่งกรรมการและรองกรรมการผู้จัดการใหญ่ของ ช.การช่าง
4. นางสาวสุภามาต ตรีวิศวะเวทย์ ดำรงตำแหน่งกรรมการและกรรมการบริหารของบริษัท และดำรงตำแหน่งกรรมการและรองประธานกรรมการบริหารของ ช.การช่าง

7. การมีส่วนร่วมในที่ประชุมและการออกเสียงของกรรมการที่มีส่วนได้เสีย และ/หรือ กรรมการที่เป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน

การประชุมคณะกรรมการ ครั้งที่ 5/2565 เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2565 กรรมการที่มีส่วนได้เสียและ/หรือกรรมการที่เป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน ได้แก่ (1) นายปลิว ตรีวิศวะเวทย์ (2) นายพงษ์ศฤงศ์ย์ ดันตีสุนทรชัยกุล และ (3) นางสาวสุภามาต ตรีวิศวะเวทย์ ไม่ได้เข้าร่วมประชุมและไม่มีสิทธิออกเสียงในวาระนี้

8. เงื่อนไขการเข้าทำรายการ

ในการเข้าทำสัญญากับ ช.การช่าง จะดำเนินการได้หลังจาก

1. บริษัทได้เข้าทำสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม กับ รฟม.
2. ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัทครั้งที่ 1/2565 มีมติอนุมัติให้บริษัทเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันในการว่าจ้างบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้บริหารและก่อสร้างงานโยธา (ช่วงตะวันตก)

และผู้ออกแบบ จัดทำ ติดตั้ง ทดสอบอุปกรณ์งานระบบ และทดลองเดินรถไฟ (ช่วงตะวันออก และตะวันตก) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

## 9. ความเห็นของคณะกรรมการเกี่ยวกับการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน

คณะกรรมการมีความเห็นว่า การที่บริษัทจะเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันในการว่าจ้าง ช.การช่าง ตามรายละเอียดข้างต้น ในวงเงินรวม 109,216 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) มีความสมเหตุสมผล และเป็นประโยชน์ต่อบริษัท โดยมีเหตุผลประกอบ ดังนี้

1. ช.การช่าง เป็นผู้รับเหมาก่อสร้างขนาดใหญ่ของประเทศที่มีผลงานออกแบบก่อสร้างงานโยธา และจัดหาระบบรถไฟฟ้าหลายโครงการ ซึ่งแล้วเสร็จสมบูรณ์ตามกำหนดการ มีคุณภาพเป็นที่ยอมรับ จึงมีประสบการณ์ ความรู้ ความชำนาญ ในงานโยธาและงานจัดหาระบบรถไฟฟ้าเป็นอย่างดี โดยมีประสบการณ์ทำโครงการรถไฟฟ้าที่สำคัญ ดังนี้

ชื่อโครงการ	ชื่อผู้รับจ้าง	ขอบเขตงาน
<b>งานโยธา</b>		
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ – เตาปูน	BCKT JV <sup>1</sup>	ออกแบบและก่อสร้าง 9 สถานีใต้ดิน รวมถึงงานโยธา สถานีใต้ดิน อุโมงค์ งานระบบรถไฟฟ้า โครงสร้าง และงานออกแบบ โดยมี ระยะทาง 10 กิโลเมตร
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ – เตาปูน	CKSL JV <sup>2</sup>	ออกแบบและก่อสร้าง งาน โครงสร้างรางทั้งแบบที่มีหิน โยและ ไม่มีหินโย รวมถึงระบบรางนำไฟฟ้า
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง – บางแค และ ช่วงบางซื่อ – ท่าพระ	ช.การช่าง	<ul style="list-style-type: none"> <li>งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์รูปกล่อง (Cut and Cover Tunnel) เชื่อมกับอุโมงค์ (Bored Tunnel) และอาคารปล่องระบายอากาศ 1 แห่ง งานออกแบบและก่อสร้าง 2 สถานีใต้ดิน รวมถึงงานโครงสร้างสถานี สาธารณูปโภค และงานระบบรถไฟฟ้า</li> <li>งานออกแบบและก่อสร้างระบบรางแบบไม่มีหิน โย และ งานโครงสร้างระบบรางนำไฟฟ้า</li> </ul>
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ	CKTC JV <sup>3</sup>	ก่อสร้าง โครงสร้างทางวิ่งยกระดับ และสถานี 8 แห่ง รวมถึง โครงสร้างสถานีและงานระบบไฟฟ้า และออกแบบใหม่ ทางยกระดับและโครงสร้างสถานี
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ	ช.การช่าง	<ul style="list-style-type: none"> <li>ก่อสร้างโครงสร้างยกระดับ และสถานี 9 แห่ง รวมถึง งาน โครงสร้าง สถานี ก่อสร้างและปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค และออกแบบใหม่ โครงสร้างยกระดับและโครงสร้างสถานี</li> <li>ออกแบบและก่อสร้างงานระบบรางแบบไม่มีหิน โยสำหรับ โครงสร้างสถานียกระดับ ทางยกระดับ และศูนย์ซ่อมบำรุง รถไฟฟ้า</li> </ul>
<b>งานจัดหาระบบรถไฟฟ้า</b>		
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย	ช.การช่าง	ออกแบบ ผลิต จัดทำ ติดตั้ง และทดสอบงานระบบไฟฟ้า เช่น ระบบ รถไฟฟ้า ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบประตูกันขานขาลาดอัตโนมัติ ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ อุปกรณ์ซ่อมบำรุงภายในและ ภายนอกศูนย์ซ่อมบำรุง ระบบการจ่ายไฟกำลัง และระบบสื่อสาร และระบบควบคุม สั่งการ และเก็บข้อมูล (SCADA)

ชื่อโครงการ	ชื่อผู้รับจ้าง	ขอบเขตงาน
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ และ ช่วงเตาปูน – บางซื่อ	ช.การช่าง	ออกแบบ ผลิต จัดหา ติดตั้ง และทดสอบงานระบบไฟฟ้า เช่น ระบบ รถไฟฟ้า ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบประตูกันขานชลาตอัตโนมัติ ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ อุปกรณ์ซ่อมบำรุงภายในและภายนอกศูนย์บำรุง ระบบการจ่ายไฟฟ้ากำลัง และระบบสื่อสารและระบบควบคุม ตั้งการ และเก็บข้อมูล (SCADA) และระบบงานการบริหาร

หมายเหตุ: 1. BCKT JV คือ กิจการร่วมค้าบีซีเคที ประกอบด้วย Bilfinger & Berger Bauaktiengesellschaft Co., Ltd. ช.การช่าง Kumagai Gumi Co., Ltd. และ Tokyu Construction Co., Ltd.  
2. CKSL JV คือ กิจการร่วมค้าซีเคเอสแอล ประกอบด้วย ช.การช่าง และ SNC-Lavalin Inc.  
3. CKTC JV คือ กิจการร่วมค้าซีเคทีซี ประกอบด้วย ช.การช่าง และ Tokyu Construction Co., Ltd.

- บริษัทใช้ประสบการณ์ของ ช.การช่าง ประกอบการยื่นข้อเสนอด้านคุณสมบัติในฐานะผู้รับจ้าง และใช้แบบและเอกสารวิธีการก่อสร้างที่จัดเตรียมโดย ช.การช่าง ในการยื่นข้อเสนอด้านเทคนิค โดยข้อเสนอดังกล่าวครบถ้วนสมบูรณ์สอดคล้องตามข้อกำหนดของสัญญา และผ่านการคัดเลือกจาก รฟม. ให้เป็นผู้รับเหมาก่อสร้างงานโยธาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงตะวันตก ในฐานะผู้รับจ้างช่วงของบริษัท
- การว่าจ้าง ช.การช่าง ให้รับผิดชอบทั้งงานโยธาและงานจัดหาระบบรถไฟฟ้า จะทำให้สามารถเชื่อมโยงงานโยธาและงานจัดหาระบบรถไฟฟ้าได้อย่างราบรื่น
- ช.การช่าง เป็นบริษัทที่มีความแข็งแกร่งทางการเงิน มีฐานะการเงินที่มั่นคง มีความสามารถในการบริหารความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการขนาดใหญ่ เช่น ความเสี่ยงที่เกิดจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน ความเสี่ยงที่เกิดจากความล่าช้าของโครงการ และความเสี่ยงที่เกิดจากเงินลงทุนที่สูงกว่าที่คาดการณ์ (Cost Overrun) เป็นต้น
- ช.การช่าง รับข้อเสนอที่จะเป็น (1) ผู้บริหารและก่อสร้างงานโยธาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงตะวันตก (โดยไม่รวมการว่าจ้างที่ปรึกษาของ รฟม.) และ (2) ผู้ออกแบบ จัดหา ติดตั้ง ทดสอบ อุปกรณ์งานระบบ และทดลองเดินรถไฟฟ้า ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ให้กับบริษัท ในลักษณะจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ (Lump Sum Turnkey) ที่รับประกันผลงานโดยรับความเสี่ยงทั้งหมดที่อาจเกิดขึ้นหากการดำเนินโครงการไม่แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนด (Completion Risk)
- ช.การช่าง เป็นพันธมิตรผู้ร่วมลงทุนในบริษัท ทำให้มีความรับผิดชอบและความผูกพันในการดำเนินการโครงการให้ประสบผลสำเร็จ

นอกจากนี้ คณะกรรมการของบริษัท มีความเห็นว่าเงื่อนไขการว่าจ้าง ช.การช่าง มีความเหมาะสมผล โดยมีเหตุผลประกอบ ดังนี้

1. เงื่อนไขว่าจ้าง ช.การช่าง ในลักษณะจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ (Lump Sum Turnkey) เป็นเงื่อนไขที่สอดคล้องกับภาระและหน้าที่ที่บริษัทจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาร่วมลงทุนที่บริษัทจะลงนามกับ รฟม. ไม่ว่าจะเป็นในส่วนของการขอขเขตงาน การรับประกันผลงาน และการชำระค่าปรับต่างๆ เป็นต้น จึงเป็นการจำกัดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม
  2. มูลค่ารวมของสิ่งตอบแทนที่บริษัทชำระให้แก่ ช.การช่าง จำนวน 109,216 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) เป็นค่าตอบแทนที่ต่ำกว่ามูลค่างานที่ประเมินโดยผู้เชี่ยวชาญอิสระภายใต้ขอบเขตของงานประเภทเดียวกันของโครงการดังกล่าว
10. ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ และ/หรือ กรรมการของบริษัท ที่แตกต่างไปจากความเห็นของคณะกรรมการของบริษัทตามข้อ 9.

- ไม่มี -