

สารสนเทศเกี่ยวกับการเข้าทำรายการได้มาซึ่งสินทรัพย์จากการเข้าทำสัญญาร่วมลงทุน
โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์)
กับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

และ

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

โดย



บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

11 พฤศจิกายน 2565

รายการได้มาซึ่งสินทรัพย์จากการเข้าทำสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม
ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) กับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

และ

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

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ครั้งที่ 5/2565 เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2565 มีมติอนุมัติให้เสนอต่อที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2565 ในวันที่ 28 พฤศจิกายน 2565 เพื่อพิจารณาอนุมัติเรื่องต่างๆ ดังนี้

1. การเข้าทำสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม 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”) การเข้าทำรายการดังกล่าวมีขนาดรายการเท่ากับร้อยละ 120.48 ของสินทรัพย์รวมของบริษัท (ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 บริษัทมีสินทรัพย์รวมเท่ากับ 115,474 ล้านบาท) ตามเกณฑ์มูลค่ารวมของสิ่งตอบแทน ทั้งนี้ ในระยะเวลาระหว่าง 6 เดือนที่ผ่านมา บริษัทไม่มีรายการได้มาซึ่งสินทรัพย์อื่น การเข้าทำรายการดังกล่าวเข้าข่ายเป็นการทำรายการประเภทที่ 4 ตามประกาศเรื่องการได้มาหรือจำหน่ายไป หรือการเข้าจดทะเบียนกับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (“ตลาดหลักทรัพย์ฯ”) โดยอ้อม อย่างไรก็ตาม การเข้าทำสัญญาร่วมลงทุนในครั้งนี้ ไม่ถือเป็นกรณีที่จะต้องยื่นคำขอให้พิจารณารับหลักทรัพย์ใหม่กับตลาดหลักทรัพย์ฯ เนื่องจากการเข้าทำรายการดังกล่าวเป็นไปตามข้อยกเว้น ตามข้อ 24 ของประกาศของคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของ

บริษัทจดทะเบียนในการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ พ.ศ. 2547 ลงวันที่ 29 ตุลาคม 2547 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) อย่างไรก็ตาม บริษัทยังคงมีหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (1) จัดทำรายงานและเปิดเผยสารสนเทศเกี่ยวกับการเข้าทำรายการของบริษัทต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ทันที โดยมีสารสนเทศอย่างน้อยตามประกาศเรื่องการได้มาหรือจำหน่ายไป
- (2) จัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทเพื่ออนุมัติในการเข้าทำรายการ โดยจัดส่งหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นให้แก่ผู้ถือหุ้นล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 14 วันก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น และต้องได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียง โดยไม่นับรวมคะแนนเสียงของผู้ถือหุ้นที่มีส่วนได้เสีย
- (3) แต่งตั้งที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเพื่อให้ความเห็นเกี่ยวกับการเข้าทำรายการ โดยจัดส่งรายงานความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระให้แก่ผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณา พร้อมกับหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้น ในการนี้บริษัทได้แต่งตั้งให้บริษัท แคปปิตอล แอ็ดแวนเทจ จำกัด ซึ่งเป็นที่ปรึกษาทางการเงินที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (“สำนักงาน ก.ล.ต.”) เป็นที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ

2. การเข้าทำสัญญาว่าจ้างบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (“ช.การช่าง” หรือ “CK”) เป็นผู้บริหารและก่อสร้างงานโยธา (ช่วงตะวันตก) โดยมีค่าตอบแทน 82,502 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) และเป็นผู้ออกแบบ จัดหา ติดตั้ง ทดสอบอุปกรณ์งานระบบ และทดลองเดินรถไฟฟ้า (ช่วงตะวันออกและตะวันตก) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม โดยมีค่าตอบแทน 26,714 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”)

การทำสัญญาว่าจ้าง ช.การช่าง ตามขอบเขตงานข้างต้น เข้าข่ายเป็นการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันที่เป็นธุรกิจปกติ ซึ่งไม่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป โดยในการคำนวณขนาดของรายการที่เกี่ยวข้องกัน 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 จัดทำ ติดตั้ง ทดสอบอุปกรณ์งานระบบ และทดลองเดินรถไฟฟ้าของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม คณะกรรมการบริษัท ได้มีมติเมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2565 ให้บริษัทเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันในงานซ่อมบำรุงและปรับปรุงโครงสร้างและงานระบบทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และทางพิเศษอุดรรัถยา กับ ช.การช่าง โดยมีขนาดรายการร้อยละ 2.82 ของมูลค่าสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ ดังนั้น ขนาดรวมของรายการจึงเท่ากับร้อยละ 291.84 ซึ่งสูงกว่าร้อยละ 3 ของมูลค่าสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ บริษัทจึงมีหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (1) จัดทำรายงานและเปิดเผยสารสนเทศเกี่ยวกับการเข้าทำรายการของบริษัทต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ทันที โดยมีสารสนเทศอย่างน้อยตามประกาศเรื่องรายการที่เกี่ยวข้องกัน
- (2) จัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทเพื่ออนุมัติในการเข้าทำรายการ โดยจัดส่งหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นให้แก่ผู้ถือหุ้นล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 14 วันก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น และต้องได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียง โดยไม่นับรวมคะแนนเสียงของผู้ถือหุ้นที่มีส่วนได้เสีย
- (3) แต่งตั้งที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเพื่อให้ความเห็นเกี่ยวกับการเข้าทำรายการ โดยจัดส่งรายงานความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระให้แก่ผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณา พร้อมกับหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้น ในการนี้บริษัทได้แต่งตั้งให้บริษัท แคปปิตอล แอ็ดแวนเทจ จำกัด ซึ่งเป็นที่ปรึกษาทางการเงินที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงาน ก.ล.ด. เป็นที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ

เพื่อให้การดำเนินการเพื่อขอมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวข้างต้นเป็นไปตามประกาศเรื่องการได้มาหรือจำหน่ายไป และประกาศเรื่องรายการที่เกี่ยวข้องกัน บริษัทขอแจ้งสารสนเทศการทำรายการทั้ง 2 รายการดังกล่าวต่อผู้ถือหุ้น โดยมีรายละเอียดดังนี้

ส่วนที่ 1

สารสนเทศเกี่ยวกับการเข้าทำรายการได้มาซึ่งสินทรัพย์จากการเข้าทำสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) กับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

1. วัน เดือน ปี ที่เกิดรายการ

บริษัทจะเข้าทำสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”) ภายหลังบริษัทได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น และคณะกรรมการมีมติอนุมัติให้ รฟม. สามารถเข้าทำสัญญาได้

2. คู่กรณีที่เกี่ยวข้องและความสัมพันธ์กับบริษัทจดทะเบียน

ผู้ให้สัมปทาน : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”)

ผู้รับสัมปทาน : บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”)

ความสัมพันธ์กับบริษัท :

รฟม. เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท โดย ณ วันปิดสมุดทะเบียนครั้งล่าสุดของบริษัท เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 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 ซึ่งดำรงตำแหน่งรองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ ใน รฟม.

ทั้งนี้ รฟม. ไม่เข้าข่ายเป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ.21/2551 เรื่อง หลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน ลงวันที่ 31 สิงหาคม 2551 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการเกี่ยวข้องกัน 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 ในระยะเวลาระหว่าง 6 เดือนที่ผ่านมา บริษัทไม่มีรายการได้มาซึ่งสินทรัพย์อื่น การเข้าทำรายการดังกล่าวเข้าข่ายเป็นการทำรายการประเภทที่ 4 ตามประกาศเรื่องการได้มาหรือจำหน่ายไป หรือการเข้าจดทะเบียนกับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (“ตลาดหลักทรัพย์ฯ”) โดยอ้อม ใดๆ ก็ดี

การเข้าทำสัญญาร่วมลงทุนในครั้งนี้ ไม่ถือเป็นกรณีที่จะต้องยื่นคำขอให้พิจารณารับหลักทรัพย์ใหม่กับตลาดหลักทรัพย์ฯ 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 การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ 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 สาระสำคัญของสัญญาร่วมลงทุนระหว่างบริษัทและ 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. ระบุ ในหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน

ระยะที่ 2 การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและบำรุงรักษา ระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่เริ่มการ บริการที่ก่อให้เกิดรายได้ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันออก

4.3 ขอบเขตของงาน

สิทธิและหน้าที่ของบริษัท

ระยะที่ 1: การออกแบบและก่อสร้างงานโยธา และการจัดหาระบบรถไฟฟ้า

1. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันออก บริษัทมีหน้าที่และความรับผิดชอบ ในการออกแบบ ผลิต จัดทำ และติดตั้ง งานระบบรถไฟฟ้า และงานระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และ โปรแกรมคอมพิวเตอร์ในการบริหารจัดการ โครงการทั้งหมด พร้อมทั้งการทดสอบแต่ละระบบ (Individual Testing) ทดสอบระบบโดยรวม (Integrated System Testing) และการทดลองเดินรถ (Trial Run) รวมถึง การฝึกอบรมและการถ่ายทอดเทคโนโลยี ให้แล้วเสร็จคล่องและมีความพร้อม อย่างสมบูรณ์เพื่อให้บริการแก่สาธารณชนทั่วไป ภายใต้ข้อกำหนดของ รฟม. และเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา
2. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก บริษัทมีหน้าที่และความรับผิดชอบ ในการออกแบบและก่อสร้างงานโยธาสิ่งอำนวยความสะดวก รวมทั้งอาคารต่างๆ การรื้อย้าย และ/หรือ งานก่อสร้างใหม่ของงานสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องกับ โครงการตามที่ระบุในสัญญานี้ รวมถึงออกแบบ ผลิต จัดทำ และติดตั้ง งานระบบ รถไฟฟ้า และงานระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และ โปรแกรมคอมพิวเตอร์ในการ บริหารจัดการ โครงการทั้งหมด พร้อมทั้งการทดสอบแต่ละระบบ (Individual Testing) ทดสอบระบบโดยรวม (Integrated System Testing) และการทดลอง เดินรถ (Trial Run) รวมถึงการฝึกอบรมและการถ่ายทอดเทคโนโลยี ให้แล้วเสร็จ คล่องและมีความพร้อมอย่างสมบูรณ์เพื่อให้บริการแก่สาธารณชนทั่วไป ภายใต้ ข้อกำหนดของ รฟม. และเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา

ระยะที่ 2: การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและบำรุงรักษา (ช่วงตะวันออกและตะวันตก)

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

ในการดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม บริษัทจะมีแหล่งรายได้หลักจาก 2 ส่วน ได้แก่ (1) รายได้จากการจัดเก็บค่าโดยสาร และ (2) รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

4.7 การจ่ายเงินตอบแทน

1. รฟม. จะรับผิดชอบจ่ายค่างาน โยธาช่วงตะวันตก และดอกเบี้ยระหว่างการก่อสร้าง โดยแบ่งชำระเป็นรายปีตามที่ได้มีการจ่ายจริงจากการดำเนินงานก่อสร้าง เป็นระยะเวลา 6 ปี

เริ่มตั้งแต่ปีที่ 3 ถึงปีที่ 8 นับจากวันที่ รฟม. ระบุในหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน โดยชำระเป็น สกุดเงินบาทให้แก่บริษัท

2. บริษัทมีหน้าที่ต้องจ่ายค่าตอบแทนให้แก่ รฟม. โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 การจ่ายเงินตอบแทนคงที่ให้แก่ รฟม. ซึ่งเป็นไปตามข้อเสนอร่วมลงทุนของบริษัท ที่เสนอต่อ รฟม. จำนวน 10,000 ล้านบาท โดยทยอยจ่ายชำระตลอดอายุสัญญา ตามเงื่อนไข ที่ระบุไว้ในสัญญาร่วมลงทุน

ส่วนที่ 2 การจ่ายผลตอบแทนผันแปร เมื่อบริษัทมีผลตอบแทนการลงทุน (Equity Internal Rate of Return หรือ “Equity IRR”) จากการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม เกินกว่า ร้อยละ 9.75 ต่อปี โดยบริษัทตกลงแบ่งเงินตอบแทนให้แก่ รฟม. (ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว) ดังนี้

- (1) หากในปีนั้น บริษัทได้รับผลตอบแทนการลงทุน (Equity IRR) เกินกว่าร้อยละ 9.75 ต่อปี แต่ไม่เกินร้อยละ 11 ต่อปี บริษัทจะแบ่งเงินตอบแทนให้แก่ รฟม. ในปีนั้นในอัตราร้อยละ 50 ของกระแสเงินสดสุทธิส่วนที่ทำให้ผลตอบแทนการลงทุนเกินกว่าร้อยละ 9.75 ต่อปี แต่ไม่เกินร้อยละ 11 ต่อปี
- (2) หากในปีนั้น บริษัทได้รับผลตอบแทนการลงทุน (Equity IRR) เกินกว่าร้อยละ 11 ต่อปี แต่ไม่เกินร้อยละ 15 ต่อปี บริษัทจะแบ่งเงินตอบแทนให้แก่ รฟม. ในปีนั้นในอัตราร้อยละ 60 ของกระแสเงินสดสุทธิส่วนที่ทำให้ผลตอบแทนการลงทุนเกินกว่าร้อยละ 11 ต่อปี แต่ไม่เกินร้อยละ 15 ต่อปี
- (3) หากในปีนั้น บริษัทได้รับผลตอบแทนการลงทุน (Equity IRR) เกินกว่าร้อยละ 15 ต่อปี บริษัทจะแบ่งเงินตอบแทนให้แก่ รฟม. ในปีนั้นในอัตราร้อยละ 75 ของกระแสเงินสดสุทธิ ส่วนที่ทำให้ผลตอบแทนการลงทุนเกินกว่าร้อยละ 15 ต่อปี

4.8 ความล่าช้าอันเนื่องมาจากความผิดของบริษัท

ในกรณีที่เกิดความล่าช้าอันเนื่องมาจากความผิดของบริษัท และไม่ได้เกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือ เหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น

1. กรณีดำเนินงานโยธาล่าช้ากว่าวันที่กำหนด บริษัทจะรับผิดชอบชำระค่าปรับให้แก่ รฟม. เป็นรายวันในอัตราร้อยละ 0.0025 ของมูลค่างานระยะที่ 1 โดยคำนวณตั้งแต่วันที่แรก ของความล่าช้าดังกล่าว
2. กรณีเริ่มการบริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันออกล่าช้ากว่าวันที่กำหนด บริษัท จะรับผิดชอบชำระค่าปรับให้แก่ รฟม. เป็นจำนวน 5 ล้านบาทต่อวัน โดยคำนวณตั้งแต่วันที่แรก ของความล่าช้าดังกล่าว

4.9 การเลิกสัญญาโดยความผิดของบริษัท

หากบริษัท ไม่ได้ดำเนินงานให้แล้วเสร็จและจัดให้มีการบริการที่ก่อให้เกิดรายได้บางส่วนหรือทั้งสาย ภายใน 180 วันนับจากวันที่กำหนดในสัญญาหรือวันที่ขยายออกมา รฟม. มีสิทธิบอกเลิกสัญญา และ รฟม. จะชำระเงินให้แก่บริษัท เท่ากับมูลค่าตามบัญชีของงานโยธาในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก และงานระบบรถไฟฟ้า ส่วนที่ รฟม. เห็นว่าใช้งานได้ ที่ระบุไว้ในงบการเงินปีล่าสุดของบริษัท โดยคิดคำนวณจากราคาทุน หักด้วยค่าเสื่อมราคาตามอายุการใช้งานตามหลักการหรือมาตรฐานการบัญชีที่ รฟม. ยอมรับ และเงินค่างานโยธาช่วงตะวันตก ที่ รฟม. ได้ชำระให้แก่บริษัทแล้ว

4.10 การเลิกสัญญาโดยความผิดของ รฟม.

หาก รฟม. ไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาได้โดยมีสาระสำคัญ ซึ่งรวมถึงการไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างให้แก่บริษัทตามกำหนดการที่ระบุไว้ในสัญญาร่วมลงทุน จนมีผลกระทบอย่างร้ายแรงอย่างมีนัยสำคัญต่อสิทธิของบริษัท หรือ รฟม. ไม่มีอำนาจที่จะดำเนินการตามข้อผูกพันตามสัญญานี้ โดยไม่มีหน่วยงานอื่นใดเข้ารับโอนสิทธิและหน้าที่ของ รฟม. บริษัทมีสิทธิบอกเลิกสัญญา ภายหลังจากบริษัทได้มีหนังสือบอกกล่าวให้ รฟม. แก้ไขการผิดสัญญาหรือเหตุผิดนัดอื่นๆ โดยมีระยะเวลาแก้ไขไม่น้อยกว่า 90 วัน และ รฟม. ไม่สามารถแก้ไขการผิดสัญญาหรือเหตุผิดนัดอื่นๆ ได้ โดย รฟม. จะชำระเงินให้แก่บริษัท ดังนี้

1. ค่าใช้จ่ายซึ่งเกิดขึ้นจาก หรือเกี่ยวข้องกับโดยตรงกับงานที่ลงบัญชีได้ตามกฎหมายและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงิน (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. เห็นว่าเป็นประโยชน์และ ใช้งานได้ และสามารถลงบัญชีได้ตามกฎหมาย ซึ่งรวมถึงค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงิน (Financing Cost) โดยคำนวณถึงวันก่อนวันบอกเลิกสัญญา ดังกล่าว ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น จะต้องเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริง มีเอกสารสนับสนุนและเป็นค่าใช้จ่ายที่สมเหตุสมผล
2. หากการเลิกสัญญาเกิดขึ้นในวันหรือหลังการเริ่มต้นของระยะที่ 2 รฟม. จะพิจารณาค่าชดเชยให้แก่บริษัทจากค่างานโยธาช่วงตะวันตก ที่ รฟม. ยังไม่ได้ชำระให้กับบริษัท และ มูลค่าทางบัญชีของงานระบบรถไฟฟ้าส่วนที่แล้วเสร็จ หักด้วยค่าเสื่อมราคาเฉพาะที่ รฟม. เห็นว่าเป็นประโยชน์และใช้งานได้

4.12 หลักประกันสัญญา

1. บริษัทจะส่งมอบหลักประกันสัญญาให้แก่ รฟม. เป็นหนังสือค้ำประกันของธนาคาร ภายในประเทศ เป็นจำนวนเงิน 4,500 ล้านบาท เพื่อเป็นหลักประกันในการดำเนินงานตาม สัญญา โดยหลักประกันดังกล่าวต้องมีผลคุ้มครองตลอดระยะเวลาการดำเนินงานระยะที่ 1 ทั้งนี้ รฟม. จะคืนหลักประกันดังกล่าวให้บริษัท เมื่อบริษัทดำเนินงานในระยะที่ 1 แล้วเสร็จ และสามารถเริ่มการบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ทั้งสาย
2. ในวันที่ รฟม. ออกหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้า ฉบับที่ระบุวันที่ เริ่มการบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ช่วงตะวันออก บริษัทจะต้องนำหลักประกันสัญญา เป็นหนังสือค้ำประกันของธนาคารภายในประเทศ เป็นจำนวนเงิน 200 ล้านบาท ซึ่งจะมีผล ใช้บังคับตลอดระยะเวลาตามสัญญานี้ มาวางไว้กับ รฟม. โดย รฟม. จะคืนหลักประกัน สัญญาฉบับนี้เมื่อบริษัทพ้นจากข้อผูกพันตามสัญญานี้แล้ว

4.13 การประกันภัย

บริษัทจะจัดให้มีการประกันภัยกับบริษัทประกันภัยที่ประกอบกิจการในประเทศไทย สำหรับ ความเสี่ยงทุกชนิด (All Risks) ความรับผิดต่อบุคคลภายนอก (Third Party Liability) ความรับผิด ต่อสาธารณะ (Public Liabilities) และการประกันภัยสำหรับการหยุดชะงักงันของธุรกิจ (Business Interruption) โดยบริษัทเป็นผู้เอาประกันภัย และมี รฟม. และผู้ให้สินเชื่อสำหรับ โครงการ (หากมี) เป็นผู้เอาประกันภัยร่วมและผู้รับประโยชน์ร่วม โดยกรมธรรม์ประกันภัย ต้องมีผลบังคับใช้ตลอดระยะเวลาตามสัญญา

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. และเป็นมูลค่างานที่บริษัทคาดว่าจะเข้าทำสัญญาร่วมลงทุนกับ รฟม. ในครั้งนี้

6. ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดกับบริษัท

(1) เพิ่มความสามารถในการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง

เนื่องจากธุรกิจหลักของบริษัทเกี่ยวข้องกับสัมปทานซึ่งมีระยะเวลาครบกำหนด โดยปัจจุบันบริษัทมีสัญญาโครงการรถไฟฟ้า 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) การเชื่อมต่อและขยายโครงข่ายของระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าที่บริษัทบริหารอยู่ในปัจจุบันให้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการที่มากขึ้น

ปัจจุบัน บริษัทมีสัมปทานรถไฟฟ้า 2 สายทาง คือ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน มีลักษณะการเดินรถเป็นวงกลม ครอบคลุมพื้นที่ฝั่งกรุงเทพและฝั่งธนบุรี จากท่าพระ – บางซื่อ – หัวลำโพง – หลักสอง

ระยะทาง 48 กิโลเมตร 38 สถานี และรถไฟฟ้าสายสีม่วงจากคลองบางไผ่ – เตาปูน ระยะทาง 23 กิโลเมตร 16 สถานี โดยมีพื้นที่ให้บริการแถบนนทบุรี และด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร ซึ่งการได้มาซึ่งสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ระยะทาง 35.9 กิโลเมตร 28 สถานี โดยมีพื้นที่ให้บริการเชื่อมกรุงเทพฝั่งตะวันออก – ตะวันตก จะทำให้บริษัทสามารถขยายโครงข่ายของระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า เพิ่มพื้นที่ให้บริการ โดยครอบคลุมพื้นที่หลักของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในทุกทิศทาง ซึ่งจะส่งผลให้มีผู้โดยสารในระบบรถไฟฟ้าที่บริษัทบริหารมากขึ้น

(4) เพิ่มจำนวนผู้โดยสารและรายได้ของโครงการรถไฟฟ้าภายใต้สัมปทานของบริษัท

เนื่องจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม มีแนวสายทางรถไฟฟ้าเชื่อมฝั่งตะวันออกและตะวันตกของกรุงเทพมหานคร และผ่านบริเวณที่มีประชากรหนาแน่นและไม่มีระบบขนส่งมวลชนด้วยไฟฟ้ารองรับ จึงเป็นการขยายโครงข่ายรถไฟฟ้าให้สามารถรองรับการขนส่งผู้โดยสารจากชานเมืองเข้าสู่ตัวเมืองได้รวดเร็วขึ้น ประกอบกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มมีจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ หลายสาย จึงเป็นปัจจัยบวกที่จะทำให้ตัวโครงการมีผู้โดยสารมาใช้บริการมากขึ้น รวมถึงการส่งต่อผู้โดยสารเข้าสู่โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงที่บริษัทบริหารอยู่ ซึ่งจะเป็นโอกาสให้กับบริษัทในการสร้างรายได้โดยรวมได้มากขึ้น

7. แหล่งเงินทุน

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

8. เงื่อนไขการเข้าทำรายการ

- (1) คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้ รฟม. เข้าทำสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มกับบริษัท
- (2) ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัทครั้งที่ 1/2565 ซึ่งจะจัดขึ้นในวันที่ 28 พฤศจิกายน 2565 มีมติอนุมัติให้บริษัทเข้าทำสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม กับ รฟม.

9. ข้อมูลที่เกี่ยวกับบริษัทที่ต้องเปิดเผยตามสารสนเทศตามประกาศเรื่องการได้มาหรือจำหน่ายไปตามรายละเอียดดังต่อไปนี้ให้ผู้ถือหุ้นอ้างอิงข้อมูลในส่วนที่ 3 ข้อมูลที่เกี่ยวกับบริษัท

- (1) ข้อมูลบริษัทและการดำเนินธุรกิจโดยสรุป (ส่วนที่ 3 หน้า 32 – 43)
- (2) รายชื่อผู้บริหารและผู้ถือหุ้น 10 รายแรก ณ วันปิดสมุดพักการโอนหุ้นล่าสุด (ส่วนที่ 3 หน้า 43 – 44)

- (3) สรุปภาระหนี้สินของบริษัท (ส่วนที่ 3 หน้า 45 – 48)
- (4) ตารางสรุปงบการเงินในระยะ 3 ปี ที่ผ่านมา และปีปัจจุบันจนถึงไตรมาสล่าสุด พร้อมคำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน (ส่วนที่ 3 หน้า 49 – 66)
- (5) รายการระหว่างกันในปีที่ผ่านมาและปีปัจจุบันจนถึงไตรมาสล่าสุด (ส่วนที่ 3 หน้า 67 – 71)
- (6) สรุปสัญญาที่สำคัญในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา (ส่วนที่ 3 หน้า 72)
- (7) คดีความหรือข้อเรียกร้องที่มีสาระสำคัญซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการ (ส่วนที่ 3 หน้า 72)
- (8) ข้อมูลอื่นที่อาจมีผลกระทบต่อการตัดสินใจของผู้ลงทุนอย่างมีนัยสำคัญ (ส่วนที่ 3 หน้า 72)
- (9) ความรับผิดชอบของคณะกรรมการที่มีต่อสารสนเทศ (ส่วนที่ 3 หน้า 72)

10. รายละเอียดของผู้มีส่วนได้เสีย

ณ วันที่ 31 ตุลาคม 2565 มีรายชื่อผู้มีส่วนได้เสียสำหรับรายการได้มาซึ่งสินทรัพย์จากการเข้าทำสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) กับโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย 1 ราย คือ รฟม. ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท โดยถือหุ้นในบริษัท จำนวน 1,256,259,584 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 8.22 ของทุนชำระแล้วของบริษัท

ทั้งนี้ ผู้มีส่วนได้เสียตามรายชื่อข้างต้น จะไม่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนในวาระพิจารณาเข้าทำสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) กับโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

11. ความเห็นของคณะกรรมการ

คณะกรรมการซึ่งไม่รวมกรรมการผู้มีส่วนได้เสีย ได้พิจารณาถึงความเป็นไปได้และความเหมาะสม ตลอดจนความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องแล้ว มีความเห็นว่าการเข้าทำรายการในข้างต้นจะเป็นประโยชน์ต่อบริษัท จึงเห็นสมควรให้บริษัทลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม โดยการเข้าทำสัญญาร่วมลงทุนกับ รฟม. โดยมีเหตุผลดังต่อไปนี้

(1) ประโยชน์ที่จะได้รับจากการดำเนินโครงการ

- ประโยชน์ต่อประเทศชาติและสังคมโดยรวม

การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มจะเป็นการเชื่อมต่อโครงข่ายการคมนาคมขนส่งในระบบรางของประเทศไทยให้มีความสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งถือเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวมและประชาชนผู้มาใช้บริการ และเป็นการรักษาผลประโยชน์ของภาครัฐ

- ประโยชน์ต่อบริษัทและผู้ถือหุ้น

การเข้าทำสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มจะเป็นการสร้างโอกาสที่ดีในการเพิ่มศักยภาพในการทำกำไรของบริษัท อันจะเป็นการเพิ่มโอกาสให้กับผู้ถือหุ้นในการได้รับผลกำไรจากการลงทุน (Capital Gain) และเงินปันผลมากยิ่งขึ้น โดยประโยชน์ที่บริษัทและผู้ถือหุ้นจะได้รับมีรายละเอียดตามข้อ 6.

(2) ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

- ความเสี่ยงจากการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา และการจัดหาระบบรถไฟฟ้า

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

- ความเสี่ยงเกี่ยวกับปริมาณผู้โดยสาร

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

- ความเสี่ยงเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสาร

สัญญาสัมปทานกำหนดให้มีการปรับอัตราค่าโดยสารทุกๆ 2 ปี โดยปรับตามดัชนีราคาผู้บริโภคแบบไม่รวมสินค้าหมวดอาหารและเครื่องดื่มของกรุงเทพมหานครที่ประกาศโดยกระทรวงพาณิชย์ ดังนั้น หากดัชนีราคาผู้บริโภคดังกล่าวเปลี่ยนแปลงไปจากที่บริษัทประมาณการไว้ ก็จะส่งผลกระทบต่อรายได้และผลประกอบการของบริษัท

- ความเสี่ยงเกี่ยวกับรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

ภายใต้ข้อเสนอร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม บริษัทได้ทำการประมาณการรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เช่น รายได้จากการให้เช่าพื้นที่ค้าปลีก รายได้จากการให้บริการสื่อโฆษณา และรายได้จากการให้บริการอุปกรณ์ระบบโทรคมนาคม เป็นต้น ดังนั้น หากรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ไม่ได้เป็นไปตามที่บริษัทประมาณการไว้ อาจส่งผลกระทบต่อรายได้และผลประกอบการของบริษัท

นอกจากนี้ คณะกรรมการมีความเห็นว่าแหล่งเงินทุน (รายละเอียดตามข้อ 7.) มีความเพียงพอต่อการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม

12. ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ และ/หรือ กรรมการของบริษัท ที่แตกต่างไปจากความเห็นของคณะกรรมการของบริษัทตามข้อ 11.

- ไม่มี -

13. ความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ

ความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ ซึ่งจัดทำโดยบริษัท แคปปิตอล แอ็ดแวนเทจ จำกัด ปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 3.

14. แบบหนังสือมอบฉันทะ พร้อมชื่อกรรมการตรวจสอบอย่างน้อย 1 ราย เป็นผู้รับมอบฉันทะจากผู้ถือหุ้น ปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 4.

ส่วนที่ 2

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

1. วัน เดือน ปี ที่เกิดรายการ

บริษัทจะเข้าลงนามสัญญาว่าจ้าง ช.การช่าง ทั้งในส่วนสัญญาจ้างงานโยธา และสัญญาจ้างงานจัดหาระบบรถไฟฟ้า หลังจากลงนามสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม กับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”) และได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นให้เข้าทำรายการดังกล่าวได้

2. คู่กรณีที่เกี่ยวข้องและความสัมพันธ์กับบริษัทจดทะเบียน

ผู้ว่าจ้าง : บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”)

ผู้รับจ้าง : บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (“ช.การช่าง” หรือ “CK”)

ความสัมพันธ์ : ช.การช่าง เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท โดย ณ วันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ครั้งล่าสุด เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2565 ช.การช่าง ถือหุ้นในบริษัท จำนวน 4,947,389,484 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 32.37 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 เพื่อให้สอดคล้องตามข้อเสนอ

ที่บริษัทได้ยื่นต่อ รฟม. และเป็นประโยชน์แก่บริษัทในการดำเนินโครงการ บริษัทจึงประสงค์ที่จะว่าจ้าง ช.การช่าง เป็น (1) ผู้บริหารและก่อสร้างงานโยธาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก (โดยไม่รวมการว่าจ้างที่ปรึกษาของ รฟม.) และ (2) ผู้ออกแบบ จัดหา ติดตั้ง ทดสอบอุปกรณ์งานระบบ และทดลองเดินรถไฟฟ้า ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันออกและตะวันตก ในลักษณะ จ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ (Lump Sum Turnkey) แบ่งเป็น 2 สัญญา คือ

- (1) สัญญาจ้าง ช. การช่างเป็นผู้บริหารและก่อสร้างงานโยธาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วง ตะวันตก (ไม่รวมการว่าจ้างที่ปรึกษาของ รฟม.) มีค่าตอบแทน 82,502 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) และ
- (2) สัญญาจ้าง ช. การช่างเป็นผู้ออกแบบ จัดหา ติดตั้ง ทดสอบอุปกรณ์งานระบบ และทดลองเดิน รถไฟฟ้าของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันออกและตะวันตก มีค่าตอบแทน 26,714 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)

สาระสำคัญของสัญญาว่าจ้างระหว่างบริษัท และ ช.การช่าง สามารถสรุปโดยรวมได้ดังนี้

3.1 ขอบเขตของงาน

หน้าที่หลักของ ช.การช่าง ตามสัญญาว่าจ้างคือ

1. งานโยธา (ช่วงตะวันตก) ตามสัญญาจ้างงานโยธา

การออกแบบและก่อสร้างงานโยธา สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก ตาม รายละเอียดในข้อกำหนดของ รฟม. ที่ระบุไว้ในสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสี ส้ม โดยไม่รวมการว่าจ้างที่ปรึกษาของ รฟม. จนแล้วเสร็จ และส่งมอบให้แก่ รฟม. ตาม เงื่อนไขของสัญญาร่วมลงทุนต่อไป

2. งานจัดหาระบบรถไฟฟ้า (ช่วงตะวันออกและตะวันตก) ตามสัญญาจ้างงานจัดหาระบบ รถไฟฟ้า

การออกแบบ ผลิต จัดหา ติดตั้ง งานระบบรถไฟฟ้า และงานระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และโปรแกรมคอมพิวเตอร์ในการบริหารจัดการโครงการทั้งหมด พร้อมทั้งการทดสอบ แต่ละระบบ (Individual Testing) ทดสอบระบบ โดยรวม (Integrated System Testing) และการทดลองเดินรถ (Trial Run) รวมถึงการฝึกอบรมและการถ่ายทอดเทคโนโลยี สำหรับ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันออกและตะวันตก จนแล้วเสร็จ เพื่อให้บริษัทสามารถ โอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าวให้แก่ รฟม. ตามเงื่อนไขของสัญญาร่วมลงทุนต่อไป

3.2 ค่าตอบแทนและเงื่อนไขการจ่ายค่าตอบแทน

บริษัทจะจ่ายค่าตอบแทนตามเงื่อนไขที่ระบุในแต่ละสัญญาดังนี้

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

3.3 การรับประกันการดำเนินงาน

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 จะต้องดำเนินการตามที่เปลี่ยนแปลงนั้นโดยคู่สัญญาจะตกลงกันในเรื่องความรับผิดชอบ 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) เป็นผู้เอาประกันภัยร่วมและได้รับผลประโยชน์ร่วม โดยการประกันภัยดังกล่าวจะต้องมีผลบังคับใช้ตลอดระยะเวลาของสัญญาร่วมลงทุนระยะที่ 1

3.7 การปรับ

ในกรณีที่ ช.การช่าง ไม่สามารถดำเนินงานให้เสร็จได้ตามกำหนดการที่สำคัญตามที่ระบุในสัญญาว่าจ้าง ช.การช่าง จะต้องจ่ายค่าปรับให้กับบริษัท ตามอัตราหรือจำนวนที่บริษัทจะต้องชำระค่าปรับให้แก่ รฟม. ภายใต้สัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี

4. มูลค่ารวมของสิ่งตอบแทนและเกณฑ์ที่ใช้ในการกำหนดมูลค่ารวมของสิ่งตอบแทน

มูลค่ารวมของสิ่งตอบแทนประกอบด้วย (1) มูลค่างานออกแบบและก่อสร้างงานโยธา จำนวน 82,502 ล้านบาท และ (2) มูลค่างานจัดหาระบบรถไฟฟ้า จำนวน 26,714 ล้านบาท กำหนดจากการเจรจาต่อรองระหว่างบริษัท และ ช.การช่าง

บริษัทได้ว่าจ้างบริษัท อินฟรา เอเชีย (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท อีจิส เรล (ประเทศไทย) จำกัด (“ผู้เชี่ยวชาญอิสระ”) ให้เป็นวิศวกรผู้เชี่ยวชาญอิสระในการประเมินมูลค่างานที่เหมาะสม โดยผู้เชี่ยวชาญอิสระได้ตรวจสอบและประเมินมูลค่าที่เหมาะสมของงานที่จะว่าจ้างในครั้งนี้ โดยมีมูลค่างานโยธาจำนวน 86,000 ล้านบาท และมูลค่างานจัดหาระบบรถไฟฟ้าจำนวน 27,953 ล้านบาท

โดยมูลค่างานโยธาที่ ช.การช่างเสนอมา เป็นราคาที่ต่ำกว่ามูลค่างานที่ประเมินโดยผู้เชี่ยวชาญอิสระภายใต้ขอบเขตงานประเภทเดียวกัน จำนวน 3,498 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.07 และมูลค่างานจัดหาระบบรถไฟฟ้าที่ ช.การช่าง เสนอมา เป็นราคาที่ต่ำกว่ามูลค่างานที่ประเมินโดยผู้เชี่ยวชาญอิสระภายใต้ขอบเขตของงานประเภทเดียวกัน จำนวน 1,239 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.43

5. แหล่งเงินทุน

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

6. ลักษณะและขอบเขตของส่วนได้เสียของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกัน และรายละเอียดของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกัน

การทำสัญญาว่าจ้าง ช.การช่าง ตามขอบเขตงานข้างต้น เข้าข่ายเป็นการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันที่เป็นธุรกิจปกติ ซึ่งไม่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป

ในการคำนวณขนาดของรายการที่เกี่ยวข้องกัน บริษัทได้ประเมินมูลค่ารวมของสิ่งตอบแทนจาก (1) มูลค่างานออกแบบและก่อสร้างงานโยธา จำนวน 82,502 ล้านบาท และ (2) มูลค่างานจัดหาระบบรถไฟฟ้าจำนวน 26,714 ล้านบาท 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 เดือนที่ผ่านมาก่อนวันที่คณะกรรมการจะมีมติให้เสนอต่อที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2565 เพื่อพิจารณาอนุมัติให้บริษัทเข้าทำสัญญาว่าจ้าง ช.การช่าง เป็นผู้บริหารและก่อสร้างงานโยธา และผู้ออกแบบ จัดหา ติดตั้ง ทดสอบอุปกรณ์งานระบบ และทดลองเดินรถไฟฟ้าของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม คณะกรรมการบริษัท ได้มีมติเมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2565 ให้บริษัทเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันในงานซ่อมบำรุงและปรับปรุงโครงสร้างและงานระบบทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และทางพิเศษอุดรรัถยา กับ ช.การช่าง โดยมีขนาดรายการร้อยละ 2.82 ของมูลค่าสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ ดังนั้น ขนาดรวมของรายการจึงเท่ากับร้อยละ 291.84 ซึ่งสูงกว่าร้อยละ 3 ของมูลค่าสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ บริษัทจึงมีหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. จัดทำรายงานและเปิดเผยสารสนเทศเกี่ยวกับการเข้าทำรายการของบริษัทต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ทันที โดยมีสารสนเทศอย่างน้อยตามประกาศเรื่องรายการที่เกี่ยวข้องกัน
2. จัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทเพื่ออนุมัติในการเข้าทำรายการ โดยจัดส่งหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นให้แก่ผู้ถือหุ้นล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 14 วันก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น และต้องได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียง โดยไม่นับรวมคะแนนเสียงของผู้ถือหุ้นที่มีส่วนได้เสีย

3. แต่งตั้งที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเพื่อให้ความเห็นเกี่ยวกับการเข้าทำรายการ โดยจัดส่งรายงานความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระให้แก่ผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณา พร้อมกับหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้น ในการนี้บริษัทได้แต่งตั้งบริษัท แคปปิตอล แอ็ดแวนเทจ จำกัด ซึ่งเป็นที่ปรึกษาทางการเงินที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงาน ก.ล.ด. เป็นที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ

ทั้งนี้ ตามรายชื่อผู้ถือหุ้นของบริษัท ณ วันกำหนดรายชื่อผู้ถือหุ้นครั้งล่าสุด เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2565 มีรายชื่อบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน และ/หรือ ผู้ถือหุ้นที่มีส่วนได้เสีย ดังนี้

ลำดับที่	รายชื่อบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน และ/หรือผู้ถือหุ้นที่มีส่วนได้เสีย	ความสัมพันธ์/ส่วนได้เสีย	จำนวนหุ้นที่ถือในบริษัท
1	บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (“CK”)	<ul style="list-style-type: none"> ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท 	4,947,389,484
2	บริษัท ช.การช่าง-โตเกียว คอนสตรัคชั่น จำกัด (“CKT”)	<ul style="list-style-type: none"> CK เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ CKT โดยถือหุ้นจำนวน 1,099,999 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 55.00 ของทุนชำระแล้วของ CKT 	119,659,952
3	บริษัท ช.การช่าง โฮสติ้ง จำกัด (“CKH”)	<ul style="list-style-type: none"> ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 189,396,530 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 11.1811 ของทุนชำระแล้วของ CK ทั้งนี้ CKH ถือหุ้นโดย MS และกลุ่มตรีวิศวะเวทย์ 	14,069,091
4	บริษัท มหาสิริ สยาม จำกัด (“MS”)	<ul style="list-style-type: none"> ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 241,512,365 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 14.2578 ของทุนชำระแล้วของ CK ทั้งนี้ MS ถือหุ้นโดยกลุ่มตรีวิศวะเวทย์ 	4,327,689
5	นายปลิว ตรีวิศวะเวทย์	<ul style="list-style-type: none"> ประธานกรรมการและประธานกรรมการบริหารของบริษัท กรรมการและประธานกรรมการบริหารของ CK ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ผู้ถือหุ้นของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 11,231,497 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.6631 ของทุนชำระแล้วของ CK 	20,094,945
	นางสายเกษม ตรีวิศวะเวทย์	<ul style="list-style-type: none"> คู่สมรสของนายปลิว ตรีวิศวะเวทย์ มารดาของนางสาวสุภามาส ตรีวิศวะเวทย์ 	2,402,527

ลำดับที่	รายชื่อบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน และ/หรือผู้ถือหุ้นที่มีส่วนได้เสีย	ความสัมพันธ์/ส่วนได้เสีย	จำนวนหุ้นที่ถือในบริษัท
	นางสาวสุกามาส ตริวิศวะเวทย์	<ul style="list-style-type: none"> ● กรรมการและกรรมการบริหารของบริษัท ● กรรมการ และ รอง ประธาน กรรมการบริหารของ CK ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ● ผู้ถือหุ้นของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 2,700,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.1594 ของทุนชำระแล้วของ CK 	-ไม่มี-
	นายณัฐวุฒิ ตริวิศวะเวทย์	<ul style="list-style-type: none"> ● บุตรของนายปลิว ตริวิศวะเวทย์ ● กรรมการ กรรมการบริหารและกรรมการผู้จัดการของ CK ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ● ญาติสนิทของนางสาวสุกามาส ตริวิศวะเวทย์ ● ผู้ถือหุ้นของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 3,465,785 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.2046 ของทุนชำระแล้วของ CK 	274,391
	นายธนวัฒน์ ตริวิศวะเวทย์	<ul style="list-style-type: none"> ● บุตรของนายปลิว ตริวิศวะเวทย์ ● ญาติสนิทของนางสาวสุกามาส ตริวิศวะเวทย์ ● ผู้ถือหุ้นของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 1,000,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.0590 ของทุนชำระแล้วของ CK 	84,101
6	นายพงษ์ศฤกษ์ ตันตีสวนิชย์กุล	<ul style="list-style-type: none"> ● กรรมการและกรรมการบริหารของบริษัท ● กรรมการ รองประธานกรรมการบริหาร และรองกรรมการผู้จัดการใหญ่ของ CK ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ● ผู้ถือหุ้นของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 153,750 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.0091 ของทุนชำระแล้วของ CK 	3,500,000
	นายสมศักดิ์ ตันตีสวนิชย์กุล	<ul style="list-style-type: none"> ● บิดาของนายพงษ์ศฤกษ์ ตันตีสวนิชย์กุล ● ผู้ถือหุ้นของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 2,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.0001 ของทุนชำระแล้วของ CK 	14,000

ลำดับที่	รายชื่อบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน และ/หรือผู้ถือหุ้นที่มีส่วนได้เสีย	ความสัมพันธ์/ส่วนได้เสีย	จำนวนหุ้นที่ถือในบริษัท
	นายพิรพันธ์ ตันตีสวณิชชกุล	<ul style="list-style-type: none"> ญาติสนิทของนายพงษ์ศฤงศ์ ตันตีสวณิชชกุล ผู้ถือหุ้นของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 834,475 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.0493 ของทุนชำระแล้วของ CK 	12,787,005
7	นายสุพงษ์ ชยุตสาหกิจ	<ul style="list-style-type: none"> กรรมการและกรรมการบริหารของบริษัท ผู้ถือหุ้นของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 270,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.0159 ของทุนชำระแล้วของ CK 	-ไม่มี-
	นายสุทธิศักดิ์ ชยุตสาหกิจ	<ul style="list-style-type: none"> ญาติสนิทของนายสุพงษ์ ชยุตสาหกิจ ผู้ถือหุ้นของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 10,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.0006 ของทุนชำระแล้วของ CK 	50,000
8	ดร.สมบัติ กิจจาดักขณ์	<ul style="list-style-type: none"> กรรมการ กรรมการบริหาร และกรรมการผู้จัดการของบริษัท ผู้ถือหุ้นของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 300,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.0177 ของทุนชำระแล้วของ CK 	2,999,141
9	นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร	<ul style="list-style-type: none"> ประธานกรรมการตรวจสอบ และกรรมการอิสระของบริษัท และ CK 	-ไม่มี-
	นายชาติรี เตชะทัศนสุนทร	<ul style="list-style-type: none"> บุตรของนายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร 	533,110
	นางสาววรรลภรณ์ เตชะทัศนสุนทร	<ul style="list-style-type: none"> บุตรของนายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร ผู้ถือหุ้นของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 2,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.0001 ของทุนชำระแล้วของ CK 	150,000
	นายชัยยุทธ เตชะทัศนสุนทร	<ul style="list-style-type: none"> บุตรของนายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร ผู้ถือหุ้นของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 300,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.0177 ของทุนชำระแล้วของ CK 	539,800
10	นายอัศวิน คงสิริ	<ul style="list-style-type: none"> ประธานกรรมการและกรรมการอิสระของ CK 	3,360,600
	หม่อมราชวงศ์อัญญา คงสิริ	<ul style="list-style-type: none"> คู่สมรสของนายอัศวิน คงสิริ 	139,152

ลำดับที่	รายชื่อบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน และ/หรือผู้ถือหุ้นที่มีส่วนได้เสีย	ความสัมพันธ์/ส่วนได้เสีย	จำนวนหุ้นที่ถือในบริษัท
11	นายสิทธิเดช ศรีวิศวเวทย์	<ul style="list-style-type: none"> • ผู้บริหารของ CK • ผู้ถือหุ้น ของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 2,000,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.1181 ของทุนชำระแล้วของ CK 	500,000
	นางปราณี ทองกิตติกุล	<ul style="list-style-type: none"> • ญาติสนิทของนายสิทธิเดช ศรีวิศวเวทย์ 	1,187,778
	นายภูวนะศวร์ ศรีวิศวเวทย์	<ul style="list-style-type: none"> • ญาติสนิทของนายสิทธิเดช ศรีวิศวเวทย์ • ผู้ถือหุ้น ของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 1,129,855 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.0667 ของทุนชำระแล้วของ CK 	577,024
	นางสาวสวรรรยา ศรีวิศวเวทย์	<ul style="list-style-type: none"> • บุตรของนายสิทธิเดช ศรีวิศวเวทย์ • ผู้ถือหุ้น ของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 600,025 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.0354 ของทุนชำระแล้วของ CK 	605,046
12	นายณรงค์ แสงสุริยะ	<ul style="list-style-type: none"> • กรรมการ กรรมการบริหาร และผู้บริหารอาวุโสของ CK • ผู้ถือหุ้น ของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 512,500 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.0303 ของทุนชำระแล้วของ CK 	-ไม่มี-
	น.ส.วาสนา แสงสุริยะ	<ul style="list-style-type: none"> • ญาติสนิทของนายณรงค์ แสงสุริยะ • ผู้ถือหุ้น ของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 1,050 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.0001 ของทุนชำระแล้วของ CK 	7,000
13	ดร. อนุกุล ตันติมาสน์	<ul style="list-style-type: none"> • กรรมการ กรรมการบริหาร และผู้บริหารของ CK 	86,554
14	นายไพรัตน์ พรหมอินทร์	<ul style="list-style-type: none"> • ผู้บริหาร ของ CK 	-ไม่มี-
	นางคารณี พรหมอินทร์	<ul style="list-style-type: none"> • คู่สมรสของนายไพรัตน์ พรหมอินทร์ 	21,025
15	นายพิชัย เฉยบำรุง	<ul style="list-style-type: none"> • ผู้บริหารของ CK • ผู้ถือหุ้น ของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 150,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.0089 ของทุนชำระแล้วของ CK 	145,500
16	นายพรณรงค์ สิริโยธิน	<ul style="list-style-type: none"> • ผู้บริหารของ CK 	1,198
17	นายประพนธ์ จันทร์ประดับฟ้า	<ul style="list-style-type: none"> • ผู้บริหารของ CK 	10,000
18	นายธรรมบุญ สุวรรณ์	<ul style="list-style-type: none"> • ผู้บริหารของ CK 	100,000
19	นายเกียรติ เหลืองชูเกียรติ	<ul style="list-style-type: none"> • ผู้บริหารของ CK 	293
รวมจำนวนหุ้น			5,135,616,406

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

7. การมีส่วนร่วมในที่ประชุมและการออกเสียงของกรรมการที่มีส่วนได้เสีย และ/หรือ กรรมการที่เป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน

การประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 5/2565 เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2565 กรรมการที่มีส่วนได้เสีย และ/หรือกรรมการที่เป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน ได้แก่ (1) นายปลิว ตรีวิศวเวทย์ (2) นายพงษ์สฤกษ์ดี ตันตีสวนิชย์กุล และ (3) นางสาวสุภามาส ตรีวิศวเวทย์ ไม่ได้เข้าร่วมประชุมและไม่มีสิทธิออกเสียงในวาระนี้

8. เงื่อนไขการเข้าทำรายการ

ในการเข้าทำสัญญากับ ช.การช่าง จะดำเนินการได้หลังจาก

1. บริษัทได้เข้าทำสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม กับ รฟม.
2. ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัทครั้งที่ 1/2565 ซึ่งจะจัดขึ้นในวันที่ 28 พฤศจิกายน 2565 มีมติอนุมัติให้บริษัทเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันในการว่าจ้างบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้บริหารและก่อสร้างงานโยธา (ช่วงตะวันตก) และผู้ออกแบบ จัดหา ติดตั้ง ทดสอบอุปกรณ์งานระบบ และทดลองเดินรถไฟฟ้า (ช่วงตะวันออกและตะวันตก) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

9. ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัทที่ต้องเปิดเผยตามสารสนเทศตามประกาศเรื่องรายการที่เกี่ยวข้องกันตามรายละเอียดดังต่อไปนี้ให้ผู้ถือหุ้นอ้างอิงข้อมูลในส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท

1. ข้อมูลบริษัทและการดำเนินธุรกิจโดยสรุป (ส่วนที่ 3 หน้า 32 – 43)
2. รายชื่อผู้บริหารและผู้ถือหุ้น 10 รายแรก ณ วันปิดสมุดพักการโอนหุ้นล่าสุด (ส่วนที่ 3 หน้า 43 – 44)
3. ตารางสรุปงบการเงินในระยะ 3 ปี ที่ผ่านมา และปีปัจจุบันจนถึงไตรมาสล่าสุด พร้อมคำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน (ส่วนที่ 3 หน้า 49 – 66)
4. รายการระหว่างกันในปีที่ผ่านมาและปีปัจจุบันจนถึงไตรมาสล่าสุด (ส่วนที่ 3 หน้า 67 – 71)
5. ข้อมูลอื่นที่อาจมีผลกระทบต่อการตัดสินใจของผู้ลงทุนอย่างมีนัยสำคัญ (ส่วนที่ 3 หน้า 72)

10. 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
งานโยธา		
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ – หัวลำโพง	BCKT JV ¹	ออกแบบและก่อสร้าง 9 สถานีใต้ดิน รวมถึงงานโยธา สถานีใต้ดิน อุโมงค์ งานระบบรถไฟฟ้า โครงสร้าง และงานออกแบบ โดยมีระยะทาง 10 กิโลเมตร
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ – เคาปูน	CKSL JV ²	ออกแบบและก่อสร้าง งาน โครงสร้างรางทั้งแบบที่มีหินโรยและไม่มีหินโรย รวมถึงระบบรางนำไฟฟ้า
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง – บางแค และ ช่วงบางซื่อ – ท่าพระ	ช.การช่าง	<ul style="list-style-type: none"> • งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์รูปกล่อง (Cut and Cover Tunnel) เชื่อมกับอุโมงค์ (Bored Tunnel) และอาคารปล่องระบายอากาศ 1 แห่ง งานออกแบบและก่อสร้าง 2 สถานีใต้ดิน รวมถึงงานโครงสร้างสถานี สาธารณูปโภค และงานระบบรถไฟฟ้า • งานออกแบบและก่อสร้างระบบรางแบบไม่มีหินโรย และ งานโครงสร้างระบบรางนำไฟฟ้า
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ	CKTC JV ³	ก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่งยกระดับ และสถานี 8 แห่ง รวมถึง โครงสร้างสถานีและงานระบบไฟฟ้า และออกแบบใหม่ ทางยกระดับและโครงสร้างสถานี
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ	ช.การช่าง	<ul style="list-style-type: none"> • ก่อสร้างโครงสร้างยกระดับ และสถานี 9 แห่ง รวมถึง งานโครงสร้าง สถานี ก่อสร้างและปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค และออกแบบใหม่ โครงสร้างยกระดับและโครงสร้างสถานี • ออกแบบและก่อสร้างงานระบบรางแบบไม่มีหินโรยสำหรับ โครงสร้างสถานียกระดับ ทางยกระดับ และศูนย์ซ่อมบำรุง รถไฟฟ้า
งานจัดหาระบบรถไฟฟ้า		
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย	ช.การช่าง	ออกแบบ ผลิต จัดทำ ติดตั้ง และทดสอบงานระบบไฟฟ้า เช่น ระบบ รถไฟฟ้า ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบประตูกันขานชลาอัตโนมัติ ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ อุปกรณ์ซ่อมบำรุงภายในและภายนอกศูนย์ซ่อมบำรุง ระบบการจ่ายไฟกำลัง และระบบสื่อสาร และระบบควบคุม ตั้งการ และเก็บข้อมูล (SCADA)

ชื่อโครงการ	ชื่อผู้รับจ้าง	ขอบเขตงาน
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ และ ช่วงเตาปูน – บางซื่อ	ช.การช่าง	ออกแบบ ผลิต จัดหา ติดตั้ง และทดสอบงานระบบไฟฟ้า เช่น ระบบ รถไฟฟ้า ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบประตูกันขานชลาอีดโนมัติ ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ อุปกรณ์ซ่อมบำรุงภายในและภายนอกศูนย์ซ่อมบำรุง ระบบการจ่ายไฟกำลัง และระบบสื่อสาร และระบบควบคุม สั่งการ และเก็บข้อมูล (SCADA) และระบบงาน การบริหาร

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 และผ่านการคัดเลือก จาก รฟม. ให้เป็นผู้รับเหมาก่อสร้างงานโยธาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก ในฐานะผู้รับจ้างช่วงของบริษัท
- การว่าจ้าง ช.การช่าง ให้รับผิดชอบทั้งงานโยธาและงานจัดหาระบบรถไฟฟ้า จะทำให้สามารถ เชื่อมโยงงานโยธาและงานจัดหาระบบรถไฟฟ้าได้อย่างราบรื่น
- ช.การช่าง เป็นบริษัทที่มีความแข็งแกร่งทางการเงิน มีฐานะการเงินที่มั่นคง มีความสามารถในการบริหารความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการขนาดใหญ่ เช่น ความเสี่ยงที่เกิดจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน ความเสี่ยงที่เกิดจากความล่าช้าของโครงการ และความเสี่ยง ที่เกิดจากเงินลงทุนที่สูงกว่าที่คาดการณ์ (Cost Overrun) เป็นต้น
- ช.การช่าง รับข้อเสนอที่จะเป็น (1) ผู้บริหารและก่อสร้างงานโยธาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก (โดยไม่รวมการว่าจ้างที่ปรึกษาของ รฟม.) และ (2) ผู้ออกแบบ จัดหา ติดตั้ง ทดสอบ อุปกรณ์งานระบบ และทดลองเดินรถไฟฟ้า ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มให้กับบริษัท ในลักษณะจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ (Lump Sum Turnkey) ที่รับประกันผลงาน โดยรับความเสี่ยง ทั้งหมดที่อาจเกิดขึ้นหากการดำเนินโครงการไม่แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนด (Completion Risk)
- ช.การช่าง เป็นพันธมิตรผู้ร่วมลงทุนในบริษัท ทำให้มีความรับผิดชอบและความผูกพันในการ ดำเนินการ โครงการให้ประสบผลสำเร็จ

นอกจากนี้ คณะกรรมการของบริษัท มีความเห็นว่าเงื่อนไขการว่าจ้าง ช.การช่าง มีความสมเหตุสมผล โดยมีเหตุผลประกอบ ดังนี้

1. เงื่อนไขว่าจ้าง ช.การช่าง ในลักษณะจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ (Lump Sum Turnkey) เป็นเงื่อนไขที่สอดคล้องกับภาระและหน้าที่ที่บริษัทจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาร่วมลงทุนที่บริษัทจะลงนามกับ รฟม. ไม่ว่าจะเป็นในส่วนของขอบเขตงาน การรับประกันผลงาน และการชำระค่าปรับต่างๆ เป็นต้น จึงเป็นการจำกัดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม
2. มูลค่ารวมของสิ่งตอบแทนที่บริษัทชำระให้แก่ ช.การช่าง จำนวน 109,216 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) เป็นค่าตอบแทนที่ต่ำกว่ามูลค่างานที่ประเมิน โดยผู้เชี่ยวชาญอิสระภายใต้ขอบเขตของงานประเภทเดียวกันของโครงการดังกล่าว

11. ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ และ/หรือ กรรมการของบริษัท ที่แตกต่างไปจากความเห็นของคณะกรรมการของบริษัทตามข้อ 10.

- ไม่มี -

12. ความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ

ความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ ซึ่งจัดทำโดยบริษัท แคปปิตอล แอ็ดแวนเทจ จำกัด ปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 3.

13. แบบหนังสือมอบฉันทะ พร้อมชื่อกรรมการตรวจสอบอย่างน้อย 1 ราย เป็นผู้รับมอบฉันทะจากผู้ถือหุ้น

ปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 4.

ส่วนที่ 3 ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับบริษัท

1. ข้อมูลบริษัทและการดำเนินธุรกิจโดยสรุป

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ประกอบธุรกิจหลัก คือ การรับสัมปทานในการบริหารจัดการและให้บริการระบบทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า รวมถึงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษและรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นฐานรากในการขยายธุรกิจผ่านการขยายเส้นทางและโครงข่ายการให้บริการทั้งในระบบทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในอนาคต ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทสามารถเป็นผู้ดำเนินธุรกิจด้านการให้บริการระบบขนส่งมวลชนและการคมนาคมชั้นนำในประเทศและในภูมิภาค นอกจากนี้ ยังสามารถต่อยอดธุรกิจเพิ่มเติมไปยังธุรกิจอื่นที่มีอัตราการเติบโต และอัตราผลตอบแทนที่ดีได้ เช่น โครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานอื่นๆ การพัฒนาเชิงพาณิชย์ หรือการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2565 บริษัทมีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว 15,285 ล้านบาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญ 15,285 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท

1.1 ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท

บริษัทมุ่งมั่นที่จะเป็นผู้นำด้านการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจรระดับการเดินทางเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนในสังคม โดยธุรกิจของบริษัทประกอบไปด้วยการให้บริการทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า รวมถึงธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับธุรกิจหลัก

1.1.1 ธุรกิจทางพิเศษ

บริษัทและบริษัทย่อย คือ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“NECL”) เป็นผู้รับสัมปทานจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”) ในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษรวม 3 สายทาง ได้แก่ ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และทางพิเศษอุดรรัถยา โดยรายละเอียดสายทางมีดังนี้

ทางพิเศษศรีรัช

ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) เป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่โครงการแรกในประเทศไทยที่เกิดจากความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยลักษณะโครงการเป็น BTO (Build Transfer Operate) คือ บริษัทเป็นผู้ลงทุนในการออกแบบก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช ทั้งนี้ กรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหรือใช้ประโยชน์ในทางพิเศษศรีรัชเป็นของ กทพ. โดยบริษัทมีสิทธิได้รับรายได้ค่าผ่านทางตามที่กำหนดในสัญญา รวมถึงสิทธิในการพัฒนาเชิงพาณิชย์บนพื้นที่ในเขตทางบนโครงสร้างทางพิเศษ ซึ่งเมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 ได้มีการลงนามสัญญาโครงการระบบทาง

ค่าน้ำขึ้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) เพื่อขยายระยะเวลาสัมปทานออกไปสิ้นสุดในวันที่ 31 ตุลาคม 2578 ทางพิเศษศรีรัชประกอบด้วยทางพิเศษ 3 ส่วน มีระยะทางรวม 38.5 กิโลเมตร ดังนี้

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

ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

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

ทางพิเศษอุดรรัถยา

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

1.1.2 ธุรกิจระบบราง

บริษัทเป็นผู้รับสัมปทานการให้บริการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”) จำนวน 2 โครงการ ได้แก่

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน)

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

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

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) มีจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ที่สถานีเตาปูน

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) สัญญาที่ 4 สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา ลักษณะสัญญาเป็นการร่วมลงทุนแบบ PPP Gross Cost โดย รฟม. เป็นผู้ลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด และบริษัทเป็นผู้ลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ โดย รฟม. เป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร และรายได้เชิงพาณิชย์จากการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด และ รฟม. จะทยอยจ่ายคืนค่าอุปกรณ์งานระบบให้บริษัทเป็นรายเดือนในระยะเวลา 10 ปี และจ้างบริษัทบริหารการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษาตลอดระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ 4 กันยายน 2556 โดยโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) เป็นโครงการรถไฟฟ้าที่เป็นทางวิ่งยกระดับระยะทาง 23 กิโลเมตร จำนวน 16 สถานี และเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ที่สถานีเตาปูน

1.1.3 ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

ตามที่บริษัทมีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการพัฒนาเชิงพาณิชย์ตามที่ระบุไว้ในสัญญาสัมปทานที่เกี่ยวข้อง บริษัทได้แต่งตั้งบริษัทย่อย คือ บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (“BMN”) เป็นผู้แทนในการบริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ทั้งในโครงการรถไฟฟ้าและทางพิเศษ ซึ่งแบ่งการดำเนินธุรกิจออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

1. จัดหาและ/หรือจัดทำสื่อโฆษณา
2. ให้เช่าพื้นที่ร้านค้า
3. ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม

โดยลักษณะการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์มีทั้งแบบดำเนินการเองและให้บุคคลอื่นพัฒนาพื้นที่

1.2 แนวโน้มของธุรกิจ

1.2.1 ธุรกิจทางพิเศษ

บริษัทเป็นเอกชนผู้ให้บริการทางพิเศษครอบคลุมพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่ใหญ่ที่สุด โดยครอบคลุมทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษศรีรัชวงแหวนรอบนอกฯ และทางพิเศษอุดรรัถยา มีระยะทางที่ให้บริการรวม 87.56 กิโลเมตร ในขณะที่เดียวกันยังมีเอกชนรายอื่นอีก 1 รายที่ให้บริการทางพิเศษในลักษณะเดียวกัน ซึ่งมีระยะทางให้บริการรวม 28 กิโลเมตร ซึ่งหากเปรียบเทียบขนาดของบริษัทเอกชนรายอื่นกับบริษัทแล้ว บริษัทเอกชนรายอื่นมีขนาด 1 ใน 3 ของบริษัท อย่างไรก็ตาม โครงข่ายของบริษัทกับบริษัทเอกชนรายอื่นมีจุดเชื่อมกันบริเวณเหนือบึงมกกะสันบนทางพิเศษศรีรัช ซึ่งเป็นการอำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้ทางทั้ง 2 โครงข่ายให้มีการเดินทางอย่างต่อเนื่องและสะดวกสบาย รวดเร็วและปลอดภัย นอกจากนี้โครงข่ายทั้ง 2 โครงข่ายยังมีแนวเส้นทางที่เชื่อมต่อกับทางทิศเหนือของกรุงเทพมหานคร โดยเป็นเส้นทางที่ขนานกันจากด้านทิศเหนือของกรุงเทพมหานคร เข้าสู่ใจกลางกรุงเทพมหานคร ก่อให้เกิดเป็นทางเลือกของผู้ใช้บริการ ซึ่งในทางกายภาพแล้วโครงข่ายของ บริษัทมีการเชื่อมต่อกับทางพิเศษสายทางอื่นๆ มากกว่าบริษัทเอกชนรายอื่น เป็นผลให้เกิดโอกาสในการเดินทางที่เชื่อมต่อกันได้อย่างทั่วถึง

ในปี 2564 ประเทศไทยได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ต่อเนื่องเป็นปีที่ 2 ซึ่งกรณีดังกล่าวก่อให้เกิดผลกระทบเป็นวงกว้างแทบทุกภาคส่วน ผู้ประกอบการได้รับผลกระทบจากการที่ประชาชนไม่สามารถดำเนินชีวิตตามปกติได้ อีกทั้งมีการประกาศภาวะฉุกเฉิน มาตรการ Work From Home โรงเรียน มหาวิทยาลัย ทำการเรียนการสอน online ประชาชนและนักท่องเที่ยวงดการเดินทาง ก่อให้เกิดผลกระทบต่อธุรกิจต่างๆ เป็นระยะๆ ซึ่งในส่วนของธุรกิจทางพิเศษก็ได้รับผลกระทบเช่นกันจากการประกาศมาตรการต่างๆ ส่งผลให้ปริมาณจราจรบนทางพิเศษลดลงกว่าปกติ ประกอบกับประชาชนงดเดินทางในระหว่างที่มีการประกาศมาตรการ lockdown และ

การปิดประเทศ อีกทั้ง ประชาชนมีการใช้จ่ายเท่าที่จำเป็น รวมถึงการซื้อ-ขายรถยนต์ซึ่งมีปริมาณลดลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจากการศึกษาสถิติการขายรถยนต์ในงาน Motor Expo ซึ่งทำการจัดงานในเดือน ธันวาคมของทุกปี พบว่าก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ในปี 2561 มียอดขายรถยนต์รวม 44,189 คัน ปี 2562 ยอดขายรถยนต์รวม 37,489 คัน ปี 2563 ยอดขายรถยนต์รวม 33,753 คัน และปี 2564 ยอดขายรถยนต์รวม 31,583 คัน (หนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ ธันวาคม 2564) ซึ่งลดลงอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าการซื้อ-ขายรถยนต์จะลดลง ปริมาณจราจรบนทางพิเศษลดลง แต่ในช่วงที่สูงสุดของการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 การใช้บริการทางพิเศษเป็นการเดินทางที่ปลอดภัยที่สุด ประชาชนลดการใช้บริการรถสาธารณะทำให้มีการนำรถส่วนตัวมาใช้ในการเดินทางมากขึ้น เป็นผลให้หลังจากภาครัฐทยอยปรับลดมาตรการต่างๆ ทำให้เกิดการจราจรที่คับคั่ง ทั้งบนถนนและบนทางพิเศษ โดยเฉพาะในระหว่างไตรมาส 4/2564 ประชาชนได้เริ่มออกเดินทางมากขึ้นจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการผ่อนคลายมาตรการต่างๆ จากทางภาครัฐ ส่งผลให้ปริมาณจราจรบนทางพิเศษเพิ่มขึ้นแต่ก็ยังไม่เท่ากับสภาวะปกติก่อนการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ดังนั้น ในปี 2564 ปริมาณจราจรบนทางพิเศษยังคงลดลงจากผลกระทบของเชื้อ COVID-19 ที่แพร่ระบาดยาวนานกว่าปี 2563 อย่างไรก็ตาม แม้ว่าอยู่ในสถานการณ์ที่ยากลำบาก บริษัทฯ ได้มีการปรับปรุงช่องจราจรบนทางพิเศษ ปรับปรุงและขยายช่องทาง EASY PASS และได้นำระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางด้วยบัตรเครดิต/บัตรเดบิต VISA แบบ PAYWAVE และ MASTER CARD แบบ PAY PASS ด้วยการนำบัตรเครดิต/บัตรเดบิต จากธนาคารใดก็ได้มาชำระค่าผ่านทางพิเศษที่ช่องเงินสด โดยลดภาระจกกลางและแตะบัตรที่เครื่องอ่านแบบ Contactless ก็ชำระเงินได้ทันที เพื่อความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ลดการสัมผัสและเป็นการเพิ่มทางเลือกที่สะดวกสบายต่อผู้ใช้บริการทางพิเศษ ซึ่งได้เปิดให้บริการแล้วครบ 5 สายทางพิเศษแล้ว

1.2.2 ธุรกิจระบบราง

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงขนาดใหญ่ที่มีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ จนทำให้มีอัตราการเติบโตและขยายตัวอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้กรุงเทพฯ ในปัจจุบันประสบปัญหาด้านการจราจรเป็นอย่างมากและเป็นปัญหาที่สะสมมานานหลายปี ประกอบกับการเพิ่มขึ้นของประชากร ปริมาณรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถอื่นๆ ในกรุงเทพฯ ที่เพิ่มจำนวนขึ้นทุกปี โดยที่ไม่มีแนวโน้มว่าจะลดลง อีกทั้ง ความต้องการในการเดินทางของประชาชนที่สูงมากขึ้นในขณะที่พื้นที่การจราจรและระบบขนส่งสาธารณะยังไม่สามารถรองรับได้อย่างเพียงพอ ซึ่งถือว่าเป็นปัญหาหลักที่เกิดขึ้นไม่แตกต่างกับเมืองหลวงทั่วโลกที่มีความหนาแน่นของประชากรสูง จากปัญหาดังกล่าวรัฐบาลจึงมีนโยบายมุ่งเน้นการพัฒนาโครงข่ายทางด้านการขนส่งสาธารณะต่างๆ ในการแก้ไขปัญหาการจราจร เพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร รวมถึงการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ ถึงแม้ว่าสถานการณ์ในปัจจุบัน ปัญหาการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ส่งผลให้ปริมาณ

การเดินทาง การให้บริการขนส่งสาธารณะลดลงก็ตาม แต่การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะยังคงต้องดำเนินต่อไป

ในด้านของการพัฒนาระบบคมนาคม กระทรวงคมนาคมมุ่งพัฒนาพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ให้เป็นกลไกการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศให้เติบโตอย่างสมดุลและมั่นคง ซึ่งการพัฒนาสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานด้านการคมนาคมจะครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ รองรับบริการขนส่งและการเดินทางอย่างต่อเนื่อง เชื่อมถึงกันได้หลากหลายรูปแบบ ทั้งการเดินทางหลัก การเดินทางรอง และการเดินทางย่อยภายในพื้นที่ โดยเฉพาะระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าซึ่งเป็นหนึ่งในแผนงานยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบคมนาคม และเป็นอีกหนึ่งกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและฟื้นฟูประเทศ ทั้งนี้ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย) ช่วงหัวลำโพง-บางแค (สถานีหลักสอง) และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ซึ่งเป็นหนึ่งในโครงการที่ภาครัฐได้ให้ความสำคัญ ได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการครบทั้งสายทางแล้วเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 ทำให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินให้บริการเดินรถไฟฟ้าครบทั้งสายทางเต็มรูปแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) อีกทั้งบรรเทาปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ ที่เป็นศูนย์รวมกิจกรรมทุกอย่างไว้ที่ศูนย์กลางเมือง ให้เป็นศูนย์กลางโครงข่าย เชื่อมโยงการขนส่งและการเดินทาง และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ได้เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการโดยไม่คิดค่าโดยสาร เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2563 นอกจากนี้ยังมีโครงการรถไฟฟ้าสำคัญๆ ที่ถูกผลักดันหลากหลายโครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาสี (บีงกุ่ม) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา ระยะที่ 1 ช่วงวัชรพล-ทองหล่อ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา ช่วงที่ 2 ช่วงพระราม 3-ท่าพระ และโครงการรถไฟฟ้าสายบางนา-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยในขณะนี้อยู่ระหว่างขั้นตอนการเสนอของบประมาณและการศึกษารายละเอียดของโครงการ รวมถึงรูปแบบการลงทุน ซึ่งโครงการทั้งหมดภาครัฐได้เร่งรัดดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ เพื่อสร้างโครงข่ายรถไฟฟ้าที่ครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น และเป็นอีกทางเลือกในการเดินทางที่สามารถกำหนดเวลาได้ สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย รวมทั้งช่วยลดปัญหาสิ่งแวดล้อมยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทำให้ประเทศเกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

ความคืบหน้าของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนตามนโยบายของภาครัฐ

โครงการ	สถานะโครงการปัจจุบัน
สายสีแดง	<p>ช่วงบางซื่อ - รังสิต 10 สถานี ระยะทาง 26.30 กม.</p> <ul style="list-style-type: none"> - เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการโดยไม่คิดค่าโดยสาร เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2564 - เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2564 <p>ช่วงบางซื่อ - คลิ่งชัน 3 สถานี ระยะทาง 15 กม.</p> <ul style="list-style-type: none"> - เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการโดยไม่คิดค่าโดยสาร เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2564

โครงการ	สถานะโครงการปัจจุบัน
	<p>- เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2564</p> <p>ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา 4 สถานี ระยะทาง 14.8 กม.</p> <p>- ได้รับอนุมัติโครงการแล้วเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2562</p> <p>- ปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างการศึกษารายละเอียดรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP)</p> <p>ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช 3 สถานี ระยะทาง 5.7 กม.</p> <p>- ได้รับอนุมัติโครงการจาก ครม. แล้วเมื่อ 5 มีนาคม 2562</p> <p>- ปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างการศึกษารายละเอียดรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP)</p> <p>ช่วงหัวลำโพง - มหาชัย 17 สถานี ระยะทาง 37 กม.</p> <p>- ปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างการศึกษารายละเอียดรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP)</p> <p>ช่วงรังสิต - ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต 4 สถานี ระยะทาง 8.84 กม.</p> <p>- ได้รับอนุมัติโครงการแล้วเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2562</p> <p>- ปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างการศึกษารายละเอียดรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP)</p>
สายสีน้ำตาล	<p>ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) 20 สถานี ระยะทาง 22.1 กม.</p> <p>- วันที่ 3 มกราคม 2562 คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) มีมติให้ สนข. บรรจุแผนการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) ในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะที่ 1</p> <p>- ปัจจุบันโครงการอยู่ในระหว่างพิจารณารายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA)</p> <p>- คาดว่าจะเปิดประมูลภายในปี 2566 และคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ในปี 2567</p>
สายสีม่วง ส่วนต่อขยาย	<p>ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) 17 สถานี ระยะทาง 23.6 กม.</p> <p>- วันที่ 25 กรกฎาคม 2560 มติ ครม. อนุมัติให้ รฟม. ดำเนินงานก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)</p> <p>- วันที่ 11 มีนาคม 2565 รฟม. จัดพิธีลงนามสัญญาจ้างก่อสร้างงานโยธาให้กับเอกชนผู้ชนะการประมูล</p> <p>- ปัจจุบันโครงการอยู่ในขั้นตอนดำเนินงานก่อสร้างงานโยธา โดยคาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2570</p>
สายสีเทา	<p>ช่วงวัชรพล - ทองหล่อ 39 สถานี ระยะทาง 39.91 กม.</p> <p>- ปัจจุบันโครงการอยู่ในขั้นตอนทำการศึกษาและจัดทำรายงานการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (PPP)</p>
สายบางนา- ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ	<p>ระยะที่ 1 ช่วงบางนา - ธนาชิตี 12 สถานี ระยะทาง 14.6 กม.</p> <p>ระยะที่ 2 ช่วงธนาชิตี - สุวรรณภูมิใต้ 2 สถานี ระยะทาง 5.1 กม.</p> <p>- ปัจจุบันโครงการอยู่ในขั้นตอนทำการศึกษาและจัดทำรายงานการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (PPP)</p>

1.2.3 ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

สื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์

จากสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 การประกาศใช้มาตรการต่างๆ ของภาครัฐเพื่อควบคุมหรือหยุดการแพร่กระจายของเชื้อไวรัสดังกล่าวส่งผลกระทบต่อภาวะเศรษฐกิจของประเทศผู้ประกอบการต่างๆ ได้ปรับตัวต่อสถานการณ์ดังกล่าว อาทิ ลดงบประมาณการบริหารจัดการงบประมาณการโฆษณาประชาสัมพันธ์ การประกาศใช้นโยบายให้พนักงานการปฏิบัติงานอยู่ที่บ้าน (Work from Home) ซึ่งส่งผลให้จำนวนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าลดลงอย่างมีนัยสำคัญเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงก่อนเกิดการระบาดของเชื้อ COVID-19

จากสถานการณ์ดังกล่าวส่งผลกระทบต่อภาวะอุตสาหกรรมโฆษณา ซึ่งในช่วงเดือนมกราคม-ตุลาคม 2564 เมื่อเทียบกับช่วงระยะเวลาเดียวกันของปี 2563 สื่อที่ได้รับผลกระทบและมีอัตราการลดลงมากที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ สื่อในโรงพยาบาลนตรี สื่อเคลื่อนที่ สื่อหนังสือพิมพ์ สื่อนิตยสาร และวิทยุ ซึ่งมีอัตราการลดลงเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา มากกว่าร้อยละ 10 โดยที่สื่อในโรงพยาบาลนตรีมีอัตราการลดลงมากที่สุดที่ร้อยละ 31 และสื่อเคลื่อนที่ลดลงร้อยละ 24 ส่งผลต่อการใช้งบประมาณเพื่อการโฆษณาประชาสัมพันธ์ในรถไฟฟ้าด้วยเช่นกัน

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

ตลอดปี 2564 บริษัทได้เน้นการช่วยเหลือและสนับสนุนลูกค้าสื่อโฆษณาให้ผ่านพ้นวิกฤติการณ์ต่างๆ อาทิ การเลื่อนระยะเวลาหรือการขยายระยะเวลาการเผยแพร่สื่อโฆษณา และการจัดสื่อในราคาพิเศษ เป็นต้นเพื่อเป็นการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีต่อพันธมิตรในระยะยาว

พื้นที่ให้เช่าและบริการ

พื้นที่ให้เช่าและบริการเป็นอีกธุรกิจหนึ่งที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ทำให้ร้านค้าต้องปิดการให้บริการชั่วคราวตามระยะเวลาการประกาศของภาครัฐ ซึ่งรวมถึงร้านค้าที่ให้บริการอยู่ในสถานีรถไฟฟ้าและจากสถานการณ์ดังกล่าวข้างต้นส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้บริโภคของผู้บริโภคเป็นอย่างมาก เนื่องจากผู้บริโภคจะมีการหลีกเลี่ยงการเข้าไปในพื้นที่ที่มีผู้ใช้บริการจำนวนมาก โดยหันมาใช้บริการสั่งซื้อสินค้าออนไลน์ หรือบริการส่งของแทนการเข้าไปใช้บริการในพื้นที่ศูนย์การค้า

บริษัทใช้มาตรการสนับสนุนและการเยียวยาต่างๆ เพื่อให้ผู้เช่าและบริการสามารถดำเนินธุรกิจผ่านวิกฤติการณ์ที่เกิดขึ้นไปได้ อาทิ การงดเว้นการเรียกเก็บค่าเช่าและบริการ การลดค่าเช่าและบริการ การขยายพื้นที่เพื่อให้ผู้เช่าเพื่อสามารถกระจายสินค้าได้เพิ่มขึ้น เป็นต้น มาตรการต่างๆ เหล่านี้จะช่วยเสริมสร้างความสัมพันธ์ที่เข้มแข็งทางธุรกิจระหว่างบริษัทกับพันธมิตรคู่ค้าเป็นอย่างดี

ในช่วงไตรมาสที่ 4 ภาครัฐได้ผ่อนคลายมาตรการต่างๆ ส่งผลให้ประชาชนเริ่มออกมาใช้ชีวิตนอกบ้านมากขึ้น ประกอบกับการปรับตัวเข้ากับวิถีชีวิตรูปแบบใหม่ (New Normal) ทำให้จำนวนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าปรับตัวเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับระยะเวลาก่อนหน้า เกิดการจับจ่ายใช้สอยสินค้าและบริการในสถานีรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้น ทำให้รายได้จากการขายสินค้าและบริการเริ่มปรับตัวดีขึ้น รวมถึงการมีผู้สนใจมาเช่าพื้นที่จัดกิจกรรมขายสินค้าและบริการในช่วงสุดท้ายของปี

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

1.3 ความเสี่ยงต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท

1.3.1 ความเสี่ยงจากนโยบายของรัฐบาล

บริษัทดำเนินธุรกิจภายใต้สัญญาสัมปทานซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ กทพ. และ รฟม. อาจไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดและเงื่อนไขในสัญญาสัมปทาน เนื่องจากนโยบายภาครัฐ ซึ่งทำให้บริษัทอาจต้องเปลี่ยนแปลงการปฏิบัติงาน หรือมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท

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

ทั้งนี้ บริษัทได้สร้างระบบการบริหารงานร่วมกันกับหน่วยงานภาครัฐทั้งในระดับบริหารและปฏิบัติการ มีการให้ข้อมูลที่เพียงพอซึ่งกันและกัน เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ดีต่อกันรวมทั้งติดตามสถานการณ์ทางการเมืองและการเปลี่ยนแปลงด้านนโยบายอย่างใกล้ชิดสม่ำเสมอ และทบทวนแผนกลยุทธ์และแผนงานให้เหมาะสมกับสถานการณ์อย่างสมเหตุสมผลและได้รับประโยชน์ร่วมกันในระยะยาว

1.3.2 ความเสี่ยงเกี่ยวกับความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

บริษัทมีภาระหนี้สินที่มีดอกเบี้ยจำนวนมากจากการลงทุนในโครงการตามสัญญาสัมปทาน ดังนั้นดอกเบี้ยจ่ายจึงเป็นค่าใช้จ่ายรายการใหญ่ของบริษัท หากอัตราดอกเบี้ยเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ อาจส่งผลกระทบต่อต้นทุนทางการเงินและการดำเนินงานของบริษัท บริษัทจึงได้มีการบริหารความเสี่ยง ด้วยการจัดโครงสร้างสัดส่วนของเงินกู้ยืมอัตราดอกเบี้ยลอยตัว และเงินกู้ยืมอัตราดอกเบี้ยคงที่ให้อยู่ในระดับเหมาะสม และมีการจัดทำธุรกรรมป้องกันความเสี่ยงด้านอัตราดอกเบี้ย จากอัตราดอกเบี้ยลอยตัวเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ตามสภาวะตลาด นอกจากนี้ บริษัทยังมีการติดตามสถานการณ์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยเพื่อปรับปรุงสัดส่วนเงินกู้ยืมอัตราดอกเบี้ยลอยตัวให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม จึงทำให้บริษัทสามารถบริหารต้นทุนทางการเงินได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.3.3 ความเสี่ยงเกี่ยวกับความผันผวนของต้นทุนธุรกิจระบบราง

ต้นทุนค่าโดยสารถือเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าของบริษัท ซึ่งประกอบด้วย ค่าซ่อมแซม และบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า และโครงสร้างพื้นฐานทางโยธา ค่าสาธารณูปโภค ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร และค่าตอบแทนรายได้ค่าโดยสาร

ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า (M&E Contract) บริษัทมีสัญญาเป็นเงินสกุลต่างประเทศและเงินบาท ต้องปรับเปลี่ยนตามดัชนีราคาผู้บริโภคตามที่ระบุในสัญญา เนื่องจากเป็นสัญญาระยะยาว ทำให้บริษัทจะมีความเสี่ยงอันเกิดจากการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาดังกล่าว

สำหรับค่าสาธารณูปโภคซึ่งประกอบด้วยค่าไฟฟ้าที่ใช้ในสถานีและใช้ในการเดินรถจะมีการปรับเปลี่ยนตามอัตราค่าไฟฟ้าของการไฟฟ้านครหลวง ซึ่งอาจส่งผลให้บริษัทมีภาระต้นทุนที่สูงขึ้น

สำหรับสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงนั้น ได้มีการกำหนดค่าจ้างสำหรับการให้บริการจัดการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาที่ รฟม. จะต้องจ่ายให้แก่บริษัท โดยอ้างอิงและคำนวณจากประมาณการค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่คาดการณ์โดยบริษัท ซึ่งค่าจ้างดังกล่าวจะสามารถปรับเปลี่ยนได้ตามอัตราเงินเฟ้อและอัตราค่าไฟฟ้าที่เกิดขึ้นจริงตามวิธีการที่กำหนดในสัญญาสัมปทานเท่านั้น ดังนั้น ถ้าไรที่เกิดจากการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าจะขึ้นอยู่กับความสามารถของบริษัทในการบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงให้ใกล้เคียงกับประมาณการที่กำหนด ซึ่งหากต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงมีจำนวนแตกต่างจากประมาณการ อาจจะมีผลกระทบต่อภาระดำเนินงานของบริษัทในกรณีที่บริษัทไม่สามารถขอเงินชดเชยหรือปรับขึ้นค่าบริการจากรฟม. ได้

อย่างไรก็ตาม ด้วยความเชี่ยวชาญและประสบการณ์จากการบริหารจัดการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน บริษัทมีความมั่นใจว่าจะสามารถบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้ประมาณการที่กำหนดไว้

1.3.4 ความเสี่ยงจากการว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญจากภายนอกเป็นผู้รับเหมาหลักในการจัดหาและบำรุงรักษาอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า

บริษัททำสัญญาจัดหาอุปกรณ์งานระบบ และสัญญาบำรุงรักษาอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้ากับผู้รับเหมาภายนอก ได้แก่ Siemens Limited ประเทศไทย และ Japan Transportation Technology (Thailand) ดังนั้น ในกรณีที่ผู้รับเหมาจากภายนอกไม่สามารถให้บริการได้ตามสัญญาแก่บริษัท หรือมีการเปลี่ยนแปลงสัญญาบำรุงรักษา อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการทำงานของระบบรถไฟฟ้าและกรณีรถไฟฟ้าไม่สามารถเปิดให้บริการได้ อาจส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของบริษัท

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

1.3.5 ความเสี่ยงเกี่ยวกับรายได้ไม่เป็นไปตามประมาณการ

บริษัทดำเนินธุรกิจการให้บริการทั้งทางพิเศษและรถไฟฟ้า ดังนั้น รายได้หลักของบริษัทจะมาจากค่าผ่านทางและค่าโดยสาร ซึ่งอาจถูกกระทบโดยปัจจัยภายนอกที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ เช่น การขยายโครงข่ายของระบบรถไฟฟ้า การมีระบบขนส่งต่อเนื่องที่ดี อัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งอื่นที่ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้ได้ ความหนาแน่นของการจราจรบนท้องถนน ราคาน้ำมัน การขยายตัวของอสังหาริมทรัพย์ ธุรกิจคอนโดมิเนียม และธุรกิจรอบเส้นทางรถไฟฟ้าที่จะทำให้เกิดเป้าหมายในการเดินทางของประชาชน การเกิดโรคระบาดร้ายแรง เป็นต้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้ใช้บริการ นอกจากนี้ บริษัทจะมีรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งเป็นรายได้ที่อาจเปลี่ยนแปลงไปตามภาวะเศรษฐกิจในประเทศและต่างประเทศ การแข่งขันในธุรกิจสื่อโฆษณาและธุรกิจการให้เช่าพื้นที่ค้าปลีก รวมทั้งระยะเวลาในการเปิดให้บริการร้านค้าในสถานี ซึ่งหลายปัจจัยเป็นสิ่งที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ ดังนั้น หากรายได้ของบริษัทแตกต่างจากผลการศึกษาหรือประมาณการที่คาดการณ์ไว้ อาจส่งผลกระทบต่อการบริหารสภาพคล่องและความสามารถในการชำระหนี้ตามข้อผูกพันที่มีต่อสถาบันการเงิน ผู้ให้กู้ หรือเจ้าหนี้ตามกำหนดเวลาที่ได้ตกลงกันไว้

เพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าว บริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานในการติดตามผลกระทบที่อาจมีผลต่อปัจจัยต่างๆ อย่างใกล้ชิด และปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ให้เหมาะสม นอกจากนี้ บริษัทยังสามารถจำกัดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากปัจจัยเสี่ยง ได้แก่ ราคาน้ำมัน ความหนาแน่นของการจราจรบนท้องถนน และอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งอื่นที่ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้ได้ เนื่องจากบริษัทมีการให้บริการที่ครบวงจรทั้ง

บริการทางพิเศษและรถไฟฟ้า ซึ่งวิธีการเดินทางทั้ง 2 แบบนี้ถือเป็นสินค้าทดแทนซึ่งกันและกันได้ (Substitute product) และในส่วนของพัฒนาเชิงพาณิชย์ บริษัทได้มีการพัฒนาสื่อโฆษณารูปแบบใหม่ๆ เพิ่มขึ้น เพื่อเพิ่มรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

บริษัทได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 รัฐบาลได้ออกมาตรการควบคุมระดับสูง และประกาศใช้ พ.ร.ก. การบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉินเพื่อให้ประชาชนหยุดการเดินทาง เพื่อควบคุมการแพร่ระบาด โดยในปี 2564 ปริมาณการเดินทางที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่เดือนเมษายน 2564 ทั้งในธุรกิจทางพิเศษและธุรกิจรถไฟฟ้า ส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัทลดลงจากปีที่ผ่านมา และต่ำกว่าประมาณการที่คาดการณ์ไว้ แม้ว่ารายได้ของบริษัทจะได้รับผลกระทบอย่างมากจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 แต่บริษัทได้มีการบริหารจัดการต้นทุนอย่างเคร่งครัด รวมถึงการได้รับเงินปันผลรับจากการลงทุนในบริษัทอื่น ทำให้มีรายได้เพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจ

2. รายชื่อผู้บริหารและผู้ถือหุ้น 10 รายแรก ณ วันปิดสมุดพักการโอนหุ้นล่าสุด

2.1 รายชื่อกรรมการและผู้บริหาร ณ วันที่ 31 ตุลาคม 2565

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง
1. นายปวิฬ ตรีวิศวะเวทย์	ประธานกรรมการบริษัท / ประธานกรรมการบริหาร / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
2. นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร	ประธานกรรมการตรวจสอบ / กรรมการอิสระ / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
3. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน / กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ
4. ดร.อรรถพล ต้นละมัย	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ
5. ศ.(พิเศษ) อรรถพล ใหญ่สว่าง	ประธานกรรมการบรรษัทภิบาลบริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน / กรรมการอิสระ / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
6. นางวัลลภา อัสสกุล	กรรมการอิสระ / กรรมการบรรษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน
7. ม.ล.ประสพชัย เกษมสันต์	กรรมการอิสระ
8. นายสุพงษ์ ชยุตสาห์กิจ	กรรมการ / กรรมการบริหาร
9. นายพงษ์สฤทธ์ ตันติสุนธิชัยกุล	กรรมการ / กรรมการบรรษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน / กรรมการบริหาร
10. ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์	กรรมการบรรษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน / กรรมการบริหาร
11. นางสาวอาริสรา ธรรมรัช	กรรมการ

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง
12. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต	กรรมการ
13. นายวิทยา พันธุ์มงคล	กรรมการ
14. นายปิยกร อภิบาลศรี	กรรมการ
15. นางทศานุช ธรรมโชติ	กรรมการ
16. นางเพียว วรริตตะนระพร	กรรมการ / กรรมการบริหาร
17. นางสาวสุภามาส ตริวิศวะเวทย์	กรรมการ / กรรมการบริหาร

รายชื่อผู้บริหาร	ตำแหน่ง
1. ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์	กรรมการผู้จัดการ
2. นายวิฑูรย์ หทัยรัตนานา	รองกรรมการผู้จัดการ ปฏิบัติการและวิศวกรรมระบบราง
3. นายอนวัช สุวรรณฤทธิ	รองกรรมการผู้จัดการ พัฒนาธุรกิจและปฏิบัติการทางพิเศษ
4. นายอัศวิน จี	รองกรรมการผู้จัดการ บริหาร
5. นางสาวปาหนัน โดสุวรรณถาวร	รองกรรมการผู้จัดการ บัญชีและการเงิน

2.2 รายชื่อผู้ถือหุ้น 10 รายแรก ณ วันที่ 31 ตุลาคม 2565

บริษัทมีทุนจดทะเบียนและชำระแล้วเท่ากับ 15,285 ล้านบาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญ 15,285 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท โดยมีรายชื่อผู้ถือหุ้น 10 รายแรก ณ วันที่ 31 ตุลาคม 2565 ดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	ร้อยละ
1. บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	4,947,389,484	32.37
2. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	1,256,259,584	8.22
3. บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	971,447,811	6.36
4. ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	815,356,075	5.33
5. สำนักงานประกันสังคม	535,297,600	3.50
6. SOUTH EAST ASIA UK (TYPE C) NOMINEES LIMITED	400,531,149	2.62
7. นายวิชัย วชิรพงศ์	316,825,657	2.07
8. ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	303,448,709	1.99
9. STATE STREET EUROPE LIMITED	219,186,556	1.43
10. นายมิน เขียวร	160,000,000	1.05
อื่นๆ	5,359,257,375	35.06
รวม	15,285,000,000	100.00

3. สรุปภาระหนี้สินของบริษัท

3.1 ยอดรวมของตราสารหนี้ที่ออกจำหน่ายแล้วและที่ยังมีได้ออกจำหน่ายตามที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้มีมติไว้และมอบอำนาจให้แก่คณะกรรมการของบริษัทเป็นผู้พิจารณาออกจำหน่ายตามที่เห็นสมควร

ครั้งที่ / ลำดับ	อายุหุ้นกู้	วันที่ออกหุ้นกู้	วันที่ครบกำหนดไถ่ถอน	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละ/ปี)	ยอดคงค้างตามงบการเงินรวม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 (ล้านบาท)
ครั้งที่ 1/2559					
- ลำดับที่ 3	7 ปี	24 มิถุนายน 2559	24 มิถุนายน 2566	3.00	2,000
- ลำดับที่ 4	10 ปี	24 มิถุนายน 2559	24 มิถุนายน 2569	3.30	3,335
- ลำดับที่ 5	12 ปี	24 มิถุนายน 2559	24 มิถุนายน 2571	3.61	2,750
ครั้งที่ 2/2559	11 ปี 10 เดือน	11 สิงหาคม 2559	24 มิถุนายน 2571	3.61	500
ครั้งที่ 3/2559					
- ลำดับที่ 2	9 ปี	21 ตุลาคม 2559	21 ตุลาคม 2568	3.78	2,500
- ลำดับที่ 3	11 ปี	21 ตุลาคม 2559	21 ตุลาคม 2570	3.95	3,000
ครั้งที่ 1/2560					
- ลำดับที่ 1	5 ปี	7 กันยายน 2560	7 กันยายน 2565	2.65	2,000
- ลำดับที่ 2	7 ปี	7 กันยายน 2560	7 กันยายน 2567	3.10	3,000
ครั้งที่ 1/2561					
- ลำดับที่ 2	5 ปี	5 เมษายน 2561	5 เมษายน 2566	2.46	3,500
- ลำดับที่ 3	7 ปี	5 เมษายน 2561	5 เมษายน 2568	3.01	3,500
ครั้งที่ 1/2562					
- ลำดับที่ 2	5 ปี	9 พฤษภาคม 2562	9 พฤษภาคม 2567	3.18	2,000
- ลำดับที่ 3	7 ปี	9 พฤษภาคม 2562	9 พฤษภาคม 2569	3.59	1,000
- ลำดับที่ 4	10 ปี	9 พฤษภาคม 2562	9 พฤษภาคม 2572	3.84	1,000
ครั้งที่ 1/2563					
- ลำดับที่ 1	4 ปี	10 มิถุนายน 2563	10 มิถุนายน 2567	2.88	1,000
- ลำดับที่ 2	10 ปี	10 มิถุนายน 2563	10 มิถุนายน 2573	3.50	1,300
- ลำดับที่ 3	12 ปี	10 มิถุนายน 2563	10 มิถุนายน 2575	3.78	700
ครั้งที่ 1/2564					
- ลำดับที่ 1	3 ปี	28 เมษายน 2564	28 เมษายน 2567	1.56	2,000
- ลำดับที่ 2	5 ปี	28 เมษายน 2564	28 เมษายน 2569	2.24	2,000
- ลำดับที่ 3	7 ปี	28 เมษายน 2564	28 เมษายน 2571	2.91	1,000
- ลำดับที่ 4	10 ปี	28 เมษายน 2564	28 เมษายน 2574	3.33	1,000
รวม					39,085
หัก: หุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					(7,500)
หัก: ค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้หรือตัดบัญชี					(24)
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					31,561

ทั้งนี้ ตามที่ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2559 และที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2560 มีมติอนุมัติการออกและเสนอขายหุ้นกู้ประเภทมีหลักประกันและ/หรือไม่มีหลักประกันในวงเงินรวมและมูลค่าคงค้างของเงินต้นของหุ้นกู้ไม่เกิน 48,000 ล้านบาท และ 16,000 ล้านบาท ตามลำดับ ดังนั้น บริษัทยังมียอดรวมของตราสารหนี้ที่ยังมิได้ออกจำหน่ายตามที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้น ได้มีมติไว้และมอบอำนาจให้แก่คณะกรรมการของบริษัทเป็นผู้พิจารณาออกจำหน่ายตามที่เห็นสมควรทั้งสิ้น 24,915 ล้านบาท

3.2 ยอดรวมของเงินกู้ที่มีกำหนดระยะเวลาและภาระการนำสินทรัพย์วางเป็นหลักประกัน

เงินกู้	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละ/ปี)	การชำระคืน	ยอดคงค้างตามงบการเงินรวม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 (ล้านบาท)
เงินกู้ยืมระยะยาว	อัตราคงที่	ชำระคืนเป็นรายงวด 6 เดือน (เม.ย. 2565 - เม.ย. 2569)	4,440
เงินกู้ยืมระยะยาว	6M FDR บวกส่วนต่างที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายไตรมาส (มี.ค. 2563 - ธ.ค. 2568)	2,664
เงินกู้ยืมระยะยาวโครงการรถไฟสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ¹	6M THBFIX บวกส่วนต่างที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายไตรมาส (ธ.ค. 2564 - ธ.ค. 2578)	13,850
สัญญากู้ยืมเงินเพื่อความยั่งยืน	อัตราดอกเบี้ยลอยตัว บวกส่วนต่างที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายปี (ก.พ. 2566 - ก.พ. 2570)	3,000
ยอดคงค้าง ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565			23,954
หนี้สินภายใต้สัญญาสัมปทาน	12M FDR บวกส่วนต่างที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายเดือน (ต.ค. 2560 - ก.ค. 2569)	6,296
ขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินและอัตราดอกเบี้ย			122
ยอดคงค้าง ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565			30,372
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี			(4,159)
บวก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดบัญชี			267
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี			26,481

หมายเหตุ: 1. บริษัทได้นำสินทรัพย์บางส่วนของบริษัท วางเป็นหลักประกันวงเงินกู้ยืมดังกล่าว

3.3 ยอดรวมมูลค่าหนี้สินประเภทอื่น รวมทั้งเงินเบิกเกินบัญชี และภาระการนำสินทรัพย์วางเป็นหลักประกัน

หนี้สิน	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละ/ปี)	ยอดคงค้างตามงบการเงินรวม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 (ล้านบาท)
ตั๋วสัญญาใช้เงิน	อัตราคงที่	1,500
ยอดคงค้าง ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565		1,500

3.4 ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

ภาระผูกพันเกี่ยวกับรายจ่ายฝ่ายทุน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 บริษัทมีรายจ่ายฝ่ายทุนที่เกี่ยวข้องกับรายการต่างๆ ดังนี้

รายจ่ายฝ่ายทุน	มูลค่า
การเพิ่มประสิทธิภาพระบบจัดเก็บค่าโดยสาร	61 ล้านบาท และ 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
การซื้ออุปกรณ์	8 ล้านบาท
การติดตั้งอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้า	177 ล้านบาท
งานปรับปรุงโครงสร้างทางพิเศษ	32 ล้านบาท
งานอุปกรณ์ระบบโทรคมนาคม	49 ล้านบาท
ภาระผูกพันเกี่ยวกับรายจ่ายฝ่ายทุนอื่นๆ	5 ล้านบาท

ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาให้บริการระยะยาว

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 บริษัทมีภาระผูกพันตามสัญญาซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบและโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาของโครงการระบบรถไฟฟ้าซึ่งจะสิ้นสุดลงในระหว่างปี 2566 ถึงปี 2572 โดยบริษัทมีภาระผูกพันในการจ่ายค่าบริการตามสัญญาดังกล่าวซึ่งยังไม่รวมการปรับอัตราค่าจัดหาอุปกรณ์โครงการตามดัชนีราคาผู้บริโภคดังนี้

จ่ายชำระ:	ล้านบาท				
	บาท	ดอลลาร์ สหรัฐฯ	ยูโร	ดอลลาร์ สิงคโปร์	เยน
ภายใน 1 ปี	1,609	-	4	-	379
มากกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	4,809	2	16	1	1,170
มากกว่า 5 ปี	1,621	2	10	-	-

ภาระผูกพันจากสัญญาบริการต่างๆ

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 บริษัทมีภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายค่าบริการตามสัญญาบริการต่างๆ ดังนี้

จ่ายชำระ:	ล้านบาท
ภายใน 1 ปี	420
มากกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	464

ภาระผูกพันจากสัญญาเช่าดำเนินงาน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 บริษัทได้ทำสัญญาเช่าที่เกี่ยวข้องกับการเช่าพื้นที่ในอาคารสำนักงานและอุปกรณ์ที่เป็นสัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ อายุของสัญญามีระยะเวลาตั้งแต่ 1 ถึง 4 ปี โดยบริษัทมีจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตทั้งสิ้นภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ดังนี้

จ่ายชำระ:	ล้านบาท
ภายใน 1 ปี	8
มากกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 4 ปี	3

การค้าประกัน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 บริษัทมีหลักประกันตามสัญญาและหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในนามของบริษัทฯคงเหลืออยู่ดังต่อไปนี้

จ่ายชำระ:	ล้านบาท
ค้ำประกันต่อ รฟม. ในการดำเนินการปฏิบัติงานตามสัญญาสัมปทาน	
- โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	210
- โครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	200
ค้ำประกันต่อการไฟฟ้านครหลวงสำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้า	118
ค้ำประกันอื่นๆ	3

ภาระผูกพันอื่นๆ

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 บริษัทมีภาระผูกพันอื่นๆ ดังต่อไปนี้

จ่ายชำระ:	ล้านบาท
ภาระผูกพันเกี่ยวกับส่วนของเงินลงทุนที่ยังไม่ได้เรียกชำระบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	750
ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาจ้างงานตรวจสอบ ซ่อมแซม และปรับปรุงทางด่วน (จ่ายชำระภายใน 1 ปี)	5
ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาซื้ออะไหล่สำหรับซ่อมแซมงานระบบรถไฟฟ้า (จ่ายชำระภายใน 1 ปี)	21

4. ตารางสรุปงบการเงินในระยะ 3 ปี ที่ผ่านมา และปีปัจจุบันจนถึงไตรมาสล่าสุด พร้อมคำอธิบายและ
การวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

งบแสดงฐานะการเงิน

งบแสดงฐานะการเงิน	ณ วันที่							
	31 ธันวาคม 2562		31 ธันวาคม 2563		31 ธันวาคม 2564		30 มิถุนายน 2565	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์								
<u>สินทรัพย์หมุนเวียน</u>								
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	704	0.63	1,614	1.42	1,131	0.98	1,255	1.09
เงินลงทุนชั่วคราว	1,158	1.04	-	-	-	-	-	-
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่า โดยสารรับล่วงหน้า	206	0.18	224	0.20	225	0.20	226	0.20
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	482	0.43	549	0.48	473	0.41	517	0.45
ส่วนของลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,650	1.48	1,650	1.45	1,650	1.43	1,650	1.43
สินทรัพย์ถาวรที่มีอายุการใช้งานปัจจุบัน	128	0.11	125	0.11	121	0.11	67	0.06
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	-	-	761	0.67	766	0.67	589	0.51
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น								
ค่าใช้จ่ายล่วงหน้า	84	0.07	91	0.08	93	0.08	82	0.07
เงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาบริการ	25	0.02	18	0.02	45	0.04	12	0.01
อะไหล่	-	-	-	-	27	0.02	43	0.04
อื่นๆ	13	0.01	12	0.01	11	0.01	8	0.01
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	4,448	3.98	5,044	4.44	4,541	3.95	4,448	3.85
<u>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</u>								
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน - สุทธิ จากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่ง ปี	9,211	8.25	7,561	6.65	5,911	5.14	5,087	4.40
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	-	-	15,841	13.94	15,910	13.82	16,097	13.94
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	17,097	15.31	-	-	-	-	-	-
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	120	0.11	120	0.11	120	0.10	120	0.10
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	16,428	14.77	23,522	20.70	21,941	19.06	21,294	18.74
รวมสินทรัพย์	20,876	18.75	28,566	25.14	26,482	23.01	25,742	22.59
<u>หนี้สิน</u>								
อาคารและอุปกรณ์	311	0.28	379	0.33	384	0.33	350	0.30
สินทรัพย์สิทธิการใช้	-	-	87	0.08	140	0.12	183	0.16
สิทธิในการใช้ประโยชน์งาน ก่อสร้างทางด่วน	32,253	28.88	31,702	27.90	31,921	27.74	31,668	27.42
สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	61	0.06	-	-	-	-	-	-
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญา สัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำ เงิน	42,339	37.91	44,684	39.33	45,369	39.42	45,371	39.29
รวมหนี้สิน	75,354	67.33	77,452	68.24	77,614	67.52	77,572	67.41

งบแสดงฐานะการเงิน	ณ วันที่							
	31 ธันวาคม 2562		31 ธันวาคม 2563		31 ธันวาคม 2564		30 มิถุนายน 2565	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
ต้นทุน โครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	645	0.58	660	0.58	677	0.59	674	0.58
ค่าตอบแทน โครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า	5,086	4.55	7,308	6.43	9,776	8.49	11,025	9.55
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น	74	0.07	63	0.06	48	0.04	41	0.04
สินทรัพย์ภายในได้รอกการตัดบัญชี	7	0.01	14	0.01	16	0.01	11	0.01
สินทรัพย์ไม่มีหมุนเวียนอื่น	44	0.04	154	0.14	276	0.24	400	0.35
รวมสินทรัพย์ไม่มีหมุนเวียน	107,249	96.02	108,572	95.56	110,548	96.05	111,026	96.15
รวมสินทรัพย์	111,697	100.00	113,616	100.00	115,088	100.00	115,474	100.00
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น								
หนี้สินหมุนเวียน								
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	3,250	2.91	3,000	2.64	2,000	1.74	1,500	1.30
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,938	1.74	1,745	1.54	1,492	1.30	1,525	1.32
ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	3,166	2.83	3,745	3.30	3,544	3.08	4,159	3.60
ส่วนของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	46	0.04	45	0.04	60	0.05
ส่วนของหุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	2,500	2.24	4,615	4.06	3,000	2.61	7,500	6.49
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	212	0.19	228	0.20	222	0.19	238	0.21
เงินมัดจำค่าบัตรโดยสารแบบสะสมมูลค่า	80	0.07	88	0.08	87	0.08	89	0.08
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	25	0.02	42	0.04	28	0.02	-	-
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ทางการเงินที่ถึงกำหนดภายในหนึ่งปี	-	-	12	0.01	-	-	-	-
หนี้สินทางการเงินหมุนเวียนอื่น	56	0.05	65	0.06	103	0.09	115	0.10
หนี้สินหมุนเวียนอื่น								
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างจ่าย	61	0.05	65	0.06	53	0.05	60	0.05
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายรอนำส่ง	99	0.09	59	0.05	40	0.03	15	0.01
อื่นๆ	40	0.04	25	0.02	33	0.03	27	0.02
รวมหนี้สินหมุนเวียน	11,429	10.23	13,734	12.09	10,645	9.25	15,287	13.24
หนี้สินไม่หมุนเวียน								
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	21,746	19.47	23,670	20.83	25,609	22.25	26,481	22.93
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	41	0.04	93	0.08	122	0.11

งบแสดงฐานะการเงิน	ณ วันที่							
	31 ธันวาคม 2562		31 ธันวาคม 2563		31 ธันวาคม 2564		30 มิถุนายน 2565	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	35,671	31.94	34,058	29.98	37,057	32.20	31,561	27.33
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดภายในหนึ่งปี	113	0.10	174	0.15	96	0.08	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	886	0.79	932	0.82	771	0.67	818	0.71
หนี้สินภายใต้การตัดบัญชี	3,025	2.71	2,960	2.60	3,109	2.70	3,350	2.90
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	4	0.00	14	0.01	9	0.01	12	0.01
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	61,445	55.01	61,848	54.44	66,744	57.99	62,345	53.99
รวมหนี้สิน	72,874	65.24	75,582	66.52	77,390	67.24	77,632	67.23
<u>ส่วนของผู้ถือหุ้น</u>								
ทุนจดทะเบียน	15,285	13.68	15,285	13.45	15,285	13.28	15,285	13.24
ทุนชำระแล้ว	15,285	13.68	15,285	13.45	15,285	13.28	15,285	13.24
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	5,817	5.21	5,817	5.12	5,817	5.05	5,817	5.04
ส่วนต่ำกว่าทุนจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อย	(257)	(0.23)	(265)	(0.23)	(346)	(0.30)	(346)	(0.30)
กำไรสะสม								
จัดสรรแล้ว - สำรองตามกฎหมาย	1,379	1.23	1,464	1.29	1,503	1.31	1,503	1.30
ยังไม่ได้จัดสรร	15,052	13.48	15,573	13.71	15,194	13.20	15,011	13.00
องค์ประกอบอื่นของผู้ถือหุ้น	1,505	1.35	118	0.10	245	0.21	571	0.49
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัท	38,781	34.72	37,991	33.44	37,697	32.76	37,840	32.77
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	42	0.04	42	0.04	2	0.00	2	0.00
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	38,823	34.76	38,034	33.48	37,699	32.76	37,842	32.77
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	111,697	100.00	113,616	100.00	115,088	100.00	115,474	100.00

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	2562		2563		2564		งวด 6 เดือน ปี 2565	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้								
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	10,302	50.49	8,145	56.87	6,450	56.18	3,849	56.58
รายได้จากธุรกิจระบบราง	5,022	24.61	4,520	31.56	3,454	30.09	2,104	30.92
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	783	3.84	825	5.76	822	7.16	403	5.92
รายได้อื่น								
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุน	181	0.89	4	0.02	-	-	-	-

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	2562		2563		2564		งวด 6 เดือน ปี 2565	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
กำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภท เงินลงทุน	3,409	16.71	-	-	-	-	-	-
ดอกเบี้ยรับ	393	1.92	296	2.07	227	1.98	96	1.41
เงินปันผลรับ	258	1.26	483	3.37	492	4.29	331	4.86
อื่นๆ	56	0.28	51	0.35	36	0.30	21	0.31
รวมรายได้	20,404	100.00	14,323	100.00	11,481	100.00	6,804	100.00
ค่าใช้จ่าย								
ต้นทุนธุรกิจทางพิเศษ	1,991	9.76	1,738	12.14	1,499	13.05	957	14.06
ต้นทุนธุรกิจระบบราง	3,797	18.61	4,713	32.91	4,335	37.76	2,268	33.34
ต้นทุนธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	210	1.03	226	1.58	224	1.95	125	1.83
ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่ เสร็จแล้วและค่าทดแทนการจัดการ พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	4,048	19.84	1,390	9.70	686	5.98	424	6.23
ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ภายใต้สัญญาสัมปทาน โครงการ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	263	1.29	359	2.51	245	2.14	183	2.69
ค่าใช้จ่ายในการขาย	140	0.68	170	1.19	92	0.80	48	0.71
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,197	5.87	1,177	8.22	1,068	9.30	521	7.65
รวมค่าใช้จ่าย	11,647	57.08	9,773	68.24	8,149	70.98	4,526	66.51
กำไรจากกิจกรรมดำเนินงาน	8,757	42.92	4,549	31.76	3,332	29.02	2,278	33.49
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัท ร่วม	173	0.85	-	-	-	-	-	-
ต้นทุนทางการเงิน	(1,723)	(8.44)	(2,113)	(14.75)	(2,187)	(19.05)	(1,153)	(16.94)
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	7,207	35.32	2,437	17.01	1,145	9.97	1,126	16.55
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(1,755)	(8.60)	(382)	(2.67)	(134)	(1.17)	(155)	(2.29)
กำไรสำหรับงวด	5,452	26.72	2,055	14.35	1,011	8.81	970	14.26
การแบ่งปันกำไร								
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	5,435		2,051		1,010		970	
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มี อำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	17		4		1		0	
รวม	5,452		2,055		1,011		970	

งบกระแสเงินสด

งบกระแสเงินสด	2562	2563	2564	งวด 6 เดือน ปี 2565
	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	7,741	5,351	2,870	2,294
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(7,562)	(3,724)	(1,731)	374
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(1)	(717)	(1,621)	(2,544)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	178	910	(482)	124
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	526	704	1,614	1,131
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	704	1,614	1,131	1,255

อัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนทางการเงิน	2562	2563	2564	งวด 6 เดือน ปี 2565
อัตราส่วนสภาพคล่อง (LIQUIDITY RATIO)				
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)	0.28	0.28	0.32	0.20
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว (เท่า)	0.26	0.26	0.29	0.19
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด (เท่า)	0.50	0.31	0.09	0.17
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (PROFITABILITY RATIO)				
อัตรากำไรขั้นต้น (%)	35.99	37.53	34.84	37.75
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (%)	56.59	45.21	39.33	45.13
อัตรากำไรอื่น (%)	5.34	5.93	6.70	6.67
อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร (%)	62.66	56.16	23.74	48.03
อัตรากำไรสุทธิ (%)	18.66	14.60	8.97	14.46
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (%)	8.38	5.35	2.67	3.90
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (EFFICIENCY RATIO)				
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (%)	3.24	2.00	0.95	1.37
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร (%)	9.80	5.16	2.77	3.52
อัตรากำไรหมุนของสินทรัพย์ (เท่า)	0.17	0.14	0.11	0.11
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (FINANCIAL POLICY RATIO)				
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	1.62	1.76	1.87	1.89
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	1.39	1.52	1.65	1.66
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย (เท่า)	7.06	3.38	2.17	3.11
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (เท่า)	6.65	10.56	16.16	13.89
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (เท่า)	3.38	1.96	1.15	1.90
อัตรากำไรจ่ายเงินปันผล (%)	42.19	74.52	121.06	126.03

คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

เหตุการณ์สำคัญ

ในปี 2562 บริษัทได้ซื้อหุ้นบริษัท แบนคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (“BMN”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ บริษัท เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2562 จำนวน 5.08 ล้านหุ้น หรือร้อยละ 20 ของหุ้นทั้งหมดของ BMN จากผู้ถือหุ้นเดิม ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทใน BMN เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 69.67 เป็นร้อยละ 89.67

ในระหว่างไตรมาสที่ 2 ปี 2562 บริษัทได้ขายหุ้น บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) (“TTW”) บางส่วน ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นใน TTW ลดลงเหลือร้อยละ 18.47 และได้โอนเปลี่ยนแปลงเงินลงทุนใน TTW จากเดิมที่จัดประเภทเป็นเงินลงทุนในบริษัทร่วม เป็นเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายเพื่อให้สอดคล้องกับสัดส่วนเงินลงทุนและวัตถุประสงค์ในการลงทุนของบริษัท โดยมีกำไรจากการโอนเปลี่ยนแปลงเงินลงทุนสุทธิจากภาษี จำนวน 2,334 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ความก้าวหน้าการติดตั้งอุปกรณ์งานระบบของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (ช่วงหัวลำโพง - หลักสอง และ บางซื่อ - ท่าพระ) อยู่ที่ร้อยละ 97 เร็วกว่าแผนงานเล็กน้อย และในระหว่างปี 2562 บริษัทได้เปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายเป็นช่วงๆ โดยไม่คิดค่าโดยสาร ดังนี้

- สถานีวัดมังกร ถึงสถานีท่าพระ ตั้งแต่วันที่ 29 กรกฎาคม 2562
- สถานีบางไผ่ ถึงสถานีบางหว้า ตั้งแต่วันที่ 24 สิงหาคม 2562
- สถานีเพชรเกษม 48 ถึงสถานีหลักสอง ตั้งแต่วันที่ 21 กันยายน 2562
- สถานีบางโพ ถึงสถานีสิรินธร ตั้งแต่วันที่ 4 ธันวาคม 2562
- สถานีบางยี่ขัน ถึงสถานีจรัญฯ 13 ตั้งแต่วันที่ 23 ธันวาคม 2562

ทั้งนี้ ส่วนต่อขยายระยะที่ 2 (สถานีหัวลำโพง - สถานีหลักสอง) ได้เปิดให้บริการเชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเดิมที่สถานีหัวลำโพง เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2562

ในปี 2563 บริษัท บริษัทย่อย และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้ลงนามในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 ซึ่งเป็นการขยายระยะเวลาของสัญญาไปครบกำหนดพร้อมกันในเดือนตุลาคม 2578 ทั้งนี้ บริษัทและบริษัทย่อยมีสิทธิต่อระยะเวลาสัญญาให้ครบตามที่ระบุในสัญญาเดิม การปรับขึ้นค่าผ่านทางเป็นแบบคงที่ทุกระยะเวลา 10 ปี ตามอัตราที่ระบุในสัญญา โดยบริษัทและบริษัทย่อยยังคงได้รับส่วนแบ่งรายได้ในสัดส่วนเดิม ทั้งนี้ บริษัทและบริษัทย่อยให้ความร่วมมือยกเว้นค่าผ่านทางในวันหยุดราชการ ประจำปีตามประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี โดยยกเว้นค่าผ่านทาง จำนวน 3 สายทาง ได้แก่ ทางด่วนขั้นที่ 1 ทางด่วนขั้นที่ 2 และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด

นอกจากนี้ เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 บริษัทได้เปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเชิงพาณิชย์ครบทั้งสายทาง ระยะทางรวม 48 กิโลเมตร จำนวน 38 สถานี ซึ่งแนวสายทางของรถไฟฟ้าเชื่อมกันเป็นวงกลม ครอบคลุมพื้นที่ใจกลางกรุงเทพมหานคร รวมถึงเชื่อมการเดินทางระหว่างฝั่งกรุงเทพมหานครและฝั่งธนบุรี พร้อมทั้งเพิ่มขบวนรถไฟในการให้บริการจากเดิม 19 ขบวน เป็น 54 ขบวน นอกจากนี้ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินยังมีจุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายทางอื่น ได้แก่ สายสีเขียว สายสีม่วง สายสีส้ม สายสีแดง และแอร์พอร์ตเรล ลิงก์ ซึ่งทำให้การเดินทางของประชาชนมีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น

ในปี 2564 สถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ที่เริ่มเมื่อปี 2563 กลับมารุนแรงเป็นระลอกอีกครั้งในปี 2564 ส่งผลกระทบเชิงลบต่อกิจกรรมการเดินทาง เป็นผลให้ปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนและผู้โดยสารรถไฟฟ้าลดลงอย่างมาก อย่างไรก็ตาม การเดินทางฟื้นตัวอย่างมีนัยสำคัญหลังจากมีการผ่อนคลายมาตรการควบคุมของภาครัฐ อัตราการฟื้นตัวของปริมาณผู้ใช้ทางด่วนและผู้โดยสารรถไฟฟ้า ณ สิ้นปี 2564 เมื่อเทียบกับจุดต่ำสุดของปีในเดือนสิงหาคม 2564 อยู่ที่ร้อยละ 77.6 และ 226.4 ตามลำดับ

ในงวด 6 เดือน ปี 2565 เนื่องด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 และสภาพเศรษฐกิจยังคงส่งผลกระทบต่อการค้าทางชีวิตของประชาชนเป็นอย่างมาก บริษัทจึงได้ร่วมสนับสนุนนโยบายภาครัฐในการบรรเทาภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน โดยคงอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินในราคาเดิมเริ่มต้นที่ 17 บาท สูงสุดไม่เกิน 42 บาท และให้ส่วนลดสำหรับเด็กและผู้สูงอายุร้อยละ 50 สำหรับนักเรียน นักศึกษาร้อยละ 10 ต่อเนื่องไปจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2565

นอกจากนี้ หลังจากประสบความสำเร็จจากการออกหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืนเป็นรายแรกของกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในปีที่ผ่านมา เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2565 บริษัทได้ทำสัญญาสินเชื่อเพื่อความยั่งยืน (Sustainability Loan หรือ SL) วงเงิน 3,000 ล้านบาท เพื่อใช้ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

สรุปผลการดำเนินงานของบริษัท

รายการ	ปี 2562	ปี 2563	การเปลี่ยนแปลงของปี 2563 เทียบกับปีก่อน		ปี 2564	การเปลี่ยนแปลงของปี 2564 เทียบกับปีก่อน	
	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	10,302	8,145	(2,157)	(20.94)	6,450	(1,695)	(20.81)
รายได้จากธุรกิจระบบราง	5,022	4,520	(502)	(10.00)	3,454	(1,066)	(23.58)
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	783	825	42	5.36	822	(3)	(0.36)
รวมรายได้จากธุรกิจหลัก	16,107	13,490	(2,617)	(16.25)	10,726	(2,764)	(20.49)
รายได้อื่น							
ดอกเบี้ยรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	380	277	(103)	(27.11)	218	(59)	(21.30)
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุน	181	4	(177)	(97.79)	-	(4)	(100.00)
กำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน	3,409	-	(3,409)	(100.00)	-	-	-

รายการ	ปี 2562	ปี 2563	การเปลี่ยนแปลง ของปี 2563 เทียบกับปีก่อน		ปี 2564	การเปลี่ยนแปลง ของปี 2564 เทียบกับปีก่อน	
	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ล้านบาท	ร้อยละ
อื่นๆ	327	552	225	68.81	537	(15)	(2.72)
รวมรายได้อื่น	4,297	833	(3,464)	(80.61)	755	(78)	(9.36)
รวมรายได้ทั้งสิ้น	20,404	14,323	(6,081)	(29.80)	11,481	(2,842)	(19.84)
ต้นทุนการให้บริการ	10,311	8,426	(1,885)	(18.28)	6,989	(1,437)	(17.05)
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	1,336	1,347	11	0.82	1,160	(187)	(13.88)
รวมค่าใช้จ่าย	11,647	9,773	(1,874)	(16.09)	8,149	(1,624)	(16.60)
กำไรจากการดำเนินงาน	8,757	4,550	(4,207)	(48.04)	3,332	(1,218)	(26.77)
ต้นทุนทางการเงิน	1,343	1,820	477	35.52	1,948	128	7.03
ดอกเบี้ยจ่ายโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	380	293	(87)	(22.89)	239	(54)	(18.43)
กำไรก่อนภาษีเงินได้	7,034	2,437	(4,597)	(65.35)	1,145	(1,292)	(53.02)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	1,755	382	(1,373)	(78.23)	134	(248)	(64.92)
กำไรก่อนรับผู้ส่วนแบ่งกำไรจากบริษัทร่วมและ NCI	5,279	2,055	(3,224)	(61.07)	1,011	(1,044)	(50.80)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม-สุทธิ	173	-	(173)	(100.00)	-	-	-
NCI	(17)	(4)	13	78.47	(1)	3	75.00
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	5,435	2,051	(3,384)	(62.26)	1,010	(1,041)	(50.76)
กำไรต่อหุ้นส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท (บาท)	0.36	0.13			0.07		

รายการ	งวด 6 เดือน ปี 2564	งวด 6 เดือน ปี 2565	การเปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	3,276	3,849	573	17.49
รายได้จากธุรกิจระบบราง	1,824	2,104	280	15.35
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	414	403	(11)	(2.66)
รวมรายได้จากธุรกิจหลัก	5,514	6,356	842	15.27
รายได้อื่น				
ดอกเบี้ยรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	114	92	(22)	(19.30)
อื่นๆ	299	356	57	19.06
รวมรายได้อื่น	413	448	35	8.47
รวมรายได้ทั้งสิ้น	5,927	6,804	877	14.80
ต้นทุนการให้บริการ	3,680	3,957	277	7.53
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	598	569	(29)	(4.85)
รวมค่าใช้จ่าย	4,278	4,526	248	5.80
กำไรจากการดำเนินงาน	1,649	2,278	629	38.14
ต้นทุนทางการเงิน	957	1,040	83	8.67
ดอกเบี้ยจ่ายโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	124	113	(11)	(8.87)
กำไรก่อนภาษีเงินได้	568	1,125	557	98.06
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	61	155	94	154.10
กำไรก่อนรับผู้ส่วนแบ่งกำไรจากบริษัทร่วมและ NCI	507	970	463	91.32

รายการ	งวด 6 เดือน	งวด 6 เดือน	การเปลี่ยนแปลง	
	ปี 2564	ปี 2565	ล้านบาท	ร้อยละ
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม-สุทธิ	-	-	-	-
NCI	(1)	(0)	1	100.00
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	506	970	464	91.70
กำไรต่อหุ้นส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท (บาท)	0.03	0.06		

รายได้จากการดำเนินงาน

สำหรับปี 2563 บริษัทมีรายได้จากการดำเนินงาน 13,490 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 2,617 ล้านบาท หรือร้อยละ 16.25 จากผลกระทบจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 โดยรายได้จากธุรกิจทางพิเศษลดลง 2,157 ล้านบาท รายได้จากธุรกิจระบบรางลดลง 502 ล้านบาท ขณะที่รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้น 42 ล้านบาท

สำหรับปี 2564 บริษัทมีรายได้จากการดำเนินงาน 10,726 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 2,764 ล้านบาท หรือร้อยละ 20.49 จากผลกระทบของการแพร่ระบาดอย่างต่อเนื่องของ COVID-19 โดยรายได้จากธุรกิจทางพิเศษลดลง 1,695 ล้านบาท รายได้จากธุรกิจระบบรางลดลง 1,066 ล้านบาท และรายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ลดลง 3 ล้านบาท

สำหรับงวด 6 เดือนปี 2565 บริษัทมีรายได้จากการดำเนินงาน 6,356 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 842 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.27 เนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่ที่อาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลได้รับการฉีดวัคซีนขึ้นพื้นฐานและวัคซีนเข็มกระตุ้น ประกอบกับอาการของโรคไม่รุนแรง อย่างเช่นการระบาดในช่วงเริ่มแรก ประชาชนจึงกลับมาใช้ชีวิตได้เกือบเป็นปกติส่งผลให้ปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนและผู้โดยสารรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าจะยังมีการแพร่ระบาดของ COVID-19 สายพันธุ์ย่อย โดยรายได้จากธุรกิจทางพิเศษเพิ่มขึ้น 573 ล้านบาท รายได้จากธุรกิจระบบรางเพิ่มขึ้น 280 ล้านบาท ขณะที่รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ลดลง 11 ล้านบาท

รายได้อื่น

สำหรับปี 2563 บริษัทมีรายได้อื่น 833 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 3,464 ล้านบาท หรือร้อยละ 80.61 เนื่องจากปีก่อนมีกำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุนในบริษัท TTW แต่ไม่มีรายการลักษณะดังกล่าวในปีนี้ และบันทึกเงินปันผลรับจาก TTW เป็นรายได้แทนการบันทึกส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุน

สำหรับปี 2564 บริษัทมีรายได้อื่น 755 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 78 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.36 เป็นผลมาจากการลดลงของดอกเบี้ยรับจากลูกหนี้ รฟม. ที่มีการทยอยชำระเงินคืนเงินต้นตามสัญญา

สำหรับงวด 6 เดือนปี 2565 บริษัทมีรายได้อื่น 448 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 35 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.47 สาเหตุสำคัญจากการเพิ่มขึ้นของเงินปันผลรับ

ค่าใช้จ่าย

สำหรับปี 2563 บริษัทมีต้นทุนการให้บริการ 8,426 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,885 ล้านบาท หรือร้อยละ 18.28 สาเหตุสำคัญจากการลดลงของค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนของทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอ บี ซี ซึ่งได้ถูกตัดจำหน่ายหมดแล้วในไตรมาสที่ 1 ปี 2563 ขณะที่มีการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการเดินรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินจากการเปิดให้บริการครบทั้งสายทางเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 แม้ว่าการดำเนินการตามมาตรการต่างๆ เพื่อป้องกันและควบคุมการแพร่ระบาดของ COVID-19 ทำให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น แต่ด้วยการบริหารจัดการที่ดี บริษัทจึงมีค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร 1,347 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อนเล็กน้อย โดยเพิ่มขึ้น 11 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.82

สำหรับปี 2564 บริษัทมีต้นทุนการให้บริการ 6,989 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,437 ล้านบาท หรือร้อยละ 17.05 และค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร 1,160 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 187 ล้านบาท หรือร้อยละ 13.88 จากการบริหารจัดการต้นทุนและค่าใช้จ่ายให้สอดคล้องกับสถานการณ์

สำหรับงวด 6 เดือนปี 2565 บริษัทมีต้นทุนการให้บริการ 3,957 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันปีก่อน 277 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.53 ซึ่งปรับตัวสูงขึ้นตามการเพิ่มขึ้นของรายได้ และค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร 569 ล้านบาท ลดลงจากงวดเดียวกันปีก่อน 29 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.85 เนื่องจากการบริหารจัดการต้นทุนและค่าใช้จ่ายให้สอดคล้องกับสถานการณ์

ต้นทุนทางการเงิน

สำหรับปี 2563 บริษัทมีต้นทุนทางการเงิน 1,820 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 477 ล้านบาท หรือร้อยละ 35.52 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินครบทั้งสายทาง ซึ่งดอกเบี้ยของเงินกู้ที่เคยบันทึกเป็นต้นทุนโครงการก่อนเปิดให้บริการ ได้ถูกบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนตามมาตรฐานบัญชี ทำให้ดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้นจากปีก่อน

สำหรับปี 2564 บริษัทมีต้นทุนทางการเงิน 1,948 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 128 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.03 เนื่องจากในช่วงต้นปี 2563 ดอกเบี้ยจ่ายบางส่วนยังถูกบันทึกเป็นต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ประกอบกับการวัดมูลค่าเงินกู้และหุ้นกู้ด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่ายตามมาตรฐานรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 (TFRS9) ทำให้การบันทึกดอกเบี้ยในงบกำไรขาดทุนมากกว่าดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดขึ้นจริง

สำหรับงวด 6 เดือนปี 2565 บริษัทมีต้นทุนทางการเงิน 1,040 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 83 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.67 เหตุผลสำคัญจากการวัดมูลค่าเงินกู้และหุ้นกู้ตามมาตรฐานรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 (TFRS9) ทำให้การบันทึกดอกเบี้ยในงบกำไรขาดทุนมากกว่าดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดขึ้นจริง

กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท

สำหรับปี 2563 บริษัทมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท 2,051 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 3,384 ล้านบาท หรือร้อยละ 62.26 สาเหตุหลักมาจากปีก่อนมีกำไรพิเศษ (One Time) จากการโอนเปลี่ยน

ประเภทเงินลงทุนใน TTW สุทธิจากภาษี 2,334 ล้านบาท แต่ไม่มีรายการลักษณะดังกล่าวในปี นี้ หากเปรียบเทียบกับกำไรปีก่อนที่ไม่รวมรายการพิเศษ (One Time) พบว่ากำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทลดลง 1,050 ล้านบาท หรือร้อยละ 33.85 สาเหตุหลักจากรายได้ที่ลดลงจากผลกระทบจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ที่เกิดขึ้นในปี 2563 ทำให้รายได้ค่าผ่านทางและรายได้ค่าโดยสารลดลง ขณะที่มีการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการเดินรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงินซึ่งเปิดให้บริการครบทั้งสายทางแล้วเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 ที่ผ่านมา

สำหรับปี 2564 แม้ว่ารายได้ของบริษัทจะได้รับผลกระทบอย่างมากจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 แต่ด้วยการบริหารจัดการต้นทุนประกอบกับการมีเงินลงทุนที่ดีมีรายได้เงินปันผลสม่ำเสมอ ทำให้บริษัทยังคงมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท 1,011 ล้านบาท ลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน 1,044 ล้านบาท หรือร้อยละ 50.80

สำหรับงวด 6 เดือนปี 2565 บริษัทมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท 970 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน 464 ล้านบาท หรือร้อยละ 91.70 สาเหตุจากปริมาณจราจรและปริมาณผู้โดยสารที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้รายได้ของบริษัทเพิ่มขึ้น

ผลการดำเนินงานตามส่วนงาน

1. ธุรกิจทางพิเศษ

รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ

สำหรับปี 2563 บริษัทมีรายได้จากธุรกิจทางพิเศษ 8,145 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 2,157 ล้านบาท หรือร้อยละ 20.94 โดยมีสาเหตุหลักมาจาก 3 ปัจจัย ได้แก่ (1) บริษัทรับภาระภาษีมูลค่าเพิ่มของค่าผ่านทางแทนผู้ใช้ทางตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2563 เป็นต้นมา หลังจากมีการขยายระยะเวลาสัมปทานโดยรวมในปี นี้ จำนวน 322 ล้านบาท (2) การให้ความร่วมมือยกเว้นค่าผ่านทางในวันหยุดราชการในปี นี้ จำนวน 305 ล้านบาท และ (3) ผลกระทบของการแพร่ระบาดของ COVID-19 จำนวน 1,530 ล้านบาท ซึ่งเริ่มตั้งแต่เดือนมีนาคม 2563 ประชาชนส่วนใหญ่งดการเดินทางโดยไม่จำเป็นและทำงานจากบ้าน และได้รับผลกระทบมากสุดในเดือนเมษายน 2563 ที่ภาครัฐออกมาตรการต่างๆ ตามพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2548 เพื่อป้องกันและยับยั้งการแพร่ระบาดของ COVID-19 เช่น การปิดสถานที่เสี่ยง การห้ามทำกิจกรรมในสถานที่แออัด รวมถึง กทพ. ได้จำกัดการให้บริการสำหรับรถยนต์ทั่วไปบนทางพิเศษระหว่าง 22.00 น. ถึง 4.00 น. ของวันรุ่งขึ้น ตั้งแต่วันที่ 3 เมษายน 2563 ถึงวันที่ 14 มิถุนายน 2563 ส่งผลให้ปริมาณจราจรบนทางพิเศษลดลงอย่างเป็นสาระสำคัญ อย่างไรก็ตาม หลังจากรัฐบาลได้ผ่อนคลายมาตรการต่างๆ ในเดือนพฤษภาคม และยกเลิกเคอร์ฟิวในเดือนมิถุนายน ประชาชนสามารถทำกิจกรรมในการดำรงชีวิตได้สะดวกสบายมากขึ้น ส่งผลให้มีการเดินทางเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยภาพรวมปี 2563 มีปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนเฉลี่ยอยู่ที่วันละ 1,050,000 เที่ยว ลดลงจากปี 2562 ร้อยละ 15.00

สำหรับปี 2564 บริษัทมีรายได้จากธุรกิจทางพิเศษ 6,450 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,695 ล้านบาท หรือร้อยละ 20.81 สาเหตุหลักมาจกผลกระทบของการแพร่ระบาดของ COVID-19 อย่างต่อเนื่อง และการกลายพันธุ์ใหม่ที่เกิดขึ้นในระหว่างปี ทำให้สถานการณ์กลับมารุนแรงเป็นระลอกๆ ส่งผลให้ปริมาณผู้ใช้ทางด่วนลดลง โดยปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนในปี 2564 เฉลี่ยอยู่ที่ 849,700 เที่ยวต่อวัน ลดลงจากปีก่อน ร้อยละ 19.1

สำหรับงวด 6 เดือนปี 2565 บริษัทมีรายได้จากธุรกิจทางพิเศษ 3,849 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 573 ล้านบาท หรือร้อยละ 17.49 สาเหตุหลักจากการปรับตัวสูงขึ้นของปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนทุกสายทาง และการปรับอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาสัมปทาน โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2564

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจทางพิเศษ

สำหรับปี 2563 ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจทางพิเศษประกอบด้วย ต้นทุนค่าผ่านทางและค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว มีจำนวน 3,128 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 2,912 ล้านบาท หรือร้อยละ 48.21 ซึ่งสาระสำคัญจากการลดลงของค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนของทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอ บี ซี ซึ่งได้ถูกตัดจำหน่ายหมดแล้วในไตรมาสที่ 1 ปี 2563 และการลดลงของค่าตัดจำหน่ายฯ ของทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก (SOE) และทางพิเศษอุดรรัถยา (C+) เนื่องจากปริมาณจราจรที่ลดลงจากผลกระทบของการแพร่ระบาดของ COVID-19 นอกจากนี้ บริษัทมีการบริหารจัดการควบคุมต้นทุนให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ส่งผลให้ต้นทุนในการให้บริการลดลง

สำหรับปี 2564 ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจทางพิเศษประกอบด้วย ต้นทุนค่าผ่านทางและค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว มีจำนวน 2,185 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 943 ล้านบาท หรือร้อยละ 30.15 สาระสำคัญจากการลดลงของค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่สัมพันธ์กับปริมาณจราจรที่ลดลง และการควบคุมต้นทุนให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์

สำหรับงวด 6 เดือน ปี 2565 ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจทางพิเศษประกอบด้วย ต้นทุนค่าผ่านทางและค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว มีจำนวน 1,381 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 281 ล้านบาท หรือร้อยละ 25.55 สาระสำคัญจากงานซ่อมบำรุงที่เลื่อนการทำงานในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ในช่วงปี 2563 - 2564 เริ่มทยอยดำเนินการในปีนี รวมถึงมีค่าใช้จ่ายเรียกเก็บจากคู่สัญญาสูงกว่าที่ประมาณการไว้

2. ธุรกิจระบบราง

รายได้จากธุรกิจระบบราง

สำหรับปี 2563 บริษัทมีรายได้จากธุรกิจระบบราง 4,520 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 502 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.00 โดยในส่วนของรายได้รับจ้างเดินรถโครงการสายสีม่วงเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญา รายได้ค่าโดยสารโครงการสายสีน้ำเงินลดลงอย่างมีสาระสำคัญแม้ว่าบริษัทจะเปิดสถานีให้บริการเพิ่มจนครบทั้งสายทาง เนื่องจากผลกระทบของการแพร่ระบาดของ COVID-19 มาตรการ Work From Home และมาตรการรักษาระยะห่าง ส่งผลให้ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารรถไฟฟ้าลดลงอย่างมากโดยเฉพาะในเดือนเมษายน และค่อยๆ พื้นตัวขึ้นมาเป็นลำดับตามการผ่อนคลายมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของภาครัฐ สรุปภาพรวมปี 2563 ปริมาณผู้โดยสารเมื่อเทียบกับปี 2562 เฉลี่ยทุกประเภทวันอยู่ที่ 260,500 เที่ยว ลดลงร้อยละ 23.00 และปริมาณผู้โดยสารในวันทำการเฉลี่ยอยู่ที่ 308,800 เที่ยว ลดลงร้อยละ 21.00

สำหรับปี 2564 บริษัทมีรายได้จากธุรกิจระบบราง 3,454 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,066 ล้านบาท หรือร้อยละ 23.58 โดยรายได้รับจ้างเดินรถโครงการสายสีม่วงเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญา ในส่วนของรายได้ค่าโดยสารโครงการสายสีน้ำเงินลดลงจากผลกระทบของการแพร่ระบาดของ COVID-19 ที่มีความรุนแรงเป็นระลอกๆ ส่งผลให้ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน ทั้งนี้ ในปี 2564 ปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ยทุกประเภทวันอยู่ที่ 146,700 เที่ยว ลดลงร้อยละ 43.7 และปริมาณผู้โดยสารในวันทำการเฉลี่ยอยู่ที่ 172,300 เที่ยว ลดลงร้อยละ 44.2

สำหรับงวด 6 เดือนปี 2565 บริษัทมีรายได้จากธุรกิจระบบราง 2,104 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 280 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.35 จากปริมาณผู้โดยสารที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และในส่วนของรายได้รับจ้างเดินรถโครงการสายสีม่วงเพิ่มขึ้นตามที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจระบบราง

สำหรับปี 2563 ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจระบบราง ประกอบด้วย ต้นทุนค่าโดยสาร ต้นทุนการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง และค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทาน โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน มีจำนวน 5,009 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,001 ล้านบาท หรือร้อยละ 25.00 ปัจจัยหลักจากค่าใช้จ่ายจากการเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายที่เปิดครบทั้งสายทางเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563

สำหรับปี 2564 ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจระบบราง ประกอบด้วย ต้นทุนค่าโดยสาร ต้นทุนการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง และค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน มีจำนวน 4,520 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 489 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.77

สำหรับงวด 6 เดือนปี 2565 ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจระบบราง ประกอบด้วย ต้นทุนค่าโดยสาร ต้นทุนการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง และค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนภายใต้

สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน มีจำนวน 2,451 ล้านบาท ลดลงเล็กน้อยจากงวดเดียวกันของปีก่อน 17 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.69

3. ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

สำหรับปี 2563 บริษัทมีรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ 825 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 42 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.36 สาเหตุสำคัญจากการเพิ่มขึ้นของรายได้จากการให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมและการจัดหาสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ จากการเปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย

สำหรับปี 2564 บริษัทมีรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ 822 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 3 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.36 เนื่องจากผลกระทบของการแพร่ระบาดของ COVID-19 รวมถึงบริษัทยังคงมาตรการเยียวยาให้กับลูกค้าของบริษัทอย่างต่อเนื่อง

สำหรับงวด 6 เดือนปี 2565 บริษัทมีรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ 403 ล้านบาท ลดลงจากงวดเดียวกันของปีก่อน 11 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.66 สาเหตุหลักจากรายได้สื่อโฆษณาที่ลดลงจากผลกระทบของการแพร่ระบาดของ COVID-19 ส่งผลให้เกิดความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจ ทำให้หลายบริษัทลดค่าใช้จ่ายด้านสื่อโฆษณา

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

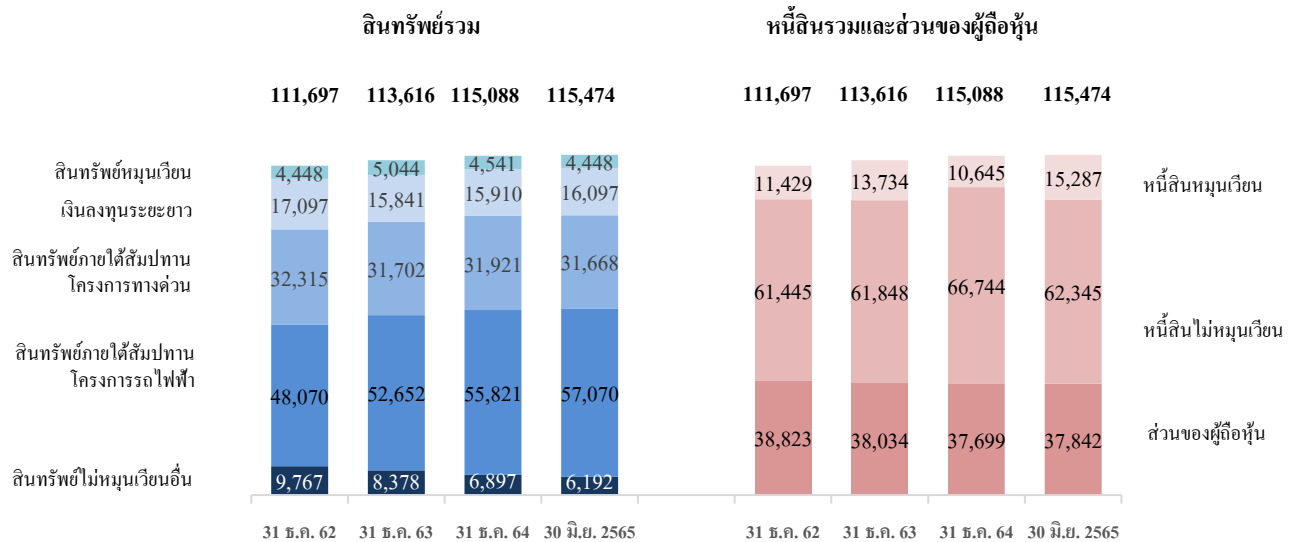
สำหรับปี 2563 บริษัทมีต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ 289 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 26 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.94

สำหรับปี 2564 บริษัทมีต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ 284 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 5 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.68

สำหรับงวด 6 เดือนปี 2565 บริษัทมีต้นทุนของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ 125 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 13 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.18 สาเหตุสำคัญจากภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ในปี 2565 ไม่มีมาตรการลดหย่อนจากหน่วยงานรัฐดังเช่นปี 2564

ฐานะการเงิน

(หน่วย : ล้านบาท)



สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทมีสินทรัพย์รวม 113,616 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,919 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.72 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2562 สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ซึ่งแล้วเสร็จและเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ครบทั้งสายทางแล้วเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทมีสินทรัพย์รวม 115,088 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,472 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.30 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2563 สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์ภายใต้สัมปทานรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเงินล่วงหน้าค่าตอบแทนแก่ รฟม. ตามสัญญาสัมปทาน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 บริษัทมีสินทรัพย์รวม 115,474 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 386 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.34 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2564 สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์ภายใต้สัมปทานรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเงินล่วงหน้าค่าตอบแทนแก่ รฟม. ตามสัญญาสัมปทาน

หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทมีหนี้สินรวม 75,582 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,708 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.72 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2562 สาเหตุหลักมาจากการเบิกใช้สินเชื่อเพื่อใช้ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม 38,034 ล้านบาท ลดลง 789 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.03 สาเหตุสำคัญจากการปรับมูลค่าชุดกรรมของเงินลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินระยะยาวตามสถานะตลาดในปัจจุบัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทมีหนี้สินรวม 77,389 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,807 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.39 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2563 โดยในระหว่างปีบริษัทได้มีการออกหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืนมูลค่ารวม 6,000 ล้านบาท โดยนำเงินที่ได้มาชำระคืนหุ้นกู้เดิมที่ครบกำหนด ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม 37,699 ล้านบาท ลดลง 335 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.88 ลดลงเล็กน้อยจากการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 บริษัทมีหนี้สินรวม 77,632 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 243 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.31 โดยในระหว่างปีบริษัทมีการกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้น เพื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียนของบริษัท ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม 37,842 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 143 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.38 จากผลกำไรของบริษัทและการปรับมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนระยะยาวและตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน

กระแสเงินสด

รายการ	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564
	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	7,741	5,351	2,870
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(7,562)	(3,724)	(1,731)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(1)	(717)	(1,621)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	178	910	(482)

รายการ	งวด 6 เดือน ปี 2564	งวด 6 เดือน ปี 2565
	ล้านบาท	ล้านบาท
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	1,649	2,294
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(1,081)	374
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(562)	(2,544)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	6	124

สำหรับปี 2563 บริษัทมีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน 5,351 ล้านบาท ลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน เนื่องจากรายได้ลดลงจากผลกระทบของการแพร่ระบาดของ COVID-19 เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน ส่วนใหญ่เป็นการจ่ายค่าอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย 3,117 ล้านบาท จ่ายค่างานปรับปรุงทางพิเศษเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางและสินทรัพย์ถาวรเพื่อการดำเนินงาน 967 ล้านบาท ซื้อเงินลงทุนสุทธิ 123 ล้านบาท และรับเงินปันผล 483 ล้านบาท เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน จากการออกหุ้นกู้และเบิกใช้สินเชื่อสุทธิ 2,696 ล้านบาท จ่ายดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมทางการเงินจำนวน 2,037 ล้านบาท และจ่ายเงินปันผล 1,376 ล้านบาท

สำหรับปี 2564 บริษัทมีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน 2,870 ล้านบาท ลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน ตามการลดลงของรายได้ของบริษัทที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน เป็นการปรับปรุงอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน 1,164 ล้านบาท การปรับปรุงทางด่วน 845 ล้านบาท ซื้อสินทรัพย์ถาวรสุทธิ 91 ล้านบาท ลงทุนเพิ่มในบริษัทย่อย 123 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินปันผลรับ 492 ล้านบาท เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน เป็นการรับเงินจากการออกหุ้นกู้และเบิกใช้สินเชื่อสุทธิ จำนวน 1,914 ล้านบาท จ่ายดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมทางการเงิน 2,006 ล้านบาท และจ่ายเงินปันผล 1,529 ล้านบาท

สำหรับงวด 6 เดือนปี 2565 บริษัทมีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน 2,294 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน สาเหตุหลักมาจากกำไรสุทธิที่เพิ่มขึ้นตามรายได้จากการดำเนินงานของบริษัท เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุน 374 ล้านบาท เป็นเงินรับจากการขายเงินลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงิน 505 ล้านบาท และรับเงินปันผล 330 ล้านบาท ขณะที่มีการจ่ายลงทุนในการปรับปรุงทางด่วน จำนวน 232 ล้านบาท และการปรับปรุงอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน จำนวน 229 ล้านบาท เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน 2,544 ล้านบาท เป็นการจ่ายเงินไถ่ถอนหุ้นกู้ 1,000 ล้านบาท จ่ายดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมทางการเงิน 1,049 ล้านบาท จ่ายเงินปันผล 1,223 ล้านบาท และมีการเบิกใช้เงินกู้ยืมสุทธิ 728 ล้านบาท

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ*

รายการ	หน่วย	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564
อัตรากำไรสุทธิ (NPM)	ร้อยละ	18.66	14.60	8.97
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ROE)	ร้อยละ	8.38	5.35	2.67
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ROA)	ร้อยละ	3.24	2.00	0.95
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E)	เท่า	1.62	1.76	1.87
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Net IBD/E)	เท่า	1.39	1.52	1.65

รายการ	หน่วย	งวด 6 เดือน ปี 2564	งวด 6 เดือน ปี 2565
อัตรากำไรสุทธิ (NPM)	ร้อยละ	8.70	14.46
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ROE)	ร้อยละ	5.09	3.90
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ROA)	ร้อยละ	1.80	1.37
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E)	เท่า	1.86	1.89
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Net IBD/E)	เท่า	1.61	1.66

หมายเหตุ: * ผลการดำเนินงาน คำนวณจากงบการเงินรวม มีองค์ประกอบจากผลการดำเนินงานของธุรกิจทางพิเศษ ธุรกิจระบบราง ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ และผลตอบแทนจากการลงทุนในบริษัทอื่น จึงไม่สามารถเปรียบเทียบกับตัวเลขอ้างอิงในอุตสาหกรรมที่เหมาะสมได้ และไม่รวมรายการที่เกี่ยวข้องกับการแปลงหนี้ค่างานระบบรถไฟฟ้าตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายคลองรัชธรรมซึ่งเป็นหนี้ที่ รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบทยอยชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทาน และไม่รวมรายการกำไรจากการเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน

สำหรับปี 2563 อัตรากำไรสุทธิ (NPM) อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ROE) และอัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ROA) ต่ำกว่าปีก่อนจากกำไรสุทธิที่ลดลงจากผลกระทบของ COVID-19 สำหรับอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E) เพิ่มขึ้นจากการเบิกใช้สินเชื่อเพื่อการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายแต่ยังคงต่ำกว่า 2.5 เท่า ตามข้อกำหนดของสัญญาสินเชื่อและข้อกำหนดคสิทธิของหุ้นกู้

สำหรับปี 2564 จากการแพร่ระบาดของการแพร่ระบาดของ COVID-19 ส่งผลกระทบอย่างมากต่อรายได้หลักของบริษัทซึ่งเกี่ยวข้องกับการเดินทาง ทำให้อัตราส่วนทางการเงินปรับลดลงตามรายได้และกำไรที่ลดลง สำหรับอัตราส่วนสภาพคล่อง เนื่องจากบริษัทได้รับเงินสดทุกวันจากการให้บริการที่เป็นรายได้หลัก ประมาณร้อยละ 85 ของรายได้รวม บริษัทจึงไม่มีปัญหาด้านสภาพคล่องในการดำเนินงาน อัตราส่วน

หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Net IBD/E) ปี 2564 เท่ากับ 1.65 สูงขึ้นจากปีก่อน แต่ต่ำกว่าข้อกำหนดของสัญญาสินเชื่อและข้อกำหนดสิทธิของหุ้นกู้ ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 2.5 เท่า

สำหรับงวด 6 เดือนปี 2565 อัตรากำไรสุทธิเพิ่มขึ้นจากงวด 6 เดือนปี 2564 เป็นผลจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ที่ลดความรุนแรงลง และการปรับตัวของประชาชน ทำให้ผู้ใช้ทางด่วนและผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานครกลับมาใช้บริการเพิ่มขึ้นส่งผลให้รายได้มากขึ้น แต่ในส่วนของอัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ROE) และอัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ROA) กลับลดลง เนื่องจากคำนวณจากกำไรสุทธิ Annualized ที่ได้รวมช่วงเวลาของไตรมาสที่ 3 - 4 ปี 2564 ซึ่งได้รับผลกระทบการแพร่ระบาดของ COVID-19 ที่รุนแรง ทำให้อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ROE) และอัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ROA) ของงวด 6 เดือนปี 2565 ต่ำกว่างวด 6 เดือนปี 2564 ในส่วนของอัตราส่วนหนี้สินเพิ่มขึ้นเล็กน้อยตามการเบิกใช้เงินกู้ยืม

5. รายการระหว่างกันในปีที่ผ่านมาและปีปัจจุบันจนถึงไตรมาสล่าสุด

รายการระหว่างบริษัทและบริษัทย่อย กับบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (“ช.การช่าง”)

ช.การช่าง ประกอบธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง รวมถึงการพัฒนา ลงทุน และบริหาร โครงการสัมปทานระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานขนาดใหญ่ในประเทศและภูมิภาคอย่างครบวงจร เกี่ยวข้องกับบริษัท เนื่องจาก ช.การช่าง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ โดยถือหุ้นบริษัท ณ วันที่ 31 ตุลาคม 2565 ในสัดส่วนร้อยละ 32.37 ของทุนชำระแล้วของบริษัท และมีกรรมกร่วมกัน ได้แก่ นายปลิว ศรีวิศวะเวทย์ นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร นายพงษ์ศฤงศ์ย์ ดันติสุวณิชย์กุล และนางสาวสุภามาส ศรีวิศวะเวทย์

รายการ	ขนาดของรายการ (ล้านบาท)		ลักษณะรายการ / ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการ
	ปี 2564	6 เดือน ปี 2565	
งานซ่อมแซม ปรับปรุงโครงสร้างและงานระบบทางพิเศษ			
<u>รายการกับบริษัท</u>			
- งานปรับปรุง โครงสร้างทางพิเศษ	758.12	153.28	บริษัทและบริษัทย่อยได้มีการว่าจ้างบริษัทผู้ชำนาญการในการตรวจสอบ โครงสร้างทางพิเศษเป็นประจำทุกปีตามรอบระยะเวลาที่กำหนด ครอบคลุมทุกสายทางที่รับผิดชอบ เพื่อให้มั่นใจว่าโครงสร้างพิเศษอยู่ในสภาพที่ดี หากพบข้อบกพร่องที่ต้องซ่อมแซม บริษัทและบริษัทย่อยจะขออนุมัติดำเนินการตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- ค่าซ่อมแซมโครงสร้างทางพิเศษ	-	48.45	
- เจ้าหนี้การค้า	51.85	20.91	
<u>รายการกับบริษัทย่อย</u>			
- งานปรับปรุง โครงสร้างทางพิเศษ	69.13	17.17	ในรอบ 3 ปีที่ผ่านมา บริษัทและบริษัทย่อยว่าจ้าง ช.การช่าง ในการซ่อมแซมปรับปรุงโครงสร้างทางพิเศษ ดังนี้
- เจ้าหนี้การค้า	6.00	0.01	

รายการ	ขนาดของรายการ (ล้านบาท)		ลักษณะรายการ / ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการ
	ปี 2564	6 เดือน ปี 2565	
			<p>ล้านบาท และเมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2563 ออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงาน มูลค่า 4 ล้านบาท</p> <p>3. งานก่อสร้างและปรับปรุงโครงสร้างและงานระบบทางพิเศษศรีรัช เมื่อวันที่ 14 เมษายน 2563 มูลค่ารวม 831 ล้านบาท</p> <p>4. งานปรับปรุงโครงสร้างและงานระบบ และงานรอบที่ 4 ระยะที่ 4 ทางพิเศษศรีรัชและทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2563 มูลค่ารวม 920 ล้านบาท และทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของบริษัทย่อย มูลค่ารวม 86 ล้านบาท</p> <p>5. งานซ่อมบำรุงและปรับปรุงโครงสร้างและงานระบบทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และทางพิเศษอุดรรัถยา เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2565 มูลค่ารวม 1,078 ล้านบาท</p> <p>คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า การว่าจ้างดังกล่าวข้างต้นมีความสมเหตุสมผล เป็นประโยชน์ต่อบริษัทและบริษัทย่อย เนื่องจาก ช.การช่าง มีประสบการณ์การก่อสร้างทางพิเศษหลายโครงการ มีศักยภาพ ความสามารถ มีความพร้อมด้านเครื่องจักร อุปกรณ์และบุคลากร และราคาค่างานมีความเหมาะสมต่ำกว่าราคาประเมินของบริษัท และวิศวกรที่ปรึกษาอิสระ</p>
<p>งานบริหารงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล โครงการรถไฟฟ้า</p> <p>- ค่างานซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล</p> <p>- งานเปลี่ยนแปลงอุปกรณ์ระบบไฟฟ้าเครื่องกล</p>	<p>338.15</p> <p>137.19</p>	<p>270.62</p> <p>24.65</p>	<p>เพื่อให้บริษัทมุ่งเน้นในการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าให้มีประสิทธิภาพสูงสุดลดภาระงานด้านซ่อมบำรุง การติดต่อกับผู้ให้บริการงานซ่อมบำรุงหลายราย ซึ่งบริษัทประสบปัญหาข้อ</p>

รายการ	ขนาดของรายการ (ล้านบาท)		ลักษณะรายการ / ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการ
	ปี 2564	6 เดือน ปี 2565	
- เจ้าหน้าที่การค้า	27.82	140.23	<p>โต้แย้งทำให้เสียเวลาและกำลังคน บริษัทจึงมีนโยบายว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญด้านโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกลมาทำหน้าที่เป็นผู้บริหารงานซ่อมบำรุง</p> <p>ในช่วงที่ผ่านมาบริษัทได้มีการว่าจ้าง ช.การช่าง ในการบริหารงานซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 ได้ทำสัญญาว่าจ้างในส่วนของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) เป็นระยะเวลา 8 ปี สิ้นสุดปี 2566 โดยมีมูลค่าสัญญารวม 1,270 ล้านบาท เมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2561 ได้ทำสัญญาว่าจ้างในส่วนของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ระยะเวลา 8 ปี 6 เดือน สิ้นสุดปี 2570 และขยายระยะเวลาสัญญาของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ออกไป 3 ปี 5 เดือน เพื่อให้สิ้นสุดพร้อมสัญญาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย โดยมีมูลค่าสัญญารวม 2,778 ล้านบาท 2. เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 ได้ทำสัญญาว่าจ้างในส่วนของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) เป็นระยะเวลา 8 ปี สิ้นสุดปี 2566 โดยมีมูลค่าสัญญารวม 1,520 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2559 ได้ว่าจ้างเพิ่มเติมในส่วนของสถานีบางซื่อ-เตาปูน มูลค่างานตามสัญญา จำนวน 155 ล้านบาท ระยะเวลา 7 ปี สิ้นสุดปี 2566 <p>คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า การว่าจ้างดังกล่าวข้างต้นมีความสมเหตุสมผลเป็นประโยชน์ต่อบริษัท เนื่องจาก ช.การช่าง เป็นบริษัทที่มีความพร้อมและเป็นผู้จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ของโครงการรถไฟฟ้ามาตั้งแต่ต้น ทำให้มีความ</p>

รายการ	ขนาดของรายการ (ล้านบาท)		ลักษณะรายการ / ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการ
	ปี 2564	6 เดือน ปี 2565	
			ต่อเนื่องในการดำเนินงานและราคาค่างานมีความเหมาะสมต่ำกว่าราคาที่ประเมินโดยผู้เชี่ยวชาญอิสระ
การเช่าอาคารวิริยะถาวร 2			
- ค่าเช่าและค่าบริการสำนักงาน	8.81	4.38	บริษัทย่อยเช่าอาคารวิริยะถาวร 2 กับ ช.การช่าง ระยะเวลา 3 ปี สิ้นสุดวันที่ 9 กรกฎาคม 2568 โดยอัตราค่าเช่าสำนักงานดังกล่าว เป็นอัตราที่เทียบเคียงได้กับอัตราค่าเช่าที่ผู้ให้เช่าคิดกับผู้เช่ารายอื่นที่เป็นบุคคลภายนอก
- เจ้าหน้าที่การค้า	0.09	0.12	

รายการระหว่างบริษัทและบริษัทย่อย กับ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”)

รฟม. ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าและธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและประชาชนในการใช้บริการกิจการรถไฟฟ้า และ รฟม. เกี่ยวข้องกับบริษัท เนื่องจาก รฟม. เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท โดยถือหุ้นบริษัท ณ วันที่ 31 ตุลาคม 2565 ในสัดส่วนร้อยละ 8.22 ของทุนชำระแล้วของบริษัท และ รฟม. มีตัวแทนที่ดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการของบริษัท 2 ท่าน ได้แก่ นายปิยกร อภิบาลศรี ซึ่งดำรงตำแหน่งกรรมการผู้แทนใน รฟม. และนายวิทยา พันธุ์มงคล ซึ่งดำรงตำแหน่งรองผู้ว่าการ ฝ่ายปฏิบัติการ ใน รฟม.

รายการ	ขนาดของรายการ (ล้านบาท)		ลักษณะรายการ / ความจำเป็นและความเหมาะสมผลของรายการ
	ปี 2564	6 เดือน ปี 2565	
เงินตอบแทนรายได้ค่าโดยสาร และรายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์			
- ค่าตอบแทนจากรายได้ค่าโดยสารและรายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์	220.64	139.18	เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน
- ค่าตอบแทนรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า	9,775.52	11,024.66	
- ค่าภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	3.40	-	
- เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	234.10	249.07	
การเช่าพื้นที่ติดตั้งป้ายโฆษณา			
- ค่าตอบแทนการใช้พื้นที่	9.58	9.00	บริษัทย่อยเช่าพื้นที่ รฟม. ในอัตราค่าเช่าตามราคาตลาด เพื่อทำการพัฒนาเชิงพาณิชย์
- ค่าภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	-	-	

6. สรุปสัญญาที่สำคัญในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา

- ไม่มี -

7. คดีความหรือข้อเรียกร้องที่มีสาระสำคัญซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการ

- ไม่มี -

8. ข้อมูลอื่นที่อาจมีผลกระทบต่อการตัดสินใจของผู้ลงทุนอย่างมีนัยสำคัญ

- ไม่มี -

9. ความรับผิดชอบของคณะกรรมการที่มีต่อสารสนเทศ

คณะกรรมการของบริษัทเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลสารสนเทศ ซึ่งคณะกรรมการของบริษัทพิจารณาแล้ว มีความเชื่อว่าข้อความในสารสนเทศฉบับนี้ มีความถูกต้องครบถ้วนในสาระสำคัญอย่างเพียงพอต่อการตัดสินใจของผู้ถือหุ้น