

สารสนเทศเกี่ยวกับการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันในการว่าจ้าง
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)
จัดหาบวบนรถไฟฟ้าเพิ่มเติมและปรับปรุงระบบรถไฟฟ้าที่เกี่ยวข้อง
ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

เอกสารประกอบการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2567
วันที่ 31 ตุลาคม 2567



ส่วนที่ 1

สารสนเทศเกี่ยวกับการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันในการว่าจ้างบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) จัดหาบวรรถไฟฟ้าเพิ่มเติมและปรับปรุงระบบรถไฟฟ้าที่เกี่ยวข้อง ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ("บริษัท") ครั้งที่ 4/2567 เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2567 ได้มีมติอนุมัติให้เสนอต่อที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2567 ในวันที่ 31 ตุลาคม 2567 เพื่อพิจารณาอนุมัติให้บริษัทเข้าทำสัญญาว่าจ้างบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ("ช.การช่าง") เป็นผู้รับผิดชอบในการจัดหาบวรรถไฟฟ้าเพิ่มเติมและปรับปรุงระบบรถไฟฟ้าที่เกี่ยวข้อง ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ในวงเงิน 6,800 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) การเข้าทำรายการกับ ช.การช่าง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทและมีกรรมกร่วมกัน เข้าข่ายเป็นการทำรายการกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 21/2551 เรื่อง หลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน ลงวันที่ 31 สิงหาคม 2551 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2546 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) ("ประกาศเรื่องรายการที่เกี่ยวข้องกัน") โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

1. วัน เดือน ปี ที่เกิดรายการ

กำหนดประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2567 ในวันที่ 31 ตุลาคม 2567 เพื่อขออนุมัติการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าว และหากที่ประชุมผู้ถือหุ้นมีมติอนุมัติให้บริษัทเข้าทำรายการ ที่เกี่ยวข้องกัน ในครั้งนี้บริษัทจะทำรายการภายในเดือนพฤศจิกายน 2567

2. คู่กรณีที่เกี่ยวข้องและความสัมพันธ์กับบริษัทจดทะเบียน

ผู้ว่าจ้าง : บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ผู้รับจ้าง : บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ : ช.การช่าง เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท โดย ณ วันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ครั้งล่าสุด เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2567 ช.การช่าง ถือหุ้นในบริษัท จำนวน 5,564,189,084 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 36.40 ของทุนชำระแล้วของบริษัท และมีกรรมกร่วมกัน (รายละเอียดความสัมพันธ์อื่นๆ ปรากฏตามข้อ 7.)

3. ลักษณะทั่วไปของรายการ

บริษัทในฐานะผู้ได้รับสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”) ประสงค์จะดำเนินการว่าจ้าง ช.การช่าง เป็นผู้จัดหาขบวนรถไฟฟ้าเพิ่มเติมและปรับปรุงระบบรถไฟฟ้าที่เกี่ยวข้องในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน เพื่อรองรับการให้บริการแก่ผู้โดยสารทั้งในปัจจุบันและที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ในวงเงินรวม 6,800 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) โดยสรุปสาระสำคัญของสัญญาว่าจ้าง ดังนี้

3.1 ขอบเขตของงาน

หน้าที่หลักของ ช.การช่าง ตามสัญญาว่าจ้าง คือ

- (1) งานจัดหาขบวนรถไฟฟ้าเพิ่มเติมจำนวน 21 ขบวน พร้อมติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและระบบสื่อสารบนขบวนรถไฟฟ้า
- (2) งานปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณส่วนกลางและอุปกรณ์สนับสนุนที่ติดตั้งอยู่ระหว่างสถานี เพื่อเพิ่มความถี่ในการเดินรถไฟฟ้าและรองรับขบวนรถไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น
- (3) งานปรับปรุงระบบสื่อสารส่วนกลาง เพื่อรองรับการสื่อสารกับขบวนรถไฟฟ้าใหม่
- (4) งานปรับปรุงระบบควบคุมระยะไกล เพื่อให้ศูนย์ควบคุมการเดินรถสามารถควบคุมการทำงานของระบบระบายอากาศภายในอุโมงค์ได้อย่างเหมาะสม และครอบคลุมทุกเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น

3.2 ระยะเวลาของสัญญา

ช.การช่าง มีระยะเวลาดำเนินงานตามสัญญา 3 ปี 6 เดือน นับจากที่มีหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน

3.3 หลักประกัน

ช.การช่าง จะส่งมอบหนังสือค้ำประกันการปฏิบัติตามสัญญา (Performance Bond) มูลค่า 300 ล้านบาท โดยหลักประกันดังกล่าวจะมีอายุการค้ำประกันจนกว่า ช.การช่าง จะพ้นภาระตามสัญญาว่าจ้างเมื่อ ช.การช่างสามารถส่งมอบขบวนรถไฟฟ้า 21 ขบวน และปรับปรุงระบบรถไฟฟ้าที่เกี่ยวข้องให้บริษัทสามารถนำไปใช้ในการให้บริการได้

4. มูลค่ารวมของสิ่งตอบแทนและวิธีการชำระเงิน

มูลค่ารวมของสิ่งตอบแทน : 6,800 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)

วิธีการชำระเงิน : บริษัทตกลงชำระให้แก่ ช.การช่าง เป็นรายเดือนตามความสำเร็จของงาน โดยจะชำระภายใน 30 วัน นับจากวันที่ได้รับใบแจ้งหนี้

5. เกณฑ์ที่ใช้ในการกำหนดมูลค่ารวมของสิ่งตอบแทน

ช.การช่าง ได้เสนอค่างานในการจัดหาขบวนรถไฟไฟฟ้าเพิ่มเติมและปรับปรุงระบบรถไฟไฟฟ้าที่เกี่ยวข้องในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน เป็นมูลค่า 6,800 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)

ในการพิจารณาความเหมาะสมของราคางาน บริษัทได้ว่าจ้างบริษัท อินฟรา เอเชีย (ประเทศไทย) จำกัด ให้เป็นวิศวกรผู้เชี่ยวชาญอิสระในการประเมินมูลค่างานที่เหมาะสม ซึ่งบริษัท อินฟรา เอเชีย (ประเทศไทย) จำกัด เป็นวิศวกรผู้เชี่ยวชาญอิสระมีชื่อเสียงและเป็นผู้มีประสบการณ์ในการประเมินมูลค่าโครงการขนส่งทางรางที่ได้รับการยอมรับจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนทั้งในไทยและต่างประเทศ เช่น การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย โครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส โครงการรถไฟฟ้า Gold Coast TRT ประเทศออสเตรเลีย เป็นต้น โดยวิศวกรผู้เชี่ยวชาญอิสระได้ดำเนินการแล้วเสร็จและจัดทำเป็นรายงานจัดส่งให้บริษัท โดยราคางานตามขอบเขตของงานในโครงการนี้ จำนวน 7,295 ล้านบาท

เมื่อเปรียบเทียบราคาที่ ช.การช่าง เสนอกับราคางานซึ่งวิศวกรผู้เชี่ยวชาญอิสระได้ประมาณการภายใต้ขอบเขตงานประเภทเดียวกันแล้วพบว่าราคางานที่ ช.การช่าง เสนอมา เป็นราคาที่ต่ำกว่าราคาที่ประเมินโดยวิศวกรผู้เชี่ยวชาญอิสระ จำนวน 495 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.79 ซึ่งฝ่ายจัดการได้พิจารณาแล้วเห็นว่าราคาที่ ช.การช่าง เสนอเป็นราคางานที่เหมาะสม

6. แหล่งเงินทุน

ในการเข้าทำรายการในครั้งนี้ บริษัทจะทยอยชำระเงินตามสัญญาว่าจ้าง ช.การช่าง เป็นงวดๆ ตามความคืบหน้าของงานซึ่งมีระยะเวลา 3 ปี 6 เดือน บริษัทจึงจะใช้เงินจากหลายแหล่งตามความเหมาะสมและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท ณ ช่วงเวลานั้นๆ โดยที่บริษัทคาดว่าจะใช้แหล่งเงินทุนจากภายนอก โดยการกู้ยืมจากสถาบันการเงิน และ/หรือการออกหุ้นกู้ และ/หรือการใช้แหล่งเงินทุนภายในจากกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน โดยบริษัทเห็นว่าแหล่งเงินทุนในข้างต้นมีความเพียงพอต่อการดำเนินการ

7. ลักษณะและขอบเขตของส่วนได้เสียของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกัน และรายละเอียดของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกัน

การทำสัญญาว่าจ้าง ช.การช่าง ตามขอบเขตงานข้างต้น เข้าข่ายเป็นการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันที่เป็นธุรกิจปกติ ซึ่งไม่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป

ในการคำนวณขนาดของรายการที่เกี่ยวข้องกัน บริษัทได้ประเมินมูลค่ารวมของสิ่งตอบแทนจากมูลค่างานจัดหาขบวนรถไฟไฟฟ้าเพิ่มเติมและปรับปรุงระบบรถไฟไฟฟ้าที่เกี่ยวข้อง จำนวน 6,800 ล้านบาท ซึ่งเป็นไปตามสัญญาว่าจ้างระหว่างบริษัทกับ ช.การช่าง โดยการเข้าทำรายการในครั้งนี้มีมูลค่าของรายการรวมทั้งสิ้น 6,800 ล้านบาท(ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) คิดเป็นร้อยละ 18.67 หรือเป็นจำนวน

7,276 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ซึ่งขนาดรายการคิดเป็นร้อยละ 19.98 ของมูลค่าสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิตามงบการเงินรวม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567 (36,414 ล้านบาท x ร้อยละ 3 = 1,092.42 ล้านบาท) ซึ่งสูงกว่าร้อยละ 3 ของมูลค่าสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ บริษัทจึงมีหน้าที่ดังต่อไปนี้

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

ทั้งนี้ ตามรายชื่อผู้ถือหุ้นของบริษัท ณ วันกำหนดรายชื่อผู้ถือหุ้นครั้งสุดท้ายเมื่อวันที 30 กันยายน 2567 มีรายชื่อบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน และ/หรือ ผู้ถือหุ้นที่มีส่วนได้เสีย ดังนี้

ลำดับที่	รายชื่อบุคคลที่เกี่ยวข้องกันและ/หรือผู้ถือหุ้นที่มีส่วนได้เสีย	ความสัมพันธ์/ส่วนได้เสีย	จำนวนหุ้นที่ถือในบริษัท
1	บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (“CK”)	● ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท	5,564,189,084 (36.4029%)
2	บริษัท ช.การช่าง-โตเกียวคอนสตรัคชั่น จำกัด (“CKT”)	● CK เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ CKT โดยถือหุ้นจำนวน 1,099,999 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 55.00 ของทุนชำระแล้วของ CKT	119,659,952 (0.7829%)
3	บริษัท ช.การช่าง โฮลดิ้ง จำกัด (“CKH”)	● ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 172,496,130 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 10.1834 ของทุนชำระแล้วของ CK ทั้งนี้ CKH ถือหุ้นโดย MS 25% และกลุ่มตริวิศวะเวทย์ 62.50%	2,077,291 (0.0136%)
4	บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด (“MS”)	● ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 241,512,365 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 14.2578 ของทุนชำระแล้วของ CK ทั้งนี้ MS ถือหุ้นโดยกลุ่มตริวิศวะเวทย์ (86.4054%)	4,327,689 (0.0283%)

ลำดับที่	รายชื่อบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน และ/หรือผู้ถือหุ้นที่มีส่วนได้เสีย	ความสัมพันธ์/ส่วนได้เสีย	จำนวนหุ้นที่ถือ ในบริษัท
5	นายปลิว ตริวิศวะเวทย์	- ประธานกรรมการของบริษัท - กรรมการและประธานกรรมการบริหารของ CK - ผู้ถือหุ้นของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 11,231,497 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.6631 ของทุนชำระแล้วของ CK - กรรมการร่วมกัน	19,094,945 (0.1249%)
	นางสายเกษม ตริวิศวะเวทย์	- คู่สมรสของนายปลิว ตริวิศวะเวทย์ - ผู้ถือหุ้นของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 2,711,142 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.1601 ของทุนชำระแล้วของ CK - มารดาของ ดร. สุภามาส ตริวิศวะเวทย์	1,902,527 (0.0124%)
	ดร. สุภามาส ตริวิศวะเวทย์	- กรรมการและกรรมการบริหารของบริษัท - กรรมการและรองประธานกรรมการบริหารของ CK - ผู้ถือหุ้นของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 3,000,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.1771 ของทุนชำระแล้วของ CK - กรรมการร่วมกัน	-ไม่มี-
	นายณัฐวุฒิ ตริวิศวะเวทย์	- บุตรของนายปลิว ตริวิศวะเวทย์ - กรรมการ กรรมการบริหาร และกรรมการผู้จัดการใหญ่ของ CK - ญาติสนิทของ ดร. สุภามาส ตริวิศวะเวทย์ - ผู้ถือหุ้นของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 4,415,785 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.2607 ของทุนชำระแล้วของ CK	274,391 (0.0018%)
	นายธนวัฒน์ ตริวิศวะเวทย์	- บุตรของนายปลิว ตริวิศวะเวทย์ - ญาติสนิทของ ดร. สุภามาส ตริวิศวะเวทย์ - ผู้ถือหุ้นของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 1,950,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.1151 ของทุนชำระแล้วของ CK	84,101 (0.0006%)

ลำดับที่	รายชื่อบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน และ/หรือผู้ถือหุ้นที่มีส่วนได้เสีย	ความสัมพันธ์/ส่วนได้เสีย	จำนวนหุ้นที่ถือ ในบริษัท
6	นายพงษ์สฤณี ตันติสุวณิชย์กุล	- กรรมการและประธานกรรมการบริหารของบริษัท - กรรมการ รองประธานกรรมการบริหาร และรองกรรมการผู้จัดการใหญ่ของ CK - ผู้ถือหุ้นของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 153,750 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.0091 ของทุนชำระแล้วของ CK - กรรมการร่วมกัน	3,500,000 (0.0229%)
	นายสมศักดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล	- บิดาของนายพงษ์สฤณี ตันติสุวณิชย์กุล - ผู้ถือหุ้นของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 7,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.0004 ของทุนชำระแล้วของ CK	120,000 (0.0008%)
	นายพีรพันธ์ ตันติสุวณิชย์กุล	- ญาติสนิทของนายพงษ์สฤณี ตันติสุวณิชย์กุล - ผู้ถือหุ้นของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 340,475 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.0201 ของทุนชำระแล้วของ CK	17,907,005 (0.1172%)
7	นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	- กรรมการและกรรมการบริหารของบริษัท - ผู้ถือหุ้นของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 180,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.0106 ของทุนชำระแล้วของ CK	-ไม่มี-
	นายสุทธิศักดิ์ ชยุตสาหกิจ	- ญาติสนิทของนายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ - ผู้ถือหุ้นของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 10,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.0006 ของทุนชำระแล้วของ CK	50,000 (0.0003%)
8	ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์	- กรรมการ กรรมการบริหาร และกรรมการผู้จัดการของบริษัท - ผู้ถือหุ้นของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 520,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.0307 ของทุนชำระแล้วของ CK	2,999,141 (0.0196%)
9	นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร	ประธานกรรมการตรวจสอบ และกรรมการอิสระของบริษัท และ CK	-ไม่มี-
	นายชาติรี เตชะทัศนสุนทร	- บุตรของนายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร - ผู้ถือหุ้นของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 30,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.0018 ของทุนชำระแล้วของ CK	703,110 (0.0046%)
	นางสาววรลักษณ์ เตชะทัศนสุนทร	บุตรของนายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร	150,000 (0.0010%)
	นายชัยยุทธ เตชะทัศนสุนทร	- บุตรของนายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร - ผู้ถือหุ้นของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 340,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.0201 ของทุนชำระแล้วของ CK	809,800 (0.0053%)

ลำดับที่	รายชื่อบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน และ/หรือผู้ถือหุ้นที่มีส่วนได้เสีย	ความสัมพันธ์/ส่วนได้เสีย	จำนวนหุ้นที่ถือ ในบริษัท
10	นายอัศวิน คงสิริ	ประธานกรรมการและกรรมการอิสระของ CK	3,230,000 (0.0211%)
	หม่อมราชวงศ์อัฉริยา คงสิริ	คู่สมรสของนายอัศวิน คงสิริ	139,152 (0.0009%)
11	นายสิทธิเดช ตริวิศเวทย์	- ผู้บริหารของ CK - ผู้ถือหุ้นของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 2,000,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.1181 ของทุนชำระแล้วของ CK	600,000 (0.0039%)
	นางปราณี ทองกิตติกุล	- ญาติสนิทของนายสิทธิเดช ตริวิศเวทย์ - ผู้ถือหุ้นของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 4,714,342 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.2783 ของทุนชำระแล้วของ CK	1,187,778 (0.0078%)
	นายภูวนะศวร ตริวิศเวทย์	- ญาติสนิทของนายสิทธิเดช ตริวิศเวทย์ - ผู้ถือหุ้นของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 1,139,855 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.0673 ของทุนชำระแล้วของ CK	577,024 (0.0038%)
	นางสาวสวรรยา ตริวิศเวทย์	- บุตรของนายสิทธิเดช ตริวิศเวทย์ - ผู้ถือหุ้นของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 750,025 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.0443 ของทุนชำระแล้วของ CK	805,046 (0.0053%)
12	นายณรงค์ แสงสุริยะ	- กรรมการ กรรมการบริหาร และผู้บริหารอาวุโสของ CK - ผู้ถือหุ้นของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 512,500 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.0303 ของทุนชำระแล้วของ CK	-ไม่มี-
	นางสาววาสนา แสงสุริยะ	- ญาติสนิทของนายณรงค์ แสงสุริยะ - ผู้ถือหุ้นของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 1,050 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.0001 ของทุนชำระแล้วของ CK	7,000 (0.00005%)
13	ดร. อนุกุล ตันติมาสน์	กรรมการ กรรมการบริหาร และผู้บริหารของ CK	86,554 (0.0006%)
14	นายพรณรงค์ สิริโยธิน	ผู้บริหารของ CK	100,098 (0.0007%)
15	นายไพรัตน์ พรหมอินทร์	ผู้บริหาร ของ CK	-ไม่มี-
	นางดารณี พรหมอินทร์	คู่สมรสของนายไพรัตน์ พรหมอินทร์	21,025 (0.0001%)
16	นายธรรมบุญ สุรัตน์	ผู้บริหารของ CK	100,000 (0.0007%)
17	นายพิชัย เจนบำรุง	- ผู้บริหารของ CK - ผู้ถือหุ้นของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 150,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.0089 ของทุนชำระแล้วของ CK	145,500 (0.0010%)

ลำดับที่	รายชื่อบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน และ/หรือผู้ถือหุ้นที่มีส่วนได้เสีย	ความสัมพันธ์/ส่วนได้เสีย	จำนวนหุ้นที่ถือ ในบริษัท
18	นายเกียรติ เหลืองชูเกียรติ	- ผู้บริหารของ CK - ผู้ถือหุ้นของ CK โดยถือหุ้นจำนวน 50,050 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.0030 ของทุนชำระแล้วของ CK	293 (0.000002%)
19	นายสมบัติ ตริวิศวะเวทย์	ผู้บริหารของ CK	2,433,000 (0.0159%)
รวมจำนวนหุ้น			5,747,281,506

โดยบุคคลที่เกี่ยวข้องกันและผู้มีส่วนได้เสียตามรายชื่อข้างต้น จะไม่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนน ในวาระพิจารณาการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันในการว่าจ้างบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) จัดหา ขบวนการไฟฟ้าเพิ่มเติมและปรับปรุงระบบรถไฟฟ้าที่เกี่ยวข้อง ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

นอกจากนี้ หุ้นที่บริษัทซื้อคืน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 307,123,500 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 2.01 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัท ซึ่งตามกฎหมายหุ้นที่บริษัทถืออยู่นั้นจะไม่นับเป็น องค์ประชุม รวมถึง ไม่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนด้วย

8. การมีส่วนร่วมในที่ประชุมและการออกเสียงของกรรมการที่มีส่วนได้เสีย และ/หรือ กรรมการที่เป็น บุคคลที่เกี่ยวข้องกัน

การประชุมคณะกรรมการ ครั้งที่ 4/2567 เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2567 กรรมการที่มีส่วนได้เสีย และ/หรือกรรมการที่เป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน ได้แก่ (1) นายปลิว ตริวิศวะเวทย์ (2) นายพงษ์ศฤกษ์ดี ตันติสุวณิชย์กุล และ (3) ดร.สุกามาต ตริวิศวะเวทย์ ไม่ได้เข้าร่วมประชุมและไม่มีสิทธิออกเสียง ในวาระนี้

9. เงื่อนไขการเข้าทำรายการ

ในการเข้าทำสัญญากับ ช.การช่าง จะดำเนินการได้หลังจากที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัท ครั้งที่ 1/2567 ซึ่งจะจัดขึ้นในวันที่ 31 ตุลาคม 2567 มีมติอนุมัติให้บริษัทเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน ในการว่าจ้างบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) จัดหาขบวนการไฟฟ้าเพิ่มเติมและปรับปรุงระบบ รถไฟฟ้าที่เกี่ยวข้อง ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

10. ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัทที่ต้องเปิดเผยตามสารสนเทศตามประกาศเรื่องรายการที่เกี่ยวข้องกันตามรายละเอียดดังต่อไปนี้ ให้ผู้ถือหุ้นอ้างอิงข้อมูลในส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท
1. ข้อมูลบริษัทและการดำเนินธุรกิจโดยสรุป (ส่วนที่ 2 หน้า 11 – 26)
 2. รายชื่อผู้บริหารและผู้ถือหุ้น 10 รายแรก ณ วันปิดสมุดพักการถือหุ้นล่าสุด (ส่วนที่ 2 หน้า 27 - 28)
 3. ตารางสรุปงบการเงินในระยะ 3 ปี ที่ผ่านมา และปีปัจจุบันจนถึงไตรมาสล่าสุด พร้อมคำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน (ส่วนที่ 2 หน้า 28 – 47)
 4. รายการระหว่างกันในปีที่ผ่านมาและปีปัจจุบันจนถึงไตรมาสล่าสุด (ส่วนที่ 2 หน้า 48 – 53)
 5. ข้อมูลอื่นที่อาจมีผลกระทบต่อการตัดสินใจของผู้ลงทุนอย่างมีนัยสำคัญ (ส่วนที่ 2 หน้า 54)
11. ความเห็นของคณะกรรมการเกี่ยวกับการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน
- คณะกรรมการมีความเห็นว่าการที่บริษัทจะเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันในการว่าจ้าง ช. การช่าง จัดหาขบวนรถไฟฟ้าเพิ่มเติมและปรับปรุงระบบรถไฟฟ้าที่เกี่ยวข้อง ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินในวงเงิน 6,800 ล้านบาท มีความสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์ต่อบริษัทโดยมีเหตุผลประกอบ ดังนี้
1. การเข้าทำรายการกับบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้จัดการจัดหาขบวนรถไฟฟ้าเพิ่มเติมและปรับปรุงระบบรถไฟฟ้าที่เกี่ยวข้องในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน มีความเหมาะสมหลาย ๆ ด้าน กล่าวคือ
 - การว่าจ้าง ช.การช่าง ให้รับผิดชอบการจัดหาขบวนรถไฟฟ้าและปรับปรุงระบบรถไฟฟ้าในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินไปพร้อมๆ กัน จะทำให้สามารถบริหารจัดการแผนการเปิดให้บริการและการรองรับปริมาณผู้โดยสารได้อย่างสอดคล้องกัน และทำให้เกิดการประหยัดต่อหน่วย
 - เป็นผู้รับเหมาก่อสร้างขนาดใหญ่ของประเทศที่มีผลงานออกแบบและจัดหาระบบรถไฟฟ้าหลายโครงการ รวมทั้งเป็นผู้บริหารโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง จนสามารถเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด จึงมีประสิทธิภาพ ความรู้ ความชำนาญ ในงานจัดหาระบบรถไฟฟ้าเป็นอย่างดี
 - เป็นบริษัทที่มีความแข็งแกร่งทางการเงิน มีฐานะการเงินที่มั่นคง มีความสามารถในการบริหารความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการขนาดใหญ่ เช่น ความเสี่ยงที่เกิดจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนความเสี่ยงที่เกิดจากความล่าช้าของโครงการ และความเสี่ยงที่เกิดจากเงินลงทุนที่สูงกว่าที่คาดการณ์

- เงื่อนไขว่าจ้าง ช.การช่าง มีลักษณะจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ (Lump Sum Turnkey) ที่รับประกันผลงานโดยรับความเสี่ยงทั้งหมดที่อาจเกิดขึ้นหากการดำเนินโครงการไม่แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนด จึงเป็นการจำกัดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินการโครงการ
 - 2. ราคาทำงานได้มีการวิเคราะห์เปรียบเทียบแล้วมีความเหมาะสม และต่ำกว่าราคาที่วิศวกรผู้เชี่ยวชาญอิสระ (บริษัท อินฟรา เอเชีย (ประเทศไทย) จำกัด) ประเมิน ภายใต้ขอบเขตของงานประเภทเดียวกัน โดยราคาต่ำกว่า 495 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.79 และผู้เชี่ยวชาญที่ประเมินเป็นวิศวกรผู้เชี่ยวชาญอิสระที่มีชื่อเสียงและมีประสบการณ์ในการประเมินมูลค่าโครงการขนส่งทางรางที่ได้รับการยอมรับจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนทั้งในไทยและต่างประเทศ
 - 3. บริษัทได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบกรณีการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องโดยถูกต้องครบถ้วน
12. ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ และ/หรือ กรรมการของบริษัท ที่แตกต่างไปจากความเห็นของคณะกรรมการของบริษัทตามข้อ 11.

- ไม่มี -

13. ความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ

บริษัท แคปปิตอล แอ็ดเวนเทจ จำกัด เป็นที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ เพื่อแสดงความเห็นเกี่ยวกับการว่าจ้าง ช. การช่าง จัดหาขบวนรถไฟฟ้าเพิ่มเติมและปรับปรุงระบบรถไฟฟ้าที่เกี่ยวข้อง ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งถือเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน โดยที่ปรึกษาทางการเงินอิสระไม่ได้ถือหุ้นในบริษัทฯ และไม่มีความสัมพันธ์กับบริษัทฯ

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระยินยอมให้เผยแพร่รายงานที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ ลงวันที่ 10 ตุลาคม 2567 โปรดพิจารณาความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ ซึ่งจัดทำโดยบริษัท แคปปิตอล แอ็ดเวนเทจ จำกัด ปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 4.

14. แบบหนังสือมอบฉันทะ พร้อมชื่อกรรมการตรวจสอบอย่างน้อย 1 ราย เป็นผู้รับมอบฉันทะจากผู้ถือหุ้น

ปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 5.

ส่วนที่ 2

ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับบริษัท

1. ข้อมูลบริษัทและการดำเนินธุรกิจโดยสรุป

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ประกอบธุรกิจหลัก คือ การรับสัมปทานในการบริหารจัดการและให้บริการระบบทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า รวมถึงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษและรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นฐานรากในการขยายธุรกิจผ่านการขยายเส้นทางและโครงการให้บริการทั้งในระบบทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในอนาคต ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทสามารถเป็นผู้ดำเนินธุรกิจด้านการให้บริการระบบขนส่งมวลชนและการคมนาคมชั้นนำในประเทศและในภูมิภาค นอกจากนี้ ยังสามารถต่อยอดธุรกิจเพิ่มเติมไปยังธุรกิจอื่นที่มีอัตราการเติบโต และอัตราผลตอบแทนที่ดีได้ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 บริษัทมีทุนจดทะเบียน และทุนชำระแล้ว 15,285 ล้านบาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญ 15,285 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท

1.1 ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท

บริษัทมุ่งมั่นที่จะเป็นผู้นำด้านการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจรยกระดับการเดินทางเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนในสังคม โดยธุรกิจของบริษัทประกอบไปด้วย การให้บริการทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า รวมถึงธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับธุรกิจหลัก

1.1.1 ธุรกิจทางพิเศษ

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

(1) ทางพิเศษศรีรัช

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

ได้มีการลงนามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) เพื่อขยายระยะเวลาสัมปทานออกไปสิ้นสุดในวันที่ 31 ตุลาคม 2578 ทางพิเศษศรีรัช ประกอบด้วยทางพิเศษ 3 ส่วน มีระยะทางรวม 38.5 กิโลเมตร ดังนี้

- ส่วนเอบี จากถนนรัชดาภิเษกมุ่งหน้าทิศใต้ผ่านต่างระดับพญาไทไปทางทิศตะวันออกถึงถนนพระราม 9 และจากต่างระดับพญาไทไปทางทิศใต้ถึงต่างระดับบางโคล่เชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1)
- ส่วนซี จากถนนรัชดาภิเษกมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือถึงถนนแจ้งวัฒนะ เชื่อมต่อกับทางพิเศษอุดรรัถยา
- ส่วนดี จากถนนพระราม 9 มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกถึงถนนศรีนครินทร์ เชื่อมต่อมอเตอร์เวย์

(2) ทางพิเศษประจิมรัถยา

ทางพิเศษประจิมรัถยา (ทางด่วนสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร) ภายใต้สัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ลักษณะโครงการแบบ BTO โดยบริษัทมีสิทธิหน้าที่แต่เพียงผู้เดียวที่จะได้รับรายได้ค่าผ่านทางตลอดระยะเวลาสัมปทาน แนวเส้นทางของโครงการเริ่มต้นจากถนนกาญจนาภิเษก (วงแหวนตะวันตก บริเวณใกล้โรงกรองน้ำมหาสวัสดิ์) ไปทางทิศตะวันออกตามแนวเขตทางรถไฟสายใต้เดิม และข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 7 สิ้นสุดโครงการบริเวณสถานีกลางบางซื่อ (จตุจักร) โดยเชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัชไปด้านทิศใต้บริเวณสถานีขนส่ง (หมอชิต 2) และทางลงสู่ระดับดินที่บริเวณถนนกำแพงเพชร 2 และเชื่อมต่อไปยังด้านทิศเหนือมุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ โดยมีระยะทางรวม 16.7 กิโลเมตร โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี สิ้นสุดในวันที่ 14 ธันวาคม 2585

(3) ทางพิเศษอุดรรัถยา

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

เชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชที่บริเวณถนนแจ้งวัฒนะมุ่งหน้าทิศเหนือถึงบางปะอิน บริเวณถนนกาญจนาภิเษก (วงแหวนตะวันตก) มีระยะทางรวมทั้งสิ้น 32 กิโลเมตร

1.1.2 ธุรกิจระบบราง

บริษัทเป็นผู้รับสัมปทานการให้บริการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”) จำนวน 3 โครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

(1) โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน)

โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) เป็นการร่วมลงทุนแบบ PPP Net Cost โดย รฟม. เป็นผู้ลงทุนดำเนินงานโยธาทั้งหมด และบริษัทมีหน้าที่จัดหาติดตั้งอุปกรณ์ งานระบบ ให้บริการเดินรถ และซ่อมบำรุง โดยบริษัทเป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งการดำเนินงานกิจกรรมและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงการโฆษณา การให้เช่าพื้นที่ในโครงการ และธุรกิจให้บริการสื่อสาร โทรคมนาคมภายในสถานีและภายในขบวนรถไฟฟ้า มีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่เปิดให้บริการครบทั้งสายทาง คือ นับจากวันที่ 30 มีนาคม 2563 โดยโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ประกอบด้วย

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

โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) มีจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ที่สถานีเตาปูน และเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ที่สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย และสถานีบางขุนนนท์

(2) โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)

โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) สัญญาที่ 4 สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และ

ซ่อมบำรุงรักษา ลักษณะสัญญาเป็นการร่วมลงทุนแบบ PPP Gross Cost โดย รฟม. เป็นผู้ลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด และบริษัทเป็นผู้ลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ โดย รฟม. เป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร และรายได้เชิงพาณิชย์จากการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด และ รฟม. จะทยอยจ่ายคืนค่าอุปกรณ์งานระบบให้บริษัทเป็นรายเดือนในระยะเวลา 10 ปี และจ้างบริษัทบริหารการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษาตลอดระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ 4 กันยายน 2556

โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) เป็นโครงการรถไฟฟ้าที่เป็นทางวิ่งยกระดับ ระยะทาง 23 กิโลเมตร จำนวน 16 สถานี และเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ที่สถานีเตาปูน

(3) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) เป็นการร่วมลงทุนแบบ PPP Net Cost โดย รฟม. ลงทุนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก (ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย) และบริษัทลงทุนค่างานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก และค่างานระบบรถไฟฟ้า ขบวนรถไฟฟ้า บริหารการเดินรถ และซ่อมบำรุงรักษาทั้งเส้นทางตั้งแต่ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) มีระยะเวลาเดินรถ 30 ปี นับจากเริ่มเปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันออก โดย รฟม. สนับสนุนค่างานโยธา ช่วงตะวันตก ตามค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริง โดยจะทยอยคืนภายใน 6 ปี เริ่มตั้งแต่ปีที่ 3 บริษัทได้ลงนามสัญญาร่วมลงทุนกับ รฟม. เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2567

โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) มีแนวเส้นทางเชื่อมระหว่างกรุงเทพมหานครทิศตะวันออกและทิศตะวันตก ระยะทางรวม 35.9 กิโลเมตร จำนวน 28 สถานี โดยแบ่งออกเป็น 2 ช่วง ดังนี้

1. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันออก

- สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทยถึงสถานีแยกร่มเกล้า ระยะทาง 22.5 กิโลเมตร จำนวน 17 สถานี โดยเป็นสถานีใต้ดิน 10 สถานีและสถานียกระดับ 7 สถานี
- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการออกแบบ ผลิต จัดหา และติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้า และงานระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และโปรแกรมคอมพิวเตอร์ ในการบริหารจัดการโครงการทั้งหมดของโครงการรถไฟฟ้า

สายสีส้ม ช่วงตะวันออก ระยะเวลาดำเนินการ 3 ปี 6 เดือน นับจากวันที่ รฟม. ระบุในหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน คือ วันที่ 31 กรกฎาคม 2567 โดยบริษัท ว่าจ้างบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ดำเนินการ

2. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก

- สถานีบางขุนนนท์ถึงสถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ระยะทาง 13.4 กิโลเมตร จำนวน 11 สถานี โดยเป็นสถานีใต้ดินตลอดสาย
- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการออกแบบก่อสร้างงานโยธา รวมถึง ออกแบบ ผลิต จัดหาและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้า และงานระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก ระยะเวลาดำเนินการ 6 ปี นับจากวันที่ รฟม. ระบุในหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน คือวันที่ 31 กรกฎาคม 2567 โดยบริษัทว่าจ้างบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ดำเนินการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม มีจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ที่สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย และ สถานีบางขุนนนท์

1.1.3 ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

ตามที่บริษัทมีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการพัฒนาเชิงพาณิชย์ตามที่ระบุไว้ในสัญญาสัมปทานที่เกี่ยวข้อง บริษัทได้แต่งตั้ง BMN บริษัทย่อยเป็นผู้แทนในการบริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ทั้งในโครงการรถไฟฟ้าและทางพิเศษ ซึ่งแบ่งการดำเนินธุรกิจออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

- 1) จัดหา และ/หรือจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ ในรูปแบบสื่อภาพนิ่ง (Static Media) ประกอบด้วยสื่อกล่องไฟ (Light Box) และสื่อสติ๊กเกอร์ (Sticker Wrap) และสื่อเคลื่อนไหว (Digital Media) ประกอบด้วยจอดิจิทัล (Digital Media) ขนาดต่างๆ นอกจากนี้ยังจัดให้มี Innovative อื่นๆ อาทิ Product Gallery, Archway, Interactive Wall & Floor, Interactive Projector, Immersive Display, LED Moving, 3D Mock up, การปล่อยกลิ่นของผลิตภัณฑ์สินค้า เป็นต้น โดยสื่อโฆษณาดังกล่าวจะถูกติดตั้งภายในสถานีรถไฟฟ้า ตั้งแต่พื้นที่ทางเข้า-ออกสถานีไปจนถึงชั้นชานชาลา และภายในขบวนรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน รวมพื้นที่ทางพิเศษที่ได้รับสิทธิบริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์ กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย ประกอบด้วยผู้แทนซื้อสื่อโฆษณา และลูกค้าตรง มีสัดส่วนประมาณ ร้อยละ 60:40

- 2) ให้เข้าพื้นที่ร้านค้า จะแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะคือ 1. พื้นที่เช่าภายในพื้นที่ Metro Mall ของสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและพื้นที่ร้านค้าทางพิเศษ 2. พื้นที่ให้บริการจัดกิจกรรมหมุนเวียน ซึ่งจะมีตามจุดที่กำหนดไว้ในสถานีต่างๆ ทั้งนี้ การให้เช่าและบริการพื้นที่จะคัดเลือกกลุ่มสินค้าและบริการเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารเป็นสำคัญ นอกจากนี้ ยังคำนึงถึงการใช้พื้นที่เพื่อสร้างประโยชน์ตอบแทนสังคม
- 3) ให้บริการและดูแลรักษาโครงข่ายโทรคมนาคม เป็นผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการโทรคมนาคมแบบที่สองประเภทมีโครงข่ายเป็นของตนเอง จากสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (สำนักงาน กสทช.) โดยติดตั้งโครงข่ายอุปกรณ์สื่อสารโทรคมนาคมเพื่อรับส่งกระจายสัญญาณโทรศัพท์เคลื่อนที่ รองรับการให้บริการเทคโนโลยี 5G ที่สถานีได้ดินรวมทั้งสิ้น 22 สถานี ครอบคลุมพื้นที่ทั้งภายในสถานีและในอุโมงค์รถไฟฟ้าสามารถรองรับคลื่นความถี่ที่ใช้บริการในปัจจุบันที่ สำนักงาน กสทช. ดำเนินการให้ใบอนุญาตกับภาคเอกชน นอกจากนี้ บริษัทยังให้บริการพื้นที่เช่าบนสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย สถานียกระดับ (Elevated Station) จำนวน 15 สถานี กับผู้ประกอบการภาคเอกชนที่ให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ ติดตั้งอุปกรณ์กระจายสัญญาณ เพื่อให้บริการที่มีคุณภาพแก่ผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT

1.2 แนวโน้มของธุรกิจ

1.2.1 ธุรกิจทางพิเศษ

บริษัทเป็นเอกชนผู้ให้บริการทางพิเศษครอบคลุมพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่ใหญ่ที่สุด โดยครอบคลุมทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษประจิมรัชยา และทางพิเศษอุดรรัถยา มีระยะทางให้บริการรวม 87.2 กิโลเมตร ในขณะที่เดียวกันยังมีเอกชนรายอื่นอีก 1 รายที่ให้บริการทางพิเศษในลักษณะเดียวกัน ซึ่งมีระยะทางให้บริการรวม 28.0 กิโลเมตร ซึ่งหากเปรียบเทียบขนาดของบริษัทเอกชนรายอื่นกับบริษัทแล้ว บริษัทเอกชนรายอื่นมีขนาด 1 ใน 3 ของบริษัท อย่างไรก็ตาม โครงข่ายของบริษัทกับบริษัทเอกชนรายอื่นมีจุดเชื่อมต่อกันบริเวณเหนือบึงมักกะสันบนทางพิเศษศรีรัช ซึ่งเป็นการอำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้ทางทั้ง 2 โครงข่ายให้มีการเดินทางอย่างต่อเนื่อง สะดวกสบาย รวดเร็ว และปลอดภัย นอกจากนี้โครงข่ายทั้ง 2 โครงข่ายยังมีแนวเส้นทางที่เชื่อมต่อกับทางทิศเหนือของกรุงเทพมหานคร โดยเป็นเส้นทางที่ขนานกันจากด้านทิศเหนือของกรุงเทพมหานครเข้าสู่ใจกลางกรุงเทพมหานคร ก่อให้เกิดเป็นทางเลือกของผู้ใช้บริการ ซึ่งในทางกายภาพแล้ว โครงข่ายของบริษัทมีการเชื่อมต่อกับ

ทางพิเศษสายทางอื่นๆ มากกว่าบริษัทเอกชนรายอื่น เป็นผลให้เกิดโอกาสในการเดินทางที่เชื่อมต่อกันได้อย่างทั่วถึง

ในส่วนของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยปี 2566 มีการฟื้นตัวขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ โควิด-19 โดยในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2566 เติบโตที่ 6% จากปี 2565 ซึ่งยังคงเป็นแบบค่อยเป็นค่อยไป สอดคล้องกับการฟื้นตัวของภาคเศรษฐกิจไทยโดยรวม อย่างไรก็ตาม สถานการณ์ในครึ่งปีหลังของปี 2566 ตัวเลขอุตสาหกรรมยานยนต์กลับไม่เป็นไปอย่างคาดการณ์ ซึ่งมีการเติบโต 5% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2565 จากปัจจัยที่ส่งผลกระทบ เช่น การขึ้นอัตราดอกเบี้ยภาวะสินเชื่อดึงตัว และความผันผวนทางเศรษฐกิจทั้งก่อนและหลังการเลือกตั้ง ทำให้เกิดการชะลอการตัดสินใจซื้อทั้งจากภาครัฐกิจและภาคประชาชน รวมถึง ความชัดเจนในการดำเนินนโยบายทางเศรษฐกิจของรัฐบาลใหม่ ดังนั้นจึงได้มีการปรับลดคาดการณ์ตัวเลขของอุตสาหกรรมลง ซึ่งมีอัตราการเพิ่มขึ้นจากปี 2565 ที่ 0.7% และหลังจากนั้นตัวเลขของการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศไทยต่อเดือนลดลง โดยสาเหตุหลักที่ส่งผลกระทบต่อตัวเลขอุตสาหกรรมยานยนต์ คือ ความเข้มงวดของการอนุมัติสินเชื่อซึ่งปฏิเสธไม่ได้เลยว่าการอนุมัติสินเชื่อถือเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อตัวเลขของอุตสาหกรรมยานยนต์ แม้ว่าปี 2566 จะมีการเปิดตัวรถยนต์รุ่นใหม่ลงสู่ตลาดหลายรุ่นก็ตาม (www.pptvhd36.com) อย่างไรก็ตาม ในเดือนธันวาคม 2566 ตลาดรถยนต์มีการฟื้นฟูขึ้นตามฤดูกาลขายช่วง High Season จากการออกแคมเปญต่างๆ โดยเฉพาะในงานมอเตอร์เอ็กซ์โป 2023 ซึ่งสามารถสรุปยอดจองรถยนต์ตลอดงาน 14 วัน ได้มากถึง 53,248 คัน เติบโตขึ้น 45.17% เมื่อเทียบกับปี 2565 (www.thairath.co.th) โดยเฉพาะรถยนต์ไฟฟ้า (EV) ซึ่งขยายตัวเป็นอย่างมาก โดยมียอดจดทะเบียนทั้งปี 49,600 คัน(www.marketeeronline.co) ส่งผลให้ประชาชนมีการใช้จ่าย การเดินทางท่องเที่ยว และการจัดกิจกรรมต่างๆ ในช่วงเดือนสุดท้ายของปี 2566 แม้ว่าในปี 2566 ราคาน้ำมันจะยังคงสูง แต่ปริมาณการใช้รถยนต์ก็ไม่ได้ลดลง ซึ่งส่งผลดีมายังปริมาณจราจรบนทางพิเศษทั้งปี 2566 ทำให้มีปริมาณจราจรเติบโตขึ้น 7.4% เมื่อเทียบกับปี 2565 อย่างไรก็ตาม แม้ว่าปริมาณจราจรบนทางพิเศษจะเพิ่มขึ้น แต่ยังคงต่ำกว่าปริมาณจราจรบนทางพิเศษก่อนการระบาดของเชื้อ โควิด-19 ในปี 2562 ที่มีปริมาณจราจรทั้งปีเฉลี่ยอยู่ที่ 1.2 ล้านเที่ยวต่อวัน (โดยปริมาณจราจรปี 2566 คิดเป็น 90% ของปริมาณจราจรปี 2562) อีกทั้ง มีการก่อสร้างต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่อการใช้ทางพิเศษ เช่น การก่อสร้างทางพิเศษพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนตะวันตก เป็นต้น นอกจากนี้ บางบริษัทยังมีการทำงานในลักษณะ Hybrid Work ซึ่งมีการทำงานที่บ้านสัปดาห์ละ 2-3 วัน เป็นผลให้ปริมาณจราจรบนทางพิเศษยังต่ำกว่าปี 2562

สำหรับแนวโน้มธุรกิจทางด่วนในปี 2567 ตามที่ธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) คาดการณ์ว่าการขยายตัวของเศรษฐกิจในเขตเมืองจะอยู่ที่ประมาณ 3.5% - 4.0% ซึ่งเป็นสัญญาณของการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ โดยการเติบโตนี้จะได้รับแรงขับเคลื่อนจากหลายปัจจัยที่สำคัญ เช่น การบริโภคภาคเอกชนที่มีแนวโน้มว่าจะเพิ่มขึ้นเนื่องจากการฟื้นตัวของกำลังซื้อและการลดลงของอัตราการว่างงาน ซึ่งคาดว่าอัตราการว่างงานจะลดลงสู่ระดับประมาณ 1.5% - 2.0% ในปี 2567 รวมทั้งนโยบายการกระตุ้นเศรษฐกิจของรัฐบาล ซึ่งจะส่งผลโดยตรงให้ประชาชนมีความสามารถในการใช้จ่ายมากขึ้น การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาลไทยที่ได้วางแผนการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง คาดว่าจะมีงบประมาณประมาณ 1.3 ล้านล้านบาท สำหรับโครงการต่าง ๆ ซึ่งจะช่วยสร้างงานและกระตุ้นเศรษฐกิจในเขตเมืองรวมทั้งการก่อสร้างเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบนทางด่วนด้วย นอกจากนี้การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่เริ่มกลับมาใช้ชีวิตชีวาอีกครั้ง โดยคาดว่าจะมีจำนวนนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศในปี 2567 จะอยู่ที่ประมาณ 35-40 ล้านคน ซึ่งจะช่วยเพิ่มรายได้ให้กับธุรกิจในเขตเมืองอีกมาก

อย่างไรก็ตาม ยังมีปัจจัยภายนอกที่อาจส่งผลต่อการขยายตัวของปริมาณความต้องการใช้งานทางด่วน ได้แก่การเข้มงวดในการอนุมัติสินเชื่อ อาจทำให้ประชาชนชะลอการซื้อรถยนต์ใหม่ แม้ว่ายอดจำหน่ายรถยนต์ไฟฟ้าในปี 2567 จะคาดการณ์ว่าจะมีการจำหน่ายระหว่าง 100,000 - 150,000 คัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก 49,600 คัน ในปี 2566 (เติบโตประมาณ 100-200%) การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เช่น การเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองและสายสีชมพู รวมถึงการปรับปรุงบริการรถโดยสารประจำทาง จะทำให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น ซึ่งอาจลดปริมาณการใช้ทางด่วนในบางช่วงเวลา และการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้บริโภคซึ่งมีการทำงานจากที่บ้านหรือการทำงานแบบ Hybrid Work ที่มากขึ้น คาดว่าจะมีประชาชนประมาณ 20-30% ทำงานในลักษณะนี้อาจส่งผลให้จำนวนผู้ใช้ทางด่วนลดลงในช่วงวันธรรมดา

โดยสรุป แนวโน้มธุรกิจทางด่วนในปี 2567 คาดว่าจะมีปริมาณการใช้ทางด่วนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเติบโตขึ้นเล็กน้อย ประมาณ 2-3% เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2566 โดยอาจมีปริมาณการใช้เฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ 1.15 ล้านเที่ยวต่อวัน ซึ่งต่ำกว่าปริมาณการจราจรเฉลี่ยในปี 2562 ที่อยู่ที่ 1.25 ล้านเที่ยวต่อวัน

1.2.2 ธุรกิจระบบราง

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงขนาดใหญ่ที่มีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่นเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ จนทำให้มีอัตราการเติบโตและขยายตัวอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้กรุงเทพฯ ในปัจจุบันประสบปัญหาด้านการจราจรเป็นอย่างมากและเป็นปัญหาที่สะสมมานานหลายปี ประกอบกับการเพิ่มขึ้นของประชากร ปริมาณรถยนต์ รถจักรยานยนต์

และรถอื่นๆ ในกรุงเทพฯ ที่เพิ่มจำนวนขึ้นทุกปีโดยที่ไม่มีแนวโน้มว่าจะลดลง อีกทั้ง ความต้องการในการเดินทางของประชาชนที่สูงมากขึ้นในขณะที่พื้นที่การจราจร และระบบขนส่งสาธารณะยังไม่สามารถรองรับได้อย่างเพียงพอ ซึ่งถือว่าเป็นปัญหาหลักที่เกิดขึ้นไม่แตกต่างกับเมืองหลวงทั่วโลกที่มีความหนาแน่นของประชากรสูง จากปัญหาดังกล่าวรัฐบาลจึงมีนโยบายมุ่งเน้นการพัฒนาโครงข่ายทางด้านการขนส่งสาธารณะต่างๆ ในการแก้ไขปัญหาการจราจร เพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร รวมถึงการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ

ในด้านของการพัฒนาระบบคมนาคม กระทรวงคมนาคมมุ่งพัฒนาพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ให้เป็นกลไกการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศให้เติบโตอย่างสมดุลและมั่นคง ซึ่งการพัฒนาสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานด้านการคมนาคมจะครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ รองรับการเดินทางและการเดินทางอย่างต่อเนื่อง เชื่อมถึงกันได้หลากหลายรูปแบบ ทั้งการเดินทางหลัก การเดินทางรอง และการเดินทางย่อยภายในพื้นที่ โดยเฉพาะระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าซึ่งเป็นหนึ่งในแผนงานยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบคมนาคม และเป็นอีกหนึ่งกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและฟื้นฟูประเทศ ทั้งนี้ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย) ช่วงหัวลำโพง-บางแค (สถานีหลักสอง) และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ซึ่งเป็นหนึ่งในโครงการที่ภาครัฐได้ให้ความสำคัญ ได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการครบทั้งสายทางแล้ว เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 ทำให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินให้บริการเดินรถไฟฟ้าครบทั้งสายทางเต็มรูปแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) อีกทั้ง บรรเทาปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ ที่เป็นศูนย์รวมกิจกรรมทุกอย่างไว้ที่ศูนย์กลางเมือง ให้เป็นศูนย์กลางโครงข่ายเชื่อมโยงการขนส่งและการเดินทางและโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ได้เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการโดยไม่คิดค่าโดยสาร ตั้งแต่วันที่ 16 ธันวาคม 2563 ถึงวันที่ 1 มกราคม 2567 นอกจากนี้ ยังมีโครงการรถไฟฟ้าสำคัญๆ ที่ถูกผลักดันหลากหลายโครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา ช่วงวัชรพล - ทองหล่อ และโครงการรถไฟฟ้าสายบางนา - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยในขณะนี้อยู่ระหว่างขั้นตอนการเสนอของบประมาณและการศึกษารายละเอียดของโครงการ รวมถึงรูปแบบการลงทุน ซึ่งโครงการทั้งหมดภาครัฐได้เร่งรัดดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ เพื่อสร้างโครงข่ายรถไฟฟ้าที่ครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น และเป็นอีกทางเลือกในการเดินทางที่สามารถกำหนดเวลาได้ สะดวก รวดเร็ว และ

ปลอดภัย รวมทั้งช่วยลดปัญหาสิ่งแวดล้อม ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทำให้ประเทศเกิดการพัฒนาดังต่อเนื่องและยั่งยืน

ความคืบหน้าของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนตามนโยบายของภาครัฐ

โครงการ	สถานะโครงการปัจจุบัน
สายสีแดง	ช่วงบางซื่อ - รังสิต 10 สถานี ระยะทาง 26.30 กม. - เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการโดยไม่คิดค่าโดยสาร เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2564 - เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2564 ช่วงบางซื่อ - คลิ่งชัน 3 สถานี ระยะทาง 15 กม. - เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการโดยไม่คิดค่าโดยสาร เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2564 - เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2564 ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา 4 สถานี ระยะทาง 14.8 กม. - ได้รับอนุมัติโครงการแล้วเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2562 - ปัจจุบัน รฟท. มีแผนเปิดประกวดราคาก่อสร้างโครงการในปี 2569 ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช 3 สถานี ระยะทาง 5.7 กม. - ได้รับอนุมัติโครงการจาก ครม. แล้วเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2562 - ปัจจุบัน รฟท. มีแผนเปิดประกวดราคาก่อสร้างโครงการในปี 2570 ช่วงรังสิต - ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต 4 สถานี ระยะทาง 8.84 กม. - ได้รับอนุมัติโครงการแล้วเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2562 - ปัจจุบัน รฟท. มีแผนเปิดประกวดราคาก่อสร้างโครงการในปี 2569 ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มักกะสัน - หัวหมาก และช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง - ปัจจุบันอยู่ระหว่างการทบทวนแบบการก่อสร้าง
สายสีน้ำตาล	ช่วงแคราย - ลำสาลี (บีงกลุ่ม) 20 สถานี ระยะทาง 22.1 กม. - วันที่ 3 มกราคม 2562 คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) มีมติให้ สนข. บรรจุแผนการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บีงกลุ่ม) ในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะที่ 1 - วันที่ 18 พฤษภาคม 2566 คณะกรรมการ รฟม. ได้มีมติเห็นชอบหลักการ ผลการศึกษาโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บีงกลุ่ม) ตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ในรูปแบบ PPP Net Cost วงเงินลงทุนรวม 41,720 ล้านบาท - คาดว่าจะเปิดประมูลภายในปี 2568 และคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ใน ปี 2569 และเปิดให้บริการภายในปี 2572
สายสีม่วงส่วนต่อขยาย	ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) 17 สถานี ระยะทาง 23.6 กม. - วันที่ 25 กรกฎาคม 2560 มติ ครม.อนุมัติให้ รฟม. ดำเนินงานก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) - รฟม. ได้ลงนามสัญญาก่อสร้างโยธา สัญญาที่ 1 - 6 เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2565 ดังนี้

โครงการ	สถานะโครงการปัจจุบัน
	สัญญาที่ 1 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงเตาปูน - หอสมุดแห่งชาติ โดยกลุ่มกิจการร่วมค้า CKST-PL JOINT VENTURE ประกอบด้วย บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) และบริษัท ชีโนไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ชนะ สัญญาที่ 2 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงหอสมุดแห่งชาติ - ผ่านฟ้า โดยกิจการร่วมค้า CKST-PL JOINT VENTURE สัญญาที่ 3 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงผ่านฟ้า - สะพานพุทธ โดยกิจการร่วมค้า ITD-NWR MRT JOINT VENTURE สัญญาที่ 4 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงสะพานพุทธ-ดาวคะนอง โดยบริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) สัญญาที่ 5 งานก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่งและสถานียกระดับช่วงดาวคะนอง - ครุในอาคารจอดรถไฟฟ้า (Stabling Yard) และอาคารจอดแล้วจร (Park & Ride) โดยบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) สัญญาที่ 6 งานออกแบบและก่อสร้างระบบรางตลอดแนวเส้นทางโครงการ โดยบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) - คาดว่าจะเปิดให้บริการประมาณปลายปี 2572
สายสีเทา	ช่วงวัชรพล - ทองหล่อ 39 สถานี ระยะทาง 39.91 กม. - ระยะที่ 1 อยู่ระหว่างการนำเสนอโครงการเพื่อขออนุมัติโครงการคาดว่าจะเปิดให้บริการปี 2573 ช่วงพระโขนง - พระราม 3 จำนวน 16 สถานี ระยะทาง 12.2 กม. - ระยะที่ 2 อยู่ระหว่างศึกษาโครงการ ช่วงแนวเส้นทางส่วนต่อขยายพระราม 3 - ท่าพระ จำนวน 9 สถานี ระยะทาง 11.5 กม. - ระยะที่ 3 อยู่ระหว่างศึกษาโครงการ
สายบางนา - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ระยะที่ 1 ช่วงบางนา - ธนาชิตี 12 สถานี ระยะทาง 14.6 กม. ระยะที่ 2 ช่วงธนาชิตี - สุวรรณภูมิใต้ 2 สถานี ระยะทาง 5.1 กม. - ปัจจุบันโครงการอยู่ในขั้นตอนทำการศึกษาและจัดทำรายงานการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (PPP)

1.2.3 ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

○ สื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์

แม้ว่าในปี 2566 การดำเนินธุรกิจกลับเข้าสู่ภาวะปกติ จากปัจจัยภายในความไม่แน่นอนภายในประเทศ ทั้งภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัว ผลกระทบจากสถานการณ์ราคาพลังงาน และหนี้ครัวเรือนที่อยู่ในระดับสูง ร่วมกับปัจจัยภายนอก เช่น เหตุการณ์สงคราม การก่อการร้าย ส่งผลต่อการขยายตัวของเศรษฐกิจของประเทศและกำลังซื้อ

ของคนส่วนใหญ่ของประเทศลดลง จากสถานการณ์ดังกล่าว ส่งผลให้ภาคเอกชน และครัวเรือนต้องบริหารค่าใช้จ่ายอย่างมีประสิทธิภาพ การใช้งบประมาณ ด้านการโฆษณาประชาสัมพันธ์ จะมีการประเมินความคุ้มค่าและได้รับประโยชน์ กลับมามากที่สุด

ในปี 2566 สื่อที่มีอัตราการเติบโตสูงขึ้น ได้แก่ สื่อ In store หนังสือพิมพ์ สื่อเคลื่อนที่ และสื่อนิตยสาร ส่วนสื่อที่มีอัตราการเติบโตลดลง สื่อโรงภาพยนตร์ สื่อนอกบ้าน สื่อวิทยุ และสื่อโทรทัศน์ โดยภาพรวมภาวะอุตสาหกรรมโฆษณามีอัตราการเติบโต ลดลงร้อยละ 4 (ที่มา: Nielsen) เมื่อเทียบกับช่วงระยะเวลาเดียวกันกับปีก่อนหน้า ทั้งนี้ ภาวการณ์แข่งขันสูงขึ้นมาก ซึ่งจะเห็นได้จากการใช้โปรโมชั่น (Promotion) ลดราคามากกว่าร้อยละ 50 หรือการแถมต่างๆ เพื่อรักษาลูกค้าเดิมของบริษัทและ ดึงฐานลูกค้าใหม่เข้ามา

แนวโน้มภาวะอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาในปี 2567 ยังคงต้องเผชิญกับความเสี่ยง เรื่องการเมืองภายในประเทศ วิกฤตราคาพลังงาน ความขัดแย้งระดับโลก ซึ่งมีผลต่อ อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของไทยและทั่วโลก ส่งผลถึงภาวะอุตสาหกรรม สื่อโฆษณาที่มีทิศทางการเติบโตไปในทางเดียวกับอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ คาดว่าในปี 2567 การแข่งขันในธุรกิจสื่อโฆษณายังคงมีความรุนแรงอยู่ และ คงมีการใช้ Promotion ต่างๆ เพื่อรักษาหรือเพิ่มส่วนแบ่งการตลาด นอกจากนี้ การจัดหาบริการอื่นหรือการเป็นพันธมิตรที่ร่วมกันดำเนินกิจกรรมต่างๆ ช่วยส่งเสริมธุรกิจของลูกค้าจะเป็นอีกกลยุทธ์หนึ่งที่จะนำมาใช้มากขึ้นในปีหน้า เพื่อให้ลูกค้าเห็นถึงความคุ้มค่าในการใช้งบประมาณและเป็นการสร้างความสัมพันธ์อันดีกับลูกค้าในระยะยาว

○ พื้นที่ให้เช่าและบริการ

ธุรกิจการให้เช่าและบริการพื้นที่ในปี 2566 พื้นตัวตามภาวะการใช้จ่ายของผู้บริโภค ส่งผลมาจากการท่องเที่ยวเริ่มฟื้นตัว การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานทำให้เกิด การขยายตัวของร้านค้าปลีกสมัยใหม่ อย่างไรก็ตาม การแข่งขันของธุรกิจมีแนวโน้ม สูงขึ้น ซึ่งการเติบโตของธุรกิจแต่ละประเภทให้ความสำคัญกับการพัฒนาแพลตฟอร์ม ดิจิทัลอย่างต่อเนื่อง

Metro Mall ในสถานีรถไฟฟ้า MRT เป็นลักษณะพื้นที่เฉพาะ เพื่อให้บริการ แก่กลุ่มเป้าหมายหลักคือผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า ทั้งนี้ในปี 2566 จำนวนผู้โดยสาร เริ่มปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น ธุรกิจสามารถให้บริการได้ตามปกติแล้ว การให้บริการพื้นที่ เช่าและบริการเริ่มมีการปรับตัวดีขึ้น แม้ว่าจะมีผู้ประกอบการบางรายยังคงได้รับ ผลกระทบอยู่บ้าง พื้นที่กิจกรรมก็กลับมาคึกคักมีการจองใช้พื้นที่กันในระยะยาว และ

กระจายไปหลายสถานีมากขึ้น อีกทั้งการขยายพื้นที่จุดใหม่ก็ได้รับการตอบรับจากผู้ประกอบการอย่างดีด้วยเช่นกัน ทั้งนี้ บริษัทยังคงให้ความสำคัญกับการพัฒนาพื้นที่ Metro Mall ให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ และผู้ประกอบการในพื้นที่ อำนวยความสะดวก มาตรการความปลอดภัย รักษาภาพลักษณ์ และความสัมพันธ์ที่ดี เพื่อเป็นพันธมิตรที่ดีในระยะยาว ในปี 2567 คาดว่าจำนวนผู้ให้บริการรถไฟฟ้า MRT จะปรับเพิ่มสูงขึ้นจากการพัฒนาพื้นที่รายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า ราคาพลังงานที่ปรับตัวสูงขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้สัญญาณความต้องการพื้นที่ Metro Mall ปรับตัวดีขึ้น รวมถึงผู้เช่าพื้นที่เดิมจะมีรายได้มากขึ้น

○ ให้บริการและดูแลรักษาโครงข่ายโทรคมนาคม

อุตสาหกรรมการให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ในประเทศจะมีผู้ประกอบการภาครัฐและเอกชนที่ได้รับใบอนุญาตจากสำนักงาน กสทช. ซึ่งจะมีการแข่งขันกันให้บริการประชาชนในด้านคุณภาพและอัตราค่าบริการ ภายใต้การกำกับดูแลจากสำนักงาน กสทช.

การให้บริการและดูแลรักษาโครงข่ายโทรคมนาคมของบริษัท คือ การจัดเตรียมโครงข่ายที่มีประสิทธิภาพและคุณภาพให้บริการแก่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ ดังนั้น การแข่งขันกันของธุรกิจในเรื่องคุณภาพการให้บริการจะมีผลทำให้บริษัทต้องดูแลบำรุงรักษาโครงข่ายโทรคมนาคมของบริษัทให้เป็นไปตามมาตรฐานตามที่ได้กำหนดไว้กับสำนักงาน กสทช. และคู่ค้า

1.3 ความเสี่ยงต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท

1.3.1 ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจภายใต้สัญญาสัมปทานกับหน่วยงานภาครัฐ

บริษัทดำเนินธุรกิจภายใต้สัญญาสัมปทานซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ กทพ. และ รฟม. อาจไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดและเงื่อนไขในสัญญาสัมปทาน เนื่องจากนโยบายภาครัฐ ซึ่งทำให้บริษัทอาจต้องเปลี่ยนแปลงการปฏิบัติงาน หรือมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท

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

ทั้งนี้ บริษัทได้สร้างระบบการบริหารงานร่วมกันกับหน่วยงานภาครัฐทั้งในระดับบริหาร และปฏิบัติการ มีการให้ข้อมูลที่เพียงพอซึ่งกันและกัน เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ดีต่อกัน รวมทั้งติดตามสถานการณ์ทางการเมืองและการเปลี่ยนแปลงด้านนโยบายอย่างใกล้ชิดสม่ำเสมอ และทบทวนแผนกลยุทธ์และแผนงานให้เหมาะสมกับสถานการณ์อย่าง สมเหตุสมผลและได้รับประโยชน์ร่วมกันในระยะยาว

1.3.2 ความเสี่ยงเกี่ยวกับรายได้ไม่เป็นไปตามประมาณการ

บริษัทดำเนินธุรกิจการให้บริการทั้งทางพิเศษและรถไฟฟ้า ดังนั้น รายได้หลักของบริษัท จะมาจากค่าผ่านทาง ค่าโดยสาร และการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งอาจถูกกระทบโดยปัจจัย ภายนอกที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ เช่น การขยายโครงข่ายของระบบรถไฟฟ้า การมี ระบบขนส่งต่อเนื่องที่ดี อัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งอื่น ที่ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้ ได้ ความหนาแน่นของการจราจรบนท้องถนน ราคาน้ำมัน การขยายตัวของ อสังหาริมทรัพย์ ธุรกิจคอนโดมิเนียม และธุรกิจรอบเส้นทางรถไฟฟ้าที่จะทำให้เกิด เป้าหมายในการเดินทางของประชาชน จำนวนนักท่องเที่ยว การเกิดโรคระบาดร้ายแรง เป็นต้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้ใช้บริการ นอกจากนี้ บริษัทจะมีรายได้จากการพัฒนาเชิง พาณิชย์ ซึ่งเป็นรายได้ที่อาจเปลี่ยนแปลงไปตามภาวะเศรษฐกิจในประเทศและ ต่างประเทศ การแข่งขันในธุรกิจสื่อโฆษณาและธุรกิจการให้เช่าพื้นที่ค้าปลีก รวมทั้ง ระยะเวลาในการเปิดให้บริการร้านค้าในสถานี ซึ่งหลายปัจจัยเป็นสิ่งที่บริษัท ไม่สามารถควบคุมได้ ดังนั้น หากรายได้ของบริษัทแตกต่างจากผลการศึกษาหรือ ประมาณการที่คาดการณ์ไว้ อาจส่งผลกระทบต่อการบริหารสภาพคล่องและความสามารถในการ ชำระเงินตามข้อผูกพันที่มีต่อสถาบันการเงินผู้ให้กู้ หรือเจ้าหนี้ตามกำหนดเวลาที่ได้ ตกลงกันไว้

ในปัจจุบันภายหลังจากการเปิดประเทศ กิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ รวมถึงการท่องเที่ยว เริ่มฟื้นตัว ส่งผลให้ปริมาณรถที่ใช้ทางด่วน และปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอย่าง ต่อเนื่อง ใกล้เคียงช่วงก่อนเกิดการแพร่ระบาดของเชื้อ โควิด-19 อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน ยังคงมีความไม่แน่นอนเกี่ยวกับการแพร่ระบาดของโรคดังกล่าว ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อ รายได้ของบริษัท

เพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าว บริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานในการติดตามผลกระทบที่อาจมีผลต่อ ปัจจัยต่างๆ อย่างใกล้ชิด และปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ให้เหมาะสม นอกจากนี้ บริษัทยังสามารถ จำกัดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากปัจจัยเสี่ยง ได้แก่ ราคาน้ำมัน ความหนาแน่นของการจราจร บนท้องถนน และอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งอื่นที่ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้ได้ เนื่องจากบริษัทมีการให้บริการที่ครบวงจรทั้งบริการทางพิเศษและรถไฟฟ้า ซึ่งวิธีการ เดินทางทั้ง 2 แบบนี้ถือเป็นสินค้าทดแทนซึ่งกันและกันได้ (Substitute product) และ

ในส่วนของการพัฒนาเชิงพาณิชย์ บริษัทได้มีการพัฒนาสื่อโฆษณาในรูปแบบใหม่ๆ เพิ่มขึ้น เพื่อเพิ่มรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ และบริษัทได้สำรองเงินสด เงินฝากธนาคาร และมีวงเงินสินเชื่อที่ยังไม่ได้เบิกใช้กับสถาบันการเงินหลายแห่ง จึงไม่มีปัญหาเรื่องสภาพคล่องแต่อย่างใด รวมถึงมีการบริหารต้นทุนและควบคุมค่าใช้จ่ายอย่างเคร่งครัด

1.3.3 ความเสี่ยงเกี่ยวกับความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย และอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

บริษัทมีภาระหนี้สินที่ต้องชำระดอกเบี้ยให้กับผู้ให้กู้ รวมทั้งมีแผนการลงทุนในอนาคตหลายโครงการ อาจมีความจำเป็นต้องใช้เงินกู้ระยะยาวจำนวนมาก ดังนั้นดอกเบี้ยจ่ายจึงเป็นค่าใช้จ่ายรายการใหญ่ของบริษัท หากอัตราดอกเบี้ยเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญอาจส่งผลกระทบต่อต้นทุนทางการเงินและการดำเนินงานของบริษัท บริษัทจึงได้มีการบริหารความเสี่ยงโดยจัดโครงสร้างเงินกู้ยืมโดยแบ่งสัดส่วนเงินกู้อัตราดอกเบี้ยลอยตัว และเงินกู้อัตราดอกเบี้ยคงที่ที่เหมาะสมตามสภาพเศรษฐกิจ และขอสินเชื่อหรือออกหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืน สำหรับโครงการเพื่ออนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และพัฒนาสังคม ทำให้มีต้นทุนทางการเงินต่ำกว่าการขอสินเชื่อหรือออกหุ้นกู้ทั่วไป

บริษัทมีค่าใช้จ่ายที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ เช่น ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า ค่าเบี้ยประกันภัยบางส่วน หากค่าเงินบาทมีการอ่อนค่าลงจะส่งผลให้ค่าใช้จ่ายของบริษัทเพิ่มสูงขึ้น บริษัทจึงได้มีการบริหารความเสี่ยงโดยพิจารณาลดสัดส่วนค่าใช้จ่ายสกุลเงินตราต่างประเทศ และการซื้อขายเงินตราต่างประเทศในอนาคตด้วยอัตราแลกเปลี่ยนที่กำหนดไว้ล่วงหน้าเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่มีความผันผวน (Forward)

1.3.4 ความเสี่ยงจากอุบัติเหตุร้ายแรง เหตุการณ์ความไม่สงบ หรือภัยธรรมชาติ

ธุรกิจของบริษัท ทั้งก่อสร้างและบริหารงานทางพิเศษและรถไฟฟ้า มีความเสี่ยงต่อเหตุการณ์ หรือปัจจัยภายนอกที่ก่อให้เกิดเหตุสุดวิสัยกะทันหัน เช่น ภัยพิบัติ อุบัติเหตุร้ายแรง แผ่นดินไหว และเหตุที่อาจเกิดจากการก่อการร้าย วินาศกรรม เช่น การวางระเบิดจลาจล รวมถึงการชุมนุมที่เกิดจากกลุ่มผู้ก่อความไม่สงบ ซึ่งอาจทำให้บริษัทต้องระงับการให้บริการทำให้สูญเสียรายได้ ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย สูญเสียภาพลักษณ์และความน่าเชื่อถือ ด้วยเหตุนี้ บริษัทจึงมีการกำหนดแผนสำรองฉุกเฉิน เพื่อรองรับเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น รวมถึงมีการเตรียมความพร้อมเพื่อให้พนักงานที่รับผิดชอบปฏิบัติหน้าที่ได้ทันทีในการเข้าแก้ไขปัญหาเมื่อเกิดกรณีฉุกเฉินและภาวะวิกฤตขึ้น โดยการฝึกอบรมด้วยการจำลองสถานการณ์ต่างๆ เช่น กรณีเกิดเหตุฉุกเฉินและภาวะวิกฤตภายในสถานีรถไฟฟ้าจากการชว้างระเบิดและเหตุระเบิดภายในสถานีรถไฟฟ้า หรือขบวนรถไฟฟ้า เหตุเพลิงไหม้ในขบวนรถไฟฟ้า เหตุน้ำท่วมขังในอุโมงค์ เป็นต้น และมีการติดตั้ง

อุปกรณ์ตรวจจับโลหะ กล้อง CCTV และมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยครอบคลุมทุกพื้นที่ และการจัดตั้งหน่วยงานติดตามการเตือนภัยและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงและพร้อมปฏิบัติการกู้ภัย

ทั้งนี้ บริษัทมีการโอนความเสี่ยงด้วยการทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสินทรัพย์ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ คุ้มครองรายได้ที่หายไปจากการหยุดชะงักของการประกอบธุรกิจการประกันความเสียหายที่เกิดกับบุคคลภายนอก รวมถึงความเสี่ยงจากการก่อการร้าย ทั้งในส่วนของบริษัททางพิเศษ และธุรกิจรถไฟฟ้า

1.3.5 ความเสี่ยงกรณีโครงสร้างสถานี อุโมงค์ เวียร์ดัก และตอม่อพัง

สถานการณ์ภัยพิบัติธรรมชาติ การเกิดแผ่นดินไหวขนาดเกิน 7 ริกเตอร์ อาจส่งผลกระทบต่อโครงสร้างของรถไฟฟ้า หรืออาจเกิดจาก โครงสร้างเหล็กภายใน Segment ที่ผุกร่อนจากน้ำในดิน หรือ Stray Current และหล่นยุบตัวลงมาส่งผลให้ผู้โดยสารบาดเจ็บเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้จะต้องปิดบริเวณที่เกิดเหตุเป็นระยะเวลานาน สูญเสียรายได้และค่าใช้จ่ายจากการหยุดให้บริการ เสียความเชื่อมั่นในการใช้ระบบรถไฟฟ้า ทรัพย์สินของบริษัท พนักงาน ผู้โดยสาร ผู้รับเหมา และผู้ประสบเหตุรอบเส้นทางจาก โครงสร้างฯ ได้รับความเสียหาย ซึ่งในแผนการบริหารความเสี่ยงประจำปี 2566 ความเสี่ยงนี้ยังคงมีระดับความเสี่ยงสูง เนื่องจากมีระดับผลกระทบสูงมาก แต่ในปัจจุบัน บริษัทได้มีมาตรการรองรับเพื่อลดโอกาสและผลกระทบ โดยกำหนดขั้นตอนการประสานงานกับ National Disaster Warning Center เพื่อติดตามสถานการณ์แผ่นดินไหว ตรวจสอบโครงสร้างอุโมงค์ เสารองรับทางวิ่ง และโครงสร้างทางวิ่ง กำหนดวิธีการปฏิบัติงานแก้ไข รอยแตกร้าว กระบวนการจัดการเหตุการณ์ รวมถึงประกันภัยความเสี่ยงภัยทุกชนิด ครอบคลุมความเสี่ยงภัยธรรมชาติที่ส่งผลกระทบต่อระบบรถไฟฟ้า

ทั้งนี้ บริษัทได้กำหนดมาตรการจัดการความเสี่ยงเพิ่มเติมที่สามารถลดระดับผลกระทบ จึงส่งผลให้ความเสี่ยงอยู่ในระดับปานกลาง โดยมีการจัดทำระเบียบปฏิบัติงานเรื่องแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน กรณีโครงสร้าง อุโมงค์ เวียร์ดัก และตอม่อพัง รวมถึงผลกระทบต่อโครงสร้าง ระบบ และอุปกรณ์ภายในศูนย์ซ่อมบำรุง

2. รายชื่อกรรมการ ผู้บริหารและรายชื่อผู้ถือหุ้น 10 รายแรก ณ วันปิดสมุดพักการโอนหุ้น

2.1 รายชื่อกรรมการและผู้บริหาร ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2567

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง
1. นายปลิว ตรีวิศวเวทย์	ประธานกรรมการบริษัท / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
2. นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร	ประธานกรรมการตรวจสอบ / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน / กรรมการอิสระ
3. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน กรรมการตรวจสอบ / กรรมการอิสระ
4. ศ.(พิเศษ) อรรถพล ไญ้ส่วง	ประธานกรรมการบรรษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน / กรรมการอิสระ
5. นายพงษ์สฤยดี ดันติสุขวิชกุล	ประธานกรรมการบริหาร กรรมการบรรษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน
6. ดร.อรรณพ ต้นละมัย	กรรมการตรวจสอบ / กรรมการอิสระ
7. นางวัลลภา อัสสกุล	กรรมการบรรษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน / กรรมการอิสระ
8. ม.ล.ประสพชัย เกษมสันต์	กรรมการบริษัท / กรรมการอิสระ
9. นายสุพงศ์ ชุตตสาห์กิจ	กรรมการบริหาร
10. นางเพียว มริตคนะพร	กรรมการบริหาร
11. ดร.สุภามาส ตรีวิศวเวทย์	กรรมการบริหาร
12. นางสาวอาริสรา ธรรมรัช	กรรมการบริษัท
13. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต	กรรมการบริษัท
14. นายปิยกร อภิบาลศรี	กรรมการบริษัท
15. นางสาวจิรนนท์ วรจักร	กรรมการบริษัท
16. ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์	กรรมการบริหาร กรรมการบรรษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน / กรรมการผู้จัดการ

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

2.2 รายชื่อผู้ถือหุ้น 10 รายแรก ณ วันที่ 30 กันยายน 2567

บริษัทมีทุนจดทะเบียนและชำระแล้วเท่ากับ 15,285 ล้านบาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญ 15,285 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท โดยมีรายชื่อผู้ถือหุ้น 10 รายแรก ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 ดังนี้

ลำดับ	รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น (หุ้น)	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1	บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	5,564,189,084	36.40
2	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	1,256,259,584	8.22
3	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	822,127,694	5.38
4	ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน)	815,356,075	5.33
5	สำนักงานประกันสังคม	441,762,900	2.89
6	นายวิชัย วชิรพงศ์	341,757,057	2.24
7	บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	307,123,500	2.01
8	ธนาคาร กรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	303,448,709	1.99
9	SOUTH EAST ASIA UK (TYPE C) NOMINEES LIMITED	299,101,597	1.96
10	STATE STREET EUROPE LIMITED	188,407,871	1.23
ยอดรวม		10,339,534,071	67.65
อื่นๆ		4,945,465,929	32.35
รวมทั้งสิ้น		15,285,000,000	100.00

3. สรุปภาระหนี้สินของบริษัท

3.1 ยอดรวมของตราสารหนี้ที่ออกจำหน่ายแล้วและที่ยังมิได้ออกจำหน่ายตามที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้มีมติไว้และมอบอำนาจให้แก่คณะกรรมการของบริษัทเป็นผู้พิจารณาออกจำหน่ายตามที่เห็นสมควร

ครั้งที่ / ลำดับ	อายุหุ้นกู้	วันที่ออกหุ้นกู้	วันที่ครบกำหนดไถ่ถอน	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละ/ปี)	ยอดคงค้างตามงบการเงินรวม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567 (ล้านบาท)
ครั้งที่ 1/2559					
- 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

สิ่งที่ส่งมาด้วย 3.

ครั้งที่ / ลำดับ	อายุหุ้นกู้	วันที่ออกหุ้นกู้	วันที่ครบกำหนด ไถ่ถอน	อัตรา ดอกเบี้ย (ร้อยละ/ปี)	ยอดคงค้าง ตามงบการเงินรวม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567 (ล้านบาท)
ครั้งที่ 1/2560					
- ลำดับที่ 2	7 ปี	7 กันยายน 2560	7 กันยายน 2567	3.10	3,000
ครั้งที่ 1/2561					
- ลำดับที่ 3	7 ปี	5 เมษายน 2561	5 เมษายน 2568	3.01	3,500
ครั้งที่ 1/2562					
- 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 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 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
ครั้งที่ 1/2565					
- ลำดับที่ 1	3 ปี	5 กันยายน 2565	5 กันยายน 2568	2.76	1,000
- ลำดับที่ 2	5 ปี	5 กันยายน 2565	5 กันยายน 2570	3.33	1,500
- ลำดับที่ 3	10 ปี	5 กันยายน 2565	5 กันยายน 2575	4.01	1,000
- ลำดับที่ 4	12 ปี	5 กันยายน 2565	5 กันยายน 2577	4.15	1,000
ครั้งที่ 1/2566					
- ลำดับที่ 1	3 ปี	3 เมษายน 2566	3 เมษายน 2569	2.79	1,800
- ลำดับที่ 2	5 ปี	3 เมษายน 2566	3 เมษายน 2571	3.13	300
- ลำดับที่ 3	10 ปี	3 เมษายน 2566	3 เมษายน 2576	4.00	3,400
- ลำดับที่ 4	12 ปี	3 เมษายน 2566	3 เมษายน 2578	4.07	1,000
ครั้งที่ 1/2567					
- ลำดับที่ 1	3 ปี	15 กุมภาพันธ์ 2567	15 กุมภาพันธ์ 2570	3.07	1,000
- ลำดับที่ 2	5 ปี	15 กุมภาพันธ์ 2567	15 กุมภาพันธ์ 2572	3.33	1,500
- ลำดับที่ 3	7 ปี	15 กุมภาพันธ์ 2567	15 กุมภาพันธ์ 2574	3.67	1,000
- ลำดับที่ 4	10 ปี	15 กุมภาพันธ์ 2567	15 กุมภาพันธ์ 2577	3.96	1,000
- ลำดับที่ 5	12 ปี	15 กุมภาพันธ์ 2567	15 กุมภาพันธ์ 2579	4.05	500
รวม					42,585

ทั้งนี้ ตามที่ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2559 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2560 และที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2566 มีมติอนุมัติการออกและเสนอขายหุ้นกู้ประเภทมีหลักประกันและ/หรือไม่มีหลักประกันในวงเงินรวมและมูลค่าคงค้างของเงินต้นของหุ้นกู้ไม่เกิน 48,000 ล้านบาท 16,000 ล้านบาท และ 25,000 ล้านบาท ตามลำดับ ดังนั้น บริษัทยังมีวงเงินหุ้นกู้ที่ยังมิได้ออกจำหน่ายตามที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้มีมติไว้และมอบอำนาจให้แก่คณะกรรมการของบริษัทเป็นผู้พิจารณาออกจำหน่ายตามที่เห็นสมควรทั้งสิ้น 46,415 ล้านบาท

3.2 ยอดรวมของเงินกู้ที่มีกำหนดระยะเวลาและภาระการนำสินทรัพย์วางเป็นหลักประกัน

เงินกู้	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละ/ปี)	การชำระคืนเงินกู้	ยอดคงค้างตามงบการเงินรวม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567 (ล้านบาท)
เงินกู้ยืมระยะยาว โครงการระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย ¹	1M THOR บวกส่วนต่างที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายไตรมาส (ช.ค. 2564 - ช.ค. 2578)	13,450
เงินกู้ยืมระยะยาว	6M THOR บวกส่วนต่างที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายงวด 6 เดือน (เม.ย. 2565 - เม.ย. 2569)	2,200
เงินกู้ยืมเพื่อความยั่งยืน	1M THOR บวกส่วนต่างที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายปี (ก.พ. 2566 - ก.พ. 2570)	1,800
เงินกู้ยืมเพื่อความยั่งยืน	1M THOR บวกส่วนต่างที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายปี (เม.ย. 2568 - เม.ย. 2572)	2,000
เงินกู้ยืมระยะยาว	6M FDR บวกส่วนต่างที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายไตรมาส (มี.ค. 2563 - ช.ค. 2568)	1,220
เงินกู้ยืมระยะยาว โครงการระบบรถไฟฟ้าสายสีม่วง	12M FDR บวกส่วนต่างที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายเดือน (ต.ค. 2560 - ก.ค. 2569)	3,212
ยอดคงค้าง ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567			23,882

หมายเหตุ: ¹ บริษัทจำหน่ายบัญชีเงินฝากธนาคารที่ใช้ในการรับเงินค่าโดยสารและรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์บนระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน รวมทั้งโอนสิทธิในการรับเงินให้กับผู้ให้สินเชื่อ เพื่อเป็นหลักประกันในการค้าประกันเงินกู้ยืม

3.3 ยอดรวมมูลค่าหนี้สินประเภทอื่น รวมทั้งเงินเบิกเกินบัญชี และภาระการนำสินทรัพย์วางเป็นหลักประกัน

หนี้สิน	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละ/ปี)	ยอดคงค้างตามงบการเงินรวม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567 (ล้านบาท)
เงินกู้ยืมระยะสั้น	อัตราตลาด ณ วันเบิกใช้ (Money Market Rate)	3,100
ยอดคงค้าง ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567		3,100

3.4 ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

ภาระผูกพันเกี่ยวกับรายจ่ายฝ่ายทุน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567 บริษัทมีรายจ่ายฝ่ายทุนที่เกี่ยวข้องกับรายการต่างๆ ดังนี้

รายจ่ายฝ่ายทุน	มูลค่า
การเพิ่มประสิทธิภาพระบบจัดเก็บค่าโดยสาร	18 ล้านบาท และ 1 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
การซื้ออุปกรณ์	14 ล้านบาท
การติดตั้งอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้า	80 ล้านบาท
งานปรับปรุงโครงสร้างทางพิเศษ	583 ล้านบาท
ภาระผูกพันเกี่ยวกับรายจ่ายฝ่ายทุนอื่นๆ	7 ล้านบาท

ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาให้บริการระยะยาว

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567 บริษัทมีภาระผูกพันตามสัญญาซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบและโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาของโครงการระบบรถไฟฟ้าซึ่งจะสิ้นสุดลงในระหว่างปี 2567 ถึงปี 2577 โดยบริษัทมีภาระผูกพันในการจ่ายค่าบริการตามสัญญาดังกล่าวซึ่งยังไม่รวมการปรับอัตราค่าจัดหาอุปกรณ์โครงการตามดัชนีราคาผู้บริโภค ดังนี้

จ่ายชำระ:	หน่วย: ล้านบาท			
	บาท	ดอลลาร์สหรัฐฯ	ยูโร	เยน
ภายใน 1 ปี	1,381	-	4	379
มากกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	4,134	2	15	411
มากกว่า 5 ปี	838	-	2	-

ภาระผูกพันจากสัญญาบริการต่างๆ

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567 บริษัทมีภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายค่าบริการตามสัญญาบริการต่างๆ ดังนี้

จ่ายชำระ:	ล้านบาท
ภายใน 1 ปี	485
มากกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	220

ภาระผูกพันจากสัญญาเช่าดำเนินงาน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567 บริษัทได้ทำสัญญาเช่าที่เกี่ยวข้องกับการเช่าพื้นที่ในอาคารสำนักงานและอุปกรณ์ที่เป็นสัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ อายุของสัญญา มีระยะเวลาตั้งแต่ 1 ถึง 5 ปี โดยบริษัทมีจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตทั้งสิ้นภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ดังนี้

จ่ายชำระ:	ล้านบาท
ภายใน 1 ปี	9
มากกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	6

การค้าประกัน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567 บริษัทมีหลักประกันตามสัญญาและหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคาร
ในนามของบริษัทฯ คงเหลืออยู่ ดังต่อไปนี้

จ่ายชำระ:	ล้านบาท
ค้ำประกันต่อ รฟม. ในการปฏิบัติตามเงื่อนไขในการยื่นซองข้อเสนอ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม บางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	2,000
ค้ำประกันต่อ รฟม. ในการดำเนินการปฏิบัติงานตามสัญญาสัมปทาน	
- โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	210
- โครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	200
ค้ำประกันต่อการไฟฟ้านครหลวงสำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้า	118
ค้ำประกันอื่น ๆ	3

ภาระผูกพันอื่นๆ

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567 บริษัทมีภาระผูกพันอื่นๆ ดังต่อไปนี้

จ่ายชำระ:	ล้านบาท
ภาระผูกพันเกี่ยวกับส่วนของเงินลงทุนที่ยังไม่ได้เรียกชำระ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	750

4. ตารางสรุปงบการเงินในระยะ 3 ปี ที่ผ่านมา และปีปัจจุบันจนถึงไตรมาสล่าสุด พร้อมคำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

เหตุการณ์สำคัญ

ในปี 2564 สถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ที่เริ่มเมื่อปี 2563 กลับมารุนแรงเป็นระลอกอีกครั้ง ส่งผลกระทบเชิงลบต่อกิจกรรมการเดินทาง เป็นผลให้ปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนและผู้โดยสารรถไฟฟ้าลดลงอย่างมาก อย่างไรก็ตาม การเดินทางฟื้นตัวอย่างมีนัยสำคัญหลังจากมีการผ่อนคลายมาตรการควบคุมของภาครัฐ อัตราการฟื้นตัวของปริมาณผู้ใช้ทางด่วนและผู้โดยสารรถไฟฟ้า ณ สิ้นปี 2564 เมื่อเทียบกับจุดต่ำสุดของปีในเดือนสิงหาคม 2564 อยู่ที่ร้อยละ 77.6 และ 226.4 ตามลำดับ

ในปี 2565 เนื่องด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 และสภาพเศรษฐกิจยังคงส่งผลกระทบต่อการดำรงชีวิตของประชาชนเป็นอย่างมาก บริษัทจึงได้ร่วมสนับสนุนนโยบายภาครัฐในการบรรเทาภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน โดยคงอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินในราคาเดิม เริ่มต้นที่ 17 บาท สูงสุดไม่เกิน 42 บาท และให้ส่วนลดสำหรับเด็กและผู้สูงอายุร้อยละ 50 สำหรับนักเรียน นักศึกษาร้อยละ 10 ต่อเนื่องไปจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2565

ในปี 2566 การเติบโตของภาคเศรษฐกิจและภาคการท่องเที่ยวส่งผลให้ปริมาณผู้ใช้ทางพิเศษและผู้โดยสารเติบโตอย่างต่อเนื่อง ปัจจัยบวกจากการจัดกิจกรรมต่างๆ ตามสถานที่รอบเส้นทางรถไฟฟ้า รวมถึงการเปิดให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีเหลืองที่ส่งต่อผู้โดยสารเข้าสู่สายสีน้ำเงินที่จุดเชื่อมต่อสถานีลาดพร้าว ส่งผลให้ผู้โดยสารในปีนี้อัปเดตมากขึ้น จำนวนผู้โดยสาร New High อยู่ที่ 526,900 เที่ยว ในวันที่ 25 สิงหาคม 2566 ในส่วนของผู้ใช้ทางพิเศษฟื้นตัวกลับมาเกินกว่าร้อยละ 90 เทียบก่อนเกิดโควิด-19

ในปี 2567 มีการปรับอัตราค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สำหรับระยะเวลาดังแต่วันที่ 3 กรกฎาคม 2567 - 2 กรกฎาคม 2569 เริ่มต้นที่ 17 บาทสูงสุดไม่เกิน 45 บาท (จากเดิมเริ่มต้นที่ 17 บาท สูงสุดไม่เกิน 43 บาท) และยังคงมีส่วนลดร้อยละ 50 สำหรับเด็กและผู้สูงอายุ และร้อยละ 10 สำหรับนักเรียนนักศึกษา

นอกจากนี้ เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2567 บริษัทได้ลงนามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) โดยบริษัทมีหน้าที่ในการก่อสร้างงานโยธาสถาปัตยกรรม (ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย) งานจัดหาระบบรถไฟฟ้า และงานเดินรถไฟฟ้าและการซ่อมบำรุงของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มทั้งส่วนตะวันตกและส่วนตะวันออกในรูปแบบ PPP Net Cost โดยบริษัทลงทุนค่างานก่อสร้างงานโยธาสถาปัตยกรรม และค่างานระบบรถไฟฟ้า ขบวนรถไฟฟ้า บริหารการเดินรถและซ่อมบำรุงรักษาทั้งเส้นทาง มีระยะเวลาเดินรถ 30 ปี นับจากวันเริ่มเปิดให้บริการส่วนตะวันออก ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ - มินบุรี (สุวินทวงศ์) โดยรฟม.

สนับสนุนค่างานโยธาส่วนตะวันตก ตามค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงภายในวงเงินไม่เกิน 96,012 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2567 บริษัทได้ลงนามสัญญาจ้างงานก่อสร้างงานโยธาและจัดหา ติดตั้ง ระบบรถไฟฟ้า และสัญญาสินเชื่อสำหรับการดำเนินการโครงการดังกล่าว

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

รายการ	ปี 2564	ปี 2565	การเปลี่ยนแปลงของ ปี 2565 เทียบกับปีก่อน		ปี 2566	การเปลี่ยนแปลงของ ปี 2566 เทียบกับปีก่อน	
	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากธุรกิจหลัก							
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	6,450	8,192	1,742	27.01	8,919	727	8.87
รายได้จากธุรกิจระบบราง	3,454	4,917	1,463	42.36	6,339	1,422	28.92
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	822	921	99	12.04	1,117	196	21.28
รวมรายได้จากธุรกิจหลัก	10,726	14,030	3,304	30.80	16,375	2,345	16.71
รายได้อื่น							
ดอกเบี้ยรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	218	176	(42)	(19.27)	153	(23)	(13.07)
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุน	4	1	(3)	(75.00)	-	(1)	(100.00)
อื่นๆ	533	595	62	11.63	611	16	2.69
รวมรายได้อื่น	755	772	17	2.25	764	(8)	(1.04)
รวมรายได้ทั้งสิ้น	11,481	14,802	3,321	28.93	17,139	2,337	15.79
ต้นทุนการให้บริการ	6,989	8,447	1,458	20.86	9,311	864	10.23
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	1,160	1,160	-	-	1,241	81	6.98
รวมค่าใช้จ่าย	8,149	9,607	1,458	17.89	10,552	945	9.84
กำไรจากการดำเนินงาน	3,332	5,195	1,863	55.91	6,587	1,392	26.79
ต้นทุนทางการเงิน	1,948	2,148	200	10.27	2,243	95	4.42
ดอกเบี้ยจ่ายโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	239	213	(26)	(10.88)	128	(85)	(39.91)
กำไรก่อนภาษีเงินได้	1,145	2,834	1,689	147.51	4,216	1,382	48.76
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	134	398	264	197.01	737	339	85.18
กำไรก่อนส่วนแบ่งกำไร NCI	1,011	2,436	1,425	140.95	3,479	1,043	42.82
NCI	(1)	-	1	100.00	-	-	-
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	1,010	2,436	1,426	141.19	3,479	1,043	42.82
กำไรต่อหุ้นส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท (บาท)	0.07	0.16	-	-	0.23	-	-

รายการ	งวด 6 เดือน		การเปลี่ยนแปลง	
	ปี 2566	ปี 2567	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากธุรกิจหลัก				
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	4,407	4,413	6	0.14
รายได้จากธุรกิจระบบราง	3,067	3,289	222	7.24
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	532	571	39	7.33
รวมรายได้จากธุรกิจหลัก	8,006	8,273	267	3.33
รายได้อื่น				
ดอกเบี้ยรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	80	61	(19)	(23.75)
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุน	-	-	-	-
อื่นๆ	361	392	31	8.59
รวมรายได้อื่น	441	453	12	2.72
รวมรายได้ทั้งสิ้น	8,447	8,726	279	3.30
ต้นทุนการให้บริการ	4,672	4,675	3	0.06
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	625	608	(17)	(2.72)
รวมค่าใช้จ่าย	5,297	5,283	(14)	(0.26)
กำไรจากการดำเนินงาน	3,150	3,443	293	9.30
ต้นทุนทางการเงิน	1,102	1,168	66	5.99
ดอกเบี้ยจ่ายโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	69	44	(25)	(36.23)
กำไรก่อนภาษีเงินได้	1,979	2,231	252	12.73
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	329	381	52	15.81
กำไรก่อนส่วนแบ่งกำไร NCI	1,650	1,850	200	12.12
NCI	-	-	-	-
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	1,650	1,850	200	12.12
กำไรต่อหุ้นส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท (บาท)	0.11	0.12	-	-

รายได้จากการดำเนินงาน

สำหรับปี 2564 บริษัทมีรายได้จากการให้บริการ จำนวน 10,726 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน จำนวน 2,764 ล้านบาท หรือร้อยละ 21 จากผลกระทบของการแพร่ระบาดของอย่างต่อเนื่องของโควิด-19

สำหรับปี 2565 บริษัทมีรายได้จากการให้บริการ จำนวน 14,030 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 3,304 ล้านบาท หรือร้อยละ 31 จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ที่ลดความรุนแรงลง ประชาชนกลับมาใช้ชีวิตได้เกือบเป็นปกติ ส่งผลให้ปริมาณผู้ใช้ทางพิเศษและผู้โดยสารเพิ่มขึ้น เมื่อเทียบกับปีที่แล้ว

สำหรับปี 2566 บริษัทมีรายได้จากการให้บริการ จำนวน 16,375 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 2,345 ล้านบาท หรือร้อยละ 17 จากการเติบโตของภาคเศรษฐกิจและภาคการท่องเที่ยว ส่งผลให้ปริมาณผู้ใช้ทางพิเศษและผู้โดยสารเติบโตอย่างต่อเนื่อง

สำหรับงวด 6 เดือนปี 2567 รายได้จากการให้บริการ จำนวน 8,273 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 267 ล้านบาท หรือร้อยละ 3

ค่าใช้จ่าย

สำหรับปี 2564 บริษัทมีต้นทุนการให้บริการ 6,989 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,437 ล้านบาท หรือร้อยละ 17 และค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร 1,160 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 187 ล้านบาท หรือร้อยละ 14 จากการบริหารจัดการต้นทุนและค่าใช้จ่ายให้สอดคล้องกับสถานการณ์

สำหรับปี 2565 บริษัทมีต้นทุนการให้บริการ จำนวน 8,447 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 1,458 ล้านบาท หรือร้อยละ 21 จากค่าซ่อมบำรุงทั้งทางด่วนและรถไฟฟ้า และค่าตัดจำหน่ายที่เพิ่มขึ้นตามจำนวนรถและผู้โดยสาร และสำหรับค่าใช้จ่ายในการบริหาร จำนวน 1,160 ล้านบาท ซึ่งเป็นจำนวนใกล้เคียงกับปีก่อน

สำหรับปี 2566 บริษัทมีต้นทุนการให้บริการ จำนวน 9,311 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 864 ล้านบาท หรือร้อยละ 10 สาเหตุหลักมาจากการปรับแผนการซ่อมบำรุงและอัตราค่าไฟฟ้าที่สูงขึ้น และค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร จำนวน 1,241 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 81 ล้านบาท หรือร้อยละ 7

สำหรับงวด 6 เดือนปี 2567 บริษัทมีต้นทุนการให้บริการ จำนวน 4,675 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน จำนวน 3 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.06 สาเหตุหลักมาจากการค่าตัดจำหน่ายที่เพิ่มขึ้นตามปริมาณผู้โดยสาร สำหรับค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร จำนวน 608 ล้านบาท ลดลงจากงวดเดียวกันของปีก่อน จำนวน 17 ล้านบาท หรือร้อยละ 3

ต้นทุนทางการเงิน

สำหรับปี 2564 บริษัทมีต้นทุนทางการเงิน 1,948 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 128 ล้านบาท หรือร้อยละ 7 เนื่องจากในช่วงต้นปี 2563 ดอกเบี้ยจ่ายบางส่วนยังถูกบันทึกเป็นต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ประกอบกับการวัดมูลค่าเงินกู้และหุ้นกู้ด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่ายตามมาตรฐานรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 (TFRS9) ทำให้การบันทึกดอกเบี้ยในงบกำไรขาดทุนมากกว่าดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดขึ้นจริง

สำหรับปี 2565 บริษัทมีต้นทุนทางการเงิน จำนวน 2,148 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 200 ล้านบาท หรือร้อยละ 10 เหตุผลสำคัญจากการวัดมูลค่าเงินกู้และหุ้นกู้ตามมาตรฐานรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 (TFRS9) ทำให้การบันทึกดอกเบี้ยในงบกำไรขาดทุนงวดปัจจุบันมากกว่าดอกเบี้ยจ่ายจริง และอีกส่วนหนึ่งมาจากดอกเบี้ยที่เพิ่มขึ้นของสินเชื่อที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว

สำหรับปี 2566 บริษัทมีต้นทุนทางการเงิน จำนวน 2,243 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 95 ล้านบาท หรือร้อยละ 4 มาจากการเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยในท้องถิ่น ซึ่งกระทบกับบริษัทเฉพาะในส่วนหนี้ที่มีการระดมทุนใหม่และหนี้ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว ซึ่งปัจจุบันบริษัทมีสัดส่วนของหนี้สินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 82 และอัตราดอกเบี้ยลอยตัวร้อยละ 18

สำหรับงวด 6 เดือนปี 2567 บริษัทมีต้นทุนทางการเงิน จำนวน 1,168 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน จำนวน 66 ล้านบาท หรือร้อยละ 6 สาเหตุจากการเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยเงินกู้และหุ้นกู้ชุดใหม่ที่ออกแทนชุดเดิมที่ครบกำหนด ซึ่งอัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามตลาด ปัจจุบันบริษัทมีสัดส่วนของหนี้สินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 78 และอัตราดอกเบี้ยลอยตัวร้อยละ 22

กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท

สำหรับปี 2564 แม้ว่ารายได้ของบริษัทจะได้รับผลกระทบอย่างมากจากการแพร่ระบาดของโควิด-19 แต่ด้วยการบริหารจัดการต้นทุนประกอบกับการมีเงินลงทุนที่ดีมีรายได้เงินปันผลสม่ำเสมอ ทำให้บริษัทยังคงมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท 1,010 ล้านบาท ลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน 1,044 ล้านบาท หรือร้อยละ 51

สำหรับปี 2565 บริษัทมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท จำนวน 2,436 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 1,426 ล้านบาท หรือร้อยละ 141 สาเหตุจากปริมาณจราจรและปริมาณผู้โดยสารที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้รายได้ของบริษัทเพิ่มขึ้น

สำหรับปี 2566 บริษัทมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท จำนวน 3,479 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 1,043 ล้านบาท หรือร้อยละ 43 สาเหตุจากปริมาณรถและผู้โดยสารที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องจากการเติบโตของภาคเศรษฐกิจส่งผลให้รายได้ทั้ง 3 ธุรกิจซึ่งประกอบด้วย รายได้ค่าผ่านทางรายได้ค่าโดยสารและรับจ้างเดินรถ รวมทั้งรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ มีการเติบโตต่อเนื่องเช่นกัน

สำหรับงวด 6 เดือนปี 2567 บริษัทมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท จำนวน 1,850 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน จำนวน 200 ล้านบาท หรือร้อยละ 12 สาเหตุจากการเพิ่มขึ้นของปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้รายได้ของบริษัทเพิ่มขึ้น ในส่วนของต้นทุนการให้บริการรวมค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารลดลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน

ผลการดำเนินงานตามส่วนงาน

1. ธุรกิจทางพิเศษ

รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ

สำหรับปี 2564 บริษัทมีรายได้จากธุรกิจทางพิเศษ 6,450 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,695 ล้านบาท หรือร้อยละ 21 สาเหตุหลักมาจากผลกระทบของการแพร่ระบาดของโควิด-19 อย่างต่อเนื่อง และการกลายพันธุ์ใหม่ที่เกิดขึ้นในระหว่างปี ทำให้สถานการณ์กลับมารุนแรงเป็นระลอกๆ ส่งผลให้ปริมาณผู้ใช้ทางด่วนลดลง โดยปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนในปี 2564 เฉลี่ยอยู่ที่ 849,700 เที่ยวต่อวัน ลดลงจากปีก่อน ร้อยละ 19

สำหรับปี 2565 บริษัทมีรายได้จากธุรกิจทางพิเศษ จำนวน 8,192 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 1,742 ล้านบาท หรือร้อยละ 27 จากการเพิ่มขึ้นของปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนในทุกสายทาง เนื่องจากสถานการณ์โควิด-19 ที่คลี่คลายลง ทำให้การดำเนินกิจกรรมของทั้งภาครัฐ ภาคธุรกิจ รวมถึงการเรียนการสอนค่อยๆ กลับมาเป็นปกติ ส่งผลให้การเดินทางเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ปีก่อนมีการแพร่ระบาดของโควิด-19 อย่างรุนแรง โดยปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนในปี 2565 เฉลี่ยอยู่ที่ 1,040,000 เที่ยวต่อวัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ 22 นอกจากนี้การปรับค่าผ่านทางของ สายทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ส่งผลให้การเติบโตของรายได้เพิ่มมากกว่าการเติบโต ของปริมาณรถ

สำหรับปี 2566 รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ จำนวน 8,919 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 727 ล้านบาท หรือร้อยละ 9 จากการเพิ่มขึ้นของปริมาณรถที่ใช้ทางพิเศษในทุกสายทาง โดย ปริมาณรถที่ใช้ทางพิเศษในปี 2566 เฉลี่ยอยู่ที่ 1.12 ล้านเที่ยวต่อวัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ 7 โดยเฉพาะสายทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก (ทางพิเศษประจิมรัถยา) มีอัตราการเติบโต ร้อยละ 14 ซึ่งเป็นการเติบโตที่สูงกว่า สายทางอื่น สำหรับสายทางพิเศษศรีรัช ส่วนบีและส่วนดี ซึ่งเป็นสายทางที่สัมพันธ์กับการเดินทางท่องเที่ยวมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น โดยอัตราการเติบโต ร้อยละ 13 และร้อยละ 11 ตามลำดับ

สำหรับงวด 6 เดือนปี 2567 บริษัทมีรายได้จากธุรกิจทางพิเศษ จำนวน 4,413 ล้านบาท ลดลง จากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 6 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.1 ซึ่งอยู่ในระดับใกล้เคียงกับ งวดเดียวกันของปีก่อน

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจทางพิเศษ

สำหรับปี 2564 ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจทางพิเศษประกอบด้วย ต้นทุนค่าผ่านทางและ ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว มีจำนวน 2,185 ล้านบาท ลดลง จากปีก่อน 943 ล้านบาท หรือร้อยละ 30 สำคัญจากการลดลงของค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการ ใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่สัมพันธ์กับปริมาณจราจรที่ลดลง และการควบคุมต้นทุน ให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์

สำหรับปี 2565 ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจทางพิเศษ ประกอบด้วย ต้นทุนค่าผ่านทางและ ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว จำนวน 2,826 ล้านบาท เพิ่มขึ้น จากปีก่อน จำนวน 641 ล้านบาท หรือร้อยละ 29 สำคัญ จากการเพิ่มขึ้นของค่าตัดจำหน่าย สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่สัมพันธ์กับปริมาณรถที่เพิ่มขึ้น รวมถึง ค่าใช้จ่ายในส่วนงานซ่อมบำรุงที่เริ่มทยอยดำเนินการในปี

สำหรับปี 2566 ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจทางพิเศษ ประกอบด้วย ต้นทุนค่าผ่านทางและค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว จำนวน 2,974 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 148 ล้านบาท หรือร้อยละ 5 สาระสำคัญจากค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนเพิ่มขึ้นจากสาเหตุหลัก 2 ประการคือ เพิ่มขึ้นตามปริมาณรถที่ใช้ทางพิเศษ และจากการปรับประมาณการปริมาณรถที่คาดว่าจะใช้ทางพิเศษตลอดอายุสัมปทาน

สำหรับงวด 6 เดือน ปี 2567 บริษัทมีต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจทางพิเศษ จำนวน 1,475 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน จำนวน 10 ล้านบาท หรือร้อยละ 1 ซึ่งอยู่ในระดับใกล้เคียงกับงวดเดียวกันของปีก่อน

2. ธุรกิจระบบราง

รายได้จากธุรกิจระบบราง

สำหรับปี 2564 บริษัทมีรายได้จากธุรกิจระบบราง 3,454 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,066 ล้านบาท หรือร้อยละ 24 โดยรายได้รับจ้างเดินรถโครงการสายสีม่วงเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญา ในส่วนของรายได้ค่าโดยสารโครงการสายสีน้ำเงินลดลงจากผลกระทบของการแพร่ระบาดของโควิด-19 ที่มีความรุนแรงเป็นระลอกๆ ส่งผลให้ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน ทั้งนี้ ในปี 2564 ปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ยทุกประเภทวันอยู่ที่ 146,700 เที่ยว ลดลงร้อยละ 44 และปริมาณผู้โดยสารในวันทำการเฉลี่ยอยู่ที่ 172,300 เที่ยว ลดลงร้อยละ 44

สำหรับปี 2565 บริษัทมีรายได้จากธุรกิจระบบราง จำนวน 4,917 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 1,463 ล้านบาท หรือร้อยละ 42 โดยรายได้ค่าโดยสารโครงการสายสีน้ำเงินเพิ่มขึ้น 1,213 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 81 และรายได้รับจ้างเดินรถโครงการสายสีม่วงเพิ่มขึ้น 250 ล้านบาท ซึ่งเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน ปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ยในปี 2565 อยู่ที่ 270,617 เที่ยวต่อวัน เพิ่มขึ้นจากปีที่แล้ว ร้อยละ 85 ซึ่งหากพิจารณาแนวโน้มในแต่ละเดือนจะพบว่าช่วงครึ่งหลังของปีมีการเติบโตของปริมาณผู้โดยสารอย่างต่อเนื่อง ผู้ใช้บริการเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 300,000 - 350,000 เที่ยวต่อวัน และในวันทำการมากกว่า 400,000 เที่ยวต่อวัน และคาดการณ์ว่าในปี 2566 การเติบโตของผู้โดยสารยังคงมีอย่างต่อเนื่องจากปัจจัยบวกของนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น

สำหรับปี 2566 บริษัทมีรายได้จากธุรกิจระบบราง จำนวน 6,339 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 1,422 ล้านบาท หรือร้อยละ 29 โดยรายได้ค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน จำนวน 3,899 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,195 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 44 จากปริมาณผู้โดยสารที่มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง รวมถึงผลบวกของการส่งต่อผู้โดยสารของรถไฟฟ้าสายสีเหลืองเข้าสู่สายสีน้ำเงินที่จุดเชื่อมต่อสถานีลาดพร้าว โดยผู้บริการในปีนี้อเฉลี่ยทุกประเภทวันอยู่ที่ 390,260 เที่ยวต่อวัน และในวันทำการเฉลี่ยอยู่ที่ 448,417 เที่ยวต่อวันเพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ 44 ของทั้งสอง

ประเภทวัน ในส่วนของรายได้รับจ้างเดินรถโครงการสายสีม่วง จำนวน 2,440 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 227 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 10 ซึ่งเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน

สำหรับงวด 6 เดือนปี 2567 บริษัทมีรายได้จากธุรกิจระบบราง จำนวน 3,289 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน จำนวน 222 ล้านบาท หรือร้อยละ 7 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของปริมาณผู้โดยสาร

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจระบบราง

สำหรับปี 2564 ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจระบบราง ประกอบด้วย ต้นทุนค่าโดยสาร ต้นทุนการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง และค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน มีจำนวน 4,520 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 489 ล้านบาท หรือร้อยละ 10

สำหรับปี 2565 ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจระบบราง ประกอบด้วย ต้นทุนค่าโดยสาร ต้นทุนการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง และค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทาน จำนวน 5,278 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 758 ล้านบาท หรือร้อยละ 17 สาเหตุสำคัญมาจากค่าซ่อมบำรุงที่เลื่อนแผนมาทำในปีนี้ และค่าตอบแทนให้ รฟม. ที่เพิ่มขึ้น ตามรายได้

สำหรับปี 2566 ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจระบบราง ประกอบด้วย ต้นทุนค่าโดยสาร ต้นทุนการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง และค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทาน จำนวน 5,928 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 650 ล้านบาท หรือร้อยละ 12 สาเหตุสำคัญจากค่าซ่อมแซมและค่าบำรุงรักษาที่เพิ่มขึ้นจากการปรับแผนการทำงาน ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานและค่าตอบแทนให้ รฟม.ตามที่กำหนดในสัญญาเพิ่มขึ้น ซึ่งสัมพันธ์กับรายได้และปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น รวมถึงค่าไฟฟ้าที่ใช้ในการให้บริการเดินรถเพิ่มขึ้นจากค่า Ft ซึ่งสูงกว่าปีก่อน

สำหรับงวด 6 เดือนปี 2567 บริษัทมีต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจระบบราง จำนวน 2,993 ล้านบาท ลดลงจากงวดเดียวกันของปีก่อน จำนวน 11 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.4 ซึ่งอยู่ในระดับใกล้เคียงกับงวดเดียวกันของปีก่อน

3. ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

สำหรับปี 2564 บริษัทมีรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ 822 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 3 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.4 เนื่องจากผลกระทบของการแพร่ระบาดของ โควิด-19 รวมถึงบริษัทยังคงมาตรการเยียวยาให้กับลูกค้าของบริษัทอย่างต่อเนื่อง

สำหรับปี 2565 บริษัทมีรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์มีจำนวน 921 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 99 ล้านบาท หรือร้อยละ 12 ส่วนใหญ่เป็นการเพิ่มขึ้นของรายได้ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าปลีกใน Metro Mall และรายได้จากการให้เช่าพื้นที่โฆษณาจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ นอกจากนี้ยังมีการปรับปรุงเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าบริการโครงข่ายตามที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน

สำหรับปี 2566 บริษัทมีรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์มีจำนวน 1,117 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 196 ล้านบาท หรือร้อยละ 21 สาเหตุสำคัญเป็นการเพิ่มขึ้นของรายได้จากการให้เช่าพื้นที่สื่อโฆษณาและให้เช่าพื้นที่ร้านค้าปลีกใน Metro Mall

สำหรับงวด 6 เดือนปี 2567 บริษัทมีรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ จำนวน 571 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน จำนวน 39 ล้านบาท หรือร้อยละ 7 สาเหตุสำคัญเป็นการเพิ่มขึ้นของรายได้จากการให้เช่าพื้นที่สื่อโฆษณาและให้เช่าพื้นที่จัดกิจกรรม

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

สำหรับปี 2564 บริษัทมีต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ 284 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 5 ล้านบาท หรือร้อยละ 2

สำหรับปี 2565 บริษัทมีต้นทุนของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ จำนวน 343 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 59 ล้านบาท หรือร้อยละ 21 ตามการเพิ่มขึ้นของรายได้

สำหรับปี 2566 บริษัทมีต้นทุนของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ จำนวน 409 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 66 ล้านบาท หรือร้อยละ 19 สาเหตุสำคัญจากอัตราค่าไฟฟ้าที่เพิ่มสูงขึ้น ค่าใช้จ่ายในการใช้พื้นที่โฆษณาที่เพิ่มขึ้นซึ่งสอดคล้องกับรายได้ที่เพิ่มขึ้น รวมถึงค่าเสื่อมราคาของการลงทุนปรับปรุงพื้นที่เชิงพาณิชย์ในสถานี

สำหรับงวด 6 เดือนปี 2567 บริษัทมีต้นทุนของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ จำนวน 207 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน จำนวน 4 ล้านบาท หรือร้อยละ 2

งบแสดงฐานะการเงิน

งบแสดงฐานะการเงิน	ณ วันที่							
	31 ธันวาคม 2564		31 ธันวาคม 2565		31 ธันวาคม 2566		30 มิถุนายน 2567	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์								
<u>สินทรัพย์หมุนเวียน</u>								
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1,131	0.98	1,788	1.57	1,246	1.11	1,851	1.63
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	225	0.20	230	0.20	249	0.22	249	0.22
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	473	0.41	648	0.57	897	0.80	737	0.65
ส่วนของลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,650	1.43	1,650	1.45	1,650	1.47	1,650	1.45
สินทรัพย์ทางการเงินได้ของงวดปัจจุบัน	121	0.11	145	0.13	162	0.14	4	0.00
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	766	0.67	947	0.83	824	0.73	485	0.43
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	174	0.15	158	0.14	219	0.19	237	0.21
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	4,540	3.94	5,566	4.88	5,247	4.66	5,213	4.58
<u>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</u>								
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	5,911	5.14	4,262	3.73	2,612	2.32	1,787	1.57
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	15,910	13.82	13,419	11.76	11,682	10.38	12,521	11.00
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	120	0.10	120	0.11	120	0.11	120	0.11
อาคารและอุปกรณ์	384	0.33	338	0.30	327	0.29	303	0.27
สินทรัพย์สิทธิการไร้	140	0.12	171	0.15	117	0.10	126	0.11
สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน	31,921	27.74	31,860	27.92	31,137	27.68	31,063	27.28
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	45,369	39.42	45,246	39.64	45,187	40.17	45,016	39.54
ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	677	0.59	657	0.58	662	0.59	654	0.57
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า	9,776	8.49	12,400	10.86	15,324	13.62	16,812	14.77
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น	48	0.04	34	0.03	25	0.02	21	0.02
สินทรัพย์ทางการเงินได้รอการตัดบัญชี	16	0.01	20	0.02	19	0.02	14	0.01
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	276	0.24	35	0.03	37	0.03	200	0.18
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	110,548	96.06	108,562	95.12	107,249	95.34	108,637	95.42
รวมสินทรัพย์	115,088	100.00	114,128	100.00	112,496	100.00	113,850	100.00
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น								
<u>หนี้สินหมุนเวียน</u>								
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	2,000	1.74	-	-	1,000	0.89	3,100	2.72
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,492	1.30	1,763	1.54	1,615	1.44	1,969	1.73
ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	3,544	3.08	4,173	3.66	4,246	3.77	4,668	4.10
ส่วนของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	45	0.04	68	0.06	53	0.05	50	0.04

งบแสดงฐานะการเงิน	ณ วันที่							
	31 ธันวาคม 2564		31 ธันวาคม 2565		31 ธันวาคม 2566		30 มิถุนายน 2567	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
ส่วนของหุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	3,000	2.61	5,500	4.82	8,000	7.11	6,500	5.71
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	222	0.19	244	0.21	259	0.23	266	0.23
เงินมัดจำค่าบัตรโดยสารแบบสะสมมูลค่า	87	0.08	93	0.08	103	0.09	103	0.09
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	28	0.02	12	0.01	8	0.01	23	0.02
หนี้สินทางการเงินหมุนเวียนอื่น	102	0.09	105	0.09	114	0.10	136	0.12
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	125	0.11	134	0.12	169	0.15	129	0.11
รวมหนี้สินหมุนเวียน	10,645	9.25	12,092	10.60	15,567	13.84	16,944	14.88
<u>หนี้สินไม่หมุนเวียน</u>								
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน - สุทธิ	25,609	22.25	24,710	21.65	20,499	18.22	19,748	17.35
จากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี								
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึง	93	0.08	103	0.09	64	0.06	60	0.05
กำหนดชำระภายในหนึ่งปี								
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน	37,057	32.20	36,058	31.59	34,558	30.72	36,055	31.67
หนึ่งปี								
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน - สุทธิ	96	0.08	1	0.00	-	-	4	0.00
จากส่วนที่ถึงกำหนดภายในหนึ่งปี								
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	771	0.67	838	0.73	701	0.62	737	0.65
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	3,109	2.70	3,052	2.67	3,435	3.05	3,841	3.37
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	9	0.01	11	0.01	8	0.01	10	0.01
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	66,744	57.99	64,773	56.75	59,265	52.68	60,455	53.10
รวมหนี้สิน	77,389	67.24	76,865	67.35	74,832	66.52	77,399	67.98
<u>ส่วนของผู้อถือหุ้น</u>								
ทุนจดทะเบียน	15,285	13.28	15,285	13.39	15,285	13.59	15,285	13.43
ทุนชำระแล้ว	15,285	13.28	15,285	13.39	15,285	13.59	15,285	13.43
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	5,817	5.05	5,817	5.10	5,817	5.17	5,817	5.11
หุ้นทุนซื้อคืน	-	-	-	-	-	-	(1,492)	(1.31)
ส่วนต่ำกว่าทุนจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วน	(346)	(0.30)	(346)	(0.30)	(346)	(0.31)	(346)	(0.30)
การถือหุ้นในบริษัทย่อย								
กำไรสะสม								
จัดสรรแล้ว - สำรองตามกฎหมาย	1,503	1.31	1,529	1.34	1,529	1.36	1,529	1.34
จัดสรรแล้ว - สำรองหุ้นทุนซื้อคืน	-	-	-	-	-	-	1,492	1.31
ยังไม่ได้จัดสรร	15,194	13.20	16,451	14.41	18,273	16.24	16,495	14.49
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้อถือหุ้น	245	0.21	(1,474)	(1.29)	(2,895)	(2.57)	(2,330)	(2.05)
ส่วนของผู้อถือหุ้นของบริษัท	37,698	32.76	37,262	32.65	37,663	33.48	36,450	32.02
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	1	0.00	1	0.00	1	0.00	1	0.00
ของบริษัทย่อย								
รวมส่วนของผู้อถือหุ้น	37,699	32.76	37,263	32.65	37,664	33.48	36,451	32.02
รวมหนี้สินและส่วนของผู้อถือหุ้น	115,088	100.00	114,128	100.00	112,496	100.00	113,850	100.00

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทมีสินทรัพย์รวม 115,088 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,472 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.3 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2563 สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์ภายใต้สัมปทานรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเงินล่วงหน้าค่าตอบแทนแก่ รฟม. ตามสัญญาสัมปทาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทและบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวม จำนวน 114,128 ล้านบาท ลดลงจำนวน 960 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.8 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2564 สาเหตุหลักมาจากการปรับมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงินที่เป็นตราสารทุนที่อยู่ในตลาดหลักทรัพย์ ในส่วนของสินทรัพย์ภายใต้สัมปทานรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเพิ่มขึ้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเงินล่วงหน้าค่าตอบแทนแก่ รฟม. ตามสัญญาสัมปทาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทและบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวม จำนวน 112,496 ล้านบาท ลดลงจำนวน 1,632 ล้านบาท หรือร้อยละ 1 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2565 สาเหตุหลักมาจากการปรับมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงินที่เป็นตราสารทุนที่อยู่ในตลาดหลักทรัพย์และการลดลงของลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน ในส่วนของสินทรัพย์ภายใต้สัมปทานรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเพิ่มขึ้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเงินล่วงหน้าค่าตอบแทนแก่ รฟม. ตามสัญญาสัมปทาน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567 บริษัทและบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวม จำนวน 113,850 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 1,354 ล้านบาท หรือร้อยละ 1 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2566 สาเหตุหลักมาจากสินทรัพย์ภายใต้สัมปทานรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเพิ่มขึ้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเงินล่วงหน้าค่าตอบแทนแก่ รฟม. ตามสัญญาสัมปทาน และการปรับมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงินที่เป็นตราสารทุนที่อยู่ในตลาดหลักทรัพย์

หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

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 31 ธันวาคม 2565 บริษัทและบริษัทย่อย มีหนี้สินรวม จำนวน 76,865 ล้านบาท ลดลงจำนวน 524 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.7 ส่วนใหญ่เป็นการลดลงของเงินกู้ยืมระยะยาวที่มีการชำระคืนภายในปี ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม จำนวน 37,263 ล้านบาท ลดลงจำนวน 436 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.2 จากการปรับมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงิน ส่งผลให้ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมลดลง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทมีหนี้สินรวม จำนวน 74,832 ล้านบาท ลดลงจำนวน 2,033 ล้านบาท หรือร้อยละ 3 สาเหตุหลักมาจากการจ่ายเงินกู้ยืมระยะยาว ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม จำนวน 37,664 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 401 ล้านบาท หรือร้อยละ 1 แม้ว่าบริษัทมีผลกำไรในปี 2566 นี้ จำนวน 3,479 ล้านบาทแต่ขณะเดียวกันมีการจ่ายเงินปันผล จำนวน 1,834 ล้านบาท และการปรับมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงินให้เป็นราคาตลาดตามหลักการบัญชีส่งผลให้ส่วนของผู้ถือหุ้นลดลง

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567 บริษัทมีหนี้สินรวม จำนวน 77,399 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 2,567 ล้านบาท หรือร้อยละ 3 สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้ยืมเพื่อจ่ายค่าตอบแทนแก่รฟม. ตามสัญญาสัมปทาน ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม จำนวน 36,451 ล้านบาท ลดลงจำนวน 1,213 ล้านบาท หรือร้อยละ 3 สาเหตุหลักจากการจ่ายเงินปันผล จำนวน 2,137 ล้านบาท และหุ้นทุนซื้อคืนจำนวน 1,492 ล้านบาท ในขณะที่งวดหกเดือนนี้มีกำไรจำนวน 1,850 ล้านบาท และการปรับมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงินให้เป็นราคาตลาดตามหลักการบัญชีเพิ่มขึ้นจำนวน 566 ล้านบาท

งบกระแสเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	งวด 6 เดือนปี 2567
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	2,870	5,632	6,353	3,899
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(1,731)	(597)	(518)	(107)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(1,621)	(4,379)	(6,377)	(3,187)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(482)	656	(542)	605

สำหรับปี 2564 บริษัทมีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน 2,870 ล้านบาท ลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน ตามการลดลงของรายได้ของบริษัทที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโควิด-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

สำหรับปี 2565 บริษัทมีเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน จำนวน 5,632 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จากรายได้และกำไรสุทธิที่เพิ่มขึ้น เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน เป็นการจ่ายลงทุนในการปรับปรุงทางด่วนและปรับปรุงอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน จำนวน 1,303 ล้านบาท ลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินสุทธิ จำนวน 180 ล้านบาท ขณะที่มีการรับเงินปันผล จำนวน 552 ล้านบาท และรับเงินจากการขายเงินลงทุน จำนวน 334 ล้านบาท เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน เป็นการจ่ายดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมทางการเงิน จำนวน 2,041 ล้านบาท จ่ายเงินปันผล จำนวน 1,223 ล้านบาท และคืนเงินกู้ยืมสุทธิ จำนวน 1,115 ล้านบาท

สำหรับปี 2566 บริษัทมีเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงานเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในปีนี้มีจำนวน 6,353 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จากรายได้และกำไรสุทธิที่เพิ่มขึ้น เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน จำนวน 518 ล้านบาท เป็นการจ่ายลงทุนสำหรับปรับปรุงทางพิเศษและอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้า จำนวน 1,124 ล้านบาท ซื้อสินทรัพย์ถาวรสุทธิ จำนวน 56 ล้านบาท ขณะที่มีการรับเงินปันผลและดอกเบี้ยรับ จำนวน 564 ล้านบาท รวมถึงรับเงินจากการถอนเงินลงทุนสุทธิ จำนวน 98 ล้านบาท เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน จำนวน 6,377 ล้านบาท เป็นการจ่ายเงินกู้ยืมและหนี้สินตามสัญญาเช่าสุทธิ จำนวน 3,248 ล้านบาท จ่ายเงินปันผล จำนวน 1,834 ล้านบาท จ่ายดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมทางการเงิน จำนวน 2,295 ล้านบาท ขณะที่รับเงินจากการออกหุ้นกู้สุทธิ จำนวน 1,000 ล้านบาท

สำหรับงวด 6 เดือนปี 2567 บริษัทมีเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 3,899 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน จากรายได้และกำไรสุทธิที่เพิ่มขึ้น เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน จำนวน 107 ล้านบาท เป็นการจ่ายลงทุนสำหรับปรับปรุงทางพิเศษและอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้า จำนวน 792 ล้านบาท ขณะที่รับเงินจากการถอนเงินลงทุนสุทธิ จำนวน 345 ล้านบาท และรับเงินปันผลและดอกเบี้ย จำนวน 340 ล้านบาท เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน จำนวน 3,187 ล้านบาท เป็นการจ่ายเงินปันผล จำนวน 2,137 ล้านบาท จ่ายซื้อคืนหุ้นทุน จำนวน 1,492 ล้านบาท จ่ายดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมทางการเงินจำนวน 1,198 ล้านบาท ขณะที่รับเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินสุทธิ จำนวน 1,640 ล้านบาท

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ*

รายการ	หน่วย	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	งวด 6 เดือน ปี 2567
อัตรากำไรสุทธิ (NPM)	ร้อยละ	8.97	16.66	20.48	22.87
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ROE)	ร้อยละ	2.67	6.50	9.29	10.20
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ROA)	ร้อยละ	0.95	2.26	3.21	3.39
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E)	เท่า	1.87	1.91	1.88	2.04
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Net IBD/E)	เท่า	1.65	1.66	1.64	1.76

หมายเหตุ: * ผลการดำเนินงานคำนวณจากงบการเงินรวม มีองค์ประกอบจากผลการดำเนินงานของธุรกิจทางพิเศษ ธุรกิจระบบราง ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ และผลตอบแทนจากการลงทุนในบริษัทอื่น จึงไม่สามารถเปรียบเทียบตัวเลขอ้างอิงในอุตสาหกรรมที่เหมาะสมได้ และไม่รวมรายการที่เกี่ยวข้องกับการแปลงหนี้ค่างานระบบรถไฟฟ้าตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมซึ่งเป็นหนี้ที่ รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบทยอยชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทาน และไม่รวมรายการกำไรจากการเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน

สำหรับปี 2564 จากการแพร่ระบาดของโควิด-19 ส่งผลกระทบอย่างมากต่อรายได้หลักของบริษัทซึ่งเกี่ยวข้องกับการเดินทาง ทำให้อัตราส่วนทางการเงินปรับลดลงตามรายได้และกำไรที่ลดลง สำหรับอัตราส่วนสภาพคล่อง เนื่องจากบริษัทได้รับเงินสดทุกวันจากการให้บริการที่เป็นรายได้หลักประมาณร้อยละ 85 ของรายได้รวม บริษัทจึงไม่มีปัญหาด้านสภาพคล่องในการดำเนินงาน อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Net IBD/E) ปี 2564 เท่ากับ 1.65 สูงขึ้นจากปีก่อน แต่ต่ำกว่าข้อกำหนดของสัญญาสินเชื่อและข้อกำหนดสิทธิของหุ้นกู้ ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 2.5 เท่า

สำหรับปี 2565 โดยภาพรวมอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญของบริษัทปรับตัวดีขึ้นกว่าปีก่อน เป็นผลจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ ทำให้ผู้ใช้ทางด่วนและผู้โดยสารรถไฟฟ้ากลับมาใช้บริการเพิ่มขึ้นส่งผลให้รายได้และกำไรสุทธิเพิ่มขึ้น สำหรับอัตราส่วน Net IBD/E ใกล้เคียงกับปีที่แล้วและยังคงต่ำกว่า สัญญาสินเชื่อและหุ้นกู้ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 2.5 เท่า

สำหรับปี 2566 โดยภาพรวมอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญของบริษัทปรับตัวดีขึ้นกว่าปีก่อน ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นของรายได้และกำไรสุทธิ โดยในปีปัจจุบันอัตราส่วนความสามารถในการทำกำไรอยู่ในระดับใกล้เคียงก่อนเกิดโควิด-19 อัตราส่วน Net IBD/E ใกล้เคียงกับปีก่อนและยังคงต่ำกว่า เงื่อนไขตามสัญญาสินเชื่อและหุ้นกู้ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 2.5 เท่า

สำหรับงวด 6 เดือนปี 2567 โดยภาพรวมอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญของบริษัทปรับตัวดีขึ้นกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน อัตราส่วนความสามารถในการทำกำไรสูงขึ้นสะท้อนจากการเพิ่มขึ้นของรายได้และกำไรสุทธิ อัตราผลตอบแทนของผู้ถือหุ้นและอัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์สูงขึ้นตามผลการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นปรับตัวขึ้นเล็กน้อยจากเงินกู้ยืมที่เพิ่มขึ้นระหว่างปี สำหรับอัตราส่วน Net IBD/E เท่ากับไตรมาสเดียวกันของปีก่อนและยังคงต่ำกว่า เงื่อนไขตามสัญญาสินเชื่อและหุ้นกู้ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 2.5 เท่า

5. รายการระหว่างกันในปีที่ผ่านมาและปีปัจจุบันจนถึงไตรมาสล่าสุด

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

ช.การช่าง ประกอบธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง รวมถึงการพัฒนา ลงทุน และบริหาร โครงการสัมปทานระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานขนาดใหญ่ในประเทศและภูมิภาคอย่างครบวงจร ช.การช่างมีความเกี่ยวข้องกับบริษัท เนื่องจาก ช.การช่าง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ โดยถือหุ้นบริษัท ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 ในสัดส่วนร้อยละ 36.403 ของทุนชำระแล้วของบริษัท และมีกรรมกรร่วมกัน ได้แก่ นายปลิว ตรีวิศวเวทย์ นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร นายพงษ์สฤยดี ดันติสุวณิชย์กุล และ ดร.สุภามาส ตรีวิศวเวทย์

รายการ	ขนาดของรายการ (ล้านบาท)				ลักษณะรายการ / ความจำเป็น และความสมเหตุสมผลของรายการ
	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	งวด 6 เดือน ปี 2567	
งานซ่อมแซม ปรับปรุงโครงสร้างและงานระบบทางพิเศษ					
รายการกับบริษัท					
- ต้นทุนโครงการระบบทางพิเศษ	758.12	827.77	163.40	213.46	บริษัทและบริษัทย่อยได้มีการว่าจ้างบริษัทผู้ชำนาญการในการตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษเป็นประจำทุกปีตามรอบระยะเวลาที่กำหนด ครอบคลุมทุกสายทางที่รับผิดชอบ เพื่อให้มั่นใจว่าโครงสร้างทางพิเศษอยู่ในสภาพที่ดี หากพบข้อบกพร่องที่ต้องซ่อมแซม บริษัทและบริษัทย่อยจะขออนุมัติดำเนินการตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- ค่าใช้จ่ายซ่อมแซมและบำรุงรักษาทางพิเศษ	-	106.57	124.07	61.37	
- เจ้าหนี้การค้า	51.85	117.88	15.11	31.67	
รายการกับบริษัทย่อย					
- ต้นทุนโครงการระบบทางพิเศษ	69.13	17.17	-	238.03	
- เจ้าหนี้การค้า	6.00	0.01	-	45.17	

รายการ	ขนาดของรายการ (ล้านบาท)				ลักษณะรายการ / ความจำเป็น และความสมเหตุสมผลของรายการ
	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	งวด 6 เดือน ปี 2567	
งานซ่อมแซม ปรับปรุงโครงสร้างและงานระบบ ทางพิเศษ (ต่อ)					ในรอบ 3 ปี 6 เดือนที่ผ่านมา บริษัทและบริษัทย่อยว่าจ้าง CK ในการซ่อมแซมปรับปรุงโครงสร้างทางพิเศษ ดังนี้ 1) งานก่อสร้างและปรับปรุงโครงสร้างและงานระบบทางพิเศษศรีรัช เมื่อวันที่ 14 เมษายน 2563 มูลค่ารวม 831 ล้านบาท 2) งานปรับปรุงโครงสร้างและงานระบบ และงานรอบที่ 4 ระยะที่ 4 ทางพิเศษศรีรัชและทางพิเศษประจิมรัถยา เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2563 มูลค่ารวม 920 ล้านบาท และทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของบริษัทย่อย มูลค่ารวม 86 ล้านบาท 3) งานซ่อมบำรุงและปรับปรุงโครงสร้างและงานระบบทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษประจิมรัถยา และทางพิเศษอุดรรัถยา เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2565 มูลค่ารวม 1,078 ล้านบาท 4) งานซ่อมบำรุงและปรับปรุงงานโยธา ทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษประจิมรัถยา เมื่อวันที่ 15 มกราคม 2567 มูลค่ารวม 618 ล้านบาท 5) งานซ่อมบำรุงและปรับปรุงงานโยธา ทางพิเศษอุดรรัถยา เมื่อวันที่ 15 มกราคม 2567 มูลค่ารวม 402 ล้านบาท

สิ่งที่ส่งมาด้วย 3.

รายการ	ขนาดของรายการ (ล้านบาท)				ลักษณะรายการ / ความจำเป็น และความสมเหตุสมผลของรายการ
	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	งวด 6 เดือน ปี 2567	
					คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า การว่าจ้างดังกล่าวข้างต้นมีความสมเหตุสมผลเป็นประโยชน์ต่อบริษัทและบริษัทย่อย เนื่องจาก CK มีประสบการณ์การก่อสร้างทางพิเศษหลายโครงการ มีศักยภาพ ความสามารถ มีความพร้อมด้านเครื่องจักร อุปกรณ์และบุคลากร และราคาค่างานมีความเหมาะสมต่ำกว่าราคาประเมินของบริษัทและวิศวกรที่ปรึกษาอิสระ

รายการ	ขนาดของรายการ (ล้านบาท)				ลักษณะรายการ / ความจำเป็น และความสมเหตุสมผลของรายการ
	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	งวด 6 เดือน ปี 2567	
งานบริหารงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล โครงการรถไฟฟ้า - ต้นทุนโครงการระบบรถไฟฟ้า - ค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล - เจ้าหนี้การค้า	137.19 338.15 27.82	75.62 603.88 266.69	421.11 671.85 214.78	128.97 304.49 193.56	เพื่อให้บริษัทมุ่งเน้นในการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าให้มีประสิทธิภาพสูงสุดลดภาระงานด้านซ่อมบำรุง การติดต่อกับผู้ให้บริการงานซ่อมบำรุงหลายราย ซึ่งบริษัทประสบปัญหาข้อโต้แย้งทำให้เสียเวลาและกำลังคน บริษัทจึงมีนโยบายว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญด้านโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกลมาทำหน้าที่เป็นผู้บริหารงานซ่อมบำรุง ในช่วงที่ผ่านมาบริษัทได้มีการว่าจ้าง CK ในการบริหารงานซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล ดังนี้ 1) เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 ได้ทำสัญญาว่าจ้างในส่วนของการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) เป็นระยะเวลา 8 ปี สิ้นสุดปี 2566 โดยมีมูลค่าสัญญารวม 1,270 ล้านบาท เมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2561 ได้ทำสัญญาว่าจ้างในส่วนของการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ระยะเวลา 8 ปี 6 เดือน สิ้นสุดปี 2570 และขยายระยะเวลาสัญญาของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ออกไป 3 ปี 5 เดือน เพื่อให้สิ้นสุดพร้อมสัญญาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายโดยมีมูลค่าสัญญารวม 3,457 ล้านบาท

รายการ	ขนาดของรายการ (ล้านบาท)				ลักษณะรายการ / ความจำเป็น และความสมเหตุสมผลของรายการ
	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	งวด 6 เดือน ปี 2567	
งานบริหารงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน ทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล โครงการรถไฟฟ้า (ต่อ)					2) เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 ได้ทำสัญญาว่าจ้างในส่วน ของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) เป็นระยะเวลา 8 ปี สิ้นสุดปี 2566 โดยมีมูลค่า สัญญารวม 1,520 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2559 ได้ว่าจ้างเพิ่มเติมในส่วนของสถานีบางซื่อ - เตาปูน มูลค่า งานตามสัญญา จำนวน 155 ล้านบาท ระยะเวลา 7 ปี สิ้นสุดปี 2566 ต่อมาเมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2566 ได้ขยายสัญญาว่าจ้างในส่วนของโครงการรถไฟฟ้ามหา นคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) เป็นระยะเวลา 10 ปี สิ้นสุดปี 2576 โดยมีมูลค่าสัญญารวม 1,150 ล้านบาท คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า การว่าจ้างดังกล่าว ข้างต้นมีความสมเหตุสมผลเป็นประโยชน์ต่อบริษัท เนื่องจาก CK เป็นบริษัทที่มีความพร้อม และเป็นผู้จัดหาและติดตั้ง อุปกรณ์ของโครงการรถไฟฟ้ามาตั้งแต่ต้น ทำให้มีความ ต่อเนื่องในการดำเนินงานและราคาค่างานมีความเหมาะสมต่ำ กว่าราคาที่ประเมินโดยผู้เชี่ยวชาญอิสระ
การเช่าอาคารวิริยะถาวร 2 - ค่าเช่าและค่าบริการสำนักงาน - เจ่าหนี้การค้า	9.05 0.09	9.01 0.09	9.50 0.14	4.83 0.15	บริษัทและบริษัทย่อยเช่าอาคารวิริยะถาวร 2 กับ CK ระยะเวลา 3 ปี สิ้นสุดภายในปี 2568 ในอัตราค่าเช่าสำนักงาน ดังกล่าว เป็นอัตราที่เทียบเคียงได้กับอัตราค่าเช่าที่ผู้ให้เชาคิด กับผู้เช่ารายอื่นที่เป็นบุคคลภายนอก

รายการระหว่างบริษัทและบริษัทย่อย กับ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”)

รฟม. ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าและธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและประชาชนในการใช้บริการกิจการรถไฟฟ้า และ รฟม. เกี่ยวข้องกับบริษัท เนื่องจาก รฟม. เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท โดยถือหุ้นบริษัท ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 ในสัดส่วนร้อยละ 8.219 ของทุนชำระแล้วของบริษัท และ รฟม. มีตัวแทนที่ดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการของบริษัท 2 ท่าน ได้แก่ นายปิยกร อภิบาลศรี ซึ่งดำรงตำแหน่งกรรมการผู้แทนใน รฟม. และนางสาวจิรนนท์ วรจักร ซึ่งดำรงตำแหน่งผู้ช่วยผู้ว่าการ รฟม.

รายการ	ขนาดของรายการ (ล้านบาท)				ลักษณะรายการ / ความจำเป็น และความสมเหตุสมผลของรายการ
	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	งวด 6 เดือน ปี 2567	
เงินตอบแทนรายได้ค่าโดยสาร และ รายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์ - ค่าตอบแทนจากรายได้ค่าโดยสารและ รายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์ - ค่าตอบแทนรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า - ค่าภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง - เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	220.64	421.10	521.91	274.55	เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน
	9,775.52	12,400.55	15,323.69	16,812.47	
	3.40	17.24	19.68	-	
	234.10	281.19	296.10	305.07	
การเช่าพื้นที่ติดตั้งป้ายโฆษณา - ค่าตอบแทนการใช้พื้นที่ - ค่าภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	9.58	17.54	19.09	10.22	บริษัทย่อยเช่าพื้นที่ รฟม. ในอัตราค่าเช่าตามราคาตลาด เพื่อทำการพัฒนาเชิงพาณิชย์
	-	0.06	0.07	0.06	

6. สรุปสัญญาที่สำคัญในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา

- ไม่มี -

7. คดีความหรือข้อเรียกร้องที่มีสาระสำคัญซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการ

- ไม่มี -

8. ข้อมูลอื่นที่อาจมีผลกระทบต่อการตัดสินใจของผู้ลงทุนอย่างมีนัยสำคัญ

- ไม่มี -

9. ความรับผิดชอบของคณะกรรมการที่มีต่อสารสนเทศ

คณะกรรมการของบริษัทเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลสารสนเทศ ซึ่งคณะกรรมการของบริษัทพิจารณาแล้วมีความเชื่อว่าข้อความในสารสนเทศฉบับนี้ มีความถูกต้องครบถ้วนในสาระสำคัญอย่างเพียงพอต่อการตัดสินใจของผู้ถือหุ้น