



บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)



EXPRESSWAY

Lift up your quality life



EXPRESSWAY

Wise up to the energy use

A drive for life

สารบัญ

ข้อมูลสรุปทางการเงิน	2
สารจากประธานกรรมการบริษัท	4
รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ	5
คณะกรรมการบริษัท	6
คณะผู้บริหาร	10
แผนที่ระบบทางพิเศษ	12
ผังการจัดองค์กร	14
นโยบายสิ่งแวดล้อม	15
กิจกรรมเพื่อสังคม	17
การบริการที่เป็นหนึ่ง	22
ข้อมูลสรุป	25
ปัจจัยความเสี่ยง	26
ลักษณะการประกอบธุรกิจ	31
การประกอบธุรกิจของบริษัท	36
การวิจัยและพัฒนา	42
ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ	42
โครงการในอนาคต	44
ข้อพิพาททางกฎหมาย	45
โครงสร้างเงินทุน	50
การจัดการ	53
การควบคุมภายใน	76
รายการระหว่างกัน	77
ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน	83
ข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง	95
รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน	96
รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารของบริษัท	97
รายงานและงบการเงินรวม	104



เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต

ร่วมทวงใยสิ่งแวดล้อม



ข้อมูลสรุปทางการเงิน

ข้อมูลสรุปงบการเงินรวมของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

ข้อมูลสำคัญทางการเงิน

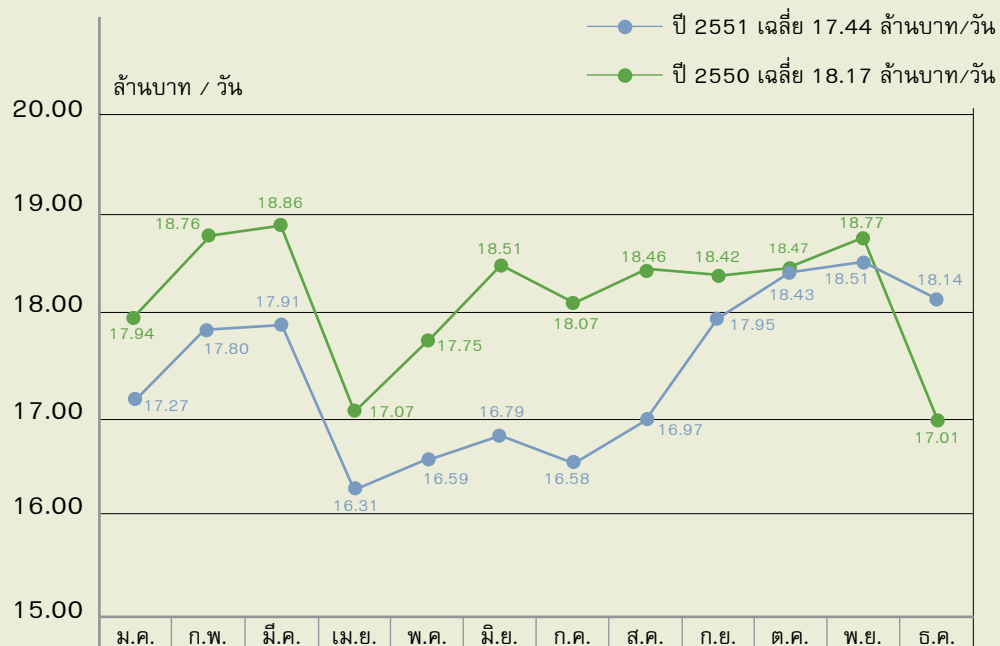
หน่วย : ล้านบาท

งบการเงินรวม	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2551	2550
○ สินทรัพย์รวม	43,314	44,305
○ หนี้สินรวม	27,187	28,269
○ ส่วนของผู้ถือหุ้น	16,127	16,036
○ รายได้ค่าผ่านทาง	6,956	7,238
○ รายได้รวม	7,149	7,289
○ กำไรขั้นต้น	4,883	5,055
○ กำไรสุทธิ	1,444	1,407

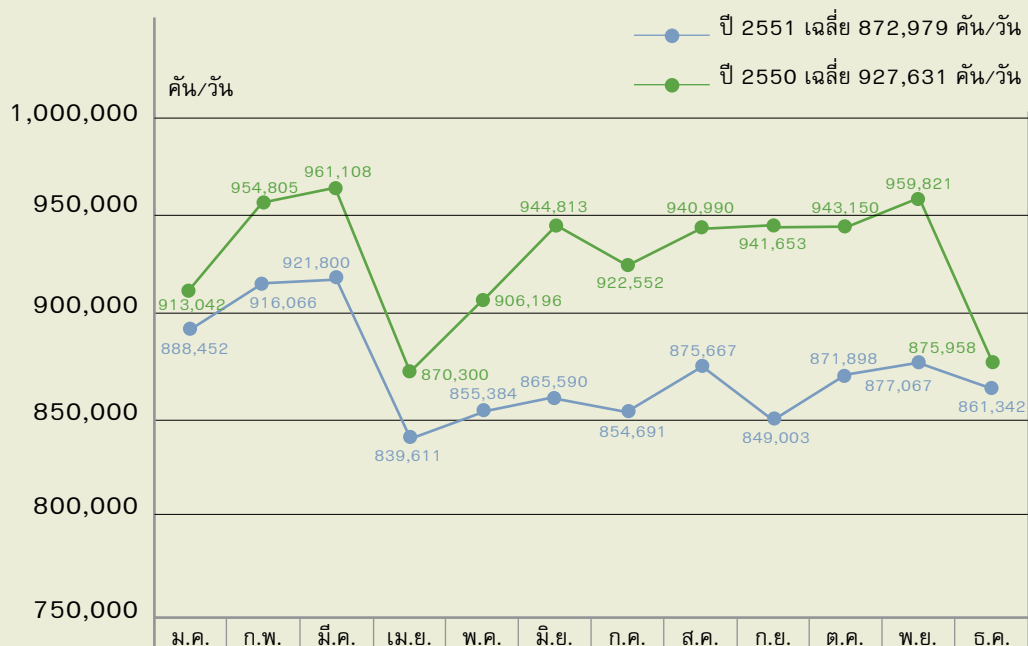
อัตราส่วนทางการเงิน

รายการ	2551	2550
○ อัตรากำไรสุทธิ (%)	20.20	19.30
○ อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (%)	8.98	8.91
○ อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม (%)	3.30	3.12
○ มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)	20.94	20.83
○ หุ้นสามัญที่ออกและชำระแล้ว (ล้านหุ้น)	770	770

รายได้เฉลี่ยต่อวัน : ทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช



ปริมาณรถเฉลี่ยต่อวัน : ทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช



สารจากประธานกรรมการบริษัท

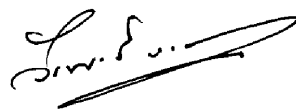
ตลอดปี 2551 ที่ผ่านมา บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ในฐานะผู้ให้บริการทางพิเศษศรีรัชและทางพิเศษอุดรรัถยา ยังคงมุ่งมั่นดำเนินงานตามเจตนารมณ์ที่จะมีส่วนช่วยในการบรรเทาปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพและปริมณฑล เพื่อความพึงพอใจสูงสุดของผู้ใช้บริการทางพิเศษ ภายใต้การดำเนินนโยบายตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อประโยชน์สูงสุดของผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด รวมทั้งมุ่งเน้นการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริการอย่างต่อเนื่อง ซึ่งบริษัทได้ร่วมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เตรียมแผนงานเพื่อนำระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติมาใช้ในการจัดเก็บค่าผ่านทาง เพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง และบรรเทาปัญหาการสะสมของปริมาณจราจรบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการประมาณต้นปี 2553

บริษัทยังคงรักษามาตรฐานการบริการด้วยระบบบริหารงานคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9001 : 2000 อย่างต่อเนื่อง และในปี 2551 ที่ผ่านมา บริษัทได้รับการรับรองระบบบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 : 2004 สำหรับทางพิเศษศรีรัชช่วงพระราม 9 - ศรีนครินทร์ และอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษจาก บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด ตามมาตรฐานของ UKAS แห่งประเทศอังกฤษ และ NAC แห่งประเทศไทย เพื่อการจัดการสิ่งแวดล้อมที่มีประสิทธิภาพ สร้างสภาพแวดล้อมที่ดีในการดำเนินงาน และร่วมรับผิดชอบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อม โดยเป็นผลจากความมุ่งมั่นและร่วมแรงร่วมใจของทุกฝ่ายในองค์กร และองค์กรอื่นที่เกี่ยวข้อง

ในการบริหารด้านการเงิน ปีที่ผ่านมาบริษัทได้เสนอขายหุ้นกู้เป็นครั้งที่ 2 จำนวน 4,000 ล้านบาท อายุ 3 ปี และ 5 ปี เพื่อชำระคืนเงินกู้เดิมกับทางธนาคารและใช้เป็นทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน เพิ่มสัดส่วนของแหล่งเงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ และลดความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมระยะยาว ซึ่งการขายหุ้นกู้ดังกล่าวประสบผลสำเร็จและได้รับความสนใจจากผู้ลงทุนเป็นจำนวนมาก

ผลประกอบการของบริษัท และบริษัทย่อยในปี 2551 มีผลกำไรสุทธิ 1,444 ล้านบาท โดยคณะกรรมการได้มีมติให้นำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้น เพื่ออนุมัติจ่ายเงินปันผลสำหรับผลประกอบการในเดือนกรกฎาคม ถึง ธันวาคม 2551 ในอัตราหุ้นละ 0.60 บาท ซึ่งในระหว่างปี คณะกรรมการบริษัทมีมติอนุมัติให้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับผลประกอบการงวด 6 เดือนแรก ตั้งแต่เดือนมกราคม ถึงมิถุนายน 2551 แก่ผู้ถือหุ้นไปแล้วในอัตราหุ้นละ 0.50 บาท ทำให้การจ่ายเงินปันผลปี 2551 รวมเป็นอัตราหุ้นละ 1.10 บาท

คณะกรรมการบริษัท ผู้บริหาร และพนักงานบริษัททุกคน ขอขอบคุณท่านผู้ถือหุ้น ประชาชนผู้ให้บริการทางพิเศษ หน่วยงานภาครัฐและเอกชน สถาบันการเงินผู้ให้การดูแลและสนับสนุนเงินทุนที่ให้ความไว้วางใจกับบริษัทเสมอมา และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับการสนับสนุนที่ดีเช่นนี้ตลอดไป



ดร. วีรพงษ์ รามางกูร

ประธานกรรมการบริษัท



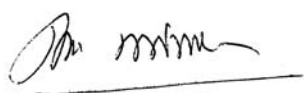
รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบ โดยการแต่งตั้งของคณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการอิสระผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 3 ท่าน โดยมี ศาสตราจารย์ ศุภชัย พิศิษฐวณิช เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ พลเอกสำเภา ชูศรี และ ศาสตราจารย์ ดร. กนก วงษ์ตระหง่าน เป็นกรรมการตรวจสอบ และผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายในทำหน้าที่เลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติงานภายใต้ขอบเขต หน้าที่ และความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทอย่างรอบคอบ ด้วยความรู้ความสามารถ และความเป็นอิสระโดยไม่มีข้อจำกัดในการได้รับข้อมูล ซึ่งสอดคล้องกับข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ตลอดจนให้คำแนะนำในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดีจากผู้บริหาร ผู้ตรวจสอบภายใน และผู้สอบบัญชีของบริษัท โดยในรอบปี 2551 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมร่วมกัน 6 ครั้ง มีกรรมการตรวจสอบเข้าร่วมประชุมครบถ้วนทุกครั้ง โดยได้ประชุมร่วมกับผู้บริหาร ผู้ตรวจสอบภายใน และผู้สอบบัญชี รวมทั้งได้กำหนดแผนการประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการในการพิจารณางบการเงิน ประจำปี 2551 ทั้งนี้ สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1. **สอบทานงบการเงินรายไตรมาสและงบการเงินประจำปี 2551** โดยได้สอบถามและรับฟังคำชี้แจงจากผู้บริหารและผู้สอบบัญชี ในเรื่อง ความถูกต้องครบถ้วนของงบการเงิน และความเพียงพอในการเปิดเผยข้อมูล ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นสอดคล้องกับผู้สอบบัญชี ว่ารายงานการเงินดังกล่าว มีความถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญ และเชื่อถือได้ ตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป
2. **สอบทานงานตรวจสอบภายใน** โดยได้พิจารณาภารกิจ ขอบเขตการปฏิบัติงาน หน้าที่และความรับผิดชอบ งบประมาณ และความเป็นอิสระของสำนักตรวจสอบภายใน ให้สอดคล้องกับคู่มือแนวทางการตรวจสอบภายในของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รวมถึงการพิจารณาให้ความเห็นชอบในการแต่งตั้งผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายในและเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าบริษัทมีระบบการตรวจสอบภายในที่เพียงพอ เหมาะสม และมีประสิทธิภาพเป็นไปตามมาตรฐานสากล
3. **สอบทานข้อมูลการดำเนินงานและระบบการควบคุมภายใน** เพื่อประเมินความเพียงพอ เหมาะสม และประสิทธิผลของระบบการควบคุมภายในอันจะช่วยส่งเสริมให้การดำเนินงานบรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยพิจารณาจากรายงานการตรวจสอบภายในตามแผนงานที่ได้รับอนุมัติซึ่งครอบคลุมระบบงานที่สำคัญของบริษัท ทั้งนี้ ไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ บริษัทมีการดูแลทรัพย์สินที่เหมาะสม มีการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ กฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท มีการมอบอำนาจและอนุมัติให้ดำเนินงานอย่างมีขั้นตอนตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ เป็นไปตามระบบการควบคุมภายในที่ดี และมีการกำกับดูแลกิจการที่มีความโปร่งใส ตลอดจนมีการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีประสิทธิภาพ
4. **สอบทานและให้ความเห็นต่อรายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์** การตกลงเข้าทำรายการของบริษัทที่มีความสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท มีความโปร่งใสและมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างถูกต้องและครบถ้วน
5. **พิจารณาและเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชี** คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาผลการปฏิบัติงานในปีที่ผ่านมาของผู้สอบบัญชี โดยคำนึงถึงความน่าเชื่อถือ ความสามารถในการให้บริการ และการให้คำปรึกษาในมาตรฐานการบัญชี การสอบบัญชี และรับรองงบการเงินได้ทันเวลา และให้ความเห็นต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น ในการแต่งตั้งนางสาวรุ่งนภา เลิศสุวรรณกุล หรือนายโสภณ เพิ่มศิริวัลลภ หรือนางสาวสุมาลี รวีรบัณฑิต หรือนางสาววิสสุตา จรรย์นากร หรือนางนงลักษณ์ พุ่มน้อย แห่งบริษัทสำนักงาน เอ็นเอส แอนด์ ยัง จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทประจำปี 2552 โดยมีค่าธรรมเนียมในการสอบบัญชีไม่เกิน 873,000 บาท

โดยสรุปในภาพรวมแล้ว คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่ครบถ้วนตามที่ระบุไว้ในกฎบัตร คณะกรรมการตรวจสอบที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท และมีความเห็นว่าบริษัทมีการรายงานข้อมูลทางการเงินและการดำเนินงานอย่างถูกต้อง มีระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน มีการปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อกำหนดและระเบียบข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง มีการเปิดเผยรายการที่เกี่ยวข้องกันอย่างถูกต้อง และมีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องกับระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างเพียงพอ โปร่งใส และเชื่อถือได้ รวมทั้งมีการพัฒนาปรับปรุงระบบการปฏิบัติงานให้มีคุณภาพ และเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมทางธุรกิจอย่างต่อเนื่อง



ศาสตราจารย์ ศุภชัย พิศิษฐวณิช

ประธานกรรมการตรวจสอบ



คณะกรรมการบริษัท



1. ดร. วีรพงษ์ รามางกูร

- ประธานกรรมการบริษัท

การศึกษา

- Doctor of Law (Honorary)
Webster University, St.Louis, USA
- Ph.D. (Economics)
University of Pennsylvania, USA
- M.A. (Economics)
University of Pennsylvania, USA
- ปริญญาตรี สาขารัฐศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตร Director Certification
Program (DCP)
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

2. ศ. ศุภชัย พิศิษฏวานิช

- กรรมการบริษัท
- ประธานกรรมการตรวจสอบ
- ประธานกรรมการบรรษัทภิบาล
และบริหารความเสี่ยง

การศึกษา

- ปริญญาตรี วิทยาศาสตรบัณฑิต (บัญชี)
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- วปอ.รุ่น 32
- ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาการเงิน
Ohio State University, USA
- ปริญญาตรี สาขาบัญชี
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขาพาณิชยศาสตร์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- หลักสูตร Director Certification
Program (DCP)
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

3. นายปลิว ตรีวิศเวทย์

- กรรมการบริษัท
- ประธานกรรมการบริหาร
- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

การศึกษา

- M.Sc. (Electrical Engineering)
Osaka University, Japan
- B.Sc. (Electrical Engineering)
Osaka University, Japan
- หลักสูตร Director Certification
Program (DCP)
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Finance for Non-Finance
Director (FND)
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง
สถาบันวิทยาการตลาดทุน



4. พลเอกสำเภา ชูศรี

- กรรมการบริษัท
- กรรมการตรวจสอบ
- ประธานกรรมการสรรหา
และกำหนดค่าตอบแทน
- กรรมการบรรษัทภิบาล
และบริหารความเสี่ยง

การศึกษา

- โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า
- Royal Military Academy
(Saint Cyr), France
- หลักสูตร Director Accreditation
Program (DAP)
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

5. ศ. ดร. กนก วงษ์ตระหง่าน

- กรรมการบริษัท
- กรรมการตรวจสอบ
- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

การศึกษา

- Ph.D. (Political Science)
The Johns Hopkins University, USA
- M.A. (Political Science)
University of California, USA
- ปริญญาตรี สาขาวิทยาศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตร Director Certification
Program (DCP)
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

6. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ

- กรรมการบริษัท
- รองประธานกรรมการบริหาร
- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
- กรรมการบรรษัทภิบาล
และบริหารความเสี่ยง

การศึกษา

- คุุชฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาการจัดการ
มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร
- Executive Master of Business Administration
Sasin Graduate Institute of Business
Administration of Chulalongkorn University
- Master of Engineering (Electrical)
University of Tokyo, Japan
- Bachelor of Engineering (Electrical)
University of Tokyo, Japan
- หลักสูตร Director Certification
Program (DCP)
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Audit Committee
Program (ACP)
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

คณะกรรมการบริษัท



7. ม.ล. ประสพชัย เกษมสันต์

- กรรมการบริษัท
- กรรมการบริหาร

การศึกษา

- M.S. (Civil Engineering)
Stanford University, USA
- M.S. (Operations Research)
Stanford University, USA
- B.S. (Civil Engineering, Mathematics)
Virginia Military Institute, Virginia, USA
- หลักสูตร Director Certification
Program (DCP)
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรประกาศนียบัตรกฎหมายมหาชน
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- หลักสูตรประกาศนียบัตรกฎหมายการค้า
ระหว่างประเทศ
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

8. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต

- กรรมการบริษัท
- กรรมการบริหาร

การศึกษา

- M.B.A. (Finance)
Washington University, St.Louis, USA
- Bachelor of Arts & Science
Washington University, St.Louis, USA
- หลักสูตร Board and CFO Assessment
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Certification
Program (DCP)
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

9. นางสาวอาริสรา ธรรมธัง

- กรรมการบริษัท
- กรรมการบริหาร

การศึกษา

- M.B.A., Roosevelt University, USA
- ปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์
มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- หลักสูตร Director Certification
Program (DCP)
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย



10.นางวัลลภา โปษยานนท์

- กรรมการบริษัท
- กรรมการบริหาร

การศึกษา

- Bachelor of Business Administration
American University, Washington, D.C.,
USA
- หลักสูตร Director Certification
Program (DCP)

สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

11.นายสินธพ สิริสิงห์

- กรรมการบริษัท

การศึกษา

- ปริญญาโท สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (ขนส่ง)
Asian Institute of Technology
- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (โยธา)
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- วิทยาลัยการทัพบก รุ่น 49
- หลักสูตร Director Certification
Program (DCP)
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐ
ร่วมเอกชน
วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

12.นางพเยาว์ มรัตนะพร

- กรรมการบริษัท
- กรรมการบริหาร
- กรรมการบรรษัทภิบาล
และบริหารความเสี่ยง
- กรรมการผู้จัดการ

การศึกษา

- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ประกาศนียบัตรชั้นสูงทางการสอบบัญชี
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขาบัญชี
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตร Director Certification
Program (DCP)
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551

คณะผู้บริหาร

- 1 นางเพียว มริตตะพร
กรรมการผู้จัดการ
- 2 นายสงวน คุณารินทร์
ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ
- 3 นางสุดฤทัย พรหมมาตร
ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ
- 4 นางจามนิจ กนกกาญจนา
ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ
- 5 นายภาควุฒิ ทวีวิทยรัศมี
ผู้อำนวยการอาวุโสสำนักกรรมการผู้จัดการ
และเลขานุการบริษัท
- 6 นางสาวปัทมน โธสุพรรณถาวร
ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายการเงิน



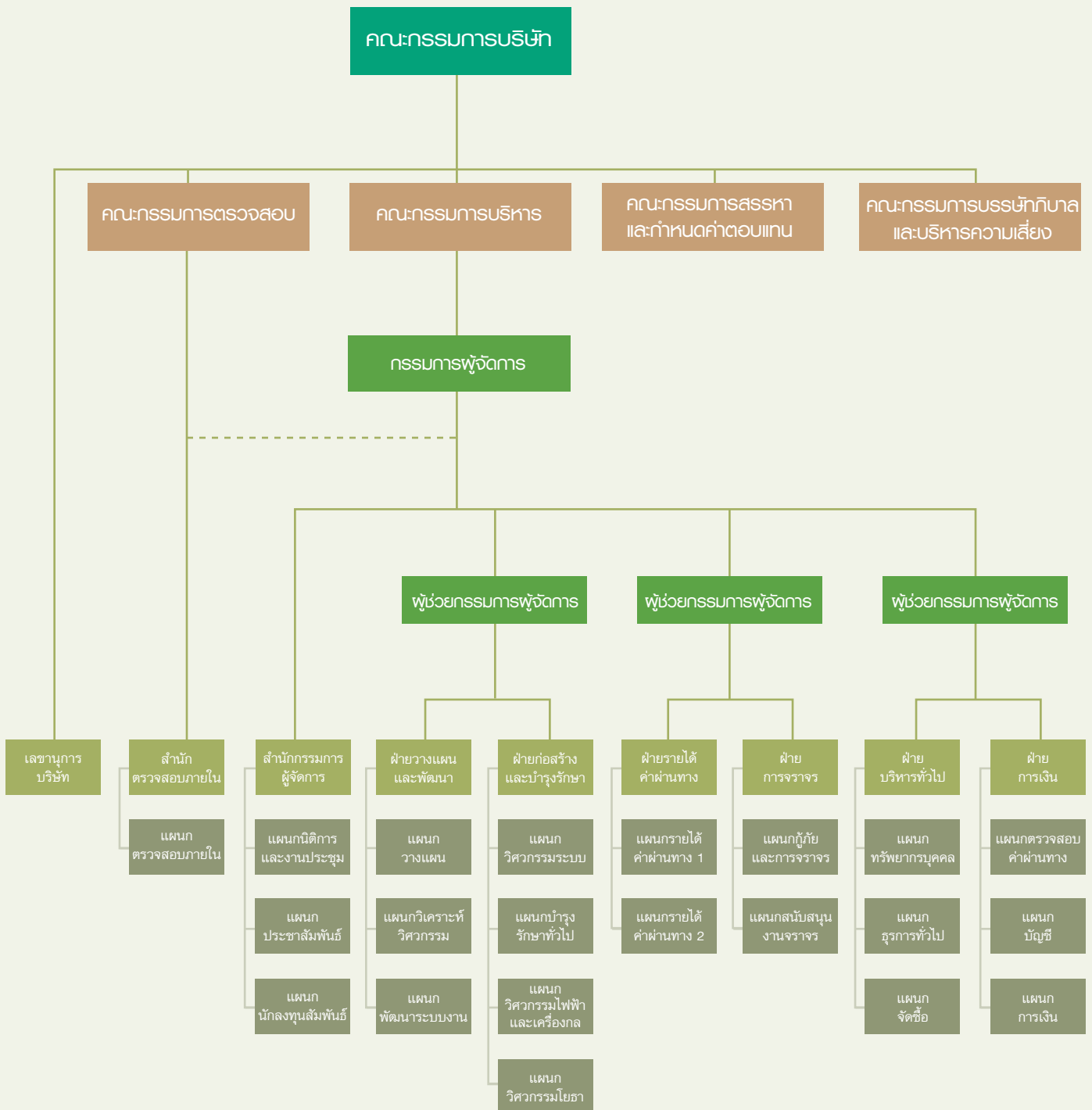


- 7 นายไพรัตน์ เลิศคลารักษ์
ผู้อำนวยการฝ่ายการจราจร
- 8 นางสาววาสนา วัฒนบุญชัย
ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายใน
- 9 นางวัฒนา สิริธิไวยการณ
ผู้อำนวยการฝ่ายวางแผนและพัฒนา
- 10 นายออบสิน พิบลรางกูร
ผู้อำนวยการฝ่ายก่อสร้าง
และบำรุงรักษา
- 11 นางสาวสุกักรา บำเหน็จพันธ์
ผู้อำนวยการฝ่ายรายได้ค่าผ่านทาง
- 12 นายเฉลิมเกียรติ สกลวิศาลศักดิ์
รองผู้อำนวยการฝ่ายก่อสร้าง
และบำรุงรักษา
- 13 นางสาวเพ็ญพร กิตติโยภาส
รองผู้อำนวยการฝ่ายวางแผน
และพัฒนา

ณ วันที่ 1 มกราคม 2552

ผังการตั้งองค์กร

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)



ณ วันที่ 1 มกราคม 2552

นโยบายสิ่งแวดล้อม

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กำหนดนโยบายสิ่งแวดล้อม โดยมีเป้าหมายที่จะเป็นบริษัทชั้นนำของประเทศไทยในการให้บริการทางพิเศษด้วยระบบการบริหารจัดการ เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการเดินทางของสาธารณชน ภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและมีความรับผิดชอบต่อสังคม โดยมีความมุ่งมั่นในการจัดการบริหารงานด้านสิ่งแวดล้อม ด้วยแนวทางการดำเนินงาน ดังต่อไปนี้

1. ให้ความสำคัญในการป้องกันและควบคุมมลพิษ โดยบริหารและบำรุงรักษาทางพิเศษให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของผู้ใช้บริการ พนักงาน และชุมชน
2. สร้างจิตสำนึกแก่พนักงานและส่งเสริมการใช้พลังงาน ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ
3. ปฏิบัติหน้าที่ให้สอดคล้องต่อกฎหมาย และข้อกำหนดอื่นๆ ด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง
4. ทบทวนวัตถุประสงค์และเป้าหมาย เพื่อปรับปรุงระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง
5. เผยแพร่นโยบายสิ่งแวดล้อมต่อสาธารณชน และผู้ที่เกี่ยวข้อง

ด้วยความมุ่งมั่นและเสียสละของพนักงานทุกคน ส่งผลให้บริษัทได้รับการรับรองระบบบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 : 2004 สำหรับทางพิเศษศรีรัชช่วงพระราม 9 - ศรีนครินทร์ และอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษจาก บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด ตามมาตรฐานของ UKAS แห่งประเทศอังกฤษ และ NAC แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2551



นโยบายสิ่งแวดล้อม

กิจกรรมปลูกจิตสำนึกการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

ตลอดปี 2551 ที่ผ่านมา บริษัท ได้จัดกิจกรรมปลูกจิตสำนึกในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมต่างๆ ดังนี้

● กิจกรรม “Think Green, B Green”

บริษัท จัดกิจกรรม “Think Green, B Green” นำคณะผู้บริหารและพนักงาน ร่วมปลูกต้นไม้บริเวณหน้าบริษัท เพื่อสร้างจิตสำนึกการใช้พลังงานทรัพยากรธรรมชาติอย่างรู้คุณค่า และร่วมรณรงค์ช่วยกันลดปัญหาภาวะโลกร้อนให้กับพนักงาน เนื่องในวันสิ่งแวดล้อมโลก



● กิจกรรม “ทางด่วนชวนรักษ์สิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2”

บริษัท จัดกิจกรรมทางด่วนชวนรักษ์สิ่งแวดล้อมครั้งที่ 2 เป็นโครงการต่อเนื่องจากปีที่แล้ว โดยนำพนักงานบริษัทร่วมกิจกรรมปลูกจิตสำนึกการอนุรักษ์ธรรมชาติและร่วมดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การปลูกต้นไม้ และต้นสาละจำนวนกว่า 100 ต้น ณ วัดบางภาษี จ. นครปฐม การร่วมปลูกป่าชายเลนซ่อมแซมพื้นที่เดิมที่เคยปลูกไว้ ณ โครงการศึกษาวิจัยและพัฒนาสิ่งแวดล้อมแหลมผักเบี้ย และการปลูกป่าชายเลน ณ ตำบลคลองโคน จ.สมุทรสงคราม



ปลูกต้นไม้ และต้นสาละจำนวนกว่า 100 ต้น ณ วัดบางภาษี จ. นครปฐม



ปลูกป่าชายเลนซ่อมแซมพื้นที่เดิมที่เคยปลูกไว้ ณ โครงการศึกษาวิจัยและพัฒนาสิ่งแวดล้อมแหลมผักเบี้ย



ปลูกป่าชายเลน ณ ตำบลคลองโคน จ.สมุทรสงคราม

กิจกรรมเพื่อสังคม

บริษัทมุ่งมั่นดูแลสังคมในทุกภาคส่วน ทั้งในด้านการบริหารจัดการเพื่อผลประโยชน์ที่ดี การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ถือหุ้น รวมทั้งการให้ความสำคัญกับชุมชนโดยรอบ ด้วยตระหนักว่า ถ้าสังคมและคุณภาพชีวิตของคนในสังคมดี ประเทศไทยก็จะเจริญก้าวหน้า บริษัทจึงได้จัดกิจกรรมเพื่อสังคมภายใต้แนวคิด “ทางด่วนชวนยกระดับคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อม” อย่างต่อเนื่อง โดยดูแลทั้งสังคมใกล้ และสังคมที่ห่างไกล ผ่านกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

1. กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับผู้ใช้บริการทางพิเศษ

● “ทางด่วนชวนไหว้พระอยุธยา”

นำคณะผู้ใช้บริการทางพิเศษจำนวน 80 คน ร่วมเดินทางตามรอยเส้นทางประวัติศาสตร์ ไหว้พระ ทำบุญ เทียนชมวัดวาอาราม และโบราณสถานของจังหวัดอยุธยา



● “ทางด่วนชวนเที่ยวอัมพวาผูกสัมพันธ์วันแม่”

นำผู้ใช้บริการทางพิเศษ จำนวน 15 ครอบครัว รวม 45 คน ร่วมสัมผัสวิถีชีวิตริมสองฝั่งคลอง และนำเที่ยวชมตลาดน้ำอัมพวา จ.สมุทรสงคราม เพื่อกระชับความสัมพันธ์ในครอบครัว เนื่องในโอกาสวันแม่แห่งชาติ



กิจกรรมเพื่อสังคม

๐ “ทางด่วนชวนขับขี่ปลอดภัยครั้งที่ 2”

บริษัท ร่วมกับกรมการขนส่งทางบกและสถานีวิทยุ สวท.91 จัดโครงการ “ทางด่วนชวนขับขี่ปลอดภัย ครั้งที่ 2” ซึ่งเป็นโครงการต่อเนื่องจากปีที่แล้ว เป็นการจัดอบรมให้ความรู้ในด้านการขับขี่รถยนต์อย่างปลอดภัย และประหยัดน้ำมัน รวมทั้งส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎจราจรโดยมีผู้สนใจเข้าร่วมการอบรมเป็นจำนวนมาก



2. กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับผู้ถือหุ้น

๐ “ผู้ถือหุ้นเยี่ยมชมกิจการ”

บริษัท นำคณะผู้ถือหุ้นจำนวน 191 คน เข้าเยี่ยมชมกิจการของบริษัท ในฐานะผู้บริหารทางพิเศษศรีรัชและอุดรรัถยา โดยเข้าชมศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัชและเส้นทาง พร้อมแวะสถานที่ท่องเที่ยวปลายทางพิเศษ ศูนย์ศิลปาชีพ บางไทรฯ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นมีความเข้าใจที่ดีในการดำเนินงาน และเป็นการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างผู้ถือหุ้นกับบริษัท



3. กิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้ให้กับเยาวชน



๐ “ทางด่วนชวนตามรอยพ่อ เรียนรู้เศรษฐกิจพอเพียง”

บริษัท จัดกิจกรรมดังกล่าวจำนวน 2 ครั้ง ครั้งที่ 1 นำคณะอาจารย์ และนักเรียนโรงเรียนวัดผาสุกมณีจักร จำนวน 115 คน เข้าเยี่ยมชมโครงการสวนพระองค์สวนจิตรลดา ณ พระราชวังดุสิต เพื่อให้เยาวชนได้เรียนรู้การนำทรัพยากรธรรมชาติ และปัจจัยทางการเกษตรมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด



ครั้งที่ 2 บริษัทนำคณะครู และนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนสมาคมสตรีไทย จำนวน 60 คน เข้าเยี่ยมชมแปลงนาสาธิตของคุณครุธานี จ.ปทุมธานี เพื่อให้เยาวชนได้เรียนรู้คุณค่าของข้าวไทย กระบวนการทำนาปลูกข้าว และปลูกฝังจิตสำนึกในหลักการเศรษฐกิจพอเพียง



กิจกรรมเพื่อสังคม

● “ส่งหนังสือให้น้อง ดับไฟชายแดนใต้”

บริษัท ร่วมกับ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย สถานีวิทยุ สวพ.91 กระทรวงศึกษาธิการ เจเนอราลี่ ประกันภัย และการบินไทย จัดโครงการ “ส่งหนังสือให้น้อง ดับไฟชายแดนใต้” บริจาคหนังสือที่อาคารด่านเก็บค่าผ่านทางทุกด่าน เพื่อนำมอบให้กับโรงเรียนที่ถูกลอบวางเพลิงจนสิ้นการเรียนการสอนเสียหายใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ได้แก่ นราธิวาส ยะลา และปัตตานี



● “ทางด่วนมอบทุนการศึกษาแก่โรงเรียนใกล้เขตทางพิเศษ”

บริษัท มอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนที่มีผลการเรียนดีแต่ขาดแคลนทุนทรัพย์และทุนพัฒนาโรงเรียน เพื่อสร้างประโยชน์ทางการศึกษาให้กับโรงเรียนใกล้เขตทางพิเศษจำนวน 5 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนชุมชนวัดเสด็จ โรงเรียนวัดผาสุมณีนจักร โรงเรียนวัดบัวขวัญ โรงเรียนพระราม 9 กาญจนนาภิเษก และโรงเรียนวัดอุทัยธาราม



● **บีอีซีแอล มอบทุนการศึกษาแก่บุตรพนักงาน**

บริษัท มอบทุนการศึกษา แก่บุตร-ธิดาของพนักงานที่มี
ผลการเรียนดีเด่น ในระดับประถมศึกษา และระดับมัธยม
ศึกษา ซึ่งเป็นการมอบทุนต่อเนื่องเป็นปีที่ 2



● **“ทางด่วนชวนชมศิลปะไทย ครั้งที่ 2”**

นำบุตรและพนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย บุตรข้าราชการตำรวจ
สน.ทางด่วน 2 และบุตรพนักงานบริษัท ชมศิลปะการแสดงหุ่นละครเล็ก
(โจหลุยส์) เรื่อง “พระอภัยมณี ตอนกำเนิดสุดสาคร” เพื่อส่งเสริมให้
เยาวชนได้เรียนรู้ศิลปะการแสดงหุ่นละครเล็กของไทย และเพื่อกระชับ
ความสัมพันธ์ระหว่าง 3 หน่วยงาน ณ นาฏยศาลาหุ่นละครเล็ก (โจหลุยส์)



การบริการที่เป็นหนึ่ง

การบริการบนทางพิเศษนับว่าเป็นหัวใจของการบริการงานของบริษัท ดังนั้นตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา บริษัทจึงได้มุ่งมั่นพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพของการให้บริการ เพื่อสร้างความประทับใจแก่ผู้ใช้ทางโดยคำนึงถึงความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย คู่กับค่าใช้จ่าย

สำหรับการบริการที่เป็นหนึ่งของบริษัท บริษัทจัดให้มีการบริการด้านต่างๆ ดังนี้

1. ด้านการติดต่อสื่อสารและอุปกรณ์

บริษัทจัดให้มีศูนย์ควบคุมระบบทางพิเศษ โดยมีพนักงานสื่อสารทำหน้าที่เป็นสื่อกลางในการประสานงานกับหน่วยกู้ภัยฉุกเฉิน ตลอดจนประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษ และถนนด้านล่างเพื่อคอยให้บริการแก่ผู้ใช้ทางตลอด 24 ชม. โดยมีอุปกรณ์เพื่ออำนวยความสะดวกในการสื่อสารคือ

- โทรทัศน์วงจรปิด (CCTV)

โทรทัศน์วงจรปิดติดตั้งบนทางพิเศษเป็นระยะๆ ตลอดแนวเส้นทาง เพื่อตรวจสอบคุณภาพจราจรและเหตุการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนทางพิเศษทำให้ผู้ใช้ทางมั่นใจได้ว่าท่านจะได้รับความช่วยเหลือในทันทีเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน





- โทรศัพท์ฉุกเฉิน (ETS)

โทรศัพท์ฉุกเฉินติดตั้งบนทางพิเศษทุกระยะ 1 กิโลเมตร ผู้ใช้ทางสามารถใช้ติดต่อกับพนักงานสื่อสารที่ศูนย์ควบคุม โดยกดแกนเหล็กหรือปุ่มสีเขียวเรียกเข้ามาที่ศูนย์ พนักงานสื่อสารจะนำกล้องโทรทัศน์ (CCTV) ตัวที่ใกล้กับตำแหน่งของโทรศัพท์ที่มีการเรียกเข้ามาและจะสามารถเห็นภาพตำแหน่งที่มีการเรียกเข้ามาพร้อมกับเครื่องบันทึกเสียงและภาพ บันทึกการติดต่อระหว่างผู้ใช้ทางกับพนักงานสื่อสาร

- ป้ายข้อความ (VMS)

บริษัทจะประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้งานได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับสภาพการจราจร และเหตุการณ์สำคัญต่างๆ ผ่านทางป้ายข้อความซึ่งติดตั้งก่อนทางแยกต่างๆบนทางพิเศษ

2. ด้านการจัดการจราจร

การประสานงานเพื่อการจัดการจราจร เป็นภารกิจประจำวันที่บริษัทจะต้องประสานงานกับกองจราจร การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจทางด่วน 2 เพื่อให้เกิดความรวดเร็วและปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง โดยเฉพาะในช่วงเวลาการจราจรติดขัด เช่น บริเวณที่เป็นทางขึ้น-ลง หรือบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น โดยอุปกรณ์ที่อำนวยความสะดวกในการจัดการจราจร คือ

- ป้ายสัญญาณจราจร (MS)

บริษัทได้ติดตั้งป้ายสัญญาณในการแสดงสัญญาณจราจร เพื่อเตือนผู้ใช้ทาง ให้ขับรถด้วยความระมัดระวัง เช่น กำหนดความเร็วบนทางพิเศษ ในกรณีฝนตก หรือการกำหนดทิศทางจราจร

- ด้านชั่งน้ำหนักบรรทุก (Weighing Stations)

บริษัทได้คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง โดยจัดให้มีด่านชั่งน้ำหนักบรรทุก เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด หากพบว่ารถบรรทุกมีน้ำหนักเกินกว่าที่กำหนดไว้ จะไม่อนุญาตให้วิ่งขึ้นบนทางพิเศษ

3. ด้านการบริการลูกค้าและยกเลากอูง

ในกรณีที่ผู้ใช้ทางประสบอุบัติเหตุหรือรถยนต์ขัดข้องบนทางพิเศษ พนักงานกู้ภัยจะให้ความช่วยเหลือและแก้ไขรถยนต์จนสามารถวิ่งต่อไปได้ หรือหากไม่สามารถแก้ไขได้ก็จะช่วยลากจูงรถจากบนทางพิเศษลงไปยังบริเวณที่ใกล้ที่สุด โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายใดๆ ทั้งสิ้น ยกเว้นกรณีที่ต้องเติมน้ำมัน หรือค่าผงเคมีขจัดคราบน้ำมันจากการเกิดอุบัติเหตุ

ค่าน้ำมัน

ในกรณีน้ำมันหมด พนักงานจะเติมน้ำมันให้ เพื่อให้สามารถนำรถลงจากทางพิเศษและหาสถานีบริการน้ำมันได้ อัตราค่าน้ำมันขึ้นกับราคาท้องตลาด โดยเฉลี่ยจะประมาณ 100 บาทเท่านั้น

ค่าผงเคมี

ในกรณีรถมีปัญหา และมีคราบน้ำมันไหลออกมาบนถนนทางพนักงานจำเป็นต้องใช้สารเคมีขจัดคราบน้ำมันดังกล่าว เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทางคนอื่นๆ

หมายเลขโทรศัพท์ที่ควรทราบ

สอบถามสภาพจราจรและแจ้งเหตุบนทางพิเศษ	โทร.	1543 / 0-2664-6400
ศูนย์ควบคุมทางพิเศษเฉลิมมหานคร (CCB1)	โทร.	0-2249-8166
	โทรสาร	0-2240-0709
ศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัช (CCB2)	โทร.	0-2248-7539
		0-2641-4649
		0-2664-6400
	โทรสาร	0-2248-7563
ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฉลองรัช (CCB 3)	โทร.	0-2319-9730-9
	โทรสาร	0-2319-9742-6
ศูนย์ควบคุมทางพิเศษอุดรรัถยา	โทร.	0-2567-5700
	โทรสาร	0-2567-5701
ศูนย์ควบคุมทางพิเศษบูรพาวิถี	โทร.	0-2746-9800-4
	โทรสาร	0-2746-9800-4 ต่อ 5501
สถานีตำรวจทางพิเศษเฉลิมมหานคร	โทร.	0-2249-8007
	โทรสาร	0-2240-0147
สถานีตำรวจทางพิเศษศรีรัช	โทร. / โทรสาร	0-2248-6891-5
สถานีตำรวจทางด่วน 2 (ย่อยบางขุน)	โทร.	0-2567-5682-3
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	โทร.	0-2641-4611
	โทรสาร	0-2641-4610
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย สำนักงานใหญ่	โทร.	0-2579-5380-9,
		0-2562-0044
		0-2940-1199
	โทรสาร	0-2561-2984



ข้อมูลสรุป

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) และส่วนต่อขยายต่างๆ รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 กับทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”) ซึ่งมีระยะเวลา 30 ปี นับแต่วันที่ 1 มีนาคม 2533 ถึงวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2563 โดยเป็นการร่วมสัมปทานในระบบ BTO (Build Transfer and Operate) กล่าวคือ บริษัทเป็นผู้ออกแบบ ก่อสร้าง และบริหารระบบทางด่วนโดยกรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ตกเป็นของกทพ. ทางพิเศษศรีรัชประกอบด้วยทางพิเศษ 4 ส่วน คือ ส่วนเอ (พระราม 9-รัชดาภิเษก) ส่วนบี (พญาไท-บางโคล่) ส่วนซี (รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ) และส่วนดี (พระราม 9-ศรีนครินทร์) โดยบริษัทได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางตามสัดส่วนในสัญญาสำหรับทางพิเศษศรีรัชและทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1) ยกเว้นในส่วนของทางพิเศษส่วนซี และส่วนดี บริษัทได้รับค่าผ่านทางทั้งจำนวนตลอดระยะเวลาของสัญญา

นอกจากนี้บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยได้ทำสัญญากับกทพ. ในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) มีระยะเวลา 30 ปี นับแต่วันที่ 27 กันยายน 2539 ถึงวันที่ 26 กันยายน 2569 ทางพิเศษอุดรรัถยานั้นมีเส้นทางที่มุ่งหน้าไปทางทิศเหนือ โดยเชื่อมต่อจากทางพิเศษศรีรัชที่บริเวณถนนแจ้งวัฒนะผ่านบางพูน เขียวราก และสุดท้ายที่บางไทรรายได้ของทางพิเศษอุดรรัถยาบริษัทย่อยได้รับค่าผ่านทางทั้งจำนวนตลอดระยะเวลาของสัญญา

บริษัทมีนโยบายหลักในการมุ่งบรรเทาปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร โดยการบริหารจัดการทางพิเศษศรีรัชอย่างมีประสิทธิภาพซึ่งบริษัทได้ร่วมกับกทพ. ในการเตรียมแผนงานเพื่อรองรับการนำระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติมาใช้ในการจัดเก็บค่าผ่านทาง เพื่อเพิ่มความเร็วในการชำระค่าผ่านทางบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง และเพื่อบรรเทาปัญหาการสะสมของปริมาณจราจรโดยเฉพาะในช่วงช่วงโมงเร่งด่วนที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต

ปริมาณจราจรที่ใช้ทางพิเศษในปี 2551 ปรับตัวลดลงจากปีก่อนร้อยละ 5.89 เนื่องจากวิกฤตการณ์ราคาน้ำมันในช่วงกลางปี 2551 ทำให้เกิดสภาวะเงินเฟ้อสูงและการชะลอตัวของเศรษฐกิจ ที่มีผลต่อการเดินทางโดยใช้ทางพิเศษ ตลอดจนผลกระทบจากการเปิดใช้งานของถนนกาญจนาภิเษก (ถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้) โดยยังไม่เก็บค่าผ่านทาง แม้ว่าในปี 2551 กทพ. ได้ดำเนินการให้มีประกาศกระทรวงคมนาคมปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางโดยมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2551 สำหรับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช และเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2551 สำหรับทางพิเศษอุดรรัถยา แต่การปรับอัตราค่าผ่านทางดังกล่าวไม่ได้เป็นไปตามอัตราที่บริษัท และบริษัทย่อยเสนอ เนื่องจากมีความเข้าใจที่ต่างกันในเรื่องสัญญาเกี่ยวกับการปรับค่าผ่านทาง ซึ่งบริษัทและบริษัทย่อยเห็นว่าการปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางดังกล่าวไม่สอดคล้องกับสัญญา ทำให้รายได้ค่าผ่านทางต่ำกว่าที่บริษัทและบริษัทย่อยควรจะได้รับ ทำให้แม้จะมีการปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทาง แต่รายได้ค่าผ่านทางที่เกิดขึ้นในปี 2551 เปลี่ยนแปลงลดลงสุทธิ 281.63 ล้านบาท หรือ ลดลงร้อยละ 3.89 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

ส่วนด้านบริหารความเสี่ยง เนื่องจากตามสัญญาสินเชื่อ อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมระยะยาวของบริษัทได้ปรับจากอัตราดอกเบี้ยคงที่มาเป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัวเมื่อเดือนตุลาคม 2551 ในเดือนพฤศจิกายน 2551 บริษัทได้เสนอขายหุ้นกู้อายุ 3 ปี และ 5 ปี จำนวน 4,000 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยคงที่เพิ่มเติมจากปี 2550 ที่บริษัทได้เสนอขายหุ้นกู้ไว้แล้ว 7,500 ล้านบาท รวมเป็น 11,500 ล้านบาท โดยเงินที่ได้รับจากการออกหุ้นกู้ครั้งนี้จำนวน 2,000 ล้านบาท บริษัทนำไปชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว ทั้งนี้เพื่อป้องกันความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยในตลาดเงิน อีกทั้งยังลดความเสี่ยงจากการพึ่งพาแหล่งเงินทุนในรูปแบบเงินกู้ระยะยาวจากธนาคารแต่เพียงแหล่งเดียว และอีกจำนวน 2,000 ล้านบาท บริษัทเตรียมไว้ชำระคืนตราสารหนี้ระยะสั้นที่จะครบกำหนด รวมถึงสำรองไว้ในสภาวะที่เศรษฐกิจอยู่ในช่วงที่มีความไม่แน่นอนสูงมาก

ผลการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อยสำหรับปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 บริษัทมีรายได้รวม 7,149 ล้านบาท ลดลงกว่าปีก่อน 140 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 1.92 อย่างไรก็ตามกำไรสุทธิรวมของบริษัทและบริษัทย่อยในปี 2551 เท่ากับ 1,444 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 37 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.63

1 ปัจจัยความเสี่ยง

ปัจจัยความเสี่ยงที่อาจทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการลงทุนของผู้ลงทุน มีดังนี้

1.1 ความเสี่ยงจากกรณีรายได้ไม่เพียงพอต่อการจ่าย

รายได้ค่าผ่านทางเป็นรายได้หลักของบริษัท ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากปัจจัยภายนอกในกรณีที่ส่งผลต่ออัตราค่าผ่านทางและปริมาณจราจรที่เป็นสาระสำคัญ หากรายได้ค่าผ่านทางแตกต่างจากผลการศึกษาหรือประมาณการที่คาดการณ์ไว้ อาจส่งผลกระทบต่อการบริหารสภาพคล่องและความสามารถในการชำระหนี้ตามข้อผูกพันที่มี เช่น ดอกเบี้ยจ่าย การชำระคืนเงินกู้ที่ถึงกำหนดและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามสัญญาโครงการระบบทางด่วน รวมถึงค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนซึ่งต้องจ่ายให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”) ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

ในส่วนของอัตราค่าผ่านทางตามที่จะระบุไว้ในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 จะมีการปรับขึ้นทุก 5 ปี ตามอัตราเพิ่มของดัชนีราคาผู้บริโภคของกรุงเทพมหานคร ซึ่งการปรับอัตราค่าผ่านทางที่ผ่านมาทั้ง 3 ครั้ง คือ ปี 2541 ปี 2546 และปี 2551 บริษัทได้รับการปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางแต่ไม่เป็นไปตามอัตราที่เสนอ (รายละเอียดตามหัวข้อพิพาททางกฎหมายหน้า 45 และ 47-48) บริษัทเห็นว่าการปรับอัตราค่าผ่านทางดังกล่าวไม่สอดคล้องกับสัญญา ทำให้รายได้ค่าผ่านทางของบริษัทต่ำกว่าที่ควรจะได้รับ ในปี 2546 บริษัทต้องดำเนินการแก้ไขผลกระทบดังกล่าวด้วยการเจรจาขยายระยะเวลาการชำระคืนเงินกู้ที่ครบกำหนดออกไป กับกลุ่มธนาคารผู้ให้กู้และขอปรับลดอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ อย่างไรก็ตามในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ได้มีการกำหนดขั้นตอน กระบวนการในการระงับข้อพิพาท ในกรณีที่เกิดข้อพิพาท ข้อขัดแย้ง หรือข้อเรียกร้องจากการไม่ปฏิบัติตามสัญญา ซึ่งบริษัทได้ดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดไว้แล้ว

ในส่วนของปริมาณจราจร บริษัทประเมินว่ายังคงมีความเสี่ยงจากความไม่แน่นอนของปริมาณจราจรที่ใช้ทางพิเศษซึ่งจัดเป็นปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลโดยตรงต่อรายได้ของบริษัท ปริมาณจราจรในปี 2551 มีอัตราการเติบโตที่ลดลงจากปีก่อนอยู่ร้อยละ 5.89 เป็นผลจากการเปิดใช้ทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์ซึ่งเป็นทางพิเศษที่ก่อสร้างและบริหารงานโดย กทพ. และยังไม่เริ่มค่าผ่านทางเป็นการชั่วคราวนับตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2550 เป็นต้นมา โครงการนี้ทำให้เกิดการเชื่อมต่อของถนนวงแหวนรอบนอกครบวงจรรอบรถบรรทุกสินค้าซึ่งไม่ใช่ลูกค้าหลักรวมถึงลูกค้าที่ใช้ทางพิเศษบางส่วนซึ่งไม่ประสงค์ผ่านเข้าในเขตเมืองจึงเลือกใช้เส้นทางนี้แทน ส่งผลให้ปริมาณจราจรบนทางพิเศษและรายได้ค่าผ่านทางลดลง ซึ่งขณะนี้ กทพ. อยู่ระหว่างการก่อสร้างระบบจัดเก็บค่าผ่านทางซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในช่วงต้นปี 2552 ทั้งนี้บริษัทได้มีการติดตามผลกระทบดังกล่าวอย่างใกล้ชิด รวมถึงการติดตามนโยบายกฎหมาย กฎเกณฑ์ และแผนงานด้านการจราจรต่างๆ ของรัฐบาลอย่างต่อเนื่อง ซึ่งการเปลี่ยนแปลงทางด้านนโยบายของภาครัฐ เช่น การเปิดใช้ทางพิเศษสายใหม่ๆ รวมถึงการก่อสร้างสะพานข้ามแยกต่างๆ ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึงการสร้างถนนเพิ่มเติมบริเวณรอบนอกเขตกรุงเทพฯ เพื่อเชื่อมเป็นโครงข่ายต่างๆ โดยบางโครงการจะเข้ามาช่วยเสริม และอำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษมากขึ้น หรือช่วยเพิ่มปริมาณจราจรให้กับระบบทางพิเศษ หรืออาจทำให้เกิดผลกระทบในลักษณะเป็นทางแข่งขันจากการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้ทางได้ในกรณีโครงการมีลักษณะเป็นทางแข่งขัน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้ใช้บริการทางพิเศษเช่นกัน

ผลจากวิกฤตการณ์ราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างรุนแรงในช่วงกลางปี 2551 ส่งผลให้ผู้บริโภคและผู้ประกอบการด้านขนส่งส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบในแง่ต้นทุนการเดินทางที่เพิ่มขึ้น และมีผลกระทบต่อปริมาณจราจรที่ใช้ทางพิเศษบางส่วน แต่อย่างไรก็ตามผู้ใช้ทางส่วนใหญ่ยังเห็นว่าการเดินทางด้วยทางพิเศษเป็นสิ่งจำเป็น และยังเป็นทางเลือกที่ดีกว่าเมื่อต้องเผชิญกับปัญหาจราจรติดขัดบนพื้นราบ

สำหรับการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนสาธารณะอื่นๆ เช่น รถไฟฟ้าบีทีเอส ที่เปิดให้บริการแก่ประชาชนตั้งแต่เดือนธันวาคม 2542 และรถไฟฟ้าใต้ดินที่เปิดให้บริการตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2547 เป็นต้นมานั้น บริษัทได้ทำการสำรวจเก็บข้อมูลมาโดยตลอดพบว่าไม่ส่งผลกระทบต่อปริมาณจราจรของบริษัทในแง่ของการแข่งขันทางอ้อม เนื่องจากผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าส่วนใหญ่เป็นลูกค้ากลุ่มเป้าหมายคนละกลุ่มกับผู้ใช้ทางและเป็นผู้ที่ใช้การเดินทางโดยการขนส่งสาธารณะ ประกอบกับระบบเครือข่ายของรถไฟฟ้าในปัจจุบันยังอยู่ในวงจำกัดเฉพาะพื้นที่ให้บริการเท่านั้น ส่วนด้านการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ใช้รถส่วนบุคคลอาจมีบ้าง แต่จากข้อมูลที่สำรวจพบว่ายังไม่ส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัท

1.2 ความเสี่ยงเนื่องจากการดำเนินธุรกิจภายใต้สัญญากับหน่วยงานภาครัฐ

บริษัทได้ดำเนินธุรกิจกับ กทพ. ภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งในระหว่างการดำเนินธุรกิจอาจมีการตีความในข้อความและเงื่อนไขในสัญญา ที่แตกต่างกันระหว่างคู่สัญญา และเพื่อแก้ไขปัญหาคือข้อพิพาทข้อขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้น สัญญาได้กำหนดขั้นตอนเพื่อระงับข้อพิพาท โดยหากบริษัทและ กทพ. ไม่สามารถยุติปัญหาความขัดแย้งได้ ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจจะเสนอเรื่องเข้าสู่ขั้นตอนระงับข้อพิพาทตามสัญญา โดยเสนอต่อคณะผู้พิจารณา และหากยังไม่สามารถหาข้อยุติในขั้นนี้ได้ เนื่องจากทั้งสอง

ฝ่ายไม่สามารถตกลงกันได้ตามที่คณะผู้พิจารณาไกล่เกลี่ย หรือคำตัดสินไม่เป็นเอกฉันท์ หรือคู่กรณีไม่ปฏิบัติตาม ก็สามารถนำข้อขัดแย้งนั้นขึ้นสู่กระบวนการอนุญาโตตุลาการตามสัญญาต่อไป

ปัจจุบันบริษัทและบริษัทย่อยมีข้อพิพาทกับกทพ. ซึ่งเกิดจากการตีความในสัญญาที่แตกต่างกันในเรื่องต่างๆ เช่น การปรับอัตราค่าผ่านทาง และการตีความเกี่ยวกับกำหนดวันเปิดใช้งานพื้นที่ส่วนแรก ซึ่งมีผลต่อการแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง

นอกจากข้อพิพาทที่เกิดจากการตีความตามสัญญาที่แตกต่างกันแล้ว บริษัทยังมีความเสี่ยงจากการที่คู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญา ได้แก่การที่บริษัทมีภาระหน้าที่ตามสัญญาในการก่อสร้างถนนรวมและกระจายการจราจร (CD Road) ซึ่งกทพ.ต้องส่งมอบพื้นที่บริเวณดังกล่าวให้บริษัทภายในวันที่ 18 ตุลาคม 2543 แต่เนื่องจากกทพ.ไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ให้บริษัทได้ภายในกำหนด ดังนั้นภาระหน้าที่ของบริษัทในการก่อสร้างในพื้นที่บริเวณดังกล่าวจึงยุติลง แต่บริษัทยังคงมีสิทธิเรียกค่าชดเชยความเสียหายจากกทพ. อันเนื่องมาจากกทพ. ไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างให้บริษัทได้ตามกำหนดเวลา รวมทั้งค่าขาดประโยชน์จากรายได้ค่าผ่านทาง หากมีการก่อสร้างตามกำหนด

การยุติภาระหน้าที่การก่อสร้างถนนรวมและกระจายการจราจรดังกล่าวมีผลกระทบต่อรายได้รวมตลอดโครงการของบริษัทไม่เป็นไปตามที่ประมาณการไว้ และกระทบต่อระบบการจราจรโดยรวม เนื่องจากถนนดังกล่าวสามารถช่วยบรรเทาปัญหาจราจรในใจกลางเมืองได้ ดังนั้น การไม่ก่อสร้างถนนดังกล่าวทำให้ประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรโดยรวมเสียไป อย่างไรก็ตาม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 ยังไม่มีการยื่นข้อพิพาทนี้ต่ออนุญาโตตุลาการ

รายละเอียดข้อพิพาทอื่นๆ ได้ถูกแสดงไว้ในหัวข้อเรื่องข้อพิพาทกับกทพ. ในหน้า 45-49 ซึ่งข้อพิพาทดังกล่าวข้างต้น ส่วนใหญ่เป็นข้อพิพาทที่บริษัทเป็นฝ่ายฟ้องเรียกค่าเสียหายจากกทพ. ผลการตัดสินจึงไม่มีความเสี่ยงที่เป็นเชิงลบต่อผลการดำเนินการของบริษัทอย่างเป็นสาระสำคัญ

1.3 ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่เปลี่ยนแปลง

บริษัทมีภาระหนี้สินอยู่ในระดับสูงในรูปแบบเงินกู้ยืมระยะยาว ซึ่งนำมาใช้ในการลงทุนก่อสร้างทางพิเศษศรีรัช และส่วนต่อขยายตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ดังนั้นดอกเบี้ยจ่ายจึงเป็นค่าใช้จ่ายรายการใหญ่ของบริษัท การเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ที่ปรับสูงขึ้นอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท ทั้งนี้เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยคงที่จากสัญญาสินเชื่อที่บริษัทได้ทำสัญญาไว้ในปี 2546 ถึงกำหนดที่จะเปลี่ยนเป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัว ทำให้ต้นทุนดอกเบี้ยในส่วนของวงเงินสินเชื่อหลักเปลี่ยนจากอัตราดอกเบี้ยคงที่ที่ร้อยละ 5 ต่อปีเป็นอัตราร้อยละ MLR - 2 ต่อปี นับตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2551 เป็นต้นไป ทำให้บริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยในกรณีที่อัตราดอกเบี้ยในตลาดเงินมีความผันผวนหรือปรับตัวสูงขึ้น

อย่างไรก็ดี บริษัทได้ตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าวในเดือนสิงหาคม 2550 บริษัทได้ออกและเสนอขายหุ้นกู้อายุ 3 ปี 5 ปี และ 7 ปี จำนวน 7,500 ล้านบาท ในอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 4.2 ถึง 5.2 เพื่อนำมาชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว และในเดือนพฤศจิกายน 2551 ได้เสนอขายหุ้นกู้อายุ 3 ปี และ 5 ปี จำนวน 4,000 ล้านบาท ในอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 5.2 ถึง 6.0 เพื่อชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวก่อนกำหนดบางส่วน และสำรองเป็นทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน ทั้งนี้เป็นการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย และลดความเสี่ยงจากการพึ่งพาแหล่งเงินทุนในรูปแบบเงินกู้ยืมระยะยาวจากธนาคารแต่เพียงแหล่งเดียวด้วย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 บริษัทมีภาระหนี้สินระยะยาวเป็นจำนวนรวม 24,883 ล้านบาท ประกอบด้วย หนี้สินจากการกู้ยืมระยะยาวซึ่งมีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว จำนวน 13,383 ล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 53.78 และหนี้สินจากการออกตราสารหนี้ซึ่งเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ จำนวน 11,500 ล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 46.22

1.4 ความเสี่ยงจากการลงทุนในบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“บริษัทย่อย”)

บริษัทย่อยเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างและบริหารโครงการทางพิเศษอุดรรัถยา(บางปะอิน-ปากเกร็ด) มีปัญหาการดำเนินงานขาดทุนอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากได้รับผลกระทบจากนโยบายของภาครัฐที่ทำการก่อสร้างทางในลักษณะที่เป็นทางแข่งขัน ได้แก่ ทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ (ช่วงอนุสรณ์สถาน-รังสิต) ทำให้ปริมาณจราจรของทางพิเศษอุดรรัถยาดำเนินการต่ำกว่าที่ประมาณการไว้เดิมอย่างมีสาระสำคัญ ผลประกอบการของบริษัทย่อยต่ำกว่าประมาณการ และยังมีผลขาดทุนอย่างต่อเนื่อง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 บริษัทย่อยมีผลขาดทุนสะสมจำนวน 4,837 ล้านบาท มีหนี้สินและเงินกู้ยืมจากบริษัทคงค้างจำนวน 10,397 ล้านบาท ซึ่งมีผลต่อคุณภาพของเงินลงทุนและสินทรัพย์ของบริษัท

เพื่อลดความเสี่ยงจากการลงทุนในบริษัทย่อย ในเดือนมีนาคม 2547 บริษัทได้ลดสัดส่วนการลงทุนโดยการขายหุ้นที่ถือในบริษัทย่อยบางส่วนให้กับบุคคลอื่น คือ บริษัท คาร์โก วิลเลจ จำกัด ในราคาเท่ากับมูลค่าหุ้นตามบัญชี ณ วันที่ขาย ซึ่งเป็นไปตามมติของที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2546 ที่มอบหมายให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาดำเนินการดังกล่าว ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อยลดลงเป็นร้อยละ 53.33 ของทุนจดทะเบียน

เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2546 และ วันที่ 1 พฤศจิกายน 2551 กระทรวงคมนาคมได้มีการประกาศปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางสำหรับทางพิเศษอุดรรัถยา แต่การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางดังกล่าวไม่เป็นไปตามอัตราที่บริษัทย่อยเสนอ บริษัทย่อยเห็นว่า การปรับอัตราค่าผ่านทางดังกล่าวไม่สอดคล้องกับสัญญา ทำให้รายได้ค่าผ่านทางของบริษัทย่อยต่ำกว่าที่ควรจะได้รับ ประกอบกับ ผลจากการมีทางแข่งขันดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น ส่งผลให้ปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นต่ำกว่าปริมาณจราจรที่ได้ทำการศึกษาในการตัดสินใจลงทุนอย่างมีสาระสำคัญ ทำให้บริษัทย่อยมีผลการดำเนินงานที่ขาดทุนอย่างต่อเนื่อง จากผลดังกล่าว บริษัทย่อยจำเป็นต้องใช้มาตรการให้ส่วนลดอัตราค่าผ่านทางสำหรับทางพิเศษสายนี้เพื่อดึงดูดให้ผู้ใช้ทางมาใช้บริการเพิ่มขึ้น

1.5 ความเสี่ยงจากการลงทุนในบริษัทต่างๆ

เนื่องจากบริษัทเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างและบริหารโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งมีอายุสัญญาโครงการ 30 ปีและจะสิ้นสุดในวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2563 นับจากปัจจุบันยังคงเหลือระยะเวลาตามสัญญาสัมปทานอีก 11 ปี 2 เดือน ดังนั้นเพื่อเป็นการสร้างผลตอบแทนระยะยาวและเพิ่มมูลค่ากิจการแก่ผู้ถือหุ้น และให้บริษัทสามารถดำรงอยู่ต่อไปอย่างต่อเนื่องแม้ว่าระยะเวลาตามสัญญาสัมปทานสิ้นสุดลง บริษัทจึงได้พิจารณาเข้าลงทุนในธุรกิจสาธารณูปโภคพื้นฐานหรือธุรกิจสนับสนุน

โดยในปี 2544 บริษัทได้เข้าลงทุนในบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“BMCL”) ซึ่งเป็นบริษัทที่ได้รับสัมปทานจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในการลงทุนส่วนของอุปกรณ์งานระบบ พร้อมทั้งให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าเป็นเวลา 25 ปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 บริษัทมีสัดส่วนถือหุ้น BMCL ในอัตราร้อยละ 11.91 และในปี 2548 บริษัทได้ลงทุนในบริษัท เซาท์อีสต์ เอเชีย เอเนอร์จี้ จำกัด (“SEAN”) ซึ่งเป็นบริษัทที่ลงทุนในกิจการที่ได้รับสัมปทานจากรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ในการออกแบบ ก่อสร้าง และดำเนินการโครงการโรงไฟฟ้าพลังน้ำ น้ำจี้ม 2 ระยะเวลา 25 ปี โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 16.67 และเข้าลงทุนในบริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน) (“TTW”) ซึ่งประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปาให้กับการประปาส่วนภูมิภาค ระยะเวลาสัญญา 30 ปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นในอัตราร้อยละ 9.24

ถึงแม้ว่าบริษัทจะได้พิจารณาแล้วว่าการลงทุนในบริษัทดังกล่าวจะให้ผลตอบแทนการลงทุนระยะยาวที่น่าลงทุน แต่อาจเกิดความไม่แน่นอนของผลตอบแทนการลงทุนอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงปัจจัยสำคัญจากที่คาดการณ์ไว้ที่อาจส่งผลกระทบต่อรายได้และการดำเนินงานของบริษัทดังกล่าว

BMCL ได้เข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 21 กันยายน 2549 ทำให้ต้นทุนทางการเงินของ BMCL ลดลง โดย BMCL ได้นำเงินจากการเสนอขายหลักทรัพย์ให้ประชาชนทั่วไปชำระหนี้เงินกู้ยืมบางส่วนและเสริมสภาพคล่องของบริษัท และสืบเนื่องจากความล่าช้าของแผนการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยาย ส่งผลต่อผลประกอบการของบริษัท ดังนั้น ในปี 2551 BMCL ได้ทำการปรับโครงสร้างหนี้โดยการปรับขยายระยะเวลาปลอดการคืนเงินต้นและปรับลดอัตราดอกเบี้ยเป็นแบบคงที่ร้อยละ 3.75 ต่อปี ไปจนถึงปี 2555 และปรับเปลี่ยนเงื่อนไขสัญญาเงินกู้ต่างๆ ให้เหมาะสมกับกระแสเงินสด ในช่วงเวลาที่รอการเติบโตของรายได้จากส่วนต่อขยาย BMCL มีผลการดำเนินงานสำหรับปี 2551 เป็นขาดทุนสุทธิรวม 1,457 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม รัฐบาลยังมีนโยบายในการส่งเสริมให้ประชาชนใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะให้มากขึ้นโดยจะมีการเปิดประมูลโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายทำให้โครงข่ายกว้างขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ BMCL มีปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นในอนาคต

ในส่วนของบริษัท เซาท์อีสต์ เอเชีย เอเนอร์จี้ จำกัด (“SEAN”) เป็นบริษัทที่ลงทุนใน บริษัท ไฟฟ้าน้ำจี้ม 2 จำกัด ซึ่งเป็นคู่สัญญาสัมปทานโครงการเขื่อนผลิตไฟฟ้าพลังน้ำ (น้ำจี้ม 2) กับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยเป็นสัญญาโครงการลักษณะ BOOT (Build-Own-Operate and Transfer) กล่าวคือ เป็นผู้ออกแบบ พัฒนา ก่อสร้าง และดำเนินโครงการไฟฟ้าพลังน้ำ น้ำจี้ม 2 เป็นเวลา 25 ปี และเป็นคู่สัญญาซื้อขายไฟฟ้ากับการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (“กฟผ.”) ในการจำหน่ายกระแสไฟฟ้าจากโรงไฟฟ้าพลังน้ำ น้ำจี้ม 2 ทั้งหมดให้กับกฟผ.ตลอดระยะเวลาสัมปทาน 25 ปี โดยมีการตกลงราคาที่จำหน่ายกันไว้ล่วงหน้า ซึ่งเป็นการลดความเสี่ยงในเรื่องของการตลาด อย่างไรก็ตาม อาจมีความไม่แน่นอนจากการผลิตกระแสไฟฟ้าไม่ได้ตามปริมาณที่ต้องการ ทำให้ต้องจ่ายค่าปรับ เนื่องจากไม่สามารถผลิตไฟฟ้าให้กับกฟผ.ได้ตามที่ตกลงกันไว้ และอาจส่งผลกระทบต่อรายได้ ซึ่งการผลิตไฟฟ้าในโครงการเขื่อนน้ำจี้ม 2 จะอาศัยพลังน้ำเป็นหลัก หากปริมาณน้ำไหลเข้าระบบน้อย อาจส่งผลกระทบต่อกระบวนการผลิต แต่จากการศึกษาข้อมูลปริมาณน้ำในบริเวณดังกล่าวระหว่างปี 2492 - 2546 พบว่ามีปริมาณน้ำเพียงพอต่อความต้องการ

ปัจจุบัน SEAN อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างโครงการเขื่อนน้ำจี้ม 2 ซึ่งมีความคืบหน้างานก่อสร้าง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 เท่ากับร้อยละ 71.38 ซึ่งเป็นไปตามแผนการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จและเปิดดำเนินการได้ตามแผนที่กำหนด ทำให้ความเสี่ยงจากการเปิดดำเนินการล่าช้าอยู่ในระดับต่ำ โดยในปี 2551 SEAN มีผลการดำเนินงานเป็นขาดทุนสุทธิ 65.38 ล้านบาท เนื่องจากอยู่ในช่วงการก่อสร้างโครงการ ยังไม่มีรายได้ มีเพียงค่าใช้จ่ายก่อนดำเนินการ

ในส่วนของบริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน) (“TTW”) เป็นคู่สัญญากับการประปาส่วนภูมิภาค (“กปภ.”) ตามสัญญาซื้อขายน้ำประปา เป็นระยะเวลา 30 ปี โดยมีลักษณะเป็นแบบ BOO (Build-Own-Operate) กล่าวคือ เป็นผู้ลงทุนสร้างระบบผลิตและระบบการจ่ายน้ำประปาให้แก่ผู้บริโภค เมื่อสิ้นสุดสัญญาไม่ต้องโอนกรรมสิทธิ์ในระบบการผลิตและระบบการจ่ายน้ำประปาให้ กปภ. ความเสี่ยงจากการลงทุนใน TTW อาจเกิดจากผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ ฐานะการเงินและรายได้ในอนาคตจากการถูกยกเลิกสัญญาซื้อขายน้ำประปา จาก กปภ. ซึ่งเป็นลูกค้าเพียงรายเดียวของ TTW

TTW ได้เริ่มผลิตและจำหน่ายน้ำประปาตั้งแต่เดือนมกราคม 2547 ปัจจุบันกำลังการผลิตน้ำประปาและมาตรฐานของน้ำยังคงเป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ และถือว่า TTW เป็นผู้ผลิตน้ำประปาภาคเอกชนรายใหญ่ที่สุดในประเทศไทยและในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ TTW ได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชน และเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2551

TTW มีกำไรจากการดำเนินงานต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2547 โดยในปี 2551 บริษัทได้รับเงินปันผลจาก TTW ทั้งสิ้นจำนวน 55.31 ล้านบาท และ TTW มีผลการดำเนินงานปี 2551 เป็นกำไรสุทธิรวมจำนวน 1,358 ล้านบาท

1.6 ความเสี่ยงจากการปฏิบัติงาน

บริษัทได้คำนึงถึงความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงานที่อาจเกิดขึ้นเนื่องจากปัจจัยหลักได้แก่ บุคลากร ระบบงาน ระบบปฏิบัติการและปัจจัยภายนอก ซึ่งทำให้เกิดความผิดพลาดหรือความไม่เพียงพอของกระบวนการทำงาน พนักงาน ระบบงาน หรือระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมทั้งการทุจริตของพนักงานและเหตุการณ์หรือปัจจัยภายนอกอื่นอาจก่อให้เกิดความเสียหายที่เป็นตัวเงินและความเสียหายที่ไม่เป็นตัวเงิน เช่น ความเสียหายต่อชื่อเสียง หรือความมั่นคงของบริษัท จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการควบคุมดูแลอย่างละเอียดรอบคอบและด้วยความระมัดระวัง บริษัทได้จัดให้มีหน่วยงานโดยเฉพาะทำหน้าที่ดูแลและบำรุงรักษาเส้นทางและระบบจัดเก็บรายได้ผ่านทางตามมาตรฐานการปฏิบัติงาน ซึ่งจะสามารถเชื่อมั่นได้ว่าด้วยประสิทธิภาพและความชำนาญของพนักงาน ซึ่งดูแลรับผิดชอบจากทุกฝ่ายงานจะนำมาซึ่งคุณภาพและความพร้อมของการให้บริการที่มีประสิทธิภาพได้อย่างสมบูรณ์และต่อเนื่อง

นอกจากนั้น บริษัทได้กำหนดมาตรการป้องกันโครงสร้างสำคัญของระบบทางพิเศษให้สามารถใช้งานได้ตลอดเวลา โดยมีการกำหนดแผนการตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษทั้งทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษอุดรรัถยา ทั้งนี้ให้สอดคล้องกับผลการตรวจสอบของบริษัท JMI Pacific จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทผู้ออกแบบและเชี่ยวชาญด้านการตรวจสอบโครงสร้าง และมีการตรวจติดตามและเฝ้าระวังดูแลและบำรุงรักษาไม่ให้มีผลกระทบต่อการใช้งานของทางพิเศษ สำหรับระบบจัดเก็บรายได้ผ่านทาง ระบบสื่อสาร และควบคุมการจราจร ซึ่งมีความสำคัญต่อการดำเนินงานของบริษัท บริษัทได้ใช้การบำรุงรักษาแบบป้องกัน (Preventive Maintenance) มีระบบข้อมูลสำรอง ระบบไฟฟ้าสำรอง และมีการบริหารจัดการซื้อวัสดุเพื่อสำรองการใช้งาน ส่วนเรื่องของการจัดการเก็บค่าผ่านทางที่มีความเสี่ยงในเรื่องของเทคโนโลยีเริ่มล้ำสมัย และหาอุปกรณ์ทดแทนยาก บริษัทได้ทำการศึกษาข้อมูลและมีแผนในการติดตั้งอุปกรณ์ใหม่ทดแทน และติดตั้งระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติที่ใช้เทคโนโลยีใหม่ซึ่งเป็นมาตรฐาน มีผู้ผลิตหลายรายสามารถเข้าร่วมกันได้ รวมทั้งว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญมาให้คำแนะนำในด้านเทคโนโลยี ซึ่งจะทำให้ได้ระบบอุปกรณ์ที่มีคุณภาพ และทันสมัย ส่งผลให้เกิดความเชื่อมั่นจากผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย โดยบริษัทได้ศึกษาร่วมกับกทพ. สำหรับระบบจัดเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ เพื่อใช้ทั้งในทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษฉลองรัช ซึ่งจะก่อให้เกิดความสะดวกในการใช้บริการ ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดสะสมหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง และยังเป็นการส่งเสริมให้มีผู้ใช้ทางพิเศษเพิ่มมากขึ้นอีกด้วย

1.7 ความเสี่ยงจากอุบัติเหตุร้ายแรงและภัยธรรมชาติ

ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ หรือมีปัจจัยภายนอกที่ก่อให้เกิดเหตุสุดวิสัยกะทันหัน เช่น ภัยพิบัติ อุบัติเหตุร้ายแรง แผ่นดินไหว และเหตุที่อาจเกิดจากการก่อการร้าย วินาศกรรม เช่น การวางระเบิด จลาจล บริษัทได้มีการกำหนดให้ทุกหน่วยงาน มีแผนสำรองฉุกเฉินเพื่อรองรับเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น รวมถึงมีการเตรียมความพร้อมเพื่อให้พนักงานที่รับผิดชอบปฏิบัติหน้าที่ได้ทันทีในการแก้ไขปัญหาเมื่อเกิดกรณีฉุกเฉินขึ้น และเพื่อป้องกันอุบัติเหตุร้ายแรง บริษัทมีการควบคุมดูแลการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่างๆ อย่างเคร่งครัด เช่น การห้ามรถชนสารเคมี รถบรรทุกไม่มีหลังคาบรรทุกคนเข้าใช้ทางพิเศษ และ รถบรรทุกของต้องมีผ้าคลุมมิดชิด นอกจากนี้บริษัทยังเพิ่มมาตรการในการตรวจแนวเส้นทาง และพื้นที่ในเขตทางมากยิ่งขึ้น รวมถึงประสานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในบริเวณโดยรอบทางพิเศษ รวมทั้งได้ปรับปรุงตำแหน่ง และเพิ่มเติมอุปกรณ์ และเครื่องมือต่างๆ ที่ติดตั้งบนทางพิเศษ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการควบคุมดูแลและเฝ้าระวัง เช่น กล้องโทรทัศน์วงจรปิด ไฟฟ้าแสงสว่าง ป้ายจราจร และป้ายข้อความต่างๆ

เพื่อเป็นการป้องกันผลกระทบจากความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น บริษัทและบริษัทย่อยได้จัดทำประกันภัยคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสินทรัพย์ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ความเสียหายของโครงสร้าง (Property Damage) ของทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษอุดรรัถยา การหยุดชะงักของการประกอบธุรกิจ (Business Interruption) รวมถึงการประกันความเสียหายที่เกิดกับบุคคลภายนอก (Public Liability) เป็นประจำทุกปี

1.8 ความเสี่ยงจากความไม่แน่นอนของภาวะเศรษฐกิจ

ความผันผวนของภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบัน เช่น การเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันและราคาสินค้าอุปโภคบริโภค การชะลอการลงทุนทั้งภาครัฐและภาคเอกชน การเลิกจ้างงาน และภาวะวิกฤตสถาบันการเงินในต่างประเทศ เป็นปัจจัยหลักที่ส่งผลกระทบต่อทางพิเศษของประชาชน ทำให้กำลังซื้อของประชาชนลดลง ซึ่งจากข้อมูลที่ผ่านมาพบว่าส่งผลกระทบต่อปริมาณการใช้จ่ายทางพิเศษบางส่วน ซึ่งประเมินว่ายังอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากทางพิเศษได้ถูกจัดให้เป็นหนึ่งในสาธารณูปโภคที่จำเป็นและเป็นทางเลือกที่ดีกว่าเมื่อเทียบกับการจราจรที่ติดขัดบนถนนพื้นราบ ช่วยให้การเดินทางและการขนส่งสินค้าสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น บริษัทได้จัดให้มีหน่วยงานเฉพาะทำหน้าที่ติดตามข้อมูลและวิเคราะห์แนวโน้มและผลกระทบต่างๆ จากภาวะเศรษฐกิจอย่างใกล้ชิด เพื่อหาแนวทางป้องกันและวางแผนดำเนินการให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้น รวมทั้งปรับแผนการลงทุนให้สอดคล้องกับสถานการณ์ และเลือกลงทุนในโครงการที่ให้ผลตอบแทนที่เป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท

1.9 ความเสี่ยงที่เป็นผลกระทบจากภาครัฐและการเมือง

การดำเนินธุรกิจของบริษัทอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ กทพ. ที่เป็นหน่วยงานรัฐซึ่งต้องขึ้นอยู่กับความไม่แน่นอนของเสถียรภาพทางการเมืองและการเปลี่ยนแปลงในการบริหารงานภาครัฐจากฝ่ายการเมืองที่เข้ามากำกับดูแล ซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงในนโยบายกฎหมาย หรือกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง อันอาจทำให้ กทพ. ไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญา หรือมีความประสงค์อื่นให้บริษัทปฏิบัติตามนอกเหนือจากสัญญาหรือข้อตกลง เพื่อลดผลกระทบดังกล่าวบริษัทได้สร้างระบบการบริหารงานร่วมกันกับหน่วยงานรัฐทั้งในระดับบริหารและระดับปฏิบัติการ มีการให้ข้อมูลที่เพียงพอซึ่งกันและกัน เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ติดต่อกัน รวมทั้งการติดตามสถานการณ์การเมืองและการเปลี่ยนแปลงด้านนโยบายอย่างใกล้ชิดสม่ำเสมอ โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท และการทบทวนกลยุทธ์และแผนงานให้เหมาะสมกับสถานการณ์อย่างสมเหตุสมผล และได้รับประโยชน์ร่วมกันในระยะยาว

1.10 ความเสี่ยงด้านบุคลากร

บริษัทได้ตระหนักถึงความสำคัญและคุณค่าของบุคลากรที่มีต่อบริษัท ซึ่งถือเป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนองค์กรไปสู่ความสำเร็จ จึงให้ความสำคัญต่อการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านบุคลากร เริ่มตั้งแต่การสรรหาและคัดเลือกเพื่อให้ได้บุคลากรที่มีคุณสมบัติเหมาะสมกับบริษัท โดยจัดให้มีการฝึกอบรมและพัฒนาพนักงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มพูนความรู้และทักษะในด้านต่างๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงานตามตำแหน่งหน้าที่ของพนักงานแต่ละคน ซึ่งเป็นการเพิ่มศักยภาพและโอกาสแก่พนักงาน การสร้างขวัญและกำลังใจ การพิจารณาจ่ายค่าตอบแทนและสวัสดิการต่างๆ ที่เหมาะสมและเป็นธรรม การทบทวนปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานและระบบงานให้มีความพร้อมตลอดเวลา รวมถึงจัดทำแผนการสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) โดยได้จัดเตรียมแผนการสืบทอดตำแหน่งและตั้งคณะทำงานซึ่งประกอบด้วยผู้บริหารระดับสูงเพื่อวางแผนการในการคัดสรร และเตรียมความพร้อมด้านบุคลากร ทั้งในระดับผู้บริหารและหัวหน้างาน สำหรับการป้องกันความเสี่ยงเนื่องจากการขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ ความชำนาญและทักษะทางด้านเทคนิคเฉพาะงาน จัดให้มีการรวบรวมองค์ความรู้เฉพาะงาน และขยายผลสู่โครงการการจัดการความรู้ (Knowledge Management) และเพื่อป้องกันความผิดพลาดจากกระบวนการทำงาน บริษัทได้นำระบบกิจกรรมคุณภาพเข้ามาใช้ในการปฏิบัติงาน เช่น กิจกรรม 5ส กิจกรรมปรับปรุงการปฏิบัติงาน (Work Improvement) กิจกรรมข้อเสนอแนะ รวมถึงระบบบริหารคุณภาพมาตรฐาน ISO 9001 : 2000 ซึ่งบริษัทได้ผ่านการตรวจต่ออายุการรับรองจนถึงปี 2553 ทั้งนี้ เพื่อให้บริษัทมีระบบการปฏิบัติงานที่เป็นมาตรฐาน มีการควบคุม โดยใช้ดัชนีวัดผลงาน (Key Performance Indicator : KPI) ในการติดตามและวัดผลในทุกกิจกรรมที่มีความสำคัญในการปฏิบัติงานและการให้บริการแก่ผู้ใช้ทางพิเศษ และระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มาตรฐาน ISO 14001 : 2004 โดยผ่านการรับรองระบบในปี 2551 ทั้งนี้ เพื่อมีส่วนร่วมในการดูแลและรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ด้วยการลดและจำกัดปริมาณมลพิษที่เกิดจากการดำเนินงาน

2 ลักษณะการประกอบธุรกิจ

2.1 ความเป็นมาและเหตุการณ์สำคัญในปี 2551

2.1.1 ความเป็นมา

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เริ่มจดทะเบียนก่อตั้งเมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2530 ด้วยทุนจดทะเบียน 100,000 บาท โดยที่รัฐบาลไทยมีความประสงค์ให้เอกชนเป็นผู้ร่วมลงทุนในการพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศ รวมทั้งการขยายโครงข่ายของระบบทางพิเศษ กทพ.จึงได้เชิญชวนให้ผู้สนใจจัดทำข้อเสนอเพื่อก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช (โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2) เข้าเชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหานคร (โครงการระบบทางด่วน ขั้นที่ 1) ข้อเสนอของบริษัทได้รับการยอมรับจากกทพ.และได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 20 กันยายน 2531 ในวันที่ 22 ธันวาคม 2531 บริษัทได้เข้าทำสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 กับกทพ. เพื่อดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช และส่วนต่อขยายต่างๆ รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาดังกล่าวเป็นเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2533 จนถึงวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2563

ในปี 2537 ผู้ถือหุ้นใหญ่ คือบริษัท กูมาโกมุ จำกัด ได้ถอนตัวจากการบริหาร และผู้ถือหุ้นกลุ่มธนาคารในประเทศและกลุ่มธนาคารต่างได้เข้าบริหารงาน และรับซื้อหุ้นของบริษัท กูมาโกมุ จำกัด ทั้งหมด บริษัทได้แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชน เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2537 และหุ้นสามัญของบริษัทได้รับการจดทะเบียนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนและเริ่มทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2538 ขณะนี้บริษัทมีทุนจดทะเบียน 8,000 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 7,700 ล้านบาท

วันที่ 25 กันยายน 2539 บริษัทได้จัดตั้งบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“บริษัทย่อย”) ขึ้นโดยบริษัทถือหุ้นร้อยละ 99.99 ของทุนจดทะเบียน 3,000 ล้านบาทเรียกชำระเต็มจำนวนเมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2542 เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2539 บริษัทย่อยได้เข้าทำสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดกับกทพ.เพื่อดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยาเป็นเวลา 30 ปี นับจากวันที่ 27 กันยายน 2539 จนถึงวันที่ 26 กันยายน 2569 ต่อมาบริษัทย่อยได้มีการเพิ่มทุนจดทะเบียนอีก 3,000 ล้านบาท เมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2546 ปัจจุบันบริษัทย่อยมีทุนจดทะเบียน 6,000 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 4,860 ล้านบาท โดยบริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 53.33 ของทุนจดทะเบียน

วันที่ 17 เมษายน 2540 บริษัทได้เข้าทำสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี เป็นเวลา 30 ปี กับกทพ.เพื่อก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัชส่วนดี (พระราม 9 - ศรีนครินทร์) นับจากวันที่ 17 เมษายน 2540 จนถึงวันที่ 16 เมษายน 2570

โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 โครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด เป็นโครงการที่มีลักษณะ BTO (Build Transfer and Operate) คือ เมื่อบริษัทลงทุนในการออกแบบและก่อสร้างทางพิเศษเสร็จสิ้นแล้ว กรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ เป็นของ กทพ. การให้บริการในลักษณะดังกล่าวเป็นลักษณะของบริการสาธารณูปโภค ซึ่งโดยปกติภาครัฐจะเป็นผู้ให้บริการนี้แก่ประชาชน แต่เนื่องจากภาครัฐมีงบประมาณที่จำกัด จึงเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุนตามเงื่อนไขที่ภาครัฐกำหนด บริษัทและบริษัทย่อยได้เข้าทำสัญญากับกทพ. บริษัทมีสิทธิในการเข้าบริหารและได้รับรายได้ค่าผ่านทางตามสัดส่วนที่กำหนดในสัญญา อายุของสัญญามีระยะเวลา 30 ปี สามารถเจรจาต่ออายุได้อีกครั้ง 10 ปี จำนวน 2 ครั้ง ภายใต้เงื่อนไขข้อตกลงที่ต้องเจรจากับกทพ. ต่อไป

บริษัทได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนในกิจการดำเนินงาน และการก่อสร้าง โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ประเภท 6.28 กิจการทางสัมปทาน ซึ่งสิทธิประโยชน์ที่บริษัทได้รับได้ครบกำหนดแล้วเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2544 และสำหรับบริษัทย่อยได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนในกิจการดำเนินงานและการก่อสร้างโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ประเภท 7.3 กิจการทางสัมปทาน ซึ่งสิทธิประโยชน์ที่บริษัทย่อยได้รับได้ครบกำหนดแล้วเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2549

2.1.2 เหตุการณ์สำคัญในปี 2551

1. กทพ.ได้ดำเนินการปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่ตามประกาศอัตราค่าผ่านทางฉบับใหม่ ทั้งในส่วนของการทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช มีผลตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2551 และในส่วนของการทางพิเศษอุดรรัถยานั้น มีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2551 เป็นต้นไป ซึ่งบริษัทและบริษัทย่อยไม่เห็นด้วยกับอัตราค่าผ่านทางตามประกาศตามกระทรวงคมนาคม และบริษัทและบริษัทย่อยได้ดำเนินการตามขั้นตอนตามสัญญาในการยุติปัญหาความขัดแย้ง และอาจจะเสนอเรื่องเข้าสู่ขั้นตอนรับข้อพิพาทตามกระบวนการของสัญญาฯ ต่อไป
2. บริษัทร่วมกับกทพ.ในการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ โดยการเตรียมความพร้อมในการติดตั้งระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ และคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการแก่ผู้ใช้งานในปี 2553

3. บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด (TRIS Rating) สถาบันจัดอันดับความน่าเชื่อถือทางการเงินของไทย คงอันดับความน่าเชื่อถือองค์กรที่ระดับ 'A' และการออกตราสารหนี้ของบริษัทที่ระดับ 'A'
4. บริษัทได้ออกและเสนอขายหุ้นกู้อายุ 3 ปี และ 5 ปี จำนวนเงินรวม 4,000 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 5.2 - 6.0 ต่อปี เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยในตลาดเงิน และสร้างสภาพคล่องในช่วงสภาวะตลาดเงินไม่ปกติ อีกทั้งยังลดความเสี่ยงจากการพึ่งพาแหล่งเงินทุนในรูปแบบเงินกู้ระยะยาวจากธนาคารแต่เพียงแหล่งเดียว
5. บริษัทได้รับการรับรองระบบจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 : 2004 จาก UKAS ประเทศอังกฤษ และ NAC ประเทศไทย โดยบริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2551
6. บริษัทได้มีการเจรจาหรือกับ กทพ. เพื่อหาข้อยุติกรณีพิพาทเกี่ยวกับการปรับค่าผ่านทางโดย กทพ. ได้นำแนวทางและหลักเกณฑ์ในการยุติข้อพิพาทดังกล่าวเข้าสู่การพิจารณาของที่ประชุมคณะรัฐมนตรี ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในหลักการและมอบหมายให้ กทพ. เจรจากับบริษัท และให้สำนักงานอัยการสูงสุดยกร่างสัญญาเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอีกครั้ง
7. คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2551 ให้ กทพ. ชำระเงินค่าชดเชยรายได้ที่ลดลงจากประมาณการให้แก่บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (บริษัทย่อย) สำหรับข้อพิพาทเรื่องทางแข่งขันของทางพิเศษสายอุดรรัถยา (รายละเอียดตามหัวข้อพิพาททางกฎหมายหน้า 46 - 47)
8. คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2551 ให้ กทพ. ชำระเงินส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางโครงข่ายในเขตเมืองที่บริษัทสมควรได้รับ สำหรับข้อพิพาทเรื่องวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรกตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (รายละเอียดตามหัวข้อพิพาททางกฎหมายหน้า 46)

2.2 ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย

2.2.1 ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัทและ กทพ. ได้ร่วมกันลงทุนในโครงการระบบทางพิเศษในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยบริษัทเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช (โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2) ซึ่งประกอบด้วยทางพิเศษ 4 ส่วน คือ ส่วนแอ (พระราม 9 - รัชดาภิเษก) ส่วนบี (พญาไท-บางโคล่) ส่วนซี (รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ) และส่วนดี (พระราม 9 - ศรีนครินทร์) ระยะทางทั้งสิ้น 38.5 กิโลเมตร และ กทพ. ลงทุนก่อสร้างและบริหารทางพิเศษเฉลิมมหานคร (โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1) ซึ่งประกอบด้วยทางพิเศษ 3 สาย คือ ดินแดง-ท่าเรือ บางนา-ท่าเรือ และท่าเรือ-ดาวคะนอง ระยะทางทั้งสิ้น 27.1 กิโลเมตร

ในส่วนของการค่าผ่านทางผู้ใช้ทางพิเศษชำระค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดขึ้นทางพิเศษ โดย กทพ. จะเป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทางทั้งหมดแล้วแบ่งให้บริษัทการจัดแบ่งรายได้ระหว่างบริษัทกับ กทพ. ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 นั้น ตั้งแต่วันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก รายได้ค่าผ่านทางจากทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัชจะถูกนำมารวมกันและแบ่งตามเกณฑ์พื้นที่ คือ พื้นที่ในเขตเมือง 9 ปีแรก บริษัทได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 60 กทพ. ได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 40 9 ปีสุดท้ายบริษัทได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 40 กทพ. ได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 60 และระยะเวลาระหว่าง 9 ปีแรกและ 9 ปีสุดท้ายได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 50 เท่ากัน ส่วนพื้นที่นอกเขตเมืองรายได้ค่าผ่านทางเป็นของบริษัททั้งหมดและในส่วนของการทางพิเศษอุดรรัถยารายได้ค่าผ่านทางเป็นของบริษัทย่อยทั้งหมด

นอกจากนี้ยังมีระบบทางพิเศษที่เชื่อมโยงกัน ได้แก่

1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1) และทางพิเศษศรีรัช (โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2) มีจุดต่อเชื่อมเข้าด้วยกัน 2 จุด คือ ที่บริเวณทางต่างระดับมักกะสันและบริเวณทางต่างระดับบางโคล่
2. ทางพิเศษศรีรัช (โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2) และทางพิเศษฉลองรัช (โครงการทางพิเศษสายรามอินทรา - อารามรังค์) มีจุดต่อเชื่อมบริเวณทางแยกต่างระดับพระรามเก้า
3. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1) และทางพิเศษฉลองรัช (โครงการทางพิเศษสายรามอินทรา - อารามรังค์) มีจุดเชื่อมต่อบริเวณถนนอารามรังค์
4. ทางพิเศษศรีรัช (โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2) และทางหลวงพิเศษกรุงเทพ-ชลบุรี (มอเตอร์เวย์) มีจุดเชื่อมต่อกันที่บริเวณถนนศรีนครินทร์
5. ทางพิเศษศรีรัช (โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2) และทางพิเศษอุดรรัถยา (โครงการทางพิเศษสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) มีจุดเชื่อมต่อกันบริเวณถนนแจ้งวัฒนะ

บริษัทย่อยได้เป็นผู้ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา (โครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) ซึ่งประกอบด้วยทางพิเศษ 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 แจ้งวัฒนะ-เชียงราก และระยะที่ 2 เชียงราก-บางไท่ร เชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชที่บริเวณถนนแจ้งวัฒนะมีระยะทางรวมทั้งสิ้น 32 กิโลเมตร สำหรับขาเข้าเมืองผู้ใช้ทางชำระค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดขึ้นทางพิเศษสำหรับขาออกจากเมืองชำระค่าผ่านทางที่จุดลงทางพิเศษโดยกทพ.เป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทางทั้งหมดแล้วส่งมอบให้บริษัทย่อยปัจจุบันทางพิเศษทุกเส้นทางของบริษัทและบริษัทย่อยเปิดให้บริการแล้ว

ปี 2545 สัดส่วนส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางสำหรับพื้นที่ในเขตเมือง ระหว่างบริษัทและกทพ. ได้เปลี่ยนจากบริษัทได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 60 กทพ.ได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 40 มาเป็นได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 50 เท่ากัน เริ่มตั้งแต่วันที่ 2 กันยายน 2545

ทางพิเศษ	ลักษณะพื้นที่	ระยะทาง (กม.)	วันที่เปิดบริการ	รายได้	การแบ่งรายได้บริษัท : กทพ.
เฉลิมมหานคร					
ดินแดง-ท่าเรือ	ในเขตเมือง	8.9	4 ม.ค. 2524	บริษัท และ กทพ.	- 9 ปีแรก 60 : 40
บางนา-ท่าเรือ	ในเขตเมือง	7.9	17 ม.ค. 2526	บริษัท และ กทพ.	- ระยะเวลาระหว่าง 9 ปีแรก และ 9 ปีสุดท้าย 50 : 50
ท่าเรือ-ดาวคะนอง	ในเขตเมือง	10.3	8 ส.ค. 2530	บริษัท และ กทพ.	- 9 ปีสุดท้าย 40 : 60
ศรีรัช					
ส่วนเอ พระราม9-รัชดาภิเษก	ในเขตเมือง	12.4	2 ก.ย. 2536	บริษัท และ กทพ.	- 9 ปีแรก 60 : 40
ส่วนบี พญาไท-บางโคล่	ในเขตเมือง	9.4	6 ต.ค. 2539	บริษัท และ กทพ.	- ระยะเวลาระหว่าง 9 ปีแรก และ 9 ปี สุดท้าย 50 : 50
ส่วนซี รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ	นอกเขตเมือง	8.0	2 ก.ย. 2536	บริษัท	- 100 : 0
ส่วนดี พระราม 9-ศรีนครินทร์	นอกเขตเมือง	8.7	ระยะที่หนึ่ง 2 ธ.ค. 2541 ระยะที่สอง 1 มี.ค. 2543	บริษัท	- 100 : 0
อุดรรัถยา					
แจ้งวัฒนะ-เชียงราก	นอกเขตเมือง	22	2 ธ.ค. 2541	บริษัทย่อย	- 100 : 0
เชียงราก-บางไท่ร	นอกเขตเมือง	10	1 พ.ย. 2542	บริษัทย่อย	- 100 : 0

สำหรับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช อัตราค่าผ่านทางและการปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นไปตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งมีการปรับทุก 5 ปี โดยจะคำนวณการปรับอัตราค่าผ่านทางบนพื้นฐานของอัตราค่าเพิ่มของดัชนีราคาผู้บริโภคสำหรับกรุงเทพมหานครที่ออกโดยกระทรวงพาณิชย์ล่าสุด ทั้งนี้จะปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นจำนวนเต็ม ช่วงละ 5 บาท แต่จะปรับได้ไม่เกินครั้งละ 10 บาท ตลอดระยะเวลา 15 ปีแรกของสัญญา ในกรณีที่เกิดเงินเฟ้อสูงกว่าปกติหรือมีเหตุสุดวิสัย หรือเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น บริษัทและกทพ.สามารถพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางตามสมควร โดยมีการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2551 และมีกำหนดการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งต่อไปในวันที่ 1 กันยายน 2556

ส่วนทางพิเศษอุดรรัถยา การปรับอัตราค่าผ่านทางจะมีการปรับทุก 5 ปี โดยจะคำนวณการปรับอัตราค่าผ่านทางบนพื้นฐานของอัตราการเพิ่มของดัชนีราคาผู้บริโภคสำหรับกรุงเทพมหานครที่ออกโดยกระทรวงพาณิชย์ล่าสุด ทั้งนี้จะปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นจำนวนเต็มช่วงละ 5 บาทแต่จะปรับได้ไม่เกินครั้งละ 15 บาท ตลอดระยะเวลา 15 ปีแรกของสัญญา โดยมีการปรับค่าผ่านทางครั้งแรกเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2546 และมีการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2551 สำหรับครั้งต่อไปมีกำหนดการปรับอัตราค่าผ่านทางในวันที่ 1 พฤศจิกายน 2556 ทั้งนี้เพื่อส่งเสริมให้ลูกค้าประจำใช้ทางพิเศษเส้นนี้มากขึ้น บริษัทย่อยจึงได้ส่งเสริมการขายโดยให้ส่วนลดค่าผ่านทาง ซึ่งจะปรับลดทันทีที่จุดชำระเงิน เริ่มตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2543 เป็นต้นมา ในปี 2551 มีอัตราส่วนลดร้อยละ 11- 48

อัตราค่าผ่านทางพิเศษ

ทางพิเศษ / ด้านเก็บค่าผ่านทาง	อัตราค่าผ่านทางพิเศษ			หมายเหตุ
	4 ล้อ	6-10 ล้อ	มากกว่า 10 ล้อ	
ปรับขึ้นค่าผ่านทางตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2551				
ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ระบบทางด่วนชั้นที่ 1) ยกเว้น	45	70	100	
ด้านอาจณรงค์ 1 (ไปบางนา)	35 *	60 *	90 *	* อัตรานี้หลังหัก
ด้านบางจาก	15	20	30	ส่วนลดพิเศษ
ทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนชั้น 2) ยกเว้น	45	70	100	สำหรับรถทุกประเภท
ด้านศรีนครินทร์ ด้านรามคำแหง	25	50	70	ตั้งแต่ 1 กันยายน 2551
ด้านพระราม 9 ด้านอโศก 3	25	50	70	จนถึง 31 ธันวาคม 2552
ด้านพระราม 9-1 (ศรีรัช)	20 **	45 **	65 **	** อัตรานี้หลังหัก
ด้านประชาชื่น (ขาเข้า)	55	85	130	ส่วนลดพิเศษ
ด้านประชาชื่น (ขาออก)	10	15	30	สำหรับรถทุกประเภท
ด้านประชาชื่น 1 (ขึ้นจากถนนประชาชื่น)	15	20	35	ตั้งแต่ 1 มกราคม 2552
ด้านประชาชื่น 2 (ลงสู่ถนนประชาชื่น)	15	20	35	จนถึง 31 มีนาคม 2552
ด้านงามวงศ์วาน 1 (ขาออก)	15	20	35	
ด้านงามวงศ์วาน 2 (ขาเข้า)	15	20	35	
ปรับขึ้นค่าผ่านทางตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2551				
ทางพิเศษอุดรรัถยา				
ด้านเมืองทองธานี	25	50	75	อัตรานี้หลังหัก
ด้านศรีสมาน	30	60	90	ส่วนลดพิเศษ
ด้านบางพูน	35	70	105	สำหรับรถทุกประเภท
ด้านเชียงราก	40	80	120	ตั้งแต่ 1 พฤศจิกายน 2551
ด้านบางปะอิน	45	90	135	จนถึง 31 ธันวาคม 2552

แม้ว่าททพ. ได้ดำเนินการให้มีการออกประกาศกระทรวงคมนาคมในการปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่ซึ่งลงนามโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในฐานะผู้มีอำนาจตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยอัตราค่าผ่านทางสำหรับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัชมีการปรับเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2551 และอัตราค่าผ่านทางสำหรับทางพิเศษอุดรรัถยาซึ่งมีการปรับเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2551 แต่บริษัทและบริษัทย่อยเห็นว่าอัตราค่าผ่านทางตามประกาศดังกล่าวยังคงไม่สอดคล้องกับข้อสัญญา

2.2.2 การแบ่งการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย

การประกอบธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อยเป็นลักษณะเดียวกัน คือ การเข้าทำสัญญาโครงการทางพิเศษกับททพ. เพื่อก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ โดยในปี 2539 บริษัทได้จัดตั้งบริษัทย่อยคือ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด เพื่อดำเนินการโครงการทางพิเศษอุดรรัถยา แต่เนื่องจากเกิดผลกระทบทางการเงินอย่างรุนแรงจากการที่รายได้ไม่เป็นไปตามประมาณการจากผลของทางแข่งขันตั้งแต่ปี 2541 บริษัทจึงปรับปรุงการบริหารเพื่อลดค่าใช้จ่ายโดยปรับลดจำนวนพนักงานและให้การบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา ดำเนินการโดยบริษัทเป็นผู้รับจ้างดำเนินการ

2.2.3 โครงสร้างการถือหุ้นในบริษัทย่อย (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551)

ทุนจดทะเบียนของบริษัทย่อย		6,000,000,000	บาท
มูลค่าหุ้นที่ตราไว้	หุ้นละ	10	บาท
เรียกชำระแล้ว		4,860,000,000	บาท
เป็นหุ้นสามัญ	จำนวน	294,000,000	หุ้น
เป็นหุ้นบุริมสิทธิ	จำนวน	306,000,000	หุ้น
	รวม	600,000,000	หุ้น

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นในบริษัทย่อย		319,999,980	หุ้น
เป็นหุ้นสามัญ	จำนวน	154,000,000	หุ้น
เป็นหุ้นบุริมสิทธิ	จำนวน	165,999,980	หุ้น

2.3 โครงสร้างรายได้

รายได้ของบริษัทและบริษัทย่อยเปรียบเทียบ ปี 2549-2551

รายการ	ดำเนินการ โดย	ปี 2551		ปี 2550		ปี 2549	
		ล้านบาท	%	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%
ทางพิเศษในเขตเมือง							
ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1)	กทพ.	2,569.47	35.94	2,734.84	37.52	2,800.07	39.92
ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนเอ)	บริษัท	1,414.51	19.79	1,398.26	19.18	1,335.63	19.05
ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนบี)	บริษัท	679.64	9.51	669.92	9.20	649.87	9.27
รวม		4,663.62	65.24	4,803.02	65.90	4,785.57	68.24
ทางพิเศษนอกเขตเมือง							
ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนซี)	บริษัท	678.76	9.50	686.64	9.42	660.35	9.42
ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี)	บริษัท	1,038.96	14.53	1,141.94	15.67	928.92	13.25
ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด)	บริษัทย่อย	574.79	8.04	606.37	8.32	568.97	8.11
รวม		2,292.51	32.07	2,434.95	33.41	2,158.24	30.78
รวมรายได้ค่าผ่านทาง		6,956.13	97.30	7,237.97	99.31	6,943.81	99.02
รายได้อื่น ⁽¹⁾		192.74	2.70	50.61	0.69	69.05	0.98
รวมรายได้ทั้งสิ้น		7,148.87	100.00	7,288.58	100.00	7,012.86	100.00

หมายเหตุ ⁽¹⁾ รายได้อื่นรวมถึงกำไรจากการซื้อขายเงินลงทุน ดอกเบี้ยรับ กำไรจากการปรับมูลค่าเงินลงทุน เงินปันผลรับ และอื่นๆ

2.4 เป้าหมายการดำเนินงาน

บริษัทได้กำหนดเป้าหมายด้วยพันธกิจอันแน่วแน่ที่จะเป็นบริษัทเอกชนชั้นนำของประเทศในการให้บริการทางพิเศษด้วยระบบการบริหารจัดการที่ดีเพื่ออำนวยความสะดวกต่อการเดินทางของสาธารณชนภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและมีความรับผิดชอบต่อสังคม ในปี 2552 บริษัทมีนโยบายหลัก 4 ประการคือ

- 1) มุ่งให้สังคมเกิดการรับรู้ภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กร
- 2) มุ่งบรรเทาปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร
- 3) อำนวยความสะดวกทางการเงินที่มั่นคง
- 4) ปรับปรุงประสิทธิภาพ และคุณภาพงานให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์การกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีการจัดการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม

แผนงานหลัก

- 1) ดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้สังคมได้รับรู้ถึงความมุ่งมั่นในการให้บริการที่มีคุณภาพและความรับผิดชอบต่อผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เพื่อให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีในใจของผู้ใช้บริการและสังคมโดยรวม
- 2) นำระบบจัดเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติมาใช้ ปรับปรุงระบบอุปกรณ์ให้ทันสมัยและพร้อมใช้งาน รวมถึงปรับปรุงทางขึ้นลงและสายทางหลัก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของทางด่วนขั้นที่ 2
- 3) ร่วมปฏิบัติงานกับ กทพ. ในการบริหารและบำรุงรักษาทางด่วนขั้นที่ 2 อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มความพอใจให้ผู้ใช้บริการ
- 4) รักษาสภาพคล่อง รวมถึงบริหารเงินลงทุนระยะสั้นและระยะยาวอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มรายได้ พร้อมทั้งนำเครื่องมือทางการเงินต่างๆ มาใช้เพื่อบริหารความเสี่ยงและลดต้นทุนการเงิน
- 5) ติดตามและเร่งรัดการดำเนินการให้ได้ข้อยุติเกี่ยวกับข้อพิพาทที่มีกับ กทพ. เพื่อลดผลกระทบต่อการดำเนินงาน
- 6) รักษาไว้ซึ่งระบบบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ตรวจสอบได้ ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และเผยแพร่เพื่อให้เกิดการรับรู้โดยทั่วไปอย่างกว้างขวาง

7) พัฒนาศักยภาพและระบบบริหารงาน โดยการนำระบบงานคุณภาพ ISO 9001: 2000 และระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 : 2004 มาใช้เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการปฏิบัติงานที่ดี และเริ่มประเมินผลงานโดยใช้ระบบการบริหารผลการปฏิบัติงาน (PMS)

และในปี 2552 นี้ บริษัทจะเริ่มติดตั้งระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติโดยมีระยะเวลาก่อสร้าง 12 เดือน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งไม่เพียงแต่ผู้ใช้ทางประหยัดเวลาจากการรอชำระค่าผ่านทาง ยังได้รับความสะดวกรวดเร็วเมื่อผ่านด่านเก็บค่าผ่านทางด้วยระบบการเก็บค่าผ่านทางแบบอัตโนมัติ บริษัทได้เล็งเห็นถึงการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานให้รวดเร็วและดียิ่งขึ้น อีกทั้งยังช่วยลดปริมาณการใช้พลังงาน ตลอดจนเป็นระบบที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม บริษัทจึงได้ดำเนินการเพื่อพัฒนาระบบการให้บริการดังกล่าว หากแต่ขึ้นอยู่กับเทคโนโลยีและกฎระเบียบข้อบังคับของกทพ. ซึ่งบริษัทมีความพร้อมที่จะลงทุนและให้บริการที่ดีดังกล่าวซึ่งสอดคล้องกับระบบการเก็บค่าผ่านทางของโครงการต่างๆ ต่อไปในอนาคต

3 การประกอบธุรกิจของบริษัท

3.1 ลักษณะบริการ

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัททางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด เป็นผู้ให้บริการทางพิเศษ คือ ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) และ ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) ซึ่งเชื่อมต่อกับเครือข่ายทางพิเศษที่ครอบคลุมพื้นที่หลักของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทำให้ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางจากทิศเหนือของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไปยังทิศใต้และทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้อย่างสะดวกสบาย โดยไม่จำเป็นต้องเดินทางผ่านเส้นทางถนนพื้นล่างที่มีการจราจรที่ติดขัด โดยผู้ใช้ทางสามารถเดินทางถึงที่หมายได้สะดวกรวดเร็วกว่าการใช้เส้นทางธรรมดา ซึ่งมีรายละเอียดของเครือข่ายที่เชื่อมโยงระบบทางพิเศษส่วนต่างๆ ดังนี้

รายละเอียด	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ก่อสร้างและบริหารงานโดย
1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) (บางนา - ดินแดง - ดาวคะนอง)	27.1	การทางพิเศษฯ
2. ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) 2.1 ส่วนในเมือง (ประชาชื่น-พญาไท-บางโคล่-อโศก) 2.2 ส่วนนอกเมือง (ประชาชื่น-แจ้งวัฒนะ และอโศก-ศรีนครินทร์)	38.5	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพจำกัด (มหาชน)
3. ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด)	32.0	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด
4. ทางพิเศษฉลองรัช (ทางด่วนสายรามอินทรา-อาจณรงค์)	18.7	การทางพิเศษฯ
5. ทางพิเศษบูรพาวิถี (ทางด่วนสายบางนา-ชลบุรี)	55.0	การทางพิเศษฯ
6. ทางพิเศษสายบางพลี - สุขสวัสดิ์ (วงแหวนรอบนอกด้านใต้) และ ทางหลวงหมายเลข 37 (ช่วงสุขสวัสดิ์-บางขุนเทียน)	35.1	การทางพิเศษฯ
7. ทางพิเศษสายอุดรรัถยา (ทางด่วนสายดอนเมือง-โกลด์เวย์)	28.1	บริษัท ดอนเมืองโกลด์เวย์ จำกัด (มหาชน)
รวมระยะทางทั้งสิ้น	234.5	

3.2 การตลาดและการแข่งขัน

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายและลักษณะลูกค้า

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของผู้ใช้ทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช คือ ผู้ใช้ทางที่มุ่งหวังความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง หรือต้องการร่นระยะทางในการเดินทางไปยังจุดหมาย รวมทั้งต้องการหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรตามเส้นทางปกติที่มีปัญหาการจราจรที่ติดขัดของกรุงเทพมหานคร โดยหากจำแนกตามลักษณะของกลุ่มลูกค้าซึ่งเป็นผู้ใช้ทางตามประเภทของพาหนะที่ใช้ทางพิเศษในปี 2551 ที่ผ่านมา สามารถจำแนกได้ 3 ประเภท คือ ประเภทรถ 4 ล้อ รถ 6-10 ล้อ และ รถมากกว่า 10 ล้อ พบว่ามีสัดส่วนของลูกค้าประเภทรถ 4 ล้อ เป็นสัดส่วนสูงที่สุด คือ ร้อยละ 97.79 และมีสัดส่วนลูกค้าประเภทรถ 6-10 ล้อ และประเภทรถ

มากกว่า 10 ล้อ ร้อยละ 1.94 และ ร้อยละ 0.27 ตามลำดับ ในขณะที่สัดส่วนรายได้หลักมาจากลูกค้าประเภทเงินสดร้อยละ 85 ประเภทบัตรเครดิตร้อยละ 13 และจากลูกค้าประเภทบัตรเครดิตโมบิตีอีกร้อยละ 2 ซึ่งมีเส้นทางพิเศษที่เป็นที่นิยมของผู้ใช้ทาง คือ ทางพิเศษส่วนในเมือง ทั้งในส่วนที่เป็นทางด่วนชั้นที่ 1 และทางด่วนชั้นที่ 2 เนื่องจากเป็นเส้นทางที่ผ่านย่านใจกลางเมือง โดยสามารถจำแนกตามพื้นที่ได้ ดังนี้

รายละเอียด	ปริมาณจราจรเฉลี่ย (คัน/วัน)	% สัดส่วน
1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1) (บางนา - ดินแดง - ดาวคะนอง)	331,001	24.59 %
2. ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) 2.1 ส่วนในเมือง (ประชาชื่น-พญาไท-บางโคล่-อโศก) 2.2 ส่วนนอกเมือง (ประชาชื่น-แจ้งวัฒนะ และอโศก-ศรีนครินทร์)	541,978	40.26 %
3. ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด)	51,693	3.84 %
4. ทางพิเศษฉลองรัช (ทางด่วนสายรามอินทรา-อาจณรงค์)	100,983 ⁽¹⁾	7.50 %
5. ทางพิเศษบูรพาวิถี (ทางด่วนสายบางนา-ชลบุรี)	70,558 ⁽¹⁾	5.24 %
6. ทางพิเศษสายบางพลี - สุขสวัสดิ์ (วงแหวนรอบนอกด้านใต้) และ ทางหลวงหมายเลข 37 (ช่วงสุขสวัสดิ์ - บางขุนเทียน)	150,000 ⁽²⁾	11.14 %
7. ทางพิเศษสายอุตราภูมิข (ทางด่วนสายดอนเมือง-โกลด์เวย์)	100,000 ⁽³⁾	7.43 %
รวมปริมาณจราจรทั้งสิ้น	1,346,213	100 %

⁽¹⁾ แหล่งข้อมูล : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 30 กันยายน 2551

⁽²⁾ แหล่งข้อมูล (ตัวเลขโดยประมาณ) : หนังสือพิมพ์มติชน ฉบับวันที่ 27 พฤศจิกายน 2551

⁽³⁾ แหล่งข้อมูล (ตัวเลขโดยประมาณ) : หนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ ฉบับวันที่ 17 กรกฎาคม 2551

เนื่องจากบริการทางพิเศษจัดเป็นการให้บริการสาธารณะเปิดต่อประชาชนทั่วไป ลูกค้าซึ่งเป็นผู้ใช้ทางที่จัดเป็นกลุ่มเป้าหมายของระบบทางพิเศษข้างต้นนั้น จึงมีการกระจายตัวอย่างกว้างขวางตามวัตถุประสงค์การเดินทาง ดังนั้น รายได้ของระบบทางพิเศษจึงไม่ได้พึ่งพิงอยู่กับบุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นพิเศษแต่อย่างใด

3.2.1 นโยบายและลักษณะการตลาด

กลยุทธ์ทางการตลาด

จุดเด่นทางการตลาด คือ การให้บริการทางพิเศษศรีรัชมุ่งเน้นที่จะสนองตอบความต้องการในการเดินทางผ่านเครือข่ายทางพิเศษที่เชื่อมต่อและครอบคลุมพื้นที่หลักของกรุงเทพมหานคร ทั้งการเดินทางจากทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช รวมทั้งทางพิเศษฉลองรัช (สายรามอินทรา - อาจณรงค์) มีเครือข่ายที่ครอบคลุมพื้นที่จากทิศเหนือจรดทิศใต้ และจากทิศตะวันตกไปยังทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ทางด่วนชั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1 (บางนา-อาจณรงค์) ซึ่งเชื่อมต่อกับทางพิเศษบูรพาวิถี (ทางด่วนสายบางนา - ชลบุรี) ทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษฉลองรัชนั้น ทำให้เครือข่ายระบบทางพิเศษสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ส่งผลให้ผู้ใช้บริการสามารถเดินทางไปถึงที่หมายได้สะดวกและรวดเร็วกว่าการใช้ถนนพื้นราบ

จุดด้อยทางการตลาด คือ ข้อจำกัดทางด้านกายภาพทำให้ไม่สามารถระบายรถบริเวณทางลงทางพิเศษในช่วงเวลาเร่งด่วนซึ่งขึ้นอยู่กับสภาพการจราจรบนถนนพื้นราบอันเป็นปัจจัยที่มีความไม่แน่นอนซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัท ทั้งนี้บริษัทได้มีการประสานงานกับตำรวจจราจรใน สน.พื้นราบเพื่อช่วยระบายจราจรอย่างต่อเนื่อง และความคล่องตัวของปริมาณจราจรในระบบด้วยการปรับปรุงจุดขึ้น-ลงต่างๆ ให้ลูกค้าได้รับความสะดวกสบายเพิ่มขึ้น ประหยัดเวลา และมีคุณภาพชีวิตในการเดินทางในเมืองหลวงที่ดีกว่าเดิม เพื่อให้ลูกค้าได้เห็นถึงประโยชน์ที่ได้รับมากกว่าการคำนึงถึงปัจจัยทางด้านราคา

ในส่วนของกลยุทธ์ทางการตลาด บริษัทได้มีการดำเนินการ คือ

1) เส้นทางพิเศษและเครือข่ายการให้บริการ (Products)

1. การมีเครือข่ายการให้บริการทางพิเศษซึ่งตั้งอยู่บนทำเลที่ดีและเชื่อมต่อกับถนนหลักของเมือง ทำให้สามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้ทางไปยังจุดหมายได้ตรงตามต้องการ บริษัทได้ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพของสายทางและคุณภาพของการให้บริการที่ดี บริษัทได้ให้ความสำคัญต่อความต้องการของลูกค้าโดยได้นำมาปรับเป็นกลยุทธ์สำคัญเพื่อเสริมศักยภาพในการรองรับปริมาณจราจรที่หมุนเวียนในระบบให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น

2. การศึกษาความเหมาะสมเพื่อปรับปรุงทางขึ้นทางลงทางพิเศษเป็นอีกมาตรการที่บริษัทนำมาเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทางและรักษาระดับคุณภาพทางพิเศษในด้านความปลอดภัยเชิงวิศวกรรมให้อยู่ในระดับมาตรฐานสากลอย่างต่อเนื่อง

3. การปรับปรุงการให้บริการเพื่อรองรับจำนวนผู้ใช้ทางพิเศษที่เพิ่มขึ้น บริษัทได้ดำเนินการก่อสร้างขยายผิวจราจรและเพิ่มจำนวนช่องเก็บเงินค่าผ่านทางเพิ่มเติมที่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษประจำชั้น 2 ด่านย่านพหลโยธิน ซึ่งก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการในเดือนพฤศจิกายน 2551 นอกจากนี้บริษัทยังได้เริ่มปรับปรุงระบบเก็บค่าผ่านทางของทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอและส่วนซี รวมถึงอยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างช่องเก็บเงินค่าผ่านทางเพิ่มเติมที่ด่านงามวงศ์วาน 2 ด่านบางซื่อ และ ด่านคลองประปา 1

4. การศึกษาแนวเส้นทางใหม่ๆ เพื่อรองรับทิศทางการเติบโตของเมือง (Urbanization) ที่จะขยายตัวในอนาคตโดยเฉพาะพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานครตลอดจนการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้ทาง จัดเป็นการเตรียมพร้อมเพื่อรองรับการขยายขอบข่ายการให้บริการทางพิเศษอีกทั้งยังเป็นการเพิ่มช่องทางการให้บริการที่ตอบรับกับความต้องการของผู้ใช้ทางในอนาคตได้เป็นอย่างดี

บริษัทมีแผนดำเนินการปรับปรุงป้ายแนะนำการใช้ทางพิเศษบนถนนพื้นราบ ทั้งที่เป็นถนนสายหลักและถนนซอยในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ผู้ใช้บริการเกิดความสะดวกและความมั่นใจในเส้นทางเพื่อเข้าใช้ทางพิเศษได้สะดวก โดยบริษัทจะเน้นการให้ข้อมูลสถานที่สำคัญในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงกับทางขึ้นลงทางด่วนส่วนต่างๆ ผ่านเว็บไซต์ และสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ เพื่อตอกย้ำศักยภาพของโครงการด้วยทำเลที่ตั้งซึ่งเป็นจุดแข็ง และเพื่อให้เข้าถึงกลุ่มลูกค้าที่เป็นผู้ใช้ทางได้มากขึ้น

2) อัตราค่าผ่านทาง (Price)

1. การกำหนดราคาหรืออัตราผ่านทางพิเศษ ตามสัญญาได้มีการตกลงและกำหนดอัตราค่าผ่านทางตลอดจนวิธีการพิจารณาการคำนวณปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่ไว้เป็นการล่วงหน้าระหว่างคู่สัญญาเมื่อมีการจัดทำสัญญาโครงการ ซึ่งอัตราที่ใช้เป็นอัตราที่เหมาะสมและได้รับจากผลการศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนของแต่ละโครงการ ซึ่งตามสัญญาโครงการทางด่วนขั้นที่ 2 และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดได้กำหนดให้มีการพิจารณาประกาศปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่เป็นประจำทุก 5 ปี โดยอ้างอิงตามการเปลี่ยนแปลงของดัชนีผู้บริโภคกรุงเทพมหานครที่ได้มีการออกประกาศโดยกระทรวงพาณิชย์ ซึ่งการคำนวณดังกล่าวเป็นพื้นฐานในการคำนวณเพื่อรักษามูลค่าที่แท้จริงของอัตราค่าผ่านทางตามระยะเวลาที่กำหนดของสัญญา

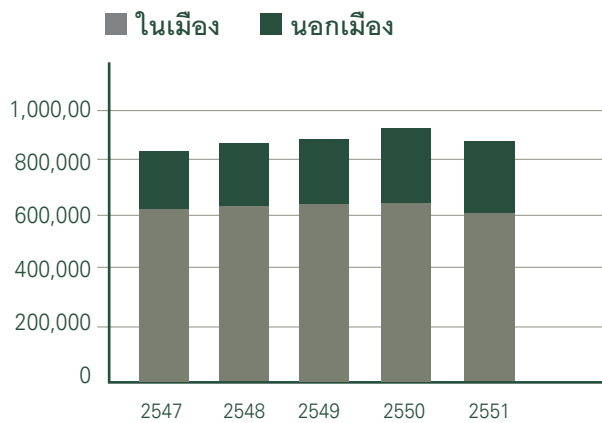
2. การให้ส่วนลดค่าผ่านทางในปี 2551 บริษัทได้มอบส่วนลดค่าผ่านทางให้กับผู้ใช้ทางอย่างต่อเนื่องในบางเส้นทาง โดยมีการกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดเป็นคราวๆ ไป เพื่อดึงดูดให้ผู้ใช้ทางหันมาใช้เส้นทางพิเศษมากขึ้น โดยเฉพาะเส้นทางที่มีจุดเชื่อมต่อระหว่างระบบทางพิเศษ เช่นบริเวณด่านพระราม 9-1 (ที่มาจากทางพิเศษฉลองรัช เพื่อเข้าสู่ทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี) และด่านอาจณรงค์(มุ่งหน้าบางนา) ตลอดจนทางพิเศษสายอุดรรัถยาตลอดสายทาง เพื่อสนับสนุนให้ผู้ใช้ทางที่ต้องใช้ระยะทางไกลในการขับขี่ได้รับความสะดวกสบาย พร้อมได้รับส่วนลดจำนวนมากกว่าผู้ใช้ทางทั่วไป

3) ช่องทางการจัดจำหน่าย (Place)

1. ผู้ใช้บริการทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัชสามารถเลือกใช้บริการทางพิเศษ ณ จุดขึ้น-ลงทางพิเศษต่างๆ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่สำคัญในกรุงเทพมหานครตลอดระยะทาง 65.6 กิโลเมตร ทั้งเขตในเมืองและนอกเมือง โดยผู้ใช้บริการทางพิเศษจะต้องชำระเงินค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดขึ้นทางพิเศษ ซึ่งมีทั้งหมดจำนวน 48 จุด ซึ่งเป็นของทางพิเศษเฉลิมมหานครจำนวน 18 จุด (เช่น ด่านดินแดง บางนา ดาวคะนอง สุขุมวิท พระราม 4 ฯลฯ) และทางพิเศษศรีรัชจำนวน 30 จุด (เช่น ด่านโศภน พระราม 9 ศรีนครินทร์ ยมราช สุรวงศ์ หัวลำโพง ประปา ย่านพหลฯ ประชาชื่น พระราม 3 ฯลฯ)

2. ปริมาณจราจรในระบบทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) และทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) ที่เกิดขึ้นในปี 2551 สามารถจำแนกตามสัดส่วนพื้นที่เขตในเมืองและนอกเมืองเท่ากับ 70 : 30

กราฟปริมาณจราจรระบบทางด่วนขั้นที่ 1 และ 2 เฉลี่ยรายวัน จำแนกในเขตเมือง นอกเขตเมือง



(หน่วย : คัน/วัน)	ในเมือง	นอกเมือง	รวม
ปี 2547	626,058	216,651	842,709
ปี 2548	635,933	227,983	863,916
ปี 2549	644,473	246,806	891,279
ปี 2550	649,866	277,765	927,631
ปี 2551	608,687	264,292	872,979

3. การชำระค่าผ่านทางพิเศษ

- ผู้ใช้บริการทางพิเศษเฉลิมมหานคร สามารถชำระค่าผ่านทางได้ด้วยเงินสด คุปองหรือใช้บัตรทางด่วนสำหรับช่องเก็บเงินที่ติดตั้งระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ
- ผู้ใช้บริการทางพิเศษศรีรัชสามารถชำระค่าผ่านทางได้ด้วยเงินสด และคุปอง ซึ่งสามารถใช้ได้ทุกด่าน ยกเว้นด่านของทางพิเศษศรีรัชสวนสี และส่วนดที่รับชำระเฉพาะเงินสด
- ผู้ใช้บริการทางพิเศษอุดรรัถยาจะต้องชำระเงินค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดทางขึ้น สำหรับขาเข้าเมือง และ ณ จุดทางลงสำหรับขาออกนอกเมือง ซึ่งมีทางขึ้นจำนวน 5 จุด ทางลงจำนวน 5 จุด โดยทางพิเศษสายนี้รับชำระค่าผ่านทางด้วยเงินสด

4. การให้บริการระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติร่วมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยนั้น เพื่อเป็นทางเลือกใหม่ให้กับผู้ใช้ทาง และเพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วและประสิทธิภาพในการชำระค่าผ่านทางบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ตลอดจนรองรับปริมาณจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต บริษัทคาดว่าจะดำเนินการติดตั้งแล้วเสร็จและพร้อมเปิดให้บริการได้ในช่วงต้นปี 2553 นอกจากนี้บริษัทยังได้มีการประสานงานกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บค่าผ่านทางในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ

4) กิจกรรมส่งเสริมการขายและประชาสัมพันธ์ (Promotion)

กิจกรรมส่งเสริมการขายนั้น บริษัทจัดให้มีส่วนลดค่าผ่านทางในบางเส้นทางและมีกำหนดเวลาสิ้นสุด เพื่อให้ลูกค้ากลุ่มเป้าหมายหันมาใช้บริการทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอจนเกิดความเคยชินและเป็นลูกค้าประจำในที่สุด โดยในปี 2551 บริษัทยังคงให้ส่วนลด ณ จุดเชื่อมต่อกจากทางพิเศษฉลองรัชมายังทางพิเศษศรีรัชสวนสีที่ด่านพระราม 9-1 (ศรีรัช) และ ณ จุดเชื่อมต่อกจากทางพิเศษฉลองรัชมายังทางพิเศษเฉลิมมหานครที่ด่านอาจนรงค์ 1 เฉพาะไปบางนา รวมถึงทางพิเศษอุดรรัถยาของบริษัทย่อย ยังให้ส่วนลดแก่ผู้ใช้บริการอย่างต่อเนื่องเช่นกันในอัตราร้อยละ 11 ถึง 48

นอกจากนี้ในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น วันสงกรานต์และวันขึ้นปีใหม่ บริษัทได้ร่วมมือกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย จัดกิจกรรมส่งเสริมการใช้ทางพิเศษให้กับผู้ใช้ทางด้วยการแจกของที่ระลึกแก่ผู้ใช้ทางพิเศษ รวมทั้งจัดให้มีจุดให้บริการแก่ผู้ใช้ทางบริเวณด่านปลายทาง จัดเป็นการสร้างความรู้สึกผูกพันให้กับลูกค้าภายใต้แนวคิดที่ว่าเราพร้อมส่งมอบบริการที่ดีให้กับลูกค้าตลอดสายทาง

บริษัทในฐานะเอกชนผู้ให้บริการทางพิเศษได้สนองตอบนโยบายของภาครัฐด้วยการร่วมรณรงค์ “โทรไม่ขับ” และ “เมาไม่ขับ” ผ่านกิจกรรมการขับที่ปลอดภัย ตลอดจนการใช้พลังงานเพื่อการเดินทางอย่างคุ้มค่าท่ามกลางสถานการณ์ราคาน้ำมันแพง บริษัทได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์ไปยังกลุ่มลูกค้าเป้าหมายมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ตระหนักถึงความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการใช้บริการทางพิเศษ ให้ทราบถึงบริการที่มีคุณภาพบนทางพิเศษ และให้ทราบถึงกิจกรรมส่งเสริมการใช้บริการต่างๆ ของบริษัท อาทิ การให้ส่วนลดค่าผ่านทาง รวมถึงการต่อเชื่อมทางพิเศษกับเส้นทางต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทาง

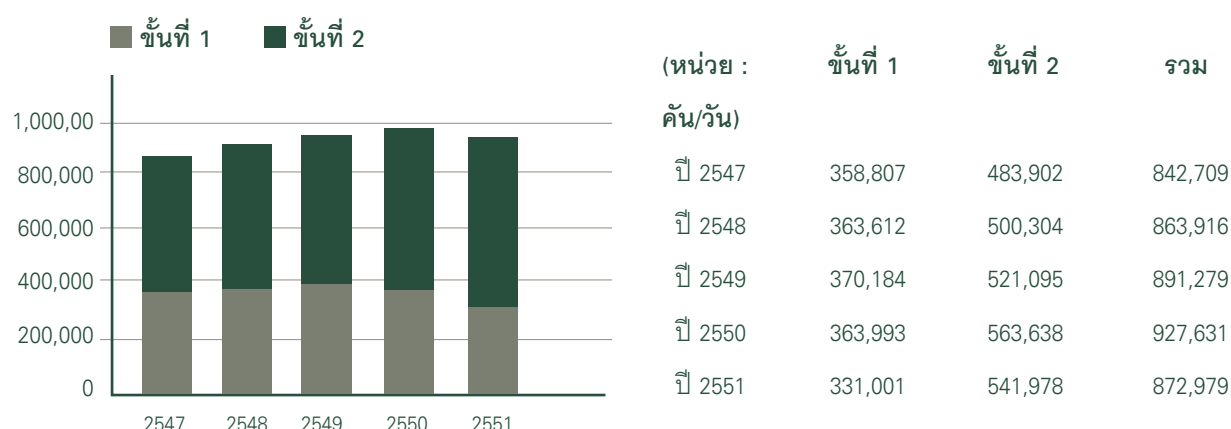
สำหรับสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ ที่บริษัทใช้เพื่อเป็นช่องทางในการแนะนำการเปิดช่องทางขึ้น-ลงเพิ่มเติม เผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร ส่วนลดค่าผ่านทางและกิจกรรมต่างๆ ประกอบด้วย สื่อสารคดีวิทยุ-โทรทัศน์ สปอตวิทยุ เอกสารแผ่นปลิว ป้ายข้อความบนทางพิเศษ และเว็บไซต์ เพื่อเป็นการแนะนำการใช้ทางพิเศษในการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ รวมทั้งการจัดทำวารสารศรีรัช

ราย 2 เดือน เพื่อเป็นช่องทางในการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างบริษัทกับผู้ใช้ทาง สำหรับปี 2551 บริษัทได้เน้นความถี่ในการดำเนินกิจกรรมลูกค้าสัมพันธ์กับลูกค้าเดิมเพื่อเสริมสร้างความรู้ ความพึงพอใจ และยังเป็นการจูงใจให้ลูกค้าใหม่เข้ามาใช้บริการเพิ่มขึ้น อีกทั้งยังมีการดำเนินกิจกรรมเพื่อสังคมอย่างต่อเนื่องตลอดปี จัดเป็นการสร้างความเข้าใจที่ดีทั้งต่อลูกค้าและสังคม

3.2.2 ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

สำหรับปี 2551 ท่ามกลางวิกฤตการณ์ภาวะราคาน้ำมันปรับตัวสูงต่อเนื่องจากปี 2549 จนถึงกลางปี 2551 ทำให้เกิดต้นทุนการเดินทางที่สูงขึ้น ประกอบกับภาวะเงินเฟ้อของประเทศสูงขึ้นเป็นประวัติการณ์ท่ามกลางกระแสเศรษฐกิจโลกที่ตกต่ำลงอย่างมีสาระสำคัญ นำมาซึ่งการชะลอตัวทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะในช่วงปลายปี 2551 ส่งผลให้ตัวเลขจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาประเทศไทยลดต่ำลงต่อเนื่อง อีกทั้งยังได้รับผลกระทบส่วนหนึ่งจากการเปิดใช้ทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์ (วงแหวนรอบนอกด้านใต้) โดยไม่เก็บค่าผ่านทางเป็นการชั่วคราวนับตั้งแต่พฤศจิกายน 2550 เป็นต้นมา ทำให้ปริมาณจราจรของระบบทางพิเศษ มีการปรับตัวลดลงต่ำกว่าปีก่อน ปัจจุบันการทางพิเศษแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างดำเนินการติดตั้งระบบเก็บเงินค่าผ่านทางและคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2552 ในส่วนของบริษัทได้มีการติดตามผลกระทบอย่างใกล้ชิด ผลจากเหตุการณ์ดังกล่าวทำให้ปริมาณจราจรของทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัชในปี 2551 ในภาพรวมลดลงร้อยละ 5.89 เมื่อเทียบกับปี 2550

กราฟปริมาณจราจรระบบทางด่วนชั้นที่ 1 และ 2 เฉลี่ยรายวัน จำแนกตามระบบ



ด้านการแข่งขันทางอ้อมจากการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะนั้น ในปัจจุบันมีระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าทั้งจากของกรุงเทพมหานคร (BTS) และรถไฟฟ้าใต้ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟม.) ที่ได้เปิดดำเนินการนั้น ในปัจจุบันมิได้ส่งผลกระทบทำให้ปริมาณรถที่ใช้ทางพิเศษลดลงแต่อย่างใด เหตุเพราะลูกค้าส่วนใหญ่ของรถไฟฟ้าเป็นลูกค้าคนละกลุ่มกับลูกค้าของระบบทางพิเศษและเป็นผู้ที่ใช้บริการของระบบขนส่งสาธารณะอยู่ก่อนแล้ว

3.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

3.3.1 ลักษณะการจัดให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการสร้างทางพิเศษ เพื่ออำนวยความสะดวกและความรวดเร็วแก่การจราจรและการขนส่งทั้งโครงการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะเชิญชวนให้ผู้สนใจเข้าร่วมจัดทำข้อเสนอเพื่อพิจารณาหรือเปิดประมูล เพื่อบริษัทจะได้ทำการศึกษาถึงความเป็นไปได้ของโครงการ และเข้ายื่นข้อเสนอหรือยื่นประมูลเพื่อให้ได้มาซึ่งโครงการที่มีผลตอบแทนและเงื่อนไขที่เหมาะสม

โครงการทางด่วนตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดและสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วนดี เป็นโครงการในลักษณะ BTO ซึ่งสาระสำคัญของสัญญา คือ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีหน้าที่ในการกำหนดรูปแบบ (Characteristic) กำหนดสายทาง กำหนดพื้นที่ที่จะใช้ในการก่อสร้าง และทำการเวนคืนที่ดินเพื่อส่งมอบให้บริษัททำการก่อสร้าง ในเวลาที่กำหนดตามสัญญา จากนั้นบริษัทจะทำการก่อสร้างตามแบบที่ได้รับอนุมัติจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ภายใต้การควบคุมคุณภาพการก่อสร้างของวิศวกรของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย วิศวกรอิสระและผู้ตรวจแบบอิสระ เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ วิศวกรอิสระจะทำการตรวจสอบและออกหนังสือรับรองความเสร็จสมบูรณ์ แสดงว่างานก่อสร้างเสร็จสิ้นตามมาตรฐานที่กำหนดพร้อมเปิดให้บริการ และบริษัทมีสิทธิได้รับค่าผ่านทางตามเงื่อนไขสัญญาได้

ในการก่อสร้างที่ผ่านมา บริษัทได้ว่าจ้างผู้จัดการโครงการเป็นผู้ทำการก่อสร้างและบริหารโครงการทางพิเศษในลักษณะ Lump Sum Turnkey และในลักษณะ Subcontract เนื่องจากโครงการก่อสร้างทางพิเศษเป็นโครงการขนาดใหญ่อาจเกิดปัญหาในเรื่อง Cost Overrun และปัญหาการก่อสร้างไม่แล้วเสร็จทันเวลา การจ้างในลักษณะ Lump Sum Turnkey จะเป็นการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวได้ และในการว่าจ้างผู้บริหารโครงการ บริษัทคัดเลือกผู้มีความชำนาญ และมีประสบการณ์มาทำหน้าที่ผู้จัดการโครงการและผู้ทำการก่อสร้าง เพื่อผลสำเร็จของงานที่มีคุณภาพในเวลาที่กำหนด

3.3.2 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัทได้คำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมาโดยตลอด ตั้งแต่ช่วงการดำเนินการก่อสร้างทางพิเศษตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด บริษัทและบริษัทย่อยปฏิบัติตามมาตรการป้องกันมลภาวะตามมาตรฐานข้อบังคับที่กำหนดโดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา ทั้งนี้บริษัทและบริษัทย่อยได้ใช้มาตรการรวมถึงวิธีการต่างๆ ในการปฏิบัติอย่างเหมาะสม สำหรับการก่อสร้างเขตในเมืองที่มีประชาชนอาศัยอยู่จำนวนมาก โดยนำเทคนิคการก่อสร้างแบบ Segmental Box Girder มาใช้ ทำให้บริษัทสามารถดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่สั้นกว่าการก่อสร้างโดยวิธีการอื่นที่ใช้กันอยู่ทั่วไปในขณะนั้น เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อสังคมรอบข้าง และมีผลกระทบต่อปริมาณจราจรบนพื้นล่างให้น้อยที่สุดในช่วงระหว่างงานก่อสร้าง และบริษัทไม่เคยมีประวัติการกระทำผิดที่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมแต่อย่างใด

ตราบจนกระทั่งถึงช่วงการดำเนินงานช่วงการบริหารงานโครงการระบบทางด่วน ณ ปัจจุบัน บริษัทยังคงตระหนักถึงความสำคัญของสิ่งแวดล้อมที่มีต่อคุณภาพชีวิตของ พนักงาน ผู้ใช้บริการและสังคมบริเวณโดยรอบทางพิเศษ ในปี 2551 บริษัทจึงได้มีการปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานภายในเพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับการขอรับรองระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 : 2004 ในการนี้บริษัทได้รับการรับรองจากบริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2551 โดยบริษัทมีนโยบายสิ่งแวดล้อม คือ บริษัทมีเป้าหมายที่จะเป็นบริษัทชั้นนำของประเทศในการให้บริการทางพิเศษด้วยระบบการบริหารจัดการเพื่ออำนวยความสะดวกต่อการเดินทางของสาธารณชน ภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและมีความรับผิดชอบต่อสังคม โดยมีความมุ่งมั่นในการจัดการบริหารงานด้านสิ่งแวดล้อม ด้วยแนวทางการดำเนินงานดังต่อไปนี้

1. ให้ความสำคัญในการป้องกันและควบคุมมลพิษ โดยบริหารและบำรุงรักษาทางพิเศษให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลและคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของผู้ใช้บริการ พนักงานและชุมชน
2. สร้างจิตสำนึกแก่พนักงานและส่งเสริมการใช้พลังงาน ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ
3. ปฏิบัติหน้าที่ให้สอดคล้องต่อกฎหมาย และข้อกำหนดอื่นๆ ด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง
4. ทบทวนวัตถุประสงค์และเป้าหมาย เพื่อปรับปรุงระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง
5. เผยแพร่นโยบายสิ่งแวดล้อมต่อสาธารณชน และผู้ที่เกี่ยวข้อง

ในปี 2551 บริษัทได้ดำเนินการตรวจวัดตามการปฏิบัติตามมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact) ซึ่งมีผลการติดตามตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมประจำปี พบว่ามีค่าเฉลี่ยการปฏิบัติตามมาตรฐานฯ ซึ่งสอดคล้องกับกฎหมาย และบริษัทได้กำหนดให้มีการติดตามอย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะประเด็นปัญหาสิ่งแวดล้อมที่สำคัญต่างๆ ที่อาจมีโอกาสดังขึ้นได้

บริษัทได้เพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า ด้วยมาตรการบริหารจัดการด้านพลังงาน อาทิ การติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมแรงดันไฟฟ้าสำหรับไฟฟ้าแสงสว่างบนทาง การติดตั้งชุดอิเล็กทรอนิกส์ควบคุมการทำงานของปั๊มน้ำและเครื่องปรับอากาศ เพื่อทำให้ลดการใช้พลังงานไฟฟ้าเกินจำเป็นและการใช้อุปกรณ์ไฟฟ้า ที่ให้ประสิทธิภาพสูงเพื่อทดแทนอุปกรณ์เดิมที่เสื่อมสภาพ นอกจากนั้น ยังมีการพัฒนาระบบสื่อสารภายใน และการจัดเก็บข้อมูลผ่านอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งไม่เพียงแต่ทำให้ต้นทุนการดำเนินงานลดลง และยังมีส่วนช่วยลดภาวะโลกร้อน (Global warming) อีกด้วย

สำหรับการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม บริษัทได้มีการจัดการกับขยะประเภทต่างๆ ให้ถูกต้องตามกฎหมายสิ่งแวดล้อม โดยทำการคัดแยกเป็นขยะทั่วไป ขยะรีไซเคิล และขยะอันตราย ซึ่งผลจากการดำเนินกิจกรรมดังกล่าวจะทำให้ลดมลพิษจากขยะ และนำมาซึ่งการลดปริมาณขยะในภาพรวม

ในส่วนของคุณภาพน้ำทั้งที่ปล่อยออกจากบริเวณอาคารศูนย์ควบคุมทางด่วนนั้น บริษัทฯ ได้ติดตั้งบ่อบำบัดน้ำเสียสำหรับน้ำที่ปล่อยออกจากอาคาร โดยระบบจะเติมคลอรีนให้กับน้ำเสียที่ล้นออกจากถังดักไขมัน และติดตั้งบ่อดักไขมันเพื่อป้องกันการรั่วไหลของของเสียจากการล้างและ/หรือซ่อมรถปฏิบัติการบริเวณโรงซ่อมยานพาหนะ และบริเวณลานล้างรถภายในบริเวณอาคารศูนย์ควบคุม ทำให้มีการดูแลคุณภาพของน้ำได้ดีกว่ามาตรฐานที่กำหนดเช่นกัน

สำหรับงานด้านความปลอดภัย บริษัทได้จัดให้มีระบบ การรายงานเหตุการณ์ ระบบการเตือนภัยหรือเหตุอันตรายเป็นแบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อให้เกิดความรวดเร็วในการเข้าช่วยเหลือ หรือแก้ไขปัญหาอย่างทันที ฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ชุดกู้ภัยเตรียมความพร้อมในการเข้าปฏิบัติงานเมื่อเกิดเหตุต่างๆ อีกทั้งมีกิจกรรมส่งเสริมให้พนักงานตระหนักทั้งในเรื่องความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมอย่างหลายรูปแบบอย่างต่อเนื่องผ่านเสียงตามสาย เช่น เรื่อง การอนุรักษ์พลังงาน การให้ความรู้ด้านสิ่งแวดล้อมภาวะโลกร้อน ความปลอดภัย และสุขภาพ แก่พนักงาน เป็นต้น

โดยในปีที่ผ่านมาบริษัทได้จัดให้มีการฝึกอบรมพนักงานตลอดจนผู้บริหารเพื่อเสริมสร้างความรู้ และทักษะในการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 : 2004 ตลอดจนการจัดกิจกรรมการปลูกจิตสำนึกทั่วทั้งองค์กรและการดำเนินกิจกรรมด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมร่วมกับสังคมรอบข้างอีกด้วย

4 การวิจัยและพัฒนา

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในฐานะบริษัทเอกชนที่เป็นผู้ให้บริการทางพิเศษ ซึ่งให้ความสำคัญกับการศึกษา สำรวจ และปรับปรุงเส้นทางพิเศษอย่างต่อเนื่อง ด้วยแนวความคิดว่าการเดินทางโดยใช้ทางพิเศษเป็นส่วนหนึ่งในชีวิตประจำวันของผู้ใช้ทาง จึงจำเป็นที่จะต้องมีการปรับปรุงและพัฒนาบริการต่างๆ ให้ดีและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น พร้อมทั้งศึกษาแนวโน้มความเป็นไปของโครงการเพื่อประกอบการตัดสินใจลงทุนที่ตอบสนองความต้องการของลูกค้าทุกกลุ่ม เพื่ออำนวยความสะดวกและตอบสนองต่อความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้ทางเพื่อให้เกิดความพึงพอใจและประโยชน์สูงสุดได้อย่างแท้จริง

ด้วยเจตนารมณ์ของบริษัทข้างต้น บริษัทได้จัดสรรทรัพยากรและงบประมาณสำหรับทีมงานวิจัยและพัฒนา ซึ่งประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญทางด้านวิศวกรรมจราจร การตลาด การเงิน เข้าร่วมร่วมศึกษาโครงการใหม่ๆ ทั้งในด้านผลตอบแทนการลงทุน และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น โดยมีหน่วยงานเฉพาะที่รับผิดชอบในการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ ติดตามความเคลื่อนไหวของปริมาณจราจร ตลอดจนประเมินผลสถานะการลงทุนในโครงการต่างๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการและสร้างรายได้เพิ่มให้บริษัท เช่น การก่อสร้างทางพิเศษสายใหม่ การปรับปรุงและก่อสร้างทางขึ้น - ลงทางพิเศษเพิ่มเติม เป็นต้น นอกจากนี้บริษัทได้จ้างบริษัทผู้เชี่ยวชาญจากภายนอกทำการศึกษาโครงการในด้านต่างๆ เช่น ด้านการจราจร ด้านการก่อสร้างเป็นโครงการๆ ไป ทั้งนี้เพื่อให้การศึกษามีความเหมาะสมถูกต้องมากยิ่งขึ้นและช่วยลดความเสี่ยงในการลงทุน โดยในปี 2551 มีงบประมาณในการศึกษาเพื่อการวิจัยและพัฒนาเป็นจำนวนเงิน 8.86 ล้านบาท

ปัจจุบันโครงการที่บริษัทกำลังศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของโครงการ คือ

1. โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - บางนา - สมุทรปราการ
2. โครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

5 กรัฟฟิคส์ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

5.1 มูลค่าตามบัญชีของที่ดิน อาคาร อุปกรณ์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551

5.1.1 บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ประเภทสินทรัพย์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ (ล้านบาท)
ที่ดิน (126 ไร่ 2 งาน 84 ตารางวา)	169.29
ส่วนปรับปรุงและสิ่งปลูกสร้างอื่น	4.04
เครื่องตกแต่งและติดตั้ง	0.71
เครื่องมือเครื่องใช้และอุปกรณ์	6.51
ยานพาหนะ	46.98
รวม	227.53

ที่ดินดังกล่าวข้างต้นตั้งอยู่ที่นิคมอุตสาหกรรมบางปะอิน อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งบริษัทใช้เป็นโรงหล่อชิ้นส่วนคอนกรีตสำเร็จรูป เมื่อมีการก่อสร้างทางพิเศษ ส่วนสำนักงานใหญ่ของบริษัท ตั้งอยู่ที่อาคารศูนย์ควบคุมทางด่วนชั้นที่ 2 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 แม้ว่ากรรมสิทธิ์ในอาคารจะเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย แต่บริษัทได้สิทธิในการใช้อาคารในการบริหารโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญา

5.1.2 บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด

ประเภทสินทรัพย์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ (ล้านบาท)
ยานพาหนะ	0.37
รวม	0.37

บริษัทย่อยไม่มีที่ดิน อาคารและเครื่องจักร บริษัทย่อยได้เช่าอาคารสำหรับเป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ โดยอยู่ที่ เลขที่ 587 ถนนสุทธิสารวินิจฉัย แขวงดินแดง กรุงเทพฯ 10400 โดยเป็นสัญญาเช่าปีต่อปี อัตราค่าเช่าเดือนละ 10,000 บาท บริษัทย่อยใช้อาคารศูนย์ควบคุมทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ดซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด ในการควบคุมงานปฏิบัติการ แม้ว่ากรรมสิทธิ์ในอาคารจะเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย แต่บริษัทย่อยได้สิทธิในการใช้อาคารในการบริหารโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญา

5.2 สิทธิประโยชน์บนงานก่อสร้างที่แล้วเสร็จ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551

ประเภทสินทรัพย์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ (ล้านบาท)
ทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอ บี และซี	20,697.59
ทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี	6,552.84
ทางพิเศษอุดรรัถยา	10,395.99
รวม	37,646.42

เนื่องจากสัญญาสัมปทานทั้งสองโครงการเป็นสัญญาโครงการลักษณะ BTO (Build Transfer and Operate) กรรมสิทธิ์ในทางพิเศษทั้งหมดรวมทั้งสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหรือใช้ประโยชน์ อันเกี่ยวเนื่องกับระบบทางพิเศษจึงตกเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยทันทีที่บริษัทจัดสร้างขึ้น และเมื่อเปิดใช้งานแล้ว บริษัทมีสิทธิที่จะใช้ทรัพย์สินนั้นโดยบริษัทมีหน้าที่บำรุงรักษาทรัพย์สินดังกล่าวตลอดระยะเวลาของสัญญา สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช) กำหนดระยะเวลา 30 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2533 และอาจต่ออายุออกไปได้อีก 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปี ตามเงื่อนไขที่บริษัทและการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะตกลงกันต่อไป สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) กำหนดระยะเวลา 30 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2539 และสามารถต่ออายุได้อีก 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปี และสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดีกำหนดระยะเวลา 30 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2540 สัญญากำหนดให้บริษัทและบริษัทย่อยเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บค่าผ่านทาง และค่าใช้จ่ายในการจัดจราจรและการกักขังบนทางพิเศษศรีรัชและทางพิเศษอุดรรัถยา โดยบริษัทและบริษัทย่อยเป็นผู้ชำระเงินให้ กทพ. สำหรับค่าใช้จ่ายดังกล่าว รวมทั้งรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทางพิเศษตลอดอายุสัญญา

5.3 นโยบายการลงทุน

บริษัทมีนโยบายการลงทุนในธุรกิจสาธารณูปโภคพื้นฐานหรือธุรกิจสนับสนุนที่เกื้อหนุนการดำเนินงานของบริษัทและสร้างโอกาสและผลตอบแทนระยะยาวให้แก่บริษัท โดยบริษัทได้มีการลงทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ชื่อบริษัท	ประเภทกิจการ	ทุนจดทะเบียน	ทุนเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ต้นทุนเงินลงทุน
บจก.ทางด่วนกรุงเทพเหนือ	ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา	6,000	4,860	53.33%	2,060
บมจ. รดไฟฟ้ากรุงเทพ	สัมปทานจากการผลิตไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	11,950	11,950	11.91%	1,768
บจก. เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี้	ก่อสร้างและดำเนินการโรงไฟฟ้าพลังน้ำ	6,607	4,133	16.67%	689
บมจ. น้ำประปาไทย	ผลิตและจำหน่ายน้ำประปา	3,990	3,990	9.24%	1,137

1. บริษัทลงทุนจัดตั้งบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (บริษัทย่อย) เมื่อปี 2539 โดยถือหุ้นร้อยละ 99.99 และผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับคือเงินปันผลจากการลงทุนในหุ้นของบริษัทย่อยและเส้นทางของโครงการทางพิเศษอุดรรัถยาจะช่วยเพิ่มปริมาณจราจรให้กับโครงการทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช ซึ่งจะสร้างรายได้และผลกำไรให้แก่ทั้งสองบริษัทในระยะยาว

สืบเนื่องจากบริษัทย่อยได้รับผลกระทบจากนโยบายของภาครัฐที่ทำการก่อสร้างทางในลักษณะที่เป็นทางแข่งขัน ทำให้รายได้ของบริษัทย่อยไม่เป็นไปตามประมาณการผลประกอบการของบริษัทย่อย ขาดทุนอย่างต่อเนื่องจนขาดทุนสะสมเกินทุนส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบ เมื่อปี 2546 บริษัทย่อยจึงได้เพิ่มทุนจดทะเบียนอีก 3,000 ล้านบาท เป็น 6,000 ล้านบาท โดยเรียกชำระครั้งแรกร้อยละ 25 จากผู้ถือหุ้นรายเดิม จนถึงปี 2551 บริษัทย่อยได้เรียกชำระค่าหุ้นแล้วร้อยละ 62 ของทุนจดทะเบียนที่เพิ่มขึ้น 3,000 ล้านบาท วันที่ 31 ธันวาคม 2551 บริษัทย่อยมีทุนจดทะเบียนชำระแล้วทั้งสิ้น 4,860 ล้านบาท ปัจจุบันบริษัทถือหุ้นอยู่ในบริษัทย่อย คิดเป็นสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 53.33 ของทุนจดทะเบียน

เนื่องจากบริษัทมีเงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อยเป็นจำนวนมากและเป็นเจ้าหนี้รายเดียวของบริษัทย่อย บริษัทได้ส่งกรรมการบริหารของบริษัทเข้าไปเป็นกรรมการบริษัทในบริษัทย่อยจำนวน 7 คน จากจำนวนกรรมการทั้งหมด 8 คนของบริษัทย่อย กรณีบริษัทย่อยมีการดำเนินการที่กระทบต่อบริษัทอย่างมีสาระสำคัญ บริษัทย่อยจะต้องขออนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการของบริษัทก่อน นอกจากนี้บริษัทยังเป็นผู้รับจ้างดำเนินงานทั้งหมดของบริษัทย่อย

2. บริษัทลงทุนในบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“BMCL”) ซึ่งเป็นบริษัทที่ได้รับสัมปทานจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในการลงทุนส่วนอุปกรณ์งานระบบ พร้อมทั้งให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าตลอดอายุสัมปทาน 25 ปี โดยมีสิทธิได้รับรายได้ค่าโดยสารรวมทั้งการดำเนินการกิจกรรมและจัดหารายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในสถานี ผลประโยชน์ที่บริษัทคาดว่าจะได้รับคือเงินปันผลจากการลงทุนดังกล่าว

หลักทรัพย์ของ BMCL ได้เข้าเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2549 ณ สิ้นปี 2551 บริษัทถือหุ้นอยู่ใน BMCL ร้อยละ 11.91 ของทุนจดทะเบียน

บริษัทได้ส่งผู้แทนของบริษัทเข้าไปเป็นกรรมการใน BMCL ในฐานะผู้ถือหุ้นจำนวน 1 คน

3. บริษัทลงทุนในบริษัท เซาท์อีสต์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด (“SEAN”) ซึ่งลงทุนในบริษัทไฟฟ้า น้ำจืด 2 จำกัด ซึ่งได้รับสัมปทานจากรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ในการออกแบบพัฒนา ก่อสร้าง และดำเนินการโครงการไฟฟ้าพลังน้ำ - น้ำจืด 2 ระยะเวลาสัมปทาน 25 ปี นับแต่วันเปิดดำเนินการ ผลประโยชน์ที่บริษัทคาดว่าจะได้รับคือเงินปันผลจากการลงทุนดังกล่าว โดย SEAN มีสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทไฟฟ้าน้ำจืด 2 จำกัด ร้อยละ 75 และอีกร้อยละ 25 ถือโดยรัฐวิสาหกิจไฟฟ้าลาว

ในระหว่างปี 2551 SEAN ได้เรียกชำระราคาหุ้นเพิ่มเติมอีกร้อยละ 45.50 จากหุ้นที่บริษัทถืออยู่ในส่วนที่ยังเรียกชำระไม่เต็มจำนวน เป็นเงิน 243.22 ล้านบาท บริษัทได้จ่ายชำระค่าหุ้นดังกล่าวแล้ว ณ สิ้นปี 2551 บริษัทถือหุ้นอยู่ใน SEAN ร้อยละ 16.67 ของทุนจดทะเบียน

บริษัทได้ส่งผู้แทนของบริษัทเข้าไปเป็นกรรมการใน SEAN ในฐานะผู้ถือหุ้นจำนวน 1 คน

4. บริษัทลงทุนในบริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน) (“TTW”) ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปาให้กับการประปาส่วนภูมิภาคในเขตพื้นที่จังหวัดนครปฐมและจังหวัดสมุทรสาคร โดยมีสัญญาซื้อขายน้ำประปากับการประปาส่วนภูมิภาค ซึ่งสัญญาอายุ 30 ปี นับจากวันที่ 21 กรกฎาคม 2547 ผลประโยชน์ที่บริษัทคาดว่าจะได้รับคือเงินปันผลจากการลงทุนดังกล่าว

เดือนพฤษภาคม 2551 ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ได้พิจารณาปรับหุ้นสามัญของ TTW เป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนโดย TTW ได้เสนอขายหุ้นสามัญแก่ประชาชนทั่วไปจำนวน 1,000 ล้านหุ้น ประกอบด้วยหุ้นสามัญเพิ่มทุน 700 ล้านหุ้น หุ้นสามัญเดิม 300 ล้านหุ้น ซึ่งบริษัทได้ร่วมเสนอขายหุ้นสามัญของ TTW ที่ถืออยู่จำนวน 37.5 ล้านหุ้น ส่งผลให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทในบริษัทดังกล่าวลดลงจากร้อยละ 12.35 เป็น ร้อยละ 9.24 และบริษัทได้รับกำไรจากการขายจำนวน 37.65 ล้านบาท

บริษัทได้ส่งผู้แทนของบริษัทเข้าไปเป็นกรรมการใน TTW ในฐานะผู้ถือหุ้นจำนวน 1 คน

6 โครงการในอนาคต

โครงการก่อสร้างเพิ่มเติมส่วนต่อขยายตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งกำหนดสิทธิของบริษัทที่จะได้รับการพิจารณา ก่อน ในกรณีที่จะมีการก่อสร้างหรือการดำเนินการส่วนต่อขยายของระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ทั้งนี้โดยเงื่อนไขในการเข้าดำเนินการดังกล่าวจะต้องให้ประโยชน์แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยไม่น้อยกว่าผู้เสนอรายอื่น

โครงการส่วนต่อขยายเพิ่มเติม มีดังนี้

1. พื้นที่ต่อขยายส่วนบึงวกเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ส่วนปี 1 ที่แยกอุรุพงษ์ ไปทางทิศตะวันตก จนถึงพุทธมณฑล และนครชัยศรี แต่โครงการดังกล่าวมีปัญหาผลกระทบต่อชุมชนจำนวนมาก รวมทั้งผ่านพื้นที่ใกล้เคียงบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ ทั้งนี้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ศึกษาและออกแบบโครงการระบบทางพิเศษทดแทนโครงการทางพิเศษสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 โดยในโครงการส่วนที่เป็นทางพิเศษนั้นจะมีขนาด 6 ช่องจราจร และมีระยะทางรวมประมาณ 17 กิโลเมตร
2. พื้นที่ต่อขยายส่วนดีบวัก (ทางพิเศษสายศรีนครินทร์ บางนา สมุทรปราการ) เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อกับทางพิเศษส่วนดีบริเวณถนนศรีนครินทร์ลงใต้ ไปทางทิศใต้ ผ่านถนนบางนา-ตราด และไปสิ้นสุดโครงการที่บริเวณสมุทรปราการ โดยต่อเชื่อมกับโครงการทางพิเศษสายบางพลี - สุขสวัสดิ์ มีระยะทางรวมประมาณ 13.8 กิโลเมตร

ขณะนี้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ยังมิได้เปิดให้ประมูลโครงการข้างต้น

7 ข้อพิพาททางกฎหมาย

7.1 ข้อพิพาทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

ปัจจุบันบริษัทและบริษัทย่อยมีข้อพิพาทกับ กทพ. จำนวนทั้งสิ้น 13 เรื่อง แบ่งเป็นข้อพิพาทที่บริษัทและบริษัทย่อยนำเสนอเข้าสู่กระบวนการระงับข้อพิพาทตามสัญญาและเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 13,334.3 ล้านบาทและมีมูลฟ้องที่ กทพ. เรียกร้องแย้งเป็นจำนวนเงิน 15,575 ล้านบาทและเป็นข้อพิพาทที่ กทพ. เป็นผู้ยื่นคำร้องเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 24.2 ล้านบาทและมีมูลฟ้องที่บริษัทเรียกร้องแย้งเป็นจำนวนเงิน 5,114 ล้านบาทสาระสำคัญของแต่ละข้อพิพาทมีดังนี้

7.1.1 ข้อพิพาทที่บริษัท และบริษัทย่อยเป็นผู้ยื่นเรียกร้องค่าเสียหาย

1. การปรับเปลี่ยนอัตราค่าผ่านทางในปี 2541 ของทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช

บริษัทขอปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางของรถที่ใช้โครงข่ายในเขตเมือง 10 บาท สำหรับรถ 4 ล้อ และ 20 บาท สำหรับรถ 6-10 ล้อ และรถมากกว่า 10 ล้อขึ้นไป และอัตราค่าผ่านทางของรถที่ใช้โครงข่ายนอกเขตเมือง 5 บาท สำหรับ รถ 4 ล้อ และ 10 บาท สำหรับรถ 6-10 ล้อ และรถมากกว่า 10 ล้อขึ้นไป

บริษัทได้รับการปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาตามประกาศกระทรวงมหาดไทยลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541 ในอัตราที่บริษัทเสนอ

ต่อมา กทพ. ประกาศอัตราค่าผ่านทางใหม่ตามประกาศฯ ลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 ทำให้อัตราค่าผ่านทางที่ได้ปรับเพิ่มในปี 2541 เพิ่มขึ้นเพียง 10 บาทต่อคันสำหรับรถทุกประเภทที่ใช้โครงข่ายในเขตเมืองและไม่มีการปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางสำหรับรถที่ใช้โครงข่ายนอกเขตเมือง

บริษัทจึงได้นำกรณีพิพาทนี้เข้าสู่การพิจารณาของคณะผู้พิจารณาและอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนของสัญญา

อนุญาโตตุลาการชุดแรกพิจารณาแล้วเห็นว่า ประกาศฯ ฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 ถูกต้อง กทพ. จึงยื่น ข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการอีกชุดหนึ่งเรียกร้องให้บริษัทคืนเงินที่ได้รับไประหว่างวันที่ 1 กันยายน 2541 ถึงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 บริษัทปฏิเสธและเรียกร้องคัดค้านว่า การคำนวณการปรับอัตราค่าผ่านทางตามประกาศฯ ฉบับ วันที่ 27 สิงหาคม 2541 นั้น ถูกต้องแล้ว และบริษัทมีสิทธิได้รับการปรับค่าผ่านทางตามประกาศฯ ฉบับวันที่ 27 สิงหาคม 2541

อนุญาโตตุลาการได้พิจารณาแล้วมีคำวินิจฉัยชี้ขาดว่าบริษัทมีสิทธิได้รับการปรับค่าผ่านทางตามประกาศฯ ฉบับลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541 จึงให้ กทพ. ชดเชยค่าเสียหายให้บริษัทในผลต่างระหว่างอัตราค่าผ่านทางจริงที่เรียกเก็บได้ตามประกาศฯ ฉบับลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541 และฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 นับตั้งแต่วันที่ 24 ตุลาคม 2541 เป็นต้นมา ซึ่งค่าเสียหายดังกล่าวสามารถคำนวณจากผลต่างของอัตราค่าผ่านทางของรถแต่ละประเภทเป็นรายวันระหว่างประกาศกระทรวงมหาดไทยทั้งสองฉบับ จนถึงวันที่ 15 กรกฎาคม 2543 ซึ่งเป็นวันที่มีการยื่นข้อพิพาทเป็นจำนวนเงิน 360.9 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญาและให้ชดใช้ค่าเสียหายตามจำนวนผลต่างของอัตราค่าผ่านทางตามประกาศทั้งสองฉบับ โดยคำนวณจากจำนวนและประเภทของรถที่แท้จริงที่ได้ใช้ทางพิเศษนับแต่วันที่ 16 กรกฎาคม 2543 เป็นต้นไปจนกว่าจะมีการดำเนินการตามสัญญาให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่

กทพ. ได้มีหนังสือปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามคำชี้ขาดฯ บริษัทจึงได้ยื่นคำร้องต่อศาลแพ่งกรุงเทพใต้เพื่อขอให้ศาลมีคำพิพากษาบังคับตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ

เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2547 ศาลแพ่งกรุงเทพใต้ได้มีคำพิพากษายืนตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ ซึ่งเป็นผลให้ กทพ. ต้องชดเชยค่าเสียหายให้บริษัทจนกว่าจะมีการดำเนินการตามสัญญาให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่

กทพ.ได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งศาลแพ่งกรุงเทพใต้ ซึ่งเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2552 ศาลฎีกาโดยมติ ที่ประชุมใหญ่ได้มีคำพิพากษากลับคำพิพากษาศาลแพ่งกรุงเทพใต้โดยไม่รับบังคับตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการเพราะจะเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน เนื่องจากคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการดังกล่าวซ้ำซ้อนกับคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการเดิมที่ได้เคยชี้ขาดว่าประกาศกระทรวงมหาดไทยฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 เป็นประกาศ ที่ถูกต้อง และคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการดังกล่าวยังคงมีผลผูกพันและเป็นที่สุดระหว่างบริษัทกับ กทพ.

2. วันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก (Priority Component Opening Date) ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

บริษัทได้ก่อสร้าง “พื้นที่ส่วนแรก” ของทางพิเศษศรีรัช แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2535 ซึ่งตามสัญญา กำหนดว่า วันที่มีการก่อสร้างในพื้นที่ส่วนแรกแล้วเสร็จ ถือว่าเป็นวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก และบริษัทมีสิทธิได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง แต่ กทพ. ได้เริ่มแบ่งรายได้ค่าผ่านทางให้บริษัท ในวันที่ 2 กันยายน 2536 ทำให้บริษัทสูญเสียรายได้ที่ควรได้รับตามสัญญา

กทพ. และบริษัทมีความเห็นไม่ตรงกันว่าวันใดจะเป็นวันเริ่มแบ่งส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง

เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2544 บริษัทจึงยื่นข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการเพื่อขอให้ชี้ขาดให้ กทพ. ชดเชยรายได้ที่ขาดไปพร้อมดอกเบี้ยจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาทเป็นจำนวน 3,831.4 ล้านบาท ซึ่ง กทพ. คัดค้านและเรียกร้องแย้งเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 15,575 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2550 คณะอนุญาโตตุลาการเสร็จสิ้นการสืบพยาน บริษัทได้ยื่นคำแถลงการณ์ปิดคดีต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2551 ซึ่งต่อมาประธานคณะอนุญาโตตุลาการ (นายเคียง บุญเพิ่ม) ได้ขอลาออกจากการเป็นประธานคณะอนุญาโตตุลาการ

และเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2551 อนุญาโตตุลาการทั้งสองฝ่ายและคู่พิพาทได้คัดเลือกประธานคณะอนุญาโตตุลาการคนใหม่

นัดพร้อมทุกฝ่าย เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2551 อนุญาโตตุลาการทั้งสองฝ่ายได้ลงนามแต่งตั้ง ศาสตราจารย์สมชัย ทรัพย์วนิช เป็นประธานคณะอนุญาโตตุลาการ และประธานได้กำหนดให้อนุญาโตตุลาการทั้งสองฝ่ายทำความเข้าใจในประเด็นข้อพิพาท เสนอต่อประธานในวันที่ 6 พฤศจิกายน 2551 จากนั้นประธานจะได้จัดทำร่างคำชี้ขาดและนัดพร้อมอนุญาโตตุลาการเพื่อพิจารณาร่างคำชี้ขาดต่อไป

เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2551 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดข้อพิพาทให้กทพ.ชำระเงินส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางโครงการในเขตเมืองที่บริษัทพึงได้รับสำหรับช่วงเวลาระหว่างวันที่ 13 พฤศจิกายน 2535 ถึงวันที่ 2 กันยายน 2536 เป็นเงิน 1,974.6 ล้านบาท คำนวณดอกเบี้ยจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2544 เป็นเงิน 1,856.8 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 3,831.4 ล้านบาท และดอกเบี้ยนับตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2544 เป็นต้นไป จนกว่าจะชำระให้บริษัทเสร็จสิ้น เนื่องจากพยานฝ่าย กทพ.ไม่มีน้ำหนักจึงให้ยกข้อเรียกร้องแย้งของ กทพ. กทพ. จึงไม่มีสิทธิเรียกให้บริษัทชดเชยรายได้ค่าผ่านทางคืน ตามที่เรียกร้องแย้งในจำนวน 15,575 ล้านบาท

3. ทางแข่งขันของทางพิเศษอุดรรัถยา

ตามสัญญากำหนดว่าในระหว่างระยะเวลาของสัญญา หาก กทพ. หรือรัฐบาลมีการก่อสร้างหรือปรับปรุงทางหรือถนนจนมีมาตรฐานเช่นเดียวกับทางพิเศษภายในขอบเขตพื้นที่ที่ใกล้เคียงกับทางพิเศษและส่งผลกระทบทำให้ปริมาณการจราจรที่ใช้ทางพิเศษลดลงหรือรายได้ลดลงจากประมาณการ กทพ. ต้องชดเชยผลกระทบ แก่บริษัทย่อย

การที่รัฐอนุญาตให้มีการก่อสร้างส่วนต่อขยายโครงการทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ช่วงระหว่างอนุสรณ์สถานถึงรังสิตถือเป็นทางแข่งขันตามสัญญา และส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินของบริษัทย่อย บริษัทย่อยจึงเรียกให้ กทพ. ชดเชยผลกระทบดังกล่าวตามที่วิศวกรอิสระได้มีหนังสือรับรองผลกระทบที่ บริษัทย่อยได้รับ

เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2547 บริษัทย่อยจึงได้ยื่นข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการเพื่อขอให้ชี้ขาดให้ กทพ. ชดเชยรายได้ที่ขาดไปคิดเป็นค่าเสียหายจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) เป็นจำนวน 1,790 ล้านบาท

ในเดือนธันวาคม 2550 บริษัทย่อยได้นำพยานเข้าเบิกความและคณะอนุญาโตตุลาการได้เดินเผชิญสืบพยานสถานที่

ก่อสร้างทางพิเศษอุดรรัถยา และทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2550

ในเดือนกุมภาพันธ์ 2551 กทพ. ได้นำพยานเข้าเบิกความและแถลงพยานในวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2551 คณะอนุญาโตตุลาการจึงได้มีคำสั่งเสร็จสิ้นการสืบพยาน และให้คู่พิพาทยื่นคำแถลงการณ์ปิดคดีภายในวันที่ 30 พฤษภาคม 2551

เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2551 บริษัทย่อย และ กทพ. ได้ยื่นคำแถลงการณ์ปิดคดีต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ

เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2551 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำสั่งขาดข้อพิพาทให้ กทพ. ชำระเงินค่าชดเชยรายได้ที่ลดลงจากประมาณการให้แก่บริษัทย่อย สำหรับปี 2542 จำนวน 730.8 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยนับตั้งแต่วันที่ 14 มิถุนายน 2543 เป็นต้นไป จนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น และสำหรับปี 2543 จำนวน 1,059.2 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ย นับตั้งแต่วันที่ 22 มีนาคม 2544 เป็นต้นไป จนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น

4. การออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานโดย กทพ.

กทพ. ได้มีการออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานก่อสร้างเพิ่มเติมและยืนยันว่าจะยอมรับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น อันเป็นผลจากคำสั่งดังกล่าวและวิศวกรอิสระได้มีหนังสือรับรองจำนวนเงินค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นดังกล่าว คิดเป็นค่าเสียหายจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) เป็นจำนวน 238 ล้านบาทแล้ว แต่ต่อมา กทพ. ปฏิเสธที่จะชำระเงินตามการรับรองของวิศวกรอิสระ จึงเกิดเป็นข้อพิพาทขึ้น

เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2549 คณะผู้พิจารณาได้ยุติการพิจารณาเนื่องจากทั้งสองฝ่ายไม่สามารถตกลงกันได้ ขณะนี้บริษัทอยู่ในระหว่างการเตรียมนำข้อพิพาทยื่นต่ออนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนของสัญญา

5. การเปิดใช้งานทางพิเศษศรีรัช ส่วนดีและทางพิเศษอุดรรัถยาลำช้า

ตามสัญญาบริษัท และบริษัทย่อยจะต้องก่อสร้างทางพิเศษให้แล้วเสร็จและเปิดใช้ภายในกำหนดเวลา แต่เมื่อบริษัท และบริษัทย่อยได้ก่อสร้างแล้วเสร็จและวิศวกรอิสระได้มีหนังสือรับรองว่าสามารถเปิดใช้เป็นทางสาธารณะได้แล้ว กทพ. กลับไม่ดำเนินการให้มีการเปิดใช้งานทางพิเศษศรีรัช ส่วนดีและทางพิเศษอุดรรัถยา การชะลอการเปิดใช้ทางพิเศษดังกล่าวทำให้เกิดผลกระทบทางการเงินต่อบริษัทและบริษัทย่อย

เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2542 คณะผู้พิจารณาได้ยุติการพิจารณาข้อพิพาทที่บริษัทย่อยเสนอ และเมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2542 คณะผู้พิจารณาได้ยุติการพิจารณาข้อพิพาทที่บริษัทเสนอเนื่องจากทั้งสองฝ่ายไม่สามารถตกลงกันได้ ขณะนี้บริษัทและบริษัทย่อยอยู่ในระหว่างการเตรียมนำข้อพิพาทยื่นต่ออนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนของสัญญา ซึ่งคิดเป็นค่าเสียหาย (ไม่รวมดอกเบี้ย) ทั้งสิ้นจำนวน 85.5 ล้านบาท

6. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ของทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช

บริษัทขอปรับอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ที่กำหนดให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางทุกระยะเวลา 5 ปี แต่ กทพ. และบริษัทมีความเห็นไม่ตรงกันเกี่ยวกับการพิเศษของการคำนวณค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้น ซึ่งบริษัทเห็นว่าต้องปรับขึ้นเป็นจำนวนเต็ม 5 บาท แต่ กทพ. เห็นว่าถ้าอัตราค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้นคำนวณได้ต่ำกว่า 5 บาท ให้พิเศษทิ้ง ดังนั้น กทพ. จึงไม่ได้ปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางตามที่บริษัทเสนอ จึงเกิดเป็นข้อพิพาทขึ้น

เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2548 คณะผู้พิจารณาได้ยุติการพิจารณาเนื่องจากทั้งสองฝ่ายไม่สามารถตกลงกันได้

เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2551 บริษัท ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ โดยขอให้ กทพ. ชดเชยค่าเสียหายให้แก่บริษัท จากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2546 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา จำนวน 5,980.3 ล้านบาท

กทพ. ได้ยื่นคำร้องขอขยายระยะเวลายื่นคำคัดค้านออกไปรวม 9 ครั้ง โดยสถาบันอนุญาโตตุลาการได้มีคำสั่งอนุญาตให้ กทพ. ยื่นคำคัดค้านภายในวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2552 และยื่นหนังสือแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการในวันเดียวกัน

เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2552 บริษัทได้ยื่นหนังสือแต่งตั้ง ศาสตราจารย์วีระพงษ์ บุญญะภาส เป็นอนุญาโตตุลาการฝ่ายบริษัท

7. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ของทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี

บริษัทขอปรับอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วน ดี) ที่กำหนดให้มีการ

ปรับอัตราค่าผ่านทางทุกระยะเวลา 5 ปี แต่ กทพ. และบริษัทมีความเห็นไม่ตรงกันเกี่ยวกับการปิดเศษของการคำนวณค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้น ซึ่งบริษัทเห็นว่าต้องปรับขึ้นเป็นจำนวนเต็ม 5 บาท แต่ กทพ. เห็นว่าถ้าอัตราค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้นคำนวณได้ต่ำกว่า 5 บาท ให้ปิดเศษทิ้ง ดังนั้น กทพ. จึงไม่ได้ปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางตามที่บริษัทเสนอ จึงเกิดเป็นข้อพิพาทขึ้น

เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2548 คณะผู้พิจารณาได้ยุติการพิจารณาเนื่องจากทั้งสองฝ่ายไม่สามารถตกลงกันได้

เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2551 บริษัทได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ โดยขอให้ กทพ. ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บริษัทจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2546 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา จำนวน 1,048.2 ล้านบาท

กทพ. ได้ยื่นคำร้องขอขยายระยะเวลายื่นคำคัดค้านรวม 6 ครั้ง โดยสถาบันอนุญาโตตุลาการได้มีคำสั่งอนุญาตให้ กทพ. ยื่นคำคัดค้านภายในวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2552

8. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ของทางพิเศษอุดรรัถยา

บริษัทขอปรับอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดที่กำหนดให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางทุกระยะเวลา 5 ปี

แต่ กทพ. และบริษัทมีความเห็นไม่ตรงกันเกี่ยวกับการปิดเศษของการคำนวณค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้น ซึ่งบริษัทเห็นว่าต้องปรับขึ้นเป็นจำนวนเต็ม 5 บาท แต่ กทพ. เห็นว่าถ้าค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้นคำนวณได้ต่ำกว่า 5 บาท ให้ปิดเศษทิ้ง ดังนั้น กทพ. จึงไม่ได้ปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางตามที่บริษัทเสนอจึงเกิดเป็นข้อพิพาทขึ้น

เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2548 คณะผู้พิจารณาได้ยุติการพิจารณาเนื่องจากทั้งสองฝ่ายไม่สามารถตกลงกันได้ ขณะนั้นบริษัทอยู่ระหว่างการสรุปค่าเสียหายที่จะเตรียมนำข้อพิพาทยื่นต่ออนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนของสัญญา

7.1.2 ข้อพิพาทที่ กทพ. เป็นผู้ยื่นเรียกร้องค่าเสียหาย

1. การก่อสร้างถนนรวมและกระจายการจราจร (CD Road) ภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

กทพ. ไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างถนนรวมและกระจายการจราจร (CD Road) ช่วงพระราม 6 - ราชดำริ ให้บริษัทได้ แต่ยังคงการให้บริษัทมีภาระที่จะต้องก่อสร้างต่อไป กทพ. จึงได้ยื่นข้อพิพาทต่อคณะผู้พิจารณา เพื่อบังคับให้ยอมรับว่าบริษัทยังมีภาระหน้าที่ที่จะต้องก่อสร้างโดยไม่มีการเรียกร้องค่าเสียหายเป็นต้นทุน

เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2544 บริษัทยื่นคัดค้านว่า ภาระหน้าที่ในการก่อสร้างของบริษัทสิ้นสุดไปแล้ว พร้อมทั้งเรียกร้องแย้งให้ กทพ. ชำระค่าขาดประโยชน์จากรายได้บริเวณดังกล่าว คิดเป็นค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยจนถึงวันที่ยื่นคำคัดค้านเป็นจำนวนเงิน 5,114 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2545 คณะผู้พิจารณาได้ยุติการพิจารณาเนื่องจากทั้งสองฝ่ายไม่สามารถตกลงกันได้

ปัจจุบัน กทพ. ยังไม่ได้ยื่นข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการแต่อย่างใด

2. ความรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายในการแก้ไขปัญหาผลกระทบจากทางพิเศษศรีรัช

เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2546 กทพ. ได้เสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการเรียกร้องให้บริษัทรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการแก้ไขปัญหาผลกระทบจากทางพิเศษศรีรัช เป็นจำนวนเงิน 1.7 ล้านบาท ซึ่งบริษัทเห็นว่าไม่อยู่ในขอบเขตความรับผิดชอบของบริษัทตามสัญญา เนื่องจากปัญหาผลกระทบดังกล่าวไม่ได้เกิดจากการก่อสร้างหรือการกระทำผิดสัญญาของบริษัท

คณะอนุญาโตตุลาการได้ลงนามแต่งตั้ง ศาสตราจารย์ พิชัยศักดิ์ หวังบุญ เป็นประธานคณะอนุญาโตตุลาการแทนประธานอนุญาโตตุลาการที่ขอลาออกไป ทั้งนี้ภายหลังการแต่งตั้งประธานท่านใหม่แล้ว คณะอนุญาโตตุลาการได้ร่วมกันรับรองให้กระบวนการพิจารณาชั้นอนุญาโตตุลาการในข้อพิพาทนี้ได้ดำเนินการไปก่อนเป็นการดำเนินการโดยชอบและคณะอนุญาโตตุลาการได้กำหนดกระบวนการพิจารณาเพิ่มเติมโดยนัดสืบพยานเดือนกันยายน ถึงเดือนพฤศจิกายน 2551

กทพ. และบริษัทได้นำพยานเข้าเบิกความตามกำหนดนัดสืบพยานในเดือนพฤศจิกายน และเดือนธันวาคม 2551 และเสร็จสิ้นการสืบพยานในวันที่ 26 ธันวาคม 2551 ซึ่งคณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำสั่งให้คู่พิพาททั้งสองฝ่ายยื่นคำแถลงการณ์ปิดคดีในวันที่ 20 มีนาคม 2552

3. ความรับผิดชอบในค่าใช้จ่าย ซึ่งเกิดขึ้นจากการดำเนินงานตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2547 กทพ. ได้เสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการเรียกร้องให้บริษัทฯ รับผิดชอบในค่าใช้จ่าย ซึ่งเกิดขึ้นจากการดำเนินงานตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 เป็นจำนวนเงิน 16.4 ล้านบาท ซึ่งบริษัท เห็นว่าค่าใช้จ่ายที่ กทพ. เรียกมานั้นไม่อยู่ในขอบเขตความรับผิดชอบของบริษัทตามสัญญา

เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2551 ที่ประชุมคณะอนุญาโตตุลาการได้กำหนดวันนัดสืบพยานฝ่าย กทพ. ไว้เบื้องต้นในวันที่ 11, 18 และ 25 มีนาคม 2552

4. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับปัญหาการร้องเรียน

เมื่อวันที่ 28 มกราคม 2548 กทพ. ได้เสนอข้อพิพาทต่อคณะผู้พิจารณาเรียกร้องให้บริษัทฯ ใช้จ่ายในการทำ ทางเข้าออกแก่ที่ดินของผู้ร้องเรียนผ่านเขตทางพิเศษศรีรัช ซึ่ง กทพ. เป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการทำทางเข้าออกดังกล่าว เป็นจำนวนเงิน 44,034 บาท ซึ่งบริษัทเห็นว่า กทพ. ไม่มีสิทธิเรียกร้อง เนื่องจากบริษัทได้ก่อสร้างโครงการระบบ ทางด่วนขั้นที่ 2 ตามแบบที่ได้รับการอนุมัติจนเสร็จสมบูรณ์และเปิดใช้แล้ว

เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2548 กทพ. เสนอข้อพิพาทต่อคณะผู้พิจารณาเพื่อให้บริษัทฯ รับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายที่ กทพ. ได้ ทดรองจ่ายในการดำเนินการจัดทำผิวทางพร้อมวางระบายน้ำและก่อสร้างท่อรับน้ำฝนจากฟรีโพลว์ เป็นจำนวนเงิน 273,732 บาท ซึ่งบริษัทเห็นว่าความเสียหายดังกล่าวไม่อยู่ในความรับผิดชอบของบริษัทตามสัญญา เนื่องจากมิใช่ ความเสียหายที่บุคคลที่สามได้รับเนื่องจากการก่อสร้างหรือดำเนินการระบบทางพิเศษศรีรัช

เมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2549 คณะผู้พิจารณาได้ยุติการพิจารณา เนื่องจากทั้งสองฝ่ายไม่สามารถตกลงกันได้

เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2550 กทพ. ได้เสนอข้อพิพาททั้งสองกรณีต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการขอให้บริษัทฯ ใช้จ่าย รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 404,719 บาท บริษัทได้ยื่นคำคัดค้านคำเสนอข้อพิพาทของ กทพ. เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2550

เมื่อวันที่ 21 เมษายน 2551 บริษัทยื่นหนังสือถึงสถาบันอนุญาโตตุลาการเพื่อคัดค้านการแต่งตั้งนายเทพสิทธิ์ รักไตรงค์ อัยการซึ่งได้รับแต่งตั้งให้เป็นอนุญาโตตุลาการฝ่าย กทพ. เนื่องจากเห็นว่าปัจจัยสำคัญที่มีผลกระทบต่อการ ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความอิสระและเป็นกลาง ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างเสนอคณะอนุญาโตตุลาการเพื่อพิจารณาคำร้องคัดค้าน

สถาบันอนุญาโตตุลาการได้พิจารณาคำร้องดังกล่าวและเสนอให้คณะอนุญาโตตุลาการพิจารณาต่อไป แต่อนุญาโต ตุลาการซึ่งถูกคัดค้านได้มีหนังสือถึงสำนักกระบวนพิจารณายืนยันความเป็นอิสระและความเป็นกลาง ปัจจุบันการพิจารณาคำร้องคัดค้านยังไม่เป็นที่ยุติ

ข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างสถาบันอนุญาโตตุลาการประสานวันนัดพร้อมคณะอนุญาโตตุลาการและคู่พิพาททั้งสองฝ่าย เพื่อแต่งตั้งประธานคณะอนุญาโตตุลาการ

5. ค่าใช้พื้นที่อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัช

เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2551 กทพ. ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเกี่ยวกับการใช้พื้นที่ในอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัช ทนทรัพย์ที่เรียกร้อง จำนวน 5,689,763.87 บาท และขอให้บริษัทฯ ชำระค่าใช้พื้นที่ภายในอาคารดังกล่าวเดือนละ 107,057.30 บาท ต่อไปจนกว่าบริษัทจะส่งมอบหรือออกจากพื้นที่

เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2552 บริษัทได้ยื่นคำร้องขอขยายระยะเวลายื่นคำคัดค้านคำเสนอข้อพิพาทออกไปอีก 60 วัน นับจากวันที่ 21 มกราคม 2552 ซึ่งเป็นวันครบกำหนด

เนื่องจากคดีต่างๆ ยังไม่ถึงที่สุด ดังนั้นบริษัทจึงยังมิได้บันทึกรายการไว้ในงบการเงิน

7.2 คดีฟ้องร้อง

ตามที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และบริษัทได้ถูกผู้ให้บริการทางพิเศษฟ้องในคดีละเมิดเกี่ยวกับการจัด จราจรและดูแลรักษาความปลอดภัยบนระบบทางพิเศษศรีรัช โดยมี กทพ. เป็นจำเลยที่ 1 และบริษัทเป็นจำเลยที่ 2 นั้น

เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2550 ศาลชั้นต้นได้มีคำพิพากษายกฟ้องโจทก์ และเมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2550 โจทก์ได้ยื่น อุทธรณ์ต่อศาลอุทธรณ์ และศาลมีคำสั่งรับอุทธรณ์เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2550 ซึ่งบริษัทได้ยื่นคำแก้อุทธรณ์เมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2550 ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลอุทธรณ์

อย่างไรก็ตาม ฝ่ายบริหารของบริษัทเชื่อว่าจะไม่เกิดผลเสียต่อบริษัทอย่างเป็นสาระสำคัญ ดังนั้น บริษัทจึงไม่ได้ตั้ง สำรองเผื่อหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นไว้ในบัญชี

8 โครงสร้างเงินทุน

8.1 หลักทรัพย์ของบริษัท

1. บริษัทมีทุนจดทะเบียน 8,000 ล้านบาท เป็นหุ้นสามัญ 800 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท เรียกชำระแล้ว 7,700 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญ 770 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท
2. ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2551 หุ้นสามัญของบริษัทมีการออกเป็น Non-Voting Depositary Receipt หรือ NVDR จำนวน 39,246,213 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 5.10 ของจำนวนหุ้นบริษัททั้งหมด โดยหุ้นดังกล่าว มีสิทธิในการรับปันผลตอบแทนจากการลงทุนใน NVDR เท่ากับจำนวนเงินปันผลที่บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด ได้รับจากบริษัท แต่ผู้ถือหุ้น NVDR ไม่สามารถใช้สิทธิออกเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทได้ นักลงทุนสามารถตรวจสอบจำนวนหุ้นที่เป็น NVDR ได้จากเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย www.set.or.th/nvdr

3. บริษัทได้ดำเนินการออกและเสนอขายหุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2550 จำนวน 7,500 ล้านบาท ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

ประเภทหุ้นกู้	:	หุ้นกู้ชนิดระบุชื่อผู้ถือหุ้น ประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน และมีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้			
จำนวนที่เสนอขาย	:	7,500,000 หน่วย (เจ็ดล้านห้าแสนหน่วย)			
มูลค่าที่ตราไว้ต่อหน่วย	:	1,000 บาท (หนึ่งพันบาท)			
ราคาเสนอขายต่อหน่วย	:	1,000 บาท (หนึ่งพันบาท)			
มูลค่าที่เสนอขาย	:	7,500,000,000 บาท (เจ็ดพันห้าร้อยล้านบาท)			
วัตถุประสงค์	:	เพื่อเพิ่มแหล่งเงินทุน และลดความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราดอกเบี้ย โดยบริษัทนำเงินที่ได้รับจากการขายหุ้นกู้ทั้งหมดไปชำระคืนเงินกู้ให้กับธนาคาร			
วันที่ออกหุ้นกู้	:	2 สิงหาคม 2550			
อายุหุ้นกู้ และอัตราดอกเบี้ย	:	อายุหุ้นกู้	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)	วันครบกำหนด ไถ่ถอน
		3 ปี	3,905	4.20	2 สิงหาคม 2553
		5 ปี	1,895	4.88	2 สิงหาคม 2555
		7 ปี	1,700	5.20	2 สิงหาคม 2557

อันดับความน่าเชื่อถือ

ของตราสารหนี้ : ระดับ “A-” โดยบริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด

ผู้จัดการการจำหน่าย : ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)

ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้

และนายทะเบียนหุ้นกู้

4. บริษัทได้ดำเนินการออกและเสนอขายหุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2551 จำนวน 4,000 ล้านบาท ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

ประเภทหุ้นกู้	:	หุ้นกู้ชนิดระบุชื่อผู้ถือหุ้น ประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน และมีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้			
จำนวนที่เสนอขาย	:	4,000,000 หน่วย (สี่ล้านหน่วย)			
มูลค่าที่ตราไว้ต่อหน่วย	:	1,000 บาท (หนึ่งพันบาท)			
ราคาเสนอขายต่อหน่วย	:	1,000 บาท (หนึ่งพันบาท)			
มูลค่าที่เสนอขาย	:	4,000,000,000 บาท (สี่พันล้านบาท)			
วัตถุประสงค์	:	เพื่อเพิ่มแหล่งเงินทุน และลดความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราดอกเบี้ย และใช้เป็นทุนหมุนเวียนสำหรับการดำเนินงาน			
วันที่ออกหุ้นกู้	:	7 พฤศจิกายน 2551			
อายุหุ้นกู้ และอัตราดอกเบี้ย	:	อายุหุ้นกู้	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)	วันครบกำหนด ไถ่ถอน
		3 ปี	2,900	5.20	7 พฤศจิกายน 2554
		5 ปี	1,100	ปีที่ 1-2 : 5.20 ปีที่ 3-4 : 5.65 ปีที่ 5 : 6.00	7 พฤศจิกายน 2556

อันดับความน่าเชื่อถือ
 ของตราสารหนี้ : ระดับ “A-” โดยบริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด
 ผู้จัดการการจำหน่าย
 ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้
 และนายทะเบียนหุ้นกู้ ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)

8.2 ผู้ถือหุ้น

รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ณ วันที่ 19 กันยายน 2551 ซึ่งเป็นวันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นครั้งสุดท้ายล่าสุด มีดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น	
	จำนวนหุ้น	%ของจำนวนหุ้นทั้งหมด
(1) บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน) และกลุ่ม	129,149,947	16.77
(2) ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	55,295,390	7.18
(3) บริษัท ไทยเดินวิดีอาร์ จำกัด	43,116,013	5.60
(4) ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน)	39,172,650	5.09
(5) HSBC (SINGAPORE) NOMINEES PTE LTD	32,604,527	4.23
(6) ธนาคาร ทหารไทย จำกัด (มหาชน)	24,257,463	3.15
(7) NORBAX INC., 13	23,883,200	3.10
(8) MELLON NOMINEE (UK) LIMITED	19,542,900	2.54
(9) บริษัท กรุงเทพประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)	18,241,300	2.37
(10) ธนาคาร ยูโอบี จำกัด (มหาชน)	13,421,470	1.74
(11) สำนักงานประกันสังคม	9,449,700	1.23
(12) นายณฤทธิ์ เจียอาภา	9,396,800	1.22
(13) AMERICAN INTERNATIONAL ASSURANCE COMPANY, LIMITED-APEX	8,665,800	1.13
(14) THE BANK OF NEW YORK (NOMINEES) LIMITED	8,322,270	1.08
(15) STATE STREET BANK AND TRUST COMPANY	6,956,277	0.90
(16) AMERICAN INTERNATIONAL ASSURANCE COMPANY, LIMITED-TIGER	6,945,800	0.90
(17) NORTRUST NOMINEES LTD.	6,718,000	0.87
(18) MELLON BANK,N.A.	6,548,900	0.85
(19) GOVERNMENT OF SINGAPORE INVESTMENT CORPORATION C	6,281,300	0.82
(20) กองทุนเปิด ไทยพาณิชย์หุ้นระยะยาวปันผล 70/30	5,788,400	0.75
(21) THE BANK OF NEW YORK NOMINEES LTD.	5,674,326	0.74
(22) CHASE NOIMNEES LIMITED 1	5,219,800	0.68
(23) กองทุนเปิด บัวหลวงหุ้นระยะยาว	5,194,500	0.68
(24) กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พนักงานบริษัทกสทโทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) และบริษัทไปรษณีย์ไทย	4,961,100	0.64
(25) STATE STREET BANK AND TRUST COMPANY FOR LONDON	4,957,600	0.64
(26) TOKYU CONSTRUCTION COMPANY LIMITED	4,551,150	0.59
(27) THE BANK OF NEW YORK NOMINEES LTD A/C BANK OF NEW YORK	4,542,900	0.59
(28) GERLACH&CO-DIMENSIONAL EMERGING MARKETS VALUE FUND,INC	4,388,100	0.57
(29) นายชูวิทย์ จิตรสกุล	4,220,000	0.55
(30) บริษัท พรอสเพคท์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด	3,942,700	0.51
ยอดรวม	521,410,283	67.72
อื่นๆ	248,598,717	32.28
รวมทั้งสิ้น	770,000,000	100.00

หมายเหตุ ข้อมูลตามตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเปิดเผยไว้ในเว็บไซต์ www.set.or.th สำหรับผู้ถือหุ้นที่มีสัดส่วนการถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 0.5 ขึ้นไป

8.3 นโยบายการจ่ายเงินปันผล

บริษัทมีนโยบายการจ่ายเงินปันผลไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 ของกำไรสุทธิรวมของแต่ละปี โดยคำนึงถึงผลประกอบการ โครงสร้างทางการเงิน การลงทุน และความสม่ำเสมอในการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น

ทั้งนี้คณะกรรมการบริษัทอาจจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลให้แก่ผู้ถือหุ้นได้เมื่อเห็นว่าบริษัทมีกำไรและกระแสเงินสดเพียงพอที่จะสามารถจ่ายเงินปันผลในเบื้องต้นได้ และเมื่อจ่ายเงินปันผลแล้วให้รายงานให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบในการประชุมคราวต่อไป

ตามเงื่อนไขในสัญญาสินเชื่อ ซึ่งแก้ไขเมื่อเดือนกันยายน 2546 บริษัทสามารถจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นได้ในกรณีที่อัตราส่วนความสามารถในการชำระคืนหนี้เงินต้นและดอกเบี้ย (Debt Service Coverage Ratio หรือ DSCR) ของบริษัท ณ วันที่จ่ายเงินปันผลมีค่าไม่น้อยกว่า 1.20 และต้องไม่น้อยกว่า 1.0 ภายหลังที่จ่ายเงินปันผลแล้ว

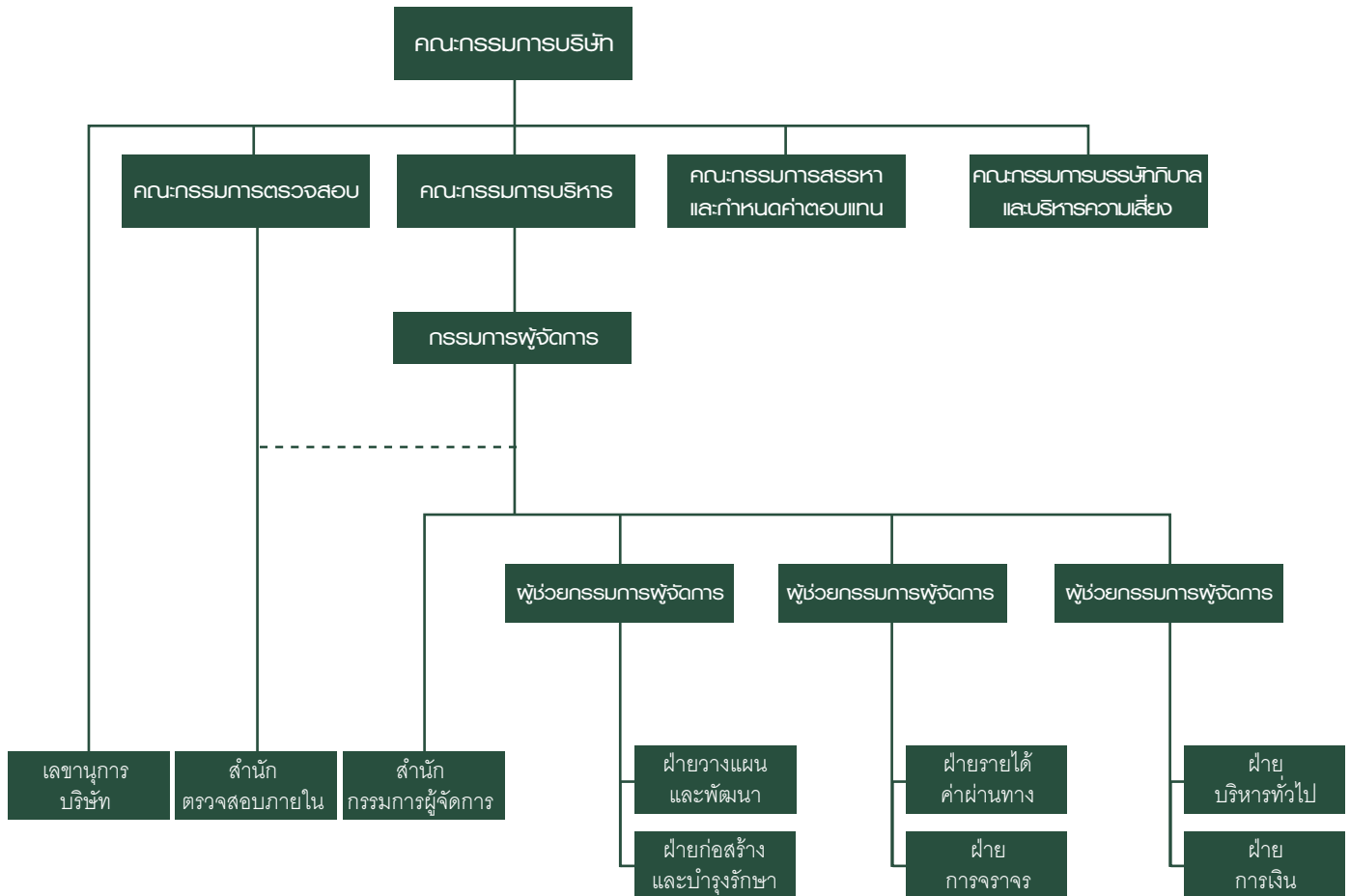
การจ่ายเงินปันผลของบริษัทในช่วงระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา มีดังนี้

การจ่ายเงินปันผล จากการดำเนินงาน	เงินปันผลจ่าย (ล้านบาท)	จ่ายเงินปันผล หุ้นละ (บาท)	กำไรสุทธิ (ล้านบาท)	อัตราร้อยละ เงินปันผลต่อกำไรสุทธิ
ปี 2547				
- งวดครึ่งปีแรก	770	1.00	943	82
- งวดครึ่งปีหลัง	770	1.00	973	79
รวมปี 2547	1,540	2.00	1,916	80
ปี 2548				
- งวดครึ่งปีแรก	385	0.50	747	52
- งวดครึ่งปีหลัง	385	0.50	741	52
รวมปี 2548	770	1.00	1,488	52
ปี 2549				
- งวดครึ่งปีแรก	385	0.50	788	49
- งวดครึ่งปีหลัง	385	0.50	755	51
รวมปี 2549	770	1.00	1,543	50
ปี 2550				
- งวดครึ่งปีแรก	385	0.50	735	52
- งวดครึ่งปีหลัง	462	0.60	672	69
รวมปี 2550	847	1.10	1,407	60
ปี 2551				
- งวดครึ่งปีแรกๆ	385	0.50	634	61
- งวดครึ่งปีหลัง	462 ⁽¹⁾	0.60 ⁽¹⁾	810	57
รวมปี 2551	847	1.10	1,444	59

⁽¹⁾ เป็นวาระเสนอผู้ถือหุ้นพิจารณาในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2552 ในวันที่ 1 เมษายน 2552

9. การจัดการ

9.1 โครงสร้างการจัดการ



หมายเหตุ : โครงสร้างการจัดการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551

โครงสร้างการจัดการของบริษัท ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชุดย่อยอีก 4 คณะ คือ คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง และมีกรรมการผู้จัดการเป็นผู้บริหารสูงสุดของทีมผู้บริหารจำนวน 13 ท่าน

โครงสร้างคณะกรรมการของบริษัทประกอบด้วยบุคคลผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวนทั้งสิ้น 12 ท่าน โดยประกอบด้วย กรรมการที่เป็นผู้บริหาร 7 ท่าน กรรมการที่เป็นอิสระ 4 ท่าน และกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 1 ท่าน ซึ่งถือว่าการถ่วงดุลของกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร โดยบริษัทมีกรรมการที่เป็นอิสระ 4 ท่านคิดเป็น 1 ใน 3 ของกรรมการทั้งคณะ

สำหรับรายชื่อคณะกรรมการและกรรมการชุดย่อยทั้ง 5 คณะ และรายชื่อผู้บริหาร รวมถึงอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการชุดต่างๆ และกระบวนการสรรหา มีรายละเอียดดังนี้

9.1.1 คณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการ 12 ท่าน รายชื่อคณะกรรมการมีดังนี้

ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง	ประเภทกรรมการ	วาระดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท
1. ดร. วีรพงษ์ รามางกูร	ประธานกรรมการบริษัท	กรรมการอิสระ	8 เม.ย.2551 ถึงการประชุมสามัญ ผู้ถือหุ้นประจำปี 2554
2. ศ.ศุภชัย พิศัยชูวนิช	กรรมการบริษัท ประธานกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการบรรษัทภิบาล และบริหารความเสี่ยง	กรรมการอิสระ	4 เม.ย.2550 ถึงการประชุมสามัญ ผู้ถือหุ้นประจำปี 2553
3. พล.อ.สำเภา ชูศรี	กรรมการบริษัท กรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน ⁽¹⁾ กรรมการบรรษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง	กรรมการอิสระ	5 เม.ย.2549 ถึงการประชุมสามัญ ผู้ถือหุ้นประจำปี 2552
4. ศ.ดร.กนก วงษ์ตระหง่าน	กรรมการบริษัท กรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน	กรรมการอิสระ	18 เม.ย.2551 ถึงการประชุมสามัญ ผู้ถือหุ้นประจำปี 2554
5. นายปลิว ตริวิศเวทย์	กรรมการบริษัท ประธานกรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน	กรรมการที่เป็น ผู้บริหาร	18 เม.ย.2551 ถึงการประชุมสามัญ ผู้ถือหุ้นประจำปี 2554
6. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	กรรมการบริษัท รองประธานกรรมการบริหาร กรรมการบรรษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน	กรรมการที่เป็น ผู้บริหาร	5 เม.ย.2549 ถึงการประชุมสามัญ ผู้ถือหุ้นประจำปี 2552
7. ม.ล. ประสพชัย เกษมสันต์	กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร	กรรมการที่เป็น ผู้บริหาร	4 เม.ย.2550 ถึงการประชุมสามัญ ผู้ถือหุ้นประจำปี 2553
8. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต	กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร	กรรมการที่เป็น ผู้บริหาร	5 เม.ย.2549 ถึงการประชุมสามัญ ผู้ถือหุ้นประจำปี 2552
9. นางสาวอารีศรา ธรรมธัช	กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร	กรรมการที่เป็น ผู้บริหาร	5 เม.ย.2549 ถึงการประชุมสามัญ ผู้ถือหุ้นประจำปี 2552
10. นางวัลลภา ไปษยานนท์	กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร	กรรมการที่เป็น ผู้บริหาร	4 เม.ย.2550 ถึงการประชุมสามัญ ผู้ถือหุ้นประจำปี 2553
11. นายสินธพ สิริสิงห	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ ไม่เป็นผู้บริหาร	18 เม.ย.2551 ถึงการประชุมสามัญ ผู้ถือหุ้นประจำปี 2554
12. นางเพียว มริตตะนพร	กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร กรรมการบรรษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง กรรมการผู้จัดการ	กรรมการที่เป็น ผู้บริหาร	4 เม.ย.2550 ถึงการประชุมสามัญ ผู้ถือหุ้นประจำปี 2553

หมายเหตุ

ประวัติผู้บริหารปรากฏหน้า 97 - 102

⁽¹⁾ พลเอกสำเภา ชูศรี ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนตามมติ
ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2551 เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2551

ในปี 2551 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 4/2551 เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2551 ได้มีมติให้ปรับปรุงนัยามกรรมการอิสระของบริษัทให้เข้มงวดกว่านัยามที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนด ทั้งนี้รายละเอียดคุณสมบัติของกรรมการอิสระมีดังนี้

คุณสมบัติของกรรมการอิสระ

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 0.5 ของทุนชำระแล้วของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือนิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง โดยให้นับรวมหุ้นที่ถือโดยผู้ที่เกี่ยวข้องด้วยและกำหนดคุณสมบัติอื่นตามที่สำนักงานกต.กำหนด
2. ไม่มีส่วนร่วมบริหารงาน/พนักงาน/ลูกจ้าง/ที่ปรึกษา ที่ได้รับเงินเดือนประจำ/ผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน หรือนิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง ในปัจจุบันและช่วง 2 ปีก่อนได้รับการแต่งตั้ง
3. ไม่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิตหรือโดยการจดทะเบียนในลักษณะที่เป็นบิดามารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตรกับผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทหรือบริษัทย่อย
4. ไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือนิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งในปัจจุบันและ 2 ปี ก่อนได้รับการแต่งตั้งในลักษณะดังนี้
 - (1) ไม่มีความสัมพันธ์ในลักษณะของการให้บริการทางวิชาชีพ เช่น ผู้สอบบัญชี ผู้ให้บริการทางวิชาชีพอื่นซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่า 2 ล้านบาทต่อปี เช่น ที่ปรึกษากฎหมาย ที่ปรึกษาการเงิน ผู้ประเมินราคาทรัพย์สิน เป็นต้น
 - (2) ไม่มีความสัมพันธ์ทางการค้า/ทางธุรกิจซึ่งมีมูลค่ารายการตั้งแต่ 20 ล้านบาทขึ้นไป หรือตั้งแต่ร้อยละ 3 ของมูลค่าสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิของบริษัท แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า ทั้งนี้ ในการพิจารณามูลค่ารายการให้รวมรายการที่เกิดขึ้นในระหว่าง 6 เดือนก่อนวันที่มีการทำรายการในครั้งนั้นด้วย
5. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการบริษัท ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้น ซึ่งเกี่ยวข้องกับ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท
6. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างอิสระได้

กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

บริษัทได้กำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทจำนวน 4 ท่าน ประกอบด้วย นายปลิว ตรีวิศเวทย์ นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ ม.ล.ประสพชัย เกษมสันต์ และนางพเยาว์ มริตตะนพพร โดยกรรมการสองในสี่ท่านนี้ ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัท

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท

1. ดูแลและจัดการให้การดำเนินการของบริษัทเป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นและรักษามลประโยชน์ของบริษัทบนพื้นฐานของหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
2. กำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานของบริษัทและกำกับควบคุมดูแลให้ฝ่ายบริหารดำเนินการให้เป็นตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงสุดให้แก่กิจการและความมั่งคั่งสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น
3. จัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นเป็นการประชุมใหญ่สามัญประจำปี ภายใน 4 เดือน นับแต่วันปิดบัญชีสิ้นปีของบริษัท และจัดประชุมผู้ถือหุ้นเป็นการประชุมวิสามัญเมื่อมีความจำเป็น
4. จัดประชุมคณะกรรมการบริษัททุกไตรมาส และในการประชุมต้องมีกรรมการไม่น้อยกว่าร้อยละ 60 ของกรรมการทั้งหมด การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุม ให้ถือเอาเสียงข้างมากเป็นมติ ถ้าคะแนนเสียงเท่ากันให้ประธานของที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด
5. พิจารณานุมัติงบประมาณในการลงทุนและการดำเนินกิจการของบริษัทประจำปี รวมทั้งดูแลการใช้ทรัพยากรของบริษัท
6. จัดให้มีการรายงานข้อมูลทางการเงิน ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท และข้อมูลทั่วไปที่สำคัญต่อผู้ถือหุ้น อย่างครบถ้วน ถูกต้อง และเพียงพอ และยืนยันการตรวจสอบรับรองข้อมูลที่รายงาน
7. จัดให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน และมาตรการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิผลรวมทั้งมีการติดตามการดำเนินการในเรื่องดังกล่าวอย่างสม่ำเสมอ
8. พิจารณากำหนดและแยกบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการ อนุกรรมการ และฝ่ายจัดการอย่างชัดเจน รวมทั้งมีการสื่อสารบทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบดังกล่าวต่อกรรมการ อนุกรรมการ ฝ่ายจัดการและพนักงานของบริษัทอย่างสม่ำเสมอ

9. กำกับดูแลให้คณะกรรมการบริหารดำเนินการตามนโยบายที่กำหนดไว้ โดยคณะกรรมการบริหารมีอำนาจอนุมัติการเข้าทำรายการใดๆ ซึ่งผูกพันบริษัทในวงเงินไม่เกินครั้งละ 50 ล้านบาท ทั้งนี้ไม่รวมถึงรายการที่มีความขัดแย้งหรือมีส่วนได้เสีย รวมทั้งรายการที่ต้องขอความเห็นจากผู้ถือหุ้นตามข้อกำหนดของ กสท. และตลาดหลักทรัพย์ฯ

การสรรหา การแต่งตั้ง และวาระการดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะคัดเลือกบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการ หรือบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อเพื่อเข้ารับการเลือกตั้งเป็นกรรมการล่วงหน้าตามที่เห็นเหมาะสม เพื่อนำชื่อเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณานำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น หรือที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเพื่อแต่งตั้ง ทั้งนี้ ตามข้อบังคับบริษัท ข้อ 13 กำหนดว่า ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวน 1 ใน 3 ถ้าจำนวนกรรมการที่จะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วน 1 ใน 3 ดังนั้นกรรมการบริษัท จึงมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี โดยกรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับเลือกตั้งใหม่ได้ ในกรณีเสนอแต่งตั้งกรรมการโดยผู้ถือหุ้นมีหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้

1. ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่งเสียงต่อทุกหนึ่งหุ้นที่ตนถืออยู่
2. การเลือกตั้งกรรมการให้ลงคะแนนเสียงเลือกตั้งเป็นรายบุคคล ทั้งนี้ในการออกเสียงลงคะแนนแต่ละคนที่ผู้ถือหุ้นออกเสียงเลือกตั้งจะได้รับคะแนนเสียงจากผู้ถือหุ้นตามจำนวนหุ้นที่ผู้ถือหุ้นนั้นมียึดอยู่ทั้งหมดตามข้อ 1. โดยผู้ถือหุ้นดังกล่าวจะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้หนึ่งผู้ใดมากหรือน้อยเพียงใดไม่ได้
3. เมื่อทำการลงคะแนนเสียงเลือกตั้งเป็นรายบุคคลแล้ว บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมาจะมีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ใช้วิธีการจับสลาก

9.1.2 คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารเพื่อช่วยในการให้คำแนะนำคำปรึกษาแก่ฝ่ายบริหาร และดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 คณะกรรมการบริหารประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 7 ท่าน คือ

- | | |
|----------------------------|------------------------|
| 1. นายปลิว ตริวิศเวทย์ | ประธานกรรมการบริหาร |
| 2. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ | รองประธานกรรมการบริหาร |
| 3. ม.ล. ประสพชัย เกษมสันต์ | กรรมการบริหาร |
| 4. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต | กรรมการบริหาร |
| 5. นางสาวอาริสรา ธรรมรัช | กรรมการบริหาร |
| 6. นางวัลลภา ปะชยานนท์ | กรรมการบริหาร |
| 7. นางเพียว มริตตะนพร | กรรมการบริหาร |

คณะกรรมการบริหารมีกำหนดการประชุมเป็นประจำทุกเดือนเพื่อพิจารณาเรื่องต่างๆ ตามอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท และพิจารณากลับกรองเรื่องที่จะนำเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติ

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหาร

1. ให้แนวนโยบาย กำกับดูแลให้คำแนะนำ คำปรึกษา แก่กรรมการผู้จัดการ และฝ่ายบริหาร
2. กำหนดแผนธุรกิจ งบประมาณ และอำนาจการบริหารต่างๆ ของบริษัท ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท
3. ตรวจสอบ ติดตามการดำเนินงานตามนโยบายและแผนงานด้านต่างๆ ของบริษัท ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
4. ทำการศึกษาความเป็นไปได้สำหรับโครงการใหม่ๆ เช่น โครงการซึ่งได้รับสิทธิจาก กทพ. หรือภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2
5. มีอำนาจที่จะอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมใดๆ ซึ่งมีผลผูกพันบริษัทในวงเงินไม่เกิน 50 ล้านบาท (ห้าสิบล้านบาทถ้วน) ต่อการทำนิติกรรมแต่ละครั้ง
6. มีอำนาจอนุมัติ แต่งตั้ง การปลด การกำหนดเงินเดือน และผลตอบแทนอื่นๆ รวมทั้งค่าใช้จ่าย และสิ่งอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่หรือพนักงานบริษัทซึ่งมีตำแหน่งตั้งแต่ผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไปแต่ทั้งนี้ไม่รวมถึงกรรมการผู้จัดการ
7. คณะกรรมการบริหาร หรือประธานกรรมการบริหาร มีอำนาจเรียกประชุมคณะกรรมการบริหาร และ/หรือกำหนดระเบียบข้อบังคับของการประชุมตามที่เห็นสมควร
8. รายงานผลการดำเนินงานของบริษัทให้คณะกรรมการบริษัทรับทราบ
9. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการของบริษัทเป็นครั้งคราว

การสรรหาและการแต่งตั้งกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริษัทเป็นผู้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหาร ทั้งนี้เป็นไปตามข้อบังคับบริษัท ซึ่งกำหนดว่ากรรมการบริษัทอาจมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งหรือหลายคนปฏิบัติกรอย่างใดอย่างหนึ่งแทนคณะกรรมการบริษัทก็ได้

9.1.3 คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการบริษัทมีการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อช่วยในการกำกับดูแลกิจการของบริษัท โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน คือ

- | | | |
|---------------------------|----------------------|----------------|
| 1. ศ. ศุภชัย พิศิษฐวานิช* | ประธานกรรมการตรวจสอบ | (กรรมการอิสระ) |
| 2. พล.อ. สำเภา ชูศรี | กรรมการตรวจสอบ | (กรรมการอิสระ) |
| 3. ศ.ดร.กนก วงษ์ตระหง่าน | กรรมการตรวจสอบ | (กรรมการอิสระ) |

* เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์ในการสอบงบการเงิน

โดยมีผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายในเป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบมีกำหนดการประชุมอย่างสม่ำเสมอเป็นประจำอย่างน้อยทุก 3 เดือน โดยประชุมร่วมกับผู้ตรวจสอบบัญชีภายนอก ผู้ตรวจสอบภายใน ฝ่ายบริหาร และผู้บริหารที่รับผิดชอบเกี่ยวกับบัญชีการเงิน ซึ่งในปี 2551 มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบทั้งสิ้น 6 ครั้ง เพื่อสอบทานงบการเงินทุกไตรมาสและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัท หรือในกรณีที่ฝ่ายบริหารจะมีการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือรายการเกี่ยวกับการได้มาจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ ซึ่งจะต้องพิจารณาความเหมาะสม ความสมเหตุสมผลของรายการและประโยชน์สูงสุดของบริษัท ประธานกรรมการตรวจสอบจะมีการเรียกประชุมเพิ่มเติม

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้บริษัทมีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ
2. สอบทานให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน (Internal control) และระบบการตรวจสอบภายใน (Internal audit) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ และพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้ง โยกย้าย เลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน หรือหน่วยงานอื่นใดที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสอบภายใน
3. สอบทานให้บริษัทปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระ เพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท และเสนอคำตอบแทนของบุคคลดังกล่าว รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชี โดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วย อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
5. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท
6. จัดรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบโดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัท ซึ่งรายการดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบ
7. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการของบริษัทมอบหมายด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ
8. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบหากพบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัท ให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการของบริษัท เพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร
 - 1) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
 - 2) การทุจริตหรือมีสิ่งผิดปกติหรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบควบคุมภายใน
 - 3) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท

การสรรหา การแต่งตั้ง และวาระการดำรงตำแหน่งกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการบริษัทเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบ โดยการนำเสนอจากคณะกรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทน ซึ่งพิจารณาจากกรรมการอิสระของบริษัทและอย่างน้อย 1 ท่านมีความรู้ด้านบัญชีและการเงิน มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี โดยกรรมการตรวจสอบซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระอาจได้รับการแต่งตั้งใหม่ซ้ำก็ได้

9.1.4 คณะกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการบริษัทมีการแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหา และคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2550 ต่อมาที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2551 เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2551 ได้มีมติให้ปรับโครงสร้างของคณะกรรมการสรรหา และคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน ตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยการรวมคณะกรรมการสรรหาและคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนเป็นคณะเดียวกัน และได้มีมติแต่งตั้งให้พลเอกสำเภา ชูศรี ซึ่งเป็นกรรมการอิสระ ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนตามข้อเสนอของคณะกรรมการบริษัท ภิบาลและบริหารความเสี่ยงเพื่อให้สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีซึ่งกำหนดว่าประธานคณะกรรมการชุดย่อยควรเป็นกรรมการอิสระ

ดังนั้นคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจึงประกอบด้วยกรรมการจำนวน 4 ท่าน คือ

- | | | |
|--------------------------|-------------------------------------|----------------|
| 1. พล.อ.สำเภา ชูศรี | ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน | (กรรมการอิสระ) |
| 2. นายปลิว ตวีวิศเวทย์ | กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน | |
| 3. ศ.ดร.กนก วงษ์ตระหง่าน | กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน | (กรรมการอิสระ) |
| 4. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ | กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน | |

ในปี 2551 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีการประชุม 1 ครั้ง เพื่อสรรหาบุคคลที่เหมาะสมเพื่อเสนอแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทแทนกรรมการที่พ้นตำแหน่งตามวาระ และพิจารณากลับกรองค่าตอบแทนกรรมการประจำปี 2551 และโบนัสปี 2550 เพื่อนำเสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2551 พิจารณานอุมัติ

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณาลักษณะและกระบวนการในการสรรหา รวมทั้งคัดเลือกบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาแต่งตั้ง
2. พิจารณาคัดเลือกบุคคลที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาแต่งตั้ง
3. พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการและกรรมการผู้จัดการ
4. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนของกรรมการและนำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณานอุมัติ
5. พิจารณาการปรับอัตราเงินเดือนและผลตอบแทนอื่นของกรรมการผู้จัดการและนำเสนอคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณานอุมัติ
6. ภารกิจอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

การสรรหา การแต่งตั้ง และวาระการดำรงตำแหน่งกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการบริษัทเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยให้มีวาระการดำรงตำแหน่ง คราวละ 3 ปี

9.1.5 คณะกรรมการบริษัท ภิบาลและบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริษัท ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริษัท ภิบาลและบริหารความเสี่ยงเพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท รวมทั้งจรรยาบรรณธุรกิจ โดยคณะกรรมการบริษัท ภิบาลและบริหารความเสี่ยงประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 4 ท่าน คือ

- | | | |
|--------------------------|--|----------------|
| 1. ศ. ศุภชัย พิศัยฐวานิช | ประธานกรรมการบริษัท ภิบาลและบริหารความเสี่ยง | (กรรมการอิสระ) |
| 2. พล.อ. สำเภา ชูศรี | กรรมการบริษัท ภิบาลและบริหารความเสี่ยง | (กรรมการอิสระ) |
| 3. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ | กรรมการบริษัท ภิบาลและบริหารความเสี่ยง | |
| 4. นางเพียว มริตตะนระพร | กรรมการบริษัท ภิบาลและบริหารความเสี่ยง | |

คณะกรรมการบริษัท ภิบาลและบริหารความเสี่ยงมีการประชุม เพื่อติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และแผนการบริหารความเสี่ยงของบริษัท โดยในปี 2551 มีการประชุมคณะกรรมการบริษัท ภิบาลและบริหารความเสี่ยงทั้งสิ้น 2 ครั้ง

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทกบและบริหารความเสี่ยง

1. ศึกษาและติดตามความเคลื่อนไหว แนวโน้ม การปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อเสนอคณะกรรมการบริษัท พิจารณาความเหมาะสมในการนำมาเป็นแนวทางในการดำเนินงานของบริษัท
2. พัฒนาและเสนอแนะนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทรวมทั้งจรรยาบรรณธุรกิจต่อคณะกรรมการบริษัท
3. ติดตามและประเมินผลตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท พร้อมทั้งรายงานให้คณะกรรมการบริษัททราบ
4. พิจารณานโยบายและแผนงานเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงเพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณา
5. ดูแลและทบทวนการบริหารความเสี่ยงโดยรวมของบริษัท กลยุทธ์ที่ใช้ในการบริหารความเสี่ยง และระบบเตือนภัยของความเสียหายทุกประเภท เพื่อจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ให้สอดคล้องกับนโยบายการบริหารความเสี่ยงของบริษัท
6. รายงานความเสี่ยงและการดำเนินงานเพื่อลดความเสี่ยงต่อคณะกรรมการบริษัท
7. ภารกิจอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

การสรรหา การแต่งตั้ง และวาระการดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทกบและบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริษัทเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการบริษัทกบและบริหารความเสี่ยงโดยให้มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี

9.1.6 รายชื่อผู้บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 ผู้บริหาร⁽¹⁾ ของบริษัทมีจำนวนทั้งสิ้น 13 ท่าน (ประวัติผู้บริหารปรากฏหน้า 100 - 102)

- | | | |
|---------------------|----------------|--|
| 1. นางเพยาร์ | มริตตะพร | กรรมการผู้จัดการ |
| 2. นายสงวน | คุณาธิพันธ์ | ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ |
| 3. นางสุฤทัย | พรหมมาตร | ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ |
| 4. นางงามนิจ | กนกกาญจนา | ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ |
| 5. นายภาคภูมิ | ทวีวิทยร์ศรี | ผู้อำนวยการอาวุโสสำนักกรรมการผู้จัดการและเลขานุการบริษัท |
| 6. นางสาวปาหนัน | โตสุวรรณถาวร | ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายการเงิน |
| 7. นายไพสณฑ์ | เลิศศลาภิรักษ์ | ผู้อำนวยการฝ่ายการจราจร |
| 8. นางสาววาสนา | วัฒนานุกุลชัย | ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายใน |
| 9. นางวัฒนา | สิทธิไวยาภรณ์ | ผู้อำนวยการฝ่ายวางแผนและพัฒนา |
| 10. นายอมสิน | พิบูลวรารุณ | ผู้อำนวยการฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา |
| 11. นางสุภัทรา | บำเหน็จพันธุ์ | ผู้อำนวยการฝ่ายรายได้ค่าผ่านทาง ⁽²⁾ |
| 12. นายเฉลิมเกียรติ | สกลวิศาลศักดิ์ | รองผู้อำนวยการฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา ⁽²⁾ |
| 13. นางสาวเพ็ญพร | กิติโยภาส | รองผู้อำนวยการฝ่ายวางแผนและพัฒนา |

หมายเหตุ ⁽¹⁾ ตามคำนิยาม “ผู้บริหาร” ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

⁽²⁾ มีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2552

อำนาจหน้าที่กรรมการผู้จัดการ

กรรมการผู้จัดการมีอำนาจหน้าที่ดำเนินการควบคุม และบริหารธุรกิจหลักของบริษัทในฐานะผู้ให้บริการทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) และส่วนต่อขยายภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 กับ กทพ. และดูแลกิจการทั้งปวงของบริษัทให้เป็นไปตามมติและนโยบายที่ได้รับมอบจากคณะกรรมการบริษัทและตามคำแนะนำของคณะกรรมการบริษัท ทั้งนี้คณะกรรมการบริษัท จะทำการประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดไว้เป็นประจำทุกปี โดยคณะกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทนจะเป็นผู้พิจารณาค่าตอบแทนสำหรับกรรมการผู้จัดการ โดยประเมินจากการปฏิบัติงานในปีที่ผ่านมาและนำเสนอคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติตามหลักเกณฑ์

การสรรหากรรมการผู้จัดการและผู้บริหาร

สำหรับตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน จะพิจารณาสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม กล่าวคือ เป็นผู้มีความรู้ความสามารถ มีประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อการบริหารจัดการให้บรรลุวัตถุประสงค์ หรือเป้าหมายที่คณะกรรมการบริษัทกำหนดไว้ และมีความเข้าใจในธุรกิจของบริษัทอย่างดี โดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาแต่งตั้ง

สำหรับผู้บริหารตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป ฝ่ายจัดการจะนำเสนอคณะกรรมการบริหารเพื่อพิจารณาแต่งตั้ง

9.1.7 เลขานุการบริษัท

คณะกรรมการบริษัท ได้แต่งตั้งนายภาคภูมิ ทวีวิทยธर्म ให้ดำรงตำแหน่งเลขานุการบริษัทโดยมีผลตั้งแต่วันที่ 28 พฤศจิกายน 2550 ก่อนการบังคับใช้ของพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 (ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2551) โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบดังนี้

1. ให้คำแนะนำแก่กรรมการเกี่ยวกับข้อกฎหมาย กฎเกณฑ์ และระเบียบปฏิบัติต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
2. ดูแลให้บริษัทมีการปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับบริษัท ระเบียบที่เกี่ยวข้อง และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
3. จัดการประชุมตามที่กฎหมายและข้อบังคับกำหนด จัดทำและเก็บรักษารายงานการประชุม รวมถึงประสานงานให้มีการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการหรือมติผู้ถือหุ้นอย่างมีประสิทธิภาพ
4. ดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลและรายงานสารสนเทศต่อหน่วยงานที่กำกับดูแล
5. ติดต่อและสื่อสารกับผู้ถือหุ้น และหน่วยงานกำกับดูแลที่เกี่ยวข้อง โดยผู้ถือหุ้นสามารถสอบถามหรือขอข้อมูลต่างๆ ที่ต้องการทราบ โดยติดต่อสอบถามได้ที่เบอร์โทรศัพท์ 0-2641-4611 ต่อ 500 หรือส่งคำถามผ่านทาง email ที่ company secretary@becl.co.th
6. ส่งเสริมให้มีการฝึกอบรมหลักสูตรต่างๆ และให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการใหม่
7. ภารกิจอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

9.1.8 โครงสร้างกรรมการบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (บริษัทย่อย)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 คณะกรรมการของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (บริษัทย่อย) ประกอบด้วยบุคคลผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวนทั้งสิ้น 8 ท่าน ดังมีรายชื่อต่อไปนี้

1. นายปลิว	ตรีวิศเวทย์	ประธานกรรมการบริษัท
2. นายสุพงศ์	ชยุตสาหกิจ	กรรมการบริษัท
3. ม.ล. ประสบชัย	เกษมสันต์	กรรมการบริษัท
4. นายปณิต	ตุลย์วัฒนจิต	กรรมการบริษัท
5. นางสาวอาริศา	ธรมธัช	กรรมการบริษัท
6. นางวัลลภา	โปษยานนท์	กรรมการบริษัท
7. นายสินธพ	สิริสิงห์	กรรมการบริษัท
8. นางเพียว	มริตตะนพร	กรรมการบริษัท

กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทย่อย

บริษัทย่อยได้กำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทจำนวน 4 ท่าน ประกอบด้วย นายปลิว ตรีวิศเวทย์ นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ ม.ล.ประสบชัย เกษมสันต์ และนางเพียว มริตตะนพร โดยกรรมการสองในสี่ท่านนี้ลงลายมือชื่อร่วมกัน และประทับตราสำคัญของบริษัท

9.2 คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

บริษัทได้พิจารณาให้คำตอบแทนที่เหมาะสมแก่คณะกรรมการและผู้บริหาร โดยมีหลักเกณฑ์ในการกำหนดคำตอบแทนของคณะกรรมการคือ

- 1) มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับขอบเขตภาระหน้าที่ความรับผิดชอบของกรรมการแต่ละคน เช่น การเป็นประธานกรรมการ ประธานคณะกรรมการย่อยชุดต่างๆ และการเป็นสมาชิกของคณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงจะได้รับคำตอบแทนเพิ่มตามตำแหน่ง
- 2) คำตอบแทนอยู่ในระดับที่สามารถเข้าใจ และรักษากรรมการที่มีความรู้ความสามารถ และมีคุณภาพในการปฏิบัติหน้าที่ให้กับบริษัท
- 3) องค์ประกอบของคำตอบแทนมีความชัดเจน โปร่งใส ง่ายต่อการเข้าใจ

สำหรับคำตอบแทนผู้บริหารในปี 2551 จำนวนคำตอบแทนของกรรมการ และผู้บริหารดังนี้

1. คำตอบแทนของกรรมการบริษัท ประกอบด้วย คำตอบแทนกรรมการ เงินประจำตำแหน่งประธาน เบี้ยประชุม และโบนัส รวมคำตอบแทนของกรรมการบริษัทในปี 2551 เป็นเงิน 18,296,438 บาท ซึ่งสอดคล้องกับมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2551 ที่อนุมัติให้กำหนดคำตอบแทนกรรมการเป็นโบนัสกรรมการสำหรับปี 2550 ไม่เกิน 7.8 ล้านบาท และคำตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2551 ไม่เกิน 12 ล้านบาท เป็นจำนวนเงินอนุมัติรวม 19.8 ล้านบาท

รายชื่อคณะกรรมการ	ตำแหน่ง	ค่าตอบแทนกรรมการและเบี้ยประชุมปี 2551					เงิน ประจำ ตำแหน่ง ประธาน	โบนัส ปี 2550	รวม
		คณะ กรรมการ บริษัท	คณะ กรรมการ บริหาร	คณะ กรรมการ ตรวจสอบ	คณะ กรรมการ สรรหาและ กำหนดค่า ตอบแทน	คณะ กรรมการ บริษัท กิบาลและ บริหารความ เสี่ยง			
1. ดร. วีรพงษ์ รามางกูร	ประธานกรรมการบริษัท	400,000	-	-	-	-	1,500,000	910,000	2,810,000
2. นายปลิว ตรีวิศเวทย์	กรรมการบริษัท ประธานกรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน	400,000	475,000	-	25,000	-	500,000	910,000	2,310,000
3. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	กรรมการบริษัท รองประธานกรรมการบริหาร กรรมการบริษัทกิบาลและ บริหารความเสี่ยง กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน	400,000	500,000	-	25,000	50,000	-	650,000	1,625,000
4. ม.ล.ประสพชัย เกษมสันต์	กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร	400,000	425,000	-	-	-	-	650,000	1,475,000
5. นางสาวอารีตรา ธรรมธัช	กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร	400,000	500,000	-	-	-	-	650,000	1,550,000
6. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต	กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร	350,000	500,000	-	-	-	-	650,000	1,500,000
7. นางวัลลภา ไปษยานนท์ (แจ้งความจำนงค์ไม่ ขอรับค่าตอบแทน)	กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร	-	-	-	-	-	-	-	-
8. นางเพยาร์ มริตตะนพร	กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร กรรมการบริษัทกิบาลและ บริหารความเสี่ยง กรรมการผู้จัดการ	400,000	500,000	-	-	50,000	-	650,000	1,600,000
9. ศ.ศุภชัย พิศัยฐานิช	กรรมการบริษัท ประธานกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการบริษัทกิบาล และบริหารความเสี่ยง	400,000	-	450,000	-	50,000	250,000	780,000	1,930,000
10. ศ.ดร. กนก วงษ์ตระหง่าน	กรรมการบริษัท กรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน	400,000	-	450,000	25,000	-	-	520,000	1,395,000
11. พล.อ. ลำเนา ชูศรี	กรรมการบริษัท กรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน กรรมการบริษัทกิบาลและ บริหารความเสี่ยง	400,000	-	450,000	25,000	50,000	50,000	520,000	1,495,000
12. นายสินธพ สิริสิงห (แต่งตั้งเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550)	กรรมการบริษัท	350,000	-	-	-	-	-	219,397	569,397
13. นายสุทัศน์ สุตันไชยนนท์ (ลาออกเมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2550)	กรรมการบริษัท	-	-	-	-	-	-	37,041	37,041
	รวม	4,300,000	2,900,000	1,350,000	100,000	200,000	2,300,000	7,146,438	18,296,438

2. ค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทย่อย ประกอบด้วย ค่าตอบแทนกรรมการ และค่าเบี้ยประชุม รวมค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทที่ได้รับจากบริษัทย่อย 8 ท่าน ในปี 2551 เป็นเงิน 970,000 บาท
3. ค่าตอบแทนผู้บริหารระดับตั้งแต่องประธานกรรมการบริหาร และกรรมการผู้จัดการ ลงไปจนถึงผู้บริหาร 4 ลำดับ นับถัดจากกรรมการผู้จัดการ จำนวน 14 ท่าน รวมเป็นเงิน 44,819,927 บาท

9.3 การกำกับดูแลกิจการ

บริษัทมีการบริหารงานโดยยึดถือแนวปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยตระหนักถึงความสำคัญและความรับผิดชอบที่มีต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้บริษัทได้รับรางวัลจากองค์กร และหน่วยงานต่างๆ ในช่วงปี 2546 - 2551 สรุปได้ดังนี้

ปี 2546

- รางวัล Disclosure Report Awards 2003 จากสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (กลต.) ในฐานะเป็นบริษัทที่มีการเปิดเผยข้อมูลประจำปีที่ดี

ปี 2547

- บริษัทได้รับการประเมินตามผลสำรวจบรรษัทภิบาลบริษัทจดทะเบียนประจำปี 2547 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทยในระดับดี อยู่ในอันดับ 50 บริษัทแรก (TOP 50)

ปี 2548

- บริษัทได้รับการประเมินตามผลสำรวจบรรษัทภิบาลบริษัทจดทะเบียนประจำปี 2548 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทยในระดับดี อยู่ในอันดับ 100 บริษัทแรก (TOP 100)

ปี 2549

- รางวัล Best Corporate Governance Report Awards ในฐานะบริษัทที่มีความโดดเด่นด้านรายงานการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในการประกาศผลรางวัล “SET Awards 2006”
- บริษัทได้รับการประเมินการกำกับดูแลกิจการอยู่ในระดับ “ดีมาก” จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ปี 2550

- รางวัล Best Shareholder Treatment Awards ในฐานะบริษัทจดทะเบียนยอดเยี่ยมในด้านการดูแลผู้ถือหุ้น จากบริษัทศูนย์วิจัยหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการประกาศผลรางวัล Shareholder Awards
- รางวัลประกาศเกียรติคุณ “คณะกรรมการแห่งปีดีเด่น (Board of the Year For Distinctive Practices)” ในการประกาศผลรางวัลคณะกรรมการแห่งปี 2549/50 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ร่วมกับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง มอบให้เพื่อเป็นการยกย่องคณะกรรมการบริษัทที่ปฏิบัติหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
- บริษัทได้รับการประเมินคุณภาพการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2550 อยู่ในระดับ “ดีเยี่ยม” จากสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
- รางวัล ASEAN Energy Awards 2007 ประเภทอาคารอนุรักษ์พลังงาน โดยบริษัทได้รับการคัดเลือกจากกระทรวงพลังงาน เป็นตัวแทนประเทศไทยเข้าประกวดในระดับอาเซียน ที่ประเทศสิงคโปร์
- รางวัล Thailand Energy Awards 2007 โดยบริษัทได้รับรางวัลดีเด่นด้านการอนุรักษ์พลังงาน ประเภทอาคารนอกชายควบคุมจากกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (พพ.) กระทรวงพลังงาน

ปี 2551

- บริษัทได้รับการประเมินคุณภาพการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2551 อยู่ในระดับ “ดีเยี่ยม” จากสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
- บริษัทได้รับการประเมินการกำกับดูแลกิจการอยู่ในระดับ “ดีมาก” จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- บริษัทได้รับการรับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001: 2004 จาก UKAS ประเทศอังกฤษ และ NAC ประเทศไทยเมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2551

คณะกรรมการบริษัทได้ให้ความสำคัญต่อการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ถือหุ้น ผู้ลงทุนและผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย คณะกรรมการบริษัทมีการทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการอย่างสม่ำเสมอทุกปี เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน โดยนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทมีดังนี้

นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

1) สิทธิของผู้ถือหุ้น

ส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น และดูแลผู้ถือหุ้นมากกว่าสิทธิตามที่กฎหมายกำหนด โดยไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดหรือรบกวนสิทธิของผู้ถือหุ้น

2) การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

กำกับดูแลให้ผู้ถือหุ้นได้รับการปฏิบัติและปกป้องสิทธิขั้นพื้นฐานให้ผู้ถือหุ้นทุกรายได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกัน มีมาตรการป้องกันการใช้ข้อมูลภายในเพื่อหาประโยชน์ให้แก่ตนเองหรือผู้อื่นในทางมิชอบ ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ถือหุ้นโดยรวม

3) บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

ดูแลผู้มีส่วนได้เสียตามสิทธิที่มีตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดสิทธิของผู้มีส่วนได้เสีย และกำหนดมาตรการชดเชยกรณีผู้มีส่วนได้เสียได้รับความเสียหายจากการละเมิดสิทธิ มีกระบวนการส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือระหว่างบริษัทกับผู้มีส่วนได้เสียเพื่อสร้างความมั่นคง ความมั่นคงทางการเงิน และความยั่งยืนของบริษัท

4) การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

การดำเนินงานเป็นไปด้วยความโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ เปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย พร้อมทั้งดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัททั้งข้อมูลทางการเงินและข้อมูลที่ใช้ข้อมูลทางการเงินอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา โปร่งใส ผ่านช่องทางที่เข้าถึงข้อมูลได้ง่าย มีความเท่าเทียมกันและน่าเชื่อถือ

5) ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

คณะกรรมการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ระมัดระวัง รอบคอบ เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัท และเป็นธรรมต่อผู้ถือหุ้นทุกคน โดยมีระบบการควบคุมภายในที่ดี และการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม รวมถึงการปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัท

ปัจจุบันบริษัทได้มีการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน โดยแบ่งเป็น 5 หมวดดังนี้

9.3.1 สิทธิของผู้ถือหุ้น

บริษัทตระหนักถึงสิทธิของผู้ถือหุ้นในความเป็นเจ้าของ ซึ่งจะควบคุมบริษัทโดยผ่านการแต่งตั้งคณะกรรมการให้ทำหน้าที่แทน และมีสิทธิในการตัดสินใจเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ บริษัทจึงได้มีการส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิของตน และได้รับการคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐาน โดยดำเนินการให้ผู้ถือหุ้นได้รับข่าวสารข้อมูลของบริษัทอย่างเพียงพอ การเข้าร่วมประชุมเพื่อใช้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อแต่งตั้งกรรมการ กำหนดค่าตอบแทนกรรมการ แต่งตั้งผู้สอบบัญชี และกำหนดจำนวนเงินค่าสอบบัญชี รวมถึงการใช้สิทธิลงคะแนนในเรื่องสำคัญของบริษัท เป็นต้น โดยคณะกรรมการบริษัทได้กำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการไว้ชัดเจนว่า บริษัทจะส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิขั้นพื้นฐาน โดยบริษัทจะไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดหรือรบกวนสิทธิของผู้ถือหุ้น

ในการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้น บริษัทได้กำหนดวันประชุม ซึ่งไม่ใช่วันหยุดต่อเนื่อง หรือวันนักขัตฤกษ์ และกำหนดเวลาประชุมเวลาไม่เช้าหรือเย็นเกินไป และกำหนดสถานที่ประชุม ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการคมนาคมสะดวก เช่น ใกล้เคียงกับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน หรือใกล้จุดขึ้นลงทางด่วน และมีสถานที่จอดรถเพียงพอ พร้อมแนบแผนที่สถานที่ประชุมและการเดินทาง โดยในปี 2551 บริษัทได้มีการประชุมผู้ถือหุ้น จำนวน 1 ครั้ง คือการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2551 เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2551 ณ หอประชุมศาสตราจารย์สังเวียนอินทวิชัย อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เวลา 15.00 น. โดยบริษัทได้เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมพร้อมรายละเอียดของแต่ละวาระการประชุมบนเว็บไซต์ของบริษัทเป็นการล่วงหน้า 1 เดือนก่อนวันประชุม พร้อมทั้งส่งหนังสือเชิญประชุมให้บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นนายทะเบียนหุ้นของบริษัทเป็นผู้จัดส่งให้กับผู้ถือหุ้นล่วงหน้า 14 วันก่อนประชุม เพื่อให้ผู้ถือหุ้นมีเวลาพิจารณารายละเอียดของแต่ละวาระ และในการส่งเอกสารการประชุมได้แจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับเอกสารประกอบการเข้าร่วมประชุมและจัดเตรียมอาหารแถมไปไว้ให้บริการแก่ผู้ถือหุ้นที่ได้อบรมหมายให้บุคคลอื่นเข้าประชุมแทนโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย และได้เสนอใบมอบฉันทะทั้ง 3 รูปแบบตามที่กฎหมายกำหนดในเว็บไซต์ของบริษัทเพื่อให้ผู้ถือหุ้นเลือกใช้ตามที่เหมาะสม

ทั้งนี้บริษัทได้อำนวยความสะดวกให้กับผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุม โดยจัดเจ้าหน้าที่คอยดูแลต้อนรับและให้ข้อมูลแก่ผู้ถือหุ้นทั้งก่อน-หลัง และในระหว่างการประชุม จัดให้มีของว่างสำหรับผู้ถือหุ้น และใช้ระบบบาร์โค้ดเพื่อความสะดวกรวดเร็วในการลงทะเบียนเข้าร่วมประชุมและการนับคะแนน พร้อมทั้งจัดเจ้าหน้าที่คอยดูแลอำนวยความสะดวกในกรณีที่ผู้ถือหุ้นมีข้อสงสัยต้องการซักถามระหว่างประชุม

คณะกรรมการบริษัทได้ให้ความสำคัญในการเข้าร่วมประชุมสามัญผู้ถือหุ้นเพื่อตอบข้อซักถามและรับฟังข้อเสนอแนะจากผู้ถือหุ้น โดยในปี 2551 มีกรรมการเข้าร่วมประชุม 10 ท่าน ซึ่งรวมถึงประธานกรรมการ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและคณะกรรมการชุดย่อย กรรมการผู้จัดการ คณะผู้บริหารของบริษัทและบริษัทย่อยเข้าร่วมประชุมเพื่อตอบซักถามในประเด็นต่างๆ ของผู้ถือหุ้น

การประชุมดำเนินไปตามลำดับตามระเบียบวาระการประชุมที่กำหนดไว้ในหนังสือเชิญประชุม ซึ่งได้แจ้งผ่านเว็บไซต์ของบริษัทให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า 30 วันแล้ว และเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นแสดงความคิดเห็นและซักถามเรื่องต่างๆ ในแต่ละวาระอย่างเต็มที่โดยก่อนเริ่มการประชุม ประธานในที่ประชุมได้ชี้แจงให้ผู้ถือหุ้นทราบถึงสิ่งที่จะต้องระมัดระวังและสิทธิของผู้ถือหุ้นอย่างชัดเจน ดังนี้

1. หุ้นหนึ่งหุ้นมีเสียงหนึ่งเสียง สำหรับวาระที่ขอมติต้องผ่านด้วยเสียงข้างมาก วาระเพื่อทราบไม่มีการลงมติ และวาระการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการผ่านด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นที่มาประชุม
2. ผู้ถือหุ้นที่มอบฉันทะและออกเสียงลงคะแนนมาแล้ว เจ้าหน้าที่จะทำการรวบรวมคะแนนไว้ในคอมพิวเตอร์ โดยมีที่ปรึกษากฎหมายทำหน้าที่ตรวจสอบการลงคะแนนเสียงให้เป็นไปด้วยความโปร่งใส ถูกต้องตามกฎหมาย และข้อบังคับ สำหรับผู้ที่มอบฉันทะเข้าร่วมประชุมไม่ต้องออกเสียงลงคะแนนอีก ยกเว้นกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงข้อมูลในวาระนั้น และหากผู้ถือหุ้นประสงค์จะเปลี่ยนแปลงการลงคะแนนเสียงให้แจ้งเจ้าหน้าที่เพื่อขอبطالลงคะแนน
3. สำหรับผู้ถือหุ้นที่มาประชุมด้วยตนเองเจ้าหน้าที่ได้จัดเตรียมบัตรลงคะแนนให้ เพื่อใช้ในกรณีที่ไม่เห็นด้วยหรือคัดค้านเสียง
4. ให้สิทธิผู้ถือหุ้นที่มาร่วมประชุมภายหลังจากที่เปิดประชุมแล้ว โดยสามารถใช้สิทธิออกเสียงหรือลงคะแนนในระเบียบวาระที่อยู่ระหว่างการพิจารณาและยังไม่ได้ลงมติ

สำหรับรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น บริษัทได้บันทึกข้อมูลอย่างชัดเจนเกี่ยวกับรายชื่อกรรมการที่เข้าร่วมประชุม คำชี้แจงที่เป็นสาระสำคัญ คำถาม-ตอบ หรือข้อคิดเห็นโดยสรุป มติที่ประชุมโดยแยกเป็นคะแนนที่เห็นด้วยไม่เห็นด้วย หรือคัดค้านเสียง โดยเผยแพร่รายงานผ่านเว็บไซต์ของบริษัท www.bec1.co.th ภายใน 14 วันจากวันประชุมผู้ถือหุ้น โดยผู้ถือหุ้นไม่ต้องรอถึงการประชุมครั้งต่อไป

9.3.2 การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บริษัทให้ความสำคัญและดูแลให้มีการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกันและเป็นธรรม โดยดำเนินการต่างๆ ดังนี้

1. ดำเนินการประชุมผู้ถือหุ้นตามลำดับระเบียบวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม และไม่เพิ่มระเบียบวาระในที่ประชุม โดยไม่ได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้มีโอกาสศึกษาข้อมูลประกอบการพิจารณาระเบียบวาระต่างๆ
2. เสนอรายชื่อของกรรมการอิสระจำนวน 1 ท่าน เพื่อเป็นทางเลือกในการมอบฉันทะให้กับผู้ถือหุ้นในหนังสือมอบฉันทะเพื่อใช้สิทธิในการเข้าร่วมประชุม และออกเสียงลงคะแนนในแต่ละวาระ
3. จัดให้มีบัตรลงคะแนนเสียงสำหรับทุกระเบียบวาระ โดยบริษัทได้นำระบบบาร์โค้ดเข้ามาใช้ในการบันทึกและแสดงผลการลงคะแนนดังกล่าว พร้อมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกในการจัดเก็บบัตรลงคะแนนเสียงในห้องประชุม และเพื่อความโปร่งใส บริษัทได้จัดให้มีที่ปรึกษากฎหมายทำหน้าที่พยานในการนับคะแนน
4. บริษัทได้จัดทำและบันทึกรายงานการประชุมอย่างถูกต้อง ครบถ้วน และเผยแพร่ร่างรายงานการประชุมให้ผู้ถือหุ้นทราบรับทราบผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัท ภายหลังจากที่ได้จัดส่งรายงานต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยแล้วหลังการประชุมเสร็จสิ้น 14 วัน พร้อมกันนี้บริษัทยังได้เผยแพร่ภาพและเสียงของการจัดประชุมผู้ถือหุ้นในเว็บไซต์ของบริษัทสำหรับผู้ถือหุ้นที่สนใจ
5. บริษัทเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นสามารถเสนอระเบียบวาระการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นและเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้ารับการศึกษาแต่งตั้งเป็นกรรมการสำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีของบริษัทได้ล่วงหน้าก่อนการประชุม โดยเริ่มตั้งแต่การประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2551 ซึ่งบริษัทได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นรับทราบโดยทั่วกันผ่านทางเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รวมทั้งได้เปิดเผยหลักเกณฑ์ในการพิจารณานับเว็บไซต์ของบริษัท ทั้งนี้คณะกรรมการจะเป็นผู้พิจารณาความเหมาะสมของการบรรจุหรือไม่บรรจุระเบียบวาระการประชุมตามผู้ถือหุ้นเสนอ และสำหรับบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อเพื่อเข้ารับการศึกษาแต่งตั้งเป็นกรรมการ ฝ่ายจัดการจะนำเสนอต่อคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเพื่อพิจารณานำเสนอคณะกรรมการบริษัทและที่ประชุมผู้ถือหุ้นต่อไป
6. บริษัทได้กำหนดมาตรการป้องกันการใช้ข้อมูลภายในเพื่อหาผลประโยชน์ของกรรมการและผู้บริหาร โดยการแจ้งทุกท่านให้รับทราบบทบาทภาระหน้าที่ที่ต้องรายงานการถือหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะซึ่งถือหลักทรัพย์ของบริษัท และรับทราบการจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือหลักทรัพย์ทุกครั้งที่มีการซื้อ ขาย โอน หรือรับโอนหลักทรัพย์ ต่อคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ตามมาตรา 59 แห่งพระราชบัญญัติ

หลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 ภายใน 3 วันทำการหลังจากวันที่ซื้อ ขาย โอน หรือรับโอนหลักทรัพย์ ซึ่งบริษัท มีการแจ้งเตือนในการประชุมคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการบริหารทุกครั้ง นอกจากนี้กรรมการและผู้บริหาร ยังได้รับทราบหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่กำหนดรวมถึงบทกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และ ตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 และบริษัทได้กำหนดห้ามผู้บริหารที่ได้รับทราบข้อมูลภายในกระทำการใดๆ ซึ่งเป็นการขัด ต่อมาตรา 241 ของ พรบ.ดังกล่าว รวมถึงกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง

9.3.3 บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทได้ให้ความสำคัญต่อสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มไม่ว่าจะเป็นผู้มีส่วนได้เสียภายในได้แก่พนักงาน และผู้บริหาร ของบริษัทและบริษัทย่อย หรือผู้มีส่วนได้เสียภายนอก ได้แก่ ลูกค้า ผู้มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจ ผู้ให้กู้ คู่ค้า คู่แข่ง สังคม และชุมชน โรงเรียนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงทางด่วน ภาครัฐและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ในกรณีที่ผู้มีส่วนได้เสียประสงค์ ติดต่อหรือร้องเรียนสามารถติดต่อมายังกรรมการบริษัทโดยตรงหรือผ่านเลขานุการบริษัท โทร 02-641-4611 ต่อ 500 หรือ ติดต่อผ่านอีเมลได้ที่ companysecretary@becl.co.th เนื่องจากบริษัทตระหนักถึงแรงสนับสนุนจากผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ ซึ่ง จะสร้างความสามารถในการแข่งขันและสร้างผลตอบแทนให้กับบริษัท ซึ่งถือว่าการสร้างความสำเร็จในระยะยาวของ บริษัทได้ โดยคณะกรรมการบริษัทได้กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการว่า บริษัทจะดูแลผู้มีส่วนได้เสียตามสิทธิที่ มีตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดสิทธิของผู้มีส่วนได้เสีย และกำหนดมาตรการขจัดเชยกรณี ผู้มีส่วนได้เสียได้รับความเสียหายจากการละเมิดสิทธิ ซึ่งบริษัทได้มีการดำเนินการดูแลผู้มีส่วนได้เสีย ยกตัวอย่างเช่น

1. ด้านลูกค้า บริษัทมีความมุ่งมั่นในการให้บริการที่มีคุณภาพและเชื่อถือได้ บริษัทให้ความสำคัญในการบริการลูกค้า ทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน และมีแผนงานอย่างต่อเนื่องในการปรับปรุงบริการทางพิเศษให้ผู้ใช้งานได้รับความสะดวกรวดเร็ว และมีความปลอดภัยได้มาตรฐาน ซึ่งกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่นำมายึดเป็นหลักเกณฑ์ในการให้บริการมีดังนี้

- 1) ให้บริการที่มีคุณภาพ สอดคล้องกับความคาดหวังของผู้ใช้ทาง
- 2) ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ทางด้วยความรวดเร็ว และจัดให้มีช่องทางเพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับผู้ใช้งาน กรณีมีข้อร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงบริการ
- 3) ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการบริการที่ถูกต้อง และรวดเร็ว

2. ด้านผู้มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจ บริษัทได้ปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาต่อกทพ. ในฐานะคู่สัญญาอย่างเคร่งครัดและ เป็นธรรมต่อผู้ที่เกี่ยวข้องทางธุรกิจกับบริษัทด้วยความเสมอภาคไม่กีดกัน ไม่ให้สิทธิพิเศษ ไม่เลือกปฏิบัติ ซึ่งได้กำหนด เป็นลายลักษณ์อักษรชัดเจนไว้ในจรรยาบรรณของบริษัท ด้วยหลักการดำเนินงานตลอดจนวิธีปฏิบัติงานตามระบบงานคุณภาพ มาตรฐาน ISO 9001 : 2000 เพื่อสนับสนุนให้เกิดความพร้อมใช้งานของการให้บริการทางพิเศษได้อย่างสม่ำเสมอ

3. ด้านกลุ่มคู่ค้า บริษัทมีความประสงค์ให้การได้มาซึ่งสินค้าและบริการเป็นไปอย่างมีมาตรฐาน โดยยึดมั่นที่จะพัฒนา และรักษาสัมพันธ์ที่ยั่งยืนกับคู่ค้า โดยมีวัตถุประสงค์ชัดเจนในเรื่องของคุณภาพของสินค้าและบริการที่คู่ควรกับ มูลค่าเงิน คุณภาพทางเทคนิค และมีความเชื่อถือซึ่งกันและกัน บริษัทจึงได้จัดให้มีกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างที่เสมอภาคและมีความเป็นธรรมแก่คู่ค้าทุกระบบ และเป็นไปตามขั้นตอนการปฏิบัติงานว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างตามข้อกำหนดตามระบบบริหาร คุณภาพ ISO 9001 : 2000 ซึ่งมีข้อปฏิบัติที่ได้ยึดถืออย่างเคร่งครัดดังนี้

- 1) กำหนดให้มีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกคู่ค้า
- 2) มีการแข่งขันบนข้อมูลที่ได้รับอย่างเท่าเทียมกัน ไม่มีการกีดกันไม่ให้คู่ค้ารายหนึ่งรายใดเข้าร่วมแข่งขันทางธุรกิจ
- 3) จัดทำรูปแบบสัญญาที่เหมาะสมและเป็นมาตรฐานเดียวกัน
- 4) จัดให้มีระบบการจัดการและติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติตามสัญญาครบถ้วน มีระบบการควบคุมภายใน ที่ป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบในทุกขั้นตอนของกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง
- 5) จ่ายเงินให้คู่ค้าตรงเวลา ตามเงื่อนไขการชำระเงินที่ตกลงกัน
- 6) ไม่มีนโยบายให้กรรมการและ/หรือ พนักงานรับผลประโยชน์ใดๆ เป็นส่วนตัวจากคู่ค้า
- 7) จัดให้มีการประเมินคู่ค้า เป็นประจำทุกปี และแจ้งผลการประเมินพร้อมข้อเสนอแนะ เพื่อให้คู่ค้าได้ปรับปรุง คุณภาพสินค้าและงานบริการอย่างต่อเนื่อง ในขณะเดียวกันก็เปิดโอกาสให้คู่ค้าสามารถติดต่อผู้บริหารเพื่อ แจ้งข้อร้องเรียนได้กรณีที่พบว่าได้รับการปฏิบัติอย่างไม่เป็นธรรม
- 8) ไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับของคู่ค้าด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม เช่น การจ่ายสินจ้างให้แก่ กรรมการและพนักงานของคู่แข่ง
- 9) ไม่กล่าวหาในทางร้ายแก่คู่ค้าโดยปราศจากข้อมูลแห่งความจริง

4. ในด้านผู้ให้กู้ บริษัทปฏิบัติตามเงื่อนไขสัญญาสินเชื่อมาโดยตลอดเพื่อสร้างความมั่นใจแก่สถาบันการเงิน ผู้สนับสนุนเงินทุนตามโครงการของบริษัท และไม่เคยมีการปฏิบัติที่ฝ่าฝืนเงื่อนไขที่ตกลงกันแต่อย่างใด สำหรับเงื่อนไขที่บริษัทนำมาปฏิบัติและยึดถือเป็นกฎเกณฑ์ ได้แก่

- 1) ปฏิบัติตามสัญญาสินเชื่อเงื่อนไขต่างๆ ที่ตกลงกันไว้อย่างเคร่งครัด กรณีไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อใดข้อหนึ่ง ต้องรีบแจ้งให้ผู้ให้กู้ทราบล่วงหน้า เพื่อร่วมกันพิจารณาหาแนวทางการแก้ไข
- 2) ปฏิบัติต่อผู้ให้กู้ทุกรายอย่างเสมอภาคและเป็นธรรม และตั้งอยู่บนพื้นฐานของการได้รับผลตอบแทนที่เป็นธรรมทั้งสองฝ่าย
- 3) รายงานข้อมูลทางการเงินที่ถูกต้อง ครบถ้วน และตรงเวลา ให้กับผู้ให้กู้อย่างสม่ำเสมอ
- 4) ละเว้นการเรียก รับ หรือรับจ้างผลประโยชน์ใดๆ ที่ไม่สุจริตในการค้า
- 5) หากมีข้อมูลว่ามีการเรียก รับ หรือรับจ้างผลประโยชน์ใดๆ ไม่สุจริตเกิดขึ้น จะเปิดเผยรายละเอียดต่อผู้ให้กู้ และร่วมกันแก้ไขปัญหาโดยยุติธรรมและรวดเร็ว

ในส่วนของผู้ถือหุ้นกู้ บริษัทได้ดำเนินการออกหุ้นกู้ตามข้อกำหนด กฎหมาย และประกาศต่างๆ ของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และปฏิบัติตามนโยบาย วัตถุประสงค์ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้นอย่างเคร่งครัด และบริษัทยังได้ให้ความสำคัญกับการรับผิดชอบต่อสังคมในการปฏิบัติตามข้อผูกพันตามข้อกำหนดด้วยสิทธิและหน้าที่ของผู้ถือหุ้นกู้ และเงื่อนไขตามสัญญาที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน

5. ด้านพนักงาน บริษัทถือว่าพนักงานเป็นทรัพยากรสำคัญต่อความสำเร็จของบริษัท ดังนั้นนอกจากการส่งเสริมให้พนักงานมีการอบรมหรือศึกษาเพิ่มเติม เพื่อเพิ่มทักษะความสามารถแล้ว บริษัทก็ได้จัดรูปแบบองค์กรให้มีความสมดุลระหว่างประสิทธิภาพและความสุข โดยให้พนักงานทำงานอย่างปลอดภัย มีสุขภาพและสภาพแวดล้อมการทำงานที่ดี มีค่าตอบแทนที่เป็นธรรม มีการวัดผลการปฏิบัติงานที่ชัดเจนกำหนดเป็นดัชนีชี้วัดผล (KPI) ในทุกกิจกรรมที่สำคัญ โดยบริษัทคำนึงถึงความปลอดภัยทั้งต่อการปฏิบัติงานของพนักงานและต่อผู้ใช้ทาง ด้วยการจัดให้มีการอบรมให้กับพนักงานที่ปฏิบัติงานกู้ยืมและจัดการจราจรบนทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีความปลอดภัย นอกจากนี้บริษัทจัดให้มีกิจกรรมกลุ่มคุณภาพเพื่อให้พนักงานได้มีส่วนร่วมในการปรับปรุงงานของตนเอง

- 1) ให้ผลตอบแทนที่เป็นธรรมและเหมาะสมแก่พนักงานตามศักยภาพการทำงาน ด้วยการนำระบบประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานในการวัดความสามารถเพื่อเป็นหลักในการพิจารณาความดีความชอบของพนักงาน และเพื่อเป็นแรงจูงใจในการเพิ่มสมรรถนะการทำงาน
- 2) สร้างบรรยากาศการทำงานแบบมีส่วนร่วม และการทำงานเป็นทีม โดยเปิดโอกาสให้พนักงานได้ร่วมแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับงานที่ปฏิบัติอย่างทั่วถึง
- 3) มุ่งมั่นที่จะให้พนักงานมีความภาคภูมิใจและรู้สึกผูกพันต่อองค์กร โดยการเปิดโอกาสให้พนักงานมีความก้าวหน้า
- 4) ให้ความเสมอภาค สุจริตใจ เทียบธรรม ในการแต่งตั้ง โยกย้าย รวมถึงการให้รางวัลและลงโทษบนพื้นฐานของความรู้ความสามารถและความเหมาะสมของพนักงานนั้นๆ
- 5) จัดให้มีสภาพแวดล้อม และสุขอนามัยในสถานที่ทำงานให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตตลอดจนทรัพย์สินของพนักงานและของบริษัท
- 6) ให้ความสำคัญ และส่งเสริมให้พนักงานได้พัฒนาความรู้ความสามารถอย่างทั่วถึงและสม่ำเสมอ
- 7) ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานอย่างเคร่งครัด

6. ด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม บริษัทมีเจตนารมณ์ที่จะร่วมสร้างความเจริญของเมืองหลวงควบคู่ไปกับการช่วยพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อมของกรุงเทพมหานครให้เติบโตได้อย่างยั่งยืน ผ่านการจัดกิจกรรมต่างๆ เพื่อสังคมอย่างต่อเนื่องโดยยึดถือแนวปฏิบัติดังนี้

- 1) บริษัทมีนโยบายการดำเนินธุรกิจ ที่คำนึงถึงสภาพแวดล้อมและผลกระทบต่อสังคมเป็นสำคัญ และปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม
- 2) ตอบสนองอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพต่อเหตุการณ์ที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน อันเนื่องมาจากการดำเนินงานของบริษัท โดยให้ความร่วมมืออย่างเต็มที่กับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง
- 3) ส่งเสริมให้พนักงานบริษัทมีจิตสำนึกและมีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมภายในระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (ISO 14001:2004) ตลอดจนรณรงค์การอนุรักษ์และใช้พลังงานและทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ
- 4) มีการสื่อสาร แลกเปลี่ยนความรู้และแบ่งปันประสบการณ์ร่วมกับบุคคล ชุมชน และหน่วยงานอื่น เพื่อช่วยกันรักษาสภาพแวดล้อม ปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานให้เหมาะสมอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ

ซึ่งบริษัทได้จัดให้มีการดำเนินกิจกรรมตลอดจนปรับปรุงกระบวนการต่างๆ เพื่อสานความสัมพันธ์อันดีและก่อให้เกิดความร่วมมือระหว่างบริษัทกับผู้มีส่วนได้เสียดังกล่าวได้อย่างเหมาะสม โดยในปี 2551 บริษัทได้ดำเนินกิจกรรมลูกค้าสัมพันธ์ และกิจกรรมเพื่อสังคมที่บริษัทได้ดำเนินการต่างๆ ดังนี้

1. กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับผู้ถือหุ้น

บริษัทจัดกิจกรรม “ผู้ถือหุ้นเยี่ยมชมกิจการ” นำคณะผู้ถือหุ้นจำนวน 191 คน เข้าเยี่ยมชมกิจการของบริษัท ในฐานะผู้บริหารทางพิเศษศรีรัชและอุดรรัถยา โดยเข้าชมศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัชและเส้นทาง พร้อมแวะสถานที่ท่องเที่ยวปลายทางพิเศษ ณ ศูนย์ศิลปะชีฟ บางไทร เพื่อให้ผู้ถือหุ้นมีความเข้าใจที่ดีในการดำเนินงาน และเป็นการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างผู้ถือหุ้นกับบริษัท

2. กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับผู้ให้บริการทางพิเศษ

1) กิจกรรม “ทางด่วนชวนไหว้พระอยุธยา”

นำคณะผู้ให้บริการทางพิเศษจำนวน 80 คน ร่วมเดินทางตามรอยเส้นทางประวัติศาสตร์ ไหว้พระ ทำบุญ เทียนชม วัดวาอาราม และโบราณสถานของจังหวัดอยุธยา

2) กิจกรรม “ทางด่วนชวนเที่ยวอัมพวาผูกสัมพันธ์วันแม่”

นำผู้ใช้งานจำนวน 15 ครอบครัว รวม 45 คน ร่วมสัมผัสวิถีชีวิตริมสองฝั่งคลอง และนำเที่ยวชมตลาดน้ำอัมพวา จ.สมุทรสงคราม เพื่อกระชับความสัมพันธ์ในครอบครัว เนื่องในโอกาสวันแม่แห่งชาติ

3) กิจกรรม “ทางด่วนชวนขับขี่ปลอดภัย ครั้งที่ 2”

บริษัทร่วมกับกรมการขนส่งทางบก และสถานีวิทยุ สวพ.91 จัดโครงการ “ทางด่วนชวนขับขี่ปลอดภัย ครั้งที่ 2” ซึ่งเป็นโครงการต่อเนื่องจากปี 2550 เป็นการจัดอบรมให้ความรู้ในด้านการขับขี่ยานยนต์อย่างปลอดภัย และประหยัดน้ำมัน รวมทั้งส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎจราจร โดยมีผู้สนใจเข้าร่วมการอบรมเป็นจำนวนมาก

3. กิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้ให้กับเยาวชน

1) กิจกรรม “ทางด่วนมอบทุนการศึกษา แก่โรงเรียนใกล้เขตทางพิเศษ”

บริษัทมอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนที่มีผลการเรียนดีแต่ขาดแคลนทุนทรัพย์ และทุนพัฒนาโรงเรียน เพื่อสร้างประโยชน์ทางการศึกษาให้กับโรงเรียนใกล้เขตทางพิเศษจำนวน 5 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนชุมชนวัดเสด็จ โรงเรียนวัดผาสุกมณีจักร โรงเรียนวัดบัวขวัญ โรงเรียนพระราม 9 กาญจนาภิเษก และโรงเรียนวัดอุทัยธาราม รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 250,000 บาท

2) กิจกรรม “ทางด่วนชวนตามรอยพ่อ เรียนรู้เศรษฐกิจพอเพียง”

นำคณะอาจารย์ และนักเรียนโรงเรียนวัดผาสุกมณีจักร จำนวน 115 คน เข้าเยี่ยมชมโครงการสวนพระองค์สวนจิตรลดา ณ พระราชวังดุสิต เพื่อให้เยาวชนได้เรียนรู้การนำทรัพยากรธรรมชาติ และปัจจัยทางการเกษตรมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด และปลูกฝังจิตสำนึกในหลักการเรื่องเศรษฐกิจพอเพียง

นำคณะครู และนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนสมาคมสตรีไทย จำนวน 60 คน เข้าเยี่ยมชมแปลงนาสาธิตของคุณครูธานี จ.ปทุมธานี เพื่อให้เยาวชนได้เรียนรู้คุณค่าของข้าวไทย กระบวนการทำนาปลูกข้าว และปลูกฝังจิตสำนึกในหลักการเรื่องเศรษฐกิจพอเพียง

3) กิจกรรม “ทางด่วนชวนรักศิลปะไทย ครั้งที่ 2”

นำบุตรและพนักงานกทพ. บุตรข้าราชการตำรวจ สน. ทางด่วน 2 และบุตรพนักงานบริษัท ชมศิลปะการแสดงหุ่นละครเล็ก(โจหลุยส์) เรื่อง “พระอภัยมณี ตอน กำเนิดสุดสาคร” เพื่อส่งเสริมให้เยาวชนได้เรียนรู้ศิลปะการแสดงหุ่นละครเล็กของไทย และเพื่อกระชับความสัมพันธ์ระหว่าง 3 หน่วยงาน ณ นาฏยศาลา หุ่นละครเล็ก (โจหลุยส์)

4) กิจกรรม “ส่งหนังสือให้น้อง ดับไฟชายแดนใต้”

บริษัท ร่วมกับ กทพ. สถานีวิทยุ สวพ.91 กระทรวงศึกษาธิการ เจเนอราลี่ประกันภัย และการบินไทย จัดโครงการ “ส่งหนังสือให้น้อง ดับไฟชายแดนใต้” รับผิดชอบหนังสือที่อาคารด่านเก็บค่าผ่านทางทุกด่าน เพื่อนำมอบให้กับโรงเรียนที่ถูกลอบวางเพลิงจนเสียการเรียนการสอนเสียหายใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ได้แก่ นราธิวาส ยะลา และปัตตานี

5) ปีอีซีแอล มอบทุนการศึกษาแก่นบุตรพนักงาน

บริษัทมอบทุนการศึกษา แก่บุตรธิดา พนักงานที่มีผลการเรียนดีเด่น ในระดับประถมศึกษา และระดับมัธยมศึกษา รวม 53 ทุน จำนวน 170,000 บาท ซึ่งเป็นการมอบทุนต่อเนื่องเป็นปีที่ 2

4. กิจกรรมปลูกจิตสำนึกการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

1) กิจกรรม “ทางด่วนชวนรักษ์สิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 2”

บริษัทจัดกิจกรรมทางด่วนชวนรักษ์สิ่งแวดล้อมครั้งที่ 2 เป็นโครงการต่อเนื่องจากปี 2550 โดยนำพนักงานบริษัทร่วมกิจกรรมปลูกจิตสำนึกการอนุรักษ์ธรรมชาติและร่วมดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การร่วมปลูกป่าชายเลนซ่อมแซมพื้นที่ที่เดิมที่เคยปลูกไว้ ณ โครงการศึกษาวิจัยและพัฒนาสิ่งแวดล้อมแหลมผักเบี้ย การปลูกต้นไม้ และต้นสาละ ณ วัดบางภาษี จ. นครปฐม และการปลูกป่าชายเลน ณ ตำบลคลองโคน จ.สมุทรสงคราม รวมทั้งสิ้น 3,100 ต้น

2) กิจกรรม “Think Green, B Green”

บริษัทจัดกิจกรรม “Think Green, B Green” นำคณะผู้บริหารและพนักงาน ร่วมกันปลูกต้นไม้บริเวณหน้าบริษัท เพื่อสร้างจิตสำนึกการใช้พลังงานและทรัพยากรธรรมชาติอย่างรู้คุณค่า และร่วมรณรงค์ช่วยกันลดปัญหาภาวะโลกร้อนให้กับพนักงานเนื่องในวันสิ่งแวดล้อมโลก

9.3.4 การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

1. คณะกรรมการบริษัทมีนโยบายให้บริษัทมีการดำเนินงาน ด้วยความโปร่งใส ตรวจสอบได้ มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอแก่ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย พร้อมทั้งดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา และน่าเชื่อถือ และทุกฝ่ายสามารถเข้าถึงข้อมูลอย่างเท่าเทียมกัน

ในการเปิดเผยข้อมูลสำคัญของบริษัท นอกจากการเผยแพร่ตามเกณฑ์ที่กำหนดผ่านช่องทางของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย บริษัทจะทำการเผยแพร่ไว้ในเว็บไซต์ของบริษัททั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ อาทิเช่น รายงานประจำปี แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) นโยบายการกำกับดูแลกิจการ ข้อมูลบริษัท ข่าวประชาสัมพันธ์ โดยได้มีการปรับปรุงเว็บไซต์อย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ผู้ใช้สามารถรับข้อมูลข่าวสารได้ทันต่อเหตุการณ์ เข้าถึงได้โดยสะดวก และได้รับประโยชน์มากที่สุด

ในการเปิดเผยรายงานทางการเงินนั้น คณะกรรมการบริษัทได้จัดให้มีรายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน แสดงควบคู่กับรายงานของผู้สอบบัญชี รายละเอียดปรากฏในหน้า 96

2. คณะกรรมการให้ความสำคัญต่อการเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัทอย่างถูกต้องครบถ้วน โปร่งใส ทั้งถึงและทันเวลา ทั้งข้อมูลทางการเงิน และข้อมูลที่มีใช้ข้อมูลทางการเงิน อาทิเช่น ความเคลื่อนไหวของปริมาณจรรยา รายได้ ค่าผ่านทาง สถานะเงินกู้ รายงานการเงิน ผลการดำเนินงาน อัตราส่วนทางการเงิน ประวัติการจ่ายเงินปันผล และข้อมูลอื่นที่มีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ของบริษัท ทั้งนี้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ดังกล่าว สำหรับผู้ลงทุนและผู้ที่เกี่ยวข้องได้ใช้ประกอบการตัดสินใจลงทุนผ่านช่องทางและสื่อการเผยแพร่ข้อมูลต่างๆ ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงเว็บไซต์ของบริษัท www.becl.co.th ซึ่งจัดทำเป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ตลอดจนข้อมูลการนำเสนอต่อผู้ลงทุน (Presentation) เป็นรายเดือนและมีการปรับปรุงข้อมูลเป็นประจำทุกวันที่ 10 ของเดือนถัดไปเพื่อให้ผู้ลงทุนทุกท่านสามารถรับทราบข้อมูลใหม่อย่างทันเวลาและสม่ำเสมอ อีกทั้งได้มีการเชื่อมโยงข้อมูลความเห็นและประเด็นการวิเคราะห์ข้อมูลการลงทุนของบริษัทซึ่งจัดทำโดยนักวิเคราะห์หลักทรัพย์จากบริษัทหลักทรัพย์ต่างๆ จากเว็บไซต์ www.settrade.com ซึ่งรวบรวมไว้เป็นบทวิเคราะห์ของบริษัท Analyst Consensus เพื่อประกอบการพิจารณาของผู้ลงทุน

บริษัทเป็นสมาชิกชมรมนักลงทุนสัมพันธ์แห่งประเทศไทย (Thai IR Club) มาตั้งแต่ปี 2548 โดยมีแผนกนักลงทุนสัมพันธ์ทำหน้าที่ติดต่อสื่อสาร มีทีมงานเฉพาะพร้อมให้บริการข้อมูล ข่าวสารแก่ผู้ลงทุน และนักวิเคราะห์ ติดต่อนัดหมาย ตลอดจนการประสานงานกับผู้ลงทุน ผู้ถือหุ้น และผู้ถือหุ้นกู้ เพื่อให้ได้รับข้อมูลอย่างทั่วถึงและเท่าเทียมกัน ทั้งนี้ผู้สนใจลงทุนสามารถติดต่อสอบถามข้อมูลได้ที่แผนกนักลงทุนสัมพันธ์ คุณสุทธิดา สุชนะนรินทร์ หมายเลขโทรศัพท์ 0-2641-4611 ต่อ 530 หรือต่อ 532-533 หากผู้ลงทุนที่ไม่สะดวกเดินทางมายังที่ทำการบริษัทเลขที่ 238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310 ประเทศไทย ก็สามารถติดต่อนัดหมายเพื่อทำการประชุมผ่านทางโทรศัพท์ (Conference Call) หรือ สัมผัสสมาชิกเพื่อรับข่าวสารเป็น Mailing list ผ่านทางเว็บไซต์ หรือ ฝากคำถาม หรือ email ที่ ir@becl.co.th ได้เช่นกัน

นอกเหนือจากการเปิดเผยข้อมูลตามหน้าที่ภายใต้แนวปฏิบัติและข้อบังคับของกฎหมายแล้ว บริษัทยังมีนโยบายหมุนเวียนผู้บริหารระดับสูงในการมีส่วนร่วมให้ข้อมูลและตอบข้อซักถามต่อผู้ลงทุนเพื่อให้ผู้บริหารได้รับทราบความคิดเห็นและตระหนักถึงความต้องการของผู้ลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศด้วยตนเอง ทั้งในระดับกรรมการผู้จัดการ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ ผู้อำนวยการฝ่ายการเงิน และเลขานุการบริษัท ทุกคนได้ร่วมกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์มาโดยตลอด สำหรับการสื่อสารภายในองค์กร แผนกนักลงทุนสัมพันธ์ได้มีการจัดทำรายงานนักลงทุนสัมพันธ์ (IR Report)

รวบรวมสรุปประเด็นคำถามและความเห็นของผู้ลงทุนที่มีต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทเพื่อรายงานสรุปเสนอต่อผู้บริหารเป็นประจำทุกเดือน เพื่อเป็นช่องทางการนำเสนอข้อแนะนำที่ดีหรือผลตอบรับจากผู้ลงทุนต่อผู้บริหารเพื่อมาปรับปรุงการดำเนินงานต่อไป

สำหรับปี 2551 บริษัทมีการรับ Company Visit จากผู้ลงทุนจำนวน 65 ครั้ง และ Conference Call 21 ครั้ง การจัดทำให้มีการแถลงข่าวและการให้สัมภาษณ์ (Press Interview) จำนวน 2 ครั้ง ส่งข้อมูลข่าว (Press Release) จำนวน 52 ครั้ง และจัดการประชุมร่วมกับนักวิเคราะห์เพื่อให้ข้อมูลเป็นประจำทุกไตรมาสทั้งที่บริษัท และในงาน Opportunity Day ซึ่งจัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเพื่อชี้แจงผลการดำเนินงานประจำไตรมาส และเพื่อให้ผู้บริหารตอบข้อซักถามกับผู้ลงทุน และสื่อมวลชนให้ได้รับทราบโดยทั่วกัน นอกจากนี้ยังได้ร่วมกับสมาคมนักวิเคราะห์หลักทรัพย์เพื่อให้ข้อมูลเพิ่มเติมต่อนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ สำหรับการโรดโชว์ (Roadshow) ในปีนี้ และบริษัทได้มีโอกาสเข้าร่วมงาน Thailand Focus 2008 ซึ่งจัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ร่วมกับบริษัทหลักทรัพย์ ซีแอลเอสเอ (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัทได้เข้าร่วมงาน Conference เพื่อนำเสนอข้อมูลต่อผู้ลงทุนสถาบันจำนวนรวม 2 ครั้ง ที่ประเทศสหราชอาณาจักร และในประเทศไทย ตลอดจนการเข้าร่วมงานมหกรรมส่งเสริมการลงทุนแห่งปี SET in the city 2008 ซึ่งจัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อให้ข้อมูลต่อบุคคลทั่วไปที่สนใจลงทุน

บริษัทได้จัดทำมีโครงการผู้ถือหุ้นเยี่ยมชมกิจการ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นได้มีโอกาสเข้าเยี่ยมชมกิจการและพบปะคณะผู้บริหาร บริษัทยังได้จัดทำสารคดี (Publication) เพื่อเผยแพร่ข้อมูลธุรกิจ และได้นำส่งให้กับผู้ถือหุ้นและผู้ถือหุ้นกู้ของบริษัททุกรายเป็นประจำทุก 2 เดือน และบริษัทยังได้ทำการสำรวจความคิดเห็นและความต้องการของนักวิเคราะห์และผู้ลงทุนที่มีต่อคุณภาพของการสื่อสารและการดำเนินกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ในปี 2551 เพื่อนำมาปรับปรุงการทำงานด้วยเช่นกัน

ในปี 2552 บริษัทจะเปิดช่องทางการสื่อสารทางเสียงรูปแบบใหม่เพิ่มเติมจากการใช้ระบบโทรศัพท์ทางไกล ด้วยการนำ TeleConference ผ่านระบบ Voice Over IP ซึ่งนักลงทุนจากทั่วโลกสามารถติดต่อมายัง ir@becl.co.th เพื่อจองนัดหมายเวลาการสนทนาผ่านระบบอินเทอร์เน็ตด้วยต้นทุนการติดต่อสื่อสารที่ต่ำลง และบริษัทยังมีแผนการโรดโชว์ต่างประเทศ ซึ่งได้จัดสรรงบประมาณในการดำเนินกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ไว้อย่างเหมาะสมเป็นประจำทุกปี

3. ในด้านนโยบายการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร บริษัทได้กำหนดนโยบายค่าตอบแทนกรรมการ และกรรมการผู้จัดการไว้อย่างชัดเจนและโปร่งใสโดยมีคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาหลัก ซึ่งค่าตอบแทนอยู่ในระดับเดียวกับอุตสาหกรรมเดียวกันและสูงเพียงพอที่จะดูแลและรักษากรรมการ และกรรมการผู้จัดการที่มีคุณสมบัติที่ต้องการ สำหรับค่าตอบแทนผู้บริหารไม่รวมกรรมการผู้จัดการเป็นไปตามหลักการ และนโยบายที่คณะกรรมการบริหารกำหนด ซึ่งเชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัท และผลการดำเนินงานของผู้บริหาร รายละเอียดปรากฏในหัวข้อค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร หน้า 60 - 62

9.3.5 ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

1) โครงสร้างคณะกรรมการ

โครงสร้างคณะกรรมการของบริษัทประกอบด้วยบุคคลผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวนทั้งสิ้น 12 ท่าน โดยประกอบด้วยกรรมการที่เป็นผู้บริหาร 7 ท่าน กรรมการที่เป็นอิสระ 4 ท่าน และกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 1 ท่าน ซึ่งถือว่าการถ่วงดุลของกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร โดยบริษัทมีกรรมการที่เป็นอิสระ 4 ท่านคิดเป็น 1 ใน 3 ของกรรมการทั้งคณะ โดยประธานกรรมการเป็นกรรมการอิสระตามความหมายของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหาร และไม่เป็นบุคคลเดียวกับกรรมการผู้จัดการ เพื่อเป็นการแบ่งแยกหน้าที่ในการกำหนดนโยบายกำกับดูแลและการบริหารงานประจำ

สำหรับคุณสมบัติของ “กรรมการอิสระ” นั้น บริษัทมีการกำหนดให้เข้มงวดกว่าข้อกำหนดขั้นต่ำของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

คณะกรรมการบริษัทยังไม่มีกำหนดนโยบายการดำรงตำแหน่งกรรมการที่บริษัทอื่นของกรรมการ เนื่องจากพิจารณาแล้วเห็นว่า กรรมการบริษัททุกท่านสามารถอุทิศเวลาเข้าประชุมได้อย่างสม่ำเสมอ และให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ต่อบริษัท ซึ่งในปี 2550 คณะกรรมการบริษัทยังได้รับรางวัลประกาศเกียรติคุณคณะกรรมการแห่งปีดีเด่น ประจำปี 2549/50 นอกจากนี้คณะกรรมการบริษัทยังได้แต่งตั้งเลขานุการบริษัทตามแนวทางปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อทำหน้าที่ให้คำแนะนำด้านกฎหมายและกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่คณะกรรมการต้องทราบ และปฏิบัติหน้าที่ในการดูแลกิจการของคณะกรรมการ รวมทั้งประสานงานให้มีการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการ

2) คณะกรรมการชุดย่อย

บริษัทได้จัดตั้งคณะกรรมการชุดย่อย 4 คณะเพื่อติดตามและกำกับดูแลการดำเนินงานอย่างใกล้ชิดและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งประกอบด้วย คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง โดยคณะกรรมการได้กำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของคณะกรรมการย่อยแต่ละชุดดังมีรายละเอียดตามที่ปรากฏในหน้า 56 ถึง 59

3) บทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

1. คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วยบุคคลในวงการธุรกิจ และจากหลายสาขาอาชีพ ซึ่งมีภาวะผู้นำ มีวิสัยทัศน์ มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ในด้านต่างๆ และมีความเป็นอิสระในการตัดสินใจเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทและผู้ถือหุ้นโดยรวม คณะกรรมการได้มีส่วนร่วมในการกำหนด (หรือให้ความเห็นชอบ) วิสัยทัศน์ ภารกิจ กลยุทธ์ เป้าหมาย แผนธุรกิจ และงบประมาณของบริษัท ตลอดจนกำกับดูแลให้ฝ่ายจัดการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนธุรกิจและงบประมาณที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงสุดให้แก่กิจการและความมั่นคงสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น
2. คณะกรรมการบริษัทได้จัดให้มีนโยบายการกำกับดูแลกิจการและกำหนดให้มีการทบทวนอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
3. บริษัทได้มีการจัดทำจรรยาบรรณของบริษัทขึ้นตั้งแต่ปี 2545 โดยคณะกรรมการบริษัทได้เห็นชอบในการนำไปปฏิบัติ ซึ่งจรรยาบรรณของบริษัทประกอบด้วยข้อพึงประพฤติ พึงปฏิบัติของกรรมการและผู้บริหาร และของพนักงาน ที่กำหนดแนวทางในการประพฤติปฏิบัติตนต่อบริษัท ผู้ร่วมงาน บุคคลภายนอก และต่อสังคม ตามหลักการทางจริยธรรมที่ดี ซึ่งตลอดระยะเวลาที่ผ่านมากรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนได้รับทราบและเข้าใจอย่างดียิ่งข้อพึงประพฤติปฏิบัติตนที่เหมาะสม และถูกต้องทางจริยธรรม และยึดถือเป็นแนวทางในปฏิบัติหน้าที่ตามภารกิจของบริษัทด้วยความซื่อสัตย์สุจริตและเที่ยงธรรมเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม รวมทั้งสาธารณชนและสังคม
4. ในการพิจารณาการทำการรายการที่อาจมีความขัดแย้งของผลประโยชน์กรรมการที่มีส่วนได้เสียจะไม่เข้าร่วมประชุมและงดออกเสียงในวาระนั้น

ในด้านการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการบริษัทได้มีการติดตามและรับทราบแผนการจัดการความเสี่ยงของบริษัทจากการรายงานของฝ่ายจัดการในรายงานผลการดำเนินงานในการประชุมคณะกรรมการทุกครั้ง และรับทราบจากรายงานของคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

นอกจากนี้บริษัทได้กำหนดให้มีการทบทวนเป็นประจำ หากปรากฏว่าข้อพึงประพฤติปฏิบัติในจรรยาบรรณของบริษัทไม่ครอบคลุมการดำเนินธุรกิจของบริษัทจะดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมให้เหมาะสมทันที นอกจากการจำกัดให้มีการสำรวจการปฏิบัติตามจรรยาบรรณของบริษัททั้งกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนเป็นประจำทุกปีพร้อมให้มีการลงนามรับรองเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อการปฏิบัติตามจรรยาบรรณของบริษัทแล้ว บริษัทยังสนับสนุนให้ผู้บริหารทั้งระดับสูงและระดับกลาง เข้ารับการอบรมหลักสูตรเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการอย่างต่อเนื่องทุกปีเพื่อเพิ่มพูนความรู้ ความเข้าใจ วิสัยทัศน์ ทักษะที่ดีต่อการบริหารงานตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อสร้างภาวะผู้นำและสืบทอดตำแหน่งในการบริหารงาน รวมถึงการปฏิบัติหน้าที่และขับเคลื่อนองค์กรด้วยคุณธรรมและจริยธรรมต่อไป

คณะกรรมการบริษัท และผู้บริหาร ยึดมั่นในการปฏิบัติตนตามแนวทางหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยได้มีการปรับปรุงการประพฤติปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียให้สอดคล้องตามแนวทางดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง อาทิ ความเป็นอิสระของประธานกรรมการบริษัท การให้ความสำคัญแก่ผู้ถือหุ้น จนได้รับการประเมินคุณภาพการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้นในระดับ “ดีเยี่ยม” จากสำนักงานคณะกรรมการหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ร่วมกับสมาคมบริษัทจดทะเบียนและสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทยต่อเนื่องในปี 2550 และ 2551 นอกจากนี้พนักงานทุกคนยังมีส่วนร่วมในการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ด้วยการดำเนินการโครงการอนุรักษ์พลังงานอย่างต่อเนื่องโดยขยายขอบเขตในเรื่องของการใช้พลังงานไฟฟ้า น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำ และกระดาษ และสำหรับสิ่งแวดล้อม ในปี 2551 บริษัทได้ดำเนินโครงการทางด่วนชวนรักษ์สิ่งแวดล้อมเป็นปีที่ 2 จำนวน 4 รุ่น มีพนักงานเข้าร่วม 562 คน คิดเป็นร้อยละ 88.23 ของพนักงานของบริษัท ปลูกรต้นไม้รวม 3,100 ต้น คิดเป็นพื้นที่การปลูกรวม 8 ไร่

4) การประชุมคณะกรรมการบริษัท

บริษัทได้แจ้งกำหนดการประชุมคณะกรรมการพร้อมระเบียบวาระหลักประจำปีให้กรรมการได้รับทราบเป็นการล่วงหน้า ซึ่งช่วยให้กรรมการสามารถจัดเวลาและเข้าร่วมประชุมได้ โดยคณะกรรมการมีกำหนดการประชุมโดยปกติเป็นประจำทุก 3 เดือน และมีการประชุมพิเศษเพิ่มเติมตามความจำเป็น โดยสำนักกรรมการผู้จัดการจะส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระ

การประชุม ซึ่งมีการกำหนดชัดเจนก่อนการประชุมล่วงหน้า 10 วัน และมีการส่งเอกสารประกอบการประชุมเป็นการล่วงหน้า เพื่อให้คณะกรรมการมีเวลาศึกษาก่อนเข้าประชุม

โดยระเบียบวาระการประชุมจะกำหนดขึ้นโดยการพิจารณาร่วมกันระหว่างประธานกรรมการบริษัทและกรรมการผู้จัดการ ในปี 2551 คณะกรรมการมีการประชุมตามวาระปกติ 4 ครั้ง นอกจากนี้ยังมีการประชุมคณะกรรมการบริหารทุกวันพุธ ที่ 3 ของทุกเดือน รวม 12 ครั้ง ซึ่งกรรมการส่วนใหญ่เข้าร่วมประชุมครบถ้วนเว้นแต่ติดภารกิจสำคัญเร่งด่วน โดยในการประชุมทุกครั้ง ประธานกรรมการจะทำหน้าที่ประธานในที่ประชุม ดูแลให้มีการพิจารณาในแต่ละวาระอย่างรอบคอบ และเปิดโอกาสให้กรรมการทุกท่านได้มีการแสดงความคิดเห็นและอภิปรายร่วมกัน และผู้บริหารระดับสูงจะเข้าประชุมเพื่อชี้แจงข้อมูลในฐานะผู้เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานโดยตรงจนเป็นที่พอใจก่อนการลงมติในแต่ละวาระ

สำหรับการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการแต่ละท่าน (จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/จำนวนครั้งที่ประชุมทั้งหมด) สรุปได้ดังนี้

รายชื่อคณะกรรมการ	คณะกรรมการบริษัท	คณะกรรมการบริหาร	คณะกรรมการตรวจสอบ	คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	คณะกรรมการบริษัทกบิลและบริหารความเสี่ยง
1. ดร.วีรพงษ์ รามางกูร	4/4	-	-	-	-
2. ศ.ศุภชัย พิศัยชูวนิช	4/4	-	6/6	-	2/2
3. พล.อ. สำเนา ชูศรี	4/4	-	6/6	1/1	2/2
4. ศ.ดร.กนก วงษ์ตระหง่าน	4/4	-	6/6	1/1	-
5. นายปิลิว ตริวิศเวทย์	4/4	11/12	-	1/1	-
6. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	4/4	12/12	-	1/1	2/2
7. ม.ล. ประสพชัย เกษมสันต์	4/4	9/12	-	-	-
8. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต	3/4	12/12	-	-	-
9. นางสาวอารีศรา ธรรมธัช	4/4	12/12	-	-	-
10. นางวัลลภา โปษยานนท์	4/4	11/12	-	-	-
11. นายสินธพ สิริสิงห	3/4	-	-	-	-
12. นางเพียว มริตตะนพร	4/4	12/12	-	-	2/2

5) การประเมินตนเองของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทมีนโยบายให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการโดยรวมอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยในปี 2551 เลขาธิการบริษัทได้จัดส่งแบบประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการให้แก่กรรมการแต่ละท่าน สำหรับประเมินผลการปฏิบัติของคณะกรรมการโดยรวมทั้งคณะ เพื่อนำผลประเมินมาใช้ในการพิจารณาเพื่อการปรับปรุงแก้ไข การปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัท ทั้งนี้ผลการประเมินแบ่งตามหัวข้อ 6 หัวข้อ ได้แก่ โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ การประชุมคณะกรรมการ การทำหน้าที่ของกรรมการ ความสัมพันธ์กับฝ่ายจัดการ และการพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหาร สรุปได้ดังนี้

1. โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ

คณะกรรมการส่วนใหญ่มีความเห็นว่า โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการอยู่ในเกณฑ์ดี มีกรรมการจำนวน 12 ท่าน ประกอบด้วยกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารจำนวน 5 ท่าน (เป็นกรรมการอิสระ 4 ท่าน หรือ 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งคณะ โดยนิยามกรรมการอิสระของบริษัทได้กำหนดให้เข้มกว่าที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนด) และกรรมการที่เป็นผู้บริหารจำนวน 7 ท่าน มีความเหมาะสมกับลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัท ซึ่งคณะกรรมการประกอบด้วยบุคคลที่มีความรู้และประสบการณ์หลากหลายเพียงพอ และทำหน้าที่โดยรวมได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยอีกจำนวน 4 คณะ คือ

- (1) คณะกรรมการตรวจสอบ ทำหน้าที่ช่วยในการกำกับดูแลกิจการ รวมทั้งการพิจารณาความเหมาะสม ความสมเหตุสมผลของการทำรายการต่างๆ ให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท
- (2) คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ทำหน้าที่พิจารณาหลักเกณฑ์และกระบวนการสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทด้วยความโปร่งใส ยุติธรรม ไม่อยู่ภายใต้อิทธิพลของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง

- (3) คณะกรรมการบริษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงทำหน้าที่กำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท รวมทั้งจรรยาบรรณธุรกิจ
- (4) คณะกรรมการบริหาร ทำหน้าที่ในการดูแลและให้คำแนะนำแก่ฝ่ายบริหาร และดำเนินการอื่นตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

2. บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

คณะกรรมการส่วนใหญ่มีความเห็นว่า บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการอยู่ในเกณฑ์ดี โดยคณะกรรมการได้ให้ความสำคัญและใช้เวลาอย่างเพียงพอในการพิจารณาเรื่องสำคัญที่เกี่ยวกับทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัท การทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทพร้อมทั้งดูแลให้มีการปฏิบัติตามนโยบายต่างๆ การพิจารณาทบทวนจรรยาบรรณธุรกิจและดูแลให้มีการปฏิบัติตาม พร้อมกันนี้คณะกรรมการบริษัทได้มีการกำหนดนโยบายเพื่อดูแลไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ สำหรับรายการเกี่ยวโยงกันและรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ คณะกรรมการก็ดำเนินการตามกระบวนการที่กำหนดไว้โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของบริษัทเป็นสำคัญ พร้อมกันนี้ คณะกรรมการบริษัทยังได้ทบทวนระบบควบคุมภายในอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า มีระบบภายในที่ดีพอ มีการบริหารและจัดการความเสี่ยงที่เหมาะสม รวมถึงการติดตามและดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของฝ่ายจัดการให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

3. การประชุมคณะกรรมการ

คณะกรรมการส่วนใหญ่มีความเห็นว่า การประชุมคณะกรรมการอยู่ในเกณฑ์ดี โดยบริษัทได้แจ้งกำหนดการประชุมพร้อมระเบียบวาระประจำปีให้กรรมการได้รับทราบล่วงหน้า ซึ่งช่วยให้กรรมการสามารถจัดสรรเวลามาประชุมได้ทุกครั้ง โดยจำนวนครั้งของการประชุมและระเบียบวาระมีความเหมาะสม ช่วยให้คณะกรรมการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและสามารถกำกับดูแลให้บริษัทดำเนินธุรกิจอย่างประสบความสำเร็จ นอกจากนี้กรรมการจะได้รับเอกสารประกอบการประชุมล่วงหน้าและมีเวลาเพียงพอในการศึกษาข้อมูลเพื่อเตรียมตัวเข้าประชุม ซึ่งในเอกสารประกอบการประชุมจะมีข้อมูลอย่างเพียงพอต่อการตัดสินใจของกรรมการ ซึ่งคณะกรรมการสามารถขอข้อมูลที่จำเป็นเพิ่มเติมเพื่อประกอบการตัดสินใจให้เป็นประโยชน์ต่อบริษัท อีกทั้งบรรยากาศในการประชุมคณะกรรมการเอื้ออำนวยให้เกิดการแสดงความคิดเห็นอย่างสร้างสรรค์ของกรรมการทุกคน และไม่ถูกครอบงำโดยบุคคลใดบุคคลหนึ่งและกรรมการสามารถอภิปรายปัญหาสำคัญอย่างเต็มที่ในที่ประชุม

4. การทำหน้าที่ของกรรมการ

คณะกรรมการส่วนใหญ่มีความเห็นว่า การทำหน้าที่ของกรรมการอยู่ในเกณฑ์ดี มีการเตรียมตัวและศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนการประชุมในแต่ละครั้ง และเข้าประชุมอย่างสม่ำเสมอ และกรรมการได้แสดงความคิดเห็นอย่างเป็นอิสระ และมีความเป็นกลางในการพิจารณาเรื่องต่างๆ และมีอิสระในการตัดสินใจลงมติ รวมถึงการให้ความเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัทและเข้าใจว่าประเด็นใดมีความสำคัญและใช้เวลาในการพิจารณาประเด็นนั้นๆ อย่างเหมาะสม และยอมรับความเห็นที่แตกต่างระหว่างกันโดยไม่เกิดความขัดแย้ง

5. ความสัมพันธ์กับฝ่ายจัดการ

คณะกรรมการส่วนใหญ่มีความเห็นว่า ความสัมพันธ์กับฝ่ายจัดการอยู่ในเกณฑ์ดี กรรมการสามารถหารือกับกรรมการผู้จัดการได้อย่างตรงไปตรงมาและมีความสัมพันธ์ที่ดีกับฝ่ายจัดการ โดยกรรมการผู้จัดการสามารถขอคำแนะนำจากกรรมการได้เมื่อจำเป็น ซึ่งคณะกรรมการไม่ได้เข้าไปแทรกแซงการปฏิบัติหน้าที่ของฝ่ายจัดการ อีกทั้งคณะกรรมการได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพิจารณาแก้ไขปัญหอย่างเหมาะสม ในกรณีที่การปฏิบัติหน้าที่ของฝ่ายจัดการไม่เป็นไปตามแผนการดำเนินงาน และงบประมาณที่กำหนดไว้

6. การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหาร

คณะกรรมการส่วนใหญ่มีความเห็นว่า การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหารอยู่ในเกณฑ์ดี โดยกรรมการมีความเข้าใจบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของการเป็นกรรมการ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับธุรกิจของบริษัทอย่างเพียงพอ มีความใส่ใจหาข้อมูลหรือติดตามข่าวที่สำคัญเกี่ยวกับภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม การเปลี่ยนแปลงด้านกฎระเบียบต่างๆ และสภาพการแข่งขัน ซึ่งจะช่วยทำให้การปฏิบัติหน้าที่กรรมการมีประสิทธิภาพ โดยคณะกรรมการทุกท่านได้รับการฝึกอบรม เพื่อให้เข้าใจการปฏิบัติหน้าที่ในฐานะกรรมการ และเมื่อมีกรรมการใหม่ คณะกรรมการได้ดูแลให้ฝ่ายจัดการจัดเอกสารหรือจัดบรรยายสรุป (Briefing) เพื่อให้กรรมการเข้าใจธุรกิจและการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการและคณะกรรมการได้มีการกำหนดแผนการสืบทอดงาน เพื่อให้การทำหน้าที่ในตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงของบริษัทเป็นไปอย่างต่อเนื่อง

คณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยงจะนำผลการประเมินตนเองของคณะกรรมการบริษัททั้งคณะมาใช้เป็นข้อมูลเพื่อเสนอแนวทางปฏิบัติของคณะกรรมการตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และนำเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาตามความเหมาะสม

6) คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

คำตอบแทนกรรมการ : บริษัทได้กำหนดนโยบายคำตอบแทนกรรมการ และกรรมการผู้จัดการไว้อย่างชัดเจนและโปร่งใส โดยมีคณะกรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทนเป็นผู้พิจารณากลับกรอง ซึ่งคำตอบแทนอยู่ในระดับเดียวกับอุตสาหกรรมเดียวกันและสูงเพียงพอที่จะดูแลและรักษากรรมการ และกรรมการผู้จัดการที่มีคุณสมบัติที่ต้องการ

คำตอบแทนผู้บริหาร : คำตอบแทนผู้บริหารไม่รวมกรรมการผู้จัดการเป็นไปตามหลักการ และนโยบายที่คณะกรรมการบริหารกำหนด ซึ่งเชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัท และผลการดำเนินงานของผู้บริหาร

จำนวนคำตอบแทนในปี 2551 ปรากฏในหัวข้อคำตอบแทนกรรมการและผู้บริหารหน้า 60 - 62

7) การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

1. การอบรมสำหรับกรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการบริษัท และผู้บริหารระดับสูงให้ความสำคัญในการเข้าร่วมอบรมหรือสัมมนาในหลักสูตรต่างๆ หรือพัฒนาความรู้ความสามารถ โดยกรรมการบริษัทได้ผ่านการอบรมหลักสูตรกับสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) แล้ว ได้แก่ หลักสูตร Director Certification Program (DCP) หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) หลักสูตร Board Performance Evaluation หลักสูตร The Role of Chairman (RCM) หลักสูตร Audit Committee Program (ตามรายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารบริษัท หน้า 97 - 102 ทั้งนี้บริษัทยังได้มีการประสานกับ IOD อย่างต่อเนื่องเพื่อส่งกรรมการเข้าร่วมอบรมหลักสูตรต่างๆ ตามที่ IOD จัดขึ้น

2. การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

นอกจากนี้บริษัทยังจัดให้มีการปฐมนิเทศกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งเข้ามาใหม่ โดยคณะกรรมการบริษัทได้มอบหมายให้กรรมการผู้จัดการ เลขานุการบริษัท และสำนักกรรมการผู้จัดการเข้าพบกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ โดยจัดให้มีการประชุมร่วมกันกับกรรมการ และ/หรือผู้บริหาร และ/หรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเพื่อชี้แจงและตอบข้อซักถาม พร้อมทั้งจัดเตรียมเอกสารข้อมูลสรุปให้กรรมการใหม่ได้รับทราบ เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท คู่มือกรรมการบริษัทจดทะเบียน หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี จรรยาบรรณ อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท กำหนดการประชุมคณะกรรมการทั้งปี พร้อมกันนี้บริษัทยังได้จัดให้กรรมการได้เข้าร่วมอบรมหลักสูตรใดหลักสูตรหนึ่งตามข้อเสนอแนะของสำนักงาน ก.ล.ต. ซึ่งจัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

8) แผนการสืบทอดตำแหน่ง

คณะกรรมการได้กำหนดแผนในการทดแทนตำแหน่งงาน (Succession Plan) ในระดับบริหาร และตำแหน่งงานในสายงานหลัก โดยพิจารณาจากผลการปฏิบัติงานและศักยภาพของแต่ละบุคคลเป็นหลัก ทั้งนี้บริษัทได้จัดให้มีการเตรียมความพร้อมสำหรับบุคคลที่เป็น Successor ในการพัฒนาความรู้ ความสามารถ และทักษะที่จำเป็นตามตำแหน่งงาน

บริษัทได้กำหนดให้มีแผนการสืบทอดตำแหน่งผู้บริหารในระดับต่างๆ โดยเฉพาะผู้บริหารระดับสูงของบริษัท ซึ่งเน้นการสรรหาจากบุคลากรนับตั้งแต่ก่อตั้งบริษัทเป็นบุคคลภายในองค์กรที่ได้รับการพัฒนาและเตรียมความพร้อมด้วยระบบการประเมินผลงาน พัฒนาศักยภาพและความพร้อมเพื่อพัฒนาและเลื่อนตำแหน่งตามลำดับขั้นของพนักงาน ในส่วนของการดำเนินการกลยุทธ์และการวางแผนการสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) ของผู้บริหารระดับสูงที่อาจจะมีการเปลี่ยนแปลง หรือหมดวาระการดำรงตำแหน่งเกษียณอายุ เพื่อเตรียมความพร้อมในการกำหนดบุคลากรที่จะสืบทอดตำแหน่ง จัดเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของบริษัทเพื่อกำหนดบุคลากรทดแทนผู้บริหารระดับสูง ผ่านการพิจารณาเห็นชอบและแต่งตั้งผู้บริหารโดยที่ประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทนเป็นผู้ทบทวนหลักการ ตลอดจนคัดเลือกผู้มีความรู้ความสามารถและมีคุณสมบัติเหมาะสม โดยมีคณะกรรมการบริษัทเป็นผู้พิจารณาแต่งตั้งในระดับกรรมการผู้จัดการ และคณะกรรมการบริหารพิจารณาแต่งตั้งผู้บริหารตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการฝ่าย (General Manager) ขึ้นไป ในส่วนของผู้บริหารระดับกลางและพนักงานจะมีคณะกรรมการจากผู้บริหารระดับสูงและผู้บริหารระดับกลางเป็นผู้พิจารณาการปรับเลื่อนตำแหน่งตามลำดับขั้น โดยพิจารณาจากความสำเร็จของผลการทำงานและความเหมาะสมเป็นสำคัญ

สำหรับผู้บริหารที่ได้รับการกำหนดให้เป็นบุคลากรที่จะสืบทอดตำแหน่ง นอกจากจะต้องเป็นผู้ที่พร้อมด้วยคุณสมบัติและประสบการณ์การทำงานในสายงานที่เหมาะสมแล้ว ยังต้องได้รับการถ่ายทอดความรู้ประสบการณ์ และเข้ารับการอบรมตามหลักสูตรการฝึกอบรมที่จำเป็นเพิ่มเติม เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งที่สูงขึ้นไปในอนาคตและเพื่อให้มีการส่งมอบงานเป็นไปอย่างราบรื่น และการบริหารงานอย่างต่อเนื่อง

สำหรับการบริหารทรัพยากรบุคคลของบริษัท มีการวางระบบด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลโดยมีการจัดสรร ควบคุม ติดตามประเมินผลอย่างเพียงพอ ทั้งในด้านกระบวนการสรรหาเพื่อให้ได้บุคลากรที่มีความรู้ความสามารถตามที่กำหนด มีระบบค่าตอบแทนที่เหมาะสมและเป็นธรรม มีการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ การปฏิบัติงานของบุคลากร มาตรฐานการปฏิบัติงาน การพัฒนาบุคลากร และการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้พนักงานมีความรู้ความสามารถและการบริหารทรัพยากรบุคคลของบริษัท มีประสิทธิภาพและเหมาะสม ในส่วนที่บริษัทอยู่ในระหว่างดำเนินการเพื่อพัฒนาผลการควบคุม และติดตามผลการดำเนินงานให้ดียิ่งขึ้น คือ การนำระบบการประเมินผล Performance Management System (PMS) รายบุคคลซึ่งอ้างอิงจากการวัดและบริหารผลการดำเนินงานตาม KPI รายตำแหน่งมาใช้ทั่วทั้งองค์กร

9.4 การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

บริษัทมีนโยบายและวิธีการดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายในของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน เพื่อป้องกันมิให้เกิดกรณีที่กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานนำข้อมูลภายในไปใช้เพื่อประโยชน์ส่วนตนหรือผู้อื่น โดยข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัทได้กำหนดห้ามพนักงานบริษัทเปิดเผยความลับของบริษัทแก่บุคคลภายนอกหรือใช้ตำแหน่งหน้าที่ในบริษัทแสวงหาผลประโยชน์แก่ตนเองหรือแก่บุคคลอื่นโดยมิชอบ หากฝ่าฝืนถือว่ามีความผิดทางวินัย ซึ่งมีโทษคือการเลิกจ้าง ซึ่งที่ผ่านมายังไม่มีเหตุการณ์เกี่ยวกับการนำข้อมูลไปใช้เพื่อประโยชน์แก่ตนเองหรือผู้อื่น นอกจากนี้บริษัทยังได้มีการพัฒนาระบบการควบคุมการใช้ข้อมูลของบริษัท โดยนำระบบความปลอดภัยของข้อมูลสารสนเทศมาใช้ควบคุม เช่น ระบบการป้องกันการเข้าถึงข้อมูลของบริษัท โดยกำหนดระดับการเข้าถึงข้อมูลของบริษัท ให้กับพนักงานระดับต่างๆ ให้เหมาะสมกับความรับผิดชอบ

9.5 บุคลากร

9.5.1 จำนวนพนักงาน

บริษัทมีจำนวนพนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 ทั้งหมด 637 คน ประกอบด้วยบุคลากรในฝ่ายงานหลัก ได้แก่ ฝ่ายรายได้ค่าผ่านทาง ฝ่ายการจราจร ฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา และฝ่ายวางแผนและพัฒนา คิดเป็นร้อยละ 81.16 ของพนักงานทั้งหมด บุคลากรในสังกัดสำนักกรรมการผู้จัดการและสำนักตรวจสอบภายในร้อยละ 5.81 และบุคลากรสายงานสนับสนุน เช่น ฝ่ายบริหารทั่วไป และฝ่ายการเงินร้อยละ 13.03

ในปี 2551 บริษัทได้ทำการปรับโครงสร้างองค์กรเพื่อรองรับการปรับปรุงพัฒนาระบบต่างๆ สำหรับการบริหารจัดการทางพิเศษศรีรัช ด้วยการตั้งฝ่ายวางแผนและพัฒนา เพื่อรับผิดชอบการวิเคราะห์และพัฒนาระบบทางด่วนด้วยทีมงานวิศวกรและที่ปรึกษาทางด้านจราจร สำหรับรองรับการพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพของสายทางพิเศษในอนาคต

9.5.2 นโยบายการพัฒนาบุคลากร

บริษัทตระหนักถึงความสำคัญในการพัฒนาบุคลากร โดยเน้นการปรับปรุง การเพิ่ม และพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากรของบริษัท เพื่อบรรลุเป้าหมายการบริการที่เป็นหนึ่ง สร้างความพอใจและความประทับใจแก่ผู้ใช้บริการ การพัฒนาบุคลากรถือเป็นแผนงานหลักของบริษัทต่อเนื่องกันมาทุกปี บริษัทกำหนดแผนงานและดำเนินการในการพัฒนาบุคลากร โดยมุ่งเน้นในเรื่องหลักๆ ดังนี้

1. การพัฒนาความสามารถในการปฏิบัติงาน (Competency) ทั้งสายงานหลัก และสายงานสนับสนุน โดยเฉพาะสายงานหลัก ได้จัดหลักสูตรการอบรมความรู้ในการปฏิบัติงาน เพื่อให้มีทักษะและความสามารถในการใช้อุปกรณ์ เครื่องมือ ที่มีลักษณะเฉพาะในการปฏิบัติงานแต่ละด้าน ทั้งด้านกู้ภัย จัดจราจร จัดเก็บค่าผ่านทาง และการบำรุงรักษาระบบและสายทาง เพื่อประกันการบริการที่เป็นหนึ่งตามนโยบายของบริษัท นอกจากนี้ในปี 2551 บริษัทได้ดำเนินการปรับปรุงคำบรรยายลักษณะงานของตำแหน่งงาน (Job Description : JD) ที่มีการกำหนดตัวชี้วัดผลงาน (Performance Indicators : PIs) และตัวชี้วัดผลงานหลัก (Key Performance Indicators : KPIs) รวมถึงขีดความสามารถในงาน (Job Competency) ของแต่ละตำแหน่งงาน ซึ่งจะใช้ในการประเมินผลการปฏิบัติงานเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาขีดความสามารถของพนักงาน
2. การพัฒนาศักยภาพ (Potential) ของพนักงานในทุกระดับ โดยแนวคิดที่เชื่อว่าทุกคนมีศักยภาพในตัวที่สามารถนำออกมาใช้ได้โดยไม่มีขีดจำกัด หากได้รับการสนับสนุนและโอกาส ซึ่งบริษัทได้เปิดโอกาสในการแสดงออกซึ่งศักยภาพของพนักงานโดยผ่านกิจกรรมคุณภาพ ได้แก่ กิจกรรม 5ส กิจกรรมข้อเสนอแนะ และกิจกรรม Work Improvement และสำหรับพนักงานที่จะก้าวขึ้นสู่ผู้บริหารในอนาคต จะได้รับการส่งเสริมพัฒนาศักยภาพในการบริหาร ด้วยการเข้า

อบรมหลักสูตร Mini MBA จากสถาบันการศึกษาชั้นนำ รวมทั้งการส่งเสริมให้ศึกษาต่อในระดับที่สูงกว่าระดับปริญญาตรี ในสาขาวิชาที่เกี่ยวข้องกับงานในหน้าที่ หรือการอบรมหลักสูตรระยะยาวเฉพาะด้าน รวมทั้งการศึกษาดูงานทั้งในประเทศ และต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง

3. การกำหนดแผนในการทดแทนตำแหน่งงาน (Succession Plan) โดยเฉพาะตำแหน่งงานในสายงานหลัก บริษัทเน้นการสรรหาภายในมากกว่าการสรรหาจากภายนอก โดยพิจารณาจากผลการปฏิบัติงาน (Performance) และศักยภาพ (Potential) เป็นหลัก ทั้งนี้ บริษัทได้จัดให้มีการเตรียมความพร้อมสำหรับบุคคลที่เป็น Successor ในการพัฒนาความรู้ ความสามารถ และทักษะที่จำเป็นตามตำแหน่งงาน
4. การรักษานักบุคลากรที่มีความสามารถและมีศักยภาพสูงในการทำงาน บริษัทให้โอกาสในการก้าวหน้าในสายอาชีพ หรือ Career Path โดยการกำหนดหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนและกำหนดให้มีการดำเนินการเป็นประจำทุกปี นอกจากนี้ยังจัดให้มีการพัฒนาเป็นรายบุคคล (Individual Development Plan) โดยเฉพาะอย่างยิ่งบุคลากรระดับหัวหน้างานขึ้นไป และนอกจากนี้ยังได้ดำเนินการปรับปรุงการประเมินผลการปฏิบัติงาน โดยการนำตัวชี้วัดผลงานหลัก (KPIs) มาใช้ประเมินผลอย่างเป็นรูปธรรม เป็นตัวเลข จับต้องได้ ร่วมกับปัจจัยด้านพฤติกรรมการทำงานของพนักงาน ซึ่งจะเป็นเครื่องมือในการรักษาคณตีมี่มีความสามารถและเป็นเครื่องมือในการพัฒนาขีดความสามารถของพนักงานอีกด้วย
5. ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของลูกค้าที่ใช้บริการ บริษัทตระหนักถึงความปลอดภัยในการทำงาน โดยให้หน่วยงานกำหนดมาตรการในการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยที่เหมาะสมในแต่ละงาน พร้อมทั้งสนับสนุนงบประมาณในการปรับปรุงประสิทธิภาพของอุปกรณ์ให้พร้อมใช้งานอย่างได้ผลและเพียงพอ นอกจากนี้ยังจัดให้มีการอบรมพนักงานเพื่อให้ตระหนักในเรื่องความปลอดภัยในการทำงานและในชีวิตประจำวัน ในปี 2551 บริษัทได้จัดอบรมหลักสูตร “เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน” ให้กับพนักงานในสายงานหลักและสายงานสนับสนุนที่เกี่ยวข้อง หลักสูตร 2 วัน รวมจำนวนผู้เข้ารับการอบรมทั้งสิ้น 60 คน
6. คุณภาพชีวิตพนักงาน ถือเป็นเป้าหมายหลักข้อหนึ่งของนโยบายคุณภาพ และเพื่อให้มั่นใจได้ว่าบริษัทได้ดำเนินการตามนโยบายดังกล่าว บริษัทได้ให้การสนับสนุนบทบาทของคณะกรรมการสวัสดิการพนักงาน ตั้งแต่การจัดให้มีการเลือกตั้งอย่างถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด เพื่อให้ได้ตัวแทนพนักงานที่ได้รับการยอมรับมาทำหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติของบริษัทต่อพนักงานตามข้อกำหนดของกฎหมายการจัดสวัสดิการอื่นที่นอกเหนือจากกฎหมายกำหนดให้ทั่วถึงและเป็นธรรม รวมทั้งการเสนอแนะในการปรับปรุงสวัสดิการให้เหมาะสมกับสภาวะการณที่เปลี่ยนแปลงไป การจัดการประชุมร่วมกับคณะกรรมการสวัสดิการ โดยกรรมการผู้จัดการและผู้บริหารได้เข้าร่วมประชุมอย่างน้อยปีละ 4 ครั้ง ทำให้กรรมการสวัสดิการได้มีโอกาสพบผู้บริหารระดับสูงสุดขององค์กร ได้แสดงความคิดเห็น รวมทั้งการได้รับทราบแนวนโยบายต่างๆ ของบริษัทจากผู้บริหารโดยตรง ก่อให้เกิดความเข้าใจที่ตรงกัน นำมาซึ่งการแก้ไข ปรับปรุงสวัสดิการของบริษัทในด้านต่างๆ เพื่อให้เกิดความเหมาะสม อาทิ การปรับปรุงสถานที่สำหรับออกกำลังกายเพื่อส่งเสริมการเล่นกีฬาของพนักงาน

บริษัทยังยึดมั่นในการที่จะปรับปรุงประสิทธิภาพและคุณภาพการทำงานอย่างต่อเนื่อง ด้วยการรักษาคุณภาพการบริการด้วยระบบบริหารคุณภาพมาตรฐานสากล ISO 9001:2000 ซึ่งบริษัทได้รับการรับรองจากบริษัท เอส จี เอส (ประเทศไทย) จำกัด ตามมาตรฐานของ UKAS แห่งประเทศอังกฤษ และ NAC แห่งประเทศไทย ต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2544 จนถึงปัจจุบัน นอกจากนี้ บริษัทยังให้ความสำคัญและการสนับสนุนการทำกิจกรรมกลุ่มคุณภาพ ทั้งกิจกรรม 5ส กิจกรรมข้อเสนอแนะ (Suggestion) และกิจกรรม Work Improvement อย่างต่อเนื่องเช่นเดียวกัน รวมทั้งการจัดงาน QCC Day/Quality Day เป็นประจำทุกปีตั้งแต่ปี 2543 เป็นต้นมา เพื่อให้พนักงานได้มีโอกาสแสดงผลงานในการทำกิจกรรมดังกล่าวต่อผู้บริหารระดับสูง และยังส่งเสริมให้ได้เข้าร่วมแสดงผลงานกับองค์กรภายนอกเพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ และเพื่อเป็นขวัญและกำลังใจในการทำกิจกรรมกลุ่มคุณภาพต่อไป

นอกเหนือจากการสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมคุณภาพอย่างต่อเนื่องทุกปีแล้ว ยังสนับสนุนให้มีการพัฒนาความรู้ที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุงกิจกรรมด้วยการฝึกอบรม ในปี 2551 ได้จัดการอบรมในหัวข้อ “การปรับปรุงงานแบบ Theme Achievement” ให้กับพนักงานที่มีบทบาทในการผลักดันกิจกรรมของแต่ละหน่วยงานรวมจำนวน 165 คน

ด้านแรงงานสัมพันธ์ บริษัทส่งเสริม และสนับสนุนงบประมาณ ในการทำกิจกรรมนอกรางานโดยเปิดโอกาสให้พนักงานที่มีความสนใจในการทำกิจกรรมที่เป็นประโยชน์รวมตัวกันขอจัดตั้งกลุ่มกิจกรรมนอกรางานในรูปของชมรมต่างๆ ได้แก่ ชมรมกีฬา ซึ่งมีกิจกรรมตลอดทั้งปี ทั้งการวิ่งออกกำลังกายเพื่อสุขภาพ รวมทั้งการเข้าร่วมกิจกรรมกับภาครัฐในรายการวิ่งการ

บุคคลในวาระต่างๆ การจัดการแข่งขันกีฬากายในประจำปี เพื่อส่งเสริมการออกกำลังกายของพนักงานและการคัดสรร นักกีฬาของบริษัทเข้าร่วมแข่งขันกับองค์กรภายนอกเพื่อสร้างเสริมประสบการณ์ นอกจากนี้ยังมีชมรมดนตรีเพื่อการ สันทนาการและการส่งเสริมการแสดงออกทางด้านศิลปะและการแสดง พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้พนักงานได้แสดงในงานพิธี ต่างๆ ของบริษัท

การมีส่วนร่วมของพนักงาน บริษัทได้เล็งเห็นความสำคัญของคุณภาพชีวิตไม่เฉพาะพนักงานแต่รวมถึงผู้ใช้งานและสังคม บริเวณสายทางพิเศษ โดยมุ่งเน้นที่จะนำระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 14001:2004 เป็นแนวทาง ในการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้ดำเนินการอบรมพนักงานระดับผู้บริหาร พนักงานระดับหัวหน้างาน และพนักงานระดับ ปฏิบัติการทุกคน เพื่อเตรียมความพร้อมด้วยกรอบหลักสูตรต่างๆ เพื่อเป็นการให้ความรู้ดังนี้

- 1) หลักสูตร “ISO 14001:2004 Implementation & Document” ผู้เข้าอบรมทั้งสิ้น 57 คน
- 2) หลักสูตร “Introduction and Awareness to ISO 14001:2004” ผู้เข้าอบรมทั้งสิ้น 200 คน
- 3) หลักสูตร “ISO 14001:2004 Internal Environment Auditing” ผู้เข้าอบรมทั้งสิ้น 84 คน
- 4) หลักสูตร “ความรู้เกี่ยวกับ ISO 14001:2004 ของบริษัท” ผู้เข้าอบรมทั้งสิ้น 575 คน

บริษัทและพนักงานในฐานะคนไทยได้ตระหนักถึงปัญหาของประเทศชาติทางด้านพลังงาน และถือเป็นหน้าที่ที่จะต้องร่วม ในการช่วยกันอนุรักษ์พลังงาน และจากการเข้าร่วมโครงการอนุรักษ์พลังงานแบบมีส่วนร่วมกับกรมพัฒนาพลังงานทดแทน และอนุรักษ์พลังงาน (พพ.) กระทรวงพลังงานตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2549 จนถึงปัจจุบันพนักงานยังคงดำเนินกิจกรรม อนุรักษ์พลังงานแบบมีส่วนร่วมอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2551 ได้บรรจุไว้ในนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทซึ่งจะต้อง ดำเนินการและปรับปรุงอย่างต่อเนื่องต่อไป ดังนี้

1. จัดกิจกรรมและการอบรม เพื่อให้พนักงานเกิดจิตสำนึกในการอนุรักษ์พลังงาน
2. ศึกษาและวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้พลังงาน
3. ศึกษาวิธีการประหยัดพลังงานโดยไม่กระทบต่อประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจของบริษัท และต้องไม่ลดคุณภาพชีวิตของพนักงาน
4. เสนอแนวคิดในการอนุรักษ์พลังงาน และจัดทำแผนในการปฏิบัติงาน
5. นำแนวทางปฏิบัติที่บรรลุผลแล้วเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของการปฏิบัติงานประจำ

9.5.3 ผลตอบแทน

เพื่อให้การกำหนดค่าตอบแทนเป็นไปอย่างเหมาะสมและแข่งขันได้ในการรักษาพนักงานที่มีความสามารถให้อยู่กับองค์กร บริษัทได้เข้าร่วมสำรวจค่าจ้างและค่าตอบแทนกับสถาบันที่ดำเนินการสำรวจค่าจ้างเป็นประจำทุกปีทำให้มั่นใจได้ว่าบริษัท กำหนดค่าตอบแทนที่เป็นธรรมและเหมาะสมแก่พนักงาน นอกจากนี้บริษัทมีแผนที่จะปรับปรุงการประเมินผลการปฏิบัติ งานด้วยระบบการบริหารผลงาน (PMS-Performance Management System) เพื่อการพัฒนาความรู้ความสามารถ และเพื่อ กำหนดผลตอบแทนการปฏิบัติงานของพนักงานแต่ละคนได้อย่างเป็นธรรม นอกเหนือจากผลตอบแทนจากการทำงานและ สวัสดิการต่างๆ ที่กฎหมายกำหนดแล้ว บริษัทได้ให้ความสำคัญต่อคุณภาพชีวิตของพนักงานจึงได้จัดให้มีสวัสดิการ เพิ่มเติมเพื่อดูแลสุขภาพพนักงานด้วยการจัดให้มีการฉีดวัคซีนสร้างภูมิคุ้มกันไวรัสตับอักเสบบีให้กับพนักงานที่ไม่มีภูมิ การตรวจสุขภาพทั่วไปประจำปี และการตรวจมะเร็งให้กับพนักงาน

นอกจากนี้บริษัทยังจัดให้มีหลักประกันให้กับพนักงานเมื่อต้องออกจากงานหรือเกษียณอายุ ด้วยการจัดตั้งกองทุนสำรอง เลี้ยงชีพ นอกจากนี้ยังได้จัดทำประกันชีวิตกลุ่มให้กับพนักงานเพื่อเป็นหลักประกันให้กับครอบครัวของพนักงานด้วย

10 การควบคุมภายใน

คณะกรรมการบริษัทได้ให้ความสำคัญต่อระบบการควบคุมภายในอย่างต่อเนื่อง โดยมอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระ สอบทานการประเมินระบบการควบคุมภายใน โดยมีสำนักตรวจสอบภายในรายงานตรงต่อ คณะกรรมการตรวจสอบ ทำหน้าที่สอบทานระบบการปฏิบัติงานในฝ่ายต่างๆ ของบริษัทตามแผนการตรวจสอบประจำปีที่ได้รับ การอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล มีการใช้ทรัพยากรต่างๆ ของบริษัทอย่างคุ้มค่าสมประโยชน์ รวมถึงมีการควบคุมการดำเนินงาน การรายงานทางการเงินที่มีความ ถูกต้อง เชื่อถือได้ และทันเวลา รวมทั้งมีการปฏิบัติตามนโยบาย และเป็นไปตามข้อกำหนดกฎหมาย และข้อบังคับของทาง ราชการ มีการทบทวนความมีประสิทธิภาพของระบบการควบคุมอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถดำเนินธุรกิจให้เกิดประโยชน์ สูงสุดต่อผู้ถือหุ้น บนพื้นฐานความเป็นธรรมด้านผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบยัง

มีหน้าที่ในการพิจารณาคัดเลือกและเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชี รวมถึงคำตอบแทนผู้สอบบัญชี พิจารณาการเปิดเผยข้อมูลของบริษัทให้มีความถูกต้องครบถ้วนในกรณีที่เกิดรายการเกี่ยวโยงหรือรายการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

ด้านการบริหารความเสี่ยง บริษัทได้ให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง โดยมอบหมายให้คณะกรรมการบริหารกิจการบริษัทและบริหารความเสี่ยงทำหน้าที่พิจารณาปัจจัยเสี่ยงที่บริษัทประสบอยู่หรือคาดว่าจะประสบนำมาวิเคราะห์ผลกระทบ และโอกาสที่ความเสี่ยงนั้นจะเกิดขึ้น แล้วกำหนดมาตรการป้องกันและจัดการความเสี่ยงนั้น รวมทั้งมีการทบทวนระบบและประเมินประสิทธิผลของการจัดการความเสี่ยงทุกปีและในทุกช่วงเวลาที่ยับว่าระดับความเสี่ยงมีการเปลี่ยนแปลง โดยมีการติดตามผลเป็นระยะอย่างสม่ำเสมอ สำหรับปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญของบริษัทได้อธิบายไว้ในหัวข้อเรื่องปัจจัยเสี่ยง หน้า 26 ถึง 30

ในรอบปี 2551 คณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมร่วมกัน 6 ครั้ง โดยฝ่ายบริหารของบริษัทเข้าร่วมประชุมด้วยทุกครั้ง และคณะกรรมการตรวจสอบได้ร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชี โดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วยเป็นจำนวน 1 ครั้งในการพิจารณางบการเงินประจำปี 2551 คณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบได้ประเมินระบบการควบคุมภายในตามแบบประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน มี 5 องค์ประกอบ คือ โครงสร้างองค์กรและสภาพแวดล้อม การบริหารความเสี่ยง การควบคุมการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหาร ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล ระบบการติดตามการปฏิบัติงาน ประทับกับผลการตรวจสอบของสำนักตรวจสอบภายใน สรุปความเห็นได้ว่าบริษัทมีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอและเหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจ ไม่มีข้อบกพร่องเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่เป็นสาระสำคัญ สามารถป้องกันทรัพย์สินของบริษัทและบริษัทย่อยจากการที่ผู้บริหารหรือพนักงานนำไปใช้โดยมิชอบหรือโดยไม่มีอำนาจ รายงานทางการเงินของบริษัทได้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป การเปิดเผยข้อมูลในรายงานทางการเงินมีความถูกต้อง เชื่อถือได้ การดำเนินธุรกิจของบริษัทได้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องครบถ้วน

นอกจากนี้คณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการตรวจสอบ และผู้สอบบัญชี มีความเห็นสอดคล้องกันว่าการดำเนินงานของบริษัทเป็นไปภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่โปร่งใส มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสม มีประสิทธิภาพ สามารถป้องกันทรัพย์สินของบริษัทจากการที่ผู้บริหารหรือพนักงานนำไปใช้ในทางมิชอบหรือโดยไม่มีอำนาจ

11. รายการระหว่างกัน

11.1 หลักการ

รายการธุรกิจกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง เป็นไปตามเงื่อนไขและเกณฑ์ตามปกติธุรกิจ การทำรายการที่เกี่ยวข้องกันและรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

การพิจารณาอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน บริษัทมีการนำเข้าสู่ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท โดยกรรมการบริษัทที่มีส่วนเกี่ยวข้อง อันอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ไม่มีสิทธิเข้าร่วมประชุม และลงคะแนนเพื่อพิจารณาในวาระดังกล่าว นอกจากนี้คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทจะพิจารณาการเปิดเผยข้อมูลของบริษัทในกรณีที่เกิดรายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้มีความถูกต้องครบถ้วน

ในส่วนของการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป ที่บริษัทและบริษัทย่อยมี หรืออาจมีในอนาคต บริษัทได้ขออนุมัติในหลักการจากคณะกรรมการบริษัทแล้วในการประชุมครั้งที่ 4/2551 เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2551 โดยที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 6/2551 เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2551 ได้พิจารณาเหตุผลและลักษณะการทำธุรกรรมแล้ว

11.2 รายการระหว่างกันของบริษัท และบริษัทย่อยกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งปี 2551 และปี 2550

บุคคลนิติบุคคล ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่ารายการ (บาท) ในงบการเงินรวม		คำอธิบายรายการระหว่างกัน	ความเห็นของคณะกรรมการ ตรวจสอบถึงความจำเป็น/ ความสมเหตุผลของรายการ
			31 ธันวาคม 2551	31 ธันวาคม 2550		
1. บมจ.ช. การช่าง	- เป็นบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน - เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท โดยมีสัดส่วนการถือหุ้น ณ วันที่ 19 กันยายน 2551 คิดเป็นร้อยละ 15.32 ของทุนจดทะเบียน - ประธานกรรมการบริหารและกรรมการผู้จัดการใหญ่ของ บมจ.ช. การช่าง คือ นายปวิธ ศรีวิเศษวงศ์ ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบริหารของบริษัท และดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบริหารของ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (บริษัทย่อย)	1.1 รายการกับบริษัท - งานซ่อมแซมโครงสร้างและปรับปรุงผิวจราจรทางพิเศษศรีรัช ส่วนที่ และทางขึ้นลงส่วนเอ - งานตรวจสอบ ซ่อมแซมโครงสร้างทางพิเศษศรีรัช และงานปรับปรุงผิวจราจรทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอ	8,502,390	-	- เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2551 บริษัท ได้ทำสัญญาจ้าง บมจ. ช.การช่าง ซ่อมแซมโครงสร้างและปรับปรุงผิวจราจรทางพิเศษศรีรัช ส่วนที่ และทางขึ้นลง ส่วนเอ ในวงเงินทั้งสิ้น 135,670,891.20 บาท โดยมีระยะเวลาของสัญญา 14 เดือน นับตั้งแต่วันลงนามสัญญา - เมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2550 บริษัท ได้ทำสัญญาจ้าง บมจ.ช.การช่าง ตรวจสอบ ซ่อมแซมโครงสร้างทางพิเศษศรีรัช และปรับปรุงผิวจราจรทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอ ในวงเงินทั้งสิ้น 127,620,708 บาท โดยมีระยะเวลาของสัญญา 12 เดือน นับตั้งแต่วันที่ลงนามสัญญา และบริษัทได้ทำหนังสือคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานเพิ่มเติม จำนวนเงินทั้งสิ้น 6,173,199 บาท	- ราคาจ้างงานมีความเหมาะสมและต่ำกว่าราคาประเมินของบริษัทที่ปรึกษาอิสระและผู้รับจ้างมีความเชี่ยวชาญและมีประสบการณ์ เคยก่อสร้างทางพิเศษศรีรัช จึงมีศักยภาพในการดำเนินงานได้ดี และมีความพร้อมสามารถเริ่มงานได้ทันที
		- งานตรวจสอบ ซ่อมแซมและปรับปรุงทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี	-	43,526,296		

บุคคลนิติบุคคล ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่ารายการ (บาท) ในงบการเงินรวม		คำอธิบายรายการระหว่างกัน	ความเห็นของคณะกรรมการ ตรวจสอบถึงความจำเป็น/ ความสมเหตุสมผลของรายการ
			31 ธันวาคม 2551	31 ธันวาคม 2550		
2. บจก.เซาท์อีสต์ เอเชีย เอเนอจี้	- กรรมการและผู้ช่วยกรรมการ ผู้จัดการใหญ่ ของ บมจ. ช.การช่าง คือ นายประเสริฐ มริตตะนพพร เป็นผู้สมรสของ นางเพยวาร์ มริตตะนพพร กรรมการผู้จัดการของบริษัท และรักษาการกรรมการผู้จัดการ ของบริษัทย่อย	1.2 รายการกับบริษัทย่อย - ค่าเข้าพื้นที่สำนักงาน	120,000	120,000	- บริษัทย่อยได้ทำสัญญาเช่าพื้นที่ สำนักงาน ในอัตราค่าเช่าเดือน ละ 10,000 บาท ระยะเวลาตาม สัญญาเช่าเป็นรายปี	- ราคาเช่าเข้ามีความเหมาะสม เมื่อเทียบกับกับราคาตลาด และเป็นรายการเกี่ยวโยงกัน ที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไปตาม หลักการที่รับรู้โดยนิติจาก คณะกรรมการบริษัทแล้ว
		2.1 รายการกับบริษัท - เงินกู้ยืมและดอกเบี้ย ค้างรับ	33,075,982	8,819,386	- เมื่อวันที่ 4 กันยายน 2550 บริษัทได้ลงนามใน Shareholders' Loan Agreement ซึ่งเป็นการให้กู้ ยืมเงินในรูปแบบเงินกู้ด้วยสิทธิ (Subordinated Loan) ตามสัดส่วน การถือหุ้น เป็นจำนวนเงินไม่ เกิน 31.25 ล้านบาท ในอัตรา ดอกเบี้ย MLR เฉลี่ย 3 ธนาคาร ที่เป็นผู้ให้กู้ ของ บจก.เซาท์อีสต์ เอเชีย เอเนอจี้ บวกด้วยหนึ่ง (MLR + 1%) โดยมีกำหนดชำระ คืนเงินต้นพร้อมดอกเบี้ยภายใน ระยะเวลา 18 เดือน หรือวันสิ้น สุดการเจรจาสิ้นสุดโครงการ (Financial Closing of the Project) แล้วแต่เหตุการณ์ใดจะเกิดขึ้น ก่อน	- เป็นการให้ความช่วยเหลือทาง การเงินตามสัดส่วนการถือหุ้น และมีอัตราดอกเบี้ยเท่ากับ อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมของ เจ้าหนี้เงินกู้ปัจจุบันของ บจก. เซาท์อีสต์ เอเชีย เอเนอจี้ - วัตถุประสงค์ของเงินให้กู้เพื่อ ใช้สำหรับการเข้าสำรวจและ พัฒนาโครงการใหม่ ซึ่งจะ เสริมศักยภาพให้กับโครงการ น้ำมัน 2 ของ บจก.เซาท์อีสต์ เอเชีย เอเนอจี้ ซึ่งจะ ประโยชน์ต่อบริษัท ในฐานะ ผู้ถือหุ้นด้วย

บุคคล/นิติบุคคล ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่ารายการ (บาท) ในงบการเงินรวม		คำอธิบายระหว่างกัน	ความเห็นของคณะกรรมการ ตรวจสอบถึงความจำเป็น/ ความสมเหตุสมผลของรายการ
			31 ธันวาคม 2551	31 ธันวาคม 2550		
	- ประธานกรรมการบริษัทของ บจก.เซาท์อีสต์ เอเชีย เอนเนอร์จี้ คือ ดร.วีรพงษ์ รามางกูร ดำรงตำแหน่ง เป็นประธานกรรมการบริษัท ของบริษัท - ประธานกรรมการบริหาร ของบจก.เซาท์อีสต์ เอเชีย เอนเนอร์จี้ คือ นายปลิว ตีรวิศวาทย์ ดำรงตำแหน่ง ประธานกรรมการบริหาร ของบริษัท และดำรง ตำแหน่งประธานกรรมการ บริหาร ของบริษัทย่อย - กรรมการของ บจก.เซาท์อีสต์ เอเชีย เอนเนอร์จี้ คือ นายประเสริฐ มริตตะพะพร เป็นคู่สมรสของนางเพ็ญ มริตตะพะพร กรรมการ ผู้จัดการของบริษัทและ รักษาการกรรมการผู้จัดการ ของบริษัทย่อย	- ให้อำนาจเงินสนับสนุนทาง การเงินในรูปแบบของ Cash Deficiency Support (CDS)	-	-	- เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2549 บริษัทได้ลงนามในสัญญา สนับสนุนทางการเงิน (Equity Contribution Agreement) โดยตกลงให้ความช่วยเหลือทางการเงินตามสัดส่วนการถือหุ้น รวมเป็นจำนวนเงิน ไม่เกิน 557 ล้านบาท โดยแบ่งเป็น 4 กรณี ดังนี้ 1) เงินสนับสนุนสำหรับภาระ ภาษีเงินได้นิติบุคคลจากกำไร จากธุรกิจในประเทศไทย หาก บจก.เซาท์อีสต์ เอเชีย เอนเนอร์จี้ ไม่ได้รับยกเว้น ตามอนุสัญญาว่าด้วยการเว้น การเก็บภาษีซ้อนระหว่าง ประเทศไทยกับประเทศไทย จำนวนไม่เกิน 156 ล้านบาท 2) เงินสนับสนุนสำหรับภาระ ภาษีเงินได้นิติบุคคล หาก บจก.เซาท์อีสต์ เอเชีย เอนเนอร์จี้ ไม่ได้รับการ ส่งเสริมการลงทุนจาก คณะกรรมการ ส่งเสริมการลงทุน จำนวน ไม่เกิน 244 ล้านบาท	ความเห็นของคณะกรรมการ ตรวจสอบถึงความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ - ทางการเงินที่ให้ความช่วยเหลือ มีพื้นฐานการคำนวณที่ สมเหตุสมผล และเป็น การให้ความช่วยเหลือตาม สัดส่วนการถือหุ้น

บุคคล/นิติบุคคล ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่ารายการ (บาท) ในงบการเงินรวม		คำอธิบายระหว่างกัน	ความเห็นของคณะกรรมการ ตรวจสอบถึงความจำเป็น/ ความสมเหตุสมผลของรายการ
			31 ธันวาคม 2551	31 ธันวาคม 2550		
					3) เงินสนับสนุนสำหรับรายได้ส่วนขาดกรณีที่มีการก่อสร้างโรงไฟฟ้าพลังน้ำ น้ำจี้ม 3 ซึ่งส่งผลกระทบต่อการผลิตไฟฟ้าของโครงการน้ำจี้ม 2 ทำให้ บจก. เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี้ ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขเกี่ยวกับการกู้ยืมจำนวนไม่เกิน 94 ล้านบาท 4) ให้เงินสนับสนุนเพิ่มเติมแก่ บจก. เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี้ เป็นจำนวนไม่เกิน 63 ล้านบาท หาก บจก. ไฟฟ้า น้ำจี้ม 2 ซึ่งเป็นผู้ร่วม ผิดนัดชำระหนี้เงินกู้หรือไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ เกี่ยวกับการกู้ยืม	

บุคคล/นิติบุคคล ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่ารายการ (บาท) ในงบการเงินรวม		คำอธิบายระหว่างกัน	ความเห็นของคณะกรรมการ ตรวจสอบถึงความจำเป็น/ ความสมเหตุผลของรายการ
			31 ธันวาคม 2551	31 ธันวาคม 2550		
3. บจก. ช.การช่าง- ไดกิจ คอนสตรัคชั่น	- บริษัท และ บจก.ช.การช่าง- ไดกิจ คอนสตรัคชั่น มี บมจ. ช.การช่าง เป็นผู้ถือหุ้น รายใหญ่ โดย ณ วันที่ 19 กันยายน 2551 บมจ.ช.การช่าง ถือหุ้น บริษัทร้อยละ 15.32 ของทุน จดทะเบียนและ บมจ. ช.การช่าง ถือหุ้น บจก. ช.การช่าง-ไดกิจ คอนสตรัคชั่น ร้อยละ 55.00 ของทุนจดทะเบียน - ประธานกรรมการบริษัทของ บจก. ช. การช่าง-ไดกิจ คอนสตรัคชั่น คือ นายเปลือ ศิริวิศวเวทย์ ดำรงตำแหน่ง ประธานกรรมการบริหารของ บริษัท และดำรงตำแหน่ง ประธานกรรมการบริหารของ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (บริษัทย่อย)	3.1 รายการกับบริษัท - งานก่อสร้างตู้เก็บเงิน ค่าผ่านทางช่องที่ 25 บริเวณด่านประจักษ์ 2 ขาเข้า	7,088,241	-	- เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2551 บริษัทได้ทำสัญญาว่าจ้าง บจก. ช.การช่าง-ไดกิจ คอนสตรัคชั่น ก่อสร้างตู้เก็บเงินค่านานทาง ช่องที่ 25 บริเวณด่านประจักษ์ 2 ขาเข้า ในวงเงินทั้งสิ้น 7,088,241 บาท โดยมีระยะเวลา ของสัญญา 4 เดือน นับตั้งแต่ วันลงนามสัญญา	- ราคาจ้างมีความเหมาะสม และต่ำกว่าราคาประเมิน ของบริษัทที่ปรึกษาอิสระ

12 ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน

สรุปรายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า งบการเงินของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป การเปิดเผยข้อมูลในรายงานทางการเงินมีความถูกต้องเชื่อถือได้ ระบบการควบคุมภายในของบริษัทมีความเพียงพอและเหมาะสมกับสภาพธุรกิจ ไม่มีข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ

สรุปรายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีความเห็นว่างบการเงินประจำปี 2551 ของบริษัทและบริษัทย่อยที่คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานร่วมกับฝ่ายบริหาร และผู้สอบบัญชีของบริษัทได้ตรวจสอบแล้ว ได้แสดงฐานะการเงินและผลการดำเนินงานโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

สรุปรายงานการสอบบัญชี

บริษัทสำนักงาน เอ็นสท์ แอนด์ ยัง จำกัด ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทและบริษัทย่อยได้ตรวจสอบงบดุลรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 และ 2550 งบกำไรขาดทุนรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวม และงบกระแสเงินสดรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปีของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน โดยมีความเห็นว่างบการเงินและงบการเงินรวมข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 และ 2550 ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

12.1 งบการเงินของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

ฐานะการเงินและผลการดำเนินงานที่นำเสนอประกอบด้วย ผลการดำเนินงานจากงบการเงินสำหรับปี 2551 ที่ผ่านการตรวจสอบจากผู้สอบบัญชี โดยแสดงเปรียบเทียบกับผลการดำเนินงานจากงบการเงินสำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2550 และ 2549 ที่ผ่านการตรวจสอบจากผู้สอบบัญชีแล้ว

(หน่วย : บาท)

งบดุลรวม	2551		2552		2553	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
สินทรัพย์						
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	131,099,191	0.30	99,748,872	0.23	236,233,362	0.52
เงินลงทุนชั่วคราว	2,398,370,332	5.54	1,028,130,918	2.32	312,515,124	0.68
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น						
เงินทดรองจ่ายตามสัญญาบริการ	19,075,275	0.04	15,389,594	0.04	6,528,944	0.01
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	7,519,178	0.02	6,383,019	0.01	3,760,287	0.01
ภาษีเงินได้ถูกหัก ณ ที่จ่าย	5,769,804	0.01	6,005,696	0.01	541,730	0.01
อื่นๆ	15,273,728	0.03	5,591,935	0.01	6,076,566	0.01
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	2,577,107,508	5.94	1,161,250,034	2.62	565,656,013	1.24
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน						
เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับ						
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	33,075,982	0.08	8,819,386	0.02	-	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	2,799,292,213	6.46	3,180,576,069	7.18	3,025,817,347	6.62
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ	227,892,769	0.53	229,423,060	0.51	249,247,973	0.54
สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงาน						
ก่อสร้างที่เสร็จแล้ว-สุทธิ	37,646,423,546	86.91	39,697,704,732	89.60	41,877,901,172	91.56
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ	3,730,635	0.01	3,745,753	0.01	3,890,788	0.01
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น						
เงินมัดจำ	6,719,658	0.02	16,187,978	0.04	16,088,123	0.03
อื่นๆ	20,223,896	0.05	6,984,149	0.02	382,074	0.00
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	40,737,358,699	94.06	43,143,441,127	97.38	45,173,327,477	98.76
รวมสินทรัพย์	43,314,466,207	100.00	44,304,691,161	100.00	45,738,983,490	100.00

งบดุลรวม	2551		2550		2549	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น						
หนี้สินหมุนเวียน						
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	691,616,657	1.60	880,401,693	1.99	-	-
เจ้าหนี้การค้า	30,398,493	0.07	33,248,443	0.08	30,871,546	0.07
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	3,229,280,000	7.46	2,792,750,000	6.30	2,646,720,000	5.79
หนี้สินหมุนเวียนอื่น						
ภาษีเงินได้นิติบุคคลค้างจ่าย	264,146,052	0.61	226,305,019	0.51	298,642,184	0.65
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างจ่าย	40,377,182	0.09	33,869,032	0.08	36,993,095	0.08
ดอกเบี้ยค้างจ่าย	174,966,225	0.40	143,623,759	0.32	-	-
เจ้าหนี้อื่น	15,337,240	0.04	7,682,459	0.02	8,529,974	0.02
เงินประกันผลงาน	14,938,896	0.03	12,073,737	0.03	19,130,331	0.04
อื่นๆ	34,283,109	0.08	39,867,666	0.08	52,237,563	0.11
รวมหนี้สินหมุนเวียน	4,495,343,854	10.38	4,169,821,808	9.41	3,093,124,693	6.76
สำรองค่าทดแทนการจัดหา						
พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	1,038,170,000	2.40	1,171,870,000	2.65	1,382,090,000	3.02
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิ	10,153,987,600	23.44	15,427,297,600	34.82	25,736,297,600	56.27
หุ้นกู้ชนิดไม่มีหลักประกัน	11,500,000,000	26.55	7,500,000,000	16.93	-	-
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	22,692,157,600	52.39	24,099,167,600	54.40	27,118,387,600	59.29
รวมหนี้สิน	27,187,501,454	62.77	28,268,989,408	63.81	30,211,512,293	66.05
ส่วนของผู้ถือหุ้น						
ทุนจดทะเบียน	8,000,000,000	18.47	8,000,000,000	18.06	8,000,000,000	17.49
ทุนที่ออกจำหน่ายและเรียกชำระแล้ว	7,700,000,000	17.78	7,700,000,000	17.38	7,700,000,000	16.83
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	4,848,492,969	11.19	4,848,492,969	10.94	4,848,492,969	10.60
ขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเงินลงทุน	(794,983,335)	(1.84)	(288,962,855)	(0.65)	(160,690,327)	(0.35)
กำไรสะสม						
จัดสรรแล้ว - สรรองตามกฎหมาย	617,412,679	1.43	543,412,665	1.22	473,087,511	1.03
ยังไม่ได้จัดสรร	3,756,042,440	8.67	3,232,758,974	7.30	2,666,581,044	5.84
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	16,126,964,753	37.23	16,035,701,753	36.19	15,527,471,197	33.95
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	43,314,466,207	100.00	44,304,691,161	100.00	45,738,983,490	100.00

งบกำไรขาดทุนรวม	2551		2550		2549	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
รายได้						
รายได้ค่าผ่านทาง	6,956,134,844	97.30	7,237,968,432	99.31	6,943,815,622	99.02
รายได้อื่น						
ดอกเบี๋ยรับ	6,699,302	0.10	14,978,672	0.21	16,472,439	0.23
เงินปันผลรับ	55,312,500	0.77	20,312,500	0.28	24,800,000	0.35
กำไรจากเงินลงทุน	126,543,785	1.77	7,658,830	0.10	10,222,677	0.15
อื่นๆ	4,182,550	0.06	7,659,689	0.10	17,465,727	0.25
รวมรายได้	7,148,872,981	100.00	7,288,578,123	100.00	7,012,856,465	100.00
ค่าใช้จ่าย						
ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์						
บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว	2,073,293,642	29.00	2,182,759,650	29.95	2,116,192,189	30.18
สำรองค่าทดแทนการจัดการ						
พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	566,300,000	7.92	489,780,000	6.72	421,220,000	6.01
ค่าใช้จ่ายในการขาย	790,628,734	11.06	672,680,715	9.23	622,718,587	8.87
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	363,657,704	5.09	321,904,599	4.41	364,870,391	5.20
ขาดทุนจากการด้อยค่าเงินลงทุน	-	-	-	-	13,282,309	0.19
รวมค่าใช้จ่าย	3,793,880,080	53.07	3,667,124,964	50.31	3,538,283,476	50.45
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและ						
ภาษีเงินได้	3,354,992,901	46.93	3,621,453,159	49.69	3,474,572,989	49.55
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	(1,329,797,733)	(18.60)	(1,612,418,881)	22.12	(1,258,292,646)	17.94
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	(580,911,688)	8.13	(602,531,194)	(8.27)	(673,073,244)	9.60
กำไรสุทธิสำหรับปี	1,444,283,480	20.20	1,406,503,084	19.30	1,543,207,099	22.01
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน						
กำไรสุทธิ	1.88		1.83		2.00	

(หน่วย : บาท)

งบกระแสเงินสดรวม	2551	2550	2549
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน :-			
กำไรสุทธิก่อนภาษี	2,025,195,168	2,009,034,278	2,216,280,343
ปรับกระทบกำไรสุทธิก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)			
จากกิจกรรมดำเนินงาน :-			
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	2,101,389,328	2,218,418,007	2,148,534,011
กำไรจากเงินลงทุน	(126,543,785)	(7,658,830)	(10,222,677)
กำไรจากการขายอุปกรณ์	(498,014)	(3,281,590)	(2,257,032)
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	566,300,000	489,780,000	421,220,000
ขาดทุนจากการด้อยค่าเงินลงทุน	-	-	13,282,309
ดอกเบี้ยรับ	(6,699,302)	(14,978,672)	(16,472,439)
เงินปันผลรับ	(55,312,500)	(20,312,500)	-
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	1,265,213,020	1,358,664,707	1,243,361,179
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงใน			
สินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	5,769,043,915	6,029,665,400	6,013,725,694
สินทรัพย์ดำเนินงานลดลง (เพิ่มขึ้น)			
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(14,349,526)	(14,793,359)	918,398
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	2,234,255	(6,003,599)	173,458
หนี้สินจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)			
เจ้าหนี้การค้า	(2,849,950)	2,376,897	3,403,519
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างจ่าย	6,508,150	(3,124,063)	358,845
เจ้าหนี้อื่น	7,654,781	(847,515)	5,026,237
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(2,719,398)	(19,426,492)	(4,933,583)
จ่ายชำระค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	(700,000,000)	(700,000,000)	(500,000,000)
เงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	5,065,522,227	5,287,847,269	5,518,672,568
รับดอกเบี้ย	410,029	4,762,865	13,832,566
จ่ายภาษีเงินได้	(548,840,458)	(680,874,055)	(682,031,521)
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	4,517,091,798	4,611,736,079	4,850,473,613

งบกระแสเงินสดรวม (ต่อ)	2551	2550	2549
กระแสเงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน :-			
เงินลงทุนชั่วคราวเพิ่มขึ้น	(1,281,347,518)	(707,956,964)	(249,264,173)
เงินสืบทอดจากการขายเงินลงทุนระยะยาว	156,425,985	-	320,222,678
เงินลงทุนระยะยาวอื่นเพิ่มขึ้น	(243,510,720)	(283,031,250)	(1,266,054,853)
เงินสดจ่ายเงินให้กู้ยืมระยะยาว			
แก่บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	(22,500,000)	(8,750,000)	-
รับดอกเบี้ย	4,378,569	10,146,421	-
รับเงินปันผล	55,312,500	20,312,500	20,312,500
ซื้ออุปกรณ์	(26,252,096)	(14,517,415)	(27,285,236)
เงินสืบทอดจากการขายอุปกรณ์	652,266	6,112,400	5,337,527
งานก่อสร้างเพิ่มเติมทางด่วนขั้นที่ 2 และสาย			
บางปะอิน-ปากเกร็ด	(22,012,456)	(2,563,210)	(9,282,572)
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนเพิ่มขึ้น	(452,420)	(363,795)	(2,010,331)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(1,379,305,890)	(980,611,313)	(1,228,336,960)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน :-			
เงินเบิกเกินบัญชีธนาคารเพิ่มขึ้น (ลดลง)	-	-	(6,749,483)
เงินสืบทอดจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบัน			
การเงิน	975,787,495	1,326,607,084	-
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้น			
จากสถาบันการเงิน	(1,200,000,000)	(450,000,000)	-
เงินสืบทอดจากการออกหุ้นกู้	4,000,000,000	7,500,000,000	-
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(4,836,780,000)	(10,162,970,000)	(2,580,000,000)
เงินสืบทอดจากเงินกู้ยืมระยะยาว	-	-	1,000,000,000
จ่ายดอกเบี้ย	(1,198,443,084)	(1,211,246,340)	(1,243,361,179)
จ่ายเงินปันผล	(847,000,000)	(770,000,000)	(770,000,000)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(3,106,435,589)	(3,767,609,256)	(3,600,110,662)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เพิ่มขึ้น			
(ลดลง) สุทธิ	31,350,319	(136,484,490)	22,025,991
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	99,748,872	236,233,362	214,207,371
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	131,099,191	99,748,872	236,233,362

12.2 อัตราส่วนทางการเงินของงบการเงินรวม

	หน่วย	2551	2550	2549
อัตราส่วนสภาพคล่อง (LIQUIDITY RATIO)				
1. อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.57	0.28	0.18
2. อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.56	0.27	0.18
3. อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	0.79	0.95	1.18
4. อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้	เท่า	N.A.	N.A.	N.A.
5. ระยะเวลาชำระหนี้เฉลี่ย	วัน	N.A.	N.A.	N.A.
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร (PROFITABILITY RATIO)				
6. อัตราส่วนกำไรขั้นต้น	%	70.19	69.84	69.52
7. อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร	%	238.34	244.48	233.74
8. อัตรากำไรสุทธิ	%	20.20	19.30	22.01
9. อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	%	8.98	8.91	10.14
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (EFFICIENCY RATIO)				
10. อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	%	3.30	3.12	3.34
11. อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	%	9.10	8.80	8.52
12. อัตราการหมุนของสินทรัพย์	เท่า	0.16	0.16	0.15
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (FINANCIAL POLICY RATIO)				
13. อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	1.69	1.76	1.95
14. อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย	เท่า	4.18	3.97	4.44
15. อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	1.67	1.20	1.08
16. อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)	เท่า	4.57	4.86	5.29
ข้อมูลต่อหุ้น (Per Share DATA)				
17. มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น	บาท	20.94	20.83	20.17
18. กำไรสุทธิต่อหุ้น	บาท	1.88	1.83	2.00
19. เงินปันผลต่อหุ้น	บาท	1.10	1.10	1.00

หมายเหตุ

- ลำดับที่ 1 - 3 เนื่องจากบริษัทได้รับเงินสดจากรายได้ค่าผ่านทางทุกวันและชำระเงินกู้ทุกเดือนจากกระแสเงินสดรับสุทธิ อัตราส่วนสภาพคล่องนี้จึงไม่กระทบความสามารถในการชำระหนี้
- ลำดับที่ 4 - 5 เนื่องจากโดยส่วนใหญ่เจ้าหนี้การค้าของบริษัทและบริษัทย่อย เป็นรายการที่เกิดจากค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมบำรุงรักษาและการดำเนินงาน ส่วนต้นทุนขายเป็นการตัดจำหน่ายสิทธิประโยชน์ในการก่อสร้างที่เสร็จแล้ว ดังนั้นจึงไม่สามารถนำมาคำนวณอัตราการหมุนเวียนของเจ้าหนี้ และระยะเวลาชำระหนี้เฉลี่ยที่มีความหมายเชิงวิเคราะห์ตามปกติได้
- การจ่ายเงินปันผลสำหรับผลประกอบการปี 2551 ขึ้นอยู่กับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2552 ในวันที่ 1 เมษายน 2552 อย่างไรก็ตามบริษัทได้มีการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลในอัตราหุ้นละ 0.50 บาท เมื่อเดือนตุลาคม 2551

12.3 คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานการเงินและผลการดำเนินงาน

12.3.1 ผลการดำเนินงาน

ในปี 2551 บริษัทและบริษัทย่อย มีกำไรสุทธิ เท่ากับ 1,444 ล้านบาท โดยในส่วนของรายได้ค่าผ่านทางปี 2551 ได้รับผลกระทบจากการเปิดใช้ถนนวงแหวนใต้โดยไม่เก็บค่าผ่านทาง ประกอบกับสถานะเศรษฐกิจที่ชะลอตัวและราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นอย่างรุนแรงในช่วงไตรมาสที่ 2-3 ของปี ทำให้รายได้ค่าผ่านทางลดลง อย่างไรก็ตามบริษัทได้รับการปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2551 ทำให้เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา รายได้ค่าผ่านทางลดลง 282 ล้านบาทหรือร้อยละ 3.90 ค่าใช้จ่ายรวมลดลงจากปีก่อน 177 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องจากค่าธรรมเนียมการชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด ซึ่งในปีนี้มีอัตราที่ต่ำกว่า และการคืนหนี้ก่อนกำหนดน้อยกว่าปีที่ผ่านมา ทำให้กำไรสุทธิปี 2551 เพิ่มขึ้น 37 ล้านบาทหรือร้อยละ 2.63 เมื่อเทียบกับปี 2550

สรุปผลการดำเนินงานที่สำคัญ

	ปี 2551	ปี 2550	(หน่วย : ล้านบาท)	
			เปลี่ยนแปลง	
			จำนวนเงิน	%
รายได้ค่าผ่านทาง	6,956	7,238	(282)	-3.90
รายได้อื่น	193	51	142	278.43
รายได้รวม	7,149	7,289	(140)	-1.92
ค่าใช้จ่ายรวม	5,705	5,882	(177)	-3.01
กำไรสุทธิ	1,444	1,407	37	2.63
กำไรสุทธิต่อหุ้น (บาท)	1.88	1.83	0.05	

รายได้

ในปี 2551 บริษัทและบริษัทย่อยมีรายได้รวม 7,149 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อนจำนวน 140 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 1.92 โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

1. รายได้ค่าผ่านทางมีจำนวน 6,956 ล้านบาท ลดลง 282 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.90 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา เนื่องจากผลกระทบของการเปิดใช้ถนนวงแหวนใต้ เมื่อกลางเดือนพฤศจิกายน 2550 โดยไม่เก็บค่าผ่านทางประกอบกับสถานะเศรษฐกิจที่ชะลอตัว และราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นอย่างรุนแรงในช่วงไตรมาสที่ 2-3 ของปี 2551 ทำให้รายได้ค่าผ่านทางลดลง แม้ว่าไตรมาสที่ 4 ราคาน้ำมันจะมีการปรับลดลงและบริษัทได้รับการปรับค่าผ่านทางเพิ่มขึ้นตั้งแต่เดือนกันยายน 2551 แต่ผลจากความไม่สงบทางการเมืองและปัญหาวิกฤตการเงินโลก ทำให้รายได้ค่าผ่านทางทั้งปี 2551 ต่ำกว่าปี 2550 อย่างไรก็ตาม กทพ. อยู่ระหว่างการก่อสร้างระบบจัดเก็บค่าผ่านทางของถนนวงแหวนใต้ ซึ่งคาดว่าจะเปิดใช้ต้นปี 2552 สำหรับทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด มีการปรับเพิ่มค่าผ่านทางเช่นเดียวกันโดยมีผลตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2551 ทั้งนี้บริษัทและบริษัทย่อยจะได้รับผลของการปรับค่าผ่านทางเต็มปีในปี 2552 รายละเอียดรายได้ค่าผ่านทางของปี 2551 แยกตามสายทางเป็นดังนี้

	ปี 2551	ปี 2550	(หน่วย : ล้านบาท)	
			เปลี่ยนแปลง	
			จำนวนเงิน	%
ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1)	2,569	2,735	(166)	-6.07
ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2)				
ส่วนเอ (พระราม 9 - รัชดาภิเษก)	1,414	1,398	16	1.14
ส่วนบี (พญาไท - บางโคล่)	680	670	10	1.49
ส่วนซี (รัชดาภิเษก - แจ้งวัฒนะ)	679	687	(8)	-1.16
ส่วนดี (พระราม 9 - ศรีนครินทร์)	1,039	1,142	(103)	-9.02
รวมทางพิเศษศรีรัช	3,812	3,897	(85)	-2.18
ทางพิเศษอุดรรัถยา				
(ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด)	575	606	(31)	-5.12
รวมทั้งสิ้น	6,956	7,238	(282)	-3.90

2. รายได้อื่นจำนวน 193 ล้านบาท ประกอบด้วย ผลประโยชน์จากการบริหารเงินลงทุนระยะสั้นจำนวน 96 ล้านบาท กำไรจากการขายหุ้นบริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 38 ล้านบาท เงินปันผลรับจากบริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 55 ล้านบาท และอื่นๆ จำนวน 4 ล้านบาท

ค่าใช้จ่าย

ตามที่มาตรฐานบัญชี ฉบับที่ 35 (ปรับปรุง 2550) เรื่อง การนำเสนองบการเงิน มีผลให้ถือปฏิบัติสำหรับการเงินปี 2551 เป็นต้นไป บริษัทและบริษัทย่อยได้มีการจัดประเภทค่าใช้จ่ายที่นำเสนอในงบกำไรขาดทุนปี 2551 ตามมาตรฐานบัญชีดังกล่าว และได้จัดประเภทรายการในงบกำไรขาดทุนปี 2550 ใหม่ เพื่อให้เปรียบเทียบได้

โดยลักษณะธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย เป็นการให้บริการทางพิเศษซึ่งทางพิเศษดังกล่าว บริษัท และบริษัทย่อยเป็นผู้ก่อสร้างและกรรมสิทธิ์เป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ผู้ให้สัมปทาน) โดยบริษัทและบริษัทย่อยได้สิทธิในการบริหารและรับส่วนแบ่งรายได้ตามสัญญา ดังนั้น ต้นทุนในการก่อสร้างทางพิเศษดังกล่าว จึงถือเป็นต้นทุนขายซึ่งทยอยรับรู้ในงบกำไรขาดทุนภายใต้รายการ “ค่าตัดจำหน่ายสิทธิประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว” ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการให้บริการผู้ใช้งาน ค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บค่าผ่านทางจราจรบนทางพิเศษ รวมถึงค่าใช้จ่ายในการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยบนทางพิเศษ จัดประเภทเป็น “ค่าใช้จ่ายในการขาย” ค่าใช้จ่ายของสำนักงานที่สนับสนุนการปฏิบัติงานบนทางพิเศษ จัดประเภทเป็น “ค่าใช้จ่ายในการบริหาร” ส่วนรายการ “ค่าใช้จ่ายทางการเงิน” ประกอบด้วย ดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียมทางการเงินอื่น ๆ

ซึ่งสาระสำคัญของค่าใช้จ่ายสำหรับปี 2551 บริษัทและบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 5,705 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อนจำนวน 177 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.01 โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

	ปี 2551	ปี 2550	(หน่วย : ล้านบาท)	
			เปลี่ยนแปลง	
			จำนวนเงิน	%
ค่าตัดจำหน่ายสิทธิการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว	2,073	2,183	(110)	5.04
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	566	490	76	15.51
ค่าใช้จ่ายในการขาย	791	673	118	17.53
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	364	322	42	13.04
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	1,330	1,612	(282)	-17.49
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	581	602	(21)	-3.49
รวมทั้งสิ้น	5,705	5,882	(177)	-3.01

- ค่าตัดจำหน่ายสิทธิการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว 2,073 ล้านบาท ลดลง 110 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 5.04 ตามการลดลงของปริมาณรถที่ใช้ทางด่วน
- สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน 566 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 76 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 15.51 ซึ่งบัญชีสำรองดังกล่าว เป็นการบันทึกบัญชีเพื่อตัดต้นทุนของมูลค่าปัจจุบันของค่าทดแทนที่จะต้องจ่ายให้กับทางพิเศษแห่งประเทศไทย ส่วนการจ่ายชำระจริงได้เริ่มชำระงวดแรกตามสัญญาในปี 2547 โดยมีกำหนดจ่ายในวันที่ 1 มีนาคมและวันที่ 1 กันยายนของทุกปี สำหรับปี 2551 นี้ บริษัทจ่ายชำระให้ทางพิเศษแห่งประเทศไทย 700 ล้านบาท
- ค่าใช้จ่ายในการขาย จำนวน 791 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 118 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 17.53 ค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ที่เพิ่มขึ้นเป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการซ่อมแซมและบำรุงรักษาทางพิเศษ รวมถึงค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บค่าผ่านทางและการควบคุมจราจร
- ค่าใช้จ่ายในการบริหาร จำนวน 364 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 42 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 13.04 ค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ที่เพิ่มขึ้นโดยส่วนใหญ่เป็นการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายสำนักงานที่สนับสนุนการปฏิบัติงานบนทางพิเศษ
- ค่าใช้จ่ายทางการเงิน จำนวน 1,330 ล้านบาท ลดลงจำนวน 282 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 17.49 โดยรายละเอียดของค่าใช้จ่ายทางการเงิน ประกอบด้วย
 - ดอกเบี้ยจ่ายในปี 2551 บริษัทและบริษัทย่อย มีดอกเบี้ยจ่าย 1,265 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 94 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6.92 เนื่องจากการจ่ายชำระคืนเงินต้นรวมถึงการมีต้นทุนทางการเงินที่ต่ำลงจากการออกหุ้นกู้เมื่อเดือนสิงหาคม 2550 และเดือนพฤศจิกายน 2551 ที่ผ่านมา
 - ค่าธรรมเนียมทางการเงิน จำนวน 65 ล้านบาท ลดลงจากปีที่ผ่านมา 188 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 74.31 สาเหตุหลักจากการมีค่าธรรมเนียมการชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดต่ำกว่า เนื่องจากอัตราค่าธรรมเนียมที่ลดลงและการคืนหนี้ก่อนกำหนดจำนวนน้อยกว่าปีที่ผ่านมา

6. ภาษีเงินได้นิติบุคคล ในปี 2551 บริษัทมีภาษีเงินได้นิติบุคคล 581 ล้านบาท ลดลง 21 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.49 เนื่องจากการลดลงของรายได้ค่าผ่านทาง

12.3.2 ฐานะการเงิน

สินทรัพย์

สินทรัพย์รวมของบริษัทและบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 มีจำนวนทั้งสิ้น 43,315 ล้านบาท ลดลงจากสิ้นปีที่ผ่านมาจำนวน 990 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.23 โดยมีรายละเอียดการเพิ่มขึ้นลดลงที่มีสาระสำคัญ เมื่อเปรียบเทียบกับสิ้นปีที่ผ่านมา ดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

	31 ธันวาคม 2551	31 ธันวาคม 2550	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวนเงิน	%
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดและเงินลงทุนชั่วคราว	2,529	1,128	1,401	124.20
สินทรัพย์หมุนเวียน	48	34	14	41.18
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	2,799	3,180	(381)	-11.98
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ - สุทธิ	228	229	(1)	-0.44
สิทธิในการใช้ประโยชน์ - สุทธิ	37,647	39,698	(2,051)	-5.17
อื่นๆ	64	36	28	77.78
รวมทั้งสิ้น	43,315	44,305	(990)	-2.23

1. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดและเงินลงทุนชั่วคราว 2,529 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,401 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 124.20 เพื่อใช้ในการจ่ายชำระคืนตราสารหนี้ระยะสั้นที่จะครบกำหนดรวมถึงเป็นเงินสำรองสำหรับการดำเนินงานปกติ ทั้งนี้บริษัทได้นำไปลงทุนในเงินลงทุนระยะสั้นที่ให้ผลตอบแทนที่ดี
2. เงินลงทุนระยะยาวอื่น 2,799 ล้านบาท ลดลงจากสิ้นปีที่ผ่านมา 381 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.98 รายละเอียดเงินลงทุนระยะยาว ณ สิ้นปี 2551 มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

	สัดส่วนการถือหุ้น	ราคาทุน	มูลค่ายุติธรรม
BMCL	11.91%	1,768	569
TTW	9.24%	1,138	1,541
SEAN	16.67%	689	689
รวมทั้งสิ้น		3,595	2,799

- 2.1 เงินลงทุนในบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) ซึ่งเป็นบริษัทที่ได้รับสัมปทานจากการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 มีจำนวน 569 ล้านบาท ลดลง 913 ล้านบาทจากการปรับมูลค่าเงินลงทุนตามมูลค่าราคาตลาดของหลักทรัพย์ ณ สิ้นปี 2551 บริษัทถือหุ้นอยู่ใน BMCL ร้อยละ 11.91 ของทุนจดทะเบียนที่เรียกชำระแล้ว
- 2.2 เงินลงทุนในบริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน) (TTW) ซึ่งประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปาให้กับ การประปาส่วนภูมิภาค ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 มีจำนวน 1,541 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 288 ล้านบาท จากการปรับมูลค่าเงินลงทุนตามมูลค่าราคาตลาดของหลักทรัพย์ 404 ล้านบาท และเนื่องจาก TTW ได้เข้าซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยแล้วเมื่อเดือนพฤษภาคม 2551 บริษัทในฐานะผู้ถือหุ้นเดิมได้ร่วมเสนอขายหุ้นสามัญ จำนวน 37.5 ล้านหุ้น ให้กับประชาชนทั่วไป ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทใน TTW ลดลงจากร้อยละ 12.35 เป็นร้อยละ 9.24 ของทุนจดทะเบียนที่เรียกชำระแล้ว
- 2.3 เงินลงทุนในบริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี้ จำกัด (SEAN) ซึ่งเป็นบริษัทที่ได้รับสัมปทานจากรัฐบาลลาวในการก่อสร้างและดำเนินการโรงไฟฟ้าพลังน้ำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 มีจำนวน 689 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา 244 ล้านบาท จากการชำระค่าน้ำเพิ่มเติมจากส่วนที่ยังเรียกชำระไม่ครบ เมื่อวันที่ 2 มกราคม 2551 SEAN มีการ

ลดทุนจดทะเบียนจาก 8,809 ล้านบาทเป็น 6,607 ล้านบาท เพื่อนำไปเป็นทุนเรือนหุ้นในบริษัท ไฟฟ้าน้ำจืด 2 จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ SEAN ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัท ใน SEAN เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 12.50 เป็นร้อยละ 16.67 ของทุนจดทะเบียน

3. สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว ลดลงจำนวน 2,051 ล้านบาท จากการตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนตามปริมาณที่ใช้งานพิเศษจำนวน 2,073 ล้านบาท และมีการบันทึกต้นทุนสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วเพิ่ม 22 ล้านบาทจากการปรับปรุงเพิ่มเติมตู้เก็บค่าผ่านทางที่ด่านประจักษ์ 2 และด่านย่านพหลโยธิน

หนี้สิน

หนี้สินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 มีจำนวนทั้งสิ้น 27,188 ล้านบาท ลดลงจากสิ้นปีที่ผ่านมาจำนวน 1,081 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.82 โดยมีรายละเอียดการเพิ่มขึ้นลดลงที่มีสาระสำคัญ เมื่อเปรียบเทียบกับสิ้นปีที่ผ่านมา ดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

	31 ธันวาคม 2551	31 ธันวาคม 2550	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวนเงิน	%
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	692	880	(188)	-21.36
เจ้าหนี้การค้าและหนี้สินหมุนเวียนอื่น	575	497	78	15.69
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ฯ	1,038	1,172	(134)	-11.43
เงินกู้ยืมระยะยาว	13,383	18,220	(4,837)	-26.55
หุ้นกู้	11,500	7,500	4,000	53.33
รวมทั้งสิ้น	27,188	28,269	(1,081)	-3.82

1. เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน ลดลง 188 ล้านบาท จากการไถ่ถอนตัวแลกเงินที่ครบกำหนด
2. สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางพิเศษลดลงสุทธิ 134 ล้านบาท เนื่องจากการลดสำรองลงจากการจ่ายเงินจริง 700 ล้านบาทให้กับทางพิเศษแห่งประเทศไทย และตั้งสำรองเพิ่มขึ้นระหว่างปี 566 ล้านบาท
3. เงินกู้ยืมระยะยาวลดลง 4,837 ล้านบาท จากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ตามสัญญาสินเชื่อเป็นรายเดือนทุกสิ้นเดือน จำนวน 2,837 ล้านบาท และชำระคืนหนี้ก่อนกำหนดจำนวน 2,000 ล้านบาท
4. หุ้นกู้เพิ่มขึ้นจำนวน 4,000 ล้านบาท จากการออกเสนอขายเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2551 โดยหุ้นกู้ที่ออกครั้งนี้ประกอบด้วย

หุ้นกู้อายุ 3 ปี จำนวน 2,900 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 5.20

หุ้นกู้อายุ 5 ปี จำนวน 1,100 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยคงที่ในปีที่ 1 - 2 ร้อยละ 5.20,

ในปีที่ 3 - 4 ร้อยละ 5.65,

และในปีที่ 5 ร้อยละ 6.00

ทั้งนี้เพื่อเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมระยะยาวและสำรองไว้ชำระคืนตราสารหนี้ระยะสั้นที่จะครบกำหนดรวมถึงการสำรองสภาพคล่องสำหรับการดำเนินงานปกติของบริษัท เนื่องจากกระแสเงินสดรับของบริษัทได้รับผลกระทบจากการเปิดใช้ถนนวงแหวนได้โดยไม่เก็บค่าผ่านทางตั้งแต่ปลายปี 2550 ประกอบกับผลกระทบจากความไม่แน่นอนทางการเมืองและภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมของบริษัทและบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 มีจำนวนทั้งสิ้น 16,127 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากสิ้นปีที่ผ่านมา จำนวน 91 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.57 ซึ่งมีรายละเอียดการเพิ่มขึ้นลดลงที่มีสาระสำคัญเมื่อเปรียบเทียบกับสิ้นปีที่ผ่านมา ดังนี้

	(หน่วย : ล้านบาท)			
	31 ธันวาคม 2551	31 ธันวาคม 2550	เปลี่ยนแปลง จำนวนเงิน	%
ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	7,700	7,700	-	-
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	4,848	4,848	-	-
กำไร(ขาดทุน)ที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเงินลงทุน	(795)	(289)	(506)	175.09
กำไรสะสม	4,374	3,777	597	15.81
รวมทั้งสิ้น	16,127	16,036	91	0.57

1. กำไร (ขาดทุน) ที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเงินลงทุน เป็นการปรับมูลค่าเงินลงทุนให้เป็นไปตามราคาตลาด โดยในปี 2551 มีการปรับเพิ่มเงินลงทุนใน TTW จำนวน 404 ล้านบาท และปรับลดเงินลงทุนใน BMCL จำนวน 910 ล้านบาท
2. กำไรสะสม เพิ่มขึ้นจากกำไรสุทธิจากการดำเนินงานของปี 2551 จำนวน 1,444 ล้านบาท ขณะเดียวกัน ลดลงจากการจ่ายเงินปันผล จำนวน 847 ล้านบาท หรือหุ้นละ 1.10 บาท โดยแยกเป็นการจ่ายสำหรับผลประกอบการงวดหกเดือนหลังของปี 2550 หุ้นละ 0.60 บาท และสำหรับผลประกอบการงวดหกเดือนแรกของปี 2551 หุ้นละ 0.50 บาท

กระแสเงินสด

(หน่วย : ล้านบาท)			
แหล่งที่มา	จำนวนเงิน	การใช้ไป	จำนวนเงิน
กระแสเงินสดสุทธิจากการดำเนินงาน			
ก่อนจ่ายดอกเบี้ย	4,517		
เงินสดรับจาก :-		เงินสดจ่าย :-	
ออกหุ้นกู้	4,000	คืนเงินกู้ยืม - สุทธิ	5,061
ขายเงินลงทุนใน TTW และ อื่นๆ	156	ฝากเงินลงทุนชั่วคราว	1,281
รับดอกเบี้ยจากการบริหารเงิน	4	จ่ายดอกเบี้ย	1,198
รับเงินปันผลจาก TTW	55	จ่ายเงินปันผล	847
		ลงทุนและให้กู้แก่ SEAN	266
		ลงทุนในสินทรัพย์ถาวร	48
รวม	8,732	รวม	8,701
		เงินสดเพิ่มขึ้น	31
		เงินสดยกมา	100
		เงินสด ณ สิ้นปี 2551	131

ในปี 2551 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน 4,517 ล้านบาท ซึ่งใช้ไปในกิจกรรมลงทุนสุทธิ 1,380 ล้านบาท โดยเป็นการลงทุนในเงินลงทุนชั่วคราวและ เงินลงทุนระยะยาวสุทธิ จำนวน 1,393 ล้านบาท ให้เงินกู้ยืมแก่ SEAN เพื่อใช้ในการเข้า

สำรวจและพัฒนาโครงการ จำนวน 23 ล้านบาท ลงทุนในผู้เก็บค่าผ่านทางเพิ่มเติมและอื่น ๆ จำนวน 48 ล้านบาท รับผิดชอบและรับเงินปันผล จำนวน 84 ล้านบาท สำหรับกิจกรรมจัดหาเงิน บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดสุทธิใช้ไป 3,106 ล้านบาท จากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว จำนวน 4,837 ล้านบาท ประกอบด้วยการจ่ายชำระคืนตามตารางการชำระหนี้ปกติ จำนวน 2,837 ล้านบาท ซึ่งใช้เงินจากการดำเนินงาน และการจ่ายชำระคืนก่อนกำหนด จำนวน 2,000 ล้านบาท โดยใช้เงินสดรับจากการออกหุ้นกู้ จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นสุทธิจากสถาบันการเงิน จำนวน 224 ล้านบาท ในระหว่างปี 2551 บริษัทฯ มีการจ่ายดอกเบี้ยหุ้นกู้และดอกเบี้ยเงินกู้ยืมระยะยาว จำนวน 1,198 ล้านบาท และจ่ายเงินปันผล จำนวน 847 ล้านบาท รวม ทั้งสิ้นในปี 2551 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดรับสุทธิ 31 ล้านบาท เมื่อรวมกับเงินสดยกมา ต้นปีจำนวน 100 ล้านบาท คงเหลือเป็นเงินสด ณ สิ้นปี เท่ากับ 131 ล้านบาท

อัตราส่วนทางการเงิน

	ปี 2551	ปี 2550
อัตราส่วนกำไรสุทธิ	20.20%	19.30 %
อัตราส่วนผลตอบแทนส่วนของผู้ถือหุ้น	8.98%	8.91 %
อัตราส่วนผลตอบแทนจากการใช้สินทรัพย์รวม	3.30%	3.12 %
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (เท่า)	4.18	3.97
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	1.69	1.76

12.4 ค่าตอบแทนผู้สอบบัญชี

ในปี 2551 บริษัทฯ จ้างบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ตามมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2551 เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2551 โดยค่าตอบแทนที่ผู้สอบบัญชีได้รับจากบริษัทและบริษัทย่อย เป็นดังนี้

1. ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	820,000	บาท
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	240,000	บาท
รวม	<u>1,060,000</u>	บาท

2. ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา บริษัทและบริษัทย่อยไม่มีการใช้บริการอื่น (non audit service fee) จากบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง จำกัด หรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับผู้สอบบัญชีและบริษัท สำนักงานเอ็นส์ แอนด์ ยัง จำกัด แต่อย่างใด

13 ข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง

บุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์ :	บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด 62 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ชั้น 4, 7 ถนนรัชดาภิเษก แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 โทรศัพท์ 0-2229-2800 โทรสาร 0-2359-1262-3 อาคารสถาบันวิทยาการตลาดทุน เลขที่ 2/7 หมู่ 4 (โครงการนอร์ธปาร์ค) ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงทุ่งสองห้อง เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ 10210 โทรศัพท์ 0-2596-9000 โทรสาร 0-2832-4994-6
ผู้สอบบัญชี :	บริษัท สำนักงาน เอ็นส์ท แอนด์ ยัง จำกัด ชั้น 33 อาคารเลอริชดา 193/136-137 ถนนรัชดาภิเษกตัดใหม่ กรุงเทพฯ 10110 โทรศัพท์ 0-2264-0777 / 0-2661-9190 โทรสาร 0-2264-0789-90 / 0-2661-9192
ที่ปรึกษากฎหมาย :	บริษัท เดอะลีสจิสต์ จำกัด 990 อาคารอับดุลราฮิม ชั้น 9 ถนนพระราม 4 แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 โทรศัพท์ 0-2636-1111 โทรสาร 0-2636-0000
ที่ปรึกษาทางการเงิน :	บริษัท แอดไวเซอร์ พลัส จำกัด 1550 อาคารธนภูมิ ชั้น 10 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ 0-2652-7858-64 โทรสาร 0-2652-7867

สถาบันการเงินที่ติดต่อประจำมีดังนี้

ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)
ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
และธนาคารนครหลวงไทย จำกัด (มหาชน)

มียอดสินเชื่อบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 รวมทั้งสิ้น 13,427,297,600 บาท และยอดเงินฝากรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 รวมทั้งสิ้น 95,643,881.04 บาท

14 รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน

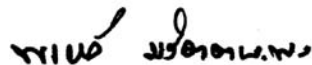
คณะกรรมการบริษัทได้ให้ความสำคัญต่อหน้าที่และความรับผิดชอบในการดูแลกิจการบริษัทให้มีการจัดการที่ดี ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ระมัดระวัง รักษาผลประโยชน์ของบริษัท ผู้ถือหุ้น และผู้ลงทุนทั่วไป โดยกำกับดูแลให้รายงานทางการเงินของบริษัทมีการบันทึกข้อมูลทางบัญชีที่ถูกต้อง ครบถ้วน สามารถสะท้อนฐานะการเงินและผลการดำเนินงานที่เป็นจริงของบริษัท

คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วย กรรมการอิสระที่เป็นผู้ทรงคุณวุฒิ มีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยให้เข้ามาทำหน้าที่สอบทานให้บริษัทมีการรายงานการเงินอย่างถูกต้องเพียงพอ รวมทั้งมีการเปิดเผยรายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างถูกต้องและครบถ้วนตามข้อกำหนดตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานผลการปฏิบัติงานต่อคณะกรรมการบริษัทแล้ว

คณะกรรมการบริษัทมีความเห็นว่า งบการเงินประจำปี 2551 ของบริษัทและบริษัทย่อย ที่คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานร่วมกับฝ่ายบริหาร และผู้สอบบัญชีของบริษัทได้ตรวจสอบแล้ว ได้แสดงฐานะการเงินและผลการดำเนินงานโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป



(ดร. วีรพงษ์ รามางกูร)
ประธานกรรมการบริษัท



(นางเพียว มริตตะนพพร)
กรรมการผู้จัดการ

รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารของบริษัท (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551)

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม	สัดส่วน ในการ ถือหุ้น%	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่าง ผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
1 ดร. วีรพงษ์ รามางกูร ประธานกรรมการบริษัท	65	- Doctor of Law (Honorary) Webster University, St. Louis, USA	-	-	2549-ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ	บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอ็นเนอร์จี จำกัด
		- Ph. D. (Economics) University of Pennsylvania, USA			2548-ปัจจุบัน	- กรรมการ	บริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน)
		- M.A. (Economics) University of Pennsylvania, USA			2547-ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ	บริษัท ฟินันซ่า จำกัด (มหาชน)
		- ปริญญาตรี สาขารัฐศาสตร์ (เกียรตินิยมอันดับหนึ่ง) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย				- กรรมการ	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
		- หลักสูตร Director Certification Program(DCP) รุ่น 43/2547				- กรรมการตรวจสอบ	บริษัท โพลีเทคส์ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
		สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย				- นายกสมาคม	สมาคมไทย-ลาวเพื่อมิตรภาพ
					2538-ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการบริหาร	กระทรวงการต่างประเทศ
					2549-มี.ค.2551	- สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ	บริษัท แอ็ดวานซ์เอโกร จำกัด (มหาชน)
					2548-ก.พ.2550	- ประธานกรรมการ	สภานิติบัญญัติแห่งชาติ
					2548-พ.ค.2550	- ที่ปรึกษาคณะกรรมการ	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย
2 ศ.ศุภชัย พิศิษฐวานิช กรรมการบริษัท ประธานกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการบริษัทภิบาล และบริหารความเสี่ยง	68	- ปริญญาดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ (บัญชี) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	-	-	2550-ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ	บริษัท หลักทรัพย์ ไรว่า จำกัด (มหาชน)
		- วปอ. รุ่น 32			2549-ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ	บริษัท เสนาทรายทอง จำกัด
		- ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาการเงิน Ohio State University, USA			2547-ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ	บริษัท สามารโด ไอโมบาย จำกัด (มหาชน)
		- ปริญญาตรี สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์			2546-ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ และ ประธานกรรมการตรวจสอบ	บริษัท แม็ทซิง สตูดิโอ จำกัด (มหาชน)
		- ปริญญาตรี สาขาพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์			2548-2551	- ประธานกรรมการตรวจสอบ	บริษัท ซีพีพีซี จำกัด (มหาชน)
		- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 38/2546				- ประธานกรรมการตรวจสอบ	Business Development Bank (Shanghai-China)
		สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย			2547-2551	- ประธานกรรมการ	บริษัท เมอริทแลนด์ จำกัด
						- กรรมการวินิจฉัยอุทธรณ์	สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต)
					2547-ก.ย.2549	- กรรมการข้าราชการตำรวจ	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
					2544-มี.ค.2546	- ประธานกรรมการ	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
3 พลเอกสำเนา ชูศรี กรรมการบริษัท กรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน กรรมการบริษัทภิบาล และบริหารความเสี่ยง	67	- โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า	-	-	2544-ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการบริหาร	บริษัท ทศภาค จำกัด
		- Royal Military Academy (Saint Cyr), France			2543-ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการบริหาร	บริษัท ไทยแอ็กโกร เอ็กสเซนจ์ จำกัด
		- หลักสูตร Directors Accreditation Program (DAP)			2543-2544	- ผู้บัญชาการทหารสูงสุด	กระทรวงกลาโหม
		สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย					

รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารของบริษัท (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551)

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม	สัดส่วน ในการ ถือหุ้น%	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
4 ศ.ดร. กนก วงษ์ตระหง่าน กรรมการบริษัท กรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน	56	- Ph.D. (Political Science) The Johns Hopkins University, USA - M.A. (Political Science) University of California, USA - ปริญญาตรี สาขาวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตร Director Certification Program(DCP) รุ่น 50/2547 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	0.0013	-	2550 - ปัจจุบัน 2549 - พ.ย. 2550 2547- ต.ค.2549 2546 - ก.ย.2549 2540 - 2546	- นักวิชาการอิสระ - ประธานที่ปรึกษา ผู้ว่ากรุงเทพมหานคร - ประธานกรรมการ - ประธานกรรมการบริหาร - ประธานบริหารสายปฏิบัติการ และกรรมการผู้จัดการใหญ่	กรุงเทพมหานคร บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด บริษัท สยามแฟมิลีมาร์เก็ต จำกัด บริษัท ห้างสรรพสินค้าโรบินสัน จำกัด (มหาชน)
5 นายปลิว ตริวิศเวทย์ กรรมการบริษัท ประธานกรรมการบริหาร กรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน กรรมการผู้มีอำนาจ ลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท	63	- M.Sc. (Electrical Engineering) Osaka University, Japan - B.Sc. (Electrical Engineering) Osaka University, Japan - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 50/2547 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Finance for Non-Finance Director (FND) 2547 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (หลักสูตร วตท.) รุ่นที่ 4/2550	0.0065	-	2549 - ปัจจุบัน 2547 - ปัจจุบัน 2549 - ปัจจุบัน 2541 - ปัจจุบัน 2537-ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการบริษัท - กรรมการบริษัท - ประธานกรรมการบริหาร - ประธานกรรมการบริษัท และ ประธานกรรมการบริหาร - ประธานกรรมการบริหาร และ กรรมการผู้จัดการใหญ่	บริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน)
6 นายสุพงศ์ ชยดสาหกิจ กรรมการบริษัท รองประธานกรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน กรรมการบรรษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง กรรมการผู้มีอำนาจ ลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท	67	- คุรุภัณฑ์บัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร - Executive Master of Business Administration Sasin Graduate Institute of Business Administration of Chulalongkorn University - Master of Engineering (Electrical) University of Tokyo, Japan - Bachelor of Engineering (Electrical) University of Tokyo , Japan - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 8/2544 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) รุ่น 17/2550 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2549- ปัจจุบัน 2547-ปัจจุบัน 2545-ปัจจุบัน ม.ค. 2551-ปัจจุบัน 2537-2546 2511-2537	- นายกสภาสถาบัน - กรรมการ และ กรรมการตรวจสอบ - ประธานกรรมการบริษัท - ประธานกรรมการบริษัท - ประธานกรรมการบริษัท - กรรมการบริษัท - กรรมการบริษัท - กรรมการผู้จัดการ - กรรมการรองผู้อำนวยการ ฝ่ายบริหาร	สถาบันเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น บริษัท สยามสตीलไลน์เดอร์เนชั่นแนล จำกัด (มหาชน) บริษัท บีเอ็มซีแอล เนท์เวิร์ค จำกัด บริษัท เมโทร มอลล์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด บริษัท ไตรแอดส์ เนท์เวิร์ค จำกัด บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท เทียนโพลีเอสเตอร์ จำกัด

รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารของบริษัท (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551)

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม	สัดส่วนในการถือหุ้น%	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
7 ม.ล. ประสพชัย เกษมสันต์ กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร กรรมการผู้มีอำนาจ ลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท	53	- M.S. (Civil Engineering) Stanford University, USA - M.S. (Operations Research) Stanford University, USA - B.S. (Civil Engineering , Mathematics) Virginia Military Institute, Virginia, USA - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 33/2546 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตรประกาศนียบัตรกฎหมายมหาชน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ พ.ศ. 2550 - หลักสูตรประกาศนียบัตรกฎหมายการค้า ระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ พ.ศ. 2550	-	-	ปัจจุบัน 2548-2549 2547-2548 2544-2547 2546-2548 2542-2546 2538-2544	- หัวหน้าสำนักงานจเรทหารทั่วไป - หัวหน้านายทหารฝ่ายเสนาธิการ ประจำเสนาธิการทหาร - นายทหารฝ่ายเสนาธิการ ประจำรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงกลาโหม - รองผู้บัญชาการ โรงเรียน ข้าราชการบก - กรรมการ - กรรมการ - ผู้อำนวยการ กองการต่างประเทศ	กระทรวงกลาโหม กองบัญชาการทหารสูงสุด กระทรวงกลาโหม กระทรวงกลาโหม กองทัพบก บริษัท เซาท์อีสต์ เอเชีย เอ็นเนอร์จี จำกัด บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กรมข่าวทหารบก กองทัพบก
8 นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร	52	- M.B.A. (Finance) Washington University, St.Louis, USA - Bachelor of Arts & Science Washington University, St.Louis, USA - หลักสูตร Board and CFO Assessment สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 10/2544 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	0.0035	-	2543-ปัจจุบัน 2543-ปัจจุบัน 2545- ม.ค. 2549 2541-2548 2542-2548 2543-2547	- ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่ - กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการและกรรมการบริหาร - กรรมการ - ประธานคณะบริหาร	ธนาคาร กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท ซีบีเอ็นพี (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท แอ็ดวานซ์เออร์ จำกัด (มหาชน) บริษัท เงินทุนสินเชื่อย จำกัด (มหาชน) บริษัท หลักทรัพย์สินเชื่อย จำกัด บริษัท เงินทุนสินเชื่อย จำกัด (มหาชน)
9 นางวัลลภา โปะยานนท์ กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร	54	- Bachelor of Business Administration American University ,Washington, D.C.,USA - หลักสูตร Director Certification Program(DCP) รุ่น 92/2550 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	พ.ย.2551-ปัจจุบัน 2549-ต.ค.2551 2546-2548 2541-2546	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ สายงานบริหารความสัมพันธ์ ธุรกิจ SME - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ ฝ่ายธุรกิจขนาดใหญ่ 2 - ผู้อำนวยการอาวุโส ฝ่ายธุรกิจขนาดใหญ่ 8 - ผู้อำนวยการอาวุโส ฝ่ายสินเชื่อธุรกิจขนาดใหญ่	ธนาคาร ทหารไทย จำกัด (มหาชน) บรรษัทเงินทุนอุตสาหกรรม แห่งประเทศไทย (IFCT)
10 นางสาวอารีตรา ธรรมธัช กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร	51	- M.B.A., Roosevelt University , USA - ปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 75/2549 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2548-ปัจจุบัน 2543-2548	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ ผู้บริหารกลุ่ม กลุ่มธุรกิจขนาดใหญ่ 3 สายงานธุรกิจขนาดใหญ่ - ผู้อำนวยการฝ่าย และผู้บริหาร ฝ่ายวิเคราะห์สินเชื่อโครงการ	ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน)

รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารของบริษัท (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551)

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม	สัดส่วน ในการ ถือหุ้น%	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
11 นายสินธพ สิริสิงห กรรมการบริษัท	54	- ปริญญาโท สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (ขนส่ง) ASIAN INSTITUTE OF TECHNOLOGY - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (โยธา) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - วิทยาลัยการทัพบก รุ่น 49 - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 92/2550 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน รุ่นที่ 20 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร	0.00034	-	มี.ค.2549-ปัจจุบัน พ.ค.2547-2549 ธ.ค.2546-2547 2540-2546	- รองผู้ว่าการฝ่ายวิชาการ - รองผู้ว่าการ ฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา - รองผู้ว่าการฝ่ายบริหาร - ผู้อำนวยการ ฝ่ายวางแผนโครงการ และระบบงาน	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
12 นางเพียร มริตตะนพ กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร กรรมการบรรษัทภิบาล และบริหารความเสี่ยง กรรมการผู้จัดการ กรรมการผู้มีอำนาจ ลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท	51	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ประกาศนียบัตรชั้นสูงทางการสอบบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 48/2547 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2550-ปัจจุบัน ธ.ค.2547-2549 เม.ย.2546-2549 2540-2546	- กรรมการผู้จัดการ - กรรมการผู้จัดการ - รองกรรมการผู้จัดการ - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายบริหาร	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
13 นายสงวน คุณาธินันท์ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ	48	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 101/2551 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2549-ปัจจุบัน 2549-ม.ค. 2551 2546-2549 2545 2544	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ - รักษาการผู้อำนวยการ ฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา - ผู้อำนวยการฝ่ายโครงการ - รองผู้อำนวยการฝ่ายโครงการ - รองผู้อำนวยการ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
14 นางสุดฤทัย พรหมมาตย์ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ	45	- M.B.A. (Financial Accounting) Northrop University, Inglewood, California, USA - ปริญญาตรี สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ	-	-	2550-ปัจจุบัน 2546-2549 2545 2540-2544	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ - ผู้อำนวยการ ฝ่ายควบคุมการจราจร - รองผู้อำนวยการ ฝ่ายปฏิบัติการ 2 - รองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
15 นางงามนิช กนกกาญจนา ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ รักษาการผู้อำนวยการ ฝ่ายบริหารทั่วไป	53	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	-	-	ธ.ค.2550-ปัจจุบัน 2551-ธ.ค.2551 2546-2550 2541-2545	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ รักษาการผู้อำนวยการ ฝ่ายบริหารทั่วไป - รักษาการผู้จัดการ แผนกธุรการทั่วไป - ผู้อำนวยการฝ่ายธุรการ - รองผู้อำนวยการฝ่ายธุรการ	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารของบริษัท (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551)

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม	สัดส่วนในการถือหุ้น%	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
16 นายภาคภูมิ ทวีวิทยร์ศรี ผู้อำนวยการอาวุโส สำนักกรรมการผู้จัดการ เลขานุการบริษัท	42	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ปริญญาตรี สาขาบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต (CPA) - ผู้ตรวจสอบภายในรับอนุญาตสากล (CIA) - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 102/2551	-	-	ปัจจุบัน 2550 2548-2549 ม.ค.-มี.ค.2548 2545 - 2547 2542 - 2544	- ผู้อำนวยการอาวุโส สำนักกรรมการผู้จัดการ และเลขานุการบริษัท - ผู้อำนวยการ สำนักตรวจสอบภายใน - ผู้อำนวยการ สำนักกรรมการผู้จัดการ - รองผู้อำนวยการ สำนักกรรมการผู้จัดการ - รองผู้อำนวยการ สำนักตรวจสอบภายใน - ผู้จัดการอาวุโส สำนักตรวจสอบภายใน	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
17 นางสาวปัทมน โตสุวรรณถาวร ผู้อำนวยการอาวุโส ฝ่ายการเงิน	41	- ปริญญาโท สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	-	-	ปัจจุบัน 2549-2550 2547-2548 2544-2546 2543-2544	- ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายการเงิน - ผู้อำนวยการฝ่ายการเงิน - รองผู้อำนวยการฝ่ายการเงิน - ผู้จัดการอาวุโสแผนกบัญชี - ผู้จัดการแผนกบัญชี	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
18 นายไพรัตน์ เลิศศลาภักษ์ ผู้อำนวยการฝ่ายการจราจร	45	- ปริญญาโท สาขาเทคโนโลยีพลังงาน มหาวิทยาลัยพระจอมเกล้าธนบุรี - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี	-	-	ส.ค.2550-ปัจจุบัน 2547-ก.ค.2550 ก.ย.-ธ.ค.2546 2543-2546	- ผู้อำนวยการฝ่ายการจราจร - ผู้อำนวยการฝ่ายบำรุงรักษา - รองผู้อำนวยการ ฝ่ายบำรุงรักษา - ผู้จัดการแผนกวิศวกรรม	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ห้างหุ้นส่วนจำกัด ทริปเพิ้ล ฮอर्स
19 นางสาววาสนา วัฒนานุกุลชัย ผู้อำนวยการ สำนักตรวจสอบภายใน	47	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยกรุงเทพ	-	-	ปัจจุบัน 2549-2550 2546-2548 2541-2545	- ผู้อำนวยการ สำนักตรวจสอบภายใน - ผู้อำนวยการ ฝ่ายรายได้ค่าผ่านทาง - รองผู้อำนวยการ ฝ่ายรายได้ค่าผ่านทาง - ผู้จัดการอาวุโส แผนกปฏิบัติการการเงิน	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
20 นางวัฒนา สิทธิไพบยภรณ์ ผู้อำนวยการ ฝ่ายวางแผนและพัฒนา	45	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	-	-	ปัจจุบัน 2548-2550 2547 2546 2544	- ผู้อำนวยการ ฝ่ายวางแผนและพัฒนา - รองผู้อำนวยการ สำนักตรวจสอบภายใน - ประจำฝ่ายรายได้ค่าผ่านทาง - ผู้จัดการอาวุโส แผนกจัดเก็บค่าผ่านทาง - ผู้จัดการอาวุโสแผนกจัดซื้อ	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารของบริษัท (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551)

ชื่อ-สกุล/ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม	สัดส่วน ในการ ถือหุ้น%	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่าง ผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
21 นายออมสิน พิบูลวงกูร ผู้อำนวยการ ฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา	47	- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ - ปริญญาโท Information Engineering NIGATA University, Japan - ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า เจ้าคุณทหารลาดกระบัง	-	-	ก.พ. 2551-ปัจจุบัน 2550-ม.ค. 2551 2546 - 2549 2544 - 2545	- ผู้อำนวยการ ฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา - Deputy Director, IT and HR Department - IT Department Manager - Deputy IT Department Manager	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท JVC Manufacturing (Thailand) จำกัด
22 นางสุภัทรา บำเหน็จพันธุ์ ผู้อำนวยการ ฝ่ายรายได้ค่าผ่านทาง*	47	- ปริญญาโท สาขารัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่	-	-	ปัจจุบัน 2550-ธ.ค. 2551 2548-2550 2545-2547 2542-2544	- ผู้อำนวยการ ฝ่ายรายได้ค่าผ่านทาง - รองผู้อำนวยการ ฝ่ายรายได้ค่าผ่านทาง - ผู้จัดการอาวุโส แผนกจัดเก็บค่าผ่านทาง - ผู้จัดการอาวุโส ประจำสำนักกรรมการผู้จัดการ - ผู้จัดการสำนักงานกลาง	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
23 นายเฉลิมเกียรติ สกุลวิศาลศักดิ์ รองผู้อำนวยการ ฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา*	46	- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล	-	-	ปัจจุบัน 2546-ธ.ค. 2551 2546-ส.ค. 2546	- รองผู้อำนวยการ ฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา - ประจำฝ่ายบำรุงรักษา - รองผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
24 นางสาวเพ็ญพร กิตติโยภาส รองผู้อำนวยการ ฝ่ายวางแผนและพัฒนา	42	- ปริญญาตรี สาขาวิทยาศาสตร์ (สถิติ) มหาวิทยาลัยศิลปากร	-	-	ปัจจุบัน 2547-2550 2544-2546	- รองผู้อำนวยการ ฝ่ายวางแผนและพัฒนา - ผู้จัดการอาวุโส แผนกสารสนเทศ - ผู้จัดการแผนกสารสนเทศ	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุ

* ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่ง มีผลวันที่ 1 มกราคม 2552

ผู้บริหารซึ่งดำรงตำแหน่งในบริษัทย่อย และบริษัทที่เกี่ยวข้อง

รายชื่อกรรมการ	บริษัท	บริษัทย่อย	บริษัทที่เกี่ยวข้อง		
			บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ	บมจ. น้ำประปาไทย	บจก. เซาท์อีสต์ เอเชีย เอนเนอร์จี
1. ดร.วีรพงษ์ รามางกูร	X	-	-	-	X
2. นายปลิว ตริวิศเวทย์	/, //	X, //	X, //	X	/, //
3. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	/, //	/, //	/, //	-	/, //
4. ม.ล. ประสพชัย เกษมสันต์	/, //	/, //	-	-	-
5. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต	/, //	/, //	-	-	-
6. นางสาวอาริสรา ธรรมธัช	/, //	/	-	-	-
7. นางวัลลภา โปษยานนท์	/, //	/	-	-	-
8. นายสินธพ สิริสิงห	/	/	-	-	-
9. นางเพียว มริตตะนพร	/, //	/, //	-	-	-

หมายเหตุ

1. / = กรรมการ X = ประธานกรรมการ // = กรรมการบริหาร
2. บริษัทที่เกี่ยวข้องให้หมายถึงนิยามนิติบุคคลของบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งของประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ที่ กจ. 40/2540

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการบริษัทย่อย

รายชื่อกรรมการ	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด
1. นายปลิว ตริวิศเวทย์	X, //
2. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	/, //
3. ม.ล. ประสพชัย เกษมสันต์	/, //
4. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต	/, //
5. นางสาวอาริสรา ธรรมธัช	/
6. นางวัลลภา โปษยานนท์	/
7. นายสินธพ สิริสิงห	/
8. นางเพียว มริตตะนพร	/, //

หมายเหตุ

1. / = กรรมการ X = ประธานกรรมการ // = กรรมการบริหาร
2. บริษัทย่อยให้หมายถึง บริษัทย่อยที่มีนัยสำคัญ เช่น มีรายได้เกินกว่าร้อยละ 10 ของรายได้รวมตามงบกำไรขาดทุนรวมของปีบัญชีล่าสุด

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบดุลรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 และ 2550 งบกำไรขาดทุนรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวม และงบกระแสเงินสดรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปีของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน ซึ่งผู้บริหารของกิจการเป็นผู้รับผิดชอบต่อความถูกต้องและครบถ้วนของข้อมูลในงบการเงินเหล่านี้ ส่วนข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปซึ่งกำหนดให้ข้าพเจ้าต้องวางแผนและปฏิบัติตามเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลว่างบการเงินแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริง อันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการทดสอบหลักฐานประกอบรายการทั้งที่เป็นจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน การประเมินความเหมาะสมของหลักการบัญชีที่กิจการใช้และประมาณการเกี่ยวกับรายการทางการเงินที่เป็นสาระสำคัญ ซึ่งผู้บริหารเป็นผู้จัดทำขึ้น ตลอดจนการประเมินถึงความเหมาะสมของการแสดงรายการที่นำเสนอในงบการเงินโดยรวม ข้าพเจ้าเชื่อว่าการตรวจสอบดังกล่าวให้ข้อสรุปที่เป็นเกณฑ์อย่างเหมาะสมในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 และ 2550 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปีของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อยและเฉพาะกิจการของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

โดยมิได้เป็นการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินข้างต้น ข้าพเจ้าให้สังเกตตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1.3 บริษัทย่อยมีผลขาดทุนจากการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องมาหลายปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 บริษัทย่อยดังกล่าวมีผลขาดทุนสะสมเป็นจำนวน 4,837 ล้านบาท (2550 : 4,591 ล้านบาท) และบริษัทฯมีเงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อยเป็นจำนวนมากตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7 ปัจจุบันดังกล่าวแสดงว่ามีความไม่แน่นอนที่สำคัญซึ่งอาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยเกี่ยวกับความสามารถในการดำเนินงานต่อเนื่องของบริษัทย่อยที่อาจมีผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ



รุ่งนภา เลิศสุวรรณกุล
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 3516

บริษัท สำนักงาน เคนส์ท แอนด์ ยัง จำกัด
กรุงเทพมหานคร : 25 กุมภาพันธ์ 2552

งบดุล

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 และ 2550

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2551	2550	2551	2550
สินทรัพย์				
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	7	131,099,191	99,748,872	121,631,955
เงินลงทุนชั่วคราว	6	2,398,370,332	1,028,130,918	2,392,648,054
ลูกหนี้บริษัทย่อย	7	-	-	2,247,000
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น				
เงินทดรองจ่ายตามสัญญาบริการ	7	19,075,275	15,389,594	19,075,275
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	7	7,519,178	6,383,019	4,738,316
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย		5,769,804	6,005,696	-
อื่นๆ		15,273,728	5,591,935	14,303,319
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		2,577,107,508	1,161,250,034	2,554,643,919
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	8	-	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาว				
และดอกเบี้ยค้างรับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	7	33,075,982	8,819,386	10,427,572,418
เงินลงทุนระยะยาวอื่น - สุทธิ	7, 9	2,799,292,213	3,180,576,069	2,799,292,213
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ	10	227,892,769	229,423,060	227,526,429
สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงาน				
ก่อสร้างที่เสร็จแล้ว - สุทธิ	11	37,646,423,546	39,697,704,732	27,250,436,525
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ	12	3,730,635	3,745,753	3,730,635
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น				
เงินมัดจำ		6,719,658	16,187,978	3,515,460
อื่นๆ		20,223,896	6,984,149	13,657,361
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		40,737,358,699	43,143,441,127	40,725,731,041
รวมสินทรัพย์		43,314,466,207	44,304,691,161	43,280,374,960

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบดุล (ต่อ)

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 และ 2550

หน่วย : บาท

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หมายเหตุ	2551	2550	2551	2550
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	13	691,616,657	880,401,693	691,616,657	880,401,693
เจ้าหนี้การค้า	7	30,398,493	33,248,443	28,940,134	32,125,919
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	7, 14	3,229,280,000	2,792,750,000	3,229,280,000	2,792,750,000
หนี้สินหมุนเวียนอื่น					
ภาษีเงินได้นิติบุคคลค้างจ่าย		264,146,052	226,305,019	264,146,052	226,305,019
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างจ่าย		40,377,182	33,869,032	36,839,076	31,306,162
ดอกเบี้ยค้างจ่าย		174,966,225	143,623,759	174,966,225	143,623,759
เจ้าหนี้อื่น		15,337,240	7,682,459	12,257,645	4,909,369
เงินประกันผลงาน	7	14,938,896	12,073,737	14,857,282	10,616,779
อื่นๆ	7	34,283,109	39,867,666	31,568,639	34,112,875
รวมหนี้สินหมุนเวียน		4,495,343,854	4,169,821,808	4,484,471,710	4,156,151,575
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	24.1	1,038,170,000	1,171,870,000	1,038,170,000	1,171,870,000
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	7, 14	10,153,987,600	15,427,297,600	10,153,987,600	15,427,297,600
หุ้นกู้	15	11,500,000,000	7,500,000,000	11,500,000,000	7,500,000,000
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		22,692,157,600	24,099,167,600	22,692,157,600	24,099,167,600
รวมหนี้สิน		27,187,501,454	28,268,989,408	27,176,629,310	28,255,319,175
ส่วนของผู้ถือหุ้น					
ทุนเรือนหุ้น					
ทุนจดทะเบียน					
หุ้นสามัญ 800,000,000 หุ้นมูลค่าหุ้นละ 10 บาท		8,000,000,000	8,000,000,000	8,000,000,000	8,000,000,000
ทุนที่ออกจำหน่ายและชำระแล้ว					
หุ้นสามัญ 770,000,000 หุ้นมูลค่าหุ้นละ 10 บาท		7,700,000,000	7,700,000,000	7,700,000,000	7,700,000,000
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ		4,848,492,969	4,848,492,969	4,848,492,969	4,848,492,969
ผลขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง					
ส่วนต่ำกว่าทุนจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเงินลงทุน		(794,983,335)	(288,962,855)	(794,983,335)	(288,962,855)
กำไรสะสม					
จัดสรรแล้ว - สำรองตามกฎหมาย	16	617,412,679	543,412,665	617,412,679	543,412,665
ยังไม่ได้จัดสรร		3,756,042,440	3,232,758,974	3,732,823,337	3,173,823,077
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		16,126,964,753	16,035,701,753	16,103,745,650	15,976,765,856
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		43,314,466,207	44,304,691,161	43,280,374,960	44,232,085,031

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุน

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 และ 2550

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2551	2550	2551	2550
รายได้				
รายได้ค่าผ่านทาง	18	6,956,134,844	7,237,968,432	6,381,347,673
รายได้อื่น				
ดอกเบี้ยรับ	7	6,699,302	14,978,672	379,014,827
เงินปันผลรับ	7	55,312,500	20,312,500	55,312,500
กำไรจากเงินลงทุน	9, 19	126,543,785	7,658,830	125,950,940
อื่นๆ	7	4,182,550	7,659,689	29,379,746
รวมรายได้		7,148,872,981	7,288,578,123	6,971,005,686
ค่าใช้จ่าย				
ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์				
บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว	11	2,073,293,642	2,182,759,650	1,769,393,086
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่				
ก่อสร้างทางด่วน	24.1	566,300,000	489,780,000	566,300,000
ค่าใช้จ่ายในการขาย	7	790,628,734	672,680,715	689,308,804
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	7	363,657,704	321,904,599	347,797,188
ขาดทุนจากการด้อยค่าของเงินลงทุน		-	-	209,999,993
รวมค่าใช้จ่าย		3,793,880,080	3,667,124,964	3,582,799,071
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงิน				
และภาษีเงินได้นิติบุคคล		3,354,992,901	3,621,453,159	3,388,206,615
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	7	(1,329,797,733)	(1,612,418,881)	(1,327,294,653)
กำไรก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล		2,025,195,168	2,009,034,278	2,060,911,962
ภาษีเงินได้นิติบุคคล		(580,911,688)	(602,531,194)	(580,911,688)
กำไรสุทธิสำหรับปี		1,444,283,480	1,406,503,084	1,480,000,274
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	19			
กำไรสุทธิ		1.88	1.83	1.92

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 และ 2550

หน่วย : บาท

งบการเงินรวม

	ทุนเรือนหุ้นที่ออก และชำระแล้ว	ส่วนเกิน มูลค่า หุ้นสามัญ	ส่วนต่ำกว่าทุน จากการ เปลี่ยนแปลง มูลค่า เงินลงทุน	กำไรสะสม		รวม
				จัดสรรแล้ว สำรองตามกฎหมาย	ยังไม่ได้ จัดสรร	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2549	7,700,000,000	4,848,492,969	(160,690,327)	473,087,511	2,666,581,044	15,527,471,197
ค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น :						
เงินลงทุนในหลักทรัพย์เผื่อขาย						
ผลขาดทุนที่รับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น	-	-	(128,272,528)	-	-	(128,272,528)
รวมค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น	-	-	(128,272,528)	-	-	(128,272,528)
กำไรสุทธิสำหรับปี	-	-	-	-	1,406,503,084	1,406,503,084
รวมรายได้ (ค่าใช้จ่าย) ทั้งสิ้นที่รับรู้ สำหรับปี	-	-	(128,272,528)	-	1,406,503,084	1,278,230,556
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 23)	-	-	-	-	(770,000,000)	(770,000,000)
โอนกำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรรเป็น สำรองตามกฎหมาย (หมายเหตุ 16)	-	-	-	70,325,154	(70,325,154)	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2550	7,700,000,000	4,848,492,969	(288,962,855)	543,412,665	3,232,758,974	16,035,701,753
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2550	7,700,000,000	4,848,492,969	(288,962,855)	543,412,665	3,232,758,974	16,035,701,753
ค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น :						
เงินลงทุนในหลักทรัพย์เผื่อขาย						
ผลขาดทุนที่รับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น	-	-	(506,020,480)	-	-	(506,020,480)
รวมค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น	-	-	(506,020,480)	-	-	(506,020,480)
กำไรสุทธิสำหรับปี	-	-	-	-	1,444,283,480	1,444,283,480
รวมรายได้ (ค่าใช้จ่าย) ทั้งสิ้นที่รับรู้ สำหรับปี	-	-	(506,020,480)	-	1,444,283,480	938,263,000
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 23)	-	-	-	-	(847,000,000)	(847,000,000)
โอนกำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรรเป็น สำรองตามกฎหมาย (หมายเหตุ 16)	-	-	-	74,000,014	(74,000,014)	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551	7,700,000,000	4,848,492,969	(794,983,335)	617,412,679	3,756,042,440	16,126,964,753

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 และ 2550

หน่วย : บาท

งบการเงินเฉพาะกิจการ						
	ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	ส่วนต่ำกว่าทุนจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเงินลงทุน	กำไรสะสม		รวม
				จัดสรรแล้ว สำรองตามกฎหมาย	ยังไม่ได้จัดสรร	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2549	7,700,000,000	4,848,492,969	(160,690,327)	473,087,511	2,666,581,044	15,527,471,197
ค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น :						
เงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย						
ผลขาดทุนที่รับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น	-	-	(128,272,528)	-	-	(128,272,528)
รวมค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น	-	-	(128,272,528)	-	-	(128,272,528)
กำไรสุทธิสำหรับปี	-	-	-	-	1,347,567,187	1,347,567,187
รวมรายได้ (ค่าใช้จ่าย) ทั้งสิ้นที่รับรู้สำหรับปี	-	-	(128,272,528)	-	1,347,567,187	1,219,294,659
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 23)	-	-	-	-	(770,000,000)	(770,000,000)
โอนกำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรรเป็น						
สำรองตามกฎหมาย (หมายเหตุ 16)	-	-	-	70,325,154	(70,325,154)	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2550	7,700,000,000	4,848,492,969	(288,962,855)	543,412,665	3,173,823,077	15,976,765,856
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2550	7,700,000,000	4,848,492,969	(288,962,855)	543,412,665	3,173,823,077	15,976,765,856
ค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น :						
เงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย						
ผลขาดทุนที่รับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น	-	-	(506,020,480)	-	-	(506,020,480)
รวมค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น	-	-	(506,020,480)	-	-	(506,020,480)
กำไรสุทธิสำหรับปี	-	-	-	-	1,480,000,274	1,480,000,274
รวมรายได้ (ค่าใช้จ่าย) ทั้งสิ้นที่รับรู้สำหรับปี	-	-	(506,020,480)	-	1,480,000,274	973,979,794
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 23)	-	-	-	-	(847,000,000)	(847,000,000)
โอนกำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรรเป็น						
สำรองตามกฎหมาย (หมายเหตุ 16)	-	-	-	74,000,014	(74,000,014)	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551	7,700,000,000	4,848,492,969	(794,983,335)	617,412,679	3,732,823,337	16,103,745,650

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 และ 2550

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2551	2550	2551	2550
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไรสุทธิก่อนภาษี	2,025,195,168	2,009,034,278	2,060,911,962	1,950,098,381
รายการปรับกระทบยอดกำไรสุทธิก่อนภาษี				
เป็นเงินสดรับ (จ่าย) จากกิจกรรมดำเนินงาน				
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	2,101,389,328	2,218,418,007	1,796,751,942	1,889,986,950
กำไรจากเงินลงทุน	(126,543,785)	(7,658,830)	(125,950,940)	(6,950,834)
กำไรจากการขายอุปกรณ์	(498,014)	(3,281,590)	(498,014)	(3,005,069)
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	566,300,000	489,780,000	566,300,000	489,780,000
ขาดทุนจากการด้อยค่าของเงินลงทุน	-	-	209,999,993	299,999,990
ดอกเบี้ยรับ	(6,699,302)	(14,978,672)	(379,014,827)	(405,850,385)
เงินปันผลรับ	(55,312,500)	(20,312,500)	(55,312,500)	(20,312,500)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	1,265,213,020	1,358,664,707	1,265,213,020	1,358,664,707
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลง				
ในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	5,769,043,915	6,029,665,400	5,338,400,636	5,552,411,240
สินทรัพย์ดำเนินงานลดลง (เพิ่มขึ้น)				
ลูกหนี้บริษัทย่อย	-	-	-	(107,000)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(14,349,526)	(14,793,359)	(14,479,534)	(13,627,586)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	2,234,255	(6,003,599)	2,245,956	(6,003,600)
หนี้สินจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้า	(2,849,950)	2,376,897	(3,185,785)	4,224,810
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างจ่าย	6,508,150	(3,124,063)	5,532,914	(3,110,678)
เจ้าหนี้อื่น	7,654,781	(847,515)	7,348,276	(1,894,524)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(2,719,398)	(19,426,492)	1,696,267	(8,298,939)
จ่ายชำระค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่				
ก่อสร้างทางด่วน	(700,000,000)	(700,000,000)	(700,000,000)	(700,000,000)
เงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	5,065,522,227	5,287,847,269	4,637,558,730	4,823,593,723
รับดอกเบี้ย	410,029	4,762,865	364,370	6,506,788
จ่ายภาษีเงินได้	(548,840,458)	(680,874,055)	(543,070,655)	(674,868,359)
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	4,517,091,798	4,611,736,079	4,094,852,445	4,155,232,152

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 และ 2550

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2551	2550	2551	2550
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินลงทุนชั่วคราวเพิ่มขึ้น	(1,281,347,518)	(707,956,964)	(1,287,447,518)	(697,556,964)
เงินลงทุนในบริษัทย่อยเพิ่มขึ้น	-	-	(209,999,993)	(299,999,990)
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนระยะยาว	156,425,985	-	156,425,985	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่นเพิ่มขึ้น	(243,510,720)	(283,031,250)	(243,510,720)	(283,031,250)
เงินสดจ่ายเงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	(22,500,000)	(8,750,000)	(22,500,000)	(8,750,000)
รับชำระคืนเงินให้กู้ยืมระยะยาวจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	219,367,000	295,514,750
รับดอกเบี้ย	4,378,569	10,146,421	422,372,612	462,545,929
รับเงินปันผล	55,312,500	20,312,500	55,312,500	20,312,500
ซื้ออุปกรณ์	(26,252,096)	(14,517,415)	(26,252,096)	(14,517,415)
เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์	652,266	6,112,400	652,266	5,808,662
งานเพิ่มเติมทางด่วนขั้นที่ 2	(22,012,456)	(2,563,210)	(22,012,456)	(2,563,210)
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนเพิ่มขึ้น	(452,420)	(363,795)	(452,420)	(363,795)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(1,379,305,890)	(980,611,313)	(958,044,840)	(522,600,783)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	975,787,495	1,326,607,084	975,787,495	1,326,607,084
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	(1,200,000,000)	(450,000,000)	(1,200,000,000)	(450,000,000)
เงินสดรับจากการออกหุ้นกู้	4,000,000,000	7,500,000,000	4,000,000,000	7,500,000,000
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(4,836,780,000)	(10,162,970,000)	(4,836,780,000)	(10,162,970,000)
จ่ายดอกเบี้ย	(1,198,443,084)	(1,211,246,340)	(1,198,443,084)	(1,211,246,340)
จ่ายเงินปันผล	(847,000,000)	(770,000,000)	(847,000,000)	(770,000,000)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(3,106,435,589)	(3,767,609,256)	(3,106,435,589)	(3,767,609,256)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น				
(ลดลง) สุทธิ	31,350,319	(136,484,490)	30,372,016	(134,977,887)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	99,748,872	236,233,362	91,259,939	226,237,826
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	131,099,191	99,748,872	121,631,955	91,259,939
ข้อมูลกระแสเงินสดเปิดเผยเพิ่มเติม				
รายการที่ไม่ใช่เงินสดประกอบด้วย : -				
ขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลง				
มูลค่าเงินลงทุน	506,020,480	128,272,528	506,020,480	128,272,528

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 และ 2550

1 ข้อมูลทั่วไป

1.1 ข้อมูลทั่วไปของบริษัทฯ

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) จัดตั้งขึ้นเป็นบริษัทมหาชนและมีภูมิลำเนาในประเทศไทย ธุรกิจหลักของบริษัทฯคือการดำเนินการก่อสร้างและบริหารโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และส่วนต่อขยายต่าง ๆ รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วน ขั้นที่ 2 กับทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่ 1 มีนาคม 2533 และสิ้นสุดอายุสัญญาในวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2563 โดยมีสิทธิตามข้อตกลงที่จะขยายกำหนดเวลาของสัญญาออกไปได้อีก 2 ช่วงๆ ละ 10 ปี ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อกำหนดและเงื่อนไขที่จะตกลงกันระหว่างคู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่าย ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ประกอบด้วย ส่วนเอ ส่วนบี ส่วนซี และส่วนดี

ที่อยู่บริษัทฯตามจดทะเบียนคือเลขที่ 238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ

1.2 การปรับค่าผ่านทาง

1.2.1 ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วน ขั้นที่ 2 (ส่วนดี) กำหนดให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในฐานะคู่สัญญามีหน้าที่ที่ต้องร่วมกันพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางสำหรับระบบ ทางด่วนขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 และทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี ทุกๆระยะเวลา 5 ปี ภายในหกเดือนนับจากวันพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทาง โดยอัตราค่าผ่านทางซึ่งปรับใหม่มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 กันยายน 2551

เมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2551 กระทรวงคมนาคมได้ออกประกาศกระทรวงคมนาคม กำหนดอัตราค่าผ่านทางสำหรับระบบทางด่วนขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 และทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2551 เป็นต้นไป อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ เห็นว่าอัตราค่าผ่านทางตามประกาศฉบับดังกล่าวไม่เป็นไปตามสัญญา ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการเพื่อโต้แย้งสิทธิและเรียกร้องค่าเสียหายตามสัญญา

1.2.2 ตามสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด กำหนดให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (บริษัทย่อย) ในฐานะคู่สัญญามีหน้าที่ที่ต้องร่วมกันพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางสำหรับทางพิเศษสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ทุกๆระยะเวลา 5 ปี ภายในหกเดือนนับจากวันพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทาง โดยอัตราค่าผ่านทางซึ่งปรับใหม่มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 พฤศจิกายน 2551

เมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2551 กระทรวงคมนาคมได้ออกประกาศกระทรวงคมนาคม กำหนดอัตราค่าผ่านทางสำหรับทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2551 เป็นต้นไป อย่างไรก็ตาม บริษัทย่อยเห็นว่าอัตราค่าผ่านทางตามประกาศฉบับดังกล่าว ไม่เป็นไปตามสัญญา ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการเพื่อโต้แย้งสิทธิและเรียกร้องค่าเสียหายตามสัญญา

1.3 ข้อสมมติฐานในการจัดทำงบการเงิน

บริษัทย่อยมีผลขาดทุนจากการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องมาหลายปี และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 บริษัทย่อยดังกล่าวมีผลขาดทุนสะสมเป็นจำนวน 4,837 ล้านบาท (2550: 4,591 ล้านบาท) ถึงแม้ว่าปัจจัยดังกล่าวเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยเกี่ยวกับความสามารถในการดำเนินงานต่อเนื่องของ บริษัทย่อย แต่ฝ่ายบริหารกำลังอยู่ระหว่างการพิจารณาปรับปรุงการดำเนินงานและเชื่อว่าแก้ปัญหาก็ได้ จากเหตุผลดังกล่าว งบการเงินของบริษัทฯที่ย่อยที่นำมาใช้ในการจัดทำงบการเงินรวมนี้ยังคงจัดทำขึ้นภายใต้ข้อสมมติฐานการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องของบริษัทย่อย โดยมีได้รวมรายการปรับปรุงที่อาจมีขึ้นหากบริษัทย่อยดังกล่าวไม่สามารถดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

2.1 งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่กำหนดในพระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 และการแสดงรายการในงบการเงินได้ทำขึ้นเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดในประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้าลงวันที่ 14 กันยายน 2544 ออกตามความในพระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่บริษัทฯใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลมาจากงบการเงินฉบับภาษาไทยดังกล่าว

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมวันแต่จะได้เปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

2.2 เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงินรวม

ก) งบการเงินรวมนี้ได้จัดทำขึ้นโดยรวมงบการเงินของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า “บริษัท”) และบริษัทย่อยคือ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า “บริษัทย่อย”) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	สัดส่วนเงินลงทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม		ร้อยละของสินทรัพย์ที่รวมอยู่ในสินทรัพย์รวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม		ร้อยละของรายได้ที่รวมอยู่ในรายได้รวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
			2551 ร้อยละ	2550 ร้อยละ	2551 ร้อยละ	2550 ร้อยละ	2551 ร้อยละ	2550 ร้อยละ
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	ดำเนินงานและบริหารระบบทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด	ไทย	42.39	39.78	24	24	8	8

บริษัทฯ นำงบการเงินของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด มาจัดทำงบการเงินรวม เนื่องจากบริษัทฯ มีอำนาจในการควบคุมการบริหารงานในบริษัทดังกล่าว

ในเดือนมกราคม 2551 บริษัทย่อยได้เรียกชำระค่าหุ้นเพิ่มอีกร้อยละ 7 จากหุ้นที่บริษัทฯถือจำนวน 300 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท รวมเป็นเงิน 210 ล้านบาท บริษัทฯได้จ่ายชำระค่าหุ้นดังกล่าวในวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2551 ทำให้สัดส่วนเงินลงทุนในบริษัทดังกล่าวเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 39.78 เป็นร้อยละ 42.39 ของทุนชำระแล้ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัทย่อยจำนวน 320 ล้านหุ้น ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 53.33 ของจำนวนที่ออกโดยบริษัทย่อยทั้งสิ้น 600 ล้านหุ้น

ข) บริษัทฯ นำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมในการจัดทำงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่ได้อำนาจ (วันที่บริษัทฯมีอำนาจในการควบคุมบริษัทย่อย) จนถึงวันที่บริษัทฯสิ้นสุดการควบคุมบริษัทย่อยนั้น

ค) งบการเงินของบริษัทย่อยได้จัดทำขึ้นโดยมีรอบระยะเวลาบัญชีและใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ

ง) ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯและบริษัทย่อย รายการค้าระหว่างกันที่มีสาระสำคัญได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้แล้ว

2.3 บริษัทฯได้จัดทำงบการเงินเฉพาะกิจการเพื่อประโยชน์ต่อสาธารณะ ซึ่งแสดงเงินลงทุนในบริษัทย่อยตามวิธีราคาทุน

3. การประกาศใช้มาตรฐานการบัญชีใหม่

3.1 มาตรฐานการบัญชีที่มีผลบังคับใช้ในปีปัจจุบัน

สภาวิชาชีพบัญชีได้ออกประกาศสภาวิชาชีพบัญชีฉบับที่ 9/2550 ฉบับที่ 38/2550 และฉบับที่ 62/2550 ให้ใช้มาตรฐานการบัญชีใหม่ดังต่อไปนี้

ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2550)	งบกระแสเงินสด
ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2550)	สัญญาเช่า
ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2550)	สินค้าคงเหลือ
ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2550)	ต้นทุนการกู้ยืม
ฉบับที่ 35 (ปรับปรุง 2550)	การนำเสนองบการเงิน
ฉบับที่ 39 (ปรับปรุง 2550)	นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชีและข้อผิดพลาด
ฉบับที่ 41 (ปรับปรุง 2550)	งบการเงินระหว่างกาล
ฉบับที่ 43 (ปรับปรุง 2550)	การรวมธุรกิจ
ฉบับที่ 49 (ปรับปรุง 2550)	สัญญาก่อสร้าง
ฉบับที่ 51	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

มาตรฐานการบัญชีข้างต้นถือปฏิบัติกับการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2551 เป็นต้นไป ฝ่ายบริหารของบริษัทฯได้ประเมินแล้วเห็นว่า มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2550) ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2550) ฉบับที่ 43 (ปรับปรุง 2550) และฉบับที่ 49 (ปรับปรุง 2550) ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ ส่วนมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2550) ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2550) ฉบับที่ 35 (ปรับปรุง 2550) ฉบับที่ 39 (ปรับปรุง 2550) ฉบับที่ 41 (ปรับปรุง 2550) และฉบับที่ 51 ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่อการเงินสำหรับปีปัจจุบัน ยกเว้นการแยกแสดงรายการค่าใช้จ่ายในการขายและค่าใช้จ่ายในการบริหาร ซึ่งบริษัทฯได้แยกค่าใช้จ่ายดังกล่าวในปี 2550 ด้วยเช่นกัน

3.2 มาตรฐานการบัญชีที่ยังไม่มีผลบังคับใช้ในปัจจุบัน

สภาวิชาชีพบัญชีได้ออกประกาศสภาวิชาชีพบัญชี ฉบับที่ 86/2551 ให้ใช้มาตรฐานการบัญชีใหม่ดังต่อไปนี้

ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2550)	การด้อยค่าของสินทรัพย์
ฉบับที่ 54 (ปรับปรุง 2550)	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก

มาตรฐานการบัญชีข้างต้นถือปฏิบัติกับการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2552 เป็นต้นไป ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ได้ประเมินแล้วเห็นว่ามาตรฐานการบัญชีฉบับดังกล่าวจะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่อการเงินสำหรับปีเริ่มใช้มาตรฐานการบัญชีฉบับดังกล่าว

4. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

รายได้ค่าผ่านทางจะบันทึกเป็นรายได้ตามราคาในใบกำกับภาษี (โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) เมื่อได้ให้บริการแล้ว ดอกเบี้ยรับจากเงินให้กู้ยืมบริษัทย่อยถือเป็นรายได้ตามเกณฑ์คงค้างโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง เงินปันผลถือเป็นรายได้เมื่อมีสิทธิในการรับเงินปันผล ค่าใช้จ่ายบันทึกตามเกณฑ์คงค้าง

4.2 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดหมายถึง เงินสดและเงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง ซึ่งถึงกำหนดจ่ายคืนภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือนนับจากวันที่ได้มา และไม่มีข้อจำกัดในการเบิกใช้

4.3 เงินลงทุน

ก) เงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อค้าแสดงตามมูลค่ายุติธรรม บริษัทฯบันทึกการเปลี่ยนแปลงมูลค่าของหลักทรัพย์เป็นรายการกำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุน

ข) เงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายแสดงตามมูลค่ายุติธรรม บริษัทฯบันทึกการเปลี่ยนแปลงมูลค่าหลักทรัพย์ดังกล่าวเป็นรายการแยกต่างหากในส่วนของผู้ถือหุ้นจนกระทั่งจำหน่ายหลักทรัพย์ดังกล่าวออกไปจึงบันทึกการเปลี่ยนแปลงมูลค่านั้นในงบกำไรขาดทุน

ค) เงินลงทุนในตราสารหนี้ที่จะครบกำหนดชำระในหนึ่งปีและที่จะถือจนครบกำหนด แสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย บริษัทฯตัดบัญชีส่วนเกิน/ส่วนต่ำกว่ามูลค่าตราสารหนี้ตามอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ซึ่งจำนวนที่ตัดจำหน่ายนี้จะแสดงเป็นรายการปรับกับดอกเบี้ยรับ

ง) เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาดถือเป็นเงินลงทุนทั่วไป ซึ่งแสดงในราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

จ) เงินลงทุนในบริษัทย่อยที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุน

มูลค่ายุติธรรมของหลักทรัพย์ในความต้องการของตลาดคำนวณจากราคาเสนอซื้อครั้งล่าสุด ณ สิ้นวันทำการสุดท้ายของปีของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย มูลค่ายุติธรรมของตราสารหนี้ถือพื้นฐานจากการคำนวณอัตราผลตอบแทนหรือราคาจากสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทยแล้วแต่กรณี มูลค่ายุติธรรมของหน่วยลงทุนคำนวณจากมูลค่าสินทรัพย์สุทธิ

บริษัทฯใช้วิธีถ่วงน้ำหนักในการคำนวณต้นทุนของเงินลงทุน

4.4 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และค่าเสื่อมราคา

ที่ดินแสดงมูลค่าตามราคาทุน อาคารและอุปกรณ์แสดงตามมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ (ถ้ามี)

ค่าเสื่อมราคาของอาคารและอุปกรณ์คำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์โดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณดังนี้

ส่วนปรับปรุงสำนักงานและสิ่งปลูกสร้างอื่น	5 ปี
เครื่องตกแต่งและติดตั้ง	5 ปี
เครื่องมือ เครื่องใช้และอุปกรณ์	3 และ 5 ปี
ยานพาหนะ	5 และ 10 ปี

ค่าเสื่อมราคารวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับที่ดิน

4.5 ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนตามปริมาณรถที่ใช้บริการ ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์ดังกล่าวมีวิธีการคำนวณดังนี้

$$\begin{aligned} \text{ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์สำหรับปี} &= \text{สิทธิในการใช้ประโยชน์สุทธิ} \times \text{อัตราส่วนปริมาณรถที่ใช้บริการสำหรับปี} \\ \text{อัตราส่วนปริมาณรถที่ใช้บริการสำหรับปี} &= \frac{\text{ปริมาณรถที่ใช้บริการจริงสำหรับปี}}{\text{ปริมาณรถที่ใช้บริการจริงสำหรับปี} + \text{ประมาณการปริมาณรถที่ใช้บริการหลังปีปัจจุบันจนถึงสิ้นอายุสัญญาบริหารโครงการระบบทางด่วน}} \\ \text{สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว - สุทธิ} &= \text{สิทธิในการใช้ประโยชน์ที่เกิดขึ้นจริงทั้งหมด - ค่าตัดจำหน่ายสะสม} \end{aligned}$$

4.6 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนและค่าตัดจำหน่าย

ณ วันที่ได้มา บริษัทฯ วัดมูลค่าของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนด้วยราคาทุน และภายหลังการรับรู้รายการครั้งแรก สินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่าสะสม (ถ้ามี) ของสินทรัพย์นั้น

บริษัทฯ ตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัดอย่างมีระบบตลอดอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์นั้น และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิดการด้อยค่า บริษัทฯ จะทบทวนระยะเวลาการตัดจำหน่ายและวิธีการตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัดมีอายุการให้ประโยชน์ดังนี้

คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์	10 ปี
----------------------	-------

4.7 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯ หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ หรือถูกควบคุมโดยบริษัทฯ ไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับบริษัทฯ

นอกจากนี้บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบริษัทร่วมและบุคคลซึ่งมีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญกับบริษัทฯ ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของบริษัทฯ ที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของบริษัทฯ

4.8 การด้อยค่าของสินทรัพย์

ทุกวันที่ในงบดุล บริษัทฯ จะทำการประเมินการด้อยค่าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว หรือสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่นของบริษัทฯ หากมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจด้อยค่า บริษัทฯ รับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าเมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึงมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์ บริษัทฯ ประเมินการกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการคาดว่าจะได้รับจากสินทรัพย์และคำนวณคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตราคิดลดก่อนภาษีที่สะท้อนถึงการประเมินความเสี่ยงในสภาพตลาดปัจจุบันของเงินสดตามระยะเวลาและความเสี่ยงซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของสินทรัพย์ที่กำลังพิจารณาอยู่ ในการประเมิน

มูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย บริษัทฯ ใช้แบบจำลองการประเมินมูลค่าที่ดีที่สุดซึ่งเหมาะสมกับสินทรัพย์ ซึ่งสะท้อนถึงจำนวนเงินที่กิจการสามารถจะได้อาจมาจากการจำหน่ายสินทรัพย์หักด้วยต้นทุนในการจำหน่าย โดยการจำหน่ายนั้นผู้ซื้อกับผู้ขายมีความรอบรู้และเต็มใจในการแลกเปลี่ยนและสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะของผู้ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ จะรับรู้รายการขาดทุนจากการด้อยค่าในงบกำไรขาดทุน

4.9 พลประโยชน์พนักงาน

บริษัทฯ รับรู้เงินเดือน ค่าจ้าง โบนัสและเงินสมทบกองทุนประกันสังคมและกองทุนสำรองเลี้ยงชีพเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดรายการ

4.10 ประมาณการหนี้สิน

บริษัทฯ จะบันทึกประมาณการหนี้สินไว้ในบัญชีเมื่อภาระผูกพันซึ่งเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีตได้เกิดขึ้นแล้ว มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าบริษัทฯ จะเสียทรัพยากรเชิงเศรษฐกิจไปเพื่อปลดปล่อยภาระผูกพันนั้น และบริษัทฯ สามารถประมาณมูลค่าภาระผูกพันนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ หากบริษัทฯ คาดว่าจะสามารถเรียกคืนประมาณการรายการจ่ายทั้งหมดหรือบางส่วนคืนได้ บริษัทฯ จะรับรู้รายการจ่ายส่วนที่เรียกคืนได้ดังกล่าวเป็นสินทรัพย์แยกต่างหากเมื่อคาดว่าจะสามารถเรียกคืนรายการจ่ายนั้นได้อย่างแน่นอน บริษัทฯ จะแสดงค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการประมาณหนี้สินในงบกำไรขาดทุนโดยแสดงสุทธิจากจำนวนรายการจ่ายที่สามารถเรียกคืน ในกรณีที่มูลค่าของเงินตามเวลามีผลกระทบต่อจำนวนประมาณการหนี้สินนั้นอย่างมีนัยสำคัญ บริษัทฯ จะกำหนดจำนวนประมาณการหนี้สินโดยใช้มูลค่าปัจจุบันของรายการจ่ายที่คาดว่าจะต้องนำมาจ่ายภาระผูกพัน โดยใช้อัตราคิดลดก่อนหักภาษีซึ่งสะท้อนถึงความเสี่ยงของประมาณการหนี้สินนั้น

บริษัทฯ บันทึกสำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนที่จะต้องจ่ายให้กับทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งถือเป็นค่าใช้จ่ายในแต่ละปีตลอดอายุสัญญาโครงการ

4.11 ค่าบำรุงรักษาทางด่วน

ค่าบำรุงรักษาที่เกิดขึ้นระหว่างปีจะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดขึ้น ผู้เชี่ยวชาญอิสระระบุว่า รายการซ่อมแซมใหญ่ในอนาคตจะไม่จำเป็นถ้าหากบริษัทฯ และบริษัทย่อยได้มีการซ่อมบำรุงอย่างมีมาตรฐานโดยสม่ำเสมอทุกปี ดังนั้น บริษัทฯ และบริษัทย่อยจึงมิได้ตั้งสำรองค่าบำรุงรักษาสำหรับการซ่อมแซมใหญ่

4.12 ภาษีเงินได้

บริษัทฯ และบริษัทย่อยบันทึกภาษีเงินได้โดยคำนวณจากกำไรสุทธิทางภาษีตามกฎหมายภาษีอากร

5. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป ฝ่ายบริหารอาจต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการในเรื่องที่มีความไม่แน่นอนซึ่งอาจมีผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและข้อมูลที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ด้วยเหตุนี้ผลที่เกิดขึ้นจริงจึงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ได้แก่

มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินที่ไม่มีการซื้อขายในตลาดและไม่สามารถหาค่าได้ในตลาดซื้อขายคล่อง ฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว โดยใช้หลักเกณฑ์และแบบจำลองการประเมินมูลค่าที่เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไป ซึ่งตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณมาจากการเทียบเคียงกับตัวแปรที่มีอยู่ในตลาด โดยคำนึงถึงสภาพคล่อง และข้อมูลความสัมพันธ์ และการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าของเครื่องมือทางการเงินในระยะยาว

ค่าเพื่อการด้อยค่าของเงินลงทุนในหลักทรัพย์

บริษัทฯ และบริษัทย่อยจะตั้งค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายและเงินลงทุนทั่วไป เมื่อฝ่ายบริหารใช้ดุลยพินิจในการพิจารณาว่ามูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนดังกล่าวได้ลดลงอย่างมีสาระสำคัญและเป็นระยะเวลานาน การที่จะสรุปว่าเงินลงทุนดังกล่าวได้ลดลงอย่างมีสาระสำคัญหรือเป็นระยะเวลานานหรือไม่นั้นจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจของฝ่ายบริหาร

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา

ในการคำนวณค่าเสื่อมราคาของอาคารและอุปกรณ์ ฝ่ายบริหารต้องประมาณอายุการใช้งานและมูลค่าซากเมื่อเลิกใช้งานของอาคารและอุปกรณ์ และต้องทำการทบทวนอายุการใช้งานและมูลค่าซากใหม่หากมีการเปลี่ยนแปลงเช่นนั้นเกิดขึ้น

นอกจากนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องสอบทานการด้อยค่าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ในแต่ละช่วงเวลาและบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่าหากคาดว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจที่เกี่ยวข้องกับการคาดการณ์รายได้และค่าใช้จ่ายในอนาคตซึ่งเกี่ยวเนื่องกับสินทรัพย์นั้น

ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว

ในการคำนวณค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว ฝ่ายบริหารต้องประมาณการปริมาณรถที่ใช้บริการหลังปีปัจจุบันจนถึงสิ้นอายุสัญญาบริหารโครงการระบบทางด่วน โดยถือพื้นฐานประมาณการปริมาณรถที่ประเมินโดยผู้ประเมินอิสระและทำการปรับปรุงโดยการเปรียบเทียบกับปริมาณรถที่เกิดขึ้นจริง อย่างไรก็ตาม ปริมาณรถที่เกิดขึ้นจริงในอนาคตอาจแตกต่างไปจากประมาณการขึ้นอยู่กับเปลี่ยนแปลงของปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่ออัตราค่าผ่านทางและปริมาณจราจร

คดีฟ้องร้อง

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีหนี้สินที่อาจจะเกิดขึ้นจากการถูกฟ้องร้องเรียกค่าเสียหาย ซึ่งฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจในการประเมินผลของคดีที่ถูกฟ้องร้องแล้วและเชื่อมั่นว่าจะไม่มีความเสียหายเกิดขึ้นจึงไม่ได้บันทึกประมาณการหนี้สินดังกล่าว ณ วันที่ในงบการเงิน อย่างไรก็ตาม ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างไปจากที่ได้มีการประมาณการไว้

6. เงินลงทุนชั่วคราว

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2551		2550		2551		2550	
	ราคาทุน	มูลค่า ยุติธรรม	ราคาทุน	มูลค่า ยุติธรรม	ราคาทุน	มูลค่า ยุติธรรม	ราคาทุน	มูลค่า ยุติธรรม
หน่วยลงทุน	2,332,990,613	2,398,370,332	811,518,986	813,256,769	2,327,271,440	2,392,648,054	800,289,751	802,027,336
ตราสารหนี้ที่จะครบกำหนดภายในหนึ่งปี	-	-	214,802,234	214,874,149	-	-	214,802,234	214,874,149
	<u>2,332,990,613</u>	<u>2,398,370,332</u>	<u>1,026,321,220</u>	<u>1,028,130,918</u>	<u>2,327,271,440</u>	<u>2,392,648,054</u>	<u>1,015,091,985</u>	<u>1,016,901,485</u>

7. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ในระหว่างปี บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามที่ตกลงร่วมกันระหว่างบริษัทฯ และบริษัทเหล่านั้นซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจโดยสามารถสรุปได้ดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	2551	2550	2551	2550	
รายการธุรกิจกับบริษัทย่อย					
จ่ายชำระค่าหุ้นเพิ่มเติม					
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	-	-	210,000	300,000	300,000,000 หุ้น หุ้นละ 0.70 บาท (2550:300,000,000 หุ้น หุ้นละ 1 บาท)
รับชำระคืนเงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับ					
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	-	-	265,000	357,000	

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	2551	2550	2551	2550	
ดอกเบี้ยรับสำหรับเงินให้กู้ยืมระยะยาว บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	-	-	372,361	390,914	อัตราร้อยละ 2.31 ถึง 5.11 ต่อปี (2550 : ร้อยละ 2.25 ถึง 5 ต่อปี)
รายได้ค่าจัดการ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	-	-	25,200	25,200	2,100,000 บาทต่อเดือน
รายการธุรกิจกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน เงินปันผลรับ บริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน)	55,313	20,313	55,313	20,313	368,750,000 หุ้น หุ้นละ 0.15 บาท (2550 : 406,250,000 หุ้น หุ้นละ 0.05 บาท)
ดอกเบี้ยรับสำหรับเงินให้กู้ยืมระยะยาว บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด	1,757	69	1,757	69	อัตราร้อยละ MLR+1% ต่อปี
ค่าใช้จ่ายซ่อมแซมระบบทางด่วน บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	117,273	68,550	117,273	68,550	ตามที่ระบุในสัญญาโดยเปรียบ เทียบกับราคาประเมินโดย ที่ปรึกษาอิสระ
บริษัท ช.การช่าง-โตเกียว คอนสตรัคชั่น จำกัด	7,088	-	7,088	-	ราคาตามสัญญา
รวม	124,361	68,550	124,361	68,550	
ค่าเช่าจ่าย บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	120	120	-	-	10,000 บาท ต่อเดือน
ค่าธรรมเนียมในการจัดการด้านการเงิน ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	5,500	5,500	3,000	3,000	3,000,000 บาทต่อปี และ 100,000 บาท ต่อเดือน
ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	1,200	1,200	1,200	1,200	
รวม	6,700	6,700	4,200	4,200	
ค่าธรรมเนียมการชำระคืนเงินกู้ยืมก่อนกำหนด ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	13,795	76,684	13,795	76,684	อัตราร้อยละ 2 ของเงินกู้ยืมที่ชำระคืน ก่อนกำหนดสำหรับสินเชื่อ ก, ข,
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	10,149	56,412	10,149	56,412	ค, จ, ฉ (2550 : อัตราร้อยละ 3
ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	5,725	31,820	5,725	31,820	ของเงินกู้ยืมที่ชำระคืนก่อน กำหนด สำหรับสินเชื่อส่วน
รวม	29,669	164,916	29,669	164,916	ก, ข, ค และอัตราร้อยละ 2 ของเงินกู้ยืมที่ชำระคืน ก่อนกำหนดสำหรับสินเชื่อ จ, ฉ)
ดอกเบี้ยจ่ายสำหรับเงินกู้ยืมระยะยาว ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	294,178	417,255	294,178	417,255	อัตราร้อยละ 5, MLR-1% และ
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	216,410	306,951	216,410	306,951	MLR-1.5% ต่อปี
ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	122,071	173,143	122,071	173,143	
รวม	632,659	897,349	632,659	897,349	
จ่ายชำระค่าหุ้นเพิ่มเติม บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด	243,222	283,031	243,222	283,031	45,000,000 หุ้น หุ้นละ 4.55 บาท และ 60,112,500 หุ้น หุ้นละ 0.64 บาท (2550 : 45,000,000 หุ้น หุ้นละ 2.95 บาท และ 60,112,500 หุ้น หุ้นละ 2.50 บาท)
จ่ายเงินให้กู้ยืมระยะยาว บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด	22,500	8,750	22,500	8,750	ตามสัดส่วนการถือหุ้นเป็น จำนวนไม่เกิน 31.25 ล้านบาท

ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯและบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 และ 2550 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย : บาท)

	ความสัมพันธ์	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2551	2550	2551	2550
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด					
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)*	*กรรมการบริษัทฯ	22,566,218	21,875,286	20,296,442	21,321,045
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)*	เป็นผู้มีอำนาจ	2,446	2,446	2,446	2,446
ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) *	ในธนาคาร	65,335,483	10,472,126	63,095,015	9,615,510
รวม		87,904,147	32,349,858	83,393,903	30,939,001
ลูกหนี้บริษัทย่อย					
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	บริษัทย่อย	-	-	2,247,000	2,247,000
เงินทดรองจ่ายตามสัญญาบริการ					
บริษัท ข.การช่าง จำกัด (มหาชน)	กรรมการร่วมกัน	19,075,275	15,389,594	19,075,275	15,389,594
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า					
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)*	*กรรมการบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจ ในธนาคาร	3,230,108	3,230,108	925,000	925,000
เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับ					
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน					
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	บริษัทย่อย	-	-	10,394,496,436	10,659,496,436
บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด	กรรมการร่วมกัน	33,075,982	8,819,386	33,075,982	8,819,386
รวม		33,075,982	8,819,386	10,427,572,418	10,668,315,822
เงินลงทุนระยะยาวอื่น					
บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	กรรมการร่วมกัน	569,163,963	1,482,260,319	569,163,963	1,482,260,319
บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด	กรรมการร่วมกัน	688,753,250	445,531,250	688,753,250	445,531,250
บริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน)	กรรมการร่วมกัน	1,541,375,000	1,252,784,500	1,541,375,000	1,252,784,500
รวม		2,799,292,213	3,180,576,069	2,799,292,213	3,180,576,069
เจ้าหนี้การค้าและหนี้สินหมุนเวียนอื่น					
บริษัท ข.การช่าง จำกัด (มหาชน)	กรรมการร่วมกัน	8,110,093	10,362,139	7,732,924	10,352,139
เงินประกันผลงาน					
บริษัท ข.การช่าง จำกัด (มหาชน)	กรรมการร่วมกัน	9,604,663	8,814,547	9,604,663	7,406,628
บริษัท ข.การช่าง-โตเกียว คอนสตรัคชั่น จำกัด	กรรมการร่วมกัน	354,412	-	354,412	-
รวม		9,959,075	8,814,547	9,959,075	7,406,628
เงินกู้ยืมระยะยาวและเงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)*	*กรรมการบริษัทฯ	4,615,484,715	6,284,383,108	4,615,484,715	6,284,383,108
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)*	เป็นผู้มีอำนาจ	3,395,345,495	4,623,060,714	3,395,345,495	4,623,060,714
ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) *	ในธนาคาร	1,915,222,815	2,607,741,392	1,915,222,815	2,607,741,392
รวม		9,926,053,025	13,515,185,214	9,926,053,025	13,515,185,214

รายละเอียดเงินกู้ยืมระยะยาวและเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี (เฉพาะเงินต้น) แสดงได้ดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวมและ งบการเงินเฉพาะกิจการ	อัตราดอกเบี้ย
เงินกู้ยืมระยะยาวและเงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี		
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2550	13,515,185	ร้อยละ 5 และ MLR-1.5% ต่อปี
หัก : จ่ายคืนเงินกู้ระหว่างปี	(3,589,132)	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551	9,926,053	ร้อยละ 5, MLR-1% และ MLR-1.5% ต่อปี

ในระหว่างปี 2551 เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับบริษัทที่เกี่ยวข้องกันมีการเคลื่อนไหวดังต่อไปนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม				
	31 ธันวาคม 2550	เพิ่ม ระหว่างปี	ลดลง ระหว่างปี	31 ธันวาคม 2551	อัตราดอกเบี้ย
บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอเนอร์จี้ จำกัด					
เงินให้กู้ยืมระยะยาว	8,750	22,500	-	31,250	ร้อยละ MLR+1%
ดอกเบี้ยค้างรับ	69	1,757	-	1,826	ต่อปี
รวม	8,819	24,257	-	33,076	

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	31 ธันวาคม 2550	เพิ่ม ระหว่างปี	ลดลง ระหว่างปี	31 ธันวาคม 2551	อัตราดอกเบี้ย
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด					
เงินให้กู้ยืมระยะยาว	8,823,606	-	(219,367)	8,604,239	ร้อยละ 2.31 ถึง
ดอกเบี้ยค้างรับ	1,835,890	372,361	(417,994)	1,790,257	ร้อยละ 5.11 ต่อปี
รวม	10,659,496	372,361	(637,361)	10,394,496	
บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอเนอร์จี้ จำกัด					
เงินให้กู้ยืมระยะยาว	8,750	22,500	-	31,250	ร้อยละ MLR+1%
ดอกเบี้ยค้างรับ	69	1,757	-	1,826	ต่อปี
รวม	8,819	24,257	-	33,076	
รวมทั้งสิ้น	10,668,315	396,618	(637,361)	10,427,572	

เมื่อวันที่ 4 กันยายน 2550 บริษัทฯได้ลงนามใน Shareholders' Loan Agreement กับผู้ถือหุ้น รายใหญ่อีก 2 รายของบริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอเนอร์จี้ จำกัด โดยบริษัทฯตกลงให้เงินกู้ยืมแก่บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอเนอร์จี้ จำกัด เพื่อใช้จ่ายเกี่ยวกับการเข้าสำรวจและพัฒนาโครงการ ตามสัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ 12.5) เป็นจำนวนเงินไม่เกิน 31.25 ล้านบาท โดยการแบ่งจ่ายเป็น 6 งวด เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ MLR+1% ต่อปี และมีกำหนดชำระคืนเงินต้นพร้อมดอกเบี้ยภายในระยะเวลา 18 เดือน หรือวันที่สิ้นสุดการเจรจาสิ้นสุดโครงการ (Financial Closing of the Project) แล้วแต่เหตุการณ์ใดจะเกิดก่อน

เมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2552 บริษัทฯได้รับจดหมายแจ้งจากบริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอเนอร์จี้ จำกัด เพื่อขอขยายระยะเวลาการชำระคืนหนี้ตามสัญญาเงินกู้ยืมผู้ถือหุ้น ฉบับลงวันที่ 4 กันยายน 2550 ออกไปอีก 12 เดือน นับจากวันครบกำหนดเป็นสิ้นสุดวันที่ 4 มีนาคม 2553 และเมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2552 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทมีมติอนุมัติขยายระยะเวลาการชำระหนี้ให้กับบริษัทดังกล่าว

คำตอบแบบกรรมาการ

ในปี 2551 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีค่าเบี้ยเลี้ยง เบี้ยประชุมและเงินบำเหน็จให้แก่กรรมการเป็นจำนวนเงิน 19 ล้านบาท (เฉพาะของบริษัทฯ : 18 ล้านบาท) (2550: 20 ล้านบาท เฉพาะของบริษัทฯ : 19 ล้านบาท)

8. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

เงินลงทุนจำนวนนี้เป็นเงินลงทุนในหุ้นสามัญและหุ้นบุริมสิทธิของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ซึ่งดำเนินงานและบริหารระบบทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด บริษัทดังกล่าวจดทะเบียนและจัดตั้งในประเทศไทย

เงินลงทุนในบริษัทย่อยตามที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

บริษัท	ทุนจดทะเบียน		ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน	
	2551	2550	2551	2550	2551 ร้อยละ	2550 ร้อยละ	2551	2550
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	6,000	6,000	4,860	4,650	42.39	39.78	2,060	1,850
หัก : ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุน							(2,060)	(1,850)
เงินลงทุน - สุทธิ							-	-

บริษัทถือว่าบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด เป็นบริษัทย่อย เนื่องจากบริษัทมีอำนาจในการกำหนดนโยบายทางการเงิน และการดำเนินงานของบริษัทดังกล่าว

ในเดือนมกราคม 2551 บริษัทย่อยได้เรียกชำระค่าหุ้นเพิ่มเติมอีกร้อยละ 7 จากหุ้นที่บริษัทถืออยู่จำนวน 300 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท รวมเป็นเงิน 210 ล้านบาท บริษัทได้จ่ายชำระค่าหุ้นดังกล่าวแล้วในวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2551 ทำให้สัดส่วนเงินลงทุนเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 39.78 เป็นร้อยละ 42.39 ของทุนชำระแล้ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 บริษัทถือหุ้นในบริษัทย่อยจำนวน 320 ล้านหุ้น ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 53.33 ของจำนวนหุ้นที่ออกโดยบริษัทย่อยทั้งสิ้น 600 ล้านหุ้น

ในเดือนมกราคม 2552 บริษัทย่อยได้เรียกชำระค่าหุ้นเพิ่มเติมอีกร้อยละ 10 จากหุ้นที่บริษัทถืออยู่จำนวน 300 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท รวมเป็นเงิน 300 ล้านบาท บริษัทได้จ่ายชำระค่าหุ้นดังกล่าวแล้วในวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2552 ทำให้สัดส่วนเงินลงทุนเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 42.39 เป็นร้อยละ 45.74 ของทุนชำระแล้ว

บริษัทย่อยได้ใช้สินทรัพย์ได้แก่ เงินฝากธนาคาร เงินลงทุนชั่วคราว สิทธิในการใช้ประโยชน์เกี่ยวกับ ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดและการรับโอนสิทธิในรายได้ค่าผ่านทาง และสิทธิประโยชน์ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมจากบริษัท อย่างไรก็ตาม บริษัทย่อยสามารถถอนเงินฝากในบัญชีธนาคารและขายเงินลงทุนชั่วคราวเพื่อนำไปใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามปกติได้

9. เงินลงทุนระยะยาวอื่น

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	ประเภทกิจการ	จดทะเบียน	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ									
			ทุนจดทะเบียน		ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนการลงทุน		ราคาทุน		มูลค่ายุติธรรม	
			2551	2550	2551	2550	2551	2550	2551	2550	2551	2550
							ร้อยละ	ร้อยละ				
เงินลงทุนในตราสารทุนในความ												
ต้องการของตลาด												
บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	สัมปทาน	ประเทศไทย	11,950	11,950	11,950	11,950	11.91	11.93	1,768	1,771	569	1,482
ขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจาก		เดินรถไฟฟ้า							(1,199)	(289)		
การเปลี่ยนแปลงมูลค่าเงินลงทุน									569	1,482		
บริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน)	ผลิตและจำหน่าย	ประเทศไทย	3,990	3,990	3,990	3,290	9.24	12.35	1,137	1,253	1,541	-
กำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจาก		จำหน่ายน้ำประปา							404	-		
การเปลี่ยนแปลงมูลค่าเงินลงทุน									1,541	1,253		
เงินลงทุนทั่วไป												
บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย	ผลิตและ	ประเทศไทย	6,607	8,809	4,133	3,564	16.67	12.50	689	446	-	-
เอนเนอร์จี จำกัด		จำหน่ายไฟฟ้า										
									2,799	3,181		
เงินลงทุนสุทธิ												

บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ในระหว่างปีปัจจุบัน บริษัทฯได้จำหน่ายเงินลงทุนในบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวนรวม 2.6 ล้านหุ้น บริษัทฯ ได้บันทึกขาดทุนจากการจำหน่ายเงินลงทุนจำนวน 0.7 ล้านบาท ในงบกำไรขาดทุนสำหรับปีปัจจุบัน การจำหน่ายเงินลงทุนดังกล่าวทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯในบริษัทดังกล่าวลดลงจากร้อยละ 11.93 เป็นร้อยละ 11.91

หุ้นสามัญของบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน 220 ล้านหุ้นที่บริษัทฯซื้อจาก ผู้ถือหุ้นรายหนึ่ง ได้ติดภาระจำนำเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะยาวของบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

หุ้นสามัญของบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน 955 ล้านหุ้น ติดเงื่อนไขห้ามขาย (Silent period) หุ้นสามัญจำนวนดังกล่าวจะได้รับการปลดจาก Silent period ในทุกเดือนมีนาคมและกันยายนของทุกปี โดยจะได้รับการปลดจาก Silent period ครบทั้งจำนวนภายในปี 2552

บริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน)

เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2549 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีมติอนุมัติให้เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 3,250 ล้านบาท เป็น 3,990 ล้านบาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 740 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท จัดสรรเพื่อเสนอขายให้แก่กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานจำนวน 40 ล้านหุ้น และจัดสรรเพื่อเสนอขายให้แก่ประชาชนทั่วไปจำนวน 700 ล้านหุ้น บริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน) ได้นำมติการเพิ่มทุนจดทะเบียนดังกล่าวไปจดทะเบียนกับกระทรวงพาณิชย์เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2549

เมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2549 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯมีมติอนุมัติให้บริษัทฯร่วมเสนอขายหุ้นสามัญของบริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน) ให้กับประชาชนทั่วไปจำนวน 37.5 ล้านหุ้น ในราคาเท่ากับราคาที่บริษัทดังกล่าวเสนอขายให้กับประชาชนทั่วไปแต่ไม่ต่ำกว่าราคาต้นทุนเฉลี่ย

เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2550 บริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน) ได้จำหน่ายหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 40 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาทให้แก่กรรมการ ผู้บริหารและพนักงาน โดยได้จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วกับกระทรวงพาณิชย์เป็นเงิน 3,290 ล้านบาท เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2550 ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯในบริษัทดังกล่าวลดลงจากร้อยละ 12.50 เป็นร้อยละ 12.35

ในเดือนพฤษภาคม 2551 ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (“ตลาดหลักทรัพย์”) ได้พิจารณารับหุ้นสามัญของบริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน) เป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ โดยบริษัทดังกล่าวได้เสนอขายหุ้นสามัญแก่ประชาชนทั่วไปจำนวน 1,000 ล้านหุ้น ประกอบด้วยหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 700 ล้านหุ้น และหุ้นสามัญเดิมจำนวน 300 ล้านหุ้น ในราคาเสนอขาย หุ้นละ 4.20 บาท บริษัทฯได้ขายหุ้นสามัญของบริษัทดังกล่าวจำนวน 37.5 ล้านหุ้น ในราคาหุ้นละ 4.20 บาท รวมเป็นเงิน 157.5 ล้านบาท ทำให้เกิดกำไรจากการขายเงินลงทุนจำนวน 38.4 ล้านบาท ซึ่งแสดงไว้ในงบกำไรขาดทุน โดยสัดส่วนถือหุ้นของบริษัทฯ ในบริษัทดังกล่าวลดลงจากร้อยละ 12.35 เป็นร้อยละ 9.24 ทั้งนี้ ในการเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ของหุ้นของบริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน) ทำให้หุ้นสามัญของบริษัทดังกล่าวที่บริษัทฯถืออยู่จำนวน 288.18 ล้านหุ้น ติดเงื่อนไขห้ามขาย (Silent period) เป็นระยะเวลา 1 ปี นับแต่วันที่หุ้นเริ่มซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ โดยบริษัทฯสามารถทยอยขายหุ้นดังกล่าวภายหลังจากวันที่หุ้นมีการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ครบ 6 เดือน

บริษัทฯได้นำหุ้นสามัญของบริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 325 ล้านหุ้น ไปจำหน่ายกับกลุ่มผู้ให้สินเชื่อเพื่อเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะยาวของบริษัทฯ

บริษัท เซาท์อีสต์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด

เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2548 บริษัทฯได้เข้าทำสัญญาผู้ถือหุ้นกับผู้ถือหุ้นอื่นของบริษัท เซาท์อีสต์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด โดยมีสาระสำคัญของสัญญาดังนี้

1. ผู้ถือหุ้นแต่ละรายตกลงเข้าซื้อหุ้นตามสัดส่วนการถือหุ้นในกรณีบริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 400 ล้านบาท เป็น 9,400 ล้านบาท
2. ผู้ถือหุ้นแต่ละรายตกลงไม่ทำการขาย โอนสิทธิ โอน จำนำ หรือกระทำการใดๆ ที่เป็นการลดสัดส่วน หรือก่อภาระผูกพันใดๆ แก่หุ้นในบริษัทดังกล่าว เว้นแต่จะได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากผู้ถือหุ้นอื่น
3. ผู้ถือหุ้นแต่ละรายตกลงไม่ขายหุ้นในบริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม เว้นแต่กรณีที่บริษัทดังกล่าวเข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แล้ว

เมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2549 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสนับสนุนทางการเงิน (Equity Contribution Agreement) กับบริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด และบริษัท ไฟฟ้าน้ำจืด 2 จำกัด (ผู้ถือหุ้นร่วม) ผู้ถือหุ้นรายอื่นและผู้ถือหุ้นของบริษัทดังกล่าว โดยบริษัทฯ ตกลงให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่บริษัทดังกล่าวตามสัดส่วนการถือหุ้นรวมเป็นจำนวนเงินไม่เกิน 494 ล้านบาท โดยแบ่งเป็น 3 กรณีดังนี้

- 1) เงินสนับสนุนสำหรับภาระภาษีเงินได้นิติบุคคลจากกำไรจากธุรกิจในประเทศลาว หากบริษัทดังกล่าวไม่ได้รับยกเว้นตามอนุสัญญาว่าด้วยการเว้นการเก็บภาษีซ้อนระหว่างประเทศลาวกับประเทศไทยจำนวนไม่เกิน 156 ล้านบาท
- 2) เงินสนับสนุนสำหรับภาระภาษีเงินได้นิติบุคคลหากบริษัทดังกล่าวไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจำนวนไม่เกิน 244 ล้านบาท
- 3) เงินสนับสนุนสำหรับรายได้ส่วนขาดกรณีที่มีการก่อสร้างโรงไฟฟ้าพลังน้ำน้ำจืด 3 ซึ่งส่งผลกระทบต่อการผลิตไฟฟ้าของบริษัทดังกล่าว ทำให้บริษัทดังกล่าวไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขเกี่ยวกับการกู้ยืมจำนวนไม่เกิน 94 ล้านบาท

นอกจากนี้ บริษัทฯ ตกลงให้เงินสนับสนุนเพิ่มเติมแก่บริษัทดังกล่าวเป็นจำนวนไม่เกิน 63 ล้านบาท หากผู้ถือหุ้นของบริษัทดังกล่าวผิดนัดชำระหนี้เงินกู้หรือไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ เกี่ยวกับการกู้ยืม

เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2550 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด ได้มีมติพิเศษอนุมัติให้ลดทุนจดทะเบียนจาก 8,809 ล้านบาทเป็น 6,607 ล้านบาท คงเหลือเป็น หุ้นสามัญจำนวน 660.7 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท เพื่อนำไปเป็นทุนเรือนหุ้นในบริษัท ไฟฟ้า น้ำจืด 2 จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด โดยเป็นการโอนหุ้นที่ลดลงในส่วนการถือหุ้นของรัฐบาลกิจไฟฟ้าลาวในอัตราร้อยละ 25 คิดเป็นจำนวน 220.2 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท ทั้งนี้เป็นไปตามพันธะผูกพันตามสัญญาสัมปทานตลอดจนข้อผูกพันตามสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวที่ให้บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด โอนสิทธิในผลประโยชน์และภาระผูกพันภายใต้เอกสารหลักของโครงการให้กับบริษัทย่อยของบริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด ทั้งนี้เมื่อสิ้นสุดการลดทุนจดทะเบียนและการโอนสิทธิดังกล่าวแล้ว บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด และรัฐบาลกิจไฟฟ้าลาวจะถือหุ้นในบริษัท ไฟฟ้าน้ำจืด 2 จำกัด ในอัตราร้อยละ 75 และร้อยละ 25 ตามลำดับ และบริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด ได้นำมติการลดทุนจดทะเบียนดังกล่าวไปจดทะเบียนกับกระทรวงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 2 มกราคม 2551 ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ในบริษัทดังกล่าวเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 12.50 เป็นร้อยละ 16.67

ในระหว่างปีปัจจุบัน บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด ได้เรียกชำระค่าหุ้นเพิ่มเติมอีก ร้อยละ 45.5 จากหุ้นที่บริษัทถืออยู่ในส่วนที่ยังเรียกชำระไม่เต็มจำนวนอีก 45 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท เป็นเงิน 204.8 ล้านบาท และได้เรียกชำระค่าหุ้นเพิ่มเติมอีกร้อยละ 6.4 จากหุ้นที่บริษัทฯ ถืออยู่ในส่วนที่ยังเรียกชำระไม่เต็มจำนวนอีก 60.1 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท เป็นเงิน 38.5 ล้านบาท บริษัทฯ ได้จ่ายชำระค่าหุ้นดังกล่าวแล้ว

ในเดือนธันวาคม 2551 บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด ได้เรียกชำระค่าหุ้นเพิ่มเติมอีก ร้อยละ 2.7 จากหุ้นที่บริษัทถืออยู่ในส่วนที่ยังเรียกชำระไม่เต็มจำนวนอีก 60.1 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท เป็นเงิน 16.2 ล้านบาท บริษัทฯ ได้จ่ายชำระค่าหุ้นดังกล่าวในเดือนมกราคม 2552

หุ้นสามัญของบริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด จำนวน 110.1 ล้านหุ้นที่บริษัทฯ ถืออยู่ได้ติดภาระจำนำเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะยาวของบริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด

10. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม					
	ที่ดิน	ส่วนปรับปรุง สำนักงานและ สิ่งปลูกสร้างอื่น	เครื่องตกแต่ง และติดตั้ง	เครื่องมือ เครื่องใช้ และอุปกรณ์	ยานพาหนะ	รวม
ราคาทุน						
31 ธันวาคม 2550	169,288,000	8,218,605	9,041,524	44,352,879	215,829,373	446,730,381
ซื้อเพิ่ม	-	66,400	401,323	3,065,130	22,719,243	26,252,096
จำหน่าย	-	-	(150,549)	(3,262,044)	(3,499,272)	(6,911,865)
31 ธันวาคม 2551	169,288,000	8,285,005	9,292,298	44,155,965	235,049,344	466,070,612
ค่าเสื่อมราคาสะสม						
31 ธันวาคม 2550	-	2,644,537	8,383,836	36,750,977	169,527,971	217,307,321
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	-	1,600,246	347,145	4,138,466	21,542,291	27,628,148
ค่าเสื่อมราคาสะสมส่วนที่จำหน่าย	-	-	(150,484)	(3,254,042)	(3,353,100)	(6,757,626)
31 ธันวาคม 2551	-	4,244,783	8,580,497	37,635,401	187,717,162	238,177,843
มูลค่าตามบัญชีสุทธิ						
31 ธันวาคม 2550	169,288,000	5,574,068	657,688	7,601,902	46,301,402	229,423,060
31 ธันวาคม 2551	169,288,000	4,040,222	711,801	6,520,564	47,332,182	227,892,769
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี (รวมอยู่ในค่าใช้จ่ายในการขายและการบริหาร)						
2550						31,511,517
2551						27,628,148

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ที่ดิน	ส่วนปรับปรุง สำนักงานและ สิ่งปลูกสร้างอื่น	เครื่องตกแต่ง และติดตั้ง	เครื่องมือ เครื่องใช้ และอุปกรณ์	ยานพาหนะ	รวม
ราคาทุน						
31 ธันวาคม 2550	169,288,000	8,183,455	8,066,399	40,976,471	208,806,953	435,321,278
ซื้อเพิ่ม	-	66,400	401,323	3,065,130	22,719,243	26,252,096
จำหน่าย	-	-	(150,549)	(3,262,044)	(3,499,272)	(6,911,865)
31 ธันวาคม 2551	169,288,000	8,249,855	8,317,173	40,779,557	228,026,924	454,661,509
ค่าเสื่อมราคาสะสม						
31 ธันวาคม 2550	-	2,609,389	7,408,966	33,397,404	163,585,629	207,001,388
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	-	1,600,246	347,145	4,123,829	20,820,098	26,891,318
ค่าเสื่อมราคาสะสมส่วนที่จำหน่าย	-	-	(150,484)	(3,254,042)	(3,353,100)	(6,757,626)
31 ธันวาคม 2551	-	4,209,635	7,605,627	34,267,191	181,052,627	227,135,080
มูลค่าตามบัญชีสุทธิ						
31 ธันวาคม 2550	169,288,000	5,574,066	657,433	7,579,067	45,221,324	228,319,890
31 ธันวาคม 2551	169,288,000	4,040,220	711,546	6,512,366	46,974,297	227,526,429
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี (รวมอยู่ในค่าใช้จ่ายในการขายและการบริหาร)						
2550						30,667,808
2551						26,891,318

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 บริษัทฯและบริษัทย่อยมีอาคารและอุปกรณ์จำนวนหนึ่ง ซึ่งตัดค่าเสื่อมราคาหมดแล้วแต่ยังใช้งานอยู่
ราคาทุนของสินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวนเงินรวม 162 ล้านบาท (2550 : 105 ล้านบาท) และเฉพาะของบริษัทฯจำนวน 152
ล้านบาท (2550 : 101 ล้านบาท)

บริษัทฯได้นำที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างซึ่งมีมูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 จำนวน 169 ล้านบาท (2550 : 169
ล้านบาท) ไปค้ำประกันสินเชื่อที่รับจากกลุ่มผู้ให้สินเชื่อ

11. สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม	งบการเงิน เฉพาะกิจการ
ราคาทุน		
31 ธันวาคม 2550	60,700,768,360	47,905,457,139
งานเพิ่มเติมระหว่างปี	22,012,456	22,012,456
31 ธันวาคม 2551	60,722,780,816	47,927,469,595
ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์ฯ สะสม		
31 ธันวาคม 2550	21,003,063,628	18,907,639,984
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	2,073,293,642	1,769,393,086
31 ธันวาคม 2551	23,076,357,270	20,677,033,070
มูลค่าตามบัญชีสุทธิ		
31 ธันวาคม 2550	39,697,704,732	28,997,817,155
31 ธันวาคม 2551	37,646,423,546	27,250,436,525
ค่าตัดจำหน่ายที่รวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนสำหรับปี		
2550	2,182,759,650	1,855,172,303
2551	2,073,293,642	1,769,393,086

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วเป็นต้นทุนในการก่อสร้างระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และโครงการทางด่วนสาย
บางปะอิน-ปากเกร็ด ซึ่งแสดงในราคาทุนสุทธิจากค่าตัดจำหน่ายสะสม

บริษัทฯได้โอนสิทธิในการใช้ประโยชน์เกี่ยวกับระบบทางด่วนขั้นที่ 2 เป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะยาว

12. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่เป็นคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2551	2550
ราคาทุน	4,518,616	4,328,821
ซื้อเพิ่ม	452,420	363,795
จำหน่าย	-	(174,000)
	4,971,036	4,518,616
หัก : ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(1,240,401)	(772,863)
สุทธิ	3,730,635	3,745,753
ค่าตัดจำหน่ายที่รวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนสำหรับปี	467,538	352,230

13. เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน

เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินเป็นตัวแลกเงินที่บริษัทฯออกให้แก่ธนาคารพาณิชย์ในประเทศ 2 แห่ง โดยไม่มีหลักทรัพย์ค้ำประกันและมีกำหนดชำระคืนภายใน 6 เดือนและ 9 เดือนนับจากวันที่ออกตัว

14. เงินกู้ยืมระยะยาว

(หน่วย : บาท)

	วงเงิน (ล้านบาท)	วัตถุประสงค์	อัตราดอกเบี้ย	ระยะเวลาชำระคืนเงินกู้	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
					2551	2550
สินเชื่อส่วน ก	29,888.40	ทดแทนสินเชื่อเดิมของบริษัทฯ (เบิกใช้วงเงินเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2546)	ร้อยละ 4.0 ต่อปีสำหรับสามปีแรก ร้อยละ 5.0 ต่อปีสำหรับสองปีถัดไป MLR - 2.0% สำหรับปีที่หกเป็นต้นไป	ภายในเดือนสิงหาคม 2558	10,768,670,267	14,629,066,863
สินเชื่อส่วน ข	4,997.63	ให้บริษัทยืมเพื่อชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากธนาคารพาณิชย์ (เบิกใช้วงเงินเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2546)	ร้อยละ 4.0 ต่อปีสำหรับสามปีแรก ร้อยละ 5.0 ต่อปีสำหรับสองปีถัดไป MLR - 2.0% สำหรับปีที่หกเป็นต้นไป	ภายในเดือนสิงหาคม 2558	1,797,322,171	2,443,140,659
สินเชื่อส่วน ค	1,000.00	ใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ (เบิกใช้วงเงินเมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2547)	ร้อยละ 2.50 ต่อปีสำหรับปีแรก ร้อยละ 3.25 ต่อปีสำหรับสองปีถัดไป ร้อยละ 5.00 ต่อปีสำหรับปีที่สี่ถึงปีที่ห้า MLR - 2.0% สำหรับปีที่หกเป็นต้นไป	ภายในเดือนสิงหาคม 2558	368,888,784	498,743,999
สินเชื่อส่วน ง	120.00	ใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ	MOR ของธนาคารพาณิชย์ที่ให้สินเชื่อ	ภายในเดือนกันยายน 2559	-	-
สินเชื่อส่วน จ*	530.00	ใช้ในการซื้อหุ้นของบริษัท น้ำประปาไทยจำกัด (มหาชน) (เบิกใช้วงเงินเมื่อวันที่ 19 มิถุนายน และ 31 สิงหาคม 2549)	MLR - 1.5% สำหรับสองปีแรก MLR - 1.0% สำหรับสองปีถัดไป MLR - 0.5% สำหรับปีที่สี่ถึงปีที่ห้า MLR สำหรับปีที่หกเป็นต้นไป	ชำระคืนเป็นรายเดือนตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2550 ถึงเดือนเมษายน 2555	237,639,117	344,022,354
สินเชื่อส่วน ฉ	470.00	ใช้ชำระค่าเวนคืนที่ดินให้แก่ กทพ. ตามสัญญาสัมปทาน (เบิกใช้วงเงินเมื่อวันที่ 19 มิถุนายน และ 31 สิงหาคม 2549)	MLR - 1.5% สำหรับสองปีแรก MLR - 1.0% สำหรับสองปีถัดไป MLR - 0.5% สำหรับปีที่สี่ถึงปีที่ห้า MLR สำหรับปีที่หกเป็นต้นไป	ชำระคืนเป็นรายเดือนตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2550 ถึงเดือนเมษายน 2555	210,747,261	305,073,725
รวม	37,006.03				13,383,267,600	18,220,047,600
หัก : ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					(3,229,280,000)	(2,792,750,000)
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิ					10,153,987,600	15,427,297,600

* สัญญาได้ระบุเงื่อนไขการชำระคืนสินเชื่อก่อนกำหนดตามสัญญา (Mandatory prepayment) ในกรณีที่บริษัทฯขายหรือได้รับเงินปันผลจากหุ้นบริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน) ที่จำหน่ายภายใต้สัญญาสินเชื่อ บริษัทฯต้องนำเงินที่ได้รับดังกล่าวทั้งหมดมาชำระหนี้ก่อนกำหนดให้แก่กลุ่มผู้ให้สินเชื่อ

อัตราดอกเบี้ยลอยตัว MLR ที่ใช้ในการคำนวณดอกเบี้ยจ่ายเป็นอัตราดอกเบี้ยถัวเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ที่ให้สินเชื่อแก่บริษัทฯ การเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2551	18,220,048
หัก : จ่ายคืนเงินกู้ระหว่างปี	(4,836,780)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551	13,383,268

ในเดือนกุมภาพันธ์ 2552 บริษัทฯได้ตกลงกับกลุ่มผู้ให้สินเชื่อรายเดิมเพื่อแก้ไขเพิ่มเติมในสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสินเชื่อฉบับลงวันที่ 14 มิถุนายน 2549 กับกลุ่มผู้ให้สินเชื่อรายเดิม โดยขอปรับตารางชำระหนี้เงินกู้ให้สอดคล้องกับกระแสเงินสดซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงจากการออกหุ้นกู้

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ เช่น การดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น สัดส่วนผู้ถือหุ้นในบริษัทย่อย และการจ่ายเงินปันผล และเงื่อนไขการชำระคืนสินเชื่อก่อนกำหนดตามสัญญา (Mandatory Prepayment) ทั้งนี้ บริษัทมีค่าใช้จ่ายด้านการเงินที่ต้องชำระให้แก่ตัวแทนผู้ให้กู้ประมาณปีละ 2.4 ล้านบาท (2550 : 2.4 ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 บริษัทมีวงเงินสินเชื่อเบิกเกินบัญชีธนาคารตามสัญญาเงินกู้ที่ยังมิได้เบิกใช้เป็นจำนวนเงิน 120 ล้านบาท (2550 : 120 ล้านบาท)

บริษัทได้ใช้สินทรัพย์ ได้แก่ ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง สิทธิตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 สิทธิในรายได้ค่าผ่านทาง และสิทธิประโยชน์ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัย การจำหน่ายหุ้นบางส่วนของบริษัท นำไปประปาไทย จำกัด (มหาชน) เป็นหลักทรัพย์ ค่าประกันเงินกู้ยืมระยะยาว

15. หุ้นกู้

- 15.1 เมื่อวันที่ 2 สิงหาคม 2550 บริษัทได้ออกหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2550 ประเภทระบุชื่อผู้ถือ ไม่มีประกัน ไม่ด้อยสิทธิ และมีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้จำนวน 7.5 ล้านหน่วย มูลค่าที่ตราไว้หน่วยละ 1,000 บาท คิดเป็นจำนวนเงินรวม 7,500 ล้านบาท ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของจำนวนทั้งหมดไม่เกิน 36,000 ล้านบาท ที่ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2546 เมื่อวันที่ 3 กันยายน 2546 หุ้นกู้ออกครั้งนี้ประกอบด้วย

ลำดับ	อายุหุ้นกู้	วันที่ครบกำหนดไถ่ถอน	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
1	3 ปี	2 สิงหาคม 2553	4.20	3,905
2	5 ปี	2 สิงหาคม 2555	4.88	1,895
3	7 ปี	2 สิงหาคม 2557	5.20	1,700
			รวม	7,500

บริษัทได้นำเงินที่ได้รับจากการออกหุ้นกู้ข้างต้นทั้งหมดจำนวน 7,500 ล้านบาท ไปจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมก่อนกำหนดโดยมีค่าธรรมเนียมในการชำระคืนเงินกู้ยืมก่อนกำหนดเป็นจำนวนเงิน 222.3 ล้านบาท ซึ่งได้แสดงรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายทางการเงินในงบกำไรขาดทุนสำหรับปี 2550

- 15.2 เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2551 บริษัทได้ออกหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2551 ประเภทระบุชื่อผู้ถือไม่มีประกัน ไม่ด้อยสิทธิ และมีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้จำนวน 4 ล้านหน่วย มูลค่าที่ตราไว้หน่วยละ 1,000 บาท คิดเป็นจำนวนเงินรวม 4,000 ล้านบาท ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของจำนวนทั้งหมดไม่เกิน 36,000 ล้านบาท ที่ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2546 เมื่อวันที่ 3 กันยายน 2546 หุ้นกู้ออกครั้งนี้ประกอบด้วย

ลำดับ	อายุหุ้นกู้	วันที่ครบกำหนดไถ่ถอน	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
1	3 ปี	7 พฤศจิกายน 2554	ร้อยละ 5.20	2,900
2	5 ปี	7 พฤศจิกายน 2556	ปีที่ 1-2 ร้อยละ 5.20 ปีที่ 3-4 ร้อยละ 5.65 ปีที่ 5 ร้อยละ 6.00	1,100
			รวม	4,000

บริษัทได้นำเงินที่ได้รับจากการออกหุ้นกู้ข้างต้นจำนวน 2,000 ล้านบาท ไปจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมก่อนกำหนดโดยมีค่าธรรมเนียมในการชำระคืนเงินกู้ยืมก่อนกำหนดเป็นจำนวนเงิน 40 ล้านบาท ซึ่งได้แสดงรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายทางการเงินในงบกำไรขาดทุนสำหรับปีปัจจุบัน

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีหนี้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2551	7,500,000
บวก : ออกหุ้นกู้ระหว่างปี	4,000,000
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551	11,500,000

16. สำรองตามกฎหมาย

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

17. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

รายการค่าใช้จ่ายแบ่งตามลักษณะประกอบด้วยรายการค่าใช้จ่ายที่สำคัญดังต่อไปนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2551	2550	2551	2550
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	2,101,389,328	2,218,418,007	1,796,751,942	1,889,986,950
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	566,300,000	489,780,000	566,300,000	489,780,000
เงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่นของพนักงาน กทพ.	385,897,804	350,780,068	315,805,481	285,575,354
เงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่นของพนักงานบริษัท	254,452,268	236,185,683	254,452,268	236,185,683
ค่าใช้จ่ายในการอำนวยความสะดวกและ				
ความปลอดภัยบนทางพิเศษ	377,937,720	288,202,315	340,832,624	245,290,680

18. รายได้ค่าผ่านทาง

ตามสัญญาการก่อสร้างและบริหารโครงการทางด่วนขั้นที่ 2 บริษัทฯและบริษัทย่อยกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยตกลงที่จะแบ่งค่าผ่านทางที่ได้รับจากระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ในสัดส่วนดังต่อไปนี้

	บริษัทฯ (ร้อยละ)	การทางพิเศษฯ (ร้อยละ)
<u>โครงข่ายในเขตเมือง (ระบบทางด่วนขั้นที่ 1 และระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนเอและส่วนบี)</u>		
ก) 9 ปีแรก นับจากวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก (สิ้นสุดแล้ว)	60	40
ข) 9 ปีสุดท้ายสิ้นสุดวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2563	40	60
ค) ระยะเวลาระหว่าง ก) และ ข) ข้างต้น	50	50
<u>โครงข่ายนอกเขตเมือง (ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนซี)</u>		
ก) นับจากวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรกจนถึงส่วนบีแล้วเสร็จหรือวันที่ 19 ตุลาคม 2539 แล้วแต่วันใดจะถึงก่อน	60	40
ข) ระยะเวลาหลังจากวันที่ในข้อ ก) จนถึงวันสิ้นสุดโครงการ	100	ไม่มี
<u>โครงข่ายนอกเขตเมือง (ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี)</u>		
นับจากวันที่การก่อสร้างแล้วเสร็จของส่วนใดส่วนหนึ่ง จนถึงวันสิ้นสุดของสัญญา (21 เมษายน 2570)	100	ไม่มี
<u>ระบบทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด</u>		
นับจากวันที่การก่อสร้างแล้วเสร็จของส่วนใดส่วนหนึ่ง จนถึงวันสิ้นสุดของสัญญา (26 กันยายน 2569)	100	ไม่มี

ตั้งแต่วันที่ 2 กันยายน 2545 ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางสำหรับโครงข่ายในเขตเมือง (ระบบทางด่วนชั้นที่ 1 และระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วนเอและส่วนบี) ระหว่างบริษัทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเปลี่ยนแปลงจากเดิมในอัตรา 60 : 40 เป็นอัตรา 50 : 50

บริษัทยังมีส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางอีกจำนวนหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับระบบทางด่วนชั้นที่ 1 สำหรับระยะเวลาที่เริ่มจากวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรกของระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ตามที่กำหนดในสัญญาการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจนถึงวันที่ 2 กันยายน 2536 อย่างไรก็ตาม บริษัทยังคงติดกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยไม่ได้ในเรื่องที่เกี่ยวกับวันที่เปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก รวมทั้งอัตราค่าผ่านทางที่เกี่ยวข้องตามที่กล่าวในหมายเหตุ 25.1 ดังนั้นบริษัทยังไม่ได้บันทึกส่วนแบ่งรายได้ดังกล่าวในงบการเงิน

19. กำไรจากเงินลงทุน

กำไรจากเงินลงทุนประกอบด้วย

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2551	2550	2551	2550
กำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเงินลงทุนชั่วคราว	64,316,512	3,291,815	64,263,125	3,202,978
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนชั่วคราว	24,575,384	4,367,015	24,035,926	3,747,856
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนระยะยาว	37,651,889	-	37,651,889	-
รวม	126,543,785	7,658,830	125,950,940	6,950,834

20. กำไรต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นชั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไรสุทธิสำหรับปีด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปี

21. ข้อมูลทางการเงินจำแนกส่วนงาน

บริษัทและบริษัทย่อยดำเนินกิจการในส่วนงานทางธุรกิจเดียว คือการดำเนินการก่อสร้างและบริหารระบบทางด่วน และมีส่วนงานทางภูมิศาสตร์เดียวคือในประเทศไทย ดังนั้น รายได้ กำไร และสินทรัพย์ทั้งหมดที่แสดงในงบการเงินจึงเกี่ยวข้องกับส่วนงานทางธุรกิจและส่วนงานทางภูมิศาสตร์ตามที่กล่าวไว้

22. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทและพนักงานบริษัทได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 บริษัทและพนักงานจ่ายสมทบกองทุนดังกล่าวเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 5 ถึงร้อยละ 10 ของเงินเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้บริหารโดยบริษัทหลักทรัพย์ ทิสโก้ จำกัด และจะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานนั้น ออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุนของบริษัท ในระหว่างปี 2551 บริษัทได้จ่ายเงินสมทบกองทุนเป็นจำนวนเงิน 13.7 ล้านบาท (2550 : 9.7 ล้านบาท)

23. เงินปันผลจ่าย

	อนุมัติโดย	เงินปันผลจ่าย รวม (ล้านบาท)	เงินปันผลจ่าย ต่อหุ้น (บาท)	วันที่จ่าย เงินปันผล
เงินปันผลสำหรับผลประกอบการ เดือนกรกฎาคมถึงเดือนธันวาคม 2550	ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2551	462	0.60	30 เมษายน 2551
เงินปันผลสำหรับผลประกอบการ เดือนมกราคมถึงเดือนมิถุนายน 2551	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 3 กันยายน 2551	385	0.50	2 ตุลาคม 2551
รวมเงินปันผลจ่ายในปี 2551		847	1.10	
เงินปันผลสำหรับผลประกอบการ เดือนกรกฎาคมถึงเดือนธันวาคม 2549	ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2550	385	0.50	4 พฤษภาคม 2550
เงินปันผลสำหรับผลประกอบการ เดือนมกราคมถึงเดือนมิถุนายน 2550	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2550	385	0.50	26 กันยายน 2550
รวมเงินปันผลจ่ายในปี 2550		770	1.00	

24. การผูกพัน

- 24.1 ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 บริษัทมีภาระผูกพันในการจ่ายค่าทดแทนสำหรับการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนให้กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นจำนวนเงินรวม 16,816 ล้านบาท เริ่มตั้งแต่ปีที่ 15 ถึงปีที่ 30 ของสัญญาหรือตั้งแต่ปี 2547 ถึง 2562 ตามงวดการจ่ายดังต่อไปนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ปีที่ถึงกำหนดชำระ	จำนวนเงิน
ปีที่ 15 ของสัญญา (พ.ศ. 2547)	100
ปีที่ 16 ของสัญญา (พ.ศ. 2548)	300
ปีที่ 17 ของสัญญา (พ.ศ. 2549)	500
ปีที่ 18 ของสัญญา (พ.ศ. 2550)	700
ปีที่ 19 ของสัญญา (พ.ศ. 2551)	700
ปีที่ 20 ของสัญญา (พ.ศ. 2552)	800
ปีที่ 21 ของสัญญา (พ.ศ. 2553)	1,200
ปีที่ 22 ของสัญญา (พ.ศ. 2554)	1,200
ปีที่ 23 ของสัญญา (พ.ศ. 2555)	1,200
ปีที่ 24 ของสัญญา (พ.ศ. 2556)	1,200
ปีที่ 25 ของสัญญา (พ.ศ. 2557)	1,200
ปีที่ 26 ของสัญญา (พ.ศ. 2558)	1,500
ปีที่ 27 ของสัญญา (พ.ศ. 2559)	1,500
ปีที่ 28 ของสัญญา (พ.ศ. 2560)	1,500
ปีที่ 29 ของสัญญา (พ.ศ. 2561)	1,600
ปีที่ 30 ของสัญญา (พ.ศ. 2562)	1,616
	<u>16,816</u>

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 บริษัทมีภาระผูกพันในการจ่ายค่าทดแทนดังกล่าวเป็นจำนวนเงินรวม 14,516 ล้านบาท (2550 : 15,216 ล้านบาท) และได้บันทึกสำรองสำหรับค่าทดแทนดังกล่าวไว้ในงบดุลแล้วเป็นจำนวนเงิน 1,038 ล้านบาท (2550 : 1,172 ล้านบาท)

- 24.2 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 บริษัทมีภาระผูกพันเกี่ยวกับส่วนของเงินลงทุนในบริษัท ทางด่วน กรุงเทพเหนือ จำกัด ที่ยังไม่ได้เรียกชำระจำนวนเงิน 1,140 ล้านบาท (2550: 1,350 ล้านบาท) อย่างไรก็ตาม ในเดือนกุมภาพันธ์ 2552 บริษัทฯ ได้จ่ายชำระค่าน์ของ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด เพิ่มเติมจำนวนรวม 300 ล้านบาท (ตามรายละเอียดในหมายเหตุ 8)
- 24.3 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 บริษัทมีภาระผูกพันเกี่ยวกับส่วนของเงินลงทุนในบริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอเนอร์จี้ จำกัด ที่ยังไม่ได้เรียกชำระเป็นจำนวนเงิน 412.4 ล้านบาท (2550 : 655.6 ล้านบาท) อย่างไรก็ตาม ในเดือนมกราคม 2552 บริษัทฯ ได้จ่ายชำระค่าน์ของ บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอเนอร์จี้ จำกัด เพิ่มเติมจำนวนรวม 16.2 ล้านบาท (ตามรายละเอียดในหมายเหตุ 9)
- 24.4 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 บริษัทมีภาระผูกพันในการสนับสนุนทางการเงินแก่บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอเนอร์จี้ จำกัด ตามสัดส่วนการถือหุ้นเป็นจำนวนไม่เกิน 557 ล้านบาท (ตามรายละเอียดในหมายเหตุ 9)
- 24.5 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 บริษัทมีภาระผูกพันตามสัญญาจ้างงานตรวจสอบ ซ่อมแซมและปรับปรุงทางด่วนขั้นที่ 2 กับบริษัท ข.การช่าง จำกัด (มหาชน) ซึ่งบริษัทฯ จะต้องจ่ายค่าบริการดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 108 ล้านบาท (2550: 87 ล้านบาท)
- 24.6 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาบริการต่างๆ เป็นจำนวนเงิน 10 ล้านบาท (เฉพาะของบริษัทฯ : 10 ล้านบาท) (2550 : 8 ล้านบาท เฉพาะของบริษัทฯ : 8 ล้านบาท)
- 24.7 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 บริษัทฯ มีหนังสือค้ำประกันซึ่งออกโดยธนาคารแห่งหนึ่งในนามของบริษัทฯ จำนวน 9.4 ล้านบาท เพื่อดำประกันการใช้ไฟฟ้าของบริษัทฯ

25. ข้อพิพาทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

ปัจจุบันบริษัทฯ และบริษัทย่อยมีข้อพิพาทกับ กทพ. จำนวนทั้งสิ้น 13 เรื่อง แบ่งเป็นข้อพิพาทที่บริษัทฯ และบริษัทย่อยนำเสนอเข้าสู่กระบวนการรับข้อพิพาทตามสัญญาและเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 13,334.3 ล้านบาท และมีมูลฟ้องที่ กทพ. เรียกร้องแย้งเป็นจำนวนเงิน 15,575 ล้านบาท และเป็นข้อพิพาทที่ กทพ. เป็นผู้ยื่นคำร้องเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 24.2 ล้านบาท และมีมูลฟ้องที่บริษัทเรียกร้องแย้งเป็นจำนวนเงิน 5,114 ล้านบาท สาระสำคัญของแต่ละข้อพิพาทมีดังนี้

25.1 ข้อพิพาทกับบริษัทฯ และบริษัทย่อยเป็นผู้ยื่นเรียกร้องค่าเสียหาย

25.1.1 การปรับเปลี่ยนอัตราค่าผ่านทางในปี 2541 ของทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช

บริษัทฯ ขอปรับเปลี่ยนอัตราค่าผ่านทางของรถที่ใช้โครงข่ายในเขตเมือง 10 บาท สำหรับรถ 4 ล้อ และ 20 บาท สำหรับรถ 6-10 ล้อ และรถมากกว่า 10 ล้อขึ้นไป และอัตราค่าผ่านทางของรถที่ใช้โครงข่ายนอกเขตเมือง 5 บาท สำหรับรถ 4 ล้อ และ 10 บาท สำหรับรถ 6-10 ล้อ และรถมากกว่า 10 ล้อขึ้นไป

บริษัทฯ ได้รับการปรับเปลี่ยนอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาตามประกาศกระทรวงมหาดไทย ลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541 ในอัตราที่บริษัทฯ เสนอ

ต่อมา กทพ. ประกาศอัตราค่าผ่านทางใหม่ตามประกาศฯ ลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 ทำให้อัตราค่าผ่านทางที่ได้ปรับเปลี่ยนในปี 2541 เพิ่มขึ้นเพียง 10 บาทต่อคันสำหรับรถทุกประเภทที่ใช้โครงข่ายในเขตเมืองและไม่มีการปรับเปลี่ยนอัตราค่าผ่านทางสำหรับรถที่ใช้โครงข่ายนอกเขตเมือง

บริษัทฯ จึงได้นำกรณีพิพาทนี้เข้าสู่การพิจารณาของคณะผู้พิจารณาและอนุญาตตุลาการตามขั้นตอนของสัญญาอนุญาตตุลาการชุดแรกพิจารณาแล้วเห็นว่าประกาศฯ ฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 ถูกต้อง กทพ. จึงยื่นข้อพิพาทต่ออนุญาตตุลาการอีกชุดหนึ่งเรียกร้องให้บริษัทฯ คืนเงินที่ได้รับไประหว่างวันที่ 1 กันยายน 2541 ถึงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 บริษัทฯ ปฏิเสธและเรียกร้องคัดค้านว่า การคำนวณการปรับอัตราค่าผ่านทางตามประกาศฯ ฉบับวันที่ 27 สิงหาคม 2541 นั้น ถูกต้องแล้ว และบริษัทฯ มีสิทธิได้รับการปรับค่าผ่านทางตามประกาศฯ ฉบับวันที่ 27 สิงหาคม 2541

อนุญาตตุลาการได้พิจารณาแล้วมีคำวินิจฉัยชี้ขาดว่า บริษัทฯ มีสิทธิได้รับการปรับค่าผ่านทางตามประกาศฯ ฉบับลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541 จึงให้ กทพ. ชดเชยค่าเสียหายให้บริษัทฯ ในผลต่างระหว่างอัตราค่าผ่านทางจริงที่เรียกเก็บได้ตามประกาศฯ ฉบับลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541 และฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 นับตั้งแต่วันที่ 24 ตุลาคม 2541 เป็นต้นมา ซึ่งค่าเสียหายดังกล่าวสามารถคำนวณจากผลต่างของอัตราค่าผ่านทางของรถแต่ละประเภทเป็นรายวันระหว่างประกาศกระทรวงมหาดไทยทั้งสองฉบับ จนถึงวันที่ 15 กรกฎาคม 2543 ซึ่งเป็นวันที่มีการยื่นข้อพิพาทเป็นจำนวนเงิน 360.9 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญาและให้ชดเชยค่าเสียหายตามจำนวนผลต่างของอัตราค่าผ่านทางตามประกาศฯ ทั้งสองฉบับ โดยคำนวณจากจำนวนและประเภทของรถที่แท้จริงที่ได้ใช้ทางพิเศษนับตั้งแต่วันที่ 16 กรกฎาคม 2543 เป็นต้นไป จนกว่าจะมีการดำเนินการตามสัญญาให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่

กทพ. ได้มีหนังสือปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามคำชี้ขาดฯ บริษัทฯ จึงได้ยื่นคำร้องต่อศาลแพ่งกรุงเทพใต้เพื่อขอให้ศาลมีคำพิพากษาบังคับตามคำชี้ขาดของอนุญาตตุลาการ

เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2547 ศาลแพ่งกรุงเทพใต้ได้มีคำพิพากษายืนตามคำชี้ขาดของอนุญาตตุลาการ ซึ่งเป็นผลให้ กทพ. ต้องชดเชยค่าเสียหายให้บริษัทฯ จนกว่าจะมีการดำเนินการตามสัญญาให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่

กทพ. ได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งศาลแพ่งกรุงเทพใต้ ซึ่งเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2552 ศาลฎีกาโดยมติที่ประชุมใหญ่ได้มีคำพิพากษากลับคำพิพากษาศาลแพ่งกรุงเทพใต้โดยไม่รับบังคับตามคำชี้ขาดของอนุญาตตุลาการ เพราะจะเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน เนื่องจากคำชี้ขาดของคณะอนุญาตตุลาการดังกล่าวขัดแย้งกับคำชี้ขาดของอนุญาตตุลาการเดิมที่ได้เคยชี้ขาดว่าประกาศกระทรวงมหาดไทยฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 เป็นประกาศที่ถูกต้อง และคำชี้ขาดของคณะอนุญาตตุลาการดังกล่าวยังคงมีผลผูกพันและเป็นที่สุดระหว่างบริษัทฯ กับ กทพ.

25.1.2 วันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก (Priority Component Opening Date) ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

บริษัทฯ ได้ก่อสร้าง “พื้นที่ส่วนแรก” ของทางพิเศษศรีรัช แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2535 ซึ่งตามสัญญา กำหนดว่า วันที่มีการก่อสร้างในพื้นที่ส่วนแรกแล้วเสร็จ ถือว่าเป็นวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก และบริษัทฯ มีสิทธิได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง แต่ กทพ. ได้เริ่มแบ่งรายได้ค่าผ่านทางให้บริษัทฯ ในวันที่ 2 กันยายน 2536 ทำให้บริษัทฯ สูญเสียรายได้ที่ควรได้รับตามสัญญา

กทพ. และบริษัทฯ มีความเห็นไม่ตรงกันว่าวันใดจะเป็นวันเริ่มแบ่งส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง

เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2544 บริษัทฯ จึงยื่นข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการเพื่อขอให้ชี้ขาดให้ กทพ. ชดเชยรายได้ที่ขาดไปพร้อมดอกเบี้ยจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาทเป็นจำนวน 3,831.4 ล้านบาท ซึ่ง กทพ. คัดค้านและเรียกร้องแย้งเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 15,575 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2550 คณะอนุญาโตตุลาการเสร็จสิ้นการสืบพยาน บริษัทฯ ได้ยื่นคำแถลงการณ์ปิดคดีต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2551 ซึ่งต่อมา ประธานคณะอนุญาโตตุลาการ (นายเคียง บุญเพิ่ม) ได้ขอลาออกจากการเป็นประธานคณะอนุญาโตตุลาการ

เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2551 อนุญาโตตุลาการทั้งสองฝ่ายและคู่พิพาทได้คัดเลือกประธานคณะอนุญาโตตุลาการคนใหม่

นัดพร้อมทุกฝ่าย เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2551 อนุญาโตตุลาการของทั้งสองฝ่ายได้ลงนามแต่งตั้ง ศาสตราจารย์สมชัย ทรัพย์วนิช เป็นประธานคณะอนุญาโตตุลาการ และประธานได้กำหนดให้อนุญาโตตุลาการทั้งสองฝ่ายทำความเข้าใจในประเด็นข้อพิพาท เสนอต่อประธานในวันที่ 6 พฤศจิกายน 2551 จากนั้นประธานจะได้จัดทำร่างคำชี้ขาด และนัดพร้อมอนุญาโตตุลาการเพื่อพิจารณาร่างคำชี้ขาดต่อไป

เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2551 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดข้อพิพาทให้ กทพ. ชำระเงินส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางโครงข่ายในเขตเมืองที่บริษัทฯ ได้รับสำหรับช่วงเวลาระหว่างวันที่ 13 พฤศจิกายน 2535 ถึงวันที่ 2 กันยายน 2536 เป็นเงิน 1,974.6 ล้านบาท คำนวณดอกเบี้ยจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2544 เป็นเงิน 1,856.8 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 3,831.4 ล้านบาท และดอกเบี้ยนับตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2544 เป็นต้นไป จนกว่าจะชำระให้บริษัทฯ แล้วเสร็จสิ้นและเนื่องจากพยานฝ่าย กทพ. ไม่มีน้ำหนัก จึงให้ยกข้อเรียกร้องแย้งของ กทพ. กทพ. จึงไม่มีสิทธิเรียกให้บริษัทฯ ชดเชยรายได้ค่าผ่านทางคืนตามที่เรียกร้องแย้งในจำนวน 15,575 ล้านบาท

25.1.3 ทางแข่งขันของทางพิเศษอุดรรัถยา

ตามสัญญากำหนดว่าในระหว่างระยะเวลาของสัญญา หาก กทพ. หรือรัฐบาลมีการก่อสร้างหรือปรับปรุงทางหรือถนนจนมีมาตรฐานเช่นเดียวกับทางพิเศษ ภายในขอบเขตพื้นที่ที่ใกล้เคียงกับทางพิเศษและส่งผลกระทบต่อปริมาณการจราจรที่ใช้ทางพิเศษลดลงหรือรายได้ลดลงจากประมาณการ กทพ. ต้องชดเชยผลกระทบต่อปริมาณการที่รัฐอนุญาตให้มีการก่อสร้างส่วนต่อขยายโครงการทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ช่วงระหว่างอนุสรณ์สถานถึงรังสิตถือเป็นทางแข่งขันตามสัญญา และส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงเรียกร้องให้ กทพ. ชดเชยผลกระทบดังกล่าวตามที่วิศวกรรมอิสระได้มีหนังสือรับรองผลกระทบที่บริษัทฯ ได้รับ

เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2547 บริษัทฯ ยื่นข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการเพื่อขอให้ชี้ขาดให้ กทพ. ชดเชยรายได้ที่ขาดไปคิดเป็นค่าเสียหายจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) เป็นจำนวน 1,790 ล้านบาท

ในเดือนธันวาคม 2550 บริษัทฯ ยื่นคำฟ้องเข้าเบิกความและคณะอนุญาโตตุลาการได้เดินแผนสืบพยานสถานที่ก่อสร้างทางพิเศษอุดรรัถยา และทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2550

ในเดือนกุมภาพันธ์ 2551 กทพ. ได้นำพยานเข้าเบิกความและแถลงพยานในวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2551 คณะอนุญาโตตุลาการ จึงได้มีคำสั่งเสร็จสิ้นการสืบพยาน และให้คู่พิพาทยื่นคำแถลงการณ์ปิดคดีภายในวันที่ 30 พฤษภาคม 2551

เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2551 บริษัทฯ และ กทพ. ได้ยื่นคำแถลงการณ์ปิดคดีต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ

เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2551 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดข้อพิพาทให้ กทพ. ชำระเงินค่าชดเชยรายได้ที่ลดลงจากประมาณการให้แก่บริษัทย่อย สำหรับปี 2542 จำนวน 730.8 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยนับตั้งแต่วันที่ 14 มิถุนายน 2543 เป็นต้นไป จนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น และสำหรับปี 2543 จำนวน 1,059.2 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยนับตั้งแต่วันที่ 22 มีนาคม 2544 เป็นต้นไป จนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น

25.1.4 การออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานโดย กทพ.

กทพ. ได้มีการออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานก่อสร้างเพิ่มเติมและยืนยันว่าจะยอมรับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นอันเป็นผลจากคำสั่งดังกล่าวและวิศวกรอิสระได้มีหนังสือรับรองจำนวนเงินค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวคิดเป็นค่าเสียหายจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) เป็นจำนวน 238 ล้านบาทแล้ว แต่ต่อมา กทพ.ปฏิเสธที่จะชำระเงินตามการรับรองของวิศวกรอิสระ จึงเกิดเป็นข้อพิพาทขึ้น

เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2549 คณะผู้พิจารณาได้ยุติการพิจารณาเนื่องจากทั้งสองฝ่ายไม่สามารถตกลงกันได้ ขณะนี้บริษัท อยู่ในระหว่างการเตรียมนำข้อพิพาทยื่นต่ออนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนของสัญญา

25.1.5 การเปิดใช้งานทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี และทางพิเศษอุดรรัถยาล่าช้า

ตามสัญญาบริษัท และบริษัทย่อยจะต้องก่อสร้างทางพิเศษให้แล้วเสร็จและเปิดใช้ภายในกำหนดเวลา แต่เมื่อบริษัท และบริษัทย่อยได้ก่อสร้างแล้วเสร็จและวิศวกรอิสระได้มีหนังสือรับรองว่าสามารถเปิดใช้เป็นทางสาธารณะได้แล้ว กทพ. กลับไม่ดำเนินการให้มีการเปิดใช้งานทางพิเศษศรีรัช ส่วนดีและทางพิเศษอุดรรัถยา การชะลอการเปิดใช้ทางพิเศษดังกล่าวทำให้เกิดผลกระทบทางการเงินต่อบริษัท และบริษัทย่อย

เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2542 คณะผู้พิจารณาได้ยุติการพิจารณาข้อพิพาทที่บริษัทย่อยเสนอ และเมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2542 คณะผู้พิจารณาได้ยุติการพิจารณาข้อพิพาทที่บริษัท เสนอ เนื่องจากทั้งสองฝ่ายไม่สามารถตกลงกันได้ ขณะนี้บริษัท และบริษัทย่อยอยู่ระหว่างการเตรียมนำข้อพิพาทยื่นต่ออนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนของสัญญาซึ่งคิดเป็นค่าเสียหาย (ไม่รวมดอกเบี้ย) ทั้งสิ้นจำนวน 85.5 ล้านบาท

25.1.6 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ของทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช

บริษัท ขอปรับอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ที่กำหนดให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางทุกระยะเวลา 5 ปี แต่ กทพ. และบริษัท มีความเห็นไม่ตรงกันเกี่ยวกับการปรับขึ้นค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้น ซึ่งบริษัท เห็นว่าต้องปรับขึ้นเป็นจำนวนเต็ม 5 บาท แต่ กทพ.เห็นว่าถ้าอัตราค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้นจำนวนได้ต่ำกว่า 5 บาท ให้ปรับแค่ครึ่ง ดังนั้น กทพ. จึงไม่ได้ปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางตามที่บริษัท เสนอ จึงเกิดเป็นข้อพิพาทขึ้น

เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2548 คณะผู้พิจารณาได้ยุติการพิจารณาเนื่องจากทั้งสองฝ่ายไม่สามารถตกลงกันได้

เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2551 บริษัท ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ โดยขอให้ กทพ. ชดเชยค่าเสียหายให้แก่บริษัท จากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2546 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา จำนวน 5,980.3 ล้านบาท

กทพ.ได้ยื่นคำร้องขอขยายระยะเวลายื่นคำคัดค้านออกไปรวม 10 ครั้ง โดยสถาบันอนุญาโตตุลาการได้มีคำสั่งอนุญาตให้ กทพ.ยื่นคำคัดค้านภายในวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2552 และยื่นหนังสือแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการในวันเดียวกัน

เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2552 บริษัท ได้ยื่นหนังสือแต่งตั้ง ศาสตราจารย์วีระพงษ์ บุญญะภาส เป็นอนุญาโตตุลาการฝ่ายบริษัท

25.1.7 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี

บริษัท ขอปรับอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดีที่กำหนดให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางทุกระยะเวลา 5 ปี แต่ กทพ.และบริษัท มีความเห็นไม่ตรงกันเกี่ยวกับการปรับขึ้นค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้น ซึ่งบริษัทเห็นว่าต้องปรับขึ้นเป็นจำนวนเต็ม 5 บาท แต่ กทพ.เห็นว่าถ้าอัตราค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้นจำนวนได้ต่ำกว่า 5 บาท ให้ปรับแค่ครึ่ง ดังนั้น กทพ.จึงไม่ได้ปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางตามที่บริษัทเสนอ จึงเกิดเป็นข้อพิพาทขึ้น

เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2548 คณะผู้พิจารณาได้ยุติการพิจารณาเนื่องจากทั้งสองฝ่ายไม่สามารถตกลงกันได้

เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2551 บริษัทฯ ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ โดยขอให้ กทพ. ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บริษัทฯ จากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2546 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา จำนวน 1,048.2 ล้านบาท กทพ. ได้ยื่นคำร้องขอขยายระยะเวลาขึ้นคำคัดค้านรวม 6 ครั้ง โดยสถาบันอนุญาโตตุลาการได้มีคำสั่งอนุญาตให้ กทพ. ยื่นคำคัดค้านภายในวันที่ 12 มีนาคม 2552

25.1.8 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ของทางพิเศษอุดรรัถยา

บริษัทย่อยขอปรับอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดที่กำหนดให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางทุกระยะเวลา 5 ปี

แต่ กทพ. และบริษัทย่อยมีความเห็นไม่ตรงกันเกี่ยวกับการบิดเบือนของการคำนวณค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้น ซึ่งบริษัทย่อยเห็นว่าต้องปรับขึ้นเป็นจำนวนเต็ม 5 บาท แต่ กทพ. เห็นว่าถ้าค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้นคำนวณได้ต่ำกว่า 5 บาท ให้บิดเบือนทั้ง ดังนั้น กทพ. จึงไม่ได้ปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางตามที่บริษัทย่อยเสนอจึงเกิดเป็นข้อพิพาทขึ้น

เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2548 คณะผู้พิจารณาได้ยุติการพิจารณาเนื่องจากทั้งสองฝ่ายไม่สามารถตกลงกันได้ ขณะนี้บริษัทย่อยอยู่ในระหว่างการสรุปค่าเสียหายที่จะเตรียมนำข้อพิพาทยื่นต่ออนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนของสัญญา

25.2 ข้อพิพาทที่ กทพ. เป็นผู้ยื่นเรียกร้องค่าเสียหาย

25.2.1 การก่อสร้างถนนรวมและกระจายการจราจร (CD Road) ภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

กทพ. ไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างถนนรวมและกระจายการจราจร (CD Road) ช่วงพระราม 6 - ราชดำริให้บริษัทฯ ได้ แต่ยังคงการให้บริษัทฯ มีภาระที่จะต้องก่อสร้างต่อไป กทพ. จึงได้ยื่นข้อพิพาทต่อคณะผู้พิจารณาเพื่อบังคับให้อยอมรับว่าบริษัทฯ ยังมีภาระหน้าที่ที่จะต้องก่อสร้างโดยไม่มีการเรียกร้องค่าเสียหายเป็นตัวเงิน

เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2544 บริษัทฯ ยื่นคัดค้านว่า ภาระหน้าที่ในการก่อสร้างของบริษัทฯ ล้นสุดไปแล้ว พร้อมทั้งเรียกร้องแย้งให้ กทพ. ชำระค่าขาดประโยชน์จากรายได้บริเวณดังกล่าว คิดเป็นค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยจนถึงวันที่ยื่นคำคัดค้านเป็นจำนวนเงิน 5,114 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2545 คณะผู้พิจารณาได้ยุติการพิจารณาเนื่องจากทั้งสองฝ่ายไม่สามารถตกลงกันได้

ปัจจุบันกทพ. ยังไม่ได้ยื่นข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการแต่อย่างใด

25.2.2 ความรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายในการแก้ไขปัญหาผลกระทบจากทางพิเศษศรีรัช

เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2546 กทพ. ได้เสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการเรียกร้องให้บริษัทฯ รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการแก้ไขปัญหาผลกระทบจากทางพิเศษศรีรัช เป็นจำนวนเงิน 1.7 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ เห็นว่าไม่อยู่ในขอบเขตความรับผิดชอบของบริษัทฯ ตามสัญญา เนื่องจากปัญหาผลกระทบดังกล่าวไม่ได้เกิดจากการก่อสร้างหรือการกระทำผิดสัญญาของบริษัทฯ

คณะอนุญาโตตุลาการได้ลงนามแต่งตั้ง ศาสตราจารย์ พิชัยศักดิ์ หวังบุญ เป็นประธานคณะอนุญาโตตุลาการแทนประธานอนุญาโตตุลาการที่ขอลาออกไป ทั้งนี้ภายหลังการแต่งตั้งประธานท่านใหม่แล้ว คณะอนุญาโตตุลาการได้ร่วมกันรับรองให้กระบวนการพิจารณาชั้นอนุญาโตตุลาการในข้อพิพาทนี้ได้ดำเนินการไปก่อนเป็นการดำเนินการโดยชอบ และคณะอนุญาโตตุลาการได้กำหนดกระบวนการพิจารณาเพิ่มเติมโดยนัดสืบพยานเดือนกันยายนถึงเดือนพฤศจิกายน 2551

กทพ. และบริษัทฯ ได้นำพยานเข้าเบิกความตามกำหนดนัดสืบพยานในเดือนพฤศจิกายน และเดือนธันวาคม 2551 และเสร็จสิ้นการสืบพยานในวันที่ 26 ธันวาคม 2551 ซึ่งคณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำสั่งให้คู่พิพาททั้งสองฝ่ายยื่นคำแถลงการณ์ปิดคดีในวันที่ 20 มีนาคม 2552

25.2.3 ความรับผิดชอบในค่าใช้จ่าย ซึ่งเกิดขึ้นจากการดำเนินงานตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2547 กทพ. ได้เสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการเรียกร้องให้ บริษัทฯ รับผิดชอบในค่าใช้จ่ายซึ่งเกิดขึ้นจากการดำเนินงานตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 เป็นจำนวนเงิน 16.4 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ เห็นว่าค่าใช้จ่ายที่ กทพ. เรียกกานั้นไม่อยู่ในขอบเขตความรับผิดชอบของบริษัทฯ ตามสัญญา

เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2551 ที่ประชุมคณะอนุญาโตตุลาการได้กำหนดวันนัดสืบพยานฝ่ายกทพ. ไว้เบื้องต้นในวันที่ 11, 18 และ 25 มีนาคม 2552

25.2.4 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับปัญหาการร้องเรียน

เมื่อวันที่ 28 มกราคม 2548 กทพ. ได้เสนอข้อพิพาทต่อคณะผู้พิจารณาเรียกร้องให้บริษัทฯ ชดใช้ค่าใช้จ่ายในการทำทางเข้าออกแก่ที่ดินของผู้ร้องเรียนผ่านเขตทางพิเศษศรีรัช ซึ่ง กทพ. เป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการทำทางเข้าออกดังกล่าว เป็นจำนวนเงิน 44,034 บาท ซึ่งบริษัทฯ เห็นว่า กทพ. ไม่มีสิทธิเรียกร้อง เนื่องจากบริษัทฯ ได้ก่อสร้างโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ตามแบบที่ได้รับการอนุมัติจนเสร็จสมบูรณ์และเปิดใช้ล่าสุด

เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2548 กทพ. เสนอข้อพิพาทต่อคณะผู้พิจารณาเพื่อให้บริษัทฯ รับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่ กทพ. ได้ทดรองจ่ายในการดำเนินการจัดทำผิวทางพร้อมรางระบายน้ำและก่อสร้างท่อรับน้ำฝนจากฟรีโพล์ เป็นจำนวนเงิน 273,732 บาท ซึ่งบริษัทฯ เห็นว่าความเสียหายดังกล่าวไม่อยู่ในความรับผิดชอบของบริษัทฯ ตามสัญญา เนื่องจากมิใช่ความเสียหายที่บุคคลที่สามได้รับเนื่องจากการก่อสร้างหรือดำเนินการระบบทางพิเศษศรีรัช

เมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2549 คณะผู้พิจารณาได้ยุติการพิจารณา เนื่องจากทั้งสองฝ่ายไม่สามารถตกลงกันได้

เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2550 กทพ. ได้เสนอข้อพิพาททั้งสองกรณีต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการขอให้บริษัทฯ ชดใช้ค่าใช้จ่ายรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 404,719 บาท บริษัทฯ ได้ยื่นคำคัดค้านคำเสนอข้อพิพาทของ กทพ. เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2550

เมื่อวันที่ 21 เมษายน 2551 บริษัทฯ ยื่นหนังสือถึงสถาบันอนุญาโตตุลาการเพื่อคัดค้านการแต่งตั้งนายเทพสิทธิ์ รักไตรรงค์ อัยการซึ่งได้รับแต่งตั้งให้เป็นอนุญาโตตุลาการฝ่าย กทพ. เนื่องจากเห็นว่ามีความสำคัญที่มีผลกระทบต่อการใช้สิทธิหน้าที่ด้วยความอิสระและเป็นกลาง ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างเสนอคณะอนุญาโตตุลาการเพื่อพิจารณาคำร้องคัดค้าน

สถาบันอนุญาโตตุลาการได้พิจารณาคำร้องดังกล่าวและเสนอให้คณะอนุญาโตตุลาการพิจารณาต่อไป แต่ อนุญาโตตุลาการซึ่งถูกคัดค้านได้มีหนังสือถึงสำนักกระบวนข้อพิพาทยืนยันความเป็นอิสระและความเป็นกลาง ปัจจุบันการพิจารณาคำร้องคัดค้านยังไม่เป็นที่ยุติ

เมื่อวันที่ 28 มกราคม 2552 นัดพร้อมคณะอนุญาโตตุลาการเพื่อพิจารณาคัดเลือกประธานคณะอนุญาโตตุลาการ และพิจารณาคำร้องคัดค้านการแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการฝ่าย กทพ. ซึ่งผู้ที่ได้รับการทาบทามให้เป็นประธานอนุญาโตตุลาการได้ขอถอนตัวจากการเป็นประธาน

ในปัจจุบัน คู่พิพาทอยู่ระหว่างการสรรหาประธานอนุญาโตตุลาการคนใหม่

25.2.5 ค่าใช้พื้นที่อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัช

เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2551 กทพ. ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเกี่ยวกับการใช้พื้นที่ในอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัช ทุนทรัพย์ที่เรียกร้อง จำนวน 5,689,763.87 บาท และขอให้บริษัทฯ ชำระค่าใช้พื้นที่ภายในอาคารดังกล่าวเดือนละ 107,057.30 บาท ต่อไปจนกว่าบริษัทฯ จะส่งมอบหรือออกจากพื้นที่

เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2552 บริษัทฯ ได้ยื่นคำร้องขอขยายระยะเวลายื่นคำคัดค้านคำเสนอข้อพิพาทออกไปอีก 60 วัน จากวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2552 ซึ่งเป็นวันครบกำหนด

เนื่องจากคดีต่างๆ ยังไม่ถึงที่สุด ดังนั้นบริษัทจึงยังมีได้บันทึกรายการไว้ในงบการเงิน

26. กติฟ้องร้อง

ตามที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และบริษัทฯ ได้ถูกผู้ให้บริการทางพิเศษฟ้องในคดีละเมิดเกี่ยวกับการจัดจราจรและดูแลรักษาความปลอดภัยบนระบบทางพิเศษศรีรัช โดยมี กทพ. เป็นจำเลยที่ 1 และบริษัทฯ เป็นจำเลยที่ 2 นั้น

เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2550 ศาลชั้นต้นได้มีคำพิพากษายกฟ้องโจทก์ และเมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2550 โจทก์ได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลอุทธรณ์ และศาลมีคำสั่งรับอุทธรณ์เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2550 ซึ่งบริษัทฯ ได้ยื่นคำแก้อุทธรณ์เมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2550 ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลอุทธรณ์

อย่างไรก็ตามฝ่ายบริหารของบริษัทฯ เชื่อว่าจะไม่เกิดผลเสียต่อบริษัทอย่างเป็นสาระสำคัญ ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่ได้ตั้งสำรองเผื่อหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นไว้ในบัญชี

27. เหตุการณ์ภายหลังวันที่ใบงบการเงิน

เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2552 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ มีมติให้เสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นเพื่ออนุมัติจ่ายเงินปันผลสำหรับปี 2551 ในอัตราหุ้นละ 1.10 บาท ซึ่งบริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาลไปแล้วในอัตราหุ้นละ 0.50 บาท เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2551 และจะจ่ายเงินปันผลงวดสุดท้ายอีกในอัตราหุ้นละ 0.60 บาท ภายในเดือนเมษายน 2552 การจ่ายเงินปันผลดังกล่าวขึ้นอยู่กับการอนุมัติของผู้ถือหุ้น

28. เครื่องมือทางการเงิน

28.1 นโยบายการบริหารความเสี่ยง

เครื่องมือทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯ ตามที่นิยามอยู่ในมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 48 “การแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลสำหรับเครื่องมือทางการเงิน” ประกอบด้วย เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เงินให้กู้ยืม เงินลงทุน เงินกู้ยืมระยะสั้น เงินกู้ยืมระยะยาวและหุ้นกู้ บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว และมีนโยบายการบริหารความเสี่ยงดังนี้

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย คือ ความเสี่ยงที่การเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยในตลาดในอนาคตจะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องกับเงินฝากสถาบันการเงินและเงินกู้ยืมระยะยาวและหุ้นกู้ที่มีดอกเบี้ย บริษัทฯ และบริษัทย่อยมิได้ใช้ตราสารอนุพันธ์เพื่อบริหารความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยดังกล่าว รายละเอียดของเงินกู้ระยะยาวและหุ้นกู้แสดงไว้ในหมายเหตุ 14 และ 15 ตามลำดับ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ย และสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่สามารถแยกตามวันที่ครบกำหนดนับจากวันที่ในงบดุล ถึงวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่หรือวันที่ครบกำหนด (แล้วแต่วันใดจะถึงก่อน) ได้ดังนี้

	งบการเงินรวม						
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลงตาม ราคาลาด	ไม่มี อัตรา ดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)
	ภายใน 1 ปี	มากกว่า 1 ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี				
สินทรัพย์ทางการเงิน							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	-	-	125	6	131	0.50% - 2.00%
เงินลงทุนชั่วคราว	-	-	-	2,398	-	2,398	2.55% - 3.48%
เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ย: ค้างรับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	-	31	2	33	MLR+1%
เงินลงทุนระยะยาวอื่น - สุทธิ	-	-	-	-	2,799	2,799	-
	-	-	-	2,554	2,807	5,361	
หนี้สินทางการเงิน							
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	692	-	-	-	-	692	3.34% - 4.28%
เจ้าหนี้การค้า	-	-	-	-	30	30	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	-	-	13,383	-	13,383	MLR-1% และ MLR-2%
หุ้นกู้	-	9,800	1,700	-	-	11,500	หมายเหตุ 15
	692	9,800	1,700	13,383	30	25,605	

	งบการเงินเฉพาะกิจการ						
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลงตาม ราคาตลาด	ไม่มี อัตรา ดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)
	ภายใน 1 ปี	มากกว่า 1 ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี				
	(ล้านบาท)						
สินทรัพย์ทางการเงิน							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	-	-	117	5	122	0.50% - 2.00%
เงินลงทุนชั่วคราว	-	-	-	2,393	-	2,393	2.55% - 3.48%
ลูกหนี้บริษัทย่อย	-	-	-	-	2	2	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ย ค้างรับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	-	8,636	1,792	10,428	MLR+1% และ 2.31% - 5.11%
เงินลงทุนระยะยาวอื่น - สุทธิ	-	-	-	-	2,799	2,799	-
	-	-	-	11,146	4,598	15,744	
หนี้สินทางการเงิน							
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	692	-	-	-	-	692	3.34% - 4.28%
เจ้าหนี้การค้า	-	-	-	-	29	29	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	-	-	13,383	-	13,383	MLR-1% และ MLR-2%
หุ้นกู้	-	9,800	1,700	-	-	11,500	หมายเหตุ 15
	692	9,800	1,700	13,383	29	25,604	

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน คือ ความเสี่ยงที่มูลค่าของเครื่องมือทางการเงินจะเปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 บริษัทฯและบริษัทย่อยไม่มีสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ

ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ คือ ความเสี่ยงที่บริษัทฯและบริษัทย่อยจะได้รับความเสียหายทางการเงินอันสืบเนื่องมาจากการที่คู่สัญญาของบริษัทฯและบริษัทย่อยจะไม่สามารถปฏิบัติตามภาระผูกพันที่ระบุไว้ในเครื่องมือทางการเงินได้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 บริษัทฯและบริษัทย่อยไม่มีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการให้บริการ เนื่องจากบริษัทฯและบริษัทย่อยรับชำระเงินจากลูกค้าเป็นเงินสด

28.2 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง จำนวนเงินที่ผู้ซื้อและผู้ขายตกลงแลกเปลี่ยนสินทรัพย์กันในขณะที่ทั้งสองฝ่ายมีความรอบรู้ และเต็มใจในการแลกเปลี่ยนและสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน

วิธีการกำหนดมูลค่ายุติธรรมขึ้นอยู่กับลักษณะของเครื่องมือทางการเงิน ในกรณีของเครื่องมือทางการเงินที่มีการซื้อขายในตลาด มูลค่ายุติธรรมจะกำหนดจากราคาตลาดล่าสุด แต่หากไม่สามารถหาราคาตลาดที่เหมาะสมได้ มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินจะกำหนดขึ้นโดยใช้เกณฑ์การวัดมูลค่าที่เหมาะสม เช่น การคำนวณมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสด เป็นต้น

ตารางต่อไปนี้เป็นสรุปเปรียบเทียบมูลค่าตามบัญชีและมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551

(หน่วย : ล้านบาท)

	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม
สินทรัพย์ทางการเงิน		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	131	131
เงินลงทุนชั่วคราว	2,398	2,398
เงินลงทุนระยะยาวอื่น - สุทธิ	2,799	2,773
หนี้สินทางการเงิน		
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	692	692
เจ้าหนี้การค้า	30	30
เงินกู้ยืมระยะยาว	13,383	10,534
หุ้นกู้	11,500	11,624

บริษัทและบริษัทย่อยมีการประมาณการมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินตามหลักเกณฑ์ดังนี้

- เงินฝากธนาคาร และเจ้าหนี้การค้า แสดงมูลค่ายุติธรรมโดยประมาณตามมูลค่าตามบัญชี ที่แสดงในงบดุล
- เงินลงทุนในตราสารหนี้และตราสารทุนซึ่งมีราคาตลาด แสดงมูลค่ายุติธรรมตามราคาเสนอซื้อล่าสุดในตลาด
- เงินลงทุนในตราสารหนี้และตราสารทุนที่มีใช้หลักทรัพย์จดทะเบียนหรือไม่มีราคาซื้อขายในตลาด แสดงมูลค่ายุติธรรมโดยประมาณตามมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบดุล หรือตามมูลค่าสินทรัพย์สุทธิของเงินลงทุน หรือคำนวณมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดคิดลด แล้วแต่กรณี
- เงินกู้ยืมระยะยาวและหุ้นกู้ที่จ่ายดอกเบี้ยในอัตราคงที่ แสดงมูลค่ายุติธรรมโดยการคำนวณมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดจ่ายในอนาคต คิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยโดยประมาณในตลาดปัจจุบันสำหรับเงินกู้ยืมที่มีเงื่อนไขใกล้เคียงกัน
- เงินกู้ยืมระยะยาวที่จ่ายดอกเบี้ยในอัตราใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด แสดงมูลค่ายุติธรรมโดยประมาณตามมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบดุล

29. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์ในการบริหารจัดการทุนที่สำคัญของบริษัทและบริษัทย่อยคือการทำให้มีซึ่งโครงสร้างทางการเงินที่เหมาะสม และการดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง

ตามงบดุล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 กลุ่มบริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนเท่ากับ 1.7 : 1 (2550 : 1.8 : 1) และบริษัท มีอัตราส่วนเท่ากับ 1.7 : 1 (2550 : 1.8 : 1)

30. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยคณะกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2552

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (เรียกชื่อย่อว่า “BECL”)
ประกอบธุรกิจ	ดำเนินการก่อสร้างและบริหารงานทางพิเศษศรีรัชและส่วนต่อขยายต่างๆ รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องตามที่ระบุไว้ในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ระหว่าง บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กับกรมทางพิเศษแห่งประเทศไทย
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	เลขที่ 238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
ทะเบียนบริษัทเลขที่	0107537002320 (เลขเดิม บมจ. 479)
ทุนจดทะเบียน	8,000 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 7,700 ล้านบาท
โทรศัพท์	0-2641-4611
โทรสาร	0-2641-4610
Home Page	www.becl.co.th
E-mail	webmaster@becl.co.th

