

BEM

BANGKOK EXPRESSWAY AND METRO

รากฐานที่แข็งแกร่ง

สู่อนาคตของโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งที่เชื่อมต่อกันอย่างไร้ขีดจำกัด

รายงานประจำปี 2558

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

สารบัญ

02 ข้อมูลสรุปทางการเงิน
05 สารจากประธานกรรมการบริษัท
06 รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ
07 คณะกรรมการบริษัท
13 คณะผู้บริหาร
14 โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร
16 แผนที่ระบบทางพิเศษ
19 การบริการบนทางพิเศษ
21 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ)
23 โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน 10 สาย
24 การอำนวยความสะดวก สำหรับผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT
26 กิจกรรมเพื่อประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม
40 การส่งเสริมและรณรงค์ให้ประชาชนเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT ปี 2558
41 นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ
48 ลักษณะการประกอบธุรกิจ
77 ปัจจัยความเสี่ยง
82 ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ
89 ข้อพิพาททางกฎหมาย
92 ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น
100 ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น
102 โครงสร้างการจัดการ
110 การกำกับดูแลกิจการ
142 ความรับผิดชอบต่อสังคม
161 การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง
163 รายการระหว่างกัน
170 ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ
179 รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน
180 การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ
185 รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารของบริษัท
197 รายงานและงบการเงินรวม

พลังความเชื่อมั่น

สร้างองค์กรให้เติบโต
อย่างยั่งยืน





ข้อมูลสรุปทางการเงิน

ข้อมูลสรุปงบการเงินรวมของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

ข้อมูลสำคัญทางการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

ฐานะการเงิน (ณ วันที่ 31 ธันวาคม)	**2558**	**2557**
สินทรัพย์รวม	78,120	70,026
หนี้สินรวม	48,990	43,817
ส่วนของผู้ถือหุ้น	29,130	26,209

ผลการดำเนินงาน (สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม)	**2558**	**2557**
รายได้ค่าผ่านทาง	8,815	8,485
รายได้ค่าโดยสาร	2,374	2,248
รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	549	501
รายได้รวม	13,105	11,884
กำไรขั้นต้น	4,643	4,677
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัท	2,650	2,745

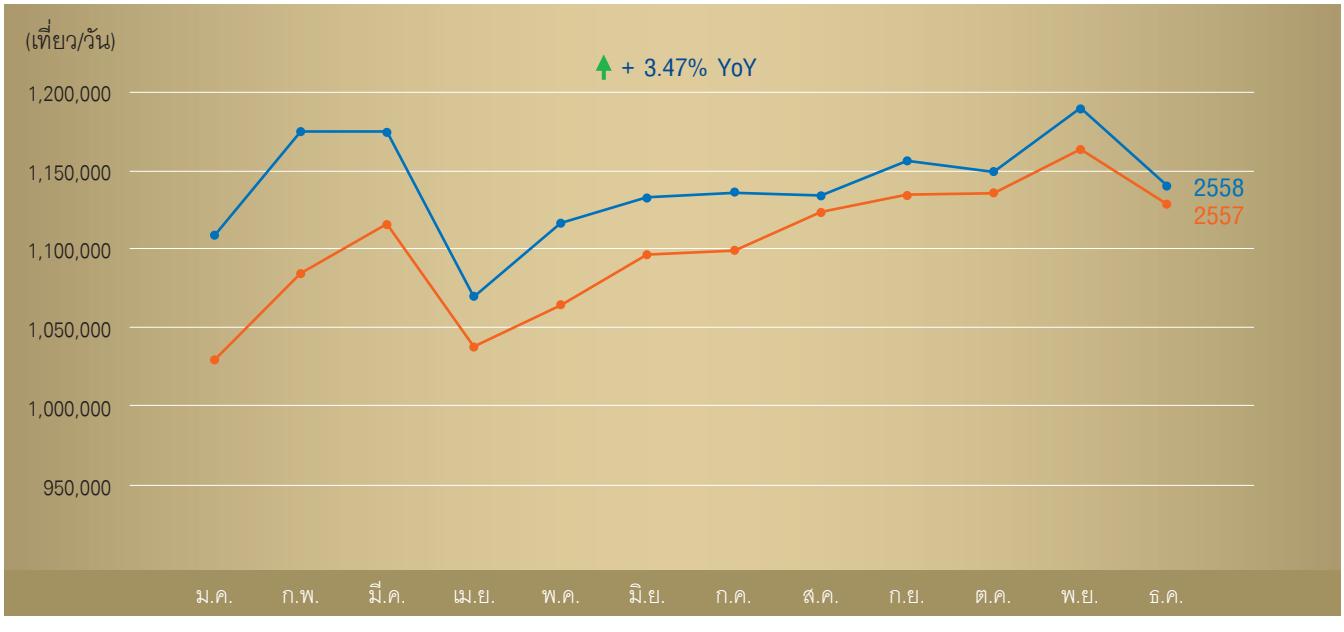
อัตราส่วนทางการเงิน	**2558**	**2557**
อัตราส่วนกำไรสุทธิ (%)	20.22	23.10
อัตราส่วนผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (%)	9.76	11.04
อัตราส่วนผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม (%)	3.65	4.15
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)	1.90	1.70

รายได้เฉลี่ยต่อวัน : ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษอุดรรักยา



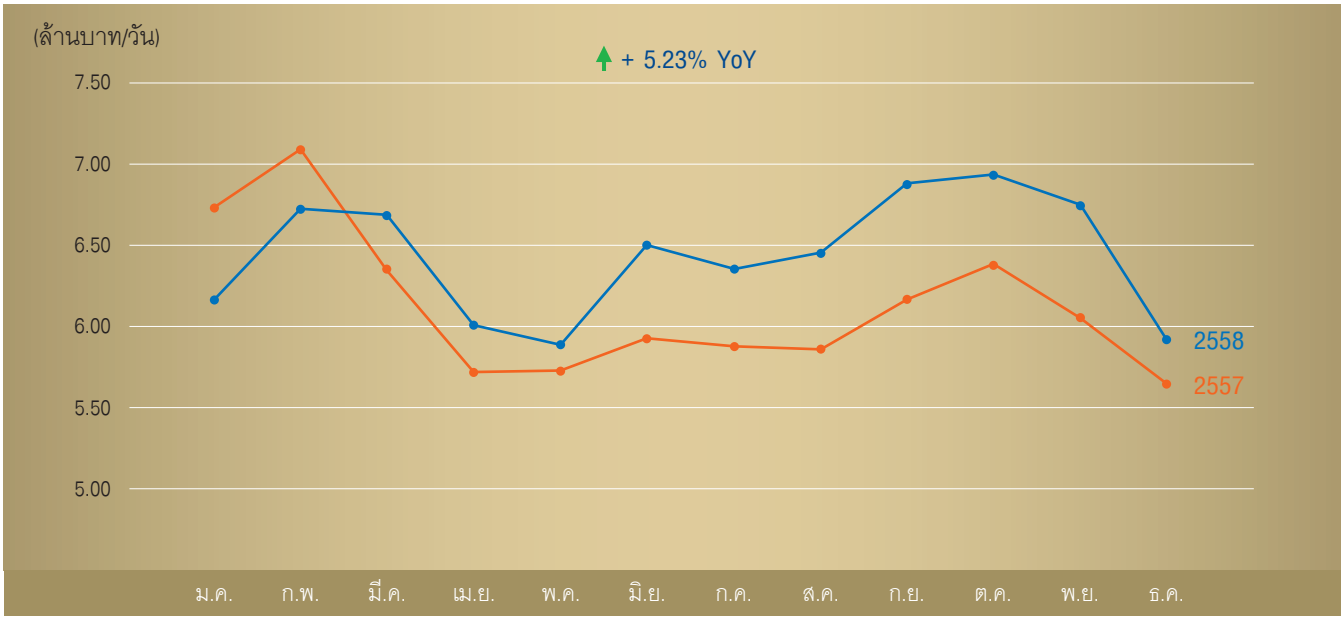
ปี 2558 เฉลี่ย 24.15 ล้านบาท/วัน ปี 2557 เฉลี่ย 23.25 ล้านบาท/วัน

ปริมาณรถเฉลี่ยต่อวัน : ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษอุดรรักยา



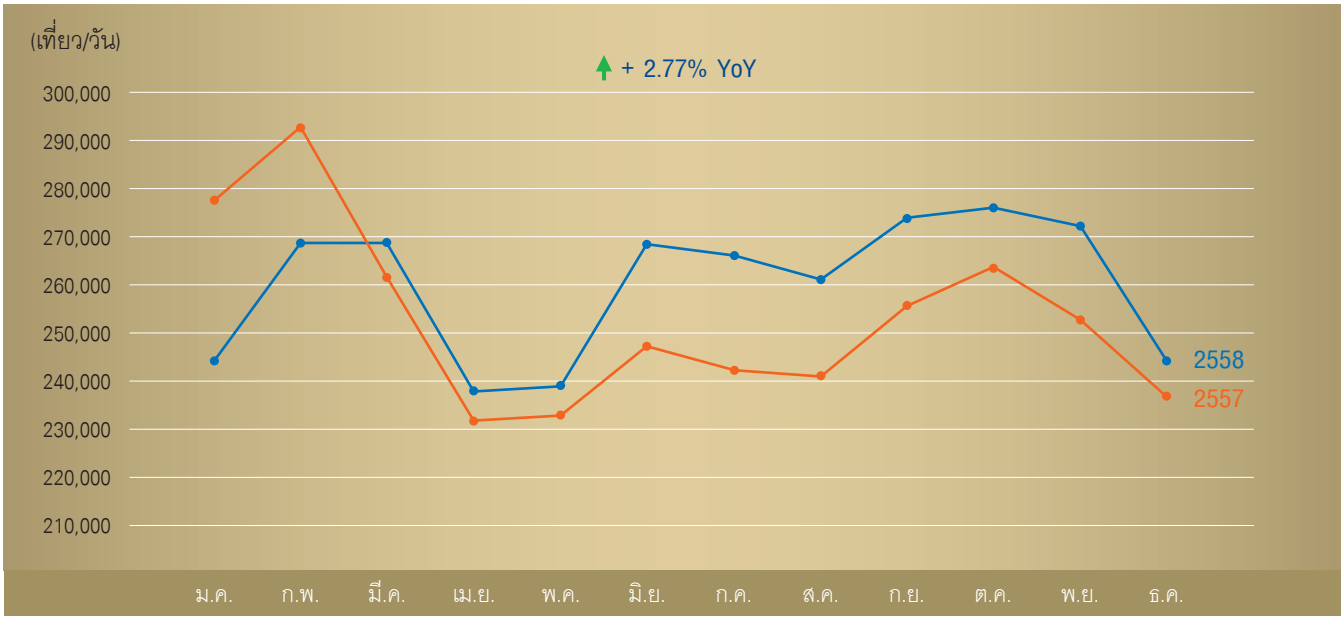
ปี 2558 เฉลี่ย 1,141,825 เที่ยว/วัน ปี 2557 เฉลี่ย 1,103,562 เที่ยว/วัน

รายได้ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อวัน : รถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล



ปี 2558 เฉลี่ย 6.44 ล้านบาท/วัน ปี 2557 เฉลี่ย 6.12 ล้านบาท/วัน

จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน : รถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล



ปี 2558 เฉลี่ย 260,325 เที่ยว/วัน ปี 2557 เฉลี่ย 253,255 เที่ยว/วัน

สารจากประธานกรรมการบริษัท



บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ บีอีเอ็ม (BEM) เกิดจากการควบบริษัทระหว่าง บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BECL กับ บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BMCL เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558 มีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว 15,285 ล้านบาท โดยมีวิสัยทัศน์มุ่งมั่นเป็นผู้นำการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจรของประเทศและในภูมิภาคอาเซียน ด้วยการบริหารงานภายใต้หลักธรรมาภิบาลและความรับผิดชอบต่อสังคม

ธุรกิจของบริษัทประกอบไปด้วยการให้บริการทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า รวมถึงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวเนื่องกับระบบทางพิเศษและรถไฟฟ้า ซึ่งจะเป็นฐานรากในการขยายธุรกิจผ่านการขยายเส้นทางโครงข่ายการให้บริการ ทั้งในระบบทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในอนาคต ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทสามารถเป็นผู้ดำเนินธุรกิจด้านการให้บริการระบบขนส่งมวลชนและการคมนาคมชั้นนำในประเทศและในภูมิภาค นอกจากนั้นยังสามารถต่อยอดธุรกิจเพิ่มเติมไปยังธุรกิจอื่นที่มีอัตราการเติบโต และอัตราผลตอบแทนที่ดีได้ เช่น โครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานอื่นๆ การพัฒนาเชิงพาณิชย์ หรือการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เป็นต้น

หลักทรัพย์ BEM เปิดการซื้อขายวันแรกในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 5 มกราคม 2559 โดยได้รับความสนใจจากนักลงทุนเป็นอย่างมาก และได้รับการจัดอันดับอยู่ในกลุ่มดัชนี SET 100 รวมทั้งยังได้รับการคัดเลือกเข้าคำนวณในดัชนี MSCI Global Index ซึ่งเป็นมาตรฐานในการวัดผลตอบแทนจากการลงทุนที่ได้รับความนิยมอย่างมากในกลุ่มผู้ลงทุนต่างประเทศ

ในปี 2559 นับว่าเป็นปีสำคัญของ BEM เนื่องจากบริษัทจะเปิดให้บริการโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานของประเทศจำนวน 2 โครงการ คือ โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นโครงการขยายโครงข่ายระบบทางพิเศษไปยังทิศตะวันตกของกรุงเทพฯ มีระยะทางประมาณ 17 กิโลเมตรและโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงบางใหญ่-เตาปูนมีระยะทาง 22 กิโลเมตร รวม 16 สถานี โดยทั้ง 2 โครงการจะช่วยบรรเทาปัญหาจราจร ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

ขอขอบคุณผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วนที่สนับสนุน BEM ส่งผลให้บริษัทมีความแข็งแกร่งในทุกด้าน ภาครัฐที่เปิดโอกาสให้บริษัทได้บริหารและจัดการโครงการระบบขนส่งคมนาคมทั้งโครงการปัจจุบันและในอนาคต ผู้ถือหุ้น คู่ค้า และสถาบันการเงินที่สนับสนุนการดำเนินงานด้วยดีเสมอมา ผู้ใช้บริการทางพิเศษและผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าที่ไว้วางใจให้บริษัทได้อยู่เคียงข้างส่งมอบบริการที่ดี พนักงานทุกคนที่มุ่งมั่นทุ่มเทปฏิบัติงานช่วยกันพัฒนาและสร้างความยั่งยืนให้กับบริษัทอย่างต่อเนื่อง และขอให้เชื่อมั่นว่าบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จะยึดหลักคุณธรรมความซื่อสัตย์ และความโปร่งใสในการดำเนินธุรกิจ รวมทั้งปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคมเพื่อส่งมอบบริการที่ดีและมีประสิทธิภาพ

(ดร. วีรพงษ์ รามางกูร)
ประธานกรรมการบริษัท

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ



คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยการแต่งตั้งของคณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการอิสระผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 4 ท่าน โดยมี นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร พลเอกสำเภา ชูศรี และดร. อรรณพ ตันละมัย เป็นกรรมการตรวจสอบ โดยประธานกรรมการตรวจสอบเป็นผู้ทรงคุณวุฒิด้านบัญชีและการเงิน และมีผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายในทำหน้าที่เลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่ตามขอบเขต หน้าที่ และความรับผิดชอบตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท ซึ่งสอดคล้องกับข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบได้มีการหารือและแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นกับฝ่ายจัดการ และผู้ตรวจสอบภายใน และประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการจำนวน 1 ครั้ง เพื่อปรึกษาหารืออย่างอิสระในสาระสำคัญของการจัดทำงบการเงินและแผนการสอบบัญชีประจำปี

สรุปสาระสำคัญการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบได้ดังนี้

1. การสอบทานรายงานทางการเงิน คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานงบการเงินของบริษัทและบริษัทย่อย รวมถึงการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี รายการปรับปรุงบัญชีที่มีผลกระทบต่องบการเงินอย่างมีนัยสำคัญ และการเปิดเผยข้อมูลอย่างถูกต้องครบถ้วน เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดทำงบการเงินเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมาย มาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป และมาตรฐานการรายงานทางการเงิน มีการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินอย่างถูกต้องเพียงพอ ทันเวลา และเป็นประโยชน์กับผู้ถือหุ้นหรือผู้ใช้ข้อมูลในการตัดสินใจลงทุน ในการสอบทานงบการเงินและการปฏิบัติตามระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าบริษัทได้ปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ระบบบัญชีและรายงานทางการเงินมีความถูกต้อง เชื่อถือได้ และรายการระหว่างกันระหว่างบริษัทและบริษัทย่อย กับบริษัทที่เกี่ยวข้องกันเป็นรายการที่ปฏิบัติตามเงื่อนไขปกติทางธุรกิจ

2. การสอบทานประสิทธิผลของระบบการควบคุมภายใน คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานผลการประเมินระบบการควบคุมภายในเพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินงานในทุกหน่วยงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิผล และมีการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยมีสำนักตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบ ประเมินความเพียงพอของการควบคุมภายในอย่างอิสระ และรายงานตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ โดยได้พิจารณาในเรื่องการดำเนินงาน การใช้ทรัพยากร การดูแลทรัพย์สิน การป้องกันและลดความเสี่ยง ความเชื่อถือได้ของรายงานทางการเงิน รวมทั้งให้ความสำคัญกับการควบคุมภายในด้านระบบสารสนเทศ โดยมีการตรวจสอบและติดตามผลทั้งจากผู้ตรวจสอบภายในและผู้สอบบัญชี

3. การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานและอนุมัติแผนงานตรวจสอบภายใน ขอบเขตการปฏิบัติงาน และพิจารณารายงานผลการตรวจสอบ การติดตามผลการแก้ไขตามรายงานการตรวจสอบ ให้ข้อแนะนำในการพัฒนาปรับปรุงการปฏิบัติงานตรวจสอบเพื่อให้มีระบบการตรวจสอบที่เหมาะสมและมีประสิทธิผล รวมทั้งพิจารณาแผนการพัฒนาความรู้ความสามารถของผู้ตรวจสอบภายในให้ก้าวทันต่อการเปลี่ยนแปลงทางธุรกิจ และมีการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับทิศทางการดำเนินงานขององค์กรและมาตรฐานสากล

4. การสอบทานการกำกับดูแลกิจการที่ดี คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานการปฏิบัติงานของบริษัทให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ กฎระเบียบของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจรวมถึงภาระผูกพันที่อาจจะเกิดขึ้นจากสัญญาที่กระทำกับบุคคลภายนอก ซึ่งพบว่าบริษัทได้ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างถูกต้อง เหมาะสม และทันเวลา

5. การพิจารณารายการที่เกี่ยวโยงกัน คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานและให้ความเห็นต่อการตกลงเข้าทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน หรือรายการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวมีความโปร่งใส สมเหตุสมผล และเป็นประโยชน์สูงสุดต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท

6. การพิจารณาเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและค่าสอบบัญชีประจำปี คณะกรรมการตรวจสอบมีหน้าที่ในการเสนอแต่งตั้ง เลือกกลับเข้ามาใหม่และเลิกจ้างผู้สอบบัญชี โดยได้ประเมินผลงานการตรวจสอบที่ผ่านมาและพิจารณาความเหมาะสมของค่าสอบบัญชี และมีความเห็นว่าผู้สอบบัญชีจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด มีความเป็นอิสระ มีความรู้และประสบการณ์ในการปฏิบัติงานสอบบัญชี การให้คำปรึกษาในมาตรฐานการบัญชี การรับรองงบการเงินได้ทันเวลา และค่าสอบบัญชีมีความเหมาะสม จึงมีมติเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาและขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นในการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีประจำปี 2559 โดยกำหนดค่าตอบแทนไม่เกินปีละ 2,505,000 บาท

7. การเตรียมความพร้อมในการเข้าร่วมโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านทุจริต คณะกรรมการตรวจสอบมอบหมายให้ฝ่ายจัดการร่วมกับสำนักตรวจสอบภายในศึกษาในรายละเอียด และประเมินตนเองตามแบบประเมินตนเองเกี่ยวกับมาตรการต่อต้านการคอร์รัปชั่น และมอบหมายให้ผู้รับผิดชอบเข้าอบรมหลักสูตร Anti - Corruption : The Practical Guide จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย เพื่อเตรียมความพร้อมในการเข้าร่วมโครงการดังกล่าว

โดยสรุปคณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่ครบถ้วนตามที่ได้ระบุไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท โดยใช้ความรู้ความสามารถ ความระมัดระวัง และความเป็นอิสระอย่างเพียงพอในการให้ความเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายอย่างเท่าเทียม และมีความเห็นว่าบริษัทมีการรายงานข้อมูลทางการเงินและการดำเนินงานอย่างถูกต้อง สอดคล้องกับมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปและมาตรฐานการรายงานทางการเงิน มีการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างเพียงพอ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสม และการตรวจสอบภายในที่มีประสิทธิผล มีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัท

(นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร)
ประธานกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการบริษัท

ประธานกรรมการบริษัท



ดร. วีรพงษ์ รามางกูร

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
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

รองประธานกรรมการบริษัท
ประธานกรรมการบริหาร
กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท



นายปลิว ตรีวิศวเวทย์

การศึกษา

- ปริญญาดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาวิศวกรรมศาสตร์โยธา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- วิศวกรรมศาสตรดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สถาบันเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น
- M.Sc. (Electrical Engineering), Osaka University, Japan
- B.Sc. (Electrical Engineering), Osaka University, Japan
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน

ข้อมูล ณ วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2559

คณะกรรมการบริษัท



นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร

กรรมการบริษัท
ประธานกรรมการตรวจสอบ
กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

การศึกษา

- ปริญญาตรี สาขาพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรกรรมการอาชีพในทำเนียบ IOD CDC (IOD Chartered Director) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AACP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Role of Compensation Committee (RCC) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย



พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร

กรรมการบริษัท
ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
กรรมการตรวจสอบ

การศึกษา

- ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- วิทยาศาสตรบัณฑิต โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า
- หลักสูตรนายทหารราบชั้นต้น และการรบแบบจู่โจม โรงเรียนทหารราบ กองทัพบก สหรัฐอเมริกา
- หลักสูตรหลักประจำ โรงเรียนเสนาธิการทหารบก
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Finance for Non-Finance Directors (FND) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Board & CEO Assessment สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย



พลเอกสำเภา ชูศรี

กรรมการบริษัท
ประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง
กรรมการตรวจสอบ

การศึกษา

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



ดร.อรรณพ ตันละมัย

กรรมการบริษัท
กรรมการตรวจสอบ

การศึกษา

- Ph.D. Engineering Management, University of Missouri, USA
- M.B.A. (Quantitative Business Analysis), Indiana University, Bloomington, USA
- M.S. in Engineering Management, University of Missouri, USA
- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (เครื่องกล) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP)
  สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย



นางวัลลภา อัสสกุล

กรรมการบริษัท
กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

การศึกษา

- Master of Economics, University of Detroit, USA
- ปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตร Audit Committee Program (ACP)
  สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP)
  สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP)
  สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Role of The Compensation Committee (RCC)
  สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย



นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ

กรรมการบริษัท
กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
กรรมการบริหาร
กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

การศึกษา

- ปริญญาดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร
- ปริญญาโท สาขารัฐศาสตร์ (การเมืองการปกครอง) มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- 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

ข้อมูล ณ วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2559

คณะกรรมการบริษัท



ม.ล. ประสบชัย เกษมสันต์

กรรมการบริษัท

การศึกษา

- M.S. (Civil Engineering) และ M.S. (Operations Research), Stanford University, USA
- B.S. (Civil Engineering, Mathematics), Virginia Military Institute, Virginia, USA
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน สถาบันวิทยาการพลังงาน
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP)
  สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย



นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล

กรรมการบริษัท
กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง
กรรมการบริหาร
กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

การศึกษา

- ปริญญาโท สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (ก่อสร้างและบริหารจัดการ)
  University of Michigan - Ann Arbor ประเทศสหรัฐอเมริกา
- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (เครื่องกล) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Finance for Non-Finance Directors (FND) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Understanding the Fundamental of Financial Statement (UFS)
  สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย



นายวีระพงศ์ ศุภเศรษฐ์ศักดิ์

กรรมการบริษัท

การศึกษา

- ปริญญาโท สาขาเศรษฐศาสตร์ (การเงิน) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP)
  สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

กรรมการบริษัท



นายปณิต ตุลย์วัฒนจิต

การศึกษา

- M.B.A. (Finance), Washington University, St. Louis, USA
- Bachelor of Arts & Science, Washington University, St. Louis, USA
- หลักสูตร Board and CEO Assessment สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP)
  สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง กิจการกระจายเสียง และกิจการโทรทัศน์
  สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์
  และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ

กรรมการบริษัท



นายธนา จานุสรณ์

การศึกษา

- ปริญญาโท สาขารัฐประศาสนศาสตร์
  สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

กรรมการบริษัท



นายธีรพันธ์ เตชะศิรินุกูล

การศึกษา

- Master of Engineering (Development Technologies)
  University of Melbourne, Australia
- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP)
  สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ข้อมูล ณ วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2559



ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์

กรรมการบริษัท
กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง
กรรมการบริหาร
กรรมการผู้จัดการ
กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

การศึกษา

- ปริญญาเอก สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (ปฐพีวิศวกรรม) มหาวิทยาลัยอินส์บรุค ประเทศออสเตรีย
- ปริญญาตรีและโท สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (โยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Finance for Non-Finance Directors (FND) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Directors Accreditation Program (DAP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย



นางพเยาว์ มธิตตนะพร

กรรมการบริษัท
กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง
กรรมการบริหาร
กรรมการผู้จัดการ
กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

การศึกษา

- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ประกาศนียบัตรชั้นสูงทางการสอบบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขาบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Role of the Compensation Committee (RCC) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน

ข้อมูล ณ วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2559

คณะผู้บริหาร



ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์
กรรมการผู้จัดการ



นางพเยาว์ มริตตนะพร
กรรมการผู้จัดการ



นายสงวน คุณาธินันท์
รองกรรมการผู้จัดการ
วิศวกรรมทางพิเศษ



นางสุดฤทัย พรหมมาตร
รองกรรมการผู้จัดการ
ปฏิบัติการทางพิเศษ



นางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร
รองกรรมการผู้จัดการ
การเงิน



นายวิทูรย์ หทัยรัตนา
รองกรรมการผู้จัดการ
ปฏิบัติการและ
วิศวกรรมระบบราง



นางสาวพรพิมล เชิดชูชัย
รองกรรมการผู้จัดการ
พัฒนาธุรกิจ



นายอัลวิน จี
รองกรรมการผู้จัดการ
สนับสนุนปฏิบัติการ



นายภาคภูมิ ทวีวิทยรัศมิ์
รองกรรมการผู้จัดการ
บริหาร และเลขานุการบริษัท

ข้อมูล ณ วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2559

โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร



บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้รับโอกาสสำคัญจากภาครัฐ โดยเข้าทำสัญญากับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ในการลงทุนออกแบบ ก่อสร้าง และบริหาร (BTO : Build Transfer Operate) ในโครงการทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา และโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ซึ่งกำลังก่อสร้างอยู่ในปัจจุบันโดยเป็นโครงการต่อขยายทางพิเศษไปทางด้านทิศตะวันตกของกรุงเทพฯ มีความก้าวหน้างานก่อสร้าง ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2558 มากกว่า 85% อยู่ระหว่างงานก่อสร้างสายทางหลัก งานสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา งานอาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง และงานโครงสร้างทางขึ้น-ลง คาดว่าจะเปิดให้บริการเดือนสิงหาคม 2559

โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ มีรูปแบบก่อสร้างเป็นทางยกระดับ 6 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 17 กิโลเมตร แนวเส้นทางของโครงการเริ่มต้นจากถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ (ถนนกาญจนาภิเษก บริเวณใกล้โรงกรองน้ำมหาสวัสดิ์) ไปทางทิศตะวันออกตามแนวเขตทางรถไฟสายใต้เดิม และข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 6 สิ้นสุดโครงการบริเวณย่านบางซื่อเชื่อมต่อทางพิเศษสายศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) บริเวณด้านเหนือของสถานีขนส่งสายเหนือ (หมอชิต 2) และลงสู่ระดับดินที่บริเวณถนนกำแพงเพชร 2

จุดเชื่อมต่อโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ มีจุดเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก รวมทั้งต่อเชื่อมกับทางพิเศษรวม 8 แห่ง ประกอบด้วย



1. จุดเชื่อมต่อกับถนนกาญจนาภิเษกด้านตะวันตก เข้าสู่ด่านฉิมพลี
2. จุดเชื่อมต่อกับถนนราชพฤกษ์ เข้าสู่ด่านตลิ่งชัน
3. จุดเชื่อมต่อทางยกระดับบรมราชชนนี (ขาเข้าเมือง) หรือปากทางเข้าถนนชัยพฤกษ์เข้าสู่ด่านบรมราชชนนี
4. จุดเชื่อมต่อถนนสิรินธร ถนนเทิดพระเกียรติ และพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟบางบำหรุเข้าสู่ด่านบางบำหรุ
5. จุดเชื่อมต่อถนนจรัญสนิทวงศ์ และโครงการสะพานเกียกกาย (ในอนาคต) เข้าสู่ด่านบางพลัด
6. จุดเชื่อมต่อถนนจรัญสนิทวงศ์ บริเวณหน้าการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) เข้าสู่ด่านบางกรวย
7. จุดเชื่อมต่อกับถนนประชาราษฎร์สาย 1 ถนนรัชดาภิเษก ฝั่งพระนคร ถนนพิบูลสงคราม เข้าสู่ด่านสะพานพระราม 7
8. จุดเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช เข้าสู่ด่านบางซื่อ 1 และบางซื่อ 2 รวมทั้งจุดเชื่อมต่อกับถนนกำแพงเพชร 2 เข้าสู่ด่านกำแพงเพชร 2



สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในฐานะผู้ได้รับสัมปทานจากภาครัฐ ได้ควบคุมและดูแลการก่อสร้างให้เป็นไปตามแผนงาน มีมาตรฐานความปลอดภัย รวมทั้งมีการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด

พิธีเชื่อมต่อสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา โครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีเชื่อมต่อสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา โดยมีผู้บริหารระดับสูงของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ร่วมให้การต้อนรับและให้ข้อมูล ณ บริเวณก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา โครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 26 ตุลาคม 2558







สื่อมวลชนเยี่ยมชมความก้าวหน้าโครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

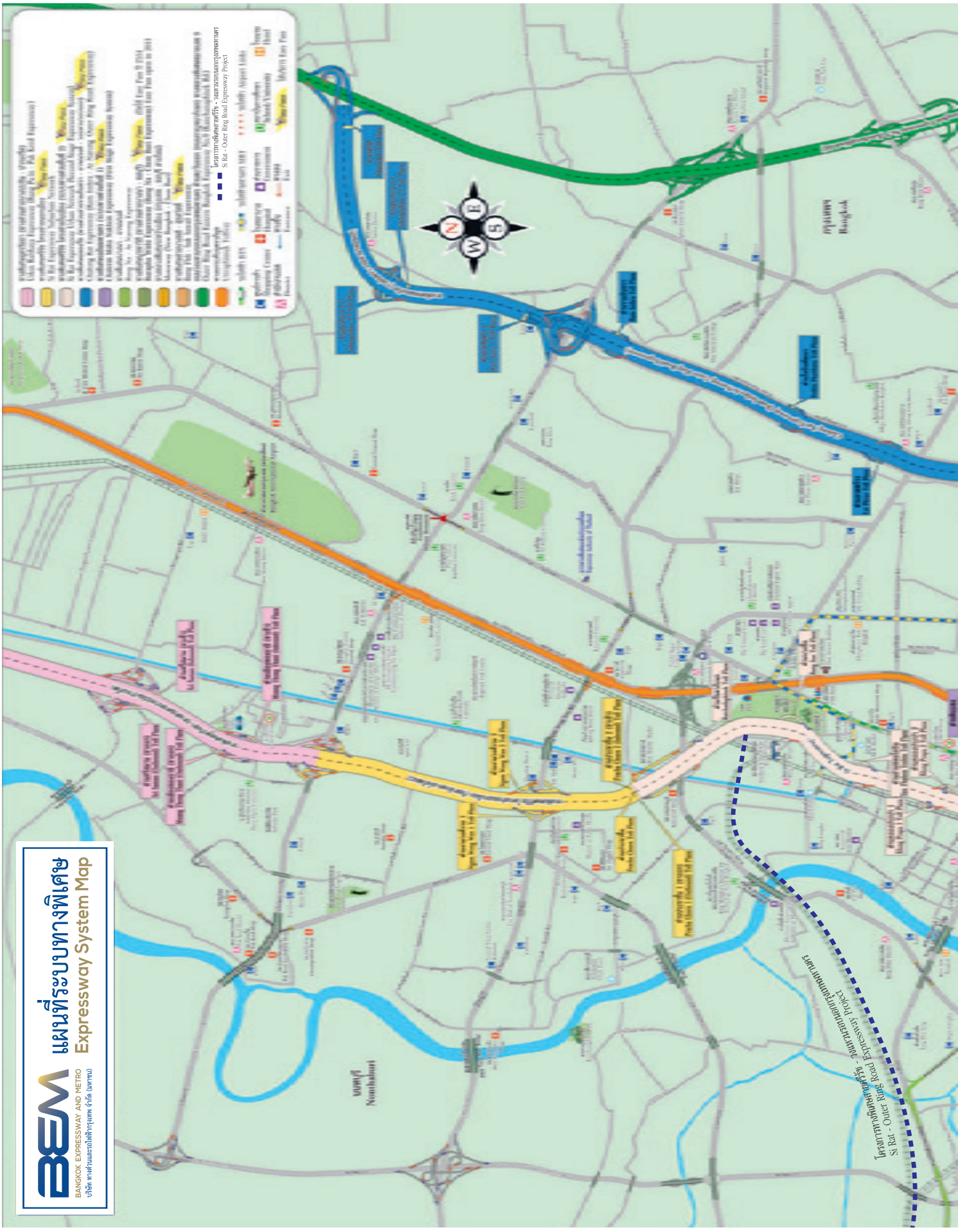






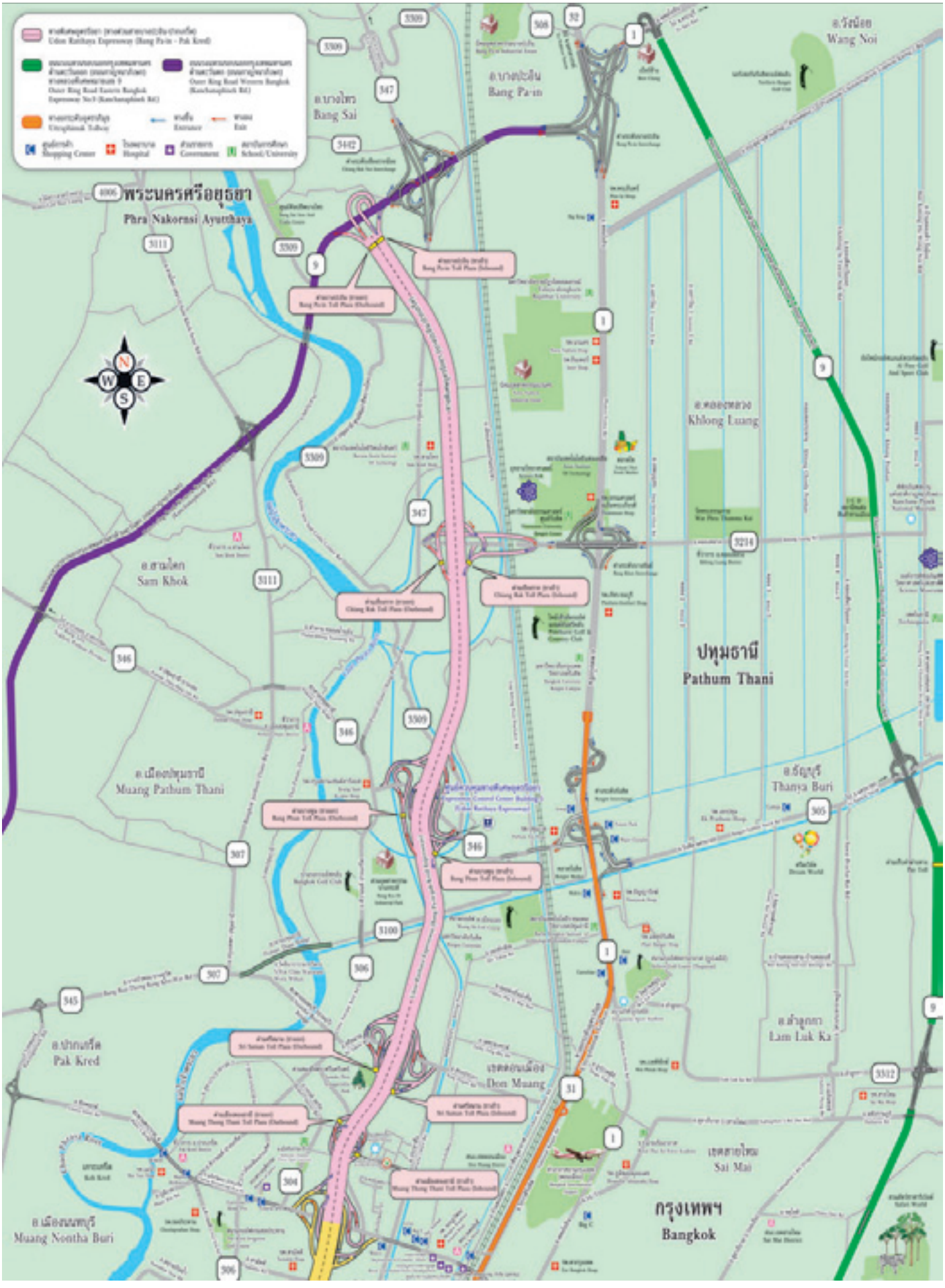
บริษัทนำคณะสื่อมวลชนเยี่ยมชมความก้าวหน้าการก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม 2558

แผนที่ระบบทางพิเศษ




สมุทรปราการ
Samut Prakan
Chao Phraya River

แผนที่ระบบทางพิเศษ



การบริการบนทางพิเศษ





การบริการบนทางพิเศษนับว่าเป็นหัวใจของการบริหารงานของบริษัท ดังนั้นตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา บริษัทจึงได้มุ่งมั่นพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพของการให้บริการ เพื่อสร้างความประทับใจแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ โดยคำนึงถึงความ **สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย** สำหรับการบริการที่เป็นหนึ่งของบริษัท บริษัทจัดให้มีการบริการด้านต่างๆ ดังนี้

1. ด้านการติดต่อสื่อสารและอุปกรณ์

บริษัทจัดให้มีศูนย์ควบคุมระบบทางพิเศษ โดยมีพนักงานสื่อสารทำหน้าที่เป็นสื่อกลางในการประสานงานกับหน่วยกู้ภัยฉุกเฉิน ตลอดจนประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษ และถนนด้านล่างเพื่อคอยให้บริการแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษตลอด 24 ชม. โดยมีอุปกรณ์เพื่ออำนวยความสะดวกในการสื่อสาร คือ

- **โทรทัศน์วงจรปิด (CCTV)**

โทรทัศน์วงจรปิดติดตั้งบนทางพิเศษเป็นระยะๆ ตลอดแนวเส้นทาง เพื่อตรวจสอบดูสภาพจราจรและเหตุการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนทางพิเศษ ทำให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษมั่นใจได้ว่าจะได้รับความช่วยเหลือเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน

- **โทรศัพท์ฉุกเฉิน (ETS)**

โทรศัพท์ฉุกเฉินติดตั้งบนทางพิเศษทุกระยะ 1 กิโลเมตร ผู้ใช้บริการทางพิเศษสามารถใช้ติดต่อกับพนักงานสื่อสารที่ศูนย์ควบคุม โดยกดแกนเหล็กหรือปุ่มสีเขียวเรียกเข้ามาที่ศูนย์ฯ พนักงานสื่อสารจะหันกล้องโทรทัศน์ (CCTV) ตัวที่ใกล้กับตำแหน่งของโทรศัพท์ที่มีการเรียกเข้ามา และจะสามารถเห็นภาพตำแหน่งที่มีการเรียกเข้ามาพร้อมกับเครื่องบันทึกเสียงและภาพ บันทึกการติดต่อระหว่างผู้ใช้บริการทางพิเศษกับพนักงานสื่อสาร

- **ป้ายข้อความ (VMS)**

บริษัทจะประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับสภาพการจราจร และเหตุการณ์สำคัญต่างๆ ผ่านทางป้ายข้อความ ซึ่งติดตั้งก่อนทางแยกต่างๆ บนทางพิเศษ

2. ด้านการจัดการจราจร

การประสานงานเพื่อการจัดการจราจรเป็นภารกิจประจำวันที่บริษัทจะต้องประสานงานกับกองจราจร การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจทางด่วน 2 เพื่อให้เกิดความรวดเร็วและปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ โดยเฉพาะในช่วงเวลาการจราจรติดขัด เช่น บริเวณที่เป็นทางขึ้น-ลง หรือบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่นโดยอุปกรณ์ที่อำนวยความสะดวกในการจัดการจราจร คือ

- **ป้ายสัญญาณจราจร (MS)**

บริษัทได้ติดตั้งป้ายสัญญาณในการแสดงสัญญาณจราจรเพื่อเตือนผู้ใช้ทางให้ขับรถด้วยความระมัดระวัง เช่น กำหนดความเร็วบนทางพิเศษในกรณีฝนตก หรือการกำหนดทิศทางจราจร

- **ด่านชั่งน้ำหนักรถบรรทุก (Weighing Stations)**

บริษัทได้คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้บริการทางพิเศษ โดยจัดให้มีด่านชั่งน้ำหนักรถบรรทุกเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด หากพบว่ารถบรรทุกมีน้ำหนักเกินกว่าที่กำหนดไว้ จะไม่อนุญาตให้วิ่งขึ้นบนทางพิเศษ

3. ด้านการบริการกู้ภัยและยกลากจูง

ในกรณีที่ผู้ใช้บริการทางพิเศษประสบอุบัติเหตุหรือเครื่องยนต์ขัดข้องบนทางพิเศษ พนักงานกู้ภัยจะให้ความช่วยเหลือและแก้ไขเครื่องยนต์จนสามารถวิ่งต่อไปได้ หรือหากไม่สามารถแก้ไขได้ก็จะช่วยลากจูงรถจากบนทางพิเศษลงไปยังบริเวณที่ใกล้ที่สุด โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายใดๆ ทั้งสิ้น ยกเว้นกรณีที่ต้องเติมน้ำมัน หรือค่าผงเคมีขจัดคราบน้ำมันจากการเกิดอุบัติเหตุ

ค่าน้ำมัน

ในกรณีน้ำมันหมด พนักงานจะเติมน้ำมันให้เพื่อให้สามารถนำรถลงไปจากทางพิเศษและหาสถานีบริการน้ำมันได้ อัตราค่าน้ำมันขึ้นกับราคาท้องตลาด โดยเฉลี่ยจะประมาณ 100 บาทเท่านั้น

ค่าผงเคมี

ในกรณีรถมีปัญหาและมีคราบน้ำมันไหลออกมาบนถนน ทางพนักงานจำเป็นต้องใช้สารเคมีขจัดคราบน้ำมันดังกล่าว เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการทางพิเศษคนอื่นๆ

หมายเลขโทรศัพท์ที่ควรทราบ

สอบถามสภาพจราจรและแจ้งเหตุบนทางพิเศษ	โทร.	1543 / 66 (0) 2664 6400
ศูนย์ควบคุมทางพิเศษเฉลิมมหานคร	โทร. / โทรสาร	66 (0) 2240 0709
ศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัช	โทร. โทรสาร	66 (0) 2664 6400 / 66 (0) 2248 7574-6 / 66 (0) 2641 4611 ต่อ 7007 66 (0) 2247 1994
ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฉลองรัช	โทร. โทรสาร	66 (0) 2319 9730-9 ต่อ 4610-11 66 (0) 2319 9730-9 ต่อ 4623
ศูนย์ควบคุมทางพิเศษอุดรรัถยา	โทร. โทรสาร	66 (0) 2567 5700 ต่อ 7171 / 66 (0) 2567 5680 66 (0) 2567 5700 ต่อ 7155
ศูนย์ควบคุมทางพิเศษบูรพาวิถี	โทร. โทรสาร	66 (0) 2746 9800-4 ต่อ 5501 66 (0) 2746 9799 66 (0) 2746 9799
ศูนย์ควบคุมทางพิเศษสายกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)	โทร. โทรสาร	66 (0) 2442 0876-7 66 (0) 2442 0899
สถานีตำรวจทางพิเศษเฉลิมมหานคร	โทร. โทรสาร	66 (0) 2249 8007 66 (0) 2249 8007 / 66 (0) 2240 0147
สถานีตำรวจทางพิเศษศรีรัช	โทร. / โทรสาร	66 (0) 2248 6891-5
สถานีตำรวจทางพิเศษอุดรรัถยา (ปทุมธานี)	โทร.	66 (0) 2567 5682-3
บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สำนักงานสาขา 1 ธุรกิจทางด่วน	โทร. โทรสาร	66 (0) 2641 4611 66 (0) 2641 4610
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย สำนักงานใหญ่	โทร. โทรสาร	66 (0) 2579 5380-9 / 66 (0) 2558 9800 66 (0) 2561 2984 / 66 (0) 2579 8737

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ)



บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ Bangkok Expressway and Metro Public Company Limited (BEM) ได้รับความไว้วางใจให้เป็นผู้รับสัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง **โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ** (สถานีคลองบางไผ่ - สถานีเตาปูน) กับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันลงนามสัญญาในวันที่ 4 กันยายน 2556 มีกำหนดเปิดบริการในเดือนสิงหาคม 2559

ลักษณะโครงการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ มีระยะทางประมาณ 23 กิโลเมตร เป็นทางยกระดับทั้งหมด โดยมีสถานียกระดับ 16 สถานี ได้แก่ สถานีคลองบางไผ่ สถานีตลาดบางใหญ่ สถานีสามแยกบางใหญ่ สถานีบางพลู สถานีบางรักใหญ่ สถานีบางรักน้อยท่าอิฐ สถานีไทรม้า สถานีสะพานพระนั่งเกล้า สถานีแยกนนทบุรี 1 สถานีบางกระสอ สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี สถานีกระทรวงสาธารณสุข สถานีแยกติวานนท์ สถานีวงศ์สว่าง สถานีบางซ่อน สถานีเตาปูน โดยมีสถานีเตาปูนเป็นสถานีเปลี่ยนเส้นทาง (Interchange Station) ระหว่างสายสีม่วงและสายสีน้ำเงิน

รายละเอียดแนวเส้นทาง

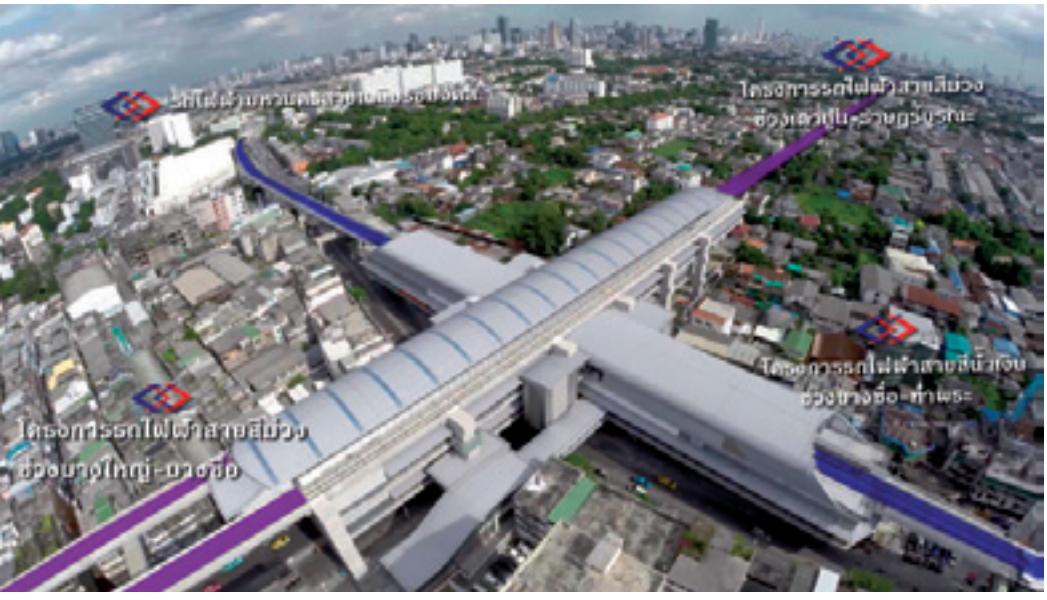
แนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ เริ่มจากบริเวณคลองบางไผ่ซึ่งเป็นที่ตั้งของศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ถนนวงแหวนรอบนอก (ตะวันตก) กาญจนาภิเษก เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนรัตนาธิเบศร์ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาใกล้สะพานพระนั่งเกล้า ก่อนถึงสี่แยกแครายจะเลี้ยวขวาไปตามถนนติวานนท์ เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนกรุงเทพ - นนทบุรี ถึงบริเวณแยกเตาปูน มีสถานีเตาปูนเป็นสถานีเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ) และในอนาคตจะเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ และรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ

โครงการรถไฟฟ้า สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ มีอาคารจอดแล้วจรเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า จำนวน 4 แห่ง ได้แก่

- สถานีคลองบางไผ่
- สถานีสามแยกบางใหญ่
- สถานีบางรักน้อยท่าอิฐ และ
- สถานีแยกนนทบุรี 1









รถไฟฟ้า

ขบวนรถไฟฟ้าที่ใช้ในโครงการรถไฟฟ้า สายสีม่วง ผลิตโดย บริษัท เจแปน ทรานส์ปอร์ต เอนจิเนียริ่ง (Japan Transport Engineering Company หรือ J-Trec) ตัวรถไฟทำจากสแตนเลส ปิดทับด้วยแผ่นไวนิล ขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้า โดยรับไฟจากรางที่สาม 750 VDC เป็นรถไฟฟ้าแบบ 3 ตู้ขบวน (3-Car Train) จำนวน 21 ขบวน

ลักษณะที่สำคัญของรถไฟฟ้า

- ความยาวของรถไฟ 3 ตู้ขบวนประมาณ 65 เมตร
- ความเร็วสูงสุด 80 กม./ชม.
- ความเร็วในการให้บริการเฉลี่ย 35 กม./ชม.
- ความจุของผู้โดยสารต่อ 3 ตู้ขบวน (รวม 126 ที่นั่ง)
- ผู้โดยสารที่ยืน 6 คน/ตารางเมตร : 921 คน / ขบวน
- มี CCTV ภายในขบวนรถตู้ละ 4 จุด และภายในห้องควบคุม 1 จุด





รถไฟแบบ 3 ตู้ขบวนจะต่อเชื่อมกันแบบกึ่งถาวร เราสามารถเพิ่มจำนวนตู้โดยสารเข้าไปได้อีกรวมเป็น 6 ตู้ขบวน ระบบ ATP/ระบบอาณัติสัญญาณและระบบประตูกั้นชานชลาถูกออกแบบให้ใช้ได้ทั้งแบบ 3 ตู้ขบวนและ 6 ตู้ขบวน

งานพิธีเปิดการทดสอบเดินรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ



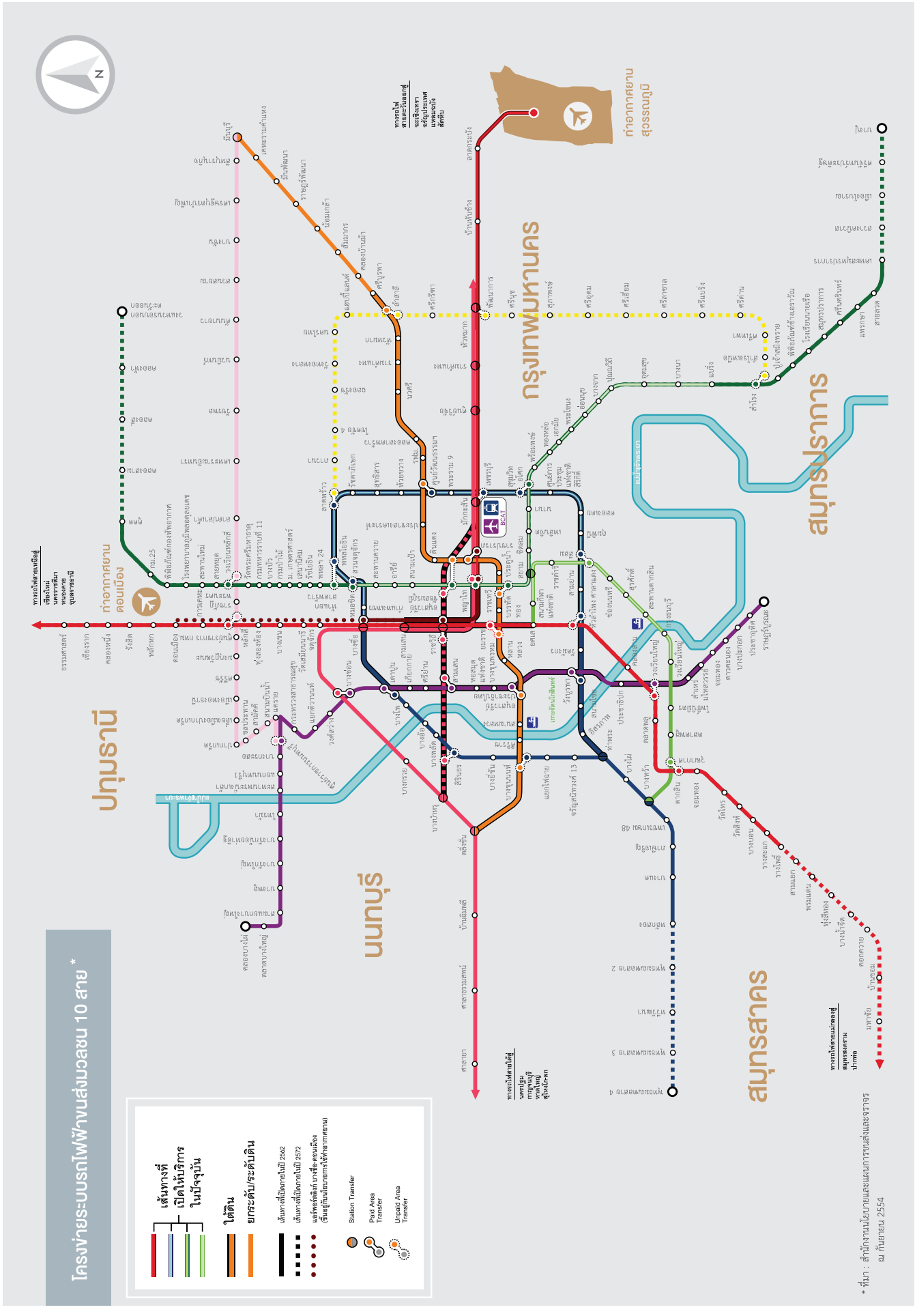






เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2558 พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ให้เกียรติเป็นประธานในพิธีเปิดการทดสอบเดินรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ ณ ศูนย์ซ่อมบำรุงคลองบางไผ่ ซึ่งจัดขึ้นโดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยมีผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมพิธี ในการนี้ นายกรัฐมนตรี ได้ทดลองโดยสารรถไฟฟ้าจากศูนย์ซ่อมบำรุงคลองบางไผ่ ไปยังสถานีตลาดบางใหญ่

ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน 10 สาย



การอำนวยความสะดวก สำหรับผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT

นอกจากการให้บริการด้านการเดินรถไฟฟ้าแล้ว BEM ยังใส่ใจดูแลผู้โดยสารที่ใช้บริการในด้านต่างๆ อีกอาทิ เช่น โครงการ ***"We Care เราใส่ใจดูแลคุณ"*** ตลอดจนคำนึงถึงผู้พิการที่มาใช้บริการรถไฟฟ้า MRT จึงกำหนดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกไว้

We Care เราใส่ใจดูแลคุณ

เป็นการบริการรับเรื่อง ติดตาม และส่งคืนทรัพย์สินสูญหายในระบบรถไฟฟ้า MRT ให้กับผู้โดยสาร ผู้โดยสารสามารถติดต่อสอบถามหรือแจ้งเรื่องทรัพย์สินสูญหายหรือลืมทรัพย์สินภายในระบบรถไฟฟ้า MRT ผ่านช่องทางต่างๆ ดังนี้

- พนักงานประจำสถานีทั้ง 18 สถานี
- ศูนย์ลูกค้าสัมพันธ์ หมายเลขโทรศัพท์ 66 (0) 2624 5200
- สอบถามผ่านทาง e-mail : crc@bangkokmetro.co.th



"ขอบคุณเจ้าหน้าที่ที่บริการอย่างดี และมี*น้ำใจ*"

"เจ้าหน้าที่*ใส่ใจ* และบริการรวดเร็วมากค่ะ"

"พนักงาน MRT ให้บริการดี ด้วยความ*เต็มใจ* ประสานงานรวดเร็ว รู้สึกประทับใจมาก"





สิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนพิการ

รถไฟฟ้า MRT ได้มอบสิทธิพิเศษ และจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ ดังนี้

1. สิทธิพิเศษสำหรับคนพิการ เมื่อแสดงบัตรประจำตัวคนพิการแก่เจ้าหน้าที่บริเวณหน้าห้องออกบัตรโดยสาร สามารถโดยสารรถไฟฟ้าได้... ฟรี

2. สิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนพิการในระบบรถไฟฟ้า MRT ได้แก่

- **ที่จอดรถสำหรับคนพิการ**



- **ลิฟต์โดยสาร**



- **ทางลาดสำหรับคนพิการ (วีลแชร์) และปุ่มเตือนสำหรับผู้พิการทางสายตา**





- **โทรศัพท์สาธารณะ (ระดับการติดตั้งที่คนนั่งวีลแชร์สามารถใช้บริการได้)**





- **จุดรอรถไฟฟ้าสำหรับคนพิการ (วีลแชร์)**



กิจกรรมเพื่อประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

บริษัท ในฐานะผู้ให้บริการทางพิเศษ และรถไฟฟ้า ด้วยความมุ่งมั่นดำเนินงานตามเจตนารมณ์ที่จะมีส่วนช่วยบรรเทาปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนและคมนาคมแบบครบวงจร เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต และขับเคลื่อนอนาคตของระบบขนส่งและระบบคมนาคมของประเทศไทย นอกจากนี้ บริษัทดำเนินธุรกิจอยู่บนพื้นฐานของ **การกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีความรับผิดชอบต่อสังคม** ทั้งในธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ และธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าอย่างต่อเนื่อง

กิจกรรมเพื่อสังคมของธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ

กิจกรรมกระชับความสัมพันธ์ในครอบครัว







“กิจกรรมแม่ลูกผูกสัมพันธ์ อิ่มบุญ อิ่มใจ ในชุมชนคนอาร์ต จ.ราชบุรี”

เนื่องในโอกาสวันแม่แห่งชาติซึ่งถือเป็นวาระพิเศษของครอบครัว บริษัทจึงเป็นส่วนหนึ่งในการเสริมสร้างสัมพันธภาพที่ดีในครอบครัว โดยนำครอบครัวผู้ใช้บริการทางพิเศษสัมผัสเมืองที่ต้องห้าม... พลาด จ.ราชบุรี เมืองแห่งวัฒนธรรมลุ่มแม่น้ำแม่กลอง ซึ่งมีความเป็นมาอันยาวนานประกอบไปด้วยเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ ศิลปะ และประเพณีอันหลากหลายที่ถูกผสมผสานและอยู่ร่วมกันได้อย่างกลมกลืน นอกจากนี้ ครอบครัวได้ทำกิจกรรม “ME & MOM MADE.. อิ่มบุญ อิ่มใจให้แม่” ซึ่งเป็นช่วงเวลาพิเศษที่ พ่อ แม่ ลูก ร่วมกันจัดดอกไม้ถวายพระท่ามกลางบรรยากาศอันอบอุ่นของความรักในครอบครัว

“กิจกรรมพ่อลูกผูกสัมพันธ์ ทางด่วนชวนพ่อลูกเรียนรู้ อยู่ใกล้ชิดกับธรรมชาติ ณ เขิกบานบุรี”

เนื่องในโอกาสวันพ่อแห่งชาติ บริษัทจึงได้จัดกิจกรรมโดยนำครอบครัวผู้ใช้บริการทางพิเศษร่วมเรียนรู้ธรรมชาติอย่างใกล้ชิดเพื่อค้นพบความสุขจากการกินอยู่อย่างพอดี ใช้พลังงานและสารเคมีให้น้อยที่สุดเพื่อช่วยรักษาโลกใบนี้ให้อยู่อย่างยั่งยืน รวมทั้งเพิ่มพูนความรักด้วยกิจกรรมกระชับความสัมพันธ์ในครอบครัว ณ เขิกบานบุรี แหล่งเรียนรู้ทางธรรมชาติ จ.นครราชสีมา







กิจกรรมปลูกจิตสำนึกการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม









การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งสำคัญที่ทุกคนต้องตระหนักถึงและต้องร่วมมือร่วมใจกันอย่างจริงจัง โดยรณรงค์สร้างจิตสำนึกการอนุรักษ์ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้กับพนักงานทุกคนอย่างต่อเนื่อง ภายใต้กิจกรรม “ทางด่วนชวนรักษ์สิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 8” โดยคณะผู้บริหารและพนักงาน จำนวน 3 รุ่น ร่วมทำแนวกันไฟเพื่อป้องกันไฟป่าลุกลาม ณ หน่วยพิทักษ์ป่าท่าทุ่งนา ภายในเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าสลักพระ อ.เมือง จ.กาญจนบุรี ซึ่งเป็นเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าแห่งแรกของประเทศไทย

กิจกรรมส่งเสริมจิตสำนึกด้านคุณธรรม จริยธรรม เพื่อปลูกฝังความรับผิดชอบต่อสังคม

“บริจาคโลหิต”

การเป็นส่วนหนึ่งของการให้ที่ยิ่งใหญ่ “ให้เลือดต่อชีวิต” โดยบริษัทร่วมกับสภากาชาดไทย และคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล มหาวิทยาลัยนวมินทราธิราช จัดกิจกรรมบริจาคโลหิต จำนวน 3 ครั้ง โดยได้รับความร่วมมือจากผู้บริหารและพนักงานเข้าร่วมบริจาคเป็นจำนวนมาก











“ทางด่วนชวนฟังธรรม”

เพื่อการส่งเสริมจิตสำนึกด้านคุณธรรมจริยธรรมที่ดีสู่พนักงานจะสามารถปลูกฝังให้เกิดความรับผิดชอบต่อสังคมได้อย่างยั่งยืน บริษัทจึงได้จัดกิจกรรมต่อเนื่องโดยคณะผู้บริหารและพนักงานร่วมฟังธรรมโดยพระครูเมตตากิตติคุณ (พระอาจารย์สมหมายอัตตมโน) เจ้าอาวาสวัดป่าสันติกาวาส อ.ไชยวาน จ.อุดรธานี เพื่อให้สามารถนำหลักธรรมคำสอนมาเป็นแนวทางในดำเนินชีวิตปัจจุบันและการทำงานได้อย่างเหมาะสม

กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การร่วมมือร่วมใจเพื่อส่งมอบการบริการที่ดีสู่ผู้ใช้บริการทางพิเศษเพื่อให้เกิดความพึงพอใจสูงสุดถือเป็นเป้าหมายหลักของทั้ง 3 หน่วยงานที่ทำงานร่วมกัน คือ พนักงานของบริษัท พนักงาน กทพ. และเจ้าหน้าที่ตำรวจ สน.ทางด่วน 2 เพื่อกระชับความสัมพันธ์อันจะทำให้เกิดความสามัคคีในการทำงานและก่อให้เกิดประสิทธิภาพการบริการสูงสุด บริษัทจึงได้จัดกิจกรรม ดังนี้









"กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์กับ กทพ."

นำคณะผู้บริหารและพนักงานฝ่ายจัดเก็บค่าผ่านทาง กทพ. และฝ่ายรายได้ค่าผ่านทางของบริษัทร่วมไหว้พระทำบุญ ชมพระอุโบสถสถาปัตยกรรมและศิลปกรรม 4 ชาติแห่งเดียวในประเทศไทย ณ วัดแก้วพิจิตร พร้อมทั้งร่วมเรียนรู้เกี่ยวกับสมุนไพรไทยและการดูแลสุขภาพด้วยการแพทย์แผนไทย ณ พิพิธภัณฑ์การแพทย์แผนไทยอภัยภูเบศร เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงาน

"ทางด่วนชวนดูหนัง"

ครอบครัวพนักงาน กทพ. ครอบครัวเจ้าหน้าที่ตำรวจ สน.ทางด่วน 2 และครอบครัวพนักงานของบริษัทร่วมพบปะสังสรรค์และชมภาพยนตร์เรื่อง "The Divergent Series : Insurgent (คนกบฏโลก)" ณ โรงภาพยนตร์เอสพลานาด ซีนีเพล็กซ์ โดยสมาชิกทุกครอบครัวร่วมเล่นเกม และชมภาพยนตร์ในรูปแบบ 3 มิติอย่างสนุกสนาน









กิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้ให้กับเยาวชน

การศึกษาเป็นรากฐานสำคัญในการพัฒนาความรู้ ความคิด และคุณธรรมของเยาวชนอย่างยั่งยืน เพื่อให้เยาวชนเป็นพลเมืองที่ดีและมีคุณภาพของสังคม บริษัทจึงได้ส่งเสริมและสนับสนุนด้านการศึกษาให้แก่เยาวชนอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี ผ่านกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

"มอบทุนการศึกษาแก่บุตรพนักงานเรียนดี"

บริษัทมอบทุนการศึกษาแก่บุตร-ธิดาพนักงานของบริษัทที่มีผลการเรียนดีเด่นระดับประถมศึกษา ระดับมัธยมศึกษา และระดับอุดมศึกษา















"ทางด่วนมอบทุนการศึกษาแก่โรงเรียนใกล้เขตทางพิเศษ"

บริษัทจัดโครงการ "ทางด่วนมอบทุนการศึกษาแก่โรงเรียนใกล้เขตทางพิเศษ" โดยมอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนที่มีผลการเรียนดีแต่ขาดแคลนทุนทรัพย์และทุนพัฒนาโรงเรียน เพื่อสร้างประโยชน์ด้านการศึกษาให้กับโรงเรียนที่อยู่ใกล้เขตทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษอุดรรัถยา จำนวน 10 โรงเรียน

กิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้นอกห้องเรียน

บริษัทเห็นว่าการเรียนรู้ไม่ได้มีเพียงในห้องเรียนเท่านั้น การเรียนรู้นอกห้องเรียนถือเป็นการเปิดโอกาสให้เด็กๆ ได้เรียนรู้จากประสบการณ์ตรง ส่งเสริมให้เด็กๆ เข้าใจสิ่งต่างๆ ได้อย่างลึกซึ้งและชัดเจนยิ่งขึ้น เพื่อก่อให้เกิดความเข้าใจและสามารถนำความรู้ไปประยุกต์ใช้ได้ในอนาคต บริษัทจึงได้จัดกิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้นอกห้องเรียน ดังนี้







“โครงการห้องสมุดเสียง ส่องทางสร้างฝันให้น้องในโลกมืด”

บริษัทตระหนักถึงความสำคัญของการอ่านที่จะส่งเสริมให้เกิดความรู้อย่างยั่งยืน จึงได้สนับสนุนและเข้าร่วมโครงการห้องสมุดเสียง ส่องทางสร้างฝันให้น้องในโลกมืดซึ่งจัดโดยบริษัท เนชั่นบรอดแคสติ้ง คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) และมูลนิธิคนตาบอดแห่งประเทศไทยในพระบรมราชินูปถัมภ์ เพื่อช่วยเหลือและแบ่งปันความรู้ให้กับเยาวชนที่บกพร่องทางการมองเห็น โดยการบันทึกหนังสือเสียงสำหรับจัดทำเป็นห้องสมุดเสียงให้น้องๆ โดยผู้บริหารและพนักงานจิตอาสาได้มีส่วนร่วมในการบันทึกเสียงดังกล่าว











“ชวนน้องตะลุยโลกนิทาน เพื่อส่งเสริมให้รักการอ่านและเสริมสร้างจินตนาการ”

กิจกรรมวันเด็กแห่งชาติปี 2558 ส่งเสริมให้เด็กๆมีนิสัยรักการอ่าน และเสริมสร้างจินตนาการ โดยมีบุตรพนักงาน และบุตรเจ้าหน้าที่ตำรวจ สน.ทางด่วน 2 นักเรียนจากโรงเรียนใกล้เขตทางพิเศษ และเพื่อนบ้านใกล้เคียงเข้าร่วมงานเป็นจำนวนมาก

“ทางด่วนชวนตามรอยพ่อ เรียนรู้เศรษฐกิจพอเพียง”

จากการน้อมนำแนวคิดเศรษฐกิจพอเพียงของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวโดยนำคณะครู และนักเรียนโรงเรียนวัดดอนและวัดดวงแข เข้าเยี่ยมชมแปลงนาสาธิตของคุณครูธานี จ.ปทุมธานี เพื่อให้เยาวชนได้รู้จักวิถีชีวิตของชาวนา เรียนรู้กระบวนการทำนาปลูกข้าว ตระหนักถึงคุณค่าข้าวไทย และปลูกจิตสำนึกในเรื่องเศรษฐกิจพอเพียง









สนับสนุนกิจกรรมเพื่อสังคมอื่นๆ

“สนับสนุนโครงการ “ลานกีฬาพัฒน์” ตามแนวพระราชดำริ”



ด้วยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวและสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ ทรงห่วงใยในชีวิตและความเป็นอยู่ของราชฎรในทุกๆ ด้านตลอดมา ทรงคำนึงถึงการพัฒนาบุคคลและชุมชนให้มีสุขภาพกายที่แข็งแรงและสุขภาพใจที่ดี สำนักราชเลขาธิการ ในฐานะหน่วยงานที่ปฏิบัติงานเลขานุการในพระองค์พระมหากษัตริย์ และพระบรมวงศานุวงศ์ ซึ่งมีภารกิจประการหนึ่ง คือ การมุ่งปฏิบัติงานถวายสนองพระราชประสงค์ในด้านการส่งเสริมคุณภาพชีวิตของราชฎร เพื่อสนองพระราชประสงค์นี้ จึงได้จัดให้มีโครงการก่อสร้างลานกีฬาสำหรับประชาชนชื่อ “โครงการลานกีฬาพัฒน์” อันหมายถึง “ลานกีฬาเพื่อความเจริญ” ดำเนินการสนับสนุนการรวมกลุ่มกิจกรรม การสันทนาการ การกีฬา การพัฒนาชุมชน และกิจกรรมเพื่อสาธารณประโยชน์อื่นๆ โดยมุ่งเน้นให้เกิดการพัฒนาคุณภาพชีวิตที่ดีของบุคคลและชุมชนอย่างยั่งยืน อันเป็นการสืบสานพระราชปณิธานอย่างต่อเนื่อง

บริษัทเป็นส่วนหนึ่งในการสืบสานพระราชปณิธานดังกล่าว ด้วยการมอบทุนสนับสนุน และการเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการอำนวยการและคณะอนุกรรมการโครงการ “ลานกีฬาพัฒน์” มีโครงการนำร่อง 2 แห่ง คือ ลานกีฬาพัฒน์ 1 บริเวณเคหะชุมชนคลองจั่น เขตบางกะปิ ซึ่งปัจจุบันได้แล้วเสร็จและเปิดบริการประชาชนแล้ว และลานกีฬาพัฒน์ 2 บริเวณพื้นที่ใต้ทางพิเศษอุรุพงษ์ เขตราชเทวี ที่อยู่ระหว่างดำเนินการ

“ทางด่วนชวนร้องเพลง”

บริษัทจัดกิจกรรมจิตอาสา โดยชมรมดนตรีของบริษัทและพนักงานร่วมเล่นดนตรี พร้อมจัดกิจกรรมสันทนาการ และเลี้ยงอาหารกลางวัน ณ สถานสงเคราะห์เด็กหญิงบ้านราชวิถี ซึ่งน้องๆ ร่วมกิจกรรมอย่างสนุกสนานและเพลิดเพลิน โดยมีผู้บริหารและพนักงานของบริษัทร่วมมอบความรัก ความห่วงใย และแบ่งปันความสุขให้กับน้องๆ ท่ามกลางบรรยากาศที่อบอุ่น









กิจกรรมเพื่อสังคมของธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

“โครงการคืนบัตรรถไฟฟ้า ร่วมรักษาสิ่งแวดล้อม พร้อมพัฒนาสังคมอย่างยั่งยืน”

บริษัทมุ่งมั่นในการรักษาสิ่งแวดล้อม ควบคู่ไปกับการพัฒนาสังคม เพื่อการพัฒนาสังคมอย่างยั่งยืนและสามารถตอบสนองความต้องการของชุมชนทั้งในด้านเศรษฐกิจสังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน ด้วยการดำเนินกิจกรรมที่ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการช่วยเหลือสังคมควบคู่ไปกับการรักษาสิ่งแวดล้อม ภายใต้ชื่อโครงการ “คืนบัตรรถไฟฟ้า ร่วมรักษาสิ่งแวดล้อม พร้อมพัฒนาสังคมอย่างยั่งยืน” เชิญชวนให้ผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT ร่วมคืนบัตรโดยสารชนิดบัตรจำกัดวันที่หมดอายุแล้วโดยบัตรโดยสาร 1 ใบ มีค่าแทนเงินบริจาค 10 บาทเพื่อนำเงินทุนไปใช้ในการพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชน ผ่านการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ที่สอดคล้องกับความต้องการและความเป็นอยู่ของชุมชน อาทิ การจัดกิจกรรม Share 2 child เพื่อน้องฉลาดคิด โดยการนำเยาวชนเรียนรู้ระบบการใช้บริการรถไฟฟ้า MRT เพื่อทัศนศึกษาตามสถานที่ต่างๆ และการจัดกิจกรรม M Care สุขภาพดี ชีวีปลอดภัยร่วมกับหน่วยงานพันธมิตร เพื่อให้ความรู้ด้านสาธารณสุขแก่ผู้โดยสารและประชาชนทั่วไป รวมถึงกิจกรรมเพื่อสังคมกรณีพิเศษอื่นๆ อีกด้วย

โครงการนี้ จึงเปรียบเสมือนกำลังใจจากผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT ทุกท่าน และบริษัทจึงมุ่งมั่นสร้างสรรค์และร่วมผลักดันการพัฒนาคุณภาพชีวิตของสังคมควบคู่ไปกับการช่วยกันรักษาสิ่งแวดล้อม เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของทุกคนในสังคม และเพื่ออนาคตที่สดใสของลูกหลานของเราที่จะพัฒนาเจริญเติบโตต่อไปอย่างยั่งยืน

โดยในปี 2558 บริษัทได้นำเงินทุนที่ได้รับจากโครงการดังกล่าว ไปดำเนินกิจกรรมเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านการศึกษาและสาธารณสุขของชุมชนรายล้อมเส้นทางการเดินรถไฟฟ้า MRT ทั้งโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินปัจจุบัน โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง และ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ดังนี้

กิจกรรมเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านการศึกษา

“กิจกรรม Share 2 Child เพื่อน้องฉลาดคิด”

นำนักเรียนในโรงเรียนตามแนวเส้นทางการเดินรถไฟฟ้า MRT ไปทัศนศึกษาแลกเปลี่ยนประสบการณ์นอกห้องเรียน ดำเนินการจัดกิจกรรมร่วมกับคณะเด็กนักเรียนและครูอาจารย์ จากโรงเรียนวัดเลียบราษฎร์บำรุง จ.นนทบุรี ซึ่งเป็นชุมชนรายรอบเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง(สถานีวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ กทม.) ซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายได้มีประสบการณ์ทดลองการใช้บริการรถไฟฟ้า MRTเพื่อเดินทางไปเปิดประสบการณ์เรียนรู้ด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม ณ ศูนย์วิทยาศาสตร์เพื่อการศึกษา (ท้องฟ้าจำลองกรุงเทพ)









เชิญน้องๆ จาก มูลนิธิเพื่อการพัฒนาเด็ก (มพด.) ศูนย์ดวงแข รายรอบเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สถานีหัวลำโพง เขตปทุมวัน กทม.) ได้เข้าชมละครบรอดเวย์ระดับโลก Disney's Beauty And The Beast ณ โรงละครเมืองไทย รัชดาลัยเธียเตอร์ เพื่อช่วยส่งเสริมจินตนาการ และสร้างแรงบันดาลใจแล้วพาน้องๆ ทดลองโดยสารรถไฟฟ้า MRT





เปิดบ้านต้อนรับน้องๆ จากโรงเรียนตำรวจตระเวนชายแดน ค่ายศรีสุรินทรภักดี จ.สุรินทร์ และ จ.บุรีรัมย์ ซึ่งน้องๆ ได้เข้าร่วมกิจกรรมสนุกๆ ณ ห้อง Auditorium อาคารบริหาร แล้วต่อความสนุกด้วยการเข้าชมและถ่ายภาพสุดเก๋ ณ พิพิธภัณฑ์ภาพจิตรกรรม 3 มิติ Art in Paradise ณ สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ปิดท้ายกิจกรรมด้วยการทดลองนั่งรถไฟฟ้า MRT ไปยังสถานีสุขุมวิท ก่อนจะส่งต่อน้องๆ ให้กับพี่ๆ จาก TBSP นำไปชมท้องฟ้าจำลองกรุงเทพฯ เพื่อเปิดโลกการเรียนรู้ทางวิทยาศาสตร์









“โครงการ MRT 11 ปี ส่งความสุขรับเปิดเทอม”

เนื่องในโอกาสครบรอบการเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ปีที่ 11 รฟม. ร่วมกับบริษัทจัดโครงการ “MRT 11 ปี ส่งความสุขรับเปิดเทอม” ขึ้น เพื่อเป็นการขอบคุณประชาชนที่ให้ความไว้วางใจใช้บริการรถไฟฟ้า MRT มาโดยตลอดระยะเวลา 11 ปี อีกทั้งยังเป็นการสนับสนุนนโยบายรัฐบาลในการส่งเสริมให้เยาวชน นักเรียน นักศึกษา ใช้ระบบขนส่งมวลชนมากยิ่งขึ้นจึงจัดกิจกรรมส่งความสุขให้ประชาชนและเยาวชนได้เรียนรู้ มีความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการใช้ระบบรถไฟฟ้า MRT และระบบขนส่งมวลชนในต่างประเทศ โดยโครงการดังกล่าวประกอบด้วยกิจกรรมการประกวดวาดภาพระบายสีด้วยสีชอล์คในหัวข้อ “รถไฟฟ้า MRT ของฉัน” และกิจกรรมแข่งขันตอบคำถาม “CHAMPION OF MRT” โดยทุกทีมเข้าแข่งขันต้องรวบรวมความรู้จากการร่วมเดินทางเยี่ยมชมแหล่งเรียนรู้สุด Exclusive กับรถไฟฟ้า MRT ในกิจกรรม “MRT One Day Trip” เพื่อแข่งขันตอบคำถาม ชิงรางวัลถ้วยเกียรติยศจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และประธานกรรมการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) พร้อมทุนการศึกษาและร่วมเดินทางทัศนศึกษาเรียนรู้ระบบรถไฟฟ้า ณ เมืองโยโกฮาม่า ประเทศญี่ปุ่น





กิจกรรมเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านสาธารณสุข

“กิจกรรม M Care สุขภาพดี ชีวีปลอดภัย”

บริษัทร่วมกับหน่วยงานพันธมิตร จัดกิจกรรมออกบูธแสดงนิทรรศการให้ความรู้ในด้านสุขภาพ ความปลอดภัย และบริการตรวจสุขภาพฟรีให้กับผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT รวมถึงกลุ่มประชาชนที่พักอาศัยอยู่รายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT และชุมชนใกล้เคียง ดังนี้

- **การออกบูธให้ความรู้และรับบริการตรวจสุขภาพ**

  จากโรงพยาบาลเอกชน การออกบูธแสดงนิทรรศการและให้ความรู้เรื่องการใช้ระบบรถไฟฟ้า MRT อย่างถูกวิธีและปลอดภัย ผู้โดยสารร่วมกิจกรรมพร้อมรับรางวัลภายในงาน อาทิ บัตรโดยสารรถไฟฟ้า MRT ตุ๊กตาน้อง M เป็นต้น

- **บริการนวดเพื่อสุขภาพฟรี**

  จากมูลนิธิคอลฟีลด์เพื่อคนตาบอดในพระราชูปถัมภ์สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี

- **บริการตรวจสุขภาพ (แมะ)**

  และให้คำแนะนำในการดูแลสุขภาพ ด้วยศาสตร์การแพทย์แผนจีน โดยอาจารย์แพทย์จีน วิทยาลัยการแพทย์ทางเลือกมหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม

- **บริการตรวจสุขภาพ (แมะไฟฟ้า)**

  ตรวจสุขภาพตามธาตุเจ้าเรือน ตรวจแรงบีบมือ ตรวจวัดสายตาเบื่องต้น จาก ร.พ.กล้วยน้ำไท















- **ประเมินความเสี่ยงเบื้องต้น**

ด้วยคอมพิวเตอร์ ปรึกษาสุขภาพกับพยาบาลวิชาชีพ จาก ร.พ.เปาโลเมโมเรียล โชคชัย 4

- ความรู้เรื่อง **"5 ทำ 5 ไม่ 7 สัญญานอันตรายห่างไกลมะเร็ง 9 เคล็ดลับ"** จากสถาบันมะเร็งแห่งชาติ

- **เช็คความฟิตง่ายๆ**

มาตรวจวัดสมรรถภาพร่างกาย กับสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

- **เคล็ดลับ การดูแลสุขภาพ**

ด้วยการแพทย์แผนไทยผักพื้นบ้าน อาหารเป็นยา จากกรมพัฒนาการแพทย์แผนไทยและการแพทย์ทางเลือก

- **พบองค์ความรู้การดูแลสุขภาพ**

ให้ถูกหลักโครงสร้างร่างกาย ตรวจอาการสาเหตุอาการป่วย ให้คำแนะนำการดูแลตนเองเบื่องต้น จากสถาบันปรับโครงสร้างร่างกาย อริยะ

- **สาธิตการออกกำลังกาย**

แก้โรค Office Syndrome ด้วยศาสตร์โยคะ จากผู้เชี่ยวชาญ

กิจกรรมส่งเสริมความรักความผูกพันสถาบันครอบครัว





“กิจกรรม MRT พาแม่ดูละครเวทีฟรี“

เชิญชวนผู้โดยสารตอบคำถามแสดงความคิดเห็นผ่านทางสื่อ Facebook เพื่อลุ้นรับบัตรชมการแสดงละครเวที เรื่อง วันสละโสดกับโจทก์เก่าๆ ณ โรงละคร เมืองไทยรัชดาลัย เธียเตอร์







“MRT พาชมคอนเสิร์ต จุฬาฯ วิถี ลีลาสุนทราภรณ์ ศตวรรษานุสรณ์ศาสตราจารย์ ดร.บุญรอด บิณฑสันต์”

บริษัทได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของกลุ่มเป้าหมายผู้สูงวัย รายรอบเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ซึ่งถือว่าเป็นปูชนียบุคคลของสังคมที่มีคุณค่ายิ่ง และได้ทำคุณประโยชน์แก่สังคมมาแล้วมากมาย จำเป็นอย่างยิ่งที่คนรุ่นหลังจะต้องให้ความสำคัญในการยกย่องให้การดูแลผู้สูงวัยให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี สุขภาพจิตดี และสามารถดำรงชีวิตอยู่ในสังคมอย่างมีความสุข บริษัทจึงได้ร่วมกับจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยจัดกิจกรรม “MRT พาชมคอนเสิร์ต จุฬาฯ วิถี ลีลาสุนทราภรณ์ ศตวรรษานุสรณ์ศาสตราจารย์ ดร.บุญรอด บิณฑสันต์” โดยวงดนตรีสุนทราภรณ์วงใหญ่และวงดนตรีไทยสังคีตสัมพันธ์



“งานทอดกฐินสามัคคีประจำปี 2558”

บริษัทจัดกิจกรรมร่วมกับชุมชนรายรอบเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง โดยมีคณะผู้บริหารและพนักงาน ร่วมเป็นเจ้าภาพในการทอดกฐินสามัคคี ประจำปี 2558 ณ วัดไทรม้าใต้ ตำบลไทรม้า อำเภอเมืองจังหวัดนนทบุรี เพื่อร่วมสมทบทุนบูรณะ กุฏิ เสนาสนะ และทำนุบำรุงสืบทอดพระพุทธศาสนา โดยผู้โดยสารทั้ง 18 สถานี มีจิตศรัทธาร่วมทำบุญกับบริษัทรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 561,472.50 บาท







“กิจกรรมคืนบัตรฯ ลุ้นโชคกับ MRT”

กิจกรรมการรณรงค์ให้ผู้โดยสารเกิดการรับรู้เกี่ยวกับโครงการ “คืนบัตรรถไฟฟ้า ร่วมรักษาสิ่งแวดล้อม พร้อมพัฒนาสังคมอย่างยั่งยืน” มากขึ้น โดยการแจกซองบัตรโดยสารของโครงการฯ แก่ผู้โดยสารที่ออกบัตรโดยสารหรือแสดงบัตรโดยสารชนิดจำกัดวัน จากนั้นกรอกชื่อ-ที่อยู่บนซองบัตรโดยสารของโครงการฯ พร้อมบรรจุบัตรโดยสารประเภท 1 วัน, 3 วัน หรือ 30 วัน ที่หมดอายุแล้ว หย่อนลงกล่องรับคืนบัตรโดยสารของโครงการฯ เพื่อลุ้นรับรางวัล





การส่งเสริมและรณรงค์ให้ประชาชนเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT ปี 2558



1. กิจกรรม **"รถไฟฟ้า MRT แบ่งปันความสุขให้น้องๆ โดยสารรถไฟฟ้า MRT ฟรี"** เนื่องในวันเด็กแห่งชาติ 2558 ด้วยการมอบสิทธิพิเศษให้เด็กที่มีความสูงไม่เกิน 140 ซม. สามารถโดยสารรถไฟฟ้า MRT ฟรี ในวันที่ 10 มกราคม 2558 ตลอดระยะเวลาให้บริการ



2. กิจกรรมเนื่องในเทศกาลวันสงกรานต์ วันผู้สูงอายุแห่งชาติ และวันครอบครัว แบ่งเป็น 2 กิจกรรมย่อย ดังนี้

- กิจกรรม **"สงกรานต์ ลั้ลลา กับรถไฟฟ้า MRT"** เปิดโอกาสให้ผู้โดยสารได้ร่วมทำบุญตามประเพณีปีใหม่ไทย เพื่อความเป็นสิริมงคล โดยการสรงน้ำพระพุทธรูปภายในสถานีรถไฟฟ้า MRT จำนวน 9 สถานี ได้แก่ สถานีหัวลำโพง สถานีสีลม สถานีสุขุมวิท สถานีพระราม 9 สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย สถานีลาดพร้าว สถานีพหลโยธิน สถานีสวนจตุจักร และสถานีบางซื่อ ระหว่างวันที่ 10-15 เมษายน 2558
- กิจกรรม **"ผู้สูงอายุโดยสารรถไฟฟ้า MRT ฟรี 3 วัน"** ในวันที่ 13-15 เมษายน 2558 ตลอดระยะเวลาให้บริการ โดยมอบสิทธิพิเศษยกเว้นค่าโดยสารสำหรับผู้สูงอายุที่มีอายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป

3. กิจกรรม **"12 สิงหา พาแม่ขึ้น MRT ฟรี"** เนื่องในวันแม่แห่งชาติ 2558 โดยให้คุณแม่โดยสารรถไฟฟ้า MRT ฟรี ในวันที่ 12 สิงหาคม 2558 ตลอดระยะเวลาการให้บริการ





4. กิจกรรม **"ให้รถไฟฟ้าพาไปลอยกระทง"** เนื่องในวันลอยกระทง 25 พฤศจิกายน 2558 โดยเชิญชวนให้ผู้ใช้บริการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรในเทศกาลลอยกระทง และแนะนำสถานที่ลอยกระทงที่อยู่รายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT



5. กิจกรรม **"MRT ใจดี 5 ธันวา พาพ่อขึ้นรถไฟฟ้า ฟรี"** เป็นกิจกรรมที่ให้คุณพ่อโดยสารรถไฟฟ้า MRT ฟรี ตลอดวัน เนื่องในวโรกาสมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ ในวันที่ 5 ธันวาคม 2558



6. กิจกรรม **"MRT เปิดให้บริการข้ามปี ถึง ตี 2"** เนื่องในโอกาสวันขึ้นปีใหม่ จำนวน 2 คืน

- จากเวลา 24.00 น. ของวันที่ 31 ธันวาคม 2558 ไปจนถึงเวลา 02.00 น. ของวันที่ 1 มกราคม 2559 และ
- จากเวลา 24.00 น. ของวันที่ 1 มกราคม 2559 ไปจนถึงเวลา 02.00 น. ของวันที่ 2 มกราคม 2559 เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการที่เดินทางไปเฉลิมฉลองเทศกาลปีใหม่ตามสถานที่ต่างๆ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) เป็นบริษัทที่เกิดขึ้นจากการควบบริษัทตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม ระหว่างบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“BECL”) และบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“BMCL”) เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558 และได้รับมาซึ่งทรัพย์สิน สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทั้งหมดของทั้งสองบริษัทดังกล่าวโดยผลของกฎหมาย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทมีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วเท่ากับ 15,285,000,000 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวนทั้งสิ้น 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท

ธุรกิจของบริษัทประกอบไปด้วยการให้บริการทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า รวมถึงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวเนื่องกับระบบทางพิเศษและรถไฟฟ้า ซึ่งจะเป็นฐานรากในการขยายธุรกิจผ่านการขยายเส้นทางโครงข่ายการให้บริการ ทั้งในระบบทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในอนาคต ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทสามารถเป็นผู้ดำเนินธุรกิจด้านการให้บริการระบบขนส่งมวลชนและการคมนาคมชั้นนำในประเทศและในภูมิภาค นอกจากนั้นยังสามารถต่อยอดธุรกิจเพิ่มเติมไปยังธุรกิจอื่นที่มีอัตราการเติบโต และอัตราผลตอบแทนที่ดีได้ เช่น โครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานอื่นๆ การพัฒนาเชิงพาณิชย์หรือการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เป็นต้น

1.1 ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท

1.1.1 ธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ

บริษัทเป็นผู้รับสัมปทานในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษคือ (1) ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) ภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”) โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2533 และทางพิเศษส่วนต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี ภายใต้สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) กับ กทพ. โดยมีระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2540 (2) ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ภายใต้สัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการให้บริการและบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร กับ กทพ. โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2555 และ (3) ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) โดยดำเนินการผ่านบริษัทย่อย คือ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“NECL”) ภายใต้สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด กับ กทพ. ระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2539

1.1.2 ธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

บริษัทเป็นผู้รับสัมปทานการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจำนวน 2 โครงการจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”) ได้แก่ (1) โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) (สถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ) (“โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน”) โดยบริษัทมีสิทธิแต่เพียงผู้เดียว ในการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งการดำเนินกิจกรรมและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงการโฆษณา การให้เช่าพื้นที่ในโครงการ และธุรกิจให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีและภายในขบวนรถไฟฟ้า เป็นระยะเวลา 25 ปี ตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2547 และ (2) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน)(“โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง”) สัญญาที่ 4 สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา ซึ่ง รฟม. เป็นผู้ลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด และบริษัทเป็นผู้ลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ โดย รฟม. เป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร และรายได้เชิงพาณิชย์จากการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด และ รฟม. จะจ่ายคืนบริษัทในลักษณะค่าจ้างบริหารการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา และค่าอุปกรณ์งานระบบ ตลอดอายุสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ลงนามในสัญญา และนอกจากนี้ บริษัทได้รับคัดเลือกให้เป็นผู้ดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีเตาปูน-สถานีบางซื่อ โดยไม่รวมสถานี) สัญญาที่ 5 สัญญาสัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการ การเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2557 ซึ่งให้ดำเนินการตามมาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 (“พรบ.ร่วมทุน”) โดยการเจรจาตรงกับบริษัท (เดิมคือ BMCL) โดยบริษัทจะมีหน้าที่ออกแบบ จัดหา ติดตั้ง ทดสอบการทำงานของอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า และระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการทดลองเดินรถไฟฟ้าเพื่อให้บริการแก่สาธารณชน จนสามารถเริ่มการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าแบบต่อเนื่องกับ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด ตลอดจนจัดหาเงินทุนทั้งหมดเพื่อดำเนินโครงการระยะที่ 1 ของสัญญาสัมปทาน สัญญาที่ 5 โดยต้องดำเนินการตามขอบเขตงานระยะที่ 1 ให้แล้วเสร็จภายใน 15 เดือน และตามขอบเขตงานระยะที่ 2 งานให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา เป็นระยะเวลา 12 เดือน นับจากวันที่เริ่มเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงตามสัญญาสัมปทาน สัญญาที่ 5 ทั้งนี้ ปัจจุบัน ร่างสัญญาสัมปทาน สัญญาที่ 5 ดังกล่าว อยู่ระหว่างพิจารณาทบทวนระยะเวลาของสัญญาเพื่อเสนอขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีต่อไป

1.1.3 ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

บริษัทและบริษัทย่อย คือ บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (“BMN”) เป็นผู้ดำเนินธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินในการ 1) จัดหาและ/หรือจัดทำสื่อโฆษณารูปแบบต่างๆ ในรถไฟฟ้าและในสถานีรถไฟฟ้า 2) ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและพื้นที่ชั้นใต้ดินของอาคารจอดแล้วจรที่สถานีลาดพร้าว และ 3) ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีรถไฟฟ้า นอกจากนี้ สำหรับในส่วนของทางพิเศษนั้น บริษัทและบริษัทย่อย คือ NECL ได้ให้บริษัทเอกชนและบุคคลเช่าพื้นที่เพื่อดำเนินการในเชิงพาณิชย์เพื่อติดตั้งป้ายรายงานสภาพจราจรและป้ายโฆษณาในรูปแบบต่างๆ รวมทั้งให้เช่าพื้นที่ร้านค้าบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง และการดำเนินธุรกิจอื่นๆ เช่น ใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อติดตั้งระบบกระจายสัญญาณ 3G เป็นต้น

1.1.4 การลงทุนในบริษัทอื่น

บริษัทมีเงินลงทุนอยู่ในบริษัท ซึ่งประกอบธุรกิจสาธารณูปโภค ดังนี้ (1) บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) (“CKP”) ประกอบธุรกิจหลักโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้าจากพลังงานประเภทต่างๆ (2) บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) (“TTW”) เป็นผู้ผลิตและจำหน่ายน้ำประปาให้กับการประปาส่วนภูมิภาค และลงทุนในบริษัท ซึ่งประกอบธุรกิจสาธารณูปโภคอื่น และ (3) บริษัท ไซยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด (“XPCL”) ดำเนินธุรกิจหลักเป็นผู้ก่อสร้างและดำเนินโครงการไฟฟ้าพลังน้ำไซยะบุรี ซึ่งตั้งอยู่บนแม่น้ำโขง มีกำลังผลิตติดตั้งทั้งสิ้น 1,285 เมกะวัตต์

1.2 วิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าหมายในการดำเนินธุรกิจ

1.2.1 วิสัยทัศน์

บริษัทมีวิสัยทัศน์ ดังนี้

“เป็นผู้นำด้านการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจรของประเทศและในภูมิภาคอาเซียน”

1.2.2 พันธกิจ

บริษัทมุ่งมั่นที่จะ

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

1.2.3 เป้าหมายและกลยุทธ์ธุรกิจ

เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์และภารกิจของบริษัท บริษัทได้กำหนดกลยุทธ์หลักในการดำเนินธุรกิจ ดังนี้

1. ลงทุนในโครงการด้านระบบคมนาคมขนส่ง โครงการทางพิเศษ ทางเชื่อม โครงการระบบขนส่งมวลชน ระบบราง และโครงการที่เกี่ยวข้องตามที่รัฐบาลมีนโยบายให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน (PPP) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น การพัฒนาเชิงพาณิชย์ต่างๆ โดยพิจารณาโครงการที่เป็นประโยชน์ต่อสังคมและประเทศ และมีผลตอบแทนทางธุรกิจที่เหมาะสม
2. สร้างความแข็งแกร่งของธุรกิจด้วยการสร้างรายได้ให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง และบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อธำรงฐานะการเงินที่มั่นคง
3. สร้างความผูกพันกับผู้มีส่วนได้เสียโดยผ่านกระบวนการความรับผิดชอบต่อสังคม (Corporate Social Responsibility) และสื่อสารให้บุคคลภายในและภายนอกองค์กรรับทราบ

4. สร้างบุคลากรที่มีความพร้อมในการให้บริการระบบทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าที่มีคุณภาพ
5. สร้างการยอมรับของสังคมให้เกิดการรับรู้ภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กร

1.3 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญ

บริษัทเกิดขึ้นจากการควบบริษัทตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ระหว่าง BECL และ BMCL เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558 เพื่อดำเนินธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษและบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า รวมถึงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวเนื่องกับระบบทางพิเศษและรถไฟฟ้า

BECL จดทะเบียนจัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2530 และได้เข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (“ตลาดหลักทรัพย์ฯ”) ตั้งแต่วันที่ 31 สิงหาคม 2538 ก่อนการควบบริษัท BECL มีทุนจดทะเบียนและชำระแล้วจำนวน 7,700,000,000 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญ 770,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท

BECL เป็นผู้ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษคือ ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) ภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 กับ กทพ.โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปีนับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2533 และทางพิเศษส่วนต่อขยาย (ส่วนดี) ภายใต้สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) กับ กทพ.โดยมีระยะเวลา 30 ปีนับตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2540

เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2555 BECL ได้ลงนามในสัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบ ก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครกับ กทพ. โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปีนับตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2555 และระยะเวลาก่อสร้างไม่เกิน 48 เดือนนับจากวันที่ กทพ. กำหนดให้เริ่มงาน

BMCL จดทะเบียนจัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2541 และได้เข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ตั้งแต่วันที่ 21 กันยายน 2549 ก่อนการควบบริษัท BMCL มีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วจำนวน 7,585,000,000 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญ 20,500,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.37 บาท

BMCL ได้เข้าทำสัญญาโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินกับ รฟม. ในรูปแบบ PPP Net Cost (AOT) โดย BMCL มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งการดำเนินกิจกรรม และการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงการโฆษณา การให้เช่าพื้นที่ในโครงการ และธุรกิจให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีและภายในขบวนรถไฟฟ้าเป็นระยะเวลา 25 ปี ตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2547 จนถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2572 ภายใต้สัญญาดังกล่าว BMCL มีภาระผูกพันต้องจ่ายเงินค่าตอบแทนจากค่าโดยสารและจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ให้แก่ รฟม. ตามอัตราที่ระบุในสัญญา

ต่อมาเมื่อวันที่ 4 กันยายน 2556 BMCL ได้เข้าทำสัญญาโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ระยะเวลา 30 ปี กับ รฟม. ในรูปแบบ PPP Gross Cost (ATO) กล่าวคือ รฟม. เป็นผู้ลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด และ BMCL เป็นผู้ลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า โดย รฟม.จะทยอยชำระค่าอุปกรณ์งานระบบคืนให้กับ BMCL ภายหลังจากการส่งมอบกรรมสิทธิ์ ทั้งนี้ BMCL เป็นผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขสัญญา โดย รฟม. เป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร และรายได้เชิงพาณิชย์จากการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด และ รฟม. จะจ่ายค่าจ้างบริหารการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา ให้กับ BMCL นับแต่วันที่ BMCL ให้บริการการเดินรถไฟฟ้าจนสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญาสัมปทาน

ต่อมาเมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2557 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบการดำเนินการตามมาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 (“พรบ.ร่วมทุน”) โดยการเจรจาตรงกับ BMCL สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงตามสัญญาสัมปทาน สัญญาที่ 5 ในรูปแบบ PPP Gross Cost ซึ่ง รฟม.ได้ดำเนินการตามขั้นตอนของ พรบ. ร่วมทุน และได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อทำหน้าที่พิจารณาคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมงาน รวมทั้งเจรจาต่อรองและดำเนินการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ทั้งนี้ ปัจจุบัน ร่างสัญญาสัมปทาน สัญญาที่ 5 ดังกล่าว อยู่ระหว่างพิจารณาทบทวนระยะเวลาของสัญญา เพื่อเสนอขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีต่อไป

โดยโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงตามสัญญาที่ 4 ที่ BMCL รับผิดชอบอยู่แล้ว และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงตามสัญญาสัมปทาน สัญญาที่ 5 นี้ เป็นโครงการที่จะทำให้มีการเชื่อมต่อระหว่างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินปัจจุบันที่สถานีเตาปูน ซึ่งจะทำให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่ BMCL ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันมีปริมาณผู้โดยสารและมีรายได้เพิ่มมากขึ้น

การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญของบริษัทในปี 2558

การดำเนินการเกี่ยวเนื่องกับการควบบริษัท

21 ม.ค. 58	คณะกรรมการบริษัทของ BECL และ BMCL ได้มีมติอนุมัติให้นำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติการควบบริษัท
2 เม.ย. 58	ที่ประชุมผู้ถือหุ้นของ BECL และ BMCL ได้มีมติอนุมัติการควบบริษัท
3 เม.ย. 58	BECL จดทะเบียนลดทุนจดทะเบียนจาก 8,000 ล้านบาท เหลือ 7,700 ล้านบาท
24 มิ.ย. 58	BMCL จดทะเบียนลดทุนจดทะเบียนและทุนจดทะเบียนชำระแล้วจากเดิมจำนวน 20,500 ล้านบาท ลดลง 12,915 ล้านบาท คงเหลือจำนวน 7,585 ล้านบาท โดยการลดมูลค่าที่ตราไว้จากเดิมหุ้นละ 1 บาท เหลือหุ้นละ 0.37 บาท
2 ก.ค. 58	BECL ขายหุ้นสามัญที่ถืออยู่ใน BMCL ทั้งหมดจำนวน 2,050,134,895 หุ้น ให้แก่ บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (“บมจ. ช.การช่าง”)
11 ส.ค. 58	คณะกรรมการบริษัทของ BECL และ BMCL อนุมัติให้นำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นร่วมระหว่าง BECL และ BMCL เพื่อพิจารณาอนุมัติการขยายระยะเวลาการดำเนินการควบบริษัทต่อไปอีก 6 เดือน
29 ก.ย. 58	ที่ประชุมผู้ถือหุ้นร่วมครั้งที่ 1/2558 ระหว่าง BECL และ BMCL อนุมัติให้ขยายระยะเวลาการดำเนินการควบบริษัทต่อไปอีก 6 เดือน
5 พ.ย. 58	คณะกรรมการบริษัทของ BECL และ BMCL อนุมัติให้นำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นร่วมระหว่าง BECL และ BMCL เพื่อพิจารณาเรื่องต่างๆ ของบริษัทใหม่ที่จะเกิดจากการควบบริษัท
28 ธ.ค. 58	ที่ประชุมผู้ถือหุ้นร่วมครั้งที่ 2/2558 ระหว่าง BECL และ BMCL อนุมัติเรื่องต่างๆ ของบริษัทใหม่ที่จะเกิดจากการควบบริษัท
30 ธ.ค. 58	จดทะเบียนควบบริษัทต่อกระทรวงพาณิชย์เป็นบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยรับหุ้นสามัญของบริษัทเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และเริ่มซื้อขายหลักทรัพย์ “BEM” ตั้งแต่วันที่ 5 มกราคม 2559
30 ธ.ค.58	BEM ได้ลงนามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาสัมปทาน โดยเปลี่ยนชื่อคู่สัญญากับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญของ BECL และ BMCL ก่อนการควบบริษัท

26 พ.ค. 58	BECL ได้ใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนของ CKP ตามสัดส่วนการถือหุ้น คิดเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1,088,470,044 บาท
11 ส.ค. 58	คณะกรรมการบริษัทของ BMCL อนุมัติให้นำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติการเข้าทำรายการที่เกี่ยวโยงกันในการว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง สำหรับงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง
13 ส.ค. 58	รฟม. ได้เห็นชอบในหลักการของการเข้าทำสัญญาโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงสัญญาสัมปทาน สัญญาที่ 5 กับ BMCL ทั้งนี้อยู่ระหว่างการรอมติจากที่ประชุมคณะรัฐมนตรี เพื่ออนุมัติให้ รฟม. เข้าทำสัญญากับบริษัท
20 ส.ค. 58	คณะกรรมการบริษัทของ BMCL อนุมัติการเข้าทำสัญญาโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง สัญญาสัมปทาน สัญญาที่ 5 กับ รฟม. และมีมติอนุมัติให้นำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อพิจารณาอนุมัติการเข้าทำรายการที่เกี่ยวโยงกันในการว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง 3 รายการคือ 1) เป็นผู้บริหารโครงการ รวมถึงเป็นผู้จัดหา ติดตั้งอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า และบริหารงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ตามสัญญาสัมปทาน สัญญาที่ 5 รวมถึงเป็นผู้จัดหา และติดตั้งอุปกรณ์เพื่อการปรับปรุงระบบสื่อสารของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

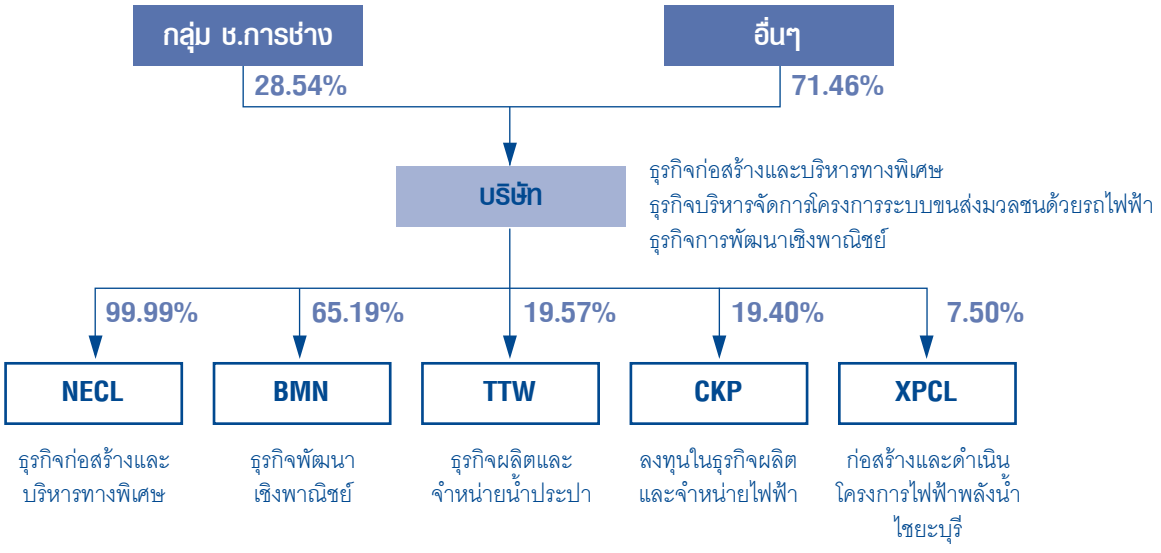
2) เป็นผู้บริหารงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกลของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

3) การแก้ไขสัญญาว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง เป็นผู้บริหารโครงการรวมถึงเป็นผู้จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าในโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงโดยการเพิ่มเติมขอบเขตงาน

14 ต.ค. 58	ที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้มีมติอนุมัติการเข้าทำรายการเกี่ยวโยงกันในการว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง ทั้ง 3 รายการตามที่เสนอ
5 พ.ย. 58	คณะกรรมการบริษัทมีมติอนุมัติให้ BECL ซื้อหุ้น NECL จำนวน 280 ล้านหุ้น เป็นเงินทั้งสิ้น 154 ล้านบาท
5 พ.ย. 58	เพื่อให้เกิดการเดินรถไฟฟ้าต่อเนื่องระหว่างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินปัจจุบัน และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง อีกทั้งเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า BMCL จึงได้ลงนามว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง เพื่อเริ่มดำเนินการงานบริหารโครงการ รวมถึงเป็นผู้จัดหา ติดตั้งอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า ตามสัญญาสัมปทาน สัญญาที่ 5 (สถานีบางซื่อ-สถานีเตาปูน โดยไม่รวมสถานี) รวมถึงการจัดหา และติดตั้งอุปกรณ์ เพื่อการปรับปรุงระบบสื่อสารของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน
17 พ.ย. 58	BMCL เข้าทำสัญญาว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง สำหรับงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธา และไฟฟ้าเครื่องกลของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง
25 ธ.ค. 58	BECL ซื้อคืนหุ้นกู้ทั้งหมดจากผู้ถือหุ้นกู้ ตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นกู้ เมื่อวันที่ 8 มิถุนายน 2558

1.4 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

แผนภาพแสดงโครงสร้างการถือหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558



หมายเหตุ : กลุ่ม ช.การช่าง ประกอบด้วย 1) บมจ. ช.การช่าง 2) บริษัท ช.การช่าง-โตกิว คอนสตรัคชั่น จำกัด 3) บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด และ 4) บริษัท ช.การช่าง โฮลดิ้ง จำกัด

1.4.1 การลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทอื่น

บริษัทมีนโยบายการลงทุนในธุรกิจสาธารณูปโภคพื้นฐานหรือธุรกิจสนับสนุนที่เกื้อหนุนการดำเนินงานของบริษัทและสร้างโอกาสและผลตอบแทนระยะยาวให้แก่บริษัท โดยบริษัทได้มีการลงทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ดังนี้

(1) ชื่อและสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทที่ไปร่วมลงทุน

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	ทุนจดทะเบียน	ทุนเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	มูลค่าเงินลงทุนตามราคาทุน
บริษัทย่อย					
บจก.ทางด่วนกรุงเทพเหนือ	ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา	6,000	5,250	99.99%	2,604
บจก. แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์	ดำเนินธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	254	254	65.19%	166
บริษัทร่วม					
บมจ. ซีเค พาวเวอร์	ลงทุนถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ซึ่งประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้า	9,240	7,370	19.40%	3,223
บมจ. ทีทีดับบลิว	ผลิตและจำหน่ายน้ำประปา	3,990	3,990	19.57%	4,303
บริษัทอื่น					
บจก. ไชยะบุรี พาวเวอร์	ก่อสร้างและดำเนินโครงการไฟฟ้าพลังน้ำไชยะบุรี	26,861	12,175	7.50%	913

(2) รายละเอียดของบริษัทที่ไปร่วมลงทุน

ธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ

1. บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“NECL”)

NECL มีทุนจดทะเบียนจำนวน 6,000 ล้านบาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 294 ล้านหุ้น และหุ้นบุริมสิทธิจำนวน 306 ล้านหุ้น โดยมีมูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 10 บาท มีทุนชำระแล้วจำนวน 5,250 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 99.99 ของทุนจดทะเบียน NECL ได้ทำสัญญากับ กทพ. ในการก่อสร้าง และบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) มีระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2539 ทางพิเศษอุดรรัถยามีเส้นทางที่มุ่งหน้าไปทางทิศเหนือโดยเชื่อมต่อจากทางพิเศษศรีรัช ที่บริเวณถนนแจ้งวัฒนะผ่านบางพูน เชียงราก และสุดทางที่บางไทร

ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

1. บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (“BMN”)

BMN มีทุนจดทะเบียนรวมจำนวน 254 ล้านบาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 25.4 ล้านหุ้น โดยมีมูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 10 บาท มีทุนชำระแล้วจำนวน 254 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นใน BMN คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 65.19 ของทุนจดทะเบียน

BMN เกิดจากการควบรวม 3 บริษัท คือ บริษัท บีเอ็มซีแอล เน็ทเวิร์ค จำกัด บริษัท เมโทร มอลล์ ดีเวลลอปเมนท์ จำกัด และบริษัท ไตรแอดส์ เน็ทเวิคส์ จำกัด โดย BMN ได้รับโอนการดำเนินธุรกิจเดิมของทั้งสามบริษัท รวมทั้งสิทธิ หน้าที่ ทรัพย์สิน หนี้สิน และพนักงาน ของบริษัททั้งสามไปทั้งหมด

ในปัจจุบัน BMN ประกอบธุรกิจจัดหาและจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าและในขบวนรถไฟฟ้า ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและพื้นที่ชั้นใต้ดินของอาคารจอดแล้วจร ที่สถานีลาดพร้าว รวมทั้งให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีรถไฟฟ้าและในอุโมงค์เดินรถไฟฟ้า

ธุรกิจสาธารณูปโภคอื่น

1. บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) ("CKP")

CKP เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ประกอบธุรกิจหลักโดยการลงทุนในบริษัทอื่น (Holding Company) ซึ่งประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้า CKP มีทุนจดทะเบียนรวมจำนวน 9,240 ล้านบาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 9,240 ล้านหุ้น โดยมีมูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 1 บาท มีทุนชำระแล้วจำนวน 7,370 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 19.40 ของทุนจดทะเบียน CKP มีการลงทุนในบริษัทที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้าจากพลังงานประเภทต่างๆ 3 ประเภท ได้แก่ ธุรกิจโรงไฟฟ้าพลังน้ำโดยลงทุนในบริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด ซึ่งประกอบธุรกิจลงทุนและพัฒนาธุรกิจไฟฟ้าในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และบริษัท ไซยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด ธุรกิจโรงไฟฟ้าระบบ Cogeneration โดยลงทุนในบริษัท บางปะอิน โคเจนเนอเรชั่น จำกัด และธุรกิจโรงไฟฟ้าพลังแสงอาทิตย์ โดยลงทุนในบริษัท บางเขนชัย จำกัด บริษัท นครราชสีมา โซลาร์ จำกัด บริษัท เชียงราย โซลาร์ จำกัด บริษัท ซีเคพี โซลาร์ จำกัด บริษัท วิส โซลิส จำกัด บริษัท เฮลิออส พาวเวอร์ จำกัด บริษัท อพอลโล่ พาวเวอร์ จำกัด บริษัท โซเล่ พาวเวอร์ จำกัด

2. บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) ("TTW")

TTW เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ มีทุนจดทะเบียนรวมจำนวน 3,990 ล้านบาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 3,990 ล้านหุ้น โดยมีมูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 1 บาท มีทุนชำระแล้วจำนวน 3,990 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 19.57 ของทุนจดทะเบียน TTW ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปาให้กับการประปาส่วนภูมิภาคในเขตพื้นที่จังหวัดนครปฐมและจังหวัดสมุทรสาคร โดยมีสัญญาซื้อขายน้ำประปากับการประปาส่วนภูมิภาค อายุ 30 ปี นับจากวันที่ 21 กรกฎาคม 2547 นอกจากนี้ TTW ได้ลงทุนในบริษัทประปาปทุมธานี จำกัด คิดเป็นร้อยละ 98 ของทุนจดทะเบียน โดยบริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปาในเขตพื้นที่ปทุมธานีและรังสิต โดยมีสัญญาซื้อขายน้ำประปากับการประปาส่วนภูมิภาค อายุ 25 ปี นับจากวันที่ 15 ตุลาคม 2541 และลงทุนในบริษัท ไทยวอเตอร์ โอเปอเรชั่นส์ จำกัด ซึ่งประกอบธุรกิจบริหารและจัดการระบบผลิตและจ่ายน้ำประปาและระบบบำบัดน้ำเสีย รวมทั้งได้มีการลงทุนในธุรกิจพลังงานผ่านการถือหุ้นใน CKP ในสัดส่วนร้อยละ 25 ของทุนจดทะเบียนอีกด้วย

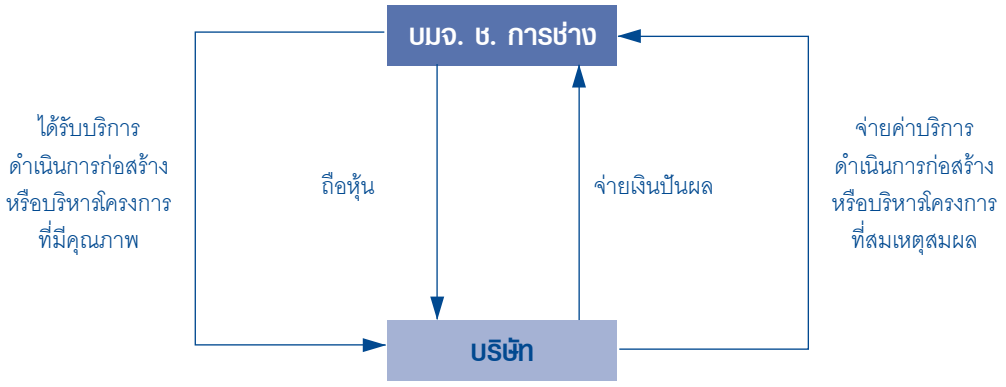
3. บริษัท ไซยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด ("XPCL")

XPCL มีทุนจดทะเบียนรวมจำนวน 26,861 ล้านบาท (อัตราแลกเปลี่ยนที่ 1 เหรียญสหรัฐ ต่อ 34 บาท) มีทุนชำระแล้วจำนวน 12,175 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 7.50 ของทุนจดทะเบียน XPCL ดำเนินธุรกิจหลักเป็นผู้ดำเนินโครงการไฟฟ้าพลังน้ำไซยะบุรี ซึ่งตั้งอยู่บนแม่น้ำโขง ห่างจากตัวเมืองหลวงพระบางประมาณ 100 กิโลเมตร โครงการไฟฟ้าพลังน้ำไซยะบุรีเป็นโครงการไฟฟ้าพลังน้ำแบบฝายน้ำล้น ดำเนินการผลิตกระแสไฟฟ้าโดยสร้างฝายทดน้ำบนแม่น้ำโขงเพื่อยกระดับน้ำให้สูงขึ้น โดยไม่มีการผันน้ำออกจากแม่น้ำโขงและไม่มีการกักเก็บน้ำเหมือนเขื่อนที่มีอ่างเก็บน้ำทั่วไป

1.4.2 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

บริษัทมี บมจ. ช.การช่าง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บมจ. ช.การช่าง ถือหุ้นอยู่ในบริษัทจำนวน 4,199,031,529 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 27.47 ของทุนชำระแล้วของบริษัท โดยในอดีตจนถึงปัจจุบัน บริษัทได้มีการว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารโครงการ เนื่องจาก บมจ. ช.การช่าง เป็นบริษัทรับเหมาก่อสร้างขนาดใหญ่ของประเทศที่มีศักยภาพ มีความรู้ความชำนาญ และคุ้นเคยกับโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาของทางพิเศษและโครงการรถไฟฟ้า รวมถึงอุปกรณ์งานระบบต่างๆ เป็นอย่างดี นอกจากนี้ บมจ. ช.การช่าง ยังมีประสบการณ์ในการดำเนินการสัญญาในลักษณะ Lump Sum Turnkey สามารถส่งมอบงานที่มีคุณภาพภายในกำหนดเวลา อีกทั้งยังเป็นพันธมิตรผู้ร่วมลงทุนในบริษัท ทำให้ บมจ. ช.การช่าง มีความรับผิดชอบและความมุ่งมั่นที่จะดำเนินโครงการให้ประสบความสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ดังนั้น ในอนาคต จึงมีโอกาสที่บริษัทจะว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างหรือผู้บริหารโครงการ อย่างไรก็ดี ในการเข้าทำรายการกับ บมจ. ช.การช่าง ซึ่งเป็นบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งของบริษัทนั้น บริษัทจะปฏิบัติตามนโยบายการเข้าทำรายการระหว่างกันของบริษัท ตามรายละเอียดที่เปิดเผยในหัวข้อ 12. รายการระหว่างกัน

แผนภาพแสดงความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่



2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

บริษัทและบริษัทย่อยเป็น 1) ผู้รับสัมปทานในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ คือ ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) และทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) และกำลังอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ซึ่งคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ภายในปี 2559 2) ผู้รับสัมปทานการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ซึ่งคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ภายในปี 2559 และ 3) ดำเนินธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ภายใต้สัมปทานที่เกี่ยวข้อง โดยปัจจุบัน บริษัทและบริษัทย่อยมีโครงสร้างรายได้ดังต่อไปนี้

	ดำเนินการโดย	ร้อยละการถือหุ้นของบริษัท	ข้อมูลทางการเงินรวมเสมือน					
			สำหรับรอบปีสิ้นสุด 31 ธันวาคม 2558		สำหรับรอบปีสิ้นสุด 31 ธันวาคม 2557		สำหรับรอบปีสิ้นสุด 31 ธันวาคม 2556	
โครงสร้างรายได้รวม (เสมือนควบบริษัท)			**ล้านบาท**	**ร้อยละ**	**ล้านบาท**	**ร้อยละ**	**ล้านบาท**	**ร้อยละ**
รายได้จากธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ			**8,815**	**67.3%**	**8,485**	**71.4%**	**8,040**	**58.1%**
รายได้ค่าผ่านทาง	บริษัท		7,606	58.0%	7,352	61.9%	6,990	50.5%
รายได้ค่าผ่านทาง	บริษัทย่อย	99.99 (1)	1,209	9.2%	1,133	9.5%	1,050	7.6%
รายได้จากธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า			**2,374**	**18.1%**	**2,248**	**18.9%**	**2,106**	**15.2%**
รายได้ค่าโดยสาร	บริษัท		2,374	18.1%	2,248	18.9%	2,106	15.2%
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์			**549**	**4.2%**	**501**	**4.2%**	**451**	**3.3%**
รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	บริษัท		81	0.6%	285	2.4%	256	1.8%
รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	บริษัทย่อย	65.19	468	3.6%	216	1.8%	195	1.4%
กำไรจากเงินลงทุน (2)			**1,298**	**9.9%**	**537**	**4.5%**	**309**	**2.2%**
รายได้อื่น (3)			**69**	**0.5%**	**113**	**1.0%**	**2,944** (4)	**21.3%**
รวมรายได้			**13,105**	**100%**	**11,884**	**100%**	**13,850**	**100%**

หมายเหตุ : (1) บริษัท (เดิมคือ BECL) ได้เข้าซื้อหุ้น NECL เพิ่มเติมในเดือนพฤศจิกายน 2558 ส่งผลให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทใน NECL เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 53.33 เป็นร้อยละ 99.99 ของทุนจดทะเบียน

(2) กำไรจากเงินลงทุนประกอบด้วย กำไรจากการขายเงินลงทุนใน BMCL TTW และ CKP

(3) รายได้อื่นประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ กำไรจากการปรับมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุน และรายได้เงินชดเชยความเสียหายจากอุทกภัย

(4) รวมกำไรจากการปรับมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน จำนวน 2,808 ล้านบาท

2.1 ธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ

2.1.1 ลักษณะบริการ

บริษัทและบริษัทย่อย คือ NECL เป็นผู้ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ ซึ่งได้แก่ ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2)

ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) เป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่โครงการแรกในประเทศไทยที่เกิดจากความร่วมมือระหว่างภาครัฐบาลและเอกชน ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการจราจรที่คับคั่งในกรุงเทพฯ และปริมณฑล เป็นโครงการในลักษณะ Build Transfer and Operate (BTO) คือ บริษัท (เดิมคือ BECL) เป็นผู้ลงทุนในการออกแบบก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) ซึ่งประกอบด้วยทางพิเศษ 4 ส่วน คือ ส่วนเอ (พระราม 9-รัชดาภิเษก) ส่วนบี (พญาไท-บางโคล่) ส่วนซี (รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ) และส่วนดี (พระราม 9-ศรีนครินทร์) ระยะทางทั้งสิ้น 38.5 กิโลเมตร ทั้งนี้ กรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหรือใช้ประโยชน์ในทางพิเศษศรีรัชจะตกเป็นของ กทพ. โดย กทพ. ลงทุนก่อสร้างและบริหารทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) ระยะทาง 27.1 กิโลเมตร ซึ่งบริษัทรับมาซึ่งสิทธิในการเข้าบริหารทางพิเศษศรีรัช และมีสิทธิได้รับส่วนแบ่งรายได้จากค่าผ่านทางของทั้งทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช ตามสัดส่วนที่กำหนดไว้ในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ 1 มีนาคม 2533 และสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี ซึ่งมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2540

2) ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

บริษัทรับมาซึ่งสัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้างบริหารจัดการให้บริการ และบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร โดยมีหน้าที่ในการออกแบบและก่อสร้าง จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์และระบบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และมีหน้าที่ในการบริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาทางพิเศษรวมทั้งการเรียกเก็บค่าผ่านทาง เพื่อแลกเปลี่ยนกับสิทธิในรายได้ค่าผ่านทางและรายได้อื่นๆ (ถ้ามี) โดยมีแนวเส้นทางเริ่มต้นที่ถนนกาญจนาภิเษก และเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชบริเวณด้านเหนือของสถานีขนส่งหมอชิต 2 ระยะทาง 16.7 กิโลเมตร ทั้งนี้ บริษัทเป็นผู้รับภาระในการลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมด และแบ่งผลตอบแทนหรือให้ประโยชน์แก่ กทพ. ตามที่กำหนดไว้ในสัญญา ซึ่งมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2555 และระยะเวลาก่อสร้างไม่เกิน 48 เดือนนับจากวันดังกล่าว

3) ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด)

บริษัทถือหุ้นใน NECL ซึ่งประกอบธุรกิจก่อสร้างและบริหารโครงการทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่งมีเส้นทางที่เชื่อมต่อระบบทางพิเศษศรีรัชที่ถนนแจ้งวัฒนะ และสิ้นสุดที่อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีระยะทางรวมประมาณ 32 กิโลเมตร โครงการนี้เป็นโครงการในลักษณะ Build Transfer and Operate (BTO) เช่นเดียวกับทางพิเศษศรีรัช คือ NECL จะเป็นผู้ลงทุนในการออกแบบก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา โดยกรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหรือใช้ประโยชน์ในทางพิเศษจะตกเป็นของ กทพ. และ กทพ. เป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทางทั้งหมดแล้วส่งมอบรายได้ค่าผ่านทางให้ NECL ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาซึ่งมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ 27 กันยายน 2539

รายละเอียดของเครือข่ายที่เชื่อมโยงระบบทางพิเศษส่วนต่างๆ ดังนี้

ระบบทางพิเศษ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ก่อสร้างและบริหารงานโดย
1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) (บางนา-ดินแดง-ดาวคะนอง)	27.1	กทพ.
2. ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) 2.1 ส่วนในเมือง (ประชาชื่น-พญาไท-บางโคล่-อโศก) 2.2 ส่วนนอกเมือง (ประชาชื่น-แจ้งวัฒนะ และอโศก-ศรีนครินทร์)	38.5	บริษัท
3. ทางพิเศษอุดรรัถยา (บางปะอิน-ปากเกร็ด)	32.0	NECL
4. ทางพิเศษอุตราภิมุข (ดอนเมืองโทลล์เวย์)	28.0	บมจ. ทางยกระดับดอนเมือง
5. ทางพิเศษฉลองรัชรวมส่วนต่อขยาย (รามอินทรา-อาจณรงค์ และรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร)	42.4	กทพ.
6. ทางพิเศษบูรพาวิถี (บางนา-ชลบุรี)	56.7	กทพ.
7. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) และทางหลวงหมายเลข 37 (ช่วงสุขสวัสดิ์-บางขุนเทียน) รวมทางเชื่อมต่อถนนวงแหวนอุตสาหกรรม	42.3	กทพ.
8. ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (โครงการอยู่ระหว่างการก่อสร้าง)	16.7	บริษัท
รวมระยะทางทั้งสิ้น	**283.7**	

2.1.2 การตลาดและการแข่งขัน

2.1.2.1 ลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

(1) ลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของผู้ใช้ทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช คือ ผู้ใช้ทางที่มุ่งหวังความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง ต้องการร่นระยะทางในการเดินทางไปยังจุดหมาย รวมทั้งต้องการหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรตามเส้นทางปกติที่การจราจรติดขัดในพื้นที่ของกรุงเทพและปริมณฑล โดยสามารถจำแนกลูกค้าซึ่งเป็นผู้ใช้ทางตามประเภทของรถที่ใช้ทางพิเศษ ได้แก่ ประเภทรถ 4 ล้อ รถ 6-10 ล้อ และรถมากกว่า 10 ล้อ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 มีสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 97.90 ร้อยละ 1.85 และร้อยละ 0.25 ตามลำดับ ทั้งนี้ปริมาณจราจรตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558 ที่ใช้ทางพิเศษสามารถจำแนกตามพื้นที่ได้ดังนี้

ระบบทางพิเศษ	ปริมาณจราจรเฉลี่ย (เที่ยว/วัน)	สัดส่วน (%)
1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) [1] (บางนา-ดินแดง-ดาวคะนอง)	375,087	21.96
2. ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2)		
2.1 ส่วนในเมือง (ประชาชื่น-พญาไท-บางโคล่-อโศก)	323,116	18.91
2.2 ส่วนนอกเมือง (ประชาชื่น-แจ้งวัฒนะ และอโศก-ศรีนครินทร์)	368,544	21.57
3. ทางพิเศษอุดรรัถยา (บางปะอิน-ปากเกร็ด)	75,078	4.40
4. ทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-อาจณรงค์ และ รามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร) [1]	200,578	11.74
5. ทางพิเศษบูรพาวิถี (บางนา-ชลบุรี) [1]	139,775	8.18
6. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) [1] และทางหลวงหมายเลข 37 (ช่วงสุขสวัสดิ์-บางขุนเทียน)	226,189	13.24
รวมปริมาณจราจรทั้งสิ้น	**1,708,367**	**100.00**

หมายเหตุ : [1] แหล่งข้อมูล กทพ.

เนื่องจากการให้บริการทางพิเศษจัดเป็นการให้บริการด้านสาธารณูปโภคต่อประชาชนผู้ใช้ทางที่ต้องการความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง ซึ่งถือเป็นลูกค้ากลุ่มเป้าหมายของระบบทางพิเศษ กลุ่มลูกค้าจึงมีการกระจายตัวตามจุดหมายการเดินทาง ที่พักอาศัย สถานที่ทำงาน ดังนั้นรายได้ของระบบทางพิเศษจึงไม่ได้ขึ้นอยู่กับบุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นพิเศษแต่อย่างใด

2.1.2.2 นโยบายและกลยุทธ์การตลาด

กลยุทธ์ทางการตลาด

จุดเด่นทางการตลาด คือ การให้บริการทางพิเศษศรีรัชมุ่งเน้นที่จะสนองตอบความต้องการในการเดินทางผ่านเครือข่ายทางพิเศษที่เชื่อมต่อและครอบคลุมพื้นที่ใจกลางย่านธุรกิจหลักของกรุงเทพฯ ทั้งการเดินทางจากทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช รวมทั้งทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-อาจณรงค์) มีเครือข่ายที่ครอบคลุมพื้นที่จากทิศเหนือจรดทิศใต้ และจากทิศตะวันตกไปยังทิศตะวันออกของกรุงเทพฯ ผู้ใช้ทางสามารถใช้ทางพิเศษเชื่อมต่อกับทางพิเศษบูรพาวิถี (บางนา-ชลบุรี) ทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษฉลองรัช ทำให้เครือข่ายระบบทางพิเศษสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ส่งผลให้ผู้ใช้บริการสามารถเดินทางไปถึงที่หมายได้สะดวกและรวดเร็วกว่าการใช้ถนนพื้นราบ

จุดด้อยทางการตลาด คือ ข้อจำกัดทางด้านกายภาพทำให้ไม่สามารถระบายรถบริเวณทางลงทางพิเศษในช่วงเวลาเร่งด่วนซึ่งขึ้นอยู่กับสภาพการจราจรบนถนนพื้นราบอันเป็นปัจจัยที่มีความไม่แน่นอนที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัท ทั้งนี้บริษัทได้มีการประสานงานกับตำรวจจราจรของสถานีตำรวจพื้นราบ รวมทั้งการเชื่อมต่อสัญญาณภาพจากกล้อง CCTV บนทางพิเศษไปยังป้อมตำรวจพื้นราบ เพื่อช่วยระบายจราจรอย่างต่อเนื่อง รวมถึงเพิ่มความคล่องตัวของการจราจรในระบบด้วยการปรับปรุงจุดขึ้น-ลงต่างๆ ทำให้ผู้ใช้ทางสามารถประหยัดเวลา และผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกสบายเพิ่มขึ้น มีคุณภาพชีวิตในการเดินทางในเมืองหลวงที่ดีกว่าเดิม ทำให้ผู้ใช้ทางได้เห็นถึงประโยชน์ที่ได้รับมากกว่าการคำนึงถึงปัจจัยทางด้านราคา

ในการนี้ เมื่อเดือนพฤษภาคม 2557 บริษัทได้เปิดให้บริการด่านอโศก 3 ส่วนต่อขยาย ซึ่งเป็นทางเชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี (อโศก-ศรีนครินทร์) กับถนนจตุรทิศ ช่วง ค ทำให้ด่านอโศก 3 มีช่องเก็บค่าผ่านทาง

เพิ่มอีกจำนวน 4 ช่องทางโดยจะรับรถจากถนนจตุรทิศ ช่วง ค ทำให้สามารถบรรเทาปัญหาจราจรและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการถนนจตุทิศที่เดินทางมาจากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ถนนศรีอยุธยา ถนนราชปรารภ ถนนเพชรบุรี และถนนดินแดง ซึ่งมีปริมาณจราจรหนาแน่นในช่วงเร่งด่วน เพื่อเข้าสู่ทางพิเศษศรีรัช สามารถเดินทางต่อไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ มอเตอร์เวย์ หรือเดินทางต่อเนื่องสู่ทางพิเศษฉลองรัช เพื่อไปยังถนนลาดพร้าวและถนนรามอินทราได้อย่างสะดวกรวดเร็ว

นอกจากนี้ในส่วนของ กทพ. ได้มีการปรับปรุงทางขึ้น-ลงทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) กับทางรถไฟสายเก่าบริเวณทางแยกต่างระดับอาจณรงค์ (อาจณรงค์ 3) เพื่อเป็นทางเลือกให้แก่ผู้ใช้ทางพิเศษที่เดินทางมาจากถนนทางรถไฟสายเก่าและถนนสรรพาวุธให้ได้รับความสะดวกมากขึ้น รวมทั้งช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรในบริเวณใกล้เคียงได้เป็นอย่างดี ซึ่งด่านอาจณรงค์ 3 นี้ได้เปิดให้บริการเมื่อเดือนตุลาคม 2557

ในส่วนของกลยุทธ์ทางการตลาด บริษัทได้มีการดำเนินการ คือ

1) เส้นทางพิเศษและโครงข่ายการให้บริการ (Products)
   1. การมีโครงข่ายการให้บริการทางพิเศษซึ่งตั้งอยู่บนทำเลที่ดี และเชื่อมต่อกับถนนหลักของเมืองทำให้สามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้ทางให้เดินทางไปยังจุดหมายได้ตรงตามต้องการ บริษัทได้ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพของสายทางและคุณภาพของการให้บริการที่ดี บริษัทได้ให้ความสำคัญต่อความต้องการของลูกค้าโดยได้นำมาปรับเป็นกลยุทธ์สำคัญเพื่อเสริมศักยภาพในการรองรับปริมาณจราจรที่หมุนเวียนในระบบให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น
   2. การศึกษาความเหมาะสมเพื่อปรับปรุงทางขึ้น-ลงทางพิเศษเป็นอีกมาตรการที่บริษัทนำมาเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทางและรักษาระดับคุณภาพทางพิเศษในด้านความปลอดภัยเชิงวิศวกรรมให้อยู่ในระดับมาตรฐานสากลอย่างต่อเนื่อง
   3. บริษัทมีการติดตามสถิติปริมาณจราจรอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของบริการ Easy Pass ให้เหมาะสมเพื่อปรับปรุงการให้บริการและรองรับจำนวนผู้ใช้ทางพิเศษที่เพิ่มขึ้น บริษัทได้เพิ่มจำนวนช่องบริการ Easy Pass บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษต่างๆ ในทางพิเศษศรีรัช เพื่อรองรับปริมาณผู้ใช้บัตร Easy Pass ที่เพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ บริษัทได้ดำเนินการปรับย้ายตำแหน่งช่องทาง Easy Pass เพื่อให้ผู้ใช้บริการ Easy Pass เข้าใช้บริการได้สะดวกและปลอดภัยมากขึ้น และลดการตัดกระแสจราจรระหว่างช่องเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสด และช่องทาง Easy Pass ซึ่งบรรเทาปัญหาการจราจรคับคั่งบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง
   4. การศึกษาแนวเส้นทางใหม่ๆ เพื่อรองรับทิศทางการเติบโตของเมือง (Urbanization) ที่จะขยายตัวในอนาคตโดยเฉพาะพื้นที่ในเขตกรุงเทพฯ ตลอดจนการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้ทาง จัดเป็นการเตรียมพร้อมเพื่อรองรับการขยายขอบข่ายการให้บริการทางพิเศษ อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มช่องทางการให้บริการที่ตอบรับกับความต้องการของผู้ใช้ทางในอนาคตได้เป็นอย่างดี
   5. บริษัทได้มีการเพิ่มช่องทางการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวกับการจราจรผ่านป้ายจราจรอัจฉริยะ (Smart Traffic) และป้ายสลับข้อความ (VMS) เพื่อให้ผู้ใช้ทางทราบถึงสภาพจราจรบนระบบทางพิเศษตลอดจนการแนะนำการเดินทางบนเส้นทางพิเศษให้สะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น
   6. บริษัทได้ดำเนินการปรับปรุงป้ายแนะนำการใช้ทางพิเศษบนถนนพื้นราบ ทั้งที่เป็นถนนสายหลักและถนนซอยในกรุงเทพและปริมณฑลอย่างต่อเนื่อง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางและเพิ่มความมั่นใจในการเข้าใช้ทางพิเศษ โดยบริษัทจะเน้นการให้ข้อมูลสถานที่สำคัญในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงกับทางขึ้น-ลงทางพิเศษส่วนต่างๆ ผ่านเว็บไซต์และสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ เพื่อให้ลูกค้าที่เป็นผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง

2) อัตราค่าผ่านทาง (Price)
   1. การกำหนดอัตราค่าผ่านทางพิเศษ ได้มีการตกลงและกำหนดอัตราค่าผ่านทางตลอดจนวิธีการพิจารณาการคำนวณปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่ไว้ในสัญญาโครงการเป็นการล่วงหน้า ซึ่งอัตราดังกล่าวเป็นอัตราที่ได้มีความเห็นชอบร่วมกันว่าเป็นอัตราที่เหมาะสมตามผลการศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนของแต่ละโครงการ กล่าวคือสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดได้กำหนดให้มีการพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่เป็นประจำทุก 5 ปี โดยอ้างอิงตามการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาผู้บริโภคกรุงเทพฯ

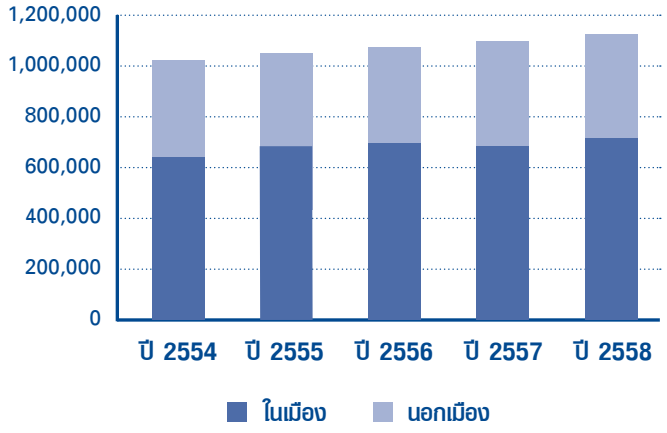
ที่ได้มีการออกประกาศโดยกระทรวงพาณิชย์ ซึ่งการคำนวณดังกล่าวเป็นการคำนวณเพื่อรักษามูลค่าที่แท้จริงของอัตราค่าผ่านทางตามระยะเวลาที่กำหนดของสัญญา

2. บริษัทได้มอบส่วนลดค่าผ่านทางให้กับผู้ใช้ทางอย่างต่อเนื่องในบางเส้นทาง โดยมีการกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดเป็นคราวๆ ไป เพื่อดึงดูดให้ผู้ใช้ทางหันมาใช้ทางพิเศษมากขึ้น โดยเฉพาะเส้นทางที่มีจุดเชื่อมต่อระหว่างระบบทางพิเศษ เช่น บริเวณด่านอาจณรงค์ 1 (จากทางพิเศษฉลองรัชมุ่งหน้าเข้าทางพิเศษเฉลิมมหานคร บริเวณบางนา) และด่านเมืองทองธานีของทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่งบริษัทร่วมกับ กทพ. ได้ให้ส่วนลดมาอย่างต่อเนื่อง และขยายเวลาการให้ส่วนลดจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559

3) ช่องทางการจัดจำหน่าย (Place)

ปริมาณจราจรในระบบทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) และทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) ที่เกิดขึ้นปี 2558 สามารถจำแนกตามสัดส่วนพื้นที่เขตในเมืองและนอกเมืองเท่ากับ 61 : 39

กราฟปริมาณจราจรเฉลี่ยรายวัน จำแนกในเขตเมือง และนอกเขตเมือง
(ระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ทางด่วนขั้นที่ 2 และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด)



(หน่วย : เที่ยว/วัน)

	ในเมือง	นอกเมือง	รวม
ปี 2554	658,276	366,317	1,024,593
ปี 2555	688,139	396,626	1,084,765
ปี 2556	691,333	408,318	1,099,651
ปี 2557	682,816	420,746	1,103,562
ปี 2558	698,203	443,622	1,141,825

1. การชำระค่าผ่านทางพิเศษ

1.1 ผู้ใช้บริการทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัชสามารถเลือกใช้บริการทางพิเศษ ณ จุดขึ้น-ลงทางพิเศษต่างๆ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่สำคัญในกรุงเทพฯ ตลอดระยะทาง 65.6 กิโลเมตร ทั้งเขตในเมืองและนอกเมือง โดยผู้ใช้บริการทางพิเศษจะต้องชำระเงินค่าผ่านทางที่ด่านเก็บค่าผ่านทาง ณ จุดขึ้นทางพิเศษ ซึ่งมีทั้งหมดจำนวน 48 จุด ซึ่งเป็นของทางพิเศษเฉลิมมหานครจำนวน 18 จุด (เช่น ด่านดินแดง บางนา ดาวคะนอง สุขุมวิท พระราม 4 ฯลฯ) และทางพิเศษศรีรัชจำนวน 30 จุด (เช่น ด่านอโศก พระราม 9 ศรีนครินทร์ ยมราช สุรวงศ์ หัวลำโพง คลองประปา ย่านพหลฯ ประชาชื่น พระราม 3 ฯลฯ) และผู้ใช้บริการสามารถชำระค่าผ่านทางได้ 2 วิธี คือชำระด้วยเงินสด หรือชำระผ่านระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass)

1.2 ผู้ใช้บริการทางพิเศษอุดรรัถยาที่เชื่อมต่อระบบทางพิเศษศรีรัชออกสู่ด้านทิศเหนือของกรุงเทพฯ มีระยะทาง 32 กิโลเมตร ซึ่งมีด่านเก็บค่าผ่านทางจำนวน 10 จุด โดยจะต้องชำระเงินค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดทางขึ้นสำหรับขาเข้าเมือง และ ณ จุดทางลงสำหรับขาออกนอกเมือง ซึ่งมีทางขึ้นจำนวน 5 จุด ทางลงจำนวน 5 จุด และผู้ใช้บริการจะต้องชำระเงินค่าผ่านทางด้วยเงินสดเท่านั้น

2. การให้บริการระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ

บริษัทได้ร่วมกับ กทพ. ในการนำระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติมาใช้ในการจัดเก็บค่าผ่านทาง เพื่อเป็นทางเลือกให้กับผู้ใช้ทางเพิ่มความสะดวกรวดเร็วและประสิทธิภาพในการชำระค่าผ่านทางบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ตลอดจนรองรับปริมาณจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต

4) กิจกรรมส่งเสริมการขายและประชาสัมพันธ์ (Promotion)

บริษัทจัดให้มีส่วนลดค่าผ่านทางในบางเส้นทางและมีกำหนดเวลาสิ้นสุด เพื่อส่งเสริมให้ลูกค้ากลุ่มเป้าหมายหันมาใช้บริการทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอจนเกิดความเคยชินและเป็นลูกค้าประจำในที่สุด โดยในปี 2558 บริษัทยังคงให้ส่วนลด ณ จุดเชื่อมต่อจากทางพิเศษฉลองรัชมายังทางพิเศษเฉลิมมหานครที่ด่านอาจณรงค์ 1 เฉพาะไปบางนา รวมถึงทางพิเศษอุดรรัถยาของบริษัทย่อย ยังให้ส่วนลดแก่ผู้ที่ใช้บริการที่ด่านเมืองทองธานีอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ ในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น วันสงกรานต์และวันขึ้นปีใหม่ บริษัทได้ร่วมมือกับ กทพ. จัดกิจกรรมส่งเสริมการใช้ทางพิเศษให้กับผู้ใช้ทางด้วยการแจกของที่ระลึกแก่ผู้ใช้ทางพิเศษ รวมทั้งจัดให้มีจุดให้บริการแก่ผู้ใช้ทางเพื่อสร้างความรู้สึกผูกพันให้กับลูกค้าภายใต้แนวคิดที่ว่าเราพร้อมส่งมอบความสุขด้วยบริการที่ดีให้กับลูกค้าตลอดสายทาง

บริษัทในฐานะเอกชนผู้ให้บริการทางพิเศษได้สนองตอบนโยบายของภาครัฐด้วยการร่วมรณรงค์ “โทรไม่ขับ” และ “เมาไม่ขับ” ผ่านกิจกรรมการขับขี่ปลอดภัย ตลอดจนการใช้พลังงานเพื่อการเดินทางอย่างคุ้มค่า บริษัทได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์ไปยังกลุ่มลูกค้าเป้าหมายมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ตระหนักถึงความสะดวก รวดเร็ว ประหยัดและปลอดภัยในการใช้บริการทางพิเศษให้ทราบถึงบริการที่มีคุณภาพบนทางพิเศษ และให้ทราบถึงกิจกรรมส่งเสริมการใช้บริการต่างๆ ของบริษัท อาทิ การจัดกิจกรรมพิเศษให้กับผู้ใช้ทางที่เป็นผู้โชคดี การให้ส่วนลดค่าผ่านทาง รวมถึงการต่อเชื่อมทางพิเศษกับเส้นทางต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทาง

สำหรับสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ ที่บริษัทใช้เพื่อเป็นช่องทางในการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร ประกอบด้วย สื่อสารคดี วิทยุ-โทรทัศน์ สปอตวิทยุ เอกสารแผ่นปลิว ป้ายสลับข้อความ (VMS) เว็บไซต์ www.bemplc.co.th ตลอดจนการสื่อสารผ่านโซเชี่ยลมีเดีย www.facebook.com/bangkokexpresswayandmetro รวมทั้งการจัดทำวารสารศรีรัชราย 2 เดือน เพื่อเป็นช่องทางในการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างบริษัทกับผู้ใช้ทาง รวมทั้งเสริมสร้างความรู้ ความพึงพอใจ และยังเป็นการจูงใจให้ลูกค้าใหม่เข้ามาใช้บริการเพิ่มขึ้น อีกทั้งยังมีการดำเนินกิจกรรมเพื่อสังคมอย่างต่อเนื่องตลอดปี จัดเป็นการสร้างความเข้าใจที่ดีทั้งต่อลูกค้าและสังคม

2.1.2.3 ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

ในปี 2558 ภาพรวมของเศรษฐกิจไทยยังคงอยู่ในภาวะชะลอตัวในทุกภาคอุตสาหกรรม โดยภาคอุตสาหกรรมรถยนต์ แม้ว่ายอดขายรถยนต์โดยรวมจะลดลงเมื่อเทียบกับปี 2557 แต่หากพิจารณาเฉพาะตัวเลขเดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม 2558 พบว่ายอดขายรถยนต์เพิ่มขึ้น เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา ซึ่งเป็นการเติบโตครั้งแรกในรอบ 31 เดือน เนื่องจากมีการเปิดตัวรถยนต์ใหม่ มีข้อเสนอพิเศษ ทำให้ผู้บริโภคตัดสินใจซื้อรถยนต์ก่อนที่จะมีการปรับราคาขึ้นตามโครงสร้างภาษีสรรพสามิตใหม่ ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2559 อย่างไรก็ตามภาพรวมยอดขายรถยนต์ในปี 2558 ลดลงเมื่อเทียบกับปี 2557 ซึ่งส่งผลต่อการเติบโตของปริมาณจราจรโดยรวมบนทางพิเศษ ทั้งนี้จากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบกรายงานว่า ในปี 2558 มีปริมาณรถจดทะเบียนใหม่ในเขตกรุงเทพฯ จำนวน 388,057 คัน ต่ำกว่าในช่วงเดียวกันของปี 2557 ที่มีปริมาณรถจดทะเบียนใหม่ จำนวน 425,033 คัน โดยมีปริมาณรถจดทะเบียนสะสมในเขตกรุงเทพฯ ณ สิ้นปี 2558 รวมทั้งสิ้น 5,536,477 คัน และแม้ว่าการเพิ่มขึ้นของรถยนต์จดทะเบียนใหม่ปีนี้จะน้อยกว่าปีก่อน แต่เมื่อเทียบกับถนนในกรุงเทพฯ ที่มีความยาวเพียง 5,400-5,500 กิโลเมตร แล้วส่งผลให้ความสามารถในการรองรับปริมาณรถในเขตกรุงเทพฯ ลดลง

ด้านการแข่งขันทางอ้อมจากการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะนั้น ในปัจจุบันมีระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าทั้งจากของกรุงเทพฯ (BTS) และรถไฟฟ้าใต้ดินของ รฟม. ที่ได้เปิดดำเนินการนั้น มิได้ส่งผลกระทบทำให้ปริมาณรถที่ใช้ทางพิเศษลดลงแต่อย่างใด เหตุเพราะลูกค้าส่วนใหญ่ของรถไฟฟ้าเป็นผู้ที่ใช้บริการของระบบขนส่งสาธารณะอยู่ก่อนแล้ว ซึ่งเป็นลูกค้าคนละกลุ่มกับลูกค้าของระบบทางพิเศษ

2.1.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

2.1.3.1 ลักษณะการจัดให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์

กทพ. เป็นหน่วยงานหนึ่งของภาครัฐที่รับผิดชอบในการก่อสร้างทางพิเศษ สำหรับให้บริการต่อการสัญจรของรถยนต์ ให้มีความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย รวมทั้งการบรรเทาปัญหาการจราจร โดย กทพ. เชิญชวนให้

ผู้สนใจเข้าร่วมจัดทำข้อเสนอการลงทุน บริษัทจึงทำการศึกษาถึงความเป็นไปได้ของโครงการ และเข้ายื่นข้อเสนอขอลงทุนเพื่อให้ได้มาซึ่งโครงการที่มีผลตอบแทนและเงื่อนไขที่เหมาะสม

โครงการทางพิเศษภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี และสัญญาสัมปทานการลงทุนโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เป็นโครงการในลักษณะ BTO ซึ่งสาระสำคัญของสัญญา คือ กทพ. กำหนดรูปแบบ (Characteristic) สายทาง พื้นที่ที่จะใช้ในการก่อสร้าง และทำการเวนคืนที่ดินเพื่อส่งมอบให้บริษัททำการก่อสร้างในเวลาที่กำหนดตามสัญญา จากนั้นบริษัทจะทำการก่อสร้างตามแบบที่ได้รับอนุมัติจาก กทพ. ภายใต้การควบคุมคุณภาพการก่อสร้างของวิศวกรของ กทพ. วิศวกรอิสระและผู้ตรวจแบบอิสระ เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ วิศวกรอิสระจะทำการตรวจสอบและออกหนังสือรับรองความเสร็จสมบูรณ์ แสดงว่างานก่อสร้างเสร็จสิ้นตามมาตรฐานที่กำหนดพร้อมเปิดให้บริการ และบริษัทมีสิทธิได้รับค่าผ่านทางตามเงื่อนไขสัญญาได้ โดยในการก่อสร้างที่ผ่านมา บริษัทได้ว่าจ้างผู้จัดการโครงการเป็นผู้ทำการก่อสร้างและบริหารโครงการทางพิเศษในลักษณะ Lump Sum Turnkey เนื่องจากโครงการก่อสร้างทางพิเศษเป็นโครงการขนาดใหญ่อาจเกิดปัญหาในเรื่อง Cost Overrun และปัญหาการก่อสร้างไม่แล้วเสร็จทันเวลา การจ้างในลักษณะ Lump Sum Turnkey จะเป็นการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวได้ และในการว่าจ้างผู้บริหารโครงการ บริษัทคัดเลือกผู้มีความชำนาญ และมีประสบการณ์มาทำหน้าที่ผู้จัดการโครงการและผู้ทำการก่อสร้าง เพื่อผลสำเร็จของงานที่มีคุณภาพในเวลาที่กำหนด

สำหรับโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ซึ่งบริษัท และ กทพ. ได้ลงนามสัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบ ก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการ และบำรุงรักษาโครงการเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2555 มีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2555 ถึงวันที่ 14 ธันวาคม 2585 โดยมีระยะเวลาในการก่อสร้างไม่เกิน 48 เดือน กทพ. เป็นผู้กำหนดสายทางพื้นที่ที่จะใช้ในการก่อสร้าง และทำการเวนคืนที่ดินเพื่อส่งมอบให้บริษัทภายในเวลาที่กำหนด โดยบริษัทมีหน้าที่ออกแบบและทำการก่อสร้างตามแบบที่ได้รับอนุมัติจาก กทพ. ภายใต้การควบคุมคุณภาพการก่อสร้างของวิศวกรของ กทพ. และวิศวกรอิสระ ซึ่งวิศวกรอิสระจะทำการตรวจสอบและออกหนังสือรับรองความเสร็จสมบูรณ์ เมื่องานก่อสร้างเสร็จสิ้นตามมาตรฐานที่กำหนดพร้อมเปิดให้บริการ โดยบริษัทได้ว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง ซึ่งเป็นผู้มีความชำนาญ และมีประสบการณ์ในการก่อสร้างและบริหารโครงการทางพิเศษทุกสายทางที่บริษัทได้รับสัมปทานมาทำหน้าที่ผู้จัดการโครงการและผู้ทำการก่อสร้างและบริหารโครงการทางพิเศษในลักษณะ Lump Sum Turnkey

ตามสัญญาสัมปทานโครงการนี้ บริษัทมีสิทธิในการบริหารจัดการ และให้บริการ ได้แก่การเรียกเก็บค่าผ่านทาง การกู้ภัย และการบำรุงรักษา โดยบริษัทมีสิทธิที่จะได้รับค่าผ่านทางทั้งหมดตลอดระยะเวลาสัมปทาน

2.1.3.2 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัท (เดิมคือ BECL) และบริษัทย่อยได้ดำเนินกิจการธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษโดยคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมาโดยตลอด ซึ่งบริษัทจะยึดถือแนวทางปฏิบัติของ BECL และบริษัทย่อย เพื่อนำมาปฏิบัติสืบต่อไป ทั้งนี้ แนวปฏิบัติในการดำเนินกิจการธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษโดยคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของ BECL และบริษัทย่อยดังกล่าว สามารถสรุปได้ดังนี้

ตั้งแต่ช่วงการดำเนินการก่อสร้างทางพิเศษ BECL และบริษัทย่อยปฏิบัติตามมาตรการป้องกันมลภาวะตามมาตรฐานข้อบังคับที่กำหนดโดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา ทั้งนี้ BECL และบริษัทย่อยได้ใช้มาตรการรวมถึงวิธีการต่างๆ ในการปฏิบัติอย่างเหมาะสมสำหรับการก่อสร้างในเขตเมืองที่มีประชาชนอาศัยอยู่มาก โดยนำเทคนิคการก่อสร้างแบบ Segmental Box Girder มาใช้ ทำให้ BECL สามารถดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่สั้นกว่าการก่อสร้างโดยวิธีการอื่นที่ใช้กันอยู่ทั่วไปในขณะนั้น เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อสังคมรอบข้าง และมีผลกระทบต่อปริมาณจราจรบนพื้นล่างให้น้อยที่สุดในช่วงระหว่างงานก่อสร้าง และ BECL ไม่เคยมีประวัติการกระทำความผิดที่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมแต่อย่างใด

ในการบริหารโครงการระบบทางพิเศษ BECL ได้ตระหนักถึงความสำคัญของสิ่งแวดล้อมที่มีต่อคุณภาพชีวิตของพนักงาน ผู้ใช้บริการ และสังคมบริเวณโดยรอบทางพิเศษ นอกจากนี้ตั้งแต่ปี 2551 BECL ได้มีการปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานภายในเพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับการขอใบรับรองการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 : 2004 ในการนี้ BECL ได้รับการรับรองจากบริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2551 และมีการตรวจต่ออายุใบรับรองการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง โดยมีความมุ่งมั่นในการจัดการบริหารงานด้านสิ่งแวดล้อม ด้วยแนวทางการดำเนินงานดังต่อไปนี้

1. ให้ความสำคัญในการป้องกันและควบคุมมลพิษ โดยบริหารและบำรุงรักษาทางพิเศษให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของผู้ใช้บริการ พนักงาน และชุมชน
2. สร้างจิตสำนึกแก่พนักงาน และส่งเสริมการใช้พลังงาน ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ
3. ปฏิบัติหน้าที่ให้สอดคล้องต่อกฎหมาย และข้อกำหนดอื่นๆ ด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง
4. ทบทวนวัตถุประสงค์และเป้าหมาย เพื่อปรับปรุงระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง
5. เผยแพร่นโยบายสิ่งแวดล้อมต่อสาธารณชนและผู้ที่เกี่ยวข้อง

ในปี 2558 BECL ยังคงรักษาไว้ซึ่งระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 : 2004 อย่างต่อเนื่อง โดยได้ติดตามประเด็นปัญหาสิ่งแวดล้อมที่สำคัญต่าง ๆ ที่อาจมีโอกาสเกิดขึ้น รวมทั้งได้เพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า ด้วยมาตรการบริหารจัดการด้านพลังงาน ซึ่ง BECL ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง โดย BECL ได้จัดทำโครงการศึกษา และทำโครงการนำร่องใช้โคมไฟ LED ทดแทนโคมไฟฟ้าส่องสว่างบนทางเดิมระยะทางประมาณ 10 กิโลเมตร ทำให้สามารถประหยัดพลังงานไฟฟ้าลงได้ถึงร้อยละ 15 เทียบกับการใช้หลอดไฟทางหลอดโซเดียมความดันสูง และไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณด่านเก็บเงินค่าผ่านทางทำให้สามารถประหยัดพลังงานไฟฟ้าลงได้ถึงร้อยละ 15 โดยบริษัทได้เปลี่ยนโคมไฟที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นทั้งบนทางพิเศษและบริเวณด่านเก็บเงินค่าผ่านทาง ดังนี้

1. เปลี่ยนโคมไฟทางหลอดโซเดียมความดันสูงที่มีประสิทธิภาพดีทดแทนโคมไฟหลอดโซเดียมความดันสูงเดิมบนทางหลักของทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอ บี และซี ระยะทางประมาณ 29 กิโลเมตร ทำให้ได้ความสว่างมากขึ้นและประหยัดพลังงานได้ถึงร้อยละ 20 โดยในปี 2559 BECL จะขยายผลไปในทางหลักของทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี และทางขึ้น-ลงของทางพิเศษศรีรัช
2. เปลี่ยนโคมไฟชนิด LED ทดแทนโคมไฟหลอดไอปรอท หรือหลอดแสงจันทร์ที่ด่านเก็บเงินค่าผ่านทางทุกด่าน ทำให้สามารถลดการใช้พลังงานไฟฟ้าลงได้ถึงร้อยละ 70 โดยที่ได้ความสว่างมากกว่าหลอดเดิม และช่วยลดการใช้ปรอท

สำหรับการจัดการด้านความปลอดภัย BECL มีหน่วยงานวิเคราะห์วิศวกรรมที่พร้อมด้วยบุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญในด้านวิศวกรรมจราจรและความปลอดภัยบนทางพิเศษ ทำหน้าที่ศึกษาผลกระทบจากปัจจัยต่าง ๆ โดยมีการจัดทำแบบจำลอง Traffic Simulation เพื่อศึกษาความเหมาะสมในการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง พร้อมทั้งตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน วิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตรายบนทางพิเศษ ศึกษาคุณสมบัติและรูปแบบการติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัย ทั้งนี้ เพื่อพัฒนาปรับปรุงทางพิเศษให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดสำหรับผู้ใช้ทาง รวมทั้งการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โดย BECL ได้นำผลการศึกษาดังกล่าวมาดำเนินการดังนี้

(ก) การปรับปรุงความปลอดภัยบนทางพิเศษ โดย BECL ได้ทำการตรวจสอบและประเมินความปลอดภัยพื้นที่หัวเกาะทางแยก (Gore Area) และติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัย ได้แก่ อุปกรณ์ดูดซับแรงปะทะ (Cash Cushion) ถังรับแรงปะทะ (Cushion Tank) หลักนำทางชนิดให้ตัว (Flexible Guide Post) ทาพื้นด้วยสี Cold Plastic สีแดง เพื่อกระตุ้นเตือนถึงจุดอันตรายที่อาจจะเกิดอุบัติเหตุ

(ข) การเพิ่มช่องเก็บค่าผ่านทางระบบอัตโนมัติ (Easy Pass) จากอัตราการเติบโตของปริมาณจราจรในช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass) และหลังจากที่ กทพ. มีนโยบายยกเลิกค่ามัดจำบัตร Easy Pass ทำให้มีปริมาณการใช้ระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass) เพิ่มขึ้น ทำให้ต้องมีการเพิ่มช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติเพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ผู้ใช้ทางสามารถประหยัดเวลาในการเดินทาง และน้ำมันเชื้อเพลิงได้

(ค) ปรับช่องเก็บค่าผ่านทางระบบอัตโนมัติ (Easy Pass) ที่ด่านอโศก 4 ประชาชื่นขาเข้า และประชาชื่นขาออก ให้เป็นช่องทางขวาสุด เพื่อให้ผู้ใช้ทางสามารถเข้าช่องทาง Easy Pass ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และรวดเร็วยิ่งขึ้น

(ง) การปรับปรุงแนะนำจราจร ป้ายแนะนำช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass) เพื่อแนะนำผู้ใช้ทางพิเศษให้ได้รับความสะดวกรวดเร็วในการผ่านช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ

(จ) ปรับปรุงช่องเก็บค่าผ่านทางระบบอัตโนมัติ (Easy Pass) ที่ด่านอโศก 1 อโศก 3 และประชาชื่นขาออก ให้เป็น Fast Lane เพื่อให้รองรับการผ่านช่องทางที่เร็วขึ้น ลดการชลอความเร็วที่ช่องทาง Easy Pass

นอกจากนี้ BECL ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับการจัดให้มีการฝึกอบรมพนักงานตลอดจนผู้บริหารเพื่อเสริมสร้างความรู้ และทักษะในการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 : 2004 ตลอดจนการจัดกิจกรรมปลูกจิตสำนึกทั่วทั้งองค์กร และการดำเนินกิจกรรมด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมร่วมกับสังคมรอบข้างอีกด้วย

2.1.3.3 การประกันภัย

กรมธรรม์	มูลค่าความคุ้มครอง	ความคุ้มครอง
Property Damage, Machinery Breakdown, Business Interruption	500,000,000 เหรียญสหรัฐ	สถานที่เอาประกันภัย : สินทรัพย์ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจทางพิเศษศรีรัช ระยะเวลาคุ้มครอง : 1 มกราคม 2558 – 31 ธันวาคม 2558
Property Damage, Machinery Breakdown, Business Interruption	500,000,000 เหรียญสหรัฐ	สถานที่เอาประกันภัย : สินทรัพย์ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจทางพิเศษอุดรรัถยา ระยะเวลาคุ้มครอง : 1 มกราคม 2558 – 31 ธันวาคม 2558
Public Liability Insurance	500,000,000 บาท	สถานที่เอาประกันภัย : สินทรัพย์ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจทางพิเศษศรีรัช ระยะเวลาคุ้มครอง : 1 มกราคม 2558 – 31 ธันวาคม 2558
Public Liability Insurance	500,000,000 บาท	สถานที่เอาประกันภัย : สินทรัพย์ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจทางพิเศษอุดรรัถยา ระยะเวลาคุ้มครอง : 1 มกราคม 2558 – 31 ธันวาคม 2558

2.1.4 งานที่ยังไม่ได้ส่งมอบ

การก่อสร้างทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

บริษัทได้เริ่มงานก่อสร้างตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2555 มีระยะเวลาก่อสร้างไม่เกิน 48 เดือน มูลค่าโครงการ 25,491 ล้านบาท โดยความคืบหน้าของโครงการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 อยู่ที่ประมาณร้อยละ 85.37 เป็นไปตามแผนงาน คาดว่าจะเปิดใช้บริการได้ภายในปี 2559

2.2 ธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

บริษัทเป็นผู้รับสัมปทานการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน จำนวน 2 โครงการ จาก รฟม. โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) **โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) (สถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ) ("โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน")**

บริษัทดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งเปิดให้บริการระหว่างสถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ ระยะทาง 20 กิโลเมตร รวม 18 สถานี ในรูปแบบ PPP Net Cost (AOT) โดยจะมีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งการดำเนินกิจกรรมและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงการโฆษณา การให้เช่าพื้นที่ในโครงการ และธุรกิจให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานี และภายในขบวนรถไฟฟ้า เป็นระยะเวลา 25 ปี ตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2547 จนถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2572 ภายใต้สัญญาโครงการดังกล่าว บริษัทมีภาระผูกพันต้องจ่ายเงินค่าตอบแทนจากค่าโดยสารและจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ให้แก่ รฟม. ตามอัตราที่ระบุในสัญญา ปัจจุบันมีรถไฟฟ้าที่วิ่งบริการจำนวน 19 ขบวน มีระยะเวลาให้บริการทุกวันโดยไม่มีวันหยุดตั้งแต่เวลา 06.00 – 24.00 น.

(2) **โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราษฎ์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) ("โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง") สัญญาที่ 4**

บริษัทดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ซึ่งเปิดให้บริการระหว่างสถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน ระยะทาง 22 กิโลเมตร รวม 16 สถานี ในรูปแบบสัญญา PPP Gross Cost (ATO) กล่าวคือ รฟม. เป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานโยธาทั้งหมด และบริษัทลงทุนในงานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขสัญญา โดย รฟม. เป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร และรายได้เชิงพาณิชย์จากการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด และ รฟม. จะจ่ายคืนบริษัทในลักษณะค่าจ้างบริหารการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา และค่าอุปกรณ์งานระบบ ตลอดอายุสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ 4 กันยายน 2556 ซึ่งเป็นวันที่ลงนามในสัญญา ปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการ และคาดว่าจะเปิดให้บริการได้ภายในปี 2559 โดยมีสถานีเชื่อมต่อโครงการทั้ง 2 โครงการที่สถานีเตาปูน

โครงการรถไฟฟ้า	โครงการรถไฟฟ้า สายสีน้ำเงิน (สถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ)	โครงการรถไฟฟ้า สายสีม่วง (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน)
ประเภทสัมปทาน	PPP Net Cost	PPP Gross Cost
ระยะเวลาสัมปทาน	25 ปี (2547- 2572)	30 ปี (2556 - 2586)
จำนวนสถานี	18 สถานี (โครงการรถไฟฟ้าใต้ดินตลอดเส้นทาง)	16 สถานี (โครงการรถไฟฟ้ายกระดับตลอดเส้นทาง)
ระยะทาง	20 กิโลเมตร	22 กิโลเมตร
อาคารจอดรถ	อาคารและลานจอดรถรวม 11 แห่ง	อาคารจอดรถ 4 แห่ง

ต่อมาเมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2557 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบการดำเนินการตามมาตรา 16 แห่ง พรบ.ร่วมทุน โดยการเจรจาตรงกับบริษัท (เดิมคือ BMCL) สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงตามสัญญาสัมปทาน สัญญาที่ 5 ในรูปแบบ PPP Gross Cost ซึ่ง รฟม.ได้ดำเนินการตามขั้นตอนของ พรบ.ร่วมทุน และได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อทำหน้าที่พิจารณาคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมงาน รวมทั้งเจรจาต่อรองและดำเนินการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ปัจจุบันร่างสัญญาสัมปทานสัญญาที่ 5 อยู่ระหว่างพิจารณาทบทวนระยะเวลาของสัญญา เพื่อเสนอขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีต่อไป

ซึ่งหากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบในร่างสัญญาสัมปทานสัญญาที่ 5 ดังกล่าวแล้ว บริษัทจะเป็นผู้ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง สัญญาสัมปทานสัญญาที่ 5 ซึ่งจะเปิดให้บริการระหว่างสถานีเตาปูน-สถานีบางซื่อ ระยะทาง 1.2 กิโลเมตร

รวม 1 สถานี ในรูปแบบสัญญา PPP Gross Cost (ATO) โดยจะมีการดำเนินการในระยะที่ 1 การออกแบบและก่อสร้าง และในระยะที่ 2 การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง

2.2.1 ลักษณะบริการ

บริษัทมีรายได้จากการให้บริการเดินรถไฟฟ้า 2 ลักษณะ คือ รายได้จากการจัดเก็บค่าโดยสาร และรายได้จากการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า

2.2.1.1 รายได้จากการจัดเก็บค่าโดยสาร

ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ระหว่างบริษัทและ รฟม. บริษัท (เดิมคือ BMCL) มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการให้บริการเดินรถและจัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร และการพัฒนาเชิงพาณิชย์เป็นระยะเวลา 25 ปี นับตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2547 ซึ่งเป็นวันที่ รฟม. ออกหนังสือไม่คัดค้านการเริ่มต้นให้บริการที่ก่อให้เกิดรายได้ โดยบริษัทมีภาระผูกพันต้องจ่ายเงินค่าตอบแทนจากค่าโดยสารและจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ให้แก่ รฟม. ตามอัตราที่ระบุในสัญญาสัมปทาน

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

บริษัทได้ปรับอัตราค่าโดยสารตามข้อตกลงในสัญญาสัมปทานมาโดยลำดับ อัตราค่าโดยสารที่ประกาศใช้อยู่ในปัจจุบันเป็นอัตราที่ปรับเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2557 ซึ่งจะใช้จนถึงวันที่ 2 กรกฎาคม 2559

2.2.1.2 รายได้จากการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า

บริษัทได้รับค่าจ้างบริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าจากสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงสัญญาที่ 4 สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถและซ่อมบำรุงรักษา (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) ระยะที่ 2 (ระยะเวลาประมาณ 27 ปี) โดยคาดว่าจะเริ่มมีรายได้จากการให้บริการดังกล่าวในปี 2559

2.2.2 การตลาดและการแข่งขัน

2.2.2.1 ลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของบริษัทสามารถแบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่อาศัยอยู่รอบเส้นทางและกลุ่มที่มิได้อาศัยอยู่รอบเส้นทางแต่มีความจำเป็นต้องเดินทางผ่านหรือมีจุดหมายปลายทางอยู่ในเส้นทาง และสามารถแบ่งกลุ่มย่อยตามวัตถุประสงค์การเดินทาง ดังนี้

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

2.2.2.2 นโยบายและกลยุทธ์การตลาด

(1) <u>กลยุทธ์ด้านบริการและผลิตภัณฑ์</u>

(1.1) สร้างสรรค์รูปแบบการบริการเพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารในการให้บริการเดินรถไฟฟ้า MRT ปัจจุบันรถไฟฟ้า MRT มีเส้นทางการเดินรถเริ่มต้นจากสถานีหัวลำโพง ปลายทางที่สถานีบางซื่อ ระยะทาง 20 กิโลเมตร ผ่านพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญ (Central Business District-CBD) พื้นที่ที่อยู่อาศัย (Residential Area) และมีจุดเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนที่สำคัญซึ่งมีผลต่อการเพิ่มจำนวนผู้โดยสาร อาทิ จุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีเขียว (BTS) ที่สถานีสวนจตุจักร สายสีแดง (Airport Rail Link) ที่สถานี

เพชรบุรีซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และในปี 2559 - 2560 จะมีจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงที่สถานีเตาปูน นอกจากนี้ยังมีจุดเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟหัวลำโพงและบางซื่อ สำหรับการเชื่อมต่อทางเดินของสถานีกับอาคาร ปัจจุบันมี 4 จุด ได้แก่ 1) อาคารจัตุรัสจามจุรี (อาคารพักอาศัย อาคารสำนักงาน และศูนย์รวมความบันเทิงและการศึกษา) กับสถานีสามย่าน 2) ศูนย์การค้ายูเนี่ยนมอลล์กับสถานีพหลโยธิน 3) อาคาร Interchange 21 (อาคารสำนักงาน) และอาคาร Terminal 21 (ศูนย์การค้า โรงแรม อาคารสำนักงาน และที่พักอาศัย) กับสถานีสุขุมวิท 4) ศูนย์การค้า Central Plaza Grand Rama 9 กับสถานีพระราม 9 และกำลังจะมีการเชื่อมต่อกับอาคาร G Tower ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

พฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้บริการส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์เพื่อการทำงาน รองมาเป็นการเดินทางเพื่อการศึกษา ซึ่งจะเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วน ขณะที่วัตถุประสงค์อื่นจะเป็นการเดินทางนอกเวลาเร่งด่วน (Off peak) ซึ่งมีอัตราการเพิ่มเที่ยวการเดินทางสูงกว่า บริษัทจึงกำหนดกลยุทธ์ในการเพิ่มการเดินทางช่วง Off peak ที่ยังมีความสามารถในการรองรับได้ รวมถึงการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางด้วยบัตร เพื่อเพิ่มรายได้และจำนวนผู้โดยสาร และเป็นการกระตุ้นอย่างเนื่องตั้งแต่ปี 2556 ด้วยการทำความร่วมมือกับพันธมิตร ที่อยู่รอบเส้นทาง เช่น การให้ส่วนลดหรือสิทธิประโยชน์ในการออกบัตรหรือเติมเงิน การให้ข้อมูลกิจกรรมและแนะนำสถานที่ที่คาดว่าจะเป็นจุดหมายปลายทางของผู้เดินทางในระบบรถไฟฟ้า MRT ในช่วงที่ผ่านมามีการทำกิจกรรมและให้ข้อมูลร่วมกับพันธมิตรรายต่างๆ เช่น ศูนย์การค้า Central Plaza Grand Rama 9 ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ อาคาร Terminal 21 ศูนย์การค้าเอสพลานาด เป็นต้น

(1.2) มุ่งเน้นคุณภาพการบริการ

บริษัทมีนโยบายมุ่งเน้นคุณภาพการบริการโดยถือว่า **"การบริการอยู่เหนือสิ่งอื่นใด"** นอกจากนั้นบริษัทยังมีนโยบายให้รถไฟฟ้า MRT เป็น **"ส่วนหนึ่งในชีวิตของคนกรุงเทพ"** ภายใต้การดำเนินงานอย่างมืออาชีพ โดยการดำเนินกิจกรรมต่างๆ เพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ของรถไฟฟ้า MRT ที่ให้บริการการเดินทางแล้ว ยังมีการสร้างคุณค่าเพิ่มให้คนกรุงเทพรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งในวิถีชีวิต จากนโยบายดังกล่าว บริษัทจึงกำหนดเป้าหมายการดำเนินงานด้านคุณภาพการบริการ ดังนี้

(1.2.1) ความปลอดภัย (Safety) บริษัทถือว่าความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT เป็นความสำคัญสูงสุดที่พนักงานทุกคนต้องพึงตระหนัก และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดความปลอดภัยของบริษัทอย่างเคร่งครัด โดยที่ผ่านมา บริษัทมีการฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องตลอดจนมีการกำกับดูแลการให้บริการมีมาตรฐานตามข้อกำหนดความปลอดภัยของประเทศไทยและเทียบเท่าระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนชั้นนำของโลก

(1.2.2) ความสะดวก (Convenience) บริษัทให้ความสำคัญในการดูแลการทำงานของอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่างๆ ในระบบรถไฟฟ้า MRT เพื่อให้ทำงานได้ตามเป้าหมาย นอกจากนี้บริษัทได้เล็งเห็นถึงความสะดวกของผู้โดยสารในช่วงการเดินทางที่แออัด เช่น ช่วงงานเทศกาลหรือการจัดนิทรรศการรายรอบเส้นทาง โดยจัดให้มีการเพิ่มจุดจำหน่ายเหรียญโดยสาร เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับการบริการอย่างดีที่สุด

(1.2.3) ความรวดเร็ว (Fast) บริษัทจะควบคุมให้ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟฟ้าและตารางการให้บริการรถไฟฟ้ารองรับกับความต้องการของผู้โดยสารในแต่ละช่วงเวลา

(1.2.4) ความเชื่อถือได้ (Reliability) บริษัทจะดูแลให้รถไฟฟ้าและระบบอาณัติสัญญาณอยู่ในสภาพดี และไม่ส่งผลกระทบต่อการให้บริการของบริษัท

(1.2.5) การตรงต่อเวลา (Punctuality) บริษัทจะควบคุมให้ตารางการเดินรถไฟฟ้าและการเทียบจอดในสถานีทั้งหมดคลาดเคลื่อนไปจากที่เวลากำหนดน้อยที่สุด

(1.3) สร้างรูปแบบบัตรโดยสารที่ตรงกับความต้องการของลูกค้าแต่ละกลุ่ม
บริษัทมีการวิเคราะห์ลักษณะลูกค้าและกลุ่มเป้าหมายทั้งที่เป็นผู้ใช้บริการประจำและใช้บริการเป็นครั้งคราว เพื่อจัดทำและวางแผนการออกบัตรโดยสารชนิดต่างๆ ให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าแต่ละกลุ่ม และดึงดูดกลุ่มลูกค้าที่ใช้บริการเป็นครั้งคราวให้หันมาใช้เดินทางด้วยบัตรรถไฟฟ้า MRT มากขึ้น เช่น การทำบัตรรูปแบบบัตรขนาดพิเศษ การทำความร่วมมือกับสถาบันการเงินในการออกบัตรร่วมกัน ที่สามารถใช้ทำธุรกรรมทางการเงินและเดินทางในระบบรถไฟฟ้า MRT ได้แก่ ความร่วมมือกับธนาคารกสิกรไทย และธนาคารไทยพาณิชย์ ในการทำบัตรแก่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ รวมถึงสถาบันหรือหน่วยงานอื่นๆ เป็นต้น

(2) <u>กลยุทธ์ด้านราคา</u>
บริษัทจัดเก็บค่าโดยสารตามระยะทางการเดินทาง (Distance Related Fare) เพื่อทำให้เกิดความยุติธรรมต่อผู้โดยสารในการเดินทางในระยะทางที่ต่างกัน พร้อมส่วนลดแก่กลุ่มนักเรียน/นักศึกษา และกลุ่มเด็ก/ผู้สูงอายุ รวมทั้งยังสอดคล้องกับระบบการเก็บค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนประเภทอื่น โดยการเก็บค่าโดยสารดังกล่าว บริษัทจะปรับอัตราค่าโดยสารตามที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน นอกจากนี้บริษัทยังมีส่วนลดพิเศษสำหรับบัตรโดยสารประเภทต่างๆ ในกรณีที่องค์กรหรือหน่วยงานภายนอกขอออกบัตรตามจำนวนที่บริษัทกำหนด

(3) <u>กลยุทธ์ด้านการส่งเสริมการตลาด</u>
บริษัทได้แบ่งลูกค้ากลุ่มเป้าหมายออกเป็นกลุ่มต่างๆ ทำให้สามารถกำหนดกลยุทธ์ การส่งเสริมการขายให้เกิดประสิทธิภาพครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายโดยรวม ทั้งนี้ บริษัทได้วางแผนการส่งเสริมการขายและแผนการตลาดให้สอดคล้องกับสถานการณ์และสิ่งแวดล้อมของลูกค้ากลุ่มเป้าหมาย ดังนี้

(3.1) สนับสนุนและประชาสัมพันธ์พื้นที่จอดแล้วจร (Park and Ride) เพื่อกระตุ้นให้นำรถยนต์ส่วนตัวเข้าไปจอดในจุดที่ให้บริการ เพื่อเดินทางเข้าไปในเขตธุรกิจ (Business District) เช่น ถนนสุขุมวิท ถนนสีลม ถนนรัชดาภิเษก ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดได้อีกช่องทางหนึ่ง อีกทั้งยังเป็นส่วนสำคัญในการช่วยลดปัญหาภาวะโลกร้อน

(3.2) เพิ่มการชำระเงินด้วยบัตรเครดิต (Credit Card) เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายให้กับผู้โดยสาร และจัดรายการส่งเสริมการขายร่วมกับธนาคารชั้นนำ เช่น Citibank – ในการมอบเครดิตเงินคืน 10% KTC - ในการรับแลกคะแนนสะสมของบัตร เพื่อเพิ่มมูลค่าการบริการ และเสนอสิทธิประโยชน์ในการใช้บัตรโดยสาร โดยมุ่งเน้นการกระตุ้นให้ผู้โดยสารเปลี่ยนพฤติกรรมจากการใช้เหรียญโดยสารเป็นการใช้บัตรโดยสารให้มากขึ้น ซึ่งลูกค้าจะได้รับความสะดวกรวดเร็วพร้อมสิทธิประโยชน์ต่างๆ

(3.3) การเพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการหรือเพิ่มจำนวนเที่ยวเดินทางในระบบ ผ่านการให้ข้อมูลข่าวสารกิจกรรมรอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT และการนำเสนอบัตรโดยสารประเภทต่างๆ แก่หน่วยงาน องค์กร อาคารสำนักงาน หรือโรงแรม ทั้งที่อยู่ในและนอกเส้นทาง โดยสามารถทำหน้าบัตรที่เป็นสัญลักษณ์ขององค์กรหรือกิจกรรมสำคัญ เป็นการประชาสัมพันธ์และส่งเสริมการขาย ซึ่งจะทำให้เกิดการกระจายของบัตรโดยสารถึงกลุ่มเป้าหมายทั้งที่เป็นผู้ที่ใช้บริการเดิมและกลุ่มผู้โดยสารที่ยังไม่เคยใช้บริการมาก่อนให้เกิดการทดลองใช้

(3.4) การสร้างและการบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้า (Customer Relation Management - CRM) โดยการบริหารจัดการระบบข้อมูลลูกค้า และสร้างเครือข่ายให้เป็นไปตามกระบวนการ CRM ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของการตลาดเพื่อสร้างความภักดีและการรักษาลูกค้า (Loyalty Marketing) โดยมุ่งเน้นในเรื่องของการมุ่งตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยใช้กลยุทธ์การสร้าง Community ภายใต้ MRT Club เชื่อมโยงความสัมพันธ์ โดยใช้ช่องทาง Social Network และการสื่อสารผ่านสื่อภายในสถานี MRT ในการนำเสนอสิทธิประโยชน์ การจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาด และ Co-promotion ร่วมกับพันธมิตรทางการค้าแบบ Win-Win Strategy ในการสร้างสมาชิก MRT Club

(3.5) การสร้างความภักดีในตราสินค้า (Brand Loyalty) และสร้างการรับรู้ในตราสินค้า (Brand Awareness) ด้วยการจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาด สร้างภาพลักษณ์การตอบแทนลูกค้าและสังคม เป็นการปลูกฝังทัศนคตินี้ให้แก่เยาวชนกลุ่มเป้าหมายและผู้ใช้บริการ โดยการสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Added) อย่างต่อเนื่อง อาทิ

- ความร่วมมือกับ AIS ในการมอบส่วนลดค่าโดยสาร MRT ภายใต้กิจกรรม "เดินทางอุ่นใจกับ MRT"
- ความร่วมมือกับ WeChat ในการมอบส่วนลดค่าโดยสาร MRT ที่ออกบัตรหรือเติมเงินในบัตรโดยสารทุกประเภทตั้งแต่ 300 บาทขึ้นไป
- ความร่วมมือกับ K-Mobile Banking มอบส่วนลด 30 บาท ให้กับลูกค้า MRT ที่ใช้บริการธุรกรรมทางการเงินผ่าน K-Mobile Banking Application และ K-Cyber Banking ที่ออกบัตรหรือเติมเงินในบัตรโดยสารทุกประเภทตั้งแต่ 300 บาทขึ้นไป
- ความร่วมมือกับ KTC โดยนำคะแนนสะสมที่ใช้จ่ายผ่านบัตรฯ ใช้แลกมูลค่าเดินทางและการออกบัตร
- ความร่วมมือกับ Major Cineplex Group, SF Cinema และ GTH ในการจัดชมภาพยนตร์รอบพิเศษหรือรับส่วนลดในการชมภาพยนตร์ นอกจากนี้ยังมีความร่วมมือกับ Scenario ในการชมละครเวทีแก่สมาชิก MRT Club และผู้ที่ออกบัตรโดยสาร

(4) <u>กลยุทธ์ด้านการสื่อสารการตลาด</u>

(4.1) การเลือกใช้ช่องทางสื่อสารและประชาสัมพันธ์ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายของแต่ละกิจกรรมส่งเสริมการตลาด โดยการบริหารจัดการพื้นที่และช่องทางภายในระบบรถไฟฟ้า MRT อาทิ โปสเตอร์ ธงญี่ปุ่น Standee การแจกใบปลิวข่าวสาร สื่อ Digital สื่อ Social PR เป็นต้น ที่จะให้ข้อมูลการเดินทางในระบบแก่ผู้ใช้บริการ

(4.2) เน้นการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลข่าวสารเข้าถึงกลุ่มลูกค้าใหม่ โดยการออกบูธประชาสัมพันธ์ การทำกิจกรรมเพื่อประชาสัมพันธ์ให้ลูกค้ารู้จักระบบรถไฟฟ้า MRT โดยตอกย้ำถึงความตรงเวลา สะดวก รวดเร็วในการเดินทางและมีเวลาเพื่อการใช้ชีวิตร่วมกับครอบครัวมากขึ้นจากการใช้บริการ สามารถกำหนดเวลาการเดินทางที่แน่นอนได้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกระตุ้นให้กลุ่มลูกค้าใหม่สนใจเข้ามาทดลองใช้บริการ

(4.3) การสื่อสารเพื่อสร้างจุดหมายการเดินทาง (Create Destination) เป็นการประชาสัมพันธ์และให้ข้อมูลการเดินทางรอบเส้นทางด้วยรถไฟฟ้า MRT อย่างต่อเนื่อง การจัดทำแผนที่แสดงเส้นทางและสถานที่ต่างๆ อาทิ อาคารสำนักงาน สถานศึกษา โรงแรม ศูนย์การค้า สถานที่ท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญอื่นๆ ผ่านทาง website และการเชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งประเภทอื่นๆ ได้อย่างสะดวกรวดเร็ว โดยนำเสนอในรูปแบบของ MRT Directory รวมถึงคำแนะนำการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT จากพันธมิตรหรือผู้จัดงาน

(4.4) การสร้างความมั่นใจในการเดินทางด้วยการประชาสัมพันธ์เรื่องความปลอดภัย (Safety) ให้กับประชาชนผ่านสื่อโทรทัศน์ วิทยุ และสื่อมวลชนต่างๆ อีกทั้งจัดกิจกรรมด้านความปลอดภัยในสถานที่ต่างๆ เช่น สถานศึกษา อาคารสำนักงาน เพื่อให้ประชาชนเกิดความรู้และความเข้าใจในระบบความปลอดภัยของรถไฟฟ้า MRT เพื่อเสริมสร้างความมั่นใจในการใช้บริการ

(5) <u>กลยุทธ์ด้านการพัฒนา</u>

บริษัทมีกลยุทธ์ในการพัฒนาคุณภาพและบริการอย่างสม่ำเสมอ ต่อเนื่อง และไม่หยุดนิ่ง เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับความพึงพอใจสูงสุดทั้งในด้านความสะดวกสบาย รวดเร็ว ปลอดภัย ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมให้มีผู้มาใช้บริการรถไฟฟ้า MRT ในจำนวนเพิ่มขึ้น ปัจจุบันบริษัทร่วมมือกับสถาบันการเงินที่จะทำให้สามารถถือบัตรหนึ่งใบที่สามารถทำธุรกรรมต่างๆ ได้หลากหลาย

(6) กลยุทธ์การจัดจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่าย

ด้วยการเพิ่มจุดออกตั๋วโดยสาร (Sales Outlet) นอกเหนือจากการออกตั๋วโดยสารได้ที่เครื่องออกเหรียญโดยสารอัตโนมัติและที่ห้องออกบัตรโดยสารของสถานี เช่น การจัดการขายตรง (Direct Sales) ให้กับหน่วยงานต่าง ๆ เช่น องค์กร ธนาคาร สถานศึกษา โรงแรม บริษัทเอกชน เป็นต้น ในการจัดทำหน้าบัตรพิเศษให้กับองค์กร/สถาบัน สามารถนำบัตรโดยสารไปใช้ได้ในโอกาสต่างๆ เช่น มอบให้พนักงานเพื่อสร้างขวัญกำลังใจ มอบให้ลูกค้าเพื่อแสดงความขอบคุณ หรือแม้แต่การสร้างแบรนด์และใช้เป็นสื่อประชาสัมพันธ์ ทำให้บัตรโดยสารรถไฟฟ้า MRT เป็นมากกว่าบัตรโดยสาร

2.2.2.3 ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

ระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

กรุงเทพฯ เป็นเมืองหลวงขนาดใหญ่ที่มีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น และมีระบบขนส่งหลายรูปแบบ อาทิ รถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้า รถไฟ ไมโครบัส รถแท็กซี่ ปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ มีความรุนแรงมากขึ้น อันเป็นผลจากการกระจุกตัวของประชากรในชุมชนเมือง และความต้องการในการเดินทางของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งถือว่าเป็นปัญหาหลักที่เกิดขึ้นไม่แตกต่างกับเมืองหลวงทั่วโลกที่มีความหนาแน่นของประชากรสูง โดยรัฐบาลมีนโยบายมุ่งเน้นแผนงานด้านการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะต่างๆ ในการแก้ไขปัญหาการจราจรและความแออัดของชุมชนเพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ

การเดินทางของประชาชนกรุงเทพฯ สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ระบบ คือ ระบบขนส่งส่วนบุคคลและระบบขนส่งสาธารณะ

(1) ระบบขนส่งส่วนบุคคล

โครงสร้างที่อยู่อาศัยของประชากรในกรุงเทพฯ และเขตปริมณฑลที่มีการกระจายตัวโดยรอบ การเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวจึงได้รับความนิยมเป็นอย่างสูง อีกทั้งการเพิ่มขึ้นของบุคคลที่มีรายได้สูงหรือชนชั้นกลาง ผนวกกับความไม่เพียงพอของระบบขนส่งมวลชน ตลอดจนคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัย ส่งผลให้การใช้รถยนต์ยังเป็นสิ่งที่จำเป็นและสะดวกสบายต่อการเดินทาง แต่การขยายตัวของพื้นที่การจราจรในเขต กทม. ยังเป็นไปอย่างจำกัดและไม่เพียงพอต่อการรองรับปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้นทุกๆ ปี

(2) ระบบขนส่งสาธารณะ

จากจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันที่เดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะทางบกประเภทต่างๆ พบว่า รถโดยสารประจำทางยังเป็นทางเลือกที่มีผู้ใช้บริการสูงสุด แต่จำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่จำนวนผู้ใช้บริการระบบรถไฟฟ้ามีอัตราการเติบโตสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากปัญหาการจราจรที่ติดขัดโดยเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วน และการเติบโตของจำนวนประชากรในกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่มีความหนาแน่นของประชากรมากขึ้น รวมถึงการเติบโตของโครงการอสังหาริมทรัพย์รายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า จึงทำให้ความต้องการใช้บริการระบบรถไฟฟ้ามีมากขึ้นตามไปด้วย

2.1 รถโดยสารประจำทาง

ปัจจุบันมีรถโดยสารประจำทางหลากหลายแบบให้บริการประชาชน โดยมีอัตราค่าบริการแตกต่างกันเพื่อเป็นการเพิ่มทางเลือกแก่ผู้โดยสาร แต่ในปัจจุบันรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการประชาชนในเขตกรุงเทพฯ ที่นำออกมาให้บริการประชาชนกลับมีจำนวนไม่เพียงพอ และจากปัญหาการจราจรโดยรวมบนถนนที่ยังมีความแออัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนระหว่างเวลาในช่วงเช้า 6:30 - 8:30 น. และช่วงเย็น 16:30 - 18:30 น. การเดินทางจึงไม่มีประสิทธิภาพและใช้เวลามาก นอกจากนี้ผู้โดยสารยังได้รับผลกระทบจากปัญหาความปลอดภัยในการให้บริการและมลพิษจากคาร์บอนมอนนอกซ์ไซด์ของระบบไอเสีย จากปัจจัยลบดังกล่าวทำให้จำนวนผู้โดยสารรถประจำทาง ขสมก. มีแนวโน้มลดลง และหันมาเลือกใช้บริการระบบรถไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้น

2.2 รถไฟ

ในช่วงที่ผ่านมา การรถไฟแห่งประเทศไทย (“รฟท.”) ได้เปิดให้บริการรถไฟในกรุงเทพฯ ในอัตราค่าโดยสารต่ำเป็นพิเศษ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้มีรายได้น้อยในการเดินทางจากรอบนอกกรุงเทพฯ สู่ตัวเมือง อย่างไรก็ตาม ระบบดังกล่าวยังขาดความสะดวกสบาย และความปลอดภัย เนื่องจากสภาพรถไฟที่ไม่เอื้ออำนวยและไม่มีระบบปรับอากาศ อีกทั้งเป็นการขนส่งในทิศทางที่จำกัด ไม่ครอบคลุมทั้งตัวเมือง ทำให้การเดินทางโดยรถไฟมีอัตราการเติบโตที่ลดลง โดยการให้บริการรถไฟของ รฟท. ไม่ถือเป็นคู่แข่งของบริษัทโดยตรง เนื่องจากเส้นทางการให้บริการที่มีความแตกต่างกัน โดย รฟท. จะเน้นการให้บริการนอกเมืองเป็นหลัก

2.3 รถไฟฟ้า BTS

รถไฟฟ้า BTS เป็นรถไฟฟ้าสายแรกของประเทศไทย ที่วิ่งบนรางคู่ยกระดับ แยกทิศทางไปและกลับ โดยเริ่มเปิดให้บริการครั้งแรกเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2542 ใน 2 เส้นทาง คือ สายสุขุมวิทและสายสีลม ปัจจุบันระบบรถไฟฟ้า BTS มีระยะทางในการให้บริการรวม 36.9 กิโลเมตร และจำนวนสถานีทั้งสิ้น 34 สถานี การเดินทางโดยรถไฟฟ้าจึงเป็นทางเลือกที่สะดวกแก่ผู้เดินทาง รวมถึงการขยายโครงข่ายรถไฟฟ้าสายสีลม การเติบโตของประชากร การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รายรอบเส้นทาง และการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า MRT ล้วนเป็นปัจจัยให้มีผู้ใช้บริการมากขึ้น

2.4 รถไฟฟ้า ARL

รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport Rail Link, Airport Link) หรือ แอร์พอร์ตเรลลิงก์ หรือ แอร์พอร์ตลิงก์ เป็นโครงการระบบขนส่งมวลชนแบบพิเศษ ที่เป็นส่วนหนึ่งในโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าในระบบรถไฟฟ้าชานเมือง ดำเนินการก่อสร้างโดย รฟท. โดยรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นระบบรถไฟฟ้าที่มีทั้งโครงสร้างใต้ดินและยกระดับ มีแนวเส้นทางที่รองรับการเดินทางจากชานเมืองด้านตะวันออกและทิศเหนือ และผู้โดยสารจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เข้าสู่เขตใจกลางเมืองกรุงเทพฯ ที่สถานีพญาไท รวมทั้งสิ้น 8 สถานี ระยะทาง 28.6 กิโลเมตร เริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 โดยให้บริการ 2 ประเภท คือ รถไฟฟ้าด่วนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Express Line) และรถไฟฟ้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (City Line) ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 14 เมษายน 2557 รถไฟฟ้าด่วนพญาไท-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Express Line) ได้งดให้บริการชั่วคราว

ระบบขนส่งที่ถือเป็นคู่แข่งโดยตรงได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารประจำทาง ไมโครบัส รถตู้โดยสาร และรถแท็กซี่ ซึ่งในช่วงหลายปีที่ผ่านมา อัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะโดยเฉพาะรถโดยสารประจำทางธรรมดาหรือปรับอากาศ มีการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าโดยสารไม่มากนัก แม้ราคาน้ำมันจะมีแนวโน้มลดลงก็ตาม ซึ่งมีผลกระทบต่อผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะทางถนน ผลกระทบจากสภาพการจราจรที่ติดขัด และการต้องเผชิญกับมลภาวะทางอากาศและเสียง และความน่าจะเป็นในการเกิดอุบัติเหตุ ระบบขนส่งมวลชนทางรางจึงถือเป็นการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาระบบ ขนส่งมวลชนภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑลครั้งสำคัญ ซึ่งจะช่วยให้ปัญหาการจราจร บรรเทาลง และประชาชน ผู้ใช้บริการมีความปลอดภัย สะดวก และรวดเร็ว มากยิ่งขึ้นในการเดินทางและยังส่งผลดีต่อทั้งเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ดังนั้นระบบรถไฟฟ้าจึงเป็นรูปแบบการเดินทาง ซึ่งช่วยพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนเมือง และช่วยประหยัดการใช้ทรัพยากรของชาติ

<u>ภาวะอุตสาหกรรมและนโยบายภาครัฐ</u>

ภาพรวมภาวะเศรษฐกิจไทยในปี 2558 ขยายตัวประมาณร้อยละ 2.9 ปรับตัวดีขึ้นจากการขยายตัวร้อยละ 0.9 ในปี 2557 และคาดว่าจะขยายตัวร้อยละ 3.0-4.0 ในปี 2559 โดยมีปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญจากการเร่งการใช้จ่ายและการลงทุนของภาครัฐ และแรงขับเคลื่อนจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ (ที่มา:สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ) โดยเฉพาะช่วงครึ่งแรกของปี 2559 นับเป็นช่วงเวลาที่สำคัญของรัฐบาลในการเร่งผลักดันโครงการลงทุนระยะเร่งด่วน เพื่อให้การลงทุนของภาครัฐยังคงเป็นเครื่องจักรสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งในโครงการที่มีความชัดเจนและได้รับอนุมัติให้ดำเนินการก่อสร้างแล้ว เช่น โครงการรถไฟทางคู่

ช่วงชุมทางจิระ-ขอนแก่น และโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย เป็นต้น และพยายามเร่งรัดอนุมัติการลงทุนในโครงการใหม่ๆให้เกิดความต่อเนื่องและแล้วเสร็จตามเป้าหมายที่วางไว้ เพื่อสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจและประโยชน์ทางสังคม

ในด้านของแผนงานยุทธศาสตร์ที่สำคัญเพื่อพัฒนาระบบคมนาคม โดยเฉพาะโครงการลงทุนในระบบรถไฟฟ้า เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ภาครัฐได้ให้ความสำคัญและได้เร่งดำเนินการให้สามารถเปิดการประมูลได้อย่างเร็วที่สุด โดยได้จัดตั้งโครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (พีพีพี) และให้มีการจัดตั้งคณะทำงานพีพีพี ฟาสต์แทร็ก (PPP Fast Track) ซึ่งจะรวบรวมขั้นตอนกระบวนการในการพิจารณาโครงการลงทุนสำคัญๆ ต่างๆ ของภาครัฐไว้ที่จุดเดียว เพื่อลดขั้นตอนการทำงาน จากเดิมที่ต้องใช้เวลาในการพิจารณาก่อนดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง หรือเปิดประมูลเพื่อคัดเลือกเอกชน นานถึง 1 ปี 10 เดือน จะลดเหลือ 9 เดือน ซึ่งโครงการพีพีพี ฟาสต์แทร็ก (PPP Fast Track) จะมุ่งเน้นไปที่โครงการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน ตามแผนยุทธศาสตร์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐปี 2558 – 2562 โดยมีโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ในด้านคมนาคมที่จะเข้าร่วมโครงการในระยะแรก ทั้งหมด 5 โครงการ มูลค่าลงทุน 3.4 แสนล้านบาท ซึ่งโครงการรถไฟฟ้าที่จะเข้าโครงการพีพีพี ฟาสต์แทร็กก่อน มีทั้งสิ้น 3 โครงการ คือ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ตามมติคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) ครั้งที่ 6/2558)

โครงการพีพีพี ฟาสต์แทร็ก (ระยะแรก)	วงเงิน (ล้านบาท)
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู (แคราย-มีนบุรี)	56,690
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (ส่วนต่อขยาย) (หัวลำโพง-บางแค และ บางซื่อ-ท่าพระ)	82,600
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ลาดพร้าว-สำโรง)	54,644
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (สายบางปะอิน-นครราชสีมา)	84,600
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (สายบางใหญ่-กาญจนบุรี)	55,620

และเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2558 คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติอนุมัติแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ งบประมาณ 1.79 ล้านล้านบาท ประกอบด้วย

โครงการ		งบประมาณ (ล้านล้านบาท)
ทางอากาศ	พัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2	49,476
รถไฟทางคู่ ขนาดทาง 1 เมตร	ช่วงบางบกะเบา-ชุมทางจิระ	29,853
	ช่วงนครปฐม-หัวหิน	20,063
	ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร	17,290
	ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ	24,918

โครงการ		งบประมาณ (ล้านล้านบาท)
รถไฟทางคู่ ขนาดทาง 1.435 เมตร	กรุงเทพฯ-หนองคาย-แก่งคอย-มาบตาพุด	369,148
	กรุงเทพฯ-พิษณุโลก-เชียงใหม่	449,473
	กรุงเทพฯ-หัวหิน	94,673
	กรุงเทพฯ-ระยอง	155,774
โครงข่ายรถไฟฟ้า	สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี	110,116
	สายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี	56,690
	สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง	54,644
	สายสีแดง ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และ ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง	44,157
	สายสีม่วง (ส่วนต่อขยาย) ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ	131,003
มอเตอร์เวย์	ช่วงพัทยา-มาบตาพุด	20,200
	ช่วงบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา	84,600
	ช่วงบางใหญ่-บ้างโป่ง-กาญจนบุรี	55,620
ทางน้ำ	การพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ท่าเรือแหลมฉบัง	1,864
	พัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 1	2,031

ในด้านนโยบายของภาครัฐแม้ว่ารัฐบาลมีนโยบายคงมาตรการเดินทางฟรีด้วยรถโดยสารประจำทาง และรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย แต่จากการจราจรที่ติดขัดเพิ่มขึ้นทำให้ประชาชนบางส่วนหันมาใช้บริการรถไฟฟ้า MRT ที่มีความสะดวก รวดเร็ว เชื่อถือได้ และตรงเวลามากขึ้น การแข่งขันราคาของระบบรถไฟฟ้า MRT กับรถโดยสารประจำทางและรถไฟ ไม่มีผลลบต่อรายได้ของบริษัท แต่ในทางกลับกันการยกเว้นค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทางและรถไฟมีส่วนช่วยสนับสนุนให้ต้นทุนในการต่อเชื่อมการเดินทางเข้าถึงระบบรถไฟฟ้า MRT ให้มีราคาถูกลง และเป็นการเพิ่มโอกาสในการตัดสินใจเลือกใช้บริการระบบรถไฟฟ้า MRT มากขึ้น

ที่มา:

- บทวิเคราะห์ศูนย์วิจัยกสิกร
- https://www.kasikornresearch.com/th/k-econanalysis/pages/ViewSummary.aspx
- อุตฯ ก่อสร้างคึกคักหลังรัฐใช้เงินกระตุ้นเศรษฐกิจ วันที่ 1 มิถุนายน 2558 จาก http://www.naewna.com/business/160844
- กระทรวงคมนาคม
- http://www.efinancethai.com/LastestNews/index.aspx?ref=A&id=YMjjrWNguWE=&year=2015&month=11&lang=T
- กรุงเทพธุรกิจ วันที่ 14 ธันวาคม 2558

<u>การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า</u>

ปัจจุบันการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนโดยเฉพาะระบบรถไฟฟ้าให้ความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยต่อประชากรผู้เดินทางในเขตกรุงเทพฯ การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางที่นิยมใช้ระบบรถไฟฟ้ามากขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการเลือกที่อยู่อาศัยให้เกิดความสอดคล้องกัน เป็นปัจจัยเร่งการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในกรุงเทพฯ ให้เติบโตอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะโครงการอสังหาริมทรัพย์รายรอบเส้นทาง ที่ยังคงมีทิศทางบวกต่อการให้บริการระบบรถไฟฟ้า MRT โดยพิจารณาจากการเปิดตัวของอสังหาริมทรัพย์ใหม่รายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT ที่มีจุดขายด้านความสะดวกจากตำแหน่งที่ตั้งบริเวณใกล้เส้นทางรถไฟฟ้า MRT โดยเฉพาะ 6 สถานีที่มีเส้นทาง

ผ่านถนนอโศก-รัชดา ได้แก่ สถานีรัชดาภิเษก สถานีสุทธิสาร สถานีห้วยขวาง สถานีพระราม 9 สถานีเพชรบุรี และสถานีสุขุมวิท

การเติบโตอย่างรวดเร็วของอสังหาริมทรัพย์ย่านรัชดาฯ-พระรามเก้า ที่มีความโดดเด่นมากขึ้นจากการขยายตัวของอาคารสำนักงานขนาดใหญ่แห่งใหม่ๆ ในย่านพระรามเก้ายาวไปทางถนนรัชดาภิเษก ได้แก่ การลงทุนโครงการ “เดอะ ซูเปอร์ ทาวเวอร์” อาคารสูงที่สุดในอาเซียนของ บริษัท แกรนด์ คาแนล แลนด์ ประกอบกับในปลายปี 2558 ได้มีการย้ายที่ทำการของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รวมถึงมีการเปิดโครงการสวนลุมไนท์บาซาร์ รัชดาภิเษก ซึ่งประกอบด้วยศูนย์การค้า โรงแรม อพาร์ทเม้นท์พักอาศัย ร้านอาหารและซุปเปอร์มาร์เก็ต และยังมีคอนโดมิเนียมเปิดใหม่อีกหลายแห่ง ล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่สะท้อนถึงระบบคมนาคมที่มีความสะดวกมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าที่มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ยิ่งเป็นตัวเร่งให้อสังหาริมทรัพย์ขยายตัวได้อย่างรวดเร็ว อีกทั้งพื้นที่ดังกล่าวยังเป็นทำเลที่เชื่อมต่อระหว่างใจกลางเมืองกับเมืองรอบนอกของกรุงเทพฯ ฝั่งตะวันออก ที่จะสามารถเดินทางเข้าเมืองหรือออกนอกเมืองได้อย่างสะดวก และในอนาคตยังมีโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี) ผ่านเส้นทางนี้ด้วยโดยจะเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ที่สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ด้วยปัจจัยดังกล่าวล้วนแต่เป็นส่วนสนับสนุนให้พื้นที่รัชดาฯ-พระรามเก้า มีศักยภาพที่จะก้าวเป็นศูนย์กลางธุรกิจแห่งใหม่ ภายใต้ระบบคมนาคมที่มีความสะดวกโดยเฉพาะโครงข่ายรถไฟฟ้าที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

ความคืบหน้าของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนตามนโยบายของภาครัฐ

โครงการ	สถานะโครงการปัจจุบัน
สายสีแดงเข้ม **(แนวเหนือ-ใต้)** ระบบรถไฟชานเมือง แบ่งเป็น 4 ระยะ รวมระยะทางประมาณ 80.5 กิโลเมตร ระยะที่ 1 บางซื่อ-ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ระยะที่ 2 บางซื่อ-หัวลำโพง ระยะที่ 3 หัวลำโพง-บางบอน ระยะที่ 4 บางบอน-มหาชัย	**บางซื่อ-รังสิต ระยะทาง 26 กิโลเมตร** - รฟท. อยู่ระหว่างขั้นตอนการดำเนินการ ดังนี้ สัญญาที่ 1 งานโยธาสำหรับสถานีบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง รฟท. ได้มีการลงนามสัญญาว่าจ้างกิจการร่วมค้า SU (บมจ. ซิโนไทย-เอ็นจิเนียริ่งแอนด์คอนสตรัคชั่น และ บมจ. ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น) เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณร้อยละ 36.86 (ณ เดือนธันวาคม 2558) สัญญาที่ 2 งานโยธา บางซื่อ-รังสิต รฟท.ได้มีการลงนามสัญญาว่าจ้าง บมจ. อิตาเลียนไทย ดิเวลล็อปเมนท์ เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2556 ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณ ร้อยละ 55 (ณ เดือนธันวาคม 2558) สัญญาที่ 3 งานระบบรถไฟฟ้าและเครื่องกลรวมงานจัดซื้อรถไฟฟ้า - เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2559 รฟท.มีข้อเสนอในการประชุมคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) ว่าจะขอเป็นผู้เดินรถเองในช่วงระยะเวลา 5 ปีแรก
สายสีแดงอ่อน **(แนวตะวันตก-ตะวันออก)** ระบบรถไฟชานเมืองของ รฟท. ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน, ตลิ่งชัน-ศาลายา และ บางซื่อ-มักกะสัน-หัวหมาก รวมระยะทางประมาณ 48 กม.	**บางซื่อ-ตลิ่งชัน ระยะทาง 15 กิโลเมตร** - รฟท. ได้ว่าจ้างกิจการร่วมค้า Unique – Chun Wo เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง โดยงานก่อสร้างแล้วเสร็จ 100% - ทดลองเดินรถระหว่าง 8 กันยายน ถึง 30 พฤศจิกายน 2555 วันละ 4 เที่ยว (ไป-กลับ) ด้วยรถดีเซลราง เพื่อตรวจสอบสภาพทางและระบบที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถ - เปิดให้บริการเดินรถเป็นการชั่วคราว ตั้งแต่วันที่ 5 ธันวาคม 2555 **บางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก ระยะทาง 19 กิโลเมตร** - 21 ตุลาคม 2557 ครม. มีมติอนุมัติให้จัดทำโครงการ โดยคาดว่าจะเริ่มดำเนินการประมูลหาผู้รับเหมาก่อสร้างในปี 2559

โครงการ	สถานะโครงการปัจจุบัน
สายสีม่วง (บางใหญ่-บางซื่อ)	**บางใหญ่-บางซื่อ ระยะทาง 23 กิโลเมตร** ความคืบหน้าในการดำเนินการก่อสร้างงานโยธา สัญญาที่ 1-3 และ 6 แล้วเสร็จประมาณร้อยละ 100 (ณ เดือนธันวาคม 2558) สัญญาที่ 1 งานโยธา (เตาปูน-นนทบุรี) โดย CKTC สัญญาที่ 2 งานโยธา (พระนั่งเกล้า-บางใหญ่) โดย STEC สัญญาที่ 3 งานโยธา (ศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร) โดย PAR JV สัญญาที่ 4 งาน M&E System และ O&M เมื่อวันที่ 4 กันยายน 2556 รฟม. ได้ลงนามสัญญาฯ กับ BMCL ความคืบหน้าแล้วเสร็จประมาณร้อยละ 88.00 (ณ เดือนธันวาคม 2558) สัญญาที่ 5 งานเดินรถรอยต่อ 1 สถานี ช่วงเตาปูน-บางซื่อ เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2558 BMCL ได้ยื่นเอกสารข้อเสนอเพื่อรับดำเนินการสัญญาสัมปทาน สัญญาที่ 5 และปัจจุบันอยู่ระหว่างพิจารณาทบทวนระยะเวลาของสัญญา สัญญาที่ 6 งานระบบราง รฟม. ลงนามสัญญาก่อสร้างงานโยธาสัญญาที่ 6 (งานระบบราง) กับ บมจ. อิตาเลี่ยนไทย ดิเวลล็อปเมนท์ ในวันที่ 4 ตุลาคม 2555
สายสีน้ำเงิน	**บางซื่อ-ท่าพระ และหัวลำโพง-บางแค ระยะทาง 27 กิโลเมตร** - ความคืบหน้าในการก่อสร้างงานโยธาของผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณ ร้อยละ 71 (ณ เดือนธันวาคม 2558) - 2 ธันวาคม 2557 คณะกรรมการมาตรา 13 ขอให้ BMCL นำเสนอแผนงานด้านเทคนิค เพื่อให้การเดินทางมีความเชื่อมต่อและสร้างความสะดวกกับผู้โดยสารมากที่สุด - 11 พฤศจิกายน 2558 คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนกับกิจการของรัฐ (PPP) มีมติให้โครงการเข้าสู่ PPP Fast Track ระยะแรก เพื่อเร่งรัดการดำเนินการ **บางแค-พุทธมณฑลสาย 4 (ระยะทาง 8 กิโลเมตร)** - 25 ธันวาคม 2558 กระทรวงคมนาคมขอให้ รฟม. ทบทวน / ปรับปรุง รายงานการศึกษา
สายสีเขียวเข้ม	**หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ระยะทาง 18.4 กิโลเมตร** - ความคืบหน้าในการก่อสร้างงานโยธาของผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณ ร้อยละ 3 (ณ เดือนธันวาคม 2558) - รฟม. ได้ลงนามสัญญาก่อสร้างโยธา สัญญาที่ 1-4 เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2558 ดังนี้ สัญญาที่ 1 (งานโยธา) ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ระยะทาง 12 กิโลเมตร โดย บมจ. อิตาเลี่ยนไทย ดีเวล็อปเมนต์ สัญญาที่ 2 (งานโยธา) ช่วงสะพานใหม่-คูคต ระยะทาง 7.5 กิโลเมตร กลุ่มกิจการร่วมค้า UN-SH-CH (บมจ. ยูนิค เอ็นจิเนียริ่งแอนด์ คอนสตรัคชั่น, Sinohydro Corporation, และ China Harbour Engineering) สัญญาที่ 3 (งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร) กลุ่มกิจการร่วมค้า STEC-AS (บมจ. ซิโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์คอนสตรัคชั่น, A.S.Associated Engineering (1964)) สัญญาที่ 4 (งานออกแบบควบคุมการก่อสร้าง ระบบราง) กลุ่มกิจการร่วมค้า STEC-AS (บมจ.ซิโน-ไทยเอ็นจิเนียริ่ง แอนด์คอนสตรัคชั่น, A.S.Associated Engineering (1964))

โครงการ	สถานะโครงการปัจจุบัน
	แบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะทาง 12.8 กิโลเมตร - ความคืบหน้าในการก่อสร้างงานโยธาของผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณร้อยละ 75 (ณ เดือนธันวาคม 2558) - สัญญาที่ 1 ทางยกระดับ และสัญญาที่ 2 ระบบราง ดำเนินการโดย บมจ. ช.การช่าง - อยู่ระหว่างเจรจากับ BTSC เป็นผู้รับจ้างเดินรถ เพื่อให้การเดินรถต่อเนื่อง คาดว่าจะเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าในปี 2561
สายสีส้ม	**ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี ระยะทาง 20 กิโลเมตร** - 8 ธันวาคม 2558 ครม. มีมติเห็นชอบให้ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ-มีนบุรี และกำหนดให้เข้าที่ประชุม PPP และเปิดประมูลภายใน 6 เดือน **ตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ระยะทาง 17.5 กิโลเมตร** - ที่ประชุมคณะกรรมการจัดแบบการจราจรทางบก (คจร.) มีมติให้ใช้เส้นทางเดิมในการก่อสร้างช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ-มีนบุรี ซึ่งเส้นทางดังกล่าวได้ผ่านการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้ว
สีเหลือง	- 11 พฤศจิกายน 2558 คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนกับกิจการของรัฐ (PPP) ได้มีมติอนุมัติโครงการเข้าสู่มาตรการ PPP Fast Track ระยะแรก เพื่อเร่งเข้า ครม. พิจารณาและเปิดประมูลภายในปี 2559
สีชมพู	- 11 พฤศจิกายน 2558 คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนกับกิจการของรัฐ (PPP) ได้มีมติอนุมัติโครงการเข้าสู่มาตรการ PPP Fast Track ระยะแรก เพื่อเร่งเข้า ครม. พิจารณาและเปิดประมูลภายในปี 2559
สายสีแดง (Airport link)	- 25 ธันวาคม 2558 ครม. ได้เห็นชอบราชกฤษฎีกากำหนดเวนคืนที่ดินท้องที่เขตราชเทวี แขวงทุ่งพญาไท และแขวงสามเสนใน เพื่อดำเนินโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท โดยเส้นทางดังกล่าวได้ผ่านการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้ว

แหล่งที่มา : www.railway.co.th, www.mrta-purpleline.com, www.bts.co.th , www.bkkmrt.com และจากการรวบรวมข้อมูล

2.2.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

2.2.3.1 ลักษณะการจัดให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์

โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเป็นโครงการที่บริษัทได้รับสัมปทานจาก รฟม. ซึ่งเป็นหน่วยงานหนึ่งของภาครัฐที่ดำเนินงานภายใต้ “พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543” เพื่อทำหน้าที่ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมทั้งจังหวัดอื่นตามที่กำหนดให้เป็นระบบ ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ โดยมีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้การกำกับของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยบริษัทซึ่งมีความเชี่ยวชาญในด้านงานระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า ได้ศึกษาถึงความเป็นไปได้ของโครงการ และเข้ายื่นข้อเสนอการลงทุน เพื่อให้ได้มาซึ่งโครงการที่มีผลตอบแทนและเงื่อนไขที่เหมาะสม สำหรับโครงการสัมปทานที่ผ่านมาเป็นลักษณะสัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อม

บำรุงรักษา โดยลักษณะโครงการสัมปทาน ภาครัฐเป็นผู้ลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด ได้แก่ สถานีรถไฟฟ้าและสิ่งอำนวยความสะดวก อุโมงค์ ระบบระบายอากาศ และรางรถไฟฟ้า เป็นต้น ส่วนบริษัทจะลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้า ได้แก่ ขบวนรถไฟฟ้า (Rolling Stock) ระบบอาณัติสัญญาณและควบคุมการเดินรถไฟฟ้า (Signalling) ระบบสื่อสารและระบบควบคุมและเก็บข้อมูล (Communications & SCADA) ระบบไฟฟ้ากำลัง (Power Supply) ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection) ระบบประตูกั้นชานชาลา (Platform Screen Door) อุปกรณ์ซ่อมบำรุงภายในและภายนอกศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot Workshop Systems) เป็นต้น

<u>โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (“สายสีน้ำเงิน”) (สถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ)</u>

บริษัทได้ว่าจ้างกิจการร่วมค้า ซีเคอีที เป็นผู้จัดการโครงการรถไฟฟ้า MRT (Project Manager) (ตั้งแต่สิงหาคม ปี 2543 ถึงกรกฎาคม ปี 2552) โดยทำหน้าที่ในการดำเนินงานด้านเทคนิค อันได้แก่ การกำกับดูแลการจัดซื้อจัดหาอุปกรณ์งานระบบที่บริษัทสั่งซื้อจากผู้ผลิต ตลอดจนการติดต่อประสานงานกับผู้รับเหมาและหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับการติดตั้งอุปกรณ์งานระบบ โดยภายหลังจากสัญญาจ้างบริหารโครงการกับซีเคอีทีสิ้นสุดลง บริษัทสามารถบริหารจัดการโครงการรถไฟฟ้า MRT รวมถึงการปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการได้เองอย่างมีประสิทธิภาพ ในส่วนของการจัดหาและซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า บริษัทว่าจ้างบริษัท Lincas และซีเมนส์ ให้เป็นบริษัทผู้ผลิตอุปกรณ์งานระบบ โดยมีหน้าที่ดำเนินการออกแบบ ผลิต จัดหา ติดตั้ง ทดสอบ และทดลองใช้งานอุปกรณ์งานระบบ และว่าจ้างซีเมนส์เป็นผู้รับเหมาซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบเป็นเวลา 10 ปี (กรกฎาคม 2547 ถึง กรกฎาคม 2557) และบริษัทได้ขยายระยะเวลาสัญญาออกไปอีก 10 ปี (สิ้นสุดกรกฎาคม 2567)

<u>โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน)</u>

บริษัทได้ลงนามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) กับ รฟม. ในรูปแบบ PPP Gross Cost โดยภาครัฐลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาทั้งหมด บริษัทลงทุนในงานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า ซึ่งภาครัฐจะทยอยชำระคืนค่าอุปกรณ์งานระบบให้กับบริษัทภายหลังจากการส่งมอบกรรมสิทธิ์ ทั้งนี้ บริษัทจะเป็นผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดในเงื่อนไขสัญญา และภาครัฐมีสิทธิในการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร และรายได้เชิงพาณิชย์จากการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด และจะจ่ายค่าจ้างบริหารการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาให้กับบริษัท โดยมีระยะเวลาสัญญา 30 ปี แบ่งเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 การออกแบบ จัดหา ติดตั้ง ทดสอบ การทำงานของอุปกรณ์ งานระบบรถไฟฟ้า และระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการทดลองเดินรถไฟฟ้าให้มีความพร้อมอย่างสมบูรณ์เพื่อให้บริการแก่สาธารณชน จนสามารถเริ่มการให้บริการเดินรถไฟฟ้าได้ ซึ่งบริษัทได้ว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง เป็นผู้บริหารโครงการ สำหรับการดำเนินงานระยะที่ 1 ของสัญญาสัมปทาน บริษัทและ บมจ. ช.การช่าง ได้จ้างกลุ่มกิจการร่วมค้า มารุเบนิ-โตชิบา (Marubeni-Toshiba Joint Venture) MTJV ในการจัดหารถไฟฟ้า อุปกรณ์การจ่ายไฟฟ้า ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบควบคุม และระบบติดต่อสื่อสาร รวมทั้งการบริการซ่อมบำรุงเป็นระยะเวลา 10 ปี

2.2.3.2 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

ในส่วนของธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้านั้น ได้ดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง ภายใต้มาตรฐาน ISO 14000 โดยได้มีการดำเนินการป้องกันและควบคุมมลภาวะ การลดผลกระทบกับสิ่งแวดล้อม และการใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืน บนพื้นฐานของการพัฒนาอย่างยั่งยืน 3 ด้าน คือด้านสังคม (Society) ด้านเศรษฐกิจ (Economy) และด้านสิ่งแวดล้อม (Environment) นอกจากนี้ยังได้รายงานผลการดำเนินงานให้สอดคล้องกับตัวชี้วัดผลการดำเนินงานด้านการอนุรักษ์พลังงาน และด้านสิ่งแวดล้อม ตามแนวทางของพระราชบัญญัติการส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2550 กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐาน หลักเกณฑ์และวิธีการจัดการพลังงาน ในโรงงานควบคุมและอาคารควบคุม พ.ศ. 2552 รวมถึงดำเนินงานตามคู่มือการจัดการพลังงานขององค์กร เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนด้วย

การดำเนินงานด้านอนุรักษ์พลังงานและด้านสิ่งแวดล้อม ในส่วนธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าที่ผ่านมา บริษัทได้ปฏิบัติตามกฎหมายของภาครัฐ คือกฎหมายด้านอนุรักษ์พลังงาน และกฎหมาย

ด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด และนำมาตรฐานระบบการจัดการด้านพลังงาน (Energy management systems – Requirements with guidance for use) หรือ ISO 50001 รวมถึงระบบการการจัดการสิ่งแวดล้อมตามสากล (ISO 14001) มาใช้ตั้งแต่เริ่มเปิดให้บริการเดินรถ ควบคู่ไปกับการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมและรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้อง อันนำไปสู่การสร้างการพัฒนาอย่างยั่งยืน ซึ่งได้รับการรับรองมาตรฐาน ดังนี้

1) ระบบการจัดการด้านคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9001:2008
2) ระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐาน ISO 14001:2004
3) ระบบการจัดการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยตามมาตรฐาน OHSAS 18001:2007 และตามมาตรฐาน TIS 18001:2011
4) ระบบการจัดการด้านความปลอดภัยจาก Lloyd's Register Rail

นอกจากนี้ บริษัทให้การใส่ใจ ดูแลผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการให้บริการรถไฟฟ้า MRT เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม คุณภาพชีวิต และความเป็นอยู่ของประชาชนและชุมชนข้างเคียงเสมอมา ด้วยการดำเนินการติดตาม ป้องกัน และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมตามแผนมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและแผนการตรวจติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะการดำเนินงานของโครงการรถไฟฟ้า MRT (Environmental Impact Mitigation Measures and Monitoring Program – EMP) พร้อมทั้งนำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ให้กับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาปีละ 2 ครั้ง ซึ่งผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมทั้ง 3 ครั้ง มีผลการปฏิบัติตามแผนในประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ดังนี้

(1) คุณภาพอากาศ

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่อ่อนไหวรอบเส้นทาง จำนวน 6 จุด ด้วยความถี่ในการตรวจวัดทุก 4 เดือนพบว่า ปริมาณฝุ่นละอองรวมทั้งหมด (TSP) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM10) และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในทุกพื้นที่มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

(2) คุณภาพอากาศภายในสถานีรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศภายในสถานีรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้าทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วนและช่วงเวลาปกติ ซึ่งดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ทุก 4 เดือน พบว่า ปริมาณแบคทีเรียและเชื้อราวรวม อัตราการระบายอากาศ อุณหภูมิและความชื้นสัมพัทธ์ อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทั้งหมด

(3) ระดับเสียงทั่วไปและระดับการรบกวนบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง

ผลการตรวจวัดระดับเสียง 1 ครั้งต่อปี พบว่า มีระดับเสียงทั่วไปเฉลี่ยไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ (dBA) โดยมีระดับเสียงสูงสุด ไม่เกิน 115 dBA อยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด และระดับการรบกวนบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานและไม่เป็นเสียงรบกวน

(4) แรงสั่นสะเทือนและระดับเสียงภายในสถานีรถไฟฟ้า

ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือนและระดับเสียงภายในสถานีรถไฟฟ้า พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

(5) คุณภาพน้ำทิ้ง

ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งในสถานีรถไฟฟ้า 18 สถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง และอาคารบริหาร/อาคารโรงอาหาร พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ตามมาตรฐานกำหนด และระบบบำบัดน้ำเสียสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพตามที่ออกแบบไว้

นอกจากจะมีการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมแล้ว รถซ่อมบำรุงที่ใช้ภายในศูนย์ซ่อมบำรุงยังเป็นระบบเครื่องยนต์ที่เป็นไปตามมาตรฐาน EURO IV ซึ่งเป็นมาตรฐานการระบายมลพิษจากยานพาหนะ จึงมั่นใจได้ว่าการใช้งานรถซ่อมบำรุงและการบำรุงรักษาจะไม่ก่อให้เกิดมลพิษในระดับอันตราย

2.2.3.3 การประกันภัย

บริษัทได้จัดให้มีกรมธรรม์ประกันภัยกับบริษัทผู้รับประกันภัยภายในประเทศเพื่อครอบคลุมความเสียหายต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น ตามความเหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าของบริษัทโดยมีสาระสำคัญของกรมธรรม์หลักโดยสรุป ดังนี้

กรมธรรม์	มูลค่าความคุ้มครอง	ความคุ้มครอง
Industrial All Risks Insurance (Administration Building)	ทุนประกันภัย 366,700,000 บาท	สถานที่เอาประกันภัย: อาคารบริหารและอาคารโรงอาหาร และรอบรั้วบริเวณที่ตั้ง ระยะเวลาคุ้มครอง : 1 มิถุนายน 2558 – 1 มิถุนายน 2559
Public Liability Insurance (Administration Building)	จำกัดความรับผิด 10,000,000 บาท ต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้งและตลอดระยะเวลาเอาประกันภัย	สถานที่เอาประกันภัย: อาคารบริหารและอาคารโรงอาหาร และรอบรั้วบริเวณที่ตั้ง ระยะเวลาคุ้มครอง: 1 มิถุนายน 2558 – 1 มิถุนายน 2559
Property All Risks Insurance (Depot & Stations)	ทุนประกันภัย 350,000,000 เหรียญสหรัฐ สำหรับความเสียหายรวมต่อครั้ง	สถานที่เอาประกันภัย: อาคารศูนย์ซ่อมบำรุงและสถานีและรอบเส้นทางบริเวณที่ตั้ง ระยะเวลาคุ้มครอง: 3 กรกฎาคม 2558 – 3 กรกฎาคม 2559
Public Liability Insurance (Depot & Stations)	จำกัดความรับผิด 40,000,000 เหรียญสหรัฐ	สถานที่เอาประกันภัย: อาคารศูนย์ซ่อมบำรุงและสถานีและรอบเส้นทางบริเวณที่ตั้ง ระยะเวลาคุ้มครอง: 3 กรกฎาคม 2558 – 3 กรกฎาคม 2559
Terrorism Insurance	จำกัดความรับผิด 10,000,000 เหรียญสหรัฐ	ทรัพย์สินที่เอาประกันภัย : อาคารบริหาร ศูนย์ซ่อมบำรุง สถานี อุโมงค์ และทรัพย์สินภายในอาคารและอุโมงค์ ราง รถไฟฟ้า และทรัพย์สินอื่นๆของระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน รวมถึงธุรกิจหยุดชะงัก ระยะเวลาคุ้มครอง : 3 กรกฎาคม 2558 – 3 กรกฎาคม 2559

2.2.4 งานที่ยังไม่ได้ส่งมอบ

งานสัญญาโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) สัญญาที่ 4 สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถและซ่อมบำรุงรักษา

งานระยะที่ 1 : การออกแบบ จัดหาติดตั้ง ทดสอบการทำงานของอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า และระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการทดลองเดินรถไฟฟ้าให้มีความพร้อมอย่างสมบูรณ์เพื่อให้บริการแก่สาธารณชนจนสามารถเริ่มการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าได้ โดยมีระยะเวลารวมทั้งสิ้นไม่เกิน 1,200 วัน นับจากวันลงนามในสัญญาสัมปทาน (วันที่ 4 กันยายน 2556) มูลค่างานรวม 20,011 ล้านบาท โดยความคืบหน้าของโครงการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 อยู่ที่ประมาณร้อยละ 88 และคาดว่าจะเปิดให้บริการได้ภายในปี 2559

2.3 ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

2.3.1 ลักษณะบริการ

<u>การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า</u>

ในส่วนของรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์จากโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน บริษัทเป็นผู้ดำเนินการและให้สิทธิแก่บริษัทย่อย คือ BMN เป็นผู้ดำเนินการ ดังนี้

1. จัดหา และ/หรือ จัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ
   จัดหา และ/หรือ จัดทำป้ายหรือสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน 18 แห่ง และภายในขบวนรถไฟฟ้า 19 ขบวน (รถไฟฟ้า MRT) ประกอบด้วยสื่อโฆษณาหลากหลายรูปแบบและขนาด อาทิ กล่องไฟ สื่อสติกเกอร์ ป้ายโฆษณา Platform Billboard สื่อโฆษณาผ่านระบบ Passenger Information Display System (PIDs) สื่อ Digital Media
2. ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT
   ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT จำนวน 11 สถานี ประกอบด้วย สถานีคลองเตย ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ สุขุมวิท เพชรบุรี พระรามเก้า ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย รัชดาภิเษก ลาดพร้าว พหลโยธิน สวนจตุจักร กำแพงเพชร และพื้นที่ชั้นใต้ดินอาคารจอดแล้วจรที่สถานีลาดพร้าว ซึ่งคิดเป็นพื้นที่เช่าเชิงพาณิชย์รวมทั้งหมดประมาณ 14,236 ตารางเมตร (พื้นที่สำหรับร้านค้าปลีกและพื้นที่สำหรับส่งเสริมการขาย) ปัจจุบันเปิดดำเนินการไปแล้ว 5 สถานี ได้แก่ สถานีสุขุมวิท สถานีพหลโยธิน สถานีสวนจตุจักร สถานีกำแพงเพชร และสถานีพระราม 9
3. ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม
   ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม โดยเฉพาะเครือข่ายโทรศัพท์มือถือ (Mobile Phone Network) ทั้งในสถานีรถไฟฟ้าและในอุโมงค์เดินรถไฟฟ้า ระบบ Hi-Speed Internet และระบบ Wi-Fi ระบบสัญญาณโทรคมนาคมในสถานีรถไฟฟ้าและในอุโมงค์เดินรถไฟฟ้า ในรูปแบบระบบ 2G และ 3G โดยจะมีการพัฒนาการให้บริการเทคโนโลยีเป็นสัญญาณโทรศัพท์และอินเตอร์เน็ต 4G ในอนาคต

<u>การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษ</u>

สำหรับการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในเขตพื้นที่ระบบทางพิเศษ บริษัทและบริษัทย่อย คือ NECL ได้ให้บริษัทเอกชนและบุคคลเช่าพื้นที่เพื่อดำเนินการในเชิงพาณิชย์ ดังนี้

1. ติดตั้งป้ายรายงานสภาพจราจรและป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์
   อนุญาตให้บริษัทเอกชนติดตั้งป้ายรายงานสภาพจราจรบนสายทางหลักและบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์บริเวณต่างๆ เช่น หน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ หน้าตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษ เสาตอม่อทางพิเศษ และกำแพงกันตกของทางพิเศษ เป็นต้น
2. ร้านค้าบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ
   อนุญาตให้บริษัทเอกชนและบุคคลทั่วไปเช่าพื้นที่ร้านค้าเพื่อให้บริการแก่ผู้ใช้ทางพิเศษบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษประชาชื่น ศรีนครินทร์ และบางปะอิน
3. ดำเนินธุรกิจอื่นๆ
   อนุญาตให้บริษัทเอกชนใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อติดตั้งระบบกระจายสัญญาณ 3G เป็นต้น

2.3.2 การตลาดและการแข่งขัน

2.3.2.1 ลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

เนื่องจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ประกอบด้วย การจัดหาและ/หรือ จัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ ภายในสถานีและขบวนรถไฟฟ้า การให้เช่าพื้นที่ร้านค้า และการให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม ซึ่งมีลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมายแตกต่างกันตามประเภทการให้บริการ ดังนั้น การพัฒนาเชิงพาณิชย์ดังกล่าว สามารถแบ่งลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมายได้ดังนี้

1. <u>จัดหา และ/หรือ จัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ</u>

การจัดหา และ/หรือ จัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ เป็นรูปแบบของการสื่อสารข้อมูลจากเจ้าของสินค้าและบริการไปยังประชาชนผู้ใช้บริการซึ่งผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT กลุ่มหลักประกอบด้วย กลุ่มนักเรียน นักศึกษา พนักงานบริษัท ดังนั้น กลุ่มลักษณะลูกค้าของบริษัทหลักๆ ได้แก่ กลุ่มสื่อสารโทรคมนาคม อาหารและเครื่องดื่ม กลุ่มภาพยนตร์ กลุ่มสินค้าความสวยงาม กลุ่มเสื้อผ้าและเครื่องประดับ กลุ่มอสังหาริมทรัพย์ กลุ่มการท่องเที่ยว กลุ่มประกันชีวิตและประกันภัย กลุ่มสินค้าเทคโนโลยี กลุ่มสินค้าอุปโภคและบริโภค กลุ่มสถาบันการเงิน เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องไปกับกลุ่มสินค้าและบริการที่ใช้งบประมาณเพื่อการประชาสัมพันธ์ที่อยู่ในธุรกิจอุตสาหกรรมโฆษณา

2. <u>ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT</u>

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายแตกต่างกันในแต่ละสถานีที่เปิดให้บริการ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับการวาง Concept ของแต่ละสถานีซึ่งจะถูกวางให้สอดคล้องกับจุดเด่นที่ตั้งของสถานี พฤติกรรมของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าที่ต้องการความสะดวก รวดเร็ว และปัจจัยทางกายภาพภายนอก ดังนั้น กลุ่มลูกค้าผู้เช่าพื้นที่ในปัจจุบันจึงมีตั้งแต่ผู้ประกอบการ SME ไปจนถึงกลุ่มสินค้า Brand หลักๆ ที่เป็นที่รู้จักในกลุ่มผู้บริโภคที่สามารถสนองตอบต่อ Life Style ของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าได้

3. <u>ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม</u>

ลักษณะลูกค้าคือผู้ให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ต่างๆ ดังนั้นกลุ่มลูกค้าเป้าหมายคือผู้ประกอบการที่มีใบอนุญาตให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ต่างๆ ประกอบด้วย AIS, DTAC, TRUE MOVE, TOT, CAT เป็นต้น ซึ่งปัจจุบันเป็นลูกค้าของบริษัททุกราย

ในส่วนของการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในระบบทางพิเศษจะเป็นการให้เอกชนและบุคคลเช่าพื้นที่เพื่อดำเนินกิจการต่างๆ ดังนั้นกลุ่มลูกค้าจึงเป็นผู้ประกอบการในธุรกิจนั้นๆ อาทิเช่น บริษัทผู้ผลิตสื่อโฆษณา บริษัทผู้ให้บริการเกี่ยวกับระบบโทรคมนาคม สำหรับร้านค้ากลุ่มลูกค้าจะเป็นบุคคลทั่วไป

2.3.2.2 นโยบายและกลยุทธ์การตลาด

(1) กลยุทธ์ด้านบริการและผลิตภัณฑ์

<u>การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า</u>

จัดให้มีบริการพัฒนาเชิงพาณิชย์เพื่อสร้างความสะดวกสบายและสีสันของการเดินทางให้แก่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT รวมถึงประชาชนที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับสถานีรถไฟฟ้า MRT ซึ่งการให้บริการพัฒนาเชิงพาณิชย์ดังกล่าวเป็นการเพิ่มรายได้ ได้แก่

- ร้านค้า (Retail Area) บนพื้นที่กว่า 25,000 ตารางเมตร (รวมพื้นที่ส่วนกลาง) มีร้านค้าและพื้นที่สำหรับการจัดกิจกรรมเกือบ 500 ร้านค้า ภายใน 11 สถานีรถไฟฟ้า MRT ปัจจุบันเปิดบริการแล้ว 5 สถานี คือ สถานีสุขุมวิท สถานีพหลโยธิน สถานีสวนจตุจักร สถานีกำแพงเพชร และสถานีพระราม 9 และเริ่มทดลองเปิดให้บริการ (บางส่วน) ที่สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย
- สื่อโฆษณาแบบป้ายนิ่ง (Advertising Panel) ที่มีหลากหลายรูปแบบติดตั้งอยู่ทั่วบริเวณของสถานีรถไฟฟ้า MRT และภายในขบวนรถไฟฟ้า เช่น รูปแบบสติกเกอร์ที่ผนังกระจกที่ชั้นชานชาลา เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีสื่อโฆษณาที่มีความน่าสนใจในลักษณะที่เป็นสื่อ Product Showcase สื่อโฆษณา Out of Box สื่อมีกลิ่น โดยสามารถนำสื่อหลายประเภทมาผสมผสานสร้างความแตกต่างความหลากหลาย

- สื่อโฆษณาบนห่วงมือจับ (Hand Grip) ภายในขบวนรถไฟฟ้า สื่อบนเก้าอี้พักคอยที่ชั้นชานชาลา สื่อบนราวจับบันไดเลื่อน
- สื่อโฆษณาแบบมีเดีย (Advertising Media) ติดตั้งบริเวณชั้นชานชาลาของสถานีรถไฟฟ้า MRT และภายในขบวนรถไฟฟ้า (Passenger Information Display - PID) รวมถึงสื่อ Digital Media ที่เป็นการพัฒนาพื้นที่ติดตั้งสื่อกล่องไฟและป้ายในอุโมงค์เดิมให้มีความทันสมัย และเป็นการสร้างความน่าสนใจให้กับสื่อ
- บริการสื่อสารโทรคมนาคม (Communication) โดยเฉพาะเครือข่ายโทรศัพท์มือถือ (Mobile Phone Network) ทั้งในสถานีรถไฟฟ้า MRT และในอุโมงค์เดินรถไฟฟ้า รองรับ 4G รวมถึงการติดตั้งระบบโทรศัพท์สาธารณะในสถานีต่างๆ ด้วย
- บริการเครื่องเบิกถอนเงินอัตโนมัติ (ATM) เครื่องฝากเงินของธนาคารต่างๆ และเครื่องบริการอัตโนมัติอื่นๆ เช่น เครื่องเติมเงินมือถือของ AIS Kiosk, True Kiosk และเครื่องเติมเงินของบุญเติม เป็นต้น
- บูธแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของธนาคารไทยพาณิชย์ขึ้นที่สถานีพระราม 9 บริเวณที่เชื่อมต่อกับศูนย์การค้า Central Plaza Grand Rama 9

<u>การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษ</u>

- จัดให้มีป้ายรายงานสภาพจราจรแบบแผนที่และข้อความ เพื่อให้ข้อมูลด้านการจราจรแก่ผู้ใช้ทางพิเศษ รวมทั้งจัดให้มีป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์บริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ บริเวณกำแพงกันตก บริเวณเสาตอม่อทางพิเศษ และบริเวณหน้าตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษ รวมจำนวนทั้งสิ้น 292 ป้าย
- จัดให้มีร้านค้าและห้องน้ำสาธารณะเพื่อให้บริการแก่ผู้ใช้ทางพิเศษ บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษศรีรัชและอุดรรัถยา จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษศรีนครินทร์ บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษประชาชื่นฝั่งขาเข้า บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางปะอินขาเข้า และบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางปะอินขาออก

(2) กลยุทธ์ด้านการส่งเสริมการตลาด

การสร้างความภักดีในตราสินค้า (Brand Loyalty) และสร้างการรับรู้ในตราสินค้า (Brand Awareness) ด้วยการจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาด สร้างภาพลักษณ์การตอบแทนลูกค้าและสังคม เป็นการปลูกฝังทัศนคตินี้ให้แก่เยาวชนกลุ่มเป้าหมายและผู้ใช้บริการ โดยการสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Added) อย่างต่อเนื่อง อาทิ ความร่วมมือกับพันธมิตรและบริษัทผู้รับสิทธิในการพัฒนาเชิงพาณิชย์ (BMN) ในการจัดกิจกรรมแนะแนวการทำข้อสอบ GAT โดยคุณครูสมศรี ภายใต้กิจกรรม “ MRT พาน้องพิชิต GAT ” ตั้งแต่ปี 2552 การสนับสนุนการใช้พื้นที่และร้านค้าภายในศูนย์การค้า Metro Nine สถานีพระราม 9 กับนิตยสาร “ชีวจิต” ในการทำกิจกรรมส่งเสริมการออกกำลังกายแบบต่าง ๆ เช่น โยคะ รำกระบอง เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีกิจกรรม “M Care สุขภาพดี ชีวีปลอดภัย ปี 6” ให้ผู้โดยสารตรวจเช็คสุขภาพฟรีกับโรงพยาบาลและสถาบันชั้นนำ และกิจกรรม Share 2 Child สำหรับน้องๆ เยาวชน และโรงเรียนรายรอบเส้นทางรถไฟฟ้าของบริษัทมาอย่างต่อเนื่องเป็นปีที่ 9 และในปี 2558 ในโอกาสครบรอบ 11 ปี การเปิดให้บริการรถไฟฟ้า MRT บริษัทได้จัดโครงการ “MRT 11 ปี ส่งความสุข รับเปิดเทอม” ชิงรางวัลถ้วยเกียรติยศ ทุนการศึกษา และทัศนศึกษาที่ประเทศญี่ปุ่น นอกจากนี้ยังได้จัดกิจกรรมร่วมกับ BMN เพื่อจัดกิจกรรมต่างๆ เช่น กิจกรรม “Metro Mall Summer Trip ชีวิตดี๊ดี เที่ยวฟรีทั่วไทย” ที่สถานีพระราม 9 และ นิทรรศการ “นิทรรศน์ พัสตราภรณ์มหาราชินี” เทิดพระเกียรติ สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ที่สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย เป็นต้น

(3) กลยุทธ์การจัดจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่าย

ช่องทางการจัดจำหน่ายมีลักษณะแตกต่างกันตามรูปแบบการให้บริการเชิงพาณิชย์ โดยหลักๆ แบ่งเป็นการนำเสนอและติดต่อโดยตรงกับลูกค้าที่สนใจ และขายผ่านพันธมิตรทางธุรกิจของบริษัท

2.3.2.3 ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

<u>สื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์</u>

ในปี 2558 ภาวะเศรษฐกิจโดยรวมยังมีแนวโน้มฟื้นตัวไม่มากนัก แต่เม็ดเงินในอุตสาหกรรมโฆษณายังสามารถเติบโตได้ โดยมีเม็ดเงินโฆษณาในปี 2558 รวม 132,358 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2557 ที่ใช้งบไป 127,335 ล้านบาท หรือเติบโตขึ้นประมาณ 4% โดยสื่อที่ได้รับความนิยมและเติบโตสูงสุดได้แก่ สื่อกลุ่มดิจิตอลทีวีและสื่อกลุ่มทรานสิท โดยดิจิตอลทีวีมีรายได้รวมในปี 2557 อยู่ที่ 8,580 ล้านบาท และเมื่อสิ้นสุดปี 2558 มีรายได้เพิ่มขึ้นถึง 20,931 ล้านบาท หรือมีการเติบโตสูงขึ้น 144% และสื่อกลุ่มทรานสิทมีรายได้ในปี 2557 รวมแล้ว 3,813 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเป็น 4,478 ล้านบาท ในปี 2558 หรือเติบโตขึ้นถึง 17.44% เนื่องมาจากผู้ประกอบการมีแนวโน้มให้ความสำคัญกับสื่อใหม่ ที่สามารถโฆษณาสอดแทรกไปกับชีวิตประจำวันของผู้คนได้อย่างกลมกลืนและมีประสิทธิภาพ ตัวอย่างเช่น ความนิยมชมภาพยนตร์ที่โรงภาพยนตร์ การใช้เวลาบนท้องถนนจากการจราจรที่ติดขัด การใช้รถไฟฟ้าใต้ดิน หรือรถโดยสารสาธารณะ เป็นต้น

จากภาวะเศรษฐกิจที่ยังไม่ฟื้นตัวเต็มที่ ทำให้รายได้ต่อครัวเรือนของประชากรลดลง ส่งผลถึงการใช้จ่ายของประชาชนน้อยลงจากเดิม ผู้ประกอบการจึงต้องใช้งบประมาณโฆษณาที่มีอยู่อย่างจำกัดอย่างคุ้มค่า โดยถึงแม้งบประมาณโฆษณาจะเติบโตขึ้นไม่มากนัก แต่สื่อกลุ่มทรานสิทยังสามารถเติบโตได้อย่างโดดเด่น และมีแนวโน้มเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องในปี 2559 ด้วยเหตุนี้ จึงส่งผลดีกับบริษัทที่เป็นผู้ให้บริการระบบรถไฟฟ้า MRT เนื่องจากในอนาคตจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าและโครงข่ายรถไฟฟ้าที่เพิ่มมากขึ้น จะสะท้อนให้เห็นถึงจำนวนผู้ชมสื่อโฆษณาเคลื่อนที่ในกลุ่มรถไฟฟ้าและรถไฟ MRT ที่มีจำนวนมากขึ้นตามไปด้วย นอกจากนี้ จากการที่พื้นที่บริเวณสถานีที่มีลักษณะปิดจากภายนอก จึงส่งผลให้ผู้ใช้บริการให้ความสนใจในสื่อโฆษณาในระบบมากขึ้น เนื่องจากโอกาสที่จะถูกดึงดูดสายตาสู่สิ่งอื่นนั้นอยู่ในระดับต่ำ โดยเฉพาะสื่อประเภทดิจิตอลทีวีที่มีภาพลักษณ์ที่ดูทันสมัย อีกทั้งยังเป็นการขยายฐานลูกค้าให้กับทางบริษัทย่อยให้เพิ่มมากขึ้นด้วย

แหล่งที่มา : - เดอะนีลเส็นคอมปะนี (ประเทศไทย)
- สมาคมมีเดียเอเยนซี่ และธุรกิจสื่อแห่งประเทศไทย (MAAT)

<u>พื้นที่ให้เช่าและบริการ</u>

โครงการพื้นที่ค้าปลีกในประเทศไทย จำแนกเป็นศูนย์การค้า ห้างสรรพสินค้า ซุปเปอร์สโตร์มอลล์ สเปเชี่ยลตี้สโตร์เอนเตอร์เทนเมนท์คอมเพล็กซ์ คอมมูนิตี้มอลล์ และพื้นที่ค้าปลีกสนับสนุนโดยแนวโน้มอุตสาหกรรมค้าปลีกในกรุงเทพฯ และปริมณฑล มีการแข่งขันที่สูงขึ้น จะเห็นได้จากการเกิดคอมมิวนิตี้มอลล์ในเมืองที่เพิ่มขึ้นและมีการขยายตัวรวดเร็วที่สุด โดยเฉพาะพื้นที่ศูนย์การค้าและคอมมูนิตี้มอลล์ที่เปิดตัวตั้งแต่ต้นปี 2558 ที่ผ่านมาสูงเกิน 1 ล้านตารางเมตร กรุงเทพฯ ยังคงเป็นเมืองที่แบรนด์หรือร้านค้าต่างชาติให้ความสนใจเป็นลำดับต้นๆ ของเอเชียอยู่ ร้านเหล่านี้เข้ามาเปิดร้าน หรือสาขาในกรุงเทพฯ และหัวเมืองท่องเที่ยวต่างๆ ต่อเนื่อง และจะยังคงมีต่อไปในอนาคต อัตราการเช่าของโครงการพื้นที่ค้าปลีกต่างๆ ในกรุงเทพฯ และพื้นที่โดยรอบค่อนข้างสูง

2.3.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

2.3.3.1 ลักษณะการจัดให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์

บริษัทและบริษัทย่อยเป็นผู้ดำเนินการธุรกิจเชิงพาณิชย์ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินในการ 1) จัดหา และ/หรือ จัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ 2) ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT และ 3) ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม

สำหรับในส่วนของทางพิเศษนั้น บริษัทและบริษัทย่อยได้ให้เอกชนเช่าพื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อติดตั้งป้ายรายงานสภาพจราจรและป้ายโฆษณาในรูปแบบต่างๆ รวมทั้งให้เช่าพื้นที่ร้านค้าบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง และการดำเนินธุรกิจอื่นๆ อาทิ ใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อติดตั้งระบบกระจายสัญญาณ 3G เป็นต้น

2.3.3.2 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัทให้การใส่ใจ ดูแลผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ชั้นร้านค้าในระบบรถไฟฟ้าเช่นกัน เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม คุณภาพชีวิต และความเป็นอยู่ของประชาชนและชุมชน รายละเอียดปรากฏตามหัวข้อ 2.2.3.2

2.3.3.3 การประกันภัย

กรมธรรม์	มูลค่าความคุ้มครอง	ความคุ้มครอง
Property All Risks Insurance (Retail Areas)	ทุนประกันภัยส่วนที่ 1 372,086,193 บาท ทุนประกันภัยส่วนที่ 2 151,431,097 บาท	ส่วนที่ 1 ความเสียหายต่อทรัพย์ ส่วนที่ 2 ธุรกิจหยุดชะงัก สถานที่เอาประกันภัย : พื้นที่พัฒนาเชิงพาณิชย์ภายใน สถานีรถไฟฟ้า ระยะเวลาคุ้มครอง : 3 กรกฎาคม 2558 – 3 กรกฎาคม 2559
Public Liability (Retail Areas)	จำกัดความรับผิด 40,000,000 บาท	สถานที่เอาประกันภัย : พื้นที่พัฒนาเชิงพาณิชย์ภายใน สถานีรถไฟฟ้า ระยะเวลาคุ้มครอง : 3 กรกฎาคม 2558 – 3 กรกฎาคม 2559

2.3.4 งานที่ยังไม่ได้ส่งมอบ

- ไม่มี -

3. ปัจจัยความเสี่ยง

บริษัทตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจภายใต้การเปลี่ยนแปลงของปัจจัยภายในและภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท โดยถือว่าการบริหารความเสี่ยงเป็นเครื่องมือสำคัญในการบริหารกิจการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยเป็นส่วนที่เสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขัน อีกทั้งยังเป็นปัจจัยสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Governance) บริษัทจึงได้จัดให้มีการบริหารความเสี่ยงอย่างมีระบบมีการเฝ้าระวัง และการใช้มาตรการต่างๆ เพื่อลดความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง โดยคณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงเพื่อพิจารณาความเพียงพอและเหมาะสมในระดับนโยบาย และฝ่ายบริหารทำหน้าที่ดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยงขององค์กรโดยรวม และปฏิบัติหน้าที่ประจำวันแทนคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงในการติดตาม ประเมินผล และจัดทำรายงานผลการบริหารความเสี่ยงเพื่อรายงานคณะกรรมการบริษัททราบ

นอกจากนี้ ยังกำหนดให้จัดทำแผนบริหารความเสี่ยงประจำปี และจัดทำคู่มือการบริหารความเสี่ยงเพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงาน และมีการติดตาม ประเมินผล ทบทวนความเสี่ยงให้สอดคล้องกับสถานการณ์แวดล้อมทั้งภายในและภายนอกที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการจัดทำแผนสำรองฉุกเฉินสำหรับใช้ปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินในกรณีต่างๆ เพื่อให้สามารถเข้าดำเนินการแก้ไขปัญหาได้ทันทีและประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ตลอดเวลา โดยปัจจัยความเสี่ยงที่อาจทำให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการบรรลุเป้าหมายในการดำเนินธุรกิจของบริษัท มีดังนี้

3.1 ความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจทั่วไป (Systematic Risk)

3.1.1 ความเสี่ยงเนื่องจากการดำเนินธุรกิจภายใต้สัญญากับหน่วยงานภาครัฐ และนโยบายของรัฐบาล

บริษัทดำเนินธุรกิจภายใต้สัญญาสัมปทานซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานภาครัฐคือ รฟม. และ กทพ. การตีความข้อกำหนด และเงื่อนไขในสัญญาสัมปทานที่แตกต่างกันระหว่างคู่สัญญา อาจเกิดขึ้นได้ในเรื่องต่างๆ เช่น การปรับอัตราค่าผ่านทางหรือค่าโดยสาร การพิจารณาต่อระยะเวลาสัญญาสัมปทาน และความรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายตามสัญญา ซึ่งบริษัทอาจต้องใช้เวลาในการแก้ไขปัญหา จึงอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัท

นอกจากนี้ ความไม่แน่นอนของเสถียรภาพทางการเมืองและการเปลี่ยนแปลงในการบริหารงานภาครัฐจากฝ่ายการเมืองที่เข้ามากำกับดูแล อาจมีการเปลี่ยนแปลงนโยบาย กฎหมาย หรือกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการพิจารณาต่อระยะเวลาสัญญา หรือเงื่อนไขตามสัญญาที่กำหนดไว้ กทพ. หรือ รฟม. อาจไม่สามารถปฏิบัติได้ตามสัญญา หรือมีความประสงค์อื่นให้บริษัทปฏิบัติที่นอกเหนือจากสัญญาหรือข้อตกลง

เพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าว บริษัทจะสร้างระบบการบริหารงานร่วมกันกับหน่วยงานภาครัฐทั้งในระดับบริหารและปฏิบัติการ มีการให้ข้อมูลที่เพียงพอซึ่งกันและกัน เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ดีต่อกันรวมทั้งติดตามสถานการณ์ทางการเมืองและการเปลี่ยนแปลงด้านนโยบายอย่างใกล้ชิดสม่ำเสมอ บริษัทจะทบทวนกลยุทธ์และแผนงานให้เหมาะสมกับสถานการณ์อย่างสมเหตุสมผล และได้รับประโยชน์ร่วมกันในระยะยาว

3.1.2 ความเสี่ยงเกี่ยวกับรายได้

บริษัทดำเนินธุรกิจการให้บริการทั้งทางพิเศษและรถไฟฟ้า ดังนั้น รายได้หลักของบริษัทจะมาจากค่าผ่านทางและค่าโดยสาร ซึ่งอาจถูกกระทบโดยปัจจัยภายนอกที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ เช่น การขยายโครงข่ายของระบบรถไฟฟ้า การมีระบบขนส่งต่อเนื่องที่ดี อัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งอื่นที่ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้ได้ ความหนาแน่นของการจราจรบนท้องถนน ราคาน้ำมัน การขยายตัวของอสังหาริมทรัพย์ ธุรกิจคอนโดมิเนียม และธุรกิจรอบเส้นทางรถไฟฟ้าที่จะทำให้เกิดเป้าหมายในการเดินทางของประชาชน เป็นต้น ซึ่งส่งผลต่อจำนวนผู้ใช้บริการ นอกจากนี้ บริษัทจะมีรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งเป็นรายได้ที่อาจเปลี่ยนแปลงไปตามภาวะเศรษฐกิจในประเทศและต่างประเทศ การแข่งขันในธุรกิจสื่อโฆษณาและธุรกิจการให้เช่าพื้นที่ค้าปลีก รวมทั้งระยะเวลาในการเปิดให้บริการร้านค้าในสถานี ซึ่งหลายปัจจัยเป็นสิ่งที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ ดังนั้นหากรายได้ของบริษัทแตกต่างจากผลการศึกษาหรือประมาณการที่คาดการณ์ไว้อาจส่งผลต่อการบริหารสภาพคล่องและความสามารถในการชำระเงินตามข้อผูกพันที่มี เช่น ดอกเบี้ยจ่าย การชำระคืนเงินกู้ที่ถึงกำหนด ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามสัญญา รวมถึงค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนหรือค่าตอบแทนที่จ่ายให้ รฟม. เป็นต้น

เพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าว บริษัทจะจัดตั้งหน่วยงานในการติดตามผลกระทบที่อาจมีผลต่อปัจจัยเบื้องต้นอย่างใกล้ชิด และปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ให้เหมาะสม นอกจากนี้ บริษัทยังสามารถจำกัดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากปัจจัยเสี่ยงได้แก่ ราคาน้ำมัน ความหนาแน่นของจราจรบนท้องถนน และอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งอื่นที่ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้ได้ เนื่องจากว่าบริษัทมีการให้บริการที่ครบวงจรทั้งบริการทางพิเศษและรถไฟฟ้า ซึ่งวิธีการเดินทางทั้ง 2 แบบนี้ถือเป็นสินค้าทดแทนซึ่งกันและกันได้ (Substitute product) และในส่วนของการพัฒนาเชิงพาณิชย์ บริษัทจะได้มีการพัฒนาสื่อโฆษณารูปแบบใหม่ๆ เพิ่มขึ้น เพื่อเพิ่มรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เช่น การบริหารสื่อโฆษณาผ่านระบบ Passenger Information Display system (PIDs) การโฆษณาทาง Platform Billboard และสื่อ Digital Media รวมทั้งยังมีแผนที่จะพัฒนาพื้นที่ชั้นร้านค้าเพิ่มเติมอีกด้วย

3.1.3 ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยและอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างประเทศ

เนื่องจากบริษัทยังมีภาระหนี้สินที่ต้องชำระดอกเบี้ยให้กับผู้ให้กู้ รวมทั้งบริษัทมีแผนการลงทุนในอนาคตอีกหลายโครงการ จึงอาจมีความจำเป็นที่จะต้องใช้เงินกู้ยืมระยะยาวจำนวนมาก ดังนั้น ดอกเบี้ยจ่าย จึงอาจจะเป็นค่าใช้จ่ายรายการใหญ่ของบริษัท การเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ที่ปรับสูงขึ้น อาจส่งผลต่อการดำเนินงานของบริษัทเนื่องจากต้นทุนดอกเบี้ยในส่วนของสินเชื่อบางส่วนเป็นอัตราลอยตัว ทำให้บริษัท มีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยในกรณีที่อัตราดอกเบี้ยในตลาดเงินมีความผันผวนหรือปรับตัวสูงขึ้น อย่างไรก็ตามบริษัท จะได้มีการบริหารความเสี่ยงในเรื่องของความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย โดยบริษัทจะจัดโครงสร้างของเงินกู้ยืมโดยการแบ่งสัดส่วนของเงินกู้อัตราดอกเบี้ยลอยตัวและเงินกู้อัตราดอกเบี้ยคงที่รวมถึงแผนการออกตราสารหนี้ หรือหุ้นกู้ให้เหมาะสมตามสภาพเศรษฐกิจและมุมมองของบริษัทต่ออัตราดอกเบี้ยในอนาคต

นอกจากนี้ บริษัทจะมีค่าใช้จ่ายที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ คือค่าจัดซื้อรถไฟฟ้าจากต่างประเทศ ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า และค่าเบี้ยประกันภัย ดังนั้นหากค่าเงินบาทมีการอ่อนค่าลง ก็จะส่งผลให้ค่าใช้จ่ายของบริษัทเพิ่มสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม สัดส่วนค่าใช้จ่ายสกุลเงินตราต่างประเทศอยู่ในระดับต่ำ อีกทั้งบริษัทจะมีการกำหนดนโยบายในการบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนให้น้อยลง เช่น การเจรจาลดสัดส่วนค่าใช้จ่ายสกุลเงินตราต่างประเทศ และการซื้อ Forward เป็นต้น

3.1.4 ความเสี่ยงจากอุบัติเหตุร้ายแรง เหตุการณ์ความไม่สงบ หรือภัยธรรมชาติ

ธุรกิจของบริษัท ทั้งก่อสร้างและบริหารงานทางพิเศษ และรถไฟฟ้า มีความเสี่ยงต่อเหตุการณ์ หรือปัจจัยภายนอกที่ก่อให้เกิดเหตุสุดวิสัยกะทันหัน เช่น ภัยพิบัติ อุบัติเหตุร้ายแรง แผ่นดินไหว และเหตุที่อาจเกิดจากการก่อการร้าย วินาศกรรม เช่น การวางระเบิด จลาจล รวมถึงการชุมนุมที่เกิดจากกลุ่มผู้ก่อความไม่สงบ ซึ่งอาจทำให้บริษัทต้องระงับการให้บริการ และทำให้สูญเสียรายได้ ด้วยเหตุนี้ บริษัทจึงมีการกำหนดแผนสำรองฉุกเฉินเพื่อรองรับเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น

เช่น การถอดชุดอุปกรณ์ของงานระบบต่างๆ ที่สำคัญและจำเป็นในการดำเนินงานบริหารทางพิเศษเพื่อนำไปเก็บรักษายังสถานที่เก็บซึ่งปลอดภัย รวมถึงมีการเตรียมความพร้อมเพื่อให้พนักงานที่รับผิดชอบปฏิบัติหน้าที่ได้ทันทีในการเข้าแก้ไขปัญหาเมื่อเกิดกรณีฉุกเฉินขึ้น เช่น การฝึกรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉินของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกบริษัท โดยการจำลองสถานการณ์ต่างๆ เช่น กรณีเกิดเหตุฉุกเฉินภายในสถานีรถไฟฟ้าจากการขู่วางระเบิดและเหตุระเบิดภายในสถานีรถไฟฟ้า รถไฟฟ้าเสียและหยุดภายในอุโมงค์ เหตุเพลิงไหม้ในขบวนรถไฟฟ้า สถานีรถไฟฟ้าหรือในอุโมงค์ เป็นต้น และจัดตั้งหน่วยงานติดตามการเตือนภัยและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงและพร้อมปฏิบัติการกู้ภัย

ทั้งนี้ บริษัทมีการทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสินทรัพย์ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจจากความเสี่ยงภัยทุกชนิด (Property All Risks Insurance) การหยุดชะงักของการประกอบธุรกิจ (Business Interruption) การประกันความเสียหายที่เกิดกับบุคคลภายนอก (Public Liability) รวมถึงความเสี่ยงจากการก่อการร้าย (Terrorism Insurance) ในส่วนของธุรกิจการให้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน

3.1.5 ความเสี่ยงด้านบุคลากร

ความเสี่ยงเนื่องจากการขาดแคลนบุคลากรที่มีคุณภาพถือเป็นอีกหนึ่งความเสี่ยงหลักของบริษัท บุคลากรถือเป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนองค์กรไปสู่ความสำเร็จ จึงจำเป็นที่จะต้องให้ความสำคัญต่อการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านบุคลากร เริ่มตั้งแต่การสรรหาและคัดเลือกเพื่อให้ได้บุคลากรที่ดีมีคุณสมบัติเหมาะสมกับบริษัท การฝึกอบรมและพัฒนาพนักงานอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มพูนความรู้และทักษะในด้านต่างๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงานตามตำแหน่งหน้าที่ของพนักงานแต่ละคน การสร้างขวัญและกำลังใจ การพิจารณาจ่ายค่าตอบแทนและสวัสดิการต่างๆ ที่เหมาะสมและเป็นธรรม การทบทวนปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานและระบบงานให้มีความพร้อมตลอดเวลา รวมถึงจัดทำแผนการสืบทอดตำแหน่ง (Succession plan) โดยได้จัดเตรียมแผนการสืบทอดตำแหน่งและตั้งคณะทำงานซึ่งประกอบด้วยผู้บริหารระดับสูงเพื่อวางแนวทางในการคัดสรร และเตรียมความพร้อมด้านบุคลากร ทั้งในระดับผู้บริหารและหัวหน้างาน สำหรับการป้องกันความเสี่ยงเนื่องจากการขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ ความชำนาญและทักษะทางด้านเทคนิคเฉพาะงาน จัดให้มีการรวบรวมองค์ความรู้เฉพาะงาน และขยายผลสู่โครงการการจัดการความรู้ (Knowledge Management) และเพื่อปรับปรุงกระบวนการทำงานอย่างต่อเนื่อง

3.1.6 ความเสี่ยงจากการก่อสร้างและดำเนินการโครงการไม่เป็นไปตามแผน

บริษัทได้รับโอนมาซึ่งสัญญาสัมปทานของ BECL และ BMCL ได้แก่ สัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) สัญญาที่ 4 สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา

เนื่องจากบริษัทมีภาระผูกพันที่ต้องทำตามข้อตกลงในสัญญาสัมปทาน ซึ่งจะมีการกำหนดระยะเวลาการก่อสร้างและมูลค่าของการก่อสร้าง ดังนั้น ถ้าหากเกิดความล่าช้าในการก่อสร้างจนทำให้ไม่สามารถเสร็จสิ้นตามที่กำหนดไว้ได้ หรือหากในอนาคต มูลค่าอุปกรณ์ ระบบรถไฟฟ้า หรือต้นทุนการก่อสร้างอื่นๆ ที่เกิดขึ้นจริงมีจำนวนที่แตกต่างจากที่กำหนดไว้ในสัญญา บริษัทจึงมีความเสี่ยงที่จะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม

เพื่อลดความเสี่ยงข้างต้นทั้งในกรณีงานเสร็จล่าช้ากว่าระยะเวลาที่กำหนด และกรณีเกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากการที่ต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการสูงกว่าที่ประมาณการไว้ บริษัทได้มีการทำสัญญาว่าจ้าง บมจ.ช.การช่าง ซึ่งเป็นผู้มีความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ในการดำเนินการดังกล่าว เข้ามารับผิดชอบเป็นผู้บริหารโครงการในลักษณะ Lump Sum Turnkey โดยจะกำหนดขอบเขตของงาน ระยะเวลาดำเนินงาน และมูลค่างาน ให้สอดคล้องตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน

3.2 ความเสี่ยงเฉพาะบริษัท (Corporate Specific Risk)

3.2.1 ความเสี่ยงจากข้อพิพาททางกฎหมาย

บริษัทและ NECL มีข้อพิพาทกับ กทพ. จำนวนทั้งสิ้น 12 เรื่องโดยข้อพิพาทดังกล่าวเกิดจากการตีความในสัญญาที่แตกต่างกันในเรื่องต่างๆ เช่น การปรับอัตราค่าผ่านทาง และความรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายตามสัญญา ซึ่งมีการนำข้อพิพาทเข้าสู่กระบวนพิจารณาของคณะอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนระงับข้อพิพาทตามสัญญา และในชั้นศาลปกครองแบ่งเป็นข้อพิพาทที่บริษัทและ NECL นำเสนอเข้าสู่กระบวนการระงับข้อพิพาทตามสัญญาและเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งมี

มูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 28,179.8 ล้านบาท และเป็นข้อพิพาทที่ กทพ. เป็นผู้เรียกร้องความเสียหายซึ่งมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 9 ล้านบาท

ทั้งนี้ ข้อพิพาทหลักที่มีทุนทรัพย์สูงส่วนใหญ่เป็นข้อพิพาทที่บริษัทเป็นฝ่ายฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายจาก กทพ. ผลการตัดสินจึงไม่มีความเสี่ยงที่เป็นเชิงลบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทอย่างเป็นสาระสำคัญ

3.2.2 ความเสี่ยงจากการที่ผลตอบแทนการลงทุนในบริษัทต่าง ๆ ไม่เป็นไปตามที่ประมาณไว้

บริษัทรับมาซึ่งเงินลงทุนในบริษัทต่างๆ ที่ BECL และ BMCL ถือหุ้นอยู่ ดังนั้น บริษัท จึงอาจมีความเสี่ยงจากการที่ผลตอบแทนการลงทุนในบริษัทต่างๆ ไม่เป็นไปตามที่ประมาณไว้ ถ้าหากว่าผลประกอบการของบริษัทต่างๆ ที่บริษัทถือหุ้นไม่เป็นไปตามคาด เพื่อลดผลกระทบดังกล่าว บริษัทจะคำนึงถึงสัดส่วนการลงทุนในบริษัทต่างๆ ให้เหมาะสมกับนโยบายการลงทุนของบริษัท ที่ทำให้บริษัทสามารถมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายและติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัทที่ลงทุน

3.2.3 ความเสี่ยงเกี่ยวกับความผันผวนของต้นทุนค่าโดยสารและต้นทุนการดำเนินงาน

ต้นทุนค่าโดยสารถือเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าของบริษัท ซึ่งประกอบด้วยค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าและโครงสร้างพื้นฐานทางโยธา ค่าสาธารณูปโภค ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร และค่าตอบแทนรายได้ค่าโดยสาร

ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า (M&E Contract) ตามสัญญาระยะยาวซึ่งบริษัทรับมาจาก BMCL โดยในส่วนของเงินยูโรมีการปรับเปลี่ยนตามดัชนีราคาผู้บริโภคของประเทศเยอรมนี และส่วนที่ชำระเป็นเงินบาท ต้องปรับเปลี่ยนตามดัชนีราคาผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานคร ทำให้บริษัทจะมีความเสี่ยงอันเกิดจากการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาดังกล่าว

สำหรับค่าสาธารณูปโภคซึ่งประกอบด้วยค่าไฟฟ้าที่ใช้ในสถานีและใช้ในการเดินรถจะมีการปรับเปลี่ยนตามอัตราค่าไฟฟ้าของการไฟฟ้านครหลวง ซึ่งอาจส่งผลให้บริษัทมีภาระต้นทุนที่สูงขึ้น

ในส่วนของค่าตอบแทนรายได้ค่าโดยสารแบบรายปีนั้น มีการบันทึกรายการเป็น 2 ส่วน คือ ต้นทุนค่าโดยสารและค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้ารอตัดจ่าย ซึ่งเป็นรายจ่ายที่รอตัดจ่ายเพื่อให้สัมพันธ์กับรายได้ค่าโดยสารในอนาคต

ดังนั้นต้นทุนค่าโดยสารของบริษัท จึงมีความผันแปรไปตามค่าใช้จ่ายที่กล่าวข้างต้น ทั้งนี้ หากไม่นับรวมค่าตอบแทนรายได้ค่าโดยสารแบบรายปีแล้ว ถือว่าที่ผ่านมายังสามารถควบคุมต้นทุนค่าโดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ลักษณะของต้นทุนค่าโดยสารส่วนใหญ่เป็นแบบต้นทุนคงที่ ไม่ได้ผันแปรโดยตรงไปกับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น หากผู้โดยสารไม่ได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญจนทำให้ต้องเพิ่มจำนวนรถไฟฟ้าที่ให้บริการเพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร

สำหรับสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงนั้น ได้มีการกำหนดค่าจ้างสำหรับการให้บริการการจัดการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาที่ รฟม. จะต้องจ่ายให้แก่บริษัท โดยอ้างอิงและคำนวณจากประมาณการค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่คาดการณ์โดยบริษัท ซึ่งค่าจ้างดังกล่าวจะสามารถปรับเปลี่ยนได้ตามอัตราเงินเฟ้อและอัตราค่าไฟฟ้าที่เกิดขึ้นจริงตามวิธีการที่กำหนดในสัญญาสัมปทานเท่านั้น ดังนั้น กำไรที่เกิดจากการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าจะขึ้นอยู่กับความสามารถของบริษัท ในการบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงให้ใกล้เคียงกับประมาณการที่กำหนด ซึ่งหากต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงมีจำนวนแตกต่างจากประมาณการ อาจจะมีผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัท ในกรณีที่บริษัทไม่สามารถขอเงินชดเชยหรือปรับขึ้นค่าบริการจาก รฟม. ได้

อย่างไรก็ตาม ด้วยความเชี่ยวชาญและประสบการณ์จากการบริหารจัดการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน บริษัทมีความมั่นใจว่าจะสามารถบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพภายใต้ประมาณการที่กำหนดไว้

3.2.4 ความเสี่ยงจากการปฏิบัติงานของธุรกิจก่อสร้างและบริหารงานทางพิเศษ

บริษัทได้คำนึงถึงความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงานในธุรกิจก่อสร้างและบริหารงานทางพิเศษที่อาจเกิดขึ้นเนื่องจากปัจจัยหลักได้แก่ บุคลากร ระบบงาน ระบบปฏิบัติการ และปัจจัยภายนอก ซึ่งทำให้เกิดความผิดพลาดหรือความไม่เพียงพอของกระบวนการทำงาน พนักงาน ระบบงาน หรือระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมทั้งการทุจริตของพนักงานและเหตุการณ์หรือปัจจัยภายนอกอันอาจก่อให้เกิดความเสียหายที่เป็นตัวเงินและความเสียหายที่ไม่เป็นตัวเงิน เช่น ความเสียหายต่อชื่อเสียง หรือความมั่นคงของบริษัท จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีระบบการควบคุมดูแลอย่างละเอียดรอบคอบและด้วยความระมัดระวัง บริษัทได้จัดให้มีหน่วยงานโดยเฉพาะทำหน้าที่ดูแลและบำรุงรักษาเส้นทางและระบบจัดเก็บ

รายได้ค่าผ่านทางตามมาตรฐานการปฏิบัติงาน ซึ่งจะสามารถเชื่อมั่นได้ว่า ด้วยประสบการณ์และความชำนาญของพนักงานซึ่งดูแลรับผิดชอบจากทุกฝ่ายงานจะนำมาซึ่งคุณภาพและความพร้อมของการให้บริการที่มีประสิทธิภาพได้อย่างสมบูรณ์และต่อเนื่อง

รวมทั้งบริษัทได้กำหนดมาตรการป้องกันโครงสร้างสำคัญของระบบทางพิเศษให้สามารถใช้งานได้ตลอดเวลา โดยมีการกำหนดแผนการตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษทั้งทางพิเศษศรีรัชและทางพิเศษอุดรรัถยา ทั้งนี้ให้สอดคล้องกับผลการตรวจสอบของบริษัท JMI Pacific จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทผู้ออกแบบและเชี่ยวชาญด้านการตรวจสอบโครงสร้าง และมีการตรวจติดตามและเฝ้าระวังดูแลและบำรุงรักษาไม่ให้มีผลกระทบต่อการใช้งานของทางพิเศษ สำหรับระบบจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทาง ระบบสื่อสาร และควบคุมการจราจร ซึ่งมีความสำคัญต่อการดำเนินงานของบริษัท บริษัท จะได้ใช้การบำรุงรักษาแบบป้องกัน (Preventive Maintenance) มีระบบข้อมูลสำรอง ระบบไฟฟ้าสำรอง และมีการบริหารการจัดซื้อวัสดุเพื่อสำรองการใช้งาน

นอกจากนี้บริษัท ยังอาจมีความเสี่ยงที่อุปกรณ์จัดเก็บค่าผ่านทางจะใช้งานไม่ได้ซึ่งเกิดได้จากหลายสาเหตุ เช่น ระบบไฟฟ้าไม่ทำงานเนื่องจากกระแสไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวงขัดข้อง ระบบปฏิบัติการเกิดการประมวลผลผิดพลาดหรือการมีไวรัสเข้าสู่ระบบและเข้าทำลายข้อมูลต่างๆ ในระบบปฏิบัติการ รวมถึงการมีผู้ก่อกวนแอบลักลอบเข้าทำลายข้อมูลข่าวสาร ทำให้เกิดความเสียหายต่อระบบ เป็นต้น ซึ่งบริษัทจะให้ความสำคัญอย่างมากในการจัดการความเสี่ยงดังกล่าว โดยจะจัดให้มีระบบไฟฟ้าสำรอง ระบบความปลอดภัย เพื่อป้องกันการเข้าถึงระบบงานที่สำคัญจากบุคคลภายนอก มีการกำหนดระดับในการเข้าถึงข้อมูลและอุปกรณ์ต่างๆ การติดตั้งโปรแกรมสำหรับตรวจสอบไวรัส และมีระบบสำรองข้อมูลในระบบปฏิบัติการซึ่งสามารถทำงานทดแทนได้ในทันที

3.2.5 ความเสี่ยงจากการว่าจ้าง SIEMENS เป็นผู้รับเหมาหลักในการจัดหาและบำรุงรักษาอุปกรณ์งานระบบของบริษัท

บริษัทได้รับมาซึ่งสัญญาจัดหาอุปกรณ์งานระบบ และสัญญาบำรุงรักษาอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า กับ Siemens AG เยอรมนี และ Siemens Limited ประเทศไทย ซึ่งครบกำหนดในปี 2567 ดังนั้น ในกรณีที่กลุ่ม SIEMENS ดังกล่าว ไม่สามารถให้บริการตามสัญญาแก่บริษัท หรือมีการเปลี่ยนแปลงสัญญาบำรุงรักษา อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทได้

จากการศึกษาข้อมูลจากสมาชิกในสมาพันธ์ผู้ประกอบการขนส่งมวลชนในระดับสากล เช่น UITP, APTA, NOVA Group of Metros รวมทั้งการเรียนรู้จาก Lloyd's Register Rail ซึ่งเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ มีความเป็นไปได้ที่จะสามารถเลือกซื้ออุปกรณ์งานระบบจากผู้ผลิตอุปกรณ์รายอื่นๆ ที่สามารถใช้งานร่วมกับระบบที่มีอยู่ได้ ทั้งนี้ บริษัทจะมีนโยบายที่จะพัฒนาคุณภาพของบุคลากรให้มีความสามารถเพียงพอในการทำงานร่วมกับผู้ผลิตอุปกรณ์และผู้รับเหมาทั้งในและต่างประเทศ ในการบำรุงรักษาและซ่อมแซมอุปกรณ์งานระบบและระบบรางรถไฟฟ้าให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นโดยมิต้องพึ่งพาผู้ผลิตรายเดิมเพียงรายเดียว

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 ทรัพย์สินถาวรหลัก

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทและบริษัทย่อยมีทรัพย์สินถาวรหลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ตามรายละเอียดดังต่อไปนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ประเภทสินทรัพย์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2558
4.1.1 อาคารและอุปกรณ์	154
4.1.2 งานระหว่างก่อสร้าง	19,626
4.1.3 สิทธิ์ในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว	20,327
4.1.4 สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	1,320
4.1.5 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล	16,988
ทรัพย์สินถาวรหลัก	**58,415**

ทั้งนี้ รายการทรัพย์สินถาวรหลักของบริษัทและบริษัทย่อยตามที่แสดงข้างต้น สามารถแสดงรายละเอียดจำแนกตามประเภทของสินทรัพย์และจำแนกตามบริษัท โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

4.1.1 อาคารและอุปกรณ์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 มูลค่าตามบัญชีของอาคารและอุปกรณ์ ตามงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อยมีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2558	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
บริษัท	151	เจ้าของ*	ไม่มี
NECL	1	เจ้าของ**	ไม่มี
BMN	2	เจ้าของ	ไม่มี
รวม	**154**		

หมายเหตุ * อาคาร ส่วนปรับปรุงและสิ่งปลูกสร้างอื่นบางส่วนเป็นส่วนหนึ่งของระบบทางด่วนขั้นที่ 2 แม้ว่ากรรมสิทธิ์ในอาคารจะเป็นของ กทพ. แต่บริษัทได้สิทธิในการใช้อาคารในการบริหารโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญา

** NECL ไม่มีที่ดิน อาคารและเครื่องจักร NECL ได้เช่าอาคารสำหรับเป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ ซึ่งตั้งอยู่ที่เลขที่ 587 ถนนสุทธิสารวินิจฉัย แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400 โดยเป็นสัญญาเช่าปีต่อปี อัตราค่าเช่าเดือนละ 10,000 บาท NECL ใช้อาคารศูนย์ควบคุมทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ในการควบคุมงานปฏิบัติการ แม้ว่ากรรมสิทธิ์ในอาคารจะเป็นของ กทพ. แต่ NECL ได้สิทธิในการใช้อาคารในการบริหารโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญา

4.1.2 งานระหว่างก่อสร้าง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 มูลค่าตามบัญชีของงานก่อสร้าง ตามงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2558
บริษัท	19,626
รวม	**19,626**

โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกรุงเทพมหานคร

บริษัทได้ลงนามในสัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบ ก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร กับ กทพ. โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี และลงนามในสัญญาผู้จัดการโครงการสำหรับงานก่อสร้างโครงการดังกล่าวกับ บมจ. ช.การช่าง ระยะเวลาก่อสร้างไม่เกิน 48 เดือน ซึ่งงานก่อสร้างได้เริ่มดำเนินการเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2555 โดยความคืบหน้าของโครงการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 อยู่ที่ประมาณร้อยละ 85 สอดคล้องกับแผนที่วางไว้ ทั้งนี้ บริษัทได้นำงานระหว่างก่อสร้างดังกล่าววางเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะยาวของบริษัท

4.1.3 สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 มูลค่าตามบัญชีของสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว ตามงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2558
บริษัท	13,070
NECL	7,257
รวม	**20,327**

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วเป็นต้นทุนในการก่อสร้างระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด โดยรายละเอียด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ประกอบด้วย

(หน่วย : ล้านบาท)

ประเภทสินทรัพย์	มูลค่าตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2558	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
ทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอ บี และซี	39,742	เป็นของ กทพ.	เป็นหลักประกันในการกู้ยืม
ทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี	9,030	เป็นของ กทพ.	เป็นหลักประกันในการกู้ยืม
ทางพิเศษอุดรรัถยา	12,928	เป็นของ กทพ.	เป็นหลักประกันในการกู้ยืม*
รวมต้นทุนโครงการ	**61,700**		
หัก ค่าตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการสะสม	(41,373)		
รวมมูลค่าตามบัญชีสุทธิ	**20,327**		

หมายเหตุ * NECL ได้นำสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วภายใต้สัญญาสัมปทานโครงทางพิเศษอุดรรัถยาไปใช้เป็นหลักประกันในการค้ำประกันเงินกู้ยืมจากบริษัท

เนื่องจากสัญญาโครงการทางพิเศษข้างต้นเป็นสัญญาโครงการลักษณะ BTO (Build Transfer and Operate) กรรมสิทธิ์ในทางพิเศษทั้งหมดรวมทั้งสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหรือใช้ประโยชน์ อันเกี่ยวเนื่องกับระบบทางพิเศษจึงตกเป็นของ กทพ. ทันทีที่บริษัทและ NECL จัดสร้างขึ้น และเมื่อเปิดใช้งานแล้ว บริษัทและ NECL มีสิทธิที่จะใช้ทรัพย์สินนั้น โดยบริษัทและ NECL มีหน้าที่บำรุงรักษาทรัพย์สินดังกล่าวตลอดระยะเวลาของสัญญา โดยสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช) กำหนดระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2533 และอาจต่ออายุออกไปได้อีก 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปี ตามเงื่อนไขที่จะตกลงกันต่อไป สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) กำหนดระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2540 และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) กำหนดระยะเวลา 30 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2539 และสามารถต่ออายุได้อีก 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปี สัญญากำหนดให้บริษัทและ NECL เป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บค่าผ่านทาง และค่าใช้จ่ายในการจัดจราจรและการกู้ภัยบนทางพิเศษศรีรัชและทางพิเศษอุดรรัถยา โดยบริษัทและ NECL เป็นผู้ชำระเงินให้ กทพ. สำหรับค่าใช้จ่ายดังกล่าว รวมทั้งรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทางพิเศษตลอดอายุสัญญา

4.1.4 สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 มูลค่าตามบัญชีของสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน ตามงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2558
บริษัท	
สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	6,645
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(5,225)
สุทธิ	1,320
รวมมูลค่าตามบัญชีสุทธิ	**1,320**

สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนถือเป็นส่วนหนึ่งของสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว

บริษัทบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนด้วยราคาทุนซึ่งเท่ากับมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันในการจ่ายค่าทดแทนสำหรับการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนให้กับ กทพ. ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ภายหลังการรับรู้รายการเริ่มแรกสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสม

บริษัทตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนตามปริมาณรถที่ใช้บริการ

4.1.5 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล ตามงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2558
บริษัท	16,654
NECL	-
BMN	334
รวม	**16,988**

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลเป็นต้นทุนในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล โดยรายละเอียด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ประกอบด้วย

(หน่วย : ล้านบาท)

ประเภทสินทรัพย์	มูลค่าตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2558	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
อุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า	18,957	เจ้าของ	เป็นหลักประกันในการกู้ยืม
อุปกรณ์ระบบและส่วนปรับปรุงพื้นที่ให้เช่าบริเวณสถานี	358	เจ้าของ	ไม่มี
อุปกรณ์สื่อสารโทรคมนาคม	414	เจ้าของ	ไม่มี
อุปกรณ์ระบบโฆษณา	178	เจ้าของ	ไม่มี
ต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง	378	เจ้าของ	ไม่มี
รวมต้นทุนโครงการ	**20,285**		
หัก ค่าตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการสะสม	(3,297)		
รวมมูลค่าตามบัญชีสุทธิ	**16,988**		

4.2 เงินลงทุนในบริษัทอื่น

4.2.1 สรุปมูลค่าเงินลงทุนตามงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชีตามวิธีราคาทุน 31 ธ.ค. 2558	สัดส่วนการลงทุนในแต่ละบริษัท (ร้อยละ)	ทุนชำระแล้ว ณ วันที่ 30 ก.ย. 2558	ประเภทของเงินลงทุน	ลักษณะการประกอบธุรกิจ
1. บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	2,604	99.99*	5,250	บริษัทย่อย	- ดำเนินการก่อสร้างและบริหารโครงการ ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุน	(2,450)				
เงินลงทุนสุทธิ	154				
2. บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ตเวิร์คส์ จำกัด	166	65.19	254	บริษัทย่อย	- พัฒนาพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า และชั้นใต้ดินอาคารจอดแล้วจร - จัดหาโฆษณาในรูปแบบป้ายหรือสื่อโฆษณาในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าและภายในรถไฟฟ้า - ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมในสถานีรถไฟฟ้า
3. บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	7,018	19.57	3,990	บริษัทร่วม	- ผลิตและจำหน่ายน้ำประปา
4. บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)	3,223	19.40	7,370	บริษัทร่วม	- ลงทุนในบริษัทอื่น (Holding Company) ซึ่งประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้า
5. บริษัท ไซยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด	913	7.50	12,175	บริษัทอื่น	- ก่อสร้างและดำเนินโครงการไฟฟ้าพลังน้ำไซยะบุรี

หมายเหตุ * บริษัท (เดิมคือ BECL) ได้เข้าซื้อหุ้น NECL เพิ่มเติม เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน 2558 ส่งผลให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทใน NECL ณ ปัจจุบัน เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 99.99 ของทุนจดทะเบียน

4.2.2 นโยบายการลงทุนและการบริหารงานในบริษัทย่อย

บริษัทมีนโยบายที่จะลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวเนื่อง ใกล้เคียงกัน หรือก่อให้เกิดประโยชน์ และสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัท เพื่อเสริมสร้างโอกาส และผลตอบแทนระยะยาว เสริมสร้างความมั่นคง และผลการดำเนินงานของบริษัท โดยกำหนดให้มีนโยบายการลงทุนดังต่อไปนี้

1. เป็นการลงทุนในโครงการหรือซื้อหุ้นสามัญของบริษัทผู้ดำเนินโครงการในลักษณะการลงทุนระยะยาว
2. สัดส่วนการลงทุนตามสัดส่วนขั้นต่ำที่ทำให้บริษัทสามารถมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายและติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัทที่ลงทุน
3. ไม่ลงทุนในโครงการที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หรือขัดต่อศีลธรรมอันดีของสังคม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทได้มีการลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทอื่น ดังนี้

1. บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“NECL”)

บริษัทจัดตั้ง NECL เมื่อปี 2539 โดยถือหุ้นร้อยละ 99.99 และผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับคือเงินปันผลจากการลงทุนในหุ้นของ NECL ทั้งนี้สืบเนื่องจาก NECL ได้รับผลกระทบจากนโยบายของภาครัฐที่ทำการก่อสร้างทางในลักษณะที่เป็นทางแข่งขัน ทำให้รายได้ของ NECL ไม่เป็นไปตามประมาณการ ผลประกอบการของ NECL ขาดทุนอย่างต่อเนื่องจนขาดทุนสะสมเกินทุนส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบ เมื่อปี 2546 NECL จึงได้เพิ่มทุนจดทะเบียนอีก 3,000 ล้านบาท เป็น 6,000 ล้านบาท ซึ่งปัจจุบันได้เรียกชำระค่าหุ้นแล้วร้อยละ 75 ของทุนจดทะเบียนที่เพิ่มขึ้น 3,000 ล้านบาท ระหว่างปี 2546 – 2547 บริษัทได้ลดสัดส่วนการถือหุ้นใน NECL ลงเหลือร้อยละ 53.33 ของทุนจดทะเบียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 NECL มีทุนจดทะเบียนชำระแล้ว 5,250 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทมีเงินให้กู้ยืมแก่ NECL เป็นจำนวนมาก และเป็นเจ้าหนี้รายเดียวของ NECL บริษัทได้ส่งกรรมการบริหารของบริษัทเข้าไปเป็นกรรมการบริษัทใน NECL จำนวน 6 คน จากจำนวนกรรมการทั้งหมด 7 คนของ NECL กรณี NECL มีการดำเนินการที่กระทบต่อบริษัทอย่างมีสาระสำคัญ NECL จะต้องขออนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการของบริษัทก่อน นอกจากนี้บริษัทยังเป็นผู้รับจ้างดำเนินงานทั้งหมดของ NECL ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน 2558 บริษัท (เดิมคือ BECL) ได้เข้าซื้อหุ้น NECL เพิ่มเติม ส่งผลให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทใน NECL เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 99.99 ของทุนจดทะเบียน

2. บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ตเวิร์คส์ จำกัด (“BMN”)

บริษัทจัดตั้ง BMN เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2552 เพื่อประกอบธุรกิจจัดหาและจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าและภายในรถไฟฟ้า ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและพื้นที่ชั้นใต้ดินของอาคารจอดแล้วจรที่สถานีลาดพร้าว ในปัจจุบันเปิดดำเนินการไปแล้ว 5 สถานี ได้แก่ สถานีสุขุมวิท, สถานีพหลโยธิน, สถานีสวนจตุจักร, สถานีกำแพงเพชร และสถานีพระรามเก้า รวมทั้งให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีรถไฟฟ้า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 BMN มีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วจำนวน 254 ล้านบาท โดยบริษัทถือหุ้นอยู่ใน BMN ร้อยละ 65.19 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของ BMN ร่วมกับกลุ่มผู้ร่วมทุนรายอื่นๆ ที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในธุรกิจสื่อโฆษณา ธุรกิจการตลาดและอสังหาริมทรัพย์ และเป็นผู้ชำนาญการด้านเทคโนโลยีการสื่อสารโทรคมนาคม ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 34.81

สำหรับนโยบายการลงทุนใน BMN ในอนาคตนั้น บริษัทยังคงมีนโยบายที่จะรักษาสัดส่วนการถือหุ้นใน BMN ในสัดส่วนไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของหุ้นทั้งหมดใน BMN โดยบริษัทจะได้รับผลตอบแทนจากการลงทุนในรูปของส่วนแบ่งรายได้และเงินปันผลจากการลงทุนใน BMN ทั้งนี้ บริษัทมีนโยบายการควบคุมหรือมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายที่สำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ โดยบริษัทได้ส่งผู้แทนบริษัทเข้าเป็นกรรมการใน BMN จำนวน 5 คนจากกรรมการทั้งหมด 7 คน

3. บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) (“TTW”)

บริษัทลงทุนใน TTW ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปาให้กับการประปาส่วนภูมิภาคในเขตพื้นที่จังหวัดนครปฐมและจังหวัดสมุทรสาคร โดยมีสัญญาซื้อขายน้ำประปากับการประปาส่วนภูมิภาค ซึ่งสัญญามีอายุ 30 ปี นับจากวันที่ 21 กรกฎาคม 2547 TTW มีการลงทุนในบริษัท ประปาปทุมธานี จำกัด คิดเป็นร้อยละ 98 ของทุนจดทะเบียน โดยบริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปาในเขตพื้นที่ปทุมธานี และรังสิต โดยมีสัญญาซื้อขายน้ำประปากับการประปาส่วนภูมิภาค สัญญามีอายุ 25 ปี นับจากวันที่ 15 ตุลาคม 2541 อีกทั้งยังลงทุนในบริษัท ไทยวอเตอร์ โอเปอเรชั่นส์ จำกัด ซึ่งประกอบธุรกิจบริหารและจัดการระบบผลิตและจ่ายน้ำประปาและการให้บริการบำบัดน้ำเสีย โดย TTW ถือหุ้นคิดเป็นร้อยละ 68.50 ของทุนจดทะเบียน และลงทุนในธุรกิจพลังงานโดยผ่านการถือหุ้นร้อยละ 25 ในบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทที่ลงทุนในบริษัทอื่นที่ประกอบธุรกิจด้านพลังงาน ผลประโยชน์ที่บริษัทคาดว่าจะได้รับจากการลงทุนใน TTW คือ รายได้เงินปันผล

ปัจจุบัน บริษัทในฐานะผู้ถือหุ้นได้ส่งผู้แทนบริษัทเข้าเป็นกรรมการใน TTW ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทถือหุ้นใน TTW ร้อยละ 19.57 ของทุนจดทะเบียน

4. บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) (“CKP”)

บริษัทได้เข้าร่วมลงทุนจัดตั้ง CKP ซึ่งประกอบธุรกิจหลักโดยการลงทุนในบริษัทอื่น (Holding Company) ซึ่งประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้าจากพลังงานประเภทต่างๆ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 CKP มีการลงทุนในบริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด ร้อยละ 56 บริษัท นครราชสีมา โซลาร์ จำกัด ร้อยละ 30 บริษัท เชียงราย โซลาร์ จำกัด ร้อยละ 30 บริษัท บางเขนชัย จำกัด ร้อยละ 100 บริษัท บางปะอินโคเจนเนอเรชั่น จำกัด ร้อยละ 65 บริษัท ซีเคพี โซลาร์ จำกัด ร้อยละ 100 บริษัท วิส โซลิส จำกัด ร้อยละ 100 บริษัท เฮลิออส พาวเวอร์ จำกัด ร้อยละ 100 บริษัท อพอลโล่ พาวเวอร์ จำกัด ร้อยละ 100 บริษัท โซเล่ พาวเวอร์ จำกัด ร้อยละ 100 และบริษัท ไซยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด ร้อยละ 30 ผลประโยชน์ที่บริษัทคาดว่าจะได้รับคือ เงินปันผลจากการลงทุน ปัจจุบัน บริษัทในฐานะผู้ถือหุ้นได้ส่งผู้แทนบริษัทเข้าเป็นกรรมการใน CKP ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทถือหุ้นใน CKP ร้อยละ 19.40 ของทุนจดทะเบียน

5. บริษัท ไซยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด (“XPCL”)

บริษัทลงทุนใน XPCL ซึ่งเป็นบริษัทที่ได้รับสัมปทานจากรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ในการออกแบบพัฒนา ก่อสร้าง และดำเนินโครงการไฟฟ้าพลังน้ำ ไซยะบุรี เป็นระยะเวลา 29 ปี นับจากวันจ่ายไฟฟ้าเชิงพาณิชย์ ผลประโยชน์ที่บริษัทคาดว่าจะได้รับคือ เงินปันผลจากการลงทุน โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทถือหุ้นอยู่ใน XPCL ร้อยละ 7.50 ของทุนจดทะเบียน โดยหุ้นสามัญของ XPCL ที่บริษัทถืออยู่ทั้งหมดได้นำไปเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะยาวของ XPCL บริษัทในฐานะผู้ถือหุ้นได้ส่งผู้แทนของบริษัทเข้าเป็นกรรมการใน XPCL

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

5.1 ข้อพิพาทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ("กทพ.")

บริษัทและ NECL มีข้อพิพาทกับ กทพ. จำนวนทั้งสิ้น 12 เรื่อง ซึ่งมีการนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนระงับข้อพิพาทตามสัญญา และในชั้นศาลปกครองแบ่งเป็นข้อพิพาทที่บริษัทและบริษัทย่อยนำเสนอเข้าสู่กระบวนการระงับข้อพิพาทตามสัญญาและเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 28,179.8 ล้านบาท และเป็นข้อพิพาทที่ กทพ. เป็นผู้ยื่นเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 9 ล้านบาท สาระสำคัญของแต่ละข้อพิพาทมีดังนี้

5.1.1 ข้อพิพาทที่บริษัทและบริษัทย่อยเป็นผู้ยื่นเรียกร้องค่าเสียหาย

1. วันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก (Priority Component Opening Date) ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

   บริษัทได้ก่อสร้าง **"พื้นที่ส่วนแรก"** ของทางพิเศษศรีรัชแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2535 ซึ่งตามสัญญากำหนดว่า วันที่มีการก่อสร้างในพื้นที่ส่วนแรกแล้วเสร็จ ถือว่าเป็นวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก และบริษัทมีสิทธิได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง แต่ กทพ. ได้เริ่มแบ่งรายได้ค่าผ่านทางให้บริษัทในวันที่ 2 กันยายน 2536 ทำให้บริษัทสูญเสียรายได้ที่ควรได้รับตามสัญญา

   กทพ. และบริษัทมีความเห็นไม่ตรงกันว่าวันใดเป็นวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก ซึ่ง กทพ. มีหน้าที่ตามสัญญาเริ่มต้นแบ่งส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางให้แก่บริษัทนับแต่วันดังกล่าว

   เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2551 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดข้อพิพาทให้ กทพ. ชำระเงินส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางที่บริษัทพึงได้รับสำหรับช่วงเวลาระหว่างวันที่ 13 พฤศจิกายน 2535 ถึงวันที่ 2 กันยายน 2536 เป็นเงิน 1,974.6 ล้านบาท รวมดอกเบี้ยจำนวน 1,856.8 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 3,831.4 ล้านบาท และดอกเบี้ยจนกว่าจะชำระให้บริษัทเสร็จสิ้น

   กทพ. ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางขอให้ศาลเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และบริษัทได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางเพื่อให้ศาลบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ โดยมีทุนทรัพย์เรียกร้อง 5,021.1 ล้านบาท

   เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2556 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกคำร้องของ กทพ. ซึ่งขอให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และให้บังคับตามคำร้องของบริษัท โดยให้ กทพ. ชำระเงินส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางที่บริษัทพึงได้รับเป็นจำนวนเงิน 1,974.6 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญาเป็นเงินจำนวน 3,046.5 ล้านบาท รวมเป็นเงินจำนวน 5,021.1 ล้านบาทให้แก่บริษัท

   เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2556 กทพ. ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

2. ทางแข่งขันของทางพิเศษอุดรรัถยา

   ตามสัญญากำหนดว่า ในระหว่างระยะเวลาของสัญญา หาก กทพ.หรือรัฐบาลมีการก่อสร้างหรือปรับปรุงทางหรือถนนจนมีมาตรฐานเช่นเดียวกับทางพิเศษ ภายในขอบเขตพื้นที่ที่ใกล้เคียงกับทางพิเศษและส่งผลกระทบทำให้ปริมาณการจราจรหรือรายได้ค่าผ่านทางพิเศษลดลงจากประมาณการ กทพ. ต้องชดเชยผลกระทบแก่บริษัทย่อย

   การที่รัฐอนุญาตให้มีการก่อสร้างส่วนต่อขยายโครงการทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ช่วงระหว่างอนุสรณ์สถานถึงรังสิตถือเป็นทางแข่งขันตามสัญญา และส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินของบริษัทย่อย บริษัทย่อยจึงเรียกร้องให้ กทพ. ชดเชยผลกระทบดังกล่าวตามที่วิศวกรอิสระได้มีหนังสือรับรองผลกระทบที่บริษัทย่อยได้รับ

   เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2551 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดข้อพิพาทให้ กทพ. ชำระเงินค่าชดเชยรายได้ที่ลดลงจากประมาณการให้แก่บริษัทย่อย สำหรับปี 2542 จำนวน 730.8 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ย และสำหรับปี 2543 จำนวน 1,059.2 ล้านบาท

   กทพ. ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางขอให้ศาลเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และบริษัทย่อยได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางเพื่อให้ศาลบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ โดยมีทุนทรัพย์เรียกร้อง 3,296.7 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2556 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกคำร้องของ กทพ. ซึ่งขอให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และให้บังคับตามคำร้องของบริษัทย่อย โดยให้ กทพ.ชำระเงินค่าชดเชยรายได้ที่ลดลงจากประมาณการแก่บริษัทย่อย สำหรับปี 2542 จำนวน 730.8 ล้านบาท และสำหรับปี 2543 จำนวน 1,059.2 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น

เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2556 กทพ.ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

3. การออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานโดย กทพ.

กทพ.ได้ออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานก่อสร้างทางพิเศษศรีรัชบางส่วนเป็นการเพิ่มเติมและยืนยันว่าจะยอมรับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานดังกล่าว ต่อมาวิศวกรอิสระได้มีหนังสือรับรองจำนวนเงินค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวรวมเป็นเงิน 209.1 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) ซึ่ง กทพ. ปฏิเสธที่จะชำระเงินตามการรับรองของวิศวกรอิสระ

เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2556 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดเป็นเอกฉันท์ให้ กทพ. ชำระค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายต่างๆ ตามหนังสือบอกกล่าวเปลี่ยนแปลงงาน เป็นเงินต้นพร้อมดอกเบี้ยรวม 382.5 ล้านบาท และดอกเบี้ยของเงินต้นจำนวน 209.1 ล้านบาท จนกว่าจะชำระให้แก่บริษัทเสร็จสิ้น

เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2557 กทพ. ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางขอให้ศาลเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจาณาของศาลปกครองกลาง

4. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ของทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช

บริษัทขอปรับอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ที่กำหนดให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางทุกระยะเวลา 5 ปี แต่ กทพ. และบริษัทมีความเห็นไม่ตรงกันเกี่ยวกับการคำนวณค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้น ซึ่ง กทพ. ได้ดำเนินการให้มีการออกประกาศอัตราค่าผ่านทางโดยไม่ได้ปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางตามที่บริษัทเสนอ

เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2551 บริษัทได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ โดยขอให้ กทพ. ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บริษัทจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2546 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา รวมเป็นเงินจำนวน 4,368 ล้านบาท เสร็จสิ้นการสืบพยานเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2558 และครบกำหนดคู่พิพาททั้งสองฝ่ายยื่นคำแถลงการณ์ปิดคดีในวันที่ 5 มกราคม 2559

5. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี

บริษัทขอปรับอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี ที่กำหนดให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางทุกระยะเวลา 5 ปี แต่ กทพ. และบริษัทมีความเห็นไม่ตรงกันเกี่ยวกับการคำนวณค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้น ซึ่ง กทพ. ได้ดำเนินการให้มีการออกประกาศอัตราค่าผ่านทางโดยไม่ได้ปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางตามที่บริษัทเสนอ

เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2551 บริษัทได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ โดยขอให้ กทพ. ชดใช้ค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยให้แก่บริษัทจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2546 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา รวมเป็นเงินจำนวน 1,048.2 ล้านบาท ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการสืบพยาน โดยจะเสร็จสิ้นในเดือนมีนาคม 2559

6. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2551 ของทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช

บริษัทขอปรับอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ที่กำหนดให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางทุกระยะเวลา 5 ปี แต่ กทพ. และบริษัทมีความเห็นไม่ตรงกันเกี่ยวกับการคำนวณค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้น ซึ่ง กทพ. ได้ดำเนินการให้มีการออกประกาศอัตราค่าผ่านทางโดยไม่ได้ปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางตามที่บริษัทเสนอ

เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2556 บริษัทได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ โดยขอให้ กทพ. ชดใช้ค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยให้แก่บริษัทจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2551 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา รวมเป็นเงินจำนวน 9,091.8 ล้านบาท

ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการสืบพยาน ซึ่งสถาบันอนุญาโตตุลาการกำหนดนัดสืบพยานฝ่ายบริษัท ในเดือนมกราคม 2559

7. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2551 ทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี

บริษัทขอปรับอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี ที่กำหนดให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางทุกระยะเวลา 5 ปี แต่ กทพ. และบริษัทมีความเห็นไม่ตรงกันเกี่ยวกับการคำนวณค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้น ซึ่ง กทพ. ได้ดำเนินการให้มีการออกประกาศอัตราค่าผ่านทางโดยไม่ได้ปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางตามที่บริษัทเสนอ

เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2556 บริษัทได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ เพื่อขอให้ กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยให้บริษัทจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2551 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา รวมเป็นเงินจำนวน 4,062.8 ล้านบาท ปัจจุบันอยู่ระหว่างการคัดเลือกบุคคลเพื่อแต่งตั้งเป็นประธานคณะอนุญาโตตุลาการ

8. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ของทางพิเศษอุดรรัถยา

บริษัทย่อยขอปรับอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดที่กำหนดให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางทุกระยะเวลา 5 ปี แต่ กทพ. และบริษัทย่อยมีความเห็นไม่ตรงกันเกี่ยวกับการคำนวณค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้น ซึ่ง กทพ. ได้ดำเนินการให้มีการออกประกาศอัตราค่าผ่านทางโดยไม่ได้ปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางตามที่บริษัทย่อยเสนอ

เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2556 บริษัทย่อยได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ เพื่อขอให้ กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยให้กับบริษัทย่อยจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2546 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา รวมเป็นเงินจำนวน 908.7 ล้านบาท และดอกเบี้ยของเงินต้นค่าเสียหายจำนวน 561.9 ล้านบาท โดยคิดเป็นรายวันนับถัดจากวันยื่นคำเสนอข้อพิพาทเป็นต้นไป จนกว่า กทพ. จะชดใช้เงินต้นค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยแก่บริษัทย่อยเสร็จสิ้น เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2557 บริษัทย่อยยื่นหนังสือแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการฝ่ายบริษัท และ กทพ. ได้ยื่นหนังสือแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการฝ่าย กทพ. เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2558 ปัจจุบันอยู่ระหว่างการคัดเลือกบุคคลเพื่อแต่งตั้งเป็นประธานคณะอนุญาโตตุลาการ

5.1.2 ข้อพิพาทที่ กทพ. เป็นผู้ยื่นเรียกร้องค่าเสียหาย

กทพ. ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการเรียกร้องให้บริษัทและบริษัทย่อยรับผิดชอบค่าใช้จ่ายต่างๆ รวม 4 เรื่อง คิดเป็นทุนทรัพย์รวมทั้งสิ้น 9 ล้านบาท ซึ่งบริษัทและบริษัทย่อยเห็นว่าค่าใช้จ่ายที่ กทพ. เรียกมานั้นไม่อยู่ในขอบเขตความรับผิดชอบของบริษัทและบริษัทย่อยตามสัญญา ทั้งนี้ คณะอนุญาโตตุลาการมีคำชี้ขาดแล้ว 3 เรื่อง โดย กทพ. ได้ยื่นบังคับตามคำชี้ขาดและขอเพิกถอนคำชี้ขาดต่อศาลปกครองแล้ว 2 เรื่อง

1. งานก่อสร้างเพิ่มเติม

เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2552 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดให้บริษัทชำระเงินที่ กทพ. ได้ทดรองจ่ายเพื่อแก้ปัญหาความเดือดร้อนให้แก่ผู้ร้องเรียนไปก่อน จำนวนเงิน 1.7 ล้านบาทให้แก่ กทพ. ซึ่งบริษัทได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางขอให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และ กทพ. ได้ยื่นคำร้องขอบังคับตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลาง

ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษายกคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดของบริษัท ซึ่งบริษัทได้พิจารณาจากข้อเท็จจริงปัจจุบันแล้วเห็นควรไม่ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด

เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2558 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาให้บังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการในคดีที่ กทพ. ยื่นคำร้องขอให้ศาลบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ โดยให้บริษัทปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการภายใน 60 วัน นับแต่คดีถึงที่สุด ซึ่งคำชี้ขาดดังกล่าวกำหนดให้บริษัทติดตั้งกำแพงกั้นเสียงให้แก่ผู้ร้องเรียน 6 ราย จัดทำทางเข้า-ออกแก่ผู้ร้องเรียน 3 ราย และชำระเงินที่ กทพ. ทดรองจ่ายแก่ผู้ร้องเรียนไปก่อน จำนวน 1.4 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2558 บริษัทได้ชำระเงินตามคำพิพากษา จำนวน 1.4 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยนับตั้งแต่วันที่ กทพ. ได้ทดรองจ่ายไปจนถึงวันที่ชำระเสร็จสิ้น จำนวน 1.3 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 2.7 ล้านบาท แก่ กทพ. และบริษัทได้ยื่นคำแถลงแจ้งการปฏิบัติตามคำชี้ขาดต่อศาลปกครองกลางแล้วจำนวน 2 ฉบับ คือเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2558 และวันที่ 22 ตุลาคม 2558 ตามลำดับ

2. ค่าใช้จ่ายในการทำทางเข้า-ออก และแก้ไขปัญหาร้องเรียน

เมื่อวันที่ 23 มกราคม 2557 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดว่า กทพ.ไม่อาจใช้สิทธิเรียกร้องให้บริษัทชำระเงินค่าจัดทำทางเข้า-ออก ค่าจัดทำทางพร้อมรางระบายน้ำ และค่าจัดทำท่อรับน้ำฝนจากฟรีโฟลว์รวมเป็นเงิน 0.4 ล้านบาท จึงชี้ขาดให้ยกข้อเรียกร้องและคำขอของ กทพ.

เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2557 กทพ. ได้ยื่นคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลาง ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

3. ค่าใช้พื้นที่อาคารศูนย์ควบคุมทางด่วนขั้นที่ 2

เมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2558 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดว่า บริษัทไม่ต้องส่งมอบหรือออกจากพื้นที่ของอาคารศูนย์ควบคุมทางด่วนขั้นที่ 2 และไม่ต้องชำระค่าพื้นที่ให้แก่ กทพ. ซึ่ง กทพ. ยอมรับผลคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ คดีจึงเป็นอันยุติ

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากคดีที่ค้างอยู่ยังไม่ถึงที่สุด และฝ่ายบริหารของบริษัทเชื่อว่าจะไม่เกิดผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่อบริษัท ดังนั้น บริษัทจึงยังมิได้บันทึกรายการไว้ในงบการเงิน

5.1.3 คดีฟ้องร้อง

ตามที่ผู้ใช้บริการทางพิเศษฟ้องการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และบริษัทในคดีละเมิดเกี่ยวกับการจัดจราจรและดูแลรักษาความปลอดภัยบนระบบทางพิเศษศรีรัช โดยมี กทพ. เป็นจำเลยที่ 1 และบริษัทเป็นจำเลยที่ 2 โดยศาลชั้นต้นได้มีคำพิพากษายกฟ้องโจทก์ และศาลอุทธรณ์พิพากษาให้ กทพ. และบริษัทร่วมกันชำระเงินแก่โจทก์ รวมจำนวน 2.3 ล้านบาทพร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับตั้งแต่วันที่ 21 พฤษภาคม 2548 เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น ทั้งนี้ บริษัท กทพ. และโจทก์ได้ยื่นฎีกาต่อศาล

เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2558 ศาลฎีกามีคำพิพากษายืนตามคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ ให้ กทพ. และบริษัทร่วมกันชำระเงินให้แก่โจทก์ ซึ่งเมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2558 บริษัทได้วางเงินต่อศาลเพื่อชำระหนี้ตามคำพิพากษาจนเสร็จสิ้นแล้ว

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

6.1 ข้อมูลทั่วไป

(1) ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์	**บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)** Bangkok Expressway and Metro Public Company Limited (เรียกชื่อย่อว่า "BEM")
ประกอบธุรกิจ	ดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษและบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า รวมถึงธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้อง
เลขทะเบียนบริษัท	0107558000491
ทุนจดทะเบียน	15,285 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 15,285 ล้านบาท
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	587 ถนนสุทธิสารวินิจฉัย แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์	0 2641 4611 และ 0 2354 2000
โทรสาร	0 2641 4610 และ 0 2354 2040
เว็บไซต์	www.bemplc.co.th
ที่ตั้งสำนักงานสาขา (1)	238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
โทรศัพท์	0 2641 4611
โทรสาร	0 2641 4610
ที่ตั้งสำนักงานสาขา (2)	189 ถนนพระรามเก้า แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
ที่ตั้งสำนักงานสาขา (3)	189/1 ถนนพระรามเก้า แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310

ที่ตั้งสำนักงานสาขา (4)	189/2 ถนนพระรามเก้า แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
โทรศัพท์	0 2354 2000
โทรสาร	0 2354 2040

(2) นิติบุคคลที่บริษัทถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์	**บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (เรียกชื่อย่อว่า "NECL")**
ประกอบธุรกิจ	ดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	587 ถนนสุทธิสารวินิจฉัย แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
ทุนจดทะเบียน	6,000 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 5,250 ล้านบาท
สัดส่วนการถือหุ้น	ร้อยละ 99.99
โทรศัพท์	0 2641 4647
โทรสาร	0 2641 4646

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์	**บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (เรียกชื่อย่อว่า "BMN")**
ประกอบธุรกิจ	1. ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT และพื้นที่ชั้นใต้ดินอาคารจอดแล้วจรสถานีลาดพร้าว 2. จัดหา และ/หรือ จัดทำสื่อโฆษณาในบริเวณสถานีรถไฟฟ้า และภายในขบวนรถไฟฟ้า MRT 3. ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีรถไฟฟ้า
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	587 อาคารวิริยะถาวร ชั้น 12 ถนนสุทธิสารวินิจฉัย แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
ที่ตั้งสำนักงานสาขา	587 อาคารวิริยะถาวร ชั้น 9 ถนนสุทธิสารวินิจฉัย แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
ทุนจดทะเบียน	254 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 254 ล้านบาท
สัดส่วนการถือหุ้น	ร้อยละ 65.19
โทรศัพท์	0 2690 8200
โทรสาร	0 2690 8212
เว็บไซต์	www.bmn-mrt.com

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์	**บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) (เรียกชื่อย่อว่า "TTW")**
ประกอบธุรกิจ	ผลิตและจำหน่ายน้ำประปาให้กับการประปาส่วนภูมิภาค และลงทุนในบริษัทซึ่งประกอบธุรกิจสาธารณูปโภคอื่น
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	30/130 หมู่ที่ 12 ถนนพุทธมณฑลสาย 5 ตำบลไร่ขิง อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม 73210
ทุนจดทะเบียน	3,990 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 3,990 ล้านบาท
สัดส่วนการถือหุ้น	ร้อยละ 19.57
โทรศัพท์	0 2811 7526
โทรสาร	0 2420 6064
เว็บไซต์	www.ttwplc.com

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์	**บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) (เรียกชื่อย่อว่า "CKP")**
ประกอบธุรกิจ	ลงทุนถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้าจากพลังงานประเภทต่างๆ
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	587 อาคารวิริยะถาวร ชั้น 19 ถนนสุทธิสารวินิจฉัย แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
ทุนจดทะเบียน	9,240 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 7,370 ล้านบาท

สัดส่วนการถือหุ้น ร้อยละ 19.40
โทรศัพท์ 0 2691 9720
โทรสาร 0 2691 9723
เว็บไซต์ www.ckpower.co.th

(3) บุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์ **บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด**
ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
เลขที่ 93 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง
เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2009 9382
โทรสาร : 0 2009 9476

ผู้สอบบัญชี **บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด**
193/136-137 อาคารเลครัชดา
ออฟฟิศ คอมเพล็กซ์ ชั้น 33
ถนนรัชดาภิเษกตัดใหม่ เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์ : 0 2264 0777
โทรสาร : 0 2264 0789

6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

สรุปสาระสำคัญของสัญญา

6.2.1 สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

วันที่ทำสัญญา	22 ธันวาคม 2531
คู่สัญญา	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”)
สรุปสาระสำคัญ	บริษัทมีหน้าที่ดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 เป็นระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ 1 มีนาคม 2533 จนถึงวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2563 ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่จะตกลงกันระหว่างคู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่าย ทั้งนี้ ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ประกอบด้วย ส่วนเอ (พระราม 9-รัชดาภิเษก) ส่วนบี (พญาไท-บางโคล่) ส่วนซี (รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ) ระยะทางทั้งสิ้น 29.8 กิโลเมตร โดยบริษัทมีสิทธิได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางตลอดระยะเวลาสัมปทานทั้งในส่วนของทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) ซึ่งก่อสร้างและบริหารโดย กทพ.

6.2.2 สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี)

วันที่ทำสัญญา	17 เมษายน 2540
คู่สัญญา	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”)
สรุปสาระสำคัญ	บริษัทมีหน้าที่ดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) ในส่วนต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี (พระราม 9-ศรีนครินทร์) ระยะทางทั้งสิ้น 8.7 กิโลเมตร ระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ 17 เมษายน 2540 จนถึงวันที่ 16 เมษายน 2570 โดยบริษัทมีสิทธิได้รับรายได้ค่าผ่านทางตลอดระยะเวลาสัมปทาน

6.2.3 สัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้างบริหารจัดการให้บริการและบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

วันที่ทำสัญญา	15 กันยายน 2555
คู่สัญญา	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”)
สรุปสาระสำคัญ	บริษัทมีหน้าที่ดำเนินการออกแบบ ก่อสร้าง และบริหารทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอก (เริ่มต้นที่ถนนกาญจนาภิเษก และเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชบริเวณด้านเหนือของสถานีขนส่งหมอชิต 2) ระยะทางทั้งสิ้น 16.7 กิโลเมตร ระยะเวลาสัมปทา0น 30 ปี นับจากวันที่ 15 ธันวาคม 2555 จนถึงวันที่ 14 ธันวาคม 2585 โดยบริษัทมีสิทธิได้รับรายได้ค่าผ่านทางตลอดระยะเวลาสัมปทาน ระยะเวลาสัมปทาน แบ่งเป็น 2 ระยะ ดังนี้ • ระยะที่ 1 การออกแบบ ก่อสร้างทางพิเศษ การจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ระบบควบคุมการเก็บเงินค่าผ่านทางพิเศษ ระบบสื่อสาร และระบบควบคุมการจราจร และระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องของทางพิเศษ โดยมีระยะเวลาก่อสร้างไม่เกิน 48 เดือนนับจากวันที่ 15 ธันวาคม 2555 • ระยะที่ 2 การบริหารจัดการ และการให้บริการ ได้แก่ การเรียกเก็บค่าผ่านทาง การกู้ภัย และการบำรุงรักษาทางพิเศษ

6.2.4 สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด

วันที่ทำสัญญา	27 กันยายน 2539
คู่สัญญา	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“NECL”) และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”)
สรุปสาระสำคัญ	NECL มีหน้าที่ดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) ซึ่งมีเส้นทางที่เชื่อมต่อระบบทางพิเศษศรีรัชที่ถนนแจ้งวัฒนะ และสิ้นสุดที่อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ระยะทางทั้งสิ้น 32 กิโลเมตร ระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ 27 กันยายน 2539 จนถึงวันที่ 26 กันยายน 2569

6.2.5 สัญญาจ้างผู้จัดการโครงการสำหรับงานก่อสร้างทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

วันที่ทำสัญญา	15 กันยายน 2555
คู่สัญญา	บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (“บมจ.ช.การช่าง”)
สรุปสาระสำคัญ	บริษัทว่าจ้าง บมจ.ช.การช่างในลักษณะ Lump Sum Turnkey เพื่อเป็นผู้จัดการโครงการ มีหน้าที่ออกแบบก่อสร้างทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอก จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ระบบควบคุมการเก็บเงินค่าผ่านทางพิเศษ ระบบสื่อสารและระบบควบคุมการจราจร ระบบกู้ภัย และระบบอื่นๆ รวมทั้งการบริหารการก่อสร้างให้แล้วเสร็จ โดยมีระยะเวลาก่อสร้าง 48 เดือนนับแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2555 หรือจนถึงวันที่ 14 ธันวาคม 2559 โดยมีมูลค่างานตามสัญญา 22,500 ล้านบาท

6.2.6 สัญญาสัมปทานโครงการระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

วันที่ทำสัญญา	1 สิงหาคม 2543
คู่สัญญา	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”)
สรุปสาระสำคัญ	รฟม. ตกลงจะให้สิทธิแก่บริษัทเพียงผู้เดียว ในการดำเนินการ • ออกแบบ ผลิต จัดหา ติดตั้ง ทดสอบและใช้งานอุปกรณ์งานระบบ และดำเนินการทดสอบและทดลองใช้งานระบบโดยรวมเพื่อเปิดบริการระบบรถไฟฟ้าแก่สาธารณชน • ดำเนินการและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าในลักษณะการประกอบกิจการพาณิชย์โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดให้มีระบบบริการขนส่งสาธารณะ • จัดหาเงินทุนเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของบริษัท ตามสัญญานี้ บริษัท (เดิมคือ BMCL) เข้าทำสัญญาสัมปทานโครงการระบบรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ) กับ รฟม. และได้เปิดการเดินรถอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2547 โดยบริษัทมีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งการดำเนินกิจกรรมและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ใดๆ และ/หรือ ทั้งหมดตามที่กำหนดไว้ในสัญญา ซึ่งรวมถึงการโฆษณา การให้เช่าพื้นที่ในโครงการและธุรกิจให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีและภายในขบวนรถไฟฟ้า เป็นระยะเวลา 25 ปี นับจากวันที่ 2 กรกฎาคม 2547 จนถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2572

6.2.7 สัญญาซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบและระบบรางรถไฟฟ้า รวมถึงการแก้ไขเพิ่มเติม (Maintenance Contract for the Maintenance of the M&E Equipment and Trackwork)

วันที่ทำสัญญา	19 ธันวาคม 2544 (แก้ไขเพิ่มเติม 3 กรกฎาคม 2550 12 ธันวาคม 2551 1 กรกฎาคม 2553 และ 30 กันยายน 2556)
คู่สัญญา	บริษัท ซีเมนส์ (ประเทศไทย) จำกัด (“ซีเมนส์”)
สรุปสาระสำคัญ	ซีเมนส์มีหน้าที่ซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบ (M&E Equipment) และระบบรางรถไฟฟ้า (Trackwork) จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์อะไหล่ที่จำเป็นสำหรับงานระบบวางแผนการตรวจสอบเพื่อความปลอดภัย การจัดเก็บและการจัดซื้ออุปกรณ์อะไหล่ จัดหาบุคลากรที่จำเป็น เพื่อประจำอยู่ในหน่วยงานซ่อมบำรุงของบริษัท และจัดเก็บและมอบอุปกรณ์อะไหล่ที่เพียงพอต่อการดำเนินงานภายในระยะเวลา 1 ปีให้กับบริษัท เมื่อสิ้นสุดสัญญาซ่อมบำรุงรักษาแล้ว โดยสัญญาจะสิ้นสุดในเดือนกรกฎาคม 2567

6.2.8 สัญญาจัดหาอุปกรณ์อะไหล่ รวมถึงการแก้ไขเพิ่มเติม (Spare Supply Contract for the Delivery of Spares and Rendering of Engineering Support Services for the M&E Equipment and Trackwork)

วันที่ทำสัญญา	30 มกราคม 2545 (และแก้ไขเพิ่มเติมเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2550 12 ธันวาคม 2551 1 กรกฎาคม 2553 และ 30 กันยายน 2556)
คู่สัญญา	Siemens AG, Germany (ได้มีการเปลี่ยนคู่สัญญาจาก Lincas Electro Vertriebs – Gesellschaft m.b.H เป็น Siemens AG, Germany ซึ่งเป็นบริษัทในกลุ่มเดียวกัน)
สรุปสาระสำคัญ	Siemens AG มีหน้าที่ซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบ (M&E Equipment) และระบบรางรถไฟฟ้า (Trackwork) จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์อะไหล่ที่จำเป็นสำหรับงานระบบ วางแผนการตรวจสอบเพื่อความปลอดภัย การจัดเก็บและการจัดซื้ออุปกรณ์อะไหล่ จัดหาบุคลากรที่จำเป็นเพื่อประจำอยู่ในหน่วยงานซ่อมบำรุงของบริษัท และจัดเก็บและมอบอุปกรณ์อะไหล่ที่เพียงพอต่อการดำเนินงานภายในระยะเวลา 1 ปี ให้กับบริษัท เมื่อสิ้นสุดสัญญาซ่อมบำรุงรักษาแล้ว โดยสัญญาจะสิ้นสุดในเดือนกรกฎาคม 2567

6.2.9 สัญญาให้สิทธิพัฒนาเชิงพาณิชย์กับบริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด

วันที่ทำสัญญา	11 มีนาคม 2548 1 ตุลาคม 2550 18 สิงหาคม 2552 แก้ไขเพิ่มเติม 25 กุมภาพันธ์ 2552 และ 11 มีนาคม 2558
คู่สัญญา	บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (“BMN”)
สรุปสาระสำคัญ	BMN มีสิทธิในการเข้าดำเนินการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ดังนี้ • สิทธิดำเนินการพัฒนาพื้นที่ในสถานีรถไฟฟ้า จำนวน 11 สถานี ตลอดจนพื้นที่ชั้นใต้ดินอาคารจอดแล้วจร สถานีลาดพร้าว • สิทธิในการพัฒนาเชิงพาณิชย์เพื่อรับจัดหาและ / หรือจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ เช่น รูปแบบสติกเกอร์ รูปแบบป้ายกล่องไฟขนาดต่างๆ รูปแบบป้ายในอุโมงค์ (Platform Billboard) บริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินและภายในขบวนรถไฟฟ้าใต้ดิน • สิทธิในการจัดให้มีการให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมในสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินและบนรถไฟฟ้าใต้ดิน รวมทั้งการให้บริการระบบ IRDN (Integrated Radiating Distributed Network) เพื่อรองรับการให้บริการติดต่อสื่อสารของระบบโทรศัพท์เคลื่อนที่ทุกระบบ รวมถึงระบบบริการโทรคมนาคมอื่นๆ ทุกรูปแบบในอนาคต • สิทธิในการบริหารสื่อโฆษณาผ่านระบบหน้าจอแสดงข้อมูลสำหรับผู้โดยสาร (Passenger Information Display) ที่ติดตั้งในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าและภายในรถไฟฟ้า

6.2.10 สัญญาสัมปทานโครงการระบบรถไฟฟ้าสายสีม่วงบางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) สัญญาที่ 4 สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา

วันที่ทำสัญญา	4 กันยายน 2556
คู่สัญญา	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”)
สรุปสาระสำคัญ	สัญญานี้เป็นสัญญาสัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการเดินรถ และซ่อมบำรุงรักษามีระยะเวลาสัมปทานทั้งสิ้น 30 ปี นับจากวันที่ 4 กันยายน 2556 จนถึงวันที่ 3 กันยายน 2586 โดยเป็นสัญญาในรูปแบบ PPP Gross Cost หรือเป็นการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยภาครัฐเป็นผู้ลงทุนงานโยธาและให้เอกชนลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารวมทั้งบริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ในสัญญา หน้าที่หลักของบริษัทตามสัญญาสัมปทานนี้คือ • <u>ระยะที่ 1 การออกแบบและก่อสร้าง</u> เป็นผู้ลงทุนในการออกแบบ จัดหา ติดตั้ง ทดสอบ อุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าซึ่งรวมถึงขบวนรถไฟฟ้าขนาด 3 ตู้ประกอบ จำนวน 21 ขบวน ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบสื่อสาร ระบบไฟฟ้ากำลัง ระบบเก็บเงินอัตโนมัติ อุปกรณ์ซ่อมบำรุง ประตูกั้นชานชาลา และอุปกรณ์อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในสถานีรถไฟฟ้าทั้ง 16 สถานี บนทางวิ่งระยะทางทั้งสิ้น 22 กิโลเมตร และในศูนย์ซ่อมบำรุงที่คลองบางไผ่ การก่อสร้างอาคารหอพักและฝึกอบรม และสาธารณูปโภคอื่นๆ ในศูนย์ซ่อมบำรุงที่คลองบางไผ่รวมทั้งการบริหารการก่อสร้าง การจัดเตรียมบุคลากรสำหรับการเดินรถ และการทดลองเดินรถเสมือนจริง จนแล้วเสร็จสามารถส่งมอบกรรมสิทธิ์ให้แก่ รฟม. และพร้อมเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา • <u>ระยะที่ 2 การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า</u> เป็นผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงสถานีเตาปูน-สถานีคลองบางไผ่ ตลอดระยะเวลาสัญญาสัมปทาน โดยจะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อกำหนดความต้องการด้านคุณภาพที่ รฟม. ระบุในสัญญาสัมปทาน รวมถึงการจัดให้มีการซ่อมบำรุงรักษาและการปรับปรุงอุปกรณ์และวัสดุต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งงานโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและอุปกรณ์งานระบบ รวมทั้งการจัดให้มีบุคลากรที่มีความรู้และความชำนาญงานที่จำเป็นและพอเพียงสำหรับการปฏิบัติงานตามสัญญา ตลอดระยะเวลาสัมปทาน ทั้งนี้งานในระยะที่ 2 นี้ไม่รวมถึงการบริหารจัดการและบำรุงรักษาอาคารจอดแล้วจรทั้ง 4 แห่ง

6.2.11 สัญญาว่าจ้าง ผู้บริหารโครงการ ผู้จัดหา และติดตั้งอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) สัญญาที่ 4 สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา

วันที่ทำสัญญา	4 กันยายน 2556 (และที่แก้ไขเพิ่มเติมเมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2558)
คู่สัญญา	บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (“บมจ.ช.การช่าง”)
สรุปสาระสำคัญ	บมจ.ช.การช่าง มีหน้าที่หลักตามสัญญาว่าจ้างผู้บริหารโครงการนี้ คือรับจ้างดำเนินงานระยะที่ 1 ของสัญญาสัมปทานให้แล้วเสร็จเพื่อให้ระบบรถไฟฟ้าพร้อมเปิดให้บริการ โดยงานระยะที่ 1 ของสัญญาสัมปทานนี้ประกอบด้วยการออกแบบ จัดหา ติดตั้ง ทดสอบ อุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า ซึ่งรวมถึงขบวนรถไฟฟ้าขนาด 3 ตู้ประกอบ จำนวน 21 ขบวน ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบสื่อสาร ระบบไฟฟ้ากำลัง ระบบเก็บเงินอัตโนมัติ อุปกรณ์ซ่อมบำรุง ประตูกั้นชานชาลา และอุปกรณ์อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ในสถานีรถไฟฟ้าทั้ง 16 สถานี บนระยะทางทั้งสิ้น 22 กิโลเมตร และในศูนย์ซ่อมบำรุงที่คลองบางไผ่ การก่อสร้างอาคารหอพักและฝึกอบรม และสาธารณูปโภคอื่นๆ ในศูนย์ซ่อมบำรุงที่คลองบางไผ่ รวมทั้งการบริหารการก่อสร้างงานระยะที่ 1 การจัดเตรียมบุคลากรสำหรับการเดินรถ และการทดลองเดินรถเสมือนจริง โดย บมจ. ช.การช่าง มีระยะเวลาดำเนินการให้เสร็จสิ้นภายใน 1,200 วัน นับตั้งแต่วันที่บริษัทได้ลงนามในสัญญาสัมปทาน หรือสามารถดำเนินการได้จนถึงวันที่ 17 ธันวาคม 2559 และมีมูลค่างานตามสัญญาไม่เกิน 20,011 ล้านบาท นอกจากนี้ บมจ.ช.การช่าง จะเป็นผู้ดำเนินการจัดหาการสนับสนุนทางการเงินสำหรับการดำเนินงานระยะที่ 1 ของสัญญาสัมปทาน และรับชำระคืนค่าอุปกรณ์งานระบบจากบริษัท ตามแผนการชำระคืนที่บริษัทจะได้รับจาก รฟม. ตามสัญญาสัมปทาน (สัญญาที่ 4) ต่อมาเมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมขอบเขตงานซ่อมบำรุงรักษา โดยให้ บมจ. ช.การช่าง มีหน้าที่หลักตามสัญญาเพิ่มเติมดังนี้ • ซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานโยธา รวมถึงสถานี ทางวิ่งยกระดับ และศูนย์ซ่อมบำรุง • ซ่อมบำรุงรักษาอุปกรณ์ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ภายในสถานี ทางวิ่งยกระดับ และศูนย์ซ่อมบำรุง • ซ่อมบำรุงรักษาลิฟท์และบันไดเลื่อน ภายในสถานีและศูนย์ซ่อมบำรุง • จัดหาอุปกรณ์ เครื่องมือ อะไหล่ และบุคลากร สำหรับงานซ่อมบำรุง โดย บมจ. ช.การช่าง จะให้บริการซ่อมบำรุงรักษาดังกล่าวเป็นระยะเวลา 8 ปี ตั้งแต่วันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 จนถึงวันที่ 16 พฤศจิกายน 2566 และมีมูลค่างานตามสัญญาจำนวนไม่เกิน 1,520 ล้านบาท

6.2.12 สัญญาให้บริการด้านวิศวกรรมระบบรถไฟฟ้าและการเตรียมความพร้อมการให้บริการเดินรถไฟฟ้า ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) สัญญาที่ 4 สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถ และซ่อมบำรุงรักษา

วันที่ทำสัญญา	2 พฤษภาคม 2557
คู่สัญญา	บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (“บมจ.ช.การช่าง”)
สรุปสาระสำคัญ	บริษัท (เดิมคือ BMCL) มีหน้าที่หลักตามสัญญานี้คือ • สนับสนุนข้อมูลเอกสาร และจัดส่งบุคลากรผู้เชี่ยวชาญเข้าร่วมดำเนินการคัดเลือกผู้รับจ้างช่วง / ผู้ผลิตระบบรถไฟฟ้า ซึ่งรวมถึงการจัดเตรียมเอกสารข้อกำหนดในการเสนอราคา การประเมินข้อเสนอ การเจรจารายละเอียดและเงื่อนไข • จัดส่งบุคลากรผู้เชี่ยวชาญเข้าร่วมดำเนินงานการออกแบบ จัดหา ติดตั้งและทดสอบระบบรถไฟฟ้าให้แก่ บมจ.ช.การช่าง เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามสัญญา • จัดเตรียมคู่มือ ขั้นตอนการปฏิบัติงาน ระเบียบและแผนการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา และฝึกอบรมบุคลากรสำหรับการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา เพื่อให้พร้อมให้บริการภายในระยะเวลาที่กำหนดในสัญญา ทั้งนี้ บริษัทต้องดำเนินการตามสัญญาให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาไม่เกิน 32 เดือนนับแต่วันที่ลงนามในสัญญา หรือจนถึงวันที่ 1 มกราคม 2560 และมีมูลค่างานตามสัญญาไม่เกิน 450 ล้านบาท

6.2.13 สัญญาว่าจ้าง บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้บริหารโครงการ รวมถึงเป็นผู้จัดหา ติดตั้งอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า และบริหารงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกลของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีบางซื่อ-สถานีเตาปูน โดยไม่รวมสถานี) สัญญาที่ 5 สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา รวมถึงเป็นผู้จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์เพื่อการปรับปรุงระบบสื่อสารของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

วันที่ทำสัญญา	5 พฤศจิกายน 2558
คู่สัญญา	บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (“บมจ.ช.การช่าง”)
สรุปสาระสำคัญ	บมจ. ช.การช่าง มีหน้าที่หลักตามสัญญา ดังนี้ • การดำเนินการตามขอบข่ายงานระยะที่ 1 ของสัญญาสัมปทาน โดย บมจ. ช.การช่าง จะต้องจัดหาอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า อันได้แก่ ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบไฟฟ้ากำลัง ระบบสื่อสาร ระบบ SCADA และระบบ AFC และระบบอื่นๆ ตามรายละเอียดในสัญญาสัมปทาน อีกทั้งยังต้องเตรียมงานต่างๆ และจัดหาแหล่งเงินทุนเพื่อใช้ทำงานในระยะที่ 1 • บมจ. ช.การช่าง มีหน้าที่ในการปรับปรุงระบบสื่อสารของโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) เพื่อให้สามารถใช้งานร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงได้ • บมจ. ช.การช่าง มีหน้าที่ซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล เพื่อให้การทำงานของระบบดังกล่าวเป็นไปตามเป้าหมายตามที่กำหนดในสัญญาสัมปทานระยะที่ 2 ทั้งนี้ บมจ. ช.การช่าง ต้องดำเนินการตามขอบเขตงานระยะที่ 1 ให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาไม่เกิน 15 เดือนนับจากวันที่ รฟม. แจ้งให้เริ่มดำเนินการ และตามขอบเขตงานระยะที่ 2 เป็นระยะเวลา 12 เดือนนับจากวันที่เริ่มเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้า และมีมูลค่างานตามสัญญาไม่เกิน 1,056 ล้านบาท

6.2.14 สัญญาว่าจ้าง บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้บริหารงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานโยธาและไฟฟ้าเครื่องกลของโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) (สถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ)

วันที่ทำสัญญา	17 พฤศจิกายน 2558
คู่สัญญา	บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (“บมจ.ช.การช่าง”)
สรุปสาระสำคัญ	บมจ. ช.การช่าง มีหน้าที่หลักตามสัญญา ดังนี้ • ซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานโยธา รวมถึงสถานี อุโมงค์ และศูนย์ซ่อมบำรุง • ซ่อมบำรุงอุปกรณ์ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ภายในสถานี อุโมงค์ และศูนย์ซ่อมบำรุง • ซ่อมบำรุงรักษาลิฟท์และบันไดเลื่อน ภายในสถานี • จัดหาอุปกรณ์ เครื่องมือ อะไหล่ และบุคลากร สำหรับงานซ่อมบำรุง ทั้งนี้ บมจ. ช.การช่าง จะให้บริการซ่อมบำรุงรักษาดังกล่าวเป็นระยะเวลา 8 ปี ตั้งแต่วันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 จนถึงวันที่ 16 พฤศจิกายน 2566 และมีมูลค่างานตามสัญญาจำนวนไม่เกิน 1,270 ล้านบาท

7. ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น

7.1 จำนวนทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว

บริษัทมีทุนจดทะเบียน 15,285 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญ 15,285 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท เรียกชำระแล้ว 15,285 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญ 15,285 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท

7.2 ผู้ถือหุ้น

7.2.1 รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่

รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2558 มีดังนี้

ลำดับที่	ผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	%
1	กลุ่ม ช.การช่าง[1]	4,362,096,721	28.54
2	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	1,256,259,584	8.22
3	ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน)	1,047,025,175	6.85
4	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	752,983,201	4.93
5	บริษัท ไฮกรีตโปรดักส์ แอนด์ เทคโนโลยี่ จำกัด	615,238,318	4.03
6	ธนาคาร กรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	432,872,909	2.83
7	นายวิชัย วชิรพงศ์	427,346,348	2.80
8	UOB Kay Hian (Hong Kong) Limited - Client Account	256,752,503	1.68
9	State Street Bank Europe Limited	185,166,052	1.21
10	นายมิน เถียรวร	180,900,005	1.18
	อื่นๆ	5,768,359,184	37.74
	รวม	**15,285,000,000**	**100.00**

หมายเหตุ : 1) กลุ่ม ช.การช่าง ถือหุ้นในบริษัทร้อยละ 28.54 ของทุนชำระแล้ว โดยมีรายละเอียดดังนี้

กลุ่ม ช.การช่าง	จำนวนหุ้น	% ของทุนชำระแล้ว
1. บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)[2]	4,199,031,529	27.47
2. บริษัท ช.การช่าง-โตกิว คอนสตรัคชั่น จำกัด[3]	156,659,952	1.03
3. บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด[4]	4,327,949	0.03
4. บริษัท ช.การช่าง โฮลดิ้ง จำกัด[5]	2,077,291	0.01

2) บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (“บมจ. ช.การช่าง”) ประกอบธุรกิจรับเหมาก่อสร้างทั่วไป และมีกลุ่มตรีวิศวเวทย์ถือหุ้นร้อยละ 37.73 ของทุนชำระแล้ว (ข้อมูล ณ วันที่ 10 กันยายน 2558) โดยมีรายละเอียดดังนี้

กลุ่มตรีวิศวเวทย์	จำนวนหุ้น	% ของทุนชำระแล้ว
1. บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด	340,412,365	20.10
2. บริษัท ช.การช่าง โฮลดิ้ง จำกัด	175,496,530	10.36
3. บริษัท ซีเค.ออฟฟิซ ทาวเวอร์ จำกัด[6]	93,348,212	5.51
4. นายปลิว ตรีวิศวเวทย์	12,631,497	0.75
5. บริษัท ที่ดินบางปะอิน จำกัด[7]	8,134,812	0.48
6. นางสายเกษม ตรีวิศวเวทย์	5,749,142	0.34
7. นายประเสริฐ ตรีวิศวเวทย์	3,154,285	0.19
8. นายกำธร ตรีวิศวเวทย์	62,775	0.004

ผู้ถือหุ้นสามารถดูข้อมูลรายละเอียดเพิ่มเติมของบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ได้จาก Website ของสำนักงาน ก.ล.ต. (www.sec.or.th) หรือตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (www.set.or.th)

3) บริษัท ช.การช่าง - โตกิว คอนสตรัคชั่น จำกัด ประกอบธุรกิจรับเหมาก่อสร้างทุกชนิดมีหุ้นจำนวนทั้งสิ้น 1,000,000 หุ้น และโครงสร้างการถือหุ้น คือ บมจ.ช.การช่างถือหุ้น จำนวน 549,994 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 55

4) บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด ประกอบธุรกิจบริษัทลงทุน มีหุ้นจำนวนทั้งสิ้น 9,000,000 หุ้น และโครงสร้างการถือหุ้น คือกลุ่มตระกูลตรีวิศวเวทย์ ถือหุ้น จำนวน 8,378,787 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 93.10

5) บริษัท ช.การช่าง โฮลดิ้ง จำกัด ประกอบธุรกิจลงทุน และที่ปรึกษา มีหุ้นจำนวนทั้งสิ้น 8,400,000 หุ้น และโครงสร้างการถือหุ้น คือ บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด ถือหุ้นจำนวน 2,100,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 25 และกลุ่มตระกูลตรีวิศวเวทย์ ถือหุ้นจำนวน 5,250,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 62.5

6) บริษัท ซีเค.ออฟฟิซ ทาวเวอร์ จำกัด ประกอบธุรกิจให้เช่าและบริการพื้นที่อาคารสำนักงาน มีหุ้นจำนวนทั้งสิ้น 3,000,000 หุ้น และโครงสร้างการถือหุ้น คือ บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด ถือหุ้นจำนวน 750,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 25 และกลุ่มตระกูลตรีวิศวเวทย์ ถือหุ้นจำนวน 2,250,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 75

7) บริษัท ที่ดินบางปะอิน จำกัด ประกอบธุรกิจนิคมอุตสาหกรรมที่บางปะอิน มีหุ้นจำนวนทั้งสิ้น 2,400,000 หุ้น และโครงสร้างการถือหุ้น คือ กลุ่มตระกูลตรีวิศวเวทย์ ถือหุ้นจำนวน 1,000,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 41.67 บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด จำนวน 600,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 25 และบริษัท ซีเค.ออฟฟิซ ทาวเวอร์ จำกัด จำนวน 600,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 25

7.2.2 สัดส่วนของหุ้น Free Float ของบริษัท

แบบแสดงรายงานการกระจายการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นสามัญที่เข้าข่ายเป็น Strategic Shareholders ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ตามที่บริษัทนำส่งต่อตลาดหลักทรัพย์ฯปรากฏสัดส่วนผู้ถือหุ้นสามัญรายย่อย (Non-Strategic shareholders) ร้อยละ 56.02 ของหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วทั้งหมด

7.3 การออกหลักทรัพย์อื่น

- ไม่มี -

7.4 นโยบายการจ่ายเงินปันผล

บริษัทมีนโยบายการจ่ายเงินปันผลไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 ของกำไรสุทธิของแต่ละปี โดยคำนึงถึงผลประกอบการ โครงสร้างและภาระผูกพันทางการเงินการลงทุนตลอดจนความสม่ำเสมอในการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น

โดยคณะกรรมการบริษัทอาจจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลให้แก่ผู้ถือหุ้นได้เมื่อเห็นว่า บริษัทมีกำไรและกระแสเงินสดเพียงพอที่จะสามารถจ่ายเงินปันผลในเบื้องต้นได้ และเมื่อจ่ายเงินปันผลแล้วให้รายงานให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบในการประชุมคราวต่อไป

นโยบายการจ่ายปันผลของบริษัทย่อย

NECL ไม่ได้กำหนดนโยบายการจ่ายเงินปันผลนอกเหนือจากที่กำหนดในข้อบังคับข้อ 40 ซึ่งกำหนดให้ NECL ต้องจัดสรรทุนสำรองทุกครั้งที่มีการจ่ายเงินปันผล อย่างน้อยหนึ่งในยี่สิบของกำไรจนกว่าทุนสำรองจะมีจำนวนถึงหนึ่งในสิบของทุนของ NECL โดยคณะกรรมการอาจจะจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลให้แก่ผู้ถือหุ้นได้เป็นคราวๆ ไป เมื่อปรากฏแก่คณะกรรมการว่า NECL มีกำไรสมควรพอที่จะทำเช่นนั้นและหาก NECL ขาดทุน ห้ามมิให้มีการประกาศจ่ายเงินปันผลจนกว่า NECL จะได้แก้ไขให้หายขาดทุน

BMN มีนโยบายในการจ่ายเงินปันผลในอัตราประมาณร้อยละ 40 ของกำไรสุทธิหลังหักเงินสำรองต่างๆ ตามกฎหมาย ซึ่งพิจารณาจากผลการประกอบการในรอบปีบัญชีของงบการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันสิ้นรอบปีบัญชีและตามเงื่อนไขสัญญาเงินกู้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับแผนการลงทุน ความจำเป็นและความเหมาะสมอื่นๆ

8. โครงสร้างการจัดการ

โครงสร้างการจัดการของบริษัท ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชุดย่อยอีก 4 คณะ คือ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

โครงสร้างคณะกรรมการของบริษัทประกอบด้วยบุคคลผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนทั้งสิ้น 17 คน โดยประกอบด้วย กรรมการที่เป็นผู้บริหาร 5 คนกรรมการที่เป็นอิสระ 6 คน และกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 6 คน ซึ่งถือว่ามีการถ่วงดุลของกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร โดยบริษัทมีกรรมการที่เป็นอิสระ 6 คนซึ่งเกินกว่า 1 ใน 3 ของกรรมการทั้งคณะ

สำหรับรายชื่อคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยทั้ง 4 คณะ และรายชื่อผู้บริหารมีดังนี้

8.1 คณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการ 17 คน โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 รายชื่อคณะกรรมการบริษัทประกอบด้วย

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง	ประเภทกรรมการ	การเข้าร่วมประชุม/จำนวนครั้งที่จัดประชุมคณะกรรมการบริษัท
1	ดร.วีรพงษ์ รามางกูร	ประธานกรรมการบริษัท	กรรมการอิสระ	1/1
2	นายปลิว ตรีวิศวเวทย์	ประธานกรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	1/1
3	ศ.ศุภชัย พิศิษฐวานิช [1]	ประธานกรรมการตรวจสอบ	กรรมการอิสระ	0/1
4	พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน กรรมการตรวจสอบ	กรรมการอิสระ	0/1
5	พลเอกสำเภา ชูศรี	ประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง กรรมการตรวจสอบ	กรรมการอิสระ	1/1
6	นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร	กรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	กรรมการอิสระ	1/1
7	นางวัลลภา อัสสกุล	กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง	กรรมการอิสระ	0/1
8	นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	กรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	1/1
9	ม.ล.ประสบชัย เกษมสันต์	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	1/1
10	นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล	กรรมการบริหาร กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	1/1
11	นายวีระพงศ์ ศุภเศรษฐ์ศักดิ์	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	1/1
12	นายปณิต ตุลย์วัฒนจิต	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	1/1
13	นายธนา จานุสรณ์	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	1/1
14	นายธีรพันธ์ เตชะศิรินุกูล	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	1/1
15	นายประสิทธิ์ เดชศิริ [2]	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	1/1

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง	ประเภทกรรมการ	การเข้าร่วมประชุม/จำนวนครั้งที่จัดประชุมคณะกรรมการบริษัท
16	ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์	กรรมการบริหาร กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	1/1
17	นางพเยาว์ มริตตนะพร	กรรมการบริหาร กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	1/1

หมายเหตุ : รายละเอียดกรรมการบริษัท ปรากฏในหน้า 185 ถึง 189
(1) ศ.ศุภชัย พิศิษฐวานิช เสียชีวิตเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2559
(2) นายประสิทธิ์ เดชศิริ ลาออกจากตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2559

กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

บริษัทได้กำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทจำนวน 5 คน ประกอบด้วยนายปลิว ตรีวิศวเวทย์ นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล นายสมบัติ กิจจาลักษณ์ และนางพเยาว์ มริตตนะพร โดยกรรมการสองในห้าคนนี้ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัท

กรรมการอิสระ

คณะกรรมการบริษัทปัจจุบันประกอบด้วยกรรมการอิสระ 6 คน ซึ่งเกินกว่าหนึ่งในสามของจำนวนกรรมการทั้งหมดของบริษัท โดยบริษัทได้กำหนดคุณสมบัติกรรมการอิสระให้สอดคล้องกับประกาศของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ทั้งนี้รายละเอียดคุณสมบัติของกรรมการอิสระมี ดังนี้

คุณสมบัติของกรรมการอิสระ

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 0.5 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้นๆ ด้วย

2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงานที่ปรึกษาที่ได้เงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วมบริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท

3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมายในลักษณะที่เป็นบิดา มารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตรของกรรมการรายอื่น ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นกรรมการ ผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทหรือบริษัทย่อย

4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทบริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวาง การใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต.

   ความสัมพันธ์ทางธุรกิจตามวรรคหนึ่ง รวมถึงการทำรายการทางการค้าที่กระทำเป็นปกติเพื่อประกอบกิจการ การเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการหรือการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน ด้วยการรับหรือให้กู้ยืม

ค้ำประกัน การให้สินทรัพย์เป็นหลักประกันหนี้สิน รวมถึงพฤติการณ์อื่นทำนองเดียวกัน ซึ่งเป็นผลให้บริษัทหรือคู่สัญญามีภาระหนี้ที่ต้องชำระต่ออีกฝ่ายหนึ่ง ตั้งแต่ร้อยละสามของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิของบริษัทหรือตั้งแต่ยี่สิบล้านบาทขึ้นไป แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า ทั้งนี้ การคำนวณภาระหนี้ดังกล่าวให้เป็นไปตามวิธีการคำนวณมูลค่าของรายการที่เกี่ยวโยงกันตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวโยงกันโดยอนุโลม แต่ในการพิจารณาภาระหนี้ดังกล่าว ให้นับรวมภาระหนี้ที่เกิดขึ้นในระหว่างหนึ่งปีก่อนวันที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบุคคลเดียวกัน

5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทและไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทสังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต.

6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมายหรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่าสองล้านบาทต่อปีจากบริษัทบริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทและไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงานก.ล.ต.

7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของบริษัท ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่

8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัท หรือบริษัทย่อย หรือไม่เป็นหุ้นส่วนที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกินร้อยละ 1 ของจำนวนหุ้น ที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น ซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัท หรือบริษัทย่อย

9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัท

8.2 ผู้บริหาร

8.2.1 รายชื่อผู้บริหาร

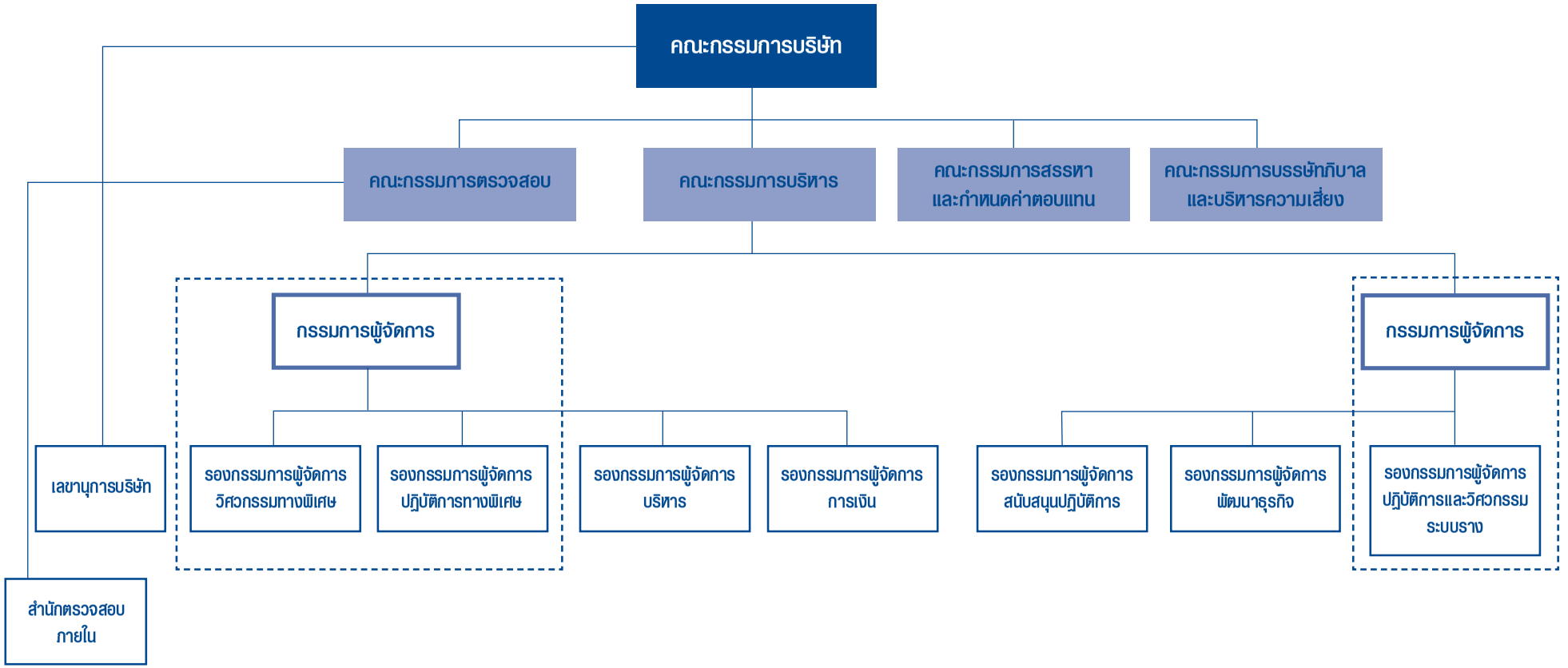
ผู้บริหารตามโครงสร้าง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 มีจำนวน 10 คน (ประวัติผู้บริหารปรากฏในหน้า 189 ถึง 191)

ลำดับที่	รายชื่อ	ตำแหน่ง
1.	นางพเยาว์ มริตตนะพร	กรรมการผู้จัดการ
2.	ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์	กรรมการผู้จัดการ
3.	นายสงวน คุณาธินันท์	รองกรรมการผู้จัดการ - วิศวกรรมทางพิเศษ
4.	นางสุดฤทัย พรหมมาตร	รองกรรมการผู้จัดการ - ปฏิบัติการทางพิเศษ
5.	นางงามนิจ กนกกาญจนา *	รองกรรมการผู้จัดการ - บริหาร
6.	นายภาคภูมิ ทวีวิทยรัศมิ์	รองกรรมการผู้จัดการ - บริหาร
7.	นางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร	รองกรรมการผู้จัดการ - การเงิน
8.	นายวิทูรย์ หทัยรัตนา	รองกรรมการผู้จัดการ - ปฏิบัติการและวิศวกรรมระบบราง
9.	นางสาวพรพิมล เชิดชูชัย	รองกรรมการผู้จัดการ - พัฒนาธุรกิจ
10.	นายอัลวิน จี	รองกรรมการผู้จัดการ - สนับสนุนปฏิบัติการ

หมายเหตุ : * นางงามนิจ กนกกาญจนา เกษียณเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2559

8.2.2 โครงสร้างการบริหารจัดการของบริษัท

ผังบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)



8.2.3 โครงสร้างกรรมการของบริษัทย่อย

1) บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 คณะกรรมการของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 7 คน ดังนี้

1. นายปลิว	ตรีวิศวเวทย์	ประธานกรรมการบริษัท
2. นายสุพงศ์	ชยุตสาหกิจ	กรรมการบริษัท
3. ม.ล.ประสบชัย	เกษมสันต์ [1]	กรรมการบริษัท
4. นายปณิต	ตุลย์วัฒนจิต [2]	กรรมการบริษัท
5. นางวัลลภา	อัสสกุล [3]	กรรมการบริษัท
6. นายณรงค์	เขียดเดช [4]	กรรมการบริษัท
7. นางพเยาว์	มริตตนะพร	กรรมการบริษัท

หมายเหตุ (1)–(4) ลาออกจากตำแหน่งกรรมการ มีผลวันที่ 19 มกราคม 2559

กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพัน

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ได้กำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทจำนวน 3 คน ประกอบด้วย นายปลิว ตรีวิศวเวทย์ นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ และนางพเยาว์ มริตตนะพร โดยกรรมการสองในสามคนลงลายมือชื่อร่วมกัน และประทับตราสำคัญของบริษัท

2) บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 คณะกรรมการของบริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด ประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 7 คน ดังนี้

1. นายสุพงศ์	ชยุตสาหกิจ	ประธานกรรมการบริษัท
2. ดร.สมบัติ	กิจจาลักษณ์	กรรมการบริษัท
3. นายอนุกูล	ตันติมาสน์	กรรมการบริษัท
4. นายพงษ์สฤษดิ์	ตันติสุวณิชย์กุล	กรรมการบริษัท
5. นางทิพย์สุดา	ยิ้มวิไล	กรรมการบริษัท
6. นายณัฐวุฒิ	ตรีวิศวเวทย์	กรรมการบริษัท
7. นางสาวพรพิมล	เชิดชูชัย	กรรมการบริษัท

กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพัน

บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด ได้กำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท จำนวน 7 คน โดยนายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ หรือ ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์ หรือนายอนุกูล ตันติมาสน์ หรือ นางสาวพรพิมล เชิดชูชัย คนใดคนหนึ่งลงลายมือชื่อร่วมกับ นางทิพย์สุดา ยิ้มวิไล หรือ นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล หรือ นายณัฐวุฒิ ตรีวิศวเวทย์ คนใดคนหนึ่ง รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท

8.3 เลขานุการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อแต่งตั้งเป็นเลขานุการบริษัท โดยเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558 คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งนายภาคภูมิ ทวีวิทยรัศมิ์ ซึ่งมีความรู้ความสามารถด้านบัญชี กฎหมาย และงานตรวจสอบ รวมทั้งมีความเข้าใจกฎระเบียบและหลักเกณฑ์ต่างๆ ที่บังคับใช้กับบริษัทจดทะเบียนเป็นอย่างดี ให้ดำรงตำแหน่งเลขานุการบริษัท (รายละเอียดประวัติปรากฏในหน้า 195 ถึง 196) โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบดังนี้

1. ให้คำแนะนำแก่กรรมการเกี่ยวกับข้อกฎหมาย กฎเกณฑ์ และระเบียบปฏิบัติต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
2. จัดให้มีการปฐมนิเทศ ตลอดจนให้ข้อมูลที่จำเป็นต่อการปฏิบัติหน้าที่แก่กรรมการปัจจุบัน และกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่

3. ดูแลให้บริษัทมีการปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับบริษัท ระเบียบที่เกี่ยวข้อง และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
4. จัดการประชุมตามที่กฎหมายและข้อบังคับกำหนด จัดทำและเก็บรักษารายงานการประชุม รวมถึงประสานงานให้มีการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการหรือมติผู้ถือหุ้นอย่างมีประสิทธิภาพ
5. จัดทำและเก็บรักษาเอกสาร ดังต่อไปนี้
   ก) ทะเบียนกรรมการ
   ข) หนังสือนัดประชุมคณะกรรมการ รายงานการประชุมคณะกรรมการ และรายงานประจำปีของบริษัท
   ค) หนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้น และรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น
6. เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้ส่วนเสีย ที่รายงานโดยกรรมการหรือผู้บริหาร
7. ดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลและรายงานสารสนเทศต่อหน่วยงานที่กำกับดูแลให้เป็นไปตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
8. ติดต่อและสื่อสารกับผู้ถือหุ้น และหน่วยงานกำกับดูแลที่เกี่ยวข้อง โดยผู้ถือหุ้นสามารถสอบถามหรือขอข้อมูลต่างๆ ที่ต้องการทราบ โดยติดต่อสอบถามได้ที่เบอร์โทรศัพท์ 0 2641 4611 หรือส่งคำถามผ่านทาง email ที่ companysecretary@bemplc.co.th
9. ส่งเสริมให้มีการฝึกอบรมหลักสูตรต่างๆ และให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการใหม่
10. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนประกาศกำหนด
11. ภารกิจอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

8.4 ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

บริษัทมีนโยบายการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร โดยพิจารณาให้ค่าตอบแทนที่เหมาะสมตามหลักเกณฑ์ในการกำหนดค่าตอบแทนคือ

ค่าตอบแทนกรรมการและกรรมการผู้จัดการ

1. มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับขอบเขตภาระหน้าที่ความรับผิดชอบของกรรมการแต่ละคน เช่น การเป็นประธานกรรมการ ประธานคณะกรรมการย่อยชุดต่างๆ และการเป็นสมาชิกของคณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการตรวจสอบคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงจะได้รับค่าตอบแทนเพิ่มตามตำแหน่ง
2. ค่าตอบแทนอยู่ในระดับที่สามารถจูงใจ และรักษากรรมการที่มีความรู้ความสามารถ และมีคุณภาพในการปฏิบัติหน้าที่ให้กับบริษัท
3. องค์ประกอบของค่าตอบแทนมีความชัดเจน โปร่งใส ง่ายต่อการเข้าใจ
4. มีคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณากลั่นกรอง ซึ่งค่าตอบแทนอยู่ในระดับเดียวกับอุตสาหกรรมเดียวกันและสูงเพียงพอที่จะดูแลและรักษากรรมการ และกรรมการผู้จัดการที่มีคุณสมบัติที่ต้องการ

ค่าตอบแทนผู้บริหาร

การพิจารณาค่าตอบแทนผู้บริหารไม่รวมกรรมการผู้จัดการเป็นไปตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการบริหารกำหนด ซึ่งเชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัท และผลการประเมินการปฏิบัติงานของผู้บริหารแต่ละคน

ในปี 2558 บริษัทได้จ่ายค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหาร ดังนี้

(1) ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

(1.1) ค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท ประกอบด้วย ค่าตอบแทนรายปี เบี้ยประชุม และโบนัส โดยในปี 2558 บริษัทยังไม่มีการจ่ายค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินให้แก่กรรมการบริษัท อย่างไรก็ดี สำหรับค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท สำหรับปี 2559 บริษัทจะนำเสนอให้ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2559 เป็นผู้พิจารณาอนุมัติต่อไป

(1.2) ในปี 2558 บริษัทไม่มีการจ่ายค่าตอบแทนให้ผู้บริหารของบริษัท

(1.3) ในปี 2558 NECL ได้มีการจ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการของ NECL ซึ่งประกอบด้วย ค่าตอบแทนรายปี เบี้ยประชุม และโบนัส รวมเป็นเงินจำนวน 1,988,736 บาท สอดคล้องกับมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2558 ที่อนุมัติค่าตอบแทนกรรมการรวมเป็นเงินไม่เกิน 3,020,000 บาท งดจ่ายเงินโบนัสกรรมการสำหรับปี 2557

(1.4) ในปี 2558 BMN ได้มีการจ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการของ BMN ซึ่งประกอบด้วย ค่าตอบแทนรายปี เบี้ยประชุม รวมเป็นเงินจำนวน 1,121,000 บาท สอดคล้องกับมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2558 ที่อนุมัติค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2558 ไม่เกิน 1,308,000 บาท

(2) ค่าตอบแทนอื่น

(2.1) ค่าตอบแทนอื่นของกรรมการ

- ไม่มี -

(2.2) ค่าตอบแทนอื่นของผู้บริหาร

บริษัทได้จัดให้มีกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งเป็นค่าตอบแทนระยะยาว เมื่อพ้นสภาพจากการเป็นพนักงานบริษัท หรือเมื่อเกษียณอายุ โดยผู้บริหารจ่ายเงินสะสมในอัตราส่วนร้อยละ 3-10 ของเงินเดือนตามอายุงาน และบริษัทจ่ายสมทบในอัตราเดียวกันเข้าเป็นเงินกองทุน

ทั้งนี้อัตราเงินสมทบของบริษัทเป็นไปตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ซึ่งพิจารณาตามความสามารถในการดำเนินงานของบริษัท และผลการดำเนินงานของบริษัทเป็นสำคัญ

8.5 บุคลากร

8.5.1 จำนวนพนักงาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทมีจำนวนพนักงาน ทั้งหมด 2,362 คน ซึ่งเป็นพนักงานที่รับโอนมาจาก BECL และ BMCL โดยมีรายละเอียดดังนี้

ก่อนการควบบริษัท BECL มีพนักงานทั้งหมดจำนวน 740 คน ประกอบด้วยบุคลากร ใน 2 สายงานหลัก ได้แก่ สายงานปฏิบัติการ และสายงานวิศวกรรม คิดเป็นร้อยละ 79 ของพนักงานทั้งหมด บุคลากรในสายงานสนับสนุน คือ สายงานบริหาร และสายงานการเงิน คิดเป็นร้อยละ 21 ของพนักงานทั้งหมด

ในขณะที่ BMCL มีพนักงานทั้งหมดจำนวน 1,622 คน ประกอบด้วยบุคลากร ในสายงานหลัก ได้แก่ สายงานปฏิบัติการเดินรถสายงานวิศวกรรมและซ่อมบำรุง สายงานพัฒนาโครงการ ฝ่ายความปลอดภัยและคุณภาพฝ่ายข้อมูลและผลปฏิบัติการ คิดเป็นร้อยละ 86 ของพนักงานทั้งหมด บุคลากรในสายงานสนับสนุน ได้แก่ สายงานบริหาร ฝ่ายบัญชีและการเงิน สำนักกรรมการผู้จัดการ สำนักตรวจสอบภายในและสำนักทรัพยากรบุคคล คิดเป็นร้อยละ 14 ของพนักงานทั้งหมด

ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทมีพนักงานในแต่ละสายงานหลัก (ไม่รวมผู้บริหาร) ดังนี้

สายงานหลัก	จำนวนพนักงาน (คน)
1. สายงานหลัก	1,980
2. สายงานสนับสนุน	382
รวม	**2,362**

NECL ไม่มีการจ้างผู้บริหารและพนักงานประจำ แต่ประกอบธุรกิจบริหารทางพิเศษอุดรรัถยาโดยจ้างให้ BEM เป็นผู้ดำเนินการ ภายใต้สัญญาบริการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 BMN มีพนักงานในแต่ละฝ่ายงาน (ไม่รวมผู้บริหาร) ดังนี้

ฝ่าย	จำนวนพนักงาน (คน)
ฝ่ายการตลาดและพัฒนาธุรกิจ	44
ฝ่ายบัญชีการเงินและธุรการ	25
ฝ่ายปฏิบัติการ	41
รวม	**110**

การเปลี่ยนแปลงจำนวนพนักงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

- ไม่มี -

ข้อพิพาทด้านแรงงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

- ไม่มี -

8.5.2 นโยบายการพัฒนาบุคลากร

1. บริษัทมีนโยบายด้านการสรรหา พัฒนา และรักษาบุคลากรของบริษัท ด้วยการให้ค่าตอบแทนในรูปของเงินเดือน สวัสดิการและผลตอบแทนอื่นๆ ในเกณฑ์ที่สามารถแข่งขันได้ในธุรกิจประเภทเดียวกัน
2. บริษัทถือว่าพนักงานคือทรัพยากรที่มีค่าของบริษัท โดยทรัพยากรบุคคลเป็นปัจจัยสำคัญยิ่งประการหนึ่งที่จะทำให้องค์กรสามารถพัฒนาไปได้อย่างก้าวหน้า มีศักยภาพในการแข่งขัน และทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัท ทั้งนี้ บริษัทได้ให้ความสำคัญกับการสร้างและพัฒนาบุคลากรจากภายใน ด้วยการจัดฝึกอบรมและทบทวนการปฏิบัติงานให้แก่บุคลากรอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการจัดส่งพนักงานไปดูงานและฝึกอบรมทั้งในและต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสร้างจิตสำนึกและการฝึกอบรมในเรื่องความปลอดภัยในการให้บริการ โดยพนักงานของบริษัทจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของบริษัท และตามมาตรฐานสากลโดยเคร่งครัด
3. บริษัทได้จัดให้มีระบบบริหารงานบุคคลที่มีประสิทธิภาพบนพื้นฐานของความเป็นธรรม เสมอภาคและเปิดโอกาสให้พนักงานได้พัฒนา และใช้ศักยภาพของตนเองอย่างเต็มขีดความสามารถ
4. บริษัทให้ความสำคัญกับการสร้างขวัญกำลังใจ และความภูมิใจในการปฏิบัติงานให้กับพนักงาน ด้วยการกำหนดระบบผลตอบแทนและความเจริญก้าวหน้าในอาชีพการงานบนพื้นฐานของความรู้ ความสามารถ และความเป็นธรรม รวมทั้งจัดให้มีระบบสวัสดิการที่เหมาะสม ตลอดจนพัฒนาชีวิตความเป็นอยู่ของพนักงานให้ดีขึ้น เพื่อธำรงไว้ซึ่งทรัพยากรบุคคลอันมีค่าของบริษัท
5. การรักษาบุคลากรที่มีศักยภาพไว้กับบริษัท
   บริษัทมีการดูแลพนักงานที่มีความสามารถและมีศักยภาพสูงในการทำงาน ให้โอกาสในการก้าวหน้าในสายอาชีพ หรือ Career Path

8.5.3 ผลตอบแทน

1) ค่าตอบแทนพนักงาน

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

ในการพิจารณาปรับค่าจ้างประจำปี คณะกรรมการบริหารเป็นผู้พิจารณา โดยคำนึงถึงผลการดำเนินงานของบริษัทผ่านตัวชี้วัดระดับองค์กร (Competency KPIs) และความสามารถในการจ่าย

นอกจากนี้ บริษัทยังได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพสำหรับดูแลพนักงานในระยะยาวเพื่อเป็นการสร้างแรงจูงใจให้กับพนักงานในการร่วมงานกับบริษัท อีกทั้งยังเป็นการสร้างวินัยการออมให้กับพนักงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อที่พนักงานจะได้มีเงินออมจำนวนมากพอเมื่อถึงวันเกษียณอายุและมีชีวิตในวัยเกษียณอย่างมีคุณภาพ ซึ่งพนักงานสามารถ

สมัครเป็นสมาชิกได้โดยพนักงานจ่ายเงินสะสมในอัตราร้อยละ 3 ถึง 10 ของเงินเดือนตามความสามารถในการออม และบริษัทสมทบให้ในอัตราร้อยละ 3 ถึง 10 ตามอายุงานและข้อกำหนดของกองทุน ซึ่งพนักงานที่เป็นสมาชิกของกองทุนจะเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์ที่เกิดจากการบริหารตามสัดส่วนของเงินที่แต่ละคนมีอยู่ในกองทุน อีกทั้งยังได้จัดทำประกันกลุ่มให้กับพนักงานเพื่อเป็นหลักประกันให้กับครอบครัวของพนักงานด้วย

2) สวัสดิการพนักงาน

นอกเหนือจากสวัสดิการตามที่กฎหมายกำหนดแล้ว บริษัทยังได้มีการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมเพิ่มเติมให้กับพนักงาน และยังได้ให้การสนับสนุนบทบาทของคณะกรรมการสวัสดิการพนักงาน ตั้งแต่การจัดให้มีการเลือกตั้งอย่างถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนดเพื่อทำหน้าที่ร่วมให้คำปรึกษาหารือและเสนอแนะความเห็นแก่บริษัท ในการจัดสวัสดิการที่เป็นประโยชน์ให้แก่พนักงานโดยส่วนรวม และร่วมกันดูแลสวัสดิการที่บริษัทจัดให้แก่พนักงานให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย นำมาซึ่งการแก้ไขปรับปรุงสวัสดิการของบริษัทในด้านต่างๆ เพื่อให้เกิดความเหมาะสมตามสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม

3) แรงงานสัมพันธ์

บริษัทกำหนดนโยบายในการดูแลพนักงานโดยผ่านสายการบังคับบัญชา (Line Management) โดยหน่วยงานด้านทรัพยากรบุคคลทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษา สนับสนุน และจัดให้มีการอบรมให้ความรู้ในเรื่องการบริหารงานบุคคลและความรู้ความเข้าใจในเรื่องข้อบังคับการทำงานของบริษัทแก่หัวหน้างานอย่างต่อเนื่อง บริษัทได้กำหนดขั้นตอนการสอบข้อเท็จจริงกรณีพนักงานกระทำผิดทางวินัยอย่างชัดเจน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและการนำไปสู่การแก้ไขปรับปรุงมิให้เกิดการกระทำซ้ำเดิม รวมทั้งการกำหนดวิธีปฏิบัติในการร้องทุกข์ที่ชัดเจนและรวดเร็ว นอกจากนี้บริษัทยังส่งเสริมและสนับสนุนงบประมาณในการทำกิจกรรมนอกงาน โดยเปิดโอกาสให้พนักงานที่มีความสนใจในการทำกิจกรรมที่เป็นประโยชน์รวมตัวกันขอจัดตั้งกลุ่มกิจกรรมนอกงานในรูปของชมรมต่างๆ อาทิ ชมรมกีฬาและชมรมดนตรี โดยชมรมกีฬาได้มีการจัดกิจกรรมตลอดทั้งปี ทั้งการวิ่งออกกำลังกายเพื่อสุขภาพ รวมทั้งการเข้าร่วมกิจกรรมกับภาครัฐในรายการวิ่งการกุศลในวาระต่างๆ การจัดการแข่งขันกีฬาภายใน เพื่อส่งเสริมการออกกำลังกายของพนักงานและการคัดสรรนักกีฬาของบริษัทเข้าร่วมแข่งขันกับองค์กรภายนอกเพื่อสร้างเสริมประสบการณ์ และความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างหน่วยงาน สำหรับชมรมดนตรีได้มีการจัดกิจกรรมต่อเนื่องเป็นประจำทุกปีเพื่อการสันทนาการ และการส่งเสริมการแสดงออกทางด้านศิลปะและการแสดงพร้อมทั้งเปิดโอกาสให้พนักงานได้แสดงในงานพิธีต่างๆ ของบริษัทรวมทั้งแบ่งปันความสุขให้กับสังคมโดยเฉพาะสังคมด้อยโอกาส

9. การกำกับดูแลกิจการ

9.1 นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการตระหนักถึงความสำคัญ และประโยชน์ของการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้บริษัทมีระบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ โปร่งใสตรวจสอบได้ ช่วยสร้างความเชื่อมั่นและความมั่นใจต่อผู้ถือหุ้น นักลงทุนผู้มีส่วนได้เสีย ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย นำไปสู่การเติบโตอย่างยั่งยืนของบริษัท โดยบริษัทยึดถือแนวปฏิบัติตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการ 5 หมวด คือ

1. สิทธิของผู้ถือหุ้น

ส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้นและดูแลผู้ถือหุ้นมากกว่าสิทธิตามที่กฎหมายกำหนดโดยไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดหรือลิดรอนสิทธิของผู้ถือหุ้น

2. การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

กำกับดูแลให้ผู้ถือหุ้นได้รับการปฏิบัติและปกป้องสิทธิขั้นพื้นฐานให้ผู้ถือหุ้นทุกรายได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกันมีมาตรการป้องกันการใช้ข้อมูลภายใน เพื่อหาประโยชน์ให้แก่ตนเองหรือผู้อื่นในทางมิชอบ ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ถือหุ้นโดยรวม

3. บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

ดูแลผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มตามสิทธิที่มีตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียและกำหนดมาตรการชดเชยกรณีผู้มีส่วนได้เสียได้รับความเสียหายจากการละเมิดสิทธิมีกระบวนการส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือระหว่างบริษัทกับผู้มีส่วนได้เสียเพื่อสร้างความมั่งคั่ง ความมั่นคงทางการเงิน และความยั่งยืนของบริษัท

4. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

การดำเนินงานเป็นไปด้วยความโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ เปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย พร้อมทั้งดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัททั้งข้อมูลทางการเงินและข้อมูลที่มิใช่ข้อมูลทางการเงินอย่างถูกต้องครบถ้วน ทันเวลา โปร่งใส ผ่านช่องทางที่เข้าถึงข้อมูลได้ง่ายมีความเท่าเทียมกันและน่าเชื่อถือ

5. ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

คณะกรรมการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ระมัดระวัง รอบคอบ เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทและเป็นธรรมต่อผู้ถือหุ้นทุกคน โดยมีระบบการควบคุมภายในที่ดี และการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม รวมถึงการปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัท

เพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ถือหุ้น ผู้ลงทุนและผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย คณะกรรมการจะทำการทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการอย่างสม่ำเสมอทุกปี โดยบริษัทได้เปิดเผยนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทบนเว็บไซต์เพื่อการสื่อสารทั้งภายในและภายนอกองค์กร นอกจากนี้ได้เผยแพร่ผ่านอิเล็กทรอนิกส์เมลเพื่อสื่อสารให้พนักงานในบริษัทรับทราบนโยบายกำกับดูแลกิจการของบริษัท และส่งเสริมให้พนักงานมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวและจากการที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้มีการปรับปรุงหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2555 ให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ ASEAN CG Scorecard คณะกรรมการจึงได้พิจารณาทบทวนแนวปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท และได้จัดทำแนวปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อให้ถือปฏิบัติ

บริษัทได้ปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ตามแนวปฏิบัติของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ทั้ง 5 หมวด ดังนี้

9.1.1 สิทธิของผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการตระหนักถึงสิทธิความเป็นเจ้าของกิจการของผู้ถือหุ้น ซึ่งมีสิทธิในการตัดสินใจเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของบริษัท คณะกรรมการให้ความสำคัญถึงสิทธิของผู้ถือหุ้น ไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดหรือลิดรอนสิทธิ พร้อมทั้งส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิของตน โดยให้ผู้ถือหุ้นได้รับทราบกฎเกณฑ์ และวิธีการในการเข้าร่วมประชุมและข้อมูลที่เพียงพอต่อการพิจารณาในแต่ละวาระก่อนการประชุมตามเวลาอันควรตามแนวปฏิบัติของตลาดหลักทรัพย์ฯ ดังนี้

1. การประชุมผู้ถือหุ้น

1.1 นโยบายการส่งเสริมการเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นของผู้ถือหุ้นทุกกลุ่ม

บริษัทตระหนักถึงสิทธิของผู้ถือหุ้นในความเป็นเจ้าของด้วยการกำกับดูแลกิจการที่ดี เป็นที่ยอมรับและเชื่อถือได้ ซึ่งผู้ถือหุ้นมีการควบคุมบริษัทผ่านการแต่งตั้งคณะกรรมการให้ทำหน้าที่แทน โดยคณะกรรมการได้กำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการไว้ชัดเจนว่า บริษัทส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นทุกกลุ่ม โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ถือหุ้นส่วนน้อย ผู้ถือหุ้นที่เป็นชาวต่างชาติ และผู้ถือหุ้นประเภทสถาบันได้ใช้สิทธิของตน โดยไม่จำกัดเฉพาะสิทธิที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น และได้รับการคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐานทางกฎหมาย โดยบริษัทไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดหรือลิดรอนสิทธิของผู้ถือหุ้น และส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิในการตัดสินใจเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ โดยดำเนินการให้ผู้ถือหุ้นได้รับข่าวสารข้อมูลของบริษัทอย่างเพียงพอการเข้าร่วมประชุมเพื่อใช้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อแต่งตั้งกรรมการ กำหนดค่าตอบแทนกรรมการ แต่งตั้งผู้สอบบัญชีและกำหนดจำนวนเงินค่าสอบบัญชี รวมถึงการใช้สิทธิลงคะแนนในเรื่องสำคัญของบริษัทเป็นต้น กรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สะดวกมาเข้าร่วมประชุมด้วยตนเองบริษัทอำนวยความสะดวก โดยจัดเตรียมหนังสือมอบฉันทะในรูปแบบที่ผู้ถือหุ้นสามารถกำหนดทิศทางการลงคะแนนได้ และเสนอชื่อของกรรมการอิสระจำนวน 1 คน เพื่อเป็นทางเลือกในการมอบฉันทะของผู้ถือหุ้นเพื่อใช้สิทธิในการเข้าร่วมประชุม และออกเสียงลงคะแนนแทนในแต่ละวาระ

1.2 การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นศึกษาสารสนเทศของบริษัท

บริษัทจัดทำหนังสือเชิญประชุม ซึ่งมีรายละเอียดคำชี้แจงและเหตุผลประกอบในแต่ละวาระ วัน เวลา สถานที่ รวมถึงรายละเอียดเกี่ยวกับเอกสารหรือหลักฐานประกอบการเข้าร่วมประชุม โดยเอกสารจะจัดทำทั้งภาษาไทย และภาษาอังกฤษ เพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นที่เป็นชาวต่างประเทศ ทั้งนี้ บริษัทได้กำหนดให้มีการเผยแพร่หนังสือเชิญประชุมบนเว็บไซต์ของบริษัทล่วงหน้า 30 วันพร้อมทั้งส่งหนังสือเชิญประชุมให้บริษัทศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นนายทะเบียนหุ้นของบริษัทเป็นผู้จัดส่งให้กับผู้ถือหุ้นล่วงหน้า 14 วันก่อนประชุม เพื่อให้ผู้ถือหุ้นมีเวลาพิจารณารายละเอียดของแต่ละวาระ และดำเนินการประชุมผู้ถือหุ้นตามลำดับระเบียบวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม โดยไม่มีการเพิ่มระเบียบวาระ ซึ่งไม่ได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าในที่ประชุม ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้มีโอกาสศึกษาข้อมูลประกอบการพิจารณาระเบียบวาระต่างๆ

1.3 การอำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิในการเข้าร่วมประชุมและออกเสียง

บริษัทอำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้นใช้สิทธิในการเข้าร่วมประชุม และออกเสียงอย่างเต็มที่โดยไม่มีการกำหนดเงื่อนไขพิเศษในลักษณะที่จะเป็นการจำกัดโอกาสการเข้าประชุมของผู้ถือหุ้น โดยไม่กำหนดวันประชุมผู้ถือหุ้นในช่วงวันหยุดต่อเนื่องหรือวันนักขัตฤกษ์ กำหนดเวลาประชุมไม่เช้าหรือเย็นเกินไป และสถานที่ประชุมซึ่งเป็นบริเวณที่มีการคมนาคมสะดวก เช่น ใกล้เคียงกับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน หรือใกล้จุดขึ้นลงทางด่วนและมีสถานที่จอดรถเพียงพอพร้อมแนบแผนที่สถานที่ประชุมและการเดินทาง

1.4 การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่งคำถามล่วงหน้า

บริษัทจะเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นที่ประสงค์จะสอบถามข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการประชุมในแต่ละระเบียบวาระหรือส่งคำถามหรือข้อคิดเห็นล่วงหน้าก่อนวันประชุม โดยกำหนดหลักเกณฑ์ และแจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบพร้อมกับการนำส่งหนังสือเชิญประชุม ทั้งนี้รายละเอียดขั้นตอนการส่งคำถามล่วงหน้าเปิดไว้บนเว็บไซต์ของบริษัท www.bemplc.co.th โดยผู้ถือหุ้นสามารถส่งคำถามผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัท หรือที่ E-mail address : companysecretary@bemplc.co.th โทรศัพท์ : 0 2641 4611 โทรสาร : 0 2641 4610 และทางไปรษณีย์มายังสำนักกรรมการผู้จัดการ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (สาขา 1) เลขที่ 238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310 โดยบริษัทเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นสามารถส่งคำถามสำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัทได้ล่วงหน้า ซึ่งการตอบคำถามกรณีที่ผู้ถือหุ้นส่งคำถามล่วงหน้าบริษัทจะพิจารณาตอบคำถามผ่านทาง E-mail โทรสาร หรือผ่านช่องทางอื่นๆ ตามความเหมาะสม หรือชี้แจงเพิ่มเติมในที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น

1.5 การมอบฉันทะของผู้ถือหุ้น

บริษัทสนับสนุนและอำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้นที่ไม่สามารถเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง สามารถพิจารณาใช้หนังสือมอบฉันทะรูปแบบที่ผู้ถือหุ้นสามารถกำหนดทิศทางการลงคะแนนเสียงได้โดยจัดทำหนังสือมอบฉันทะทั้ง 3 รูปแบบตามที่กฎหมายกำหนด ดังนี้

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

พร้อมทั้ง บริษัทได้เปิดเผยหนังสือมอบฉันทะทั้ง 3 รูปแบบบนเว็บไซต์ของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นเลือกใช้ตามที่เห็นเหมาะสม นอกจากนี้ บริษัทยังได้จัดเตรียมอากรแสตมป์ไว้ให้บริการแก่ผู้ถือหุ้นที่มอบฉันทะให้บุคคลอื่นเข้าประชุมแทนโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย

2) การดำเนินการในวันประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทได้อำนวยความสะดวกให้กับผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุม โดยจัดเจ้าหน้าที่คอยดูแลต้อนรับเพื่อให้ข้อมูลแก่ผู้ถือหุ้น ทั้งก่อน-หลัง และในระหว่างการประชุม พร้อมทั้งจัดให้มีของว่างสำหรับผู้ถือหุ้น นอกจากนี้บริษัทจะนำสิ่งอำนวยความสะดวกและวิธีการต่างๆ มาใช้ดังนี้

2.1 การนำเทคโนโลยีมาใช้กับการประชุม

บริษัทใช้ระบบบาร์โค้ดและประมวลผลด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ในการลงทะเบียนเข้าร่วมประชุมและการนับคะแนน ทั้งนี้เพื่อความถูกต้องแม่นยำ และความสะดวกรวดเร็วซึ่งสามารถแสดงผลการนับคะแนนได้ทันทีแบบ Online พร้อมทั้งจัดเจ้าหน้าที่คอยดูแลอำนวยความสะดวกในกรณีที่ผู้ถือหุ้นมีข้อสงสัยต้องการเขียนคำถามส่งให้กรรมการ หรือซักถามกรรมการโดยตรงระหว่างประชุม

2.2 การเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นของกรรมการ

คณะกรรมการได้ให้ความสำคัญในการเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อตอบข้อซักถามและรับฟังข้อเสนอแนะจากผู้ถือหุ้น ซึ่งในการประชุมผู้ถือหุ้น ประธานกรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการชุดย่อยต่างๆ กรรมการผู้จัดการ และคณะผู้บริหารของบริษัทจะเข้าร่วมประชุมเพื่อตอบข้อซักถามในประเด็นต่างๆ ของผู้ถือหุ้นทุกครั้ง

2.3 หลักเกณฑ์ในการลงมติ

บริษัทกำหนดให้ผู้ถือหุ้นหนึ่งหุ้นมีเสียงหนึ่งเสียง ในกรณีปกติให้ถือคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุม และออกเสียงลงคะแนน ในวาระการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการผ่านด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมสำหรับกรณีอื่น คะแนนเสียงให้เป็นไปตามข้อบังคับบริษัท กฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องและวาระเพื่อทราบไม่มีการลงมติ

2.4 การตรวจนับหรือตรวจสอบคะแนนเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทใช้ระบบบาร์โค้ดในการบันทึกและแสดงผลการลงคะแนน โดยจัดให้มีที่ปรึกษากฎหมายและบุคคลที่เป็นอิสระซึ่งเป็นตัวแทนผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 2 คนทำหน้าที่พยานในการนับคะแนน เพื่อความโปร่งใส ถูกต้องตามกฎหมาย และข้อบังคับโดยประธานบริษัทในฐานะประธานที่ประชุมจะแนะนำผู้ตรวจสอบการนับคะแนนต่อที่ประชุมและจัดให้มีการบันทึกไว้ในรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นทุกครั้ง สำหรับผลการตรวจนับคะแนนผู้ถือหุ้นสามารถตรวจสอบได้ โดยบริษัทเปิดเผยมติพร้อมผลคะแนนในแต่ละวาระต่อที่ประชุมและเผยแพร่มติดังกล่าวผ่านระบบของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งเผยแพร่มติและรายงานการประชุมบนเว็บไซต์ของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทราบและสามารถตรวจสอบผลการลงมติได้อย่างรวดเร็ว

2.5 แนวปฏิบัติในการใช้บัตรลงคะแนนเสียง

1. จัดให้มีบัตรลงคะแนนเสียงสำหรับทุกระเบียบวาระสำหรับผู้ที่เข้าร่วมด้วยตนเองหรือผู้รับมอบฉันทะที่มีอำนาจลงคะแนนออกเสียงในแต่ละวาระ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกในการจัดเก็บบัตรลงคะแนนเสียงในห้องประชุม และเพื่อความโปร่งใส บริษัทจะจัดให้มีที่ปรึกษากฎหมายและบุคคลที่เป็นอิสระ ซึ่งเป็นตัวแทนผู้ถือหุ้นทำหน้าที่พยานในการนับคะแนน
2. กรณีที่ผู้ถือหุ้นที่มอบฉันทะได้ระบุการออกเสียงลงคะแนนในแต่ละวาระไว้อย่างชัดเจนแล้วว่า เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย หรืองดออกเสียง บริษัทจะรวบรวมคะแนนเพื่อประมวลผลล่วงหน้าไว้ในคอมพิวเตอร์ โดยมีที่ปรึกษากฎหมายและตัวแทนผู้ถือหุ้นทำหน้าที่สอบทานความถูกต้องในการนับคะแนนเสียงตามหนังสือมอบฉันทะ กรณีนี้จึงไม่ได้จัดเตรียมบัตรลงคะแนนให้กับผู้รับมอบฉันทะเข้าร่วมประชุม
3. เพื่อให้การดำเนินการประชุมในแต่ละวาระมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์กับผู้ถือหุ้นโดยรวม โดยคณะกรรมการมีเวลาเพียงพอที่จะชี้แจงหรือตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้น ดังนั้นบริษัทจึงใช้วิธีเก็บบัตรลงคะแนนเฉพาะผู้ถือหุ้นที่มาประชุมด้วยตนเอง และประสงค์จะออกเสียงลงคะแนนไม่เห็นด้วย หรืองดออกเสียง
4. สำหรับวาระแต่งตั้งกรรมการบริษัทได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นลงคะแนนเสียงเลือกกรรมการเป็นรายบุคคล บริษัทจะเก็บบัตรลงคะแนนเสียงจากผู้ถือหุ้นที่มาประชุมทุกรายเพื่อความโปร่งใส ในการนับคะแนนและสามารถตรวจสอบได้ภายหลัง

2.6 แนวปฏิบัติในการเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นแสดงความเห็นหรือสอบถามข้อมูล

ประธานกรรมการบริษัท ซึ่งทำหน้าที่ประธานในที่ประชุม ได้เปิดโอกาสและส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้แสดงความเห็นและตั้งคำถามในเรื่องที่เกี่ยวข้องต่อที่ประชุม โดยมีแนวปฏิบัติดังนี้

1. แสดงความเห็นหรือสอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับวาระการประชุมในระหว่างการดำเนินการประชุมภายหลังจบการรายงานหรือนำเสนอในแต่ละวาระการประชุม
2. แสดงความเห็นหรือสอบถามเพิ่มเติมในประเด็นอื่นนอกเหนือจากวาระการประชุมภายหลังจากที่ประชุมดำเนินการประชุมครบตามระเบียบวาระแล้ว

3) การจัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น และการเปิดเผยมติการประชุม

1. บริษัททำการเผยแพร่มติการประชุมผู้ถือหุ้นในแต่ละวาระผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัท นอกเหนือจากการเปิดเผยต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ผ่านระบบ SET Community Portal (SCP) ทั้งนี้ภายในวันทำการถัดไปนับจากวันประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทราบและสามารถตรวจสอบผลการลงมติได้อย่างรวดเร็ว
2. บริษัทจัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น โดยเน้นความถูกต้อง ครบถ้วน ซึ่งต้องประกอบด้วยข้อมูล ดังต่อไปนี้
   - รายชื่อกรรมการที่เข้าร่วมประชุม
   - จำนวนผู้ถือหุ้น/จำนวนหุ้นที่เข้าร่วมประชุม (ด้วยตนเอง/มอบฉันทะ)
   - คำชี้แจงโดยสรุปที่เป็นสาระสำคัญ เช่น ขั้นตอนการลงคะแนน และวิธีการแสดงผลคะแนนให้ที่ประชุมทราบก่อนดำเนินการประชุม
   - ชื่อผู้ถามคำถาม-ตอบ หรือข้อคิดเห็นโดยสรุป
   - มติที่ประชุม โดยแยกเป็นคะแนนที่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย หรืองดออกเสียง
3. เผยแพร่ร่างรายงานการประชุมให้ผู้ถือหุ้นทุกรายรับทราบผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัท ภายหลังจากที่ได้จัดส่งรายงานต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ แล้วภายใน 14 วันหลังการประชุมเสร็จสิ้น
4. จัดทำวีดิทัศน์บรรยากาศการประชุมผู้ถือหุ้นเผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นที่ไม่ได้เข้าร่วมประชุมหรือผู้ที่สนใจข้อมูลของบริษัท สามารถรับทราบรายละเอียดการประชุมนอกเหนือจากที่บันทึกในรายงานการประชุม โดยบริษัทได้เปิดเผยวีดิทัศน์ดังกล่าวไว้บนเว็บไซต์จนถึงการประชุมผู้ถือหุ้นคราวถัดไป

9.1.2 การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

คณะกรรมการให้ความสำคัญในการกำกับดูแลให้บริษัทมีการดูแลผู้ถือหุ้นทุกราย ทั้งผู้ถือหุ้นที่เป็นผู้บริหาร และผู้ถือหุ้นที่ไม่เป็นผู้บริหาร รวมทั้งผู้ถือหุ้นต่างชาติ ให้ได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกัน และเป็นธรรมในการดำเนินการต่างๆ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้รับการปกป้องสิทธิขั้นพื้นฐาน พร้อมทั้งได้กำหนดมาตรการป้องกันการใช้ข้อมูลภายในเพื่อป้องกันการหาประโยชน์แก่ตนเองหรือผู้อื่นในทางมิชอบซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ถือหุ้นโดยรวม ดังนี้

1) การให้ข้อมูลก่อนการประชุมผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการดูแลให้บริษัทแจ้งกำหนดการประชุมพร้อมระเบียบวาระ และความเห็นของคณะกรรมการในแต่ละวาระต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ตามเกณฑ์การเปิดเผยข้อมูล และเผยแพร่ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทภายในวันทำการถัดไป พร้อมทั้งดูแลให้บริษัทจัดทำหนังสือเชิญประชุมพร้อมรายละเอียดของแต่ละวาระการประชุมทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นที่เป็นชาวต่างประเทศ โดยบริษัทเผยแพร่หนังสือเชิญประชุมพร้อมรายละเอียดของแต่ละวาระบนเว็บไซต์ของบริษัทเป็นการล่วงหน้า 1 เดือนก่อนวันประชุม พร้อมกันนี้ คณะกรรมการได้ดูแลให้บริษัทแจ้งกฎเกณฑ์และข้อบังคับต่างๆ ที่ใช้ในการประชุม ขั้นตอนการออกเสียงลงมติ รวมทั้งสิทธิการออกเสียงลงคะแนนให้แก่ผู้ถือหุ้นทราบเป็นการล่วงหน้า

2) การคุ้มครองสิทธิของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย

บริษัทมีความมุ่งมั่นที่จะส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิในฐานะผู้ถือหุ้นอย่างเต็มที่ในการกำกับดูแลกิจการบริษัทผ่านคณะกรรมการ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถใช้สิทธิในการเสนอเรื่องที่เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของบริษัท บริษัทจึงมีนโยบายเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกรายใช้สิทธิในฐานะผู้ถือหุ้นอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกันที่จะเสนอระเบียบวาระการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น และเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้ารับการพิจารณาแต่งตั้งเป็นกรรมการผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัท โดยเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นใช้สิทธิ์ได้ล่วงหน้า 3 เดือนก่อนสิ้นปีบัญชี และแจ้งให้ผู้ถือหุ้นรับทราบโดยทั่วกันผ่านทางเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งได้เปิดเผยหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องบนเว็บไซต์ของบริษัท ทั้งนี้คณะกรรมการจะเป็นผู้พิจารณาความเหมาะสมของการบรรจุหรือไม่บรรจุระเบียบวาระการประชุมตามที่ผู้ถือหุ้นเสนอและสำหรับบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อเพื่อรับการพิจารณาแต่งตั้งเป็นกรรมการ ฝ่ายจัดการจะนำเสนอต่อ

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อพิจารณานำเสนอคณะกรรมการและที่ประชุมผู้ถือหุ้นต่อไป

กำหนดให้ดำเนินการประชุมผู้ถือหุ้นตามลำดับระเบียบวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม และไม่มีการเพิ่มระเบียบวาระในที่ประชุมโดยไม่ได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้มีโอกาสศึกษาข้อมูลประกอบการพิจารณาระเบียบวาระต่างๆ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นใช้สิทธิในการแต่งตั้งกรรมการเป็นรายบุคคลสำหรับวาระแต่งตั้งกรรมการผู้ถือหุ้นสามารถลงคะแนนเสียงเลือกกรรมการเป็นรายบุคคล

3) การป้องกันการใช้ข้อมูลภายใน

คณะกรรมการได้กำหนดแนวทางในการเก็บรักษาและป้องกันการใช้ข้อมูลภายในอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรและแจ้งแนวทางดังกล่าวให้ทุกคนในองค์กรถือปฏิบัติ ทั้งนี้บริษัทมีการกำหนดมาตรการป้องกันการใช้ข้อมูลภายในเพื่อหาผลประโยชน์ของกรรมการและผู้บริหาร โดยแจ้งทุกท่านให้รับทราบบทบาทภาระหน้าที่ที่ต้องรายงานการถือหลักทรัพย์ของตน คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะซึ่งถือหลักทรัพย์ของบริษัท และรับทราบการจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือหลักทรัพย์ทุกครั้งที่มีการซื้อ ขาย โอน หรือรับโอนหลักทรัพย์ต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (“สำนักงาน ก.ล.ต.”) ตามมาตรา 59 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 ภายใน 3 วันทำการหลังจากวันที่ซื้อ ขาย โอน หรือรับโอนหลักทรัพย์ซึ่งบริษัทมีการแจ้งเตือนคณะกรรมการอย่างสม่ำเสมอ และคณะกรรมการได้กำหนดให้กรรมการและผู้บริหารมีหน้าที่รายงานการซื้อขายหลักทรัพย์หรือถือครองหลักทรัพย์ ต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัททุกไตรมาส นอกจากนี้กรรมการและผู้บริหารยังได้รับทราบหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่กำหนด รวมถึงบทกำหนดโทษตามกฎหมายและบริษัทได้กำหนดห้ามผู้บริหารที่ได้รับทราบข้อมูลภายใน กระทำการใดๆ ซึ่งเป็นการขัดต่อกฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง

4) การมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร

4.1 การรายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการ

คณะกรรมการกำหนดให้กรรมการและผู้บริหารมีหน้าที่จัดทำรายงานการมีส่วนได้เสียโดยให้เปิดเผยข้อมูลการดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารในนิติบุคคลอื่น และข้อมูลการถือหุ้นในนิติบุคคลอื่นกรณีที่ถือเกินกว่าร้อยละ 25 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดทั้งของผู้รายงานและบุคคลที่เกี่ยวข้องกับผู้รายงาน ทั้งนี้เพื่อให้คณะกรรมการมีข้อมูลในการพิจารณาอนุมัติการเข้าทำรายการต่างๆ ของบริษัทและบริษัทย่อยได้อย่างถูกต้องโปร่งใส และเป็นไปตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

โดยเลขานุการบริษัทเป็นผู้เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้เสียที่รายงานโดยกรรมการและผู้บริหารพร้อมทั้งจัดส่งสำเนารายงานให้ประธานกรรมการบริษัท และประธานกรรมการตรวจสอบทราบภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่บริษัทได้รับรายงาน

รายงานการถือหลักทรัพย์ของกรรมการและผู้บริหาร ประจำปี 2558

รายชื่อกรรมการ / ผู้บริหาร	จำนวนหุ้นสามัญ			
	ณ 30 ธ.ค. 2558	การเปลี่ยนแปลงในปี 2558	ณ 31 ธ.ค. 2558	
			จำนวน	สัดส่วน (%)
กรรมการ				
1. ดร. วีรพงษ์ รามางกูร	-	-	-	-
2. นายปลิว ตรีวิศวเวทย์	21,706,878	-	21,706,878	0.1420
คู่สมรส	2,102,527	-	2,102,527	0.0138
3. ศ. ศุภชัย พิศิษฐวานิช [1]	-	-	-	-
4. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	2,102,527	-	2,102,527	0.0138
5. พลเอกสำเภา ชูศรี	-	-	-	-
6. นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร	2,906,393	-	2,906,393	0.0190
7. นางวัลลภา อัสสกุล	1,496,296	-	1,496,296	0.0098
8. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	2,102,527	-	2,102,527	0.0138
9. ม.ล. ประสบชัย เกษมสันต์	-	-	-	-

รายชื่อกรรมการ / ผู้บริหาร	จำนวนหุ้นสามัญ			
	ณ 30 ธ.ค. 2558	การเปลี่ยนแปลงในปี 2558	ณ 31 ธ.ค. 2558	
			จำนวน	สัดส่วน (%)
10. นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล	-	-	-	-
11. นายวีระพงศ์ ศุภเศรษฐ์ศักดิ์	-	-	-	-
12. นายปณิต ตุลย์วัฒนจิต	-	-	-	-
13. นายธนา จานุสรณ์	-	-	-	-
14. นายธีรพันธ์ เตชะศิรินุกูล	-	-	-	-
15. นายประสิทธิ์ เดชศิริ [2]	-	-	-	-
16. ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์	4,699,141	-	4,699,141	0.0307
17. นางพเยาว์ มริตตนะพร	-	-	-	-
ผู้บริหาร				
18. นายสงวน คุณาธินันท์	-	-	-	-
19. นางสุดฤทัย พรหมมาตร	-	-	-	-
20. นางงามนิจ กนกกาญจนา	-	-	-	-
21. นายภาคภูมิ ทวีวิทยรัศมิ์	-	-	-	-
22. นางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร	-	-	-	-
23. นายวิทูรย์ หทัยรัตนา	2,102,527	-	2,102,527	0.0138
24. นางสาวพรพิมล เชิดชูชัย	-	-	-	-
25. นายอัลวิน จี	-	-	-	-
คู่สมรส	447,210	-	447,210	0.0029

หมายเหตุ : (1) ศ.ศุภชัย พิศิษฐวานิช ถึงแก่กรรมเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2559
(2) นายประสิทธิ์ เดชศิริ ลาออกเมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2559

4.2 การเข้าร่วมประชุมของกรรมการที่มีส่วนได้เสีย

คณะกรรมการมีนโยบายห้ามกรรมการและผู้บริหารซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวโยงกันหรือมีส่วนได้เสียกับวาระที่จะพิจารณาเข้าร่วมประชุมหรือออกเสียงในวาระนั้น โดยฝ่ายบริหารจะแจ้งกรรมการและผู้บริหารซึ่งไม่ได้รับอนุญาตให้เข้าร่วมประชุม หรือออกเสียงในวาระนั้นๆ ทราบเป็นการล่วงหน้า ทั้งนี้การพิจารณาว่าบุคคลที่เกี่ยวโยงกันและผู้มีส่วนได้เสีย คณะกรรมการจะพิจารณาจากรายงานการมีส่วนได้เสียซึ่งกรรมการและผู้บริหารทุกคน มีหน้าที่จัดทำและเปิดเผยรายงานดังกล่าวต่อประธานกรรมการบริษัท และประธานกรรมการตรวจสอบตามที่คณะกรรมการมีนโยบายให้กรรมการและผู้บริหารจัดทำรายงานการมีส่วนได้เสีย

5) การทำรายการที่เกี่ยวโยงกันที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป

คณะกรรมการอนุมัติหลักการในการที่บริษัทจะเข้าทำรายการที่เกี่ยวโยงกันที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป ซึ่งเป็นธุรกรรมที่มีข้อตกลงทางการค้าในลักษณะเดียวกับที่วิญญูชนจะพึงกระทำกับคู่สัญญาทั่วไปในสถานการณ์เดียวกัน ด้วยอำนาจต่อรองทางการค้าที่ปราศจากอิทธิพลในการที่ตนมีสถานะเป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องในการทำธุรกรรมระหว่างบริษัทและบริษัทย่อยกับกรรมการ ผู้บริหารหรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

5.1) หลักการทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน

1. การว่าจ้างบริษัทหรือนิติบุคคลซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวโยงกันเพื่อทำการซ่อมแซม ปรับปรุงหรือก่อสร้างเพิ่มเติมทางพิเศษและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง หากบริษัทหรือนิติบุคคล ซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวโยงกันเป็นผู้เสนอราคาและเงื่อนไขที่เป็นธรรมและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท

2. การว่าจ้างบริษัท หรือนิติบุคคลซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวโยงกันเพื่อดำเนินการซ่อมแซมหรือจัดซื้อวัสดุอุปกรณ์พร้อมค่าแรง เพื่อบำรุงรักษาอาคารบริหาร และศูนย์ซ่อมบำรุงในอนาคต ซึ่งธุรกรรมเหล่านั้นมีเงื่อนไขทางการค้า และข้อตกลงอื่นไม่ต่างจากคู่ค้าอื่น
3. ธุรกรรมระหว่างบริษัทและบริษัทย่อยกับ รฟม.ดังนี้
   (1) การให้การสนับสนุนกิจกรรมด้านการโฆษณาประชาสัมพันธ์เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานเกี่ยวกับการให้บริการระบบรถไฟฟ้าในวงเงินไม่เกิน 1 ล้านบาทต่อปี
   (2) การสนับสนุนนโยบายของภาครัฐ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการเดินทางโดยรถไฟฟ้าในช่วงเวลาที่กำหนดเป็นครั้งคราว โดยการให้ส่วนลดค่าโดยสาร หรือ ยกเว้นการจัดเก็บค่าโดยสารจากผู้ใช้บริการ ทั้งนี้ โดยมีเงื่อนไขว่า รฟม. จะชดเชยรายได้ในวันเวลาดังกล่าวตามหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมและเป็นธรรม
4. การทำธุรกรรมในลักษณะการรับจ้างบริหาร หรือเป็นที่ปรึกษาให้กับนิติบุคคลซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวโยงกัน
5. การเช่าพื้นที่อาคารสำนักงานโดยบริษัทและบริษัทย่อยกับ บมจ.ช.การช่างเป็นที่ตั้งสำนักงานตามกฎหมาย
6. การทำธุรกรรมอื่นซึ่งมีลักษณะเป็นรายการที่เกี่ยวโยงกันที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไปตามนิยามที่กำหนดโดยสำนักงาน ก.ล.ต. หรือ ตลาดหลักทรัพย์ฯ

5.2) การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

1. กรรมการบริษัทและผู้บริหารต้องแจ้งให้บริษัททราบถึงความสัมพันธ์ หรือรายการเกี่ยวโยงในกิจการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
2. หลีกเลี่ยงการทำรายการที่เกี่ยวโยงกับกรรมการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัท ในกรณีที่จำเป็นต้องทำรายการนั้น ให้มีการนำเสนอรายการที่เกี่ยวโยงกันต่อคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อพิจารณาให้ความเห็นก่อนเสนอขออนุมัติต่อคณะกรรมการบริหาร หรือคณะกรรมการบริษัท (แล้วแต่กรณี) ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และดูแลให้มีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงาน ก.ล.ต. กำหนด
3. ผู้บริหารและพนักงานต้องปฏิบัติตามข้อบังคับของบริษัท และจรรยาบรรณของบริษัท ซึ่งถือเป็นเรื่องสำคัญที่ต้องยึดถือปฏิบัติโดยเคร่งครัด เพื่อให้บริษัทเป็นที่เชื่อถือและไว้วางใจของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย และจัดให้มีการเผยแพร่ข้อมูลความเข้าใจในการถือปฏิบัติของพนักงานทั่วทั้งบริษัท

5.3) การทำรายการระหว่างกันหรือรายการที่เกี่ยวโยงกัน

ในกรณีที่บริษัทมีการทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน ตามความหมายของตลาดหลักทรัพย์ฯ บริษัทจะปฏิบัติตามกฎระเบียบของตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยมีหลักเกณฑ์ดังนี้

1. บริษัทจะปฏิบัติตามข้อกำหนด กฎระเบียบของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดในการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวโยงกันและการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัทหรือบริษัทย่อย และตามมาตรฐานบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ทั้งนี้ หากมีรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในอนาคต อาทิ การว่าจ้างให้กลุ่มผู้ที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ทำการก่อสร้าง บริหารโครงการ บำรุงรักษา คณะกรรมการบริษัทโดยมีคณะกรรมการตรวจสอบร่วมด้วยจะเป็นผู้พิจารณาความจำเป็น และสมเหตุสมผลของการเข้าทำรายการนั้นๆ ซึ่งรวมถึงการกำหนดราคา และเงื่อนไขการทำรายการว่าเป็นไปตามลักษณะธุรกิจปกติ และพิจารณาเปรียบเทียบการกำหนดราคากับบุคคลภายนอกหรือราคาตลาด โดยที่ผู้มีส่วนได้เสียจะไม่มีส่วนร่วมในการพิจารณาอนุมัติการทำรายการ
2. บริษัทไม่มีนโยบายในการให้กู้ยืมหรือค้ำประกันเงินกู้แก่บุคคลที่อาจมีความขัดแย้งตามนิยามของสำนักงาน ก.ล.ต.
3. หากคณะกรรมการตรวจสอบไม่มีความชำนาญในการพิจารณารายการระหว่างกันที่อาจเกิดขึ้น บริษัทจะจัดให้มีผู้เชี่ยวชาญอิสระหรือผู้สอบบัญชีของบริษัท เป็นผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับรายการระหว่างกันดังกล่าวเพื่อนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจของคณะกรรมการบริษัท และ/หรือ คณะกรรมการตรวจสอบหรือผู้ถือหุ้นตามแต่กรณี
4. บริษัทจะมีการเปิดเผยรายการระหว่างกันในหมายเหตุประกอบงบการเงินที่ตรวจสอบหรือสอบทานโดยผู้สอบบัญชีของบริษัท

9.1.3 การคำนึงถึงบทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทมีนโยบายที่ชัดเจนในการให้ความสำคัญต่อสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มไม่ว่าจะเป็นผู้มีส่วนได้เสียภายใน ได้แก่ พนักงาน และผู้บริหารของบริษัทและบริษัทย่อย หรือผู้มีส่วนได้เสียภายนอก ได้แก่ลูกค้า ผู้มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจ ผู้ให้กู้ คู่ค้า สังคม และชุมชนที่บริษัทตั้งอยู่ โรงเรียนที่อยู่บริเวณใกล้เคียง ภาครัฐ รวมถึงคู่แข่ง และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในกรณีที่ผู้มีส่วนได้เสียประสงค์ที่จะติดต่อหรือร้องเรียนสามารถติดต่อกรรมการโดยตรง หรือแจ้งข้อมูลผ่านเลขานุการบริษัท นอกจากนี้คณะกรรมการได้กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการว่า บริษัทจะดูแลผู้มีส่วนได้เสียตามสิทธิที่มีตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดสิทธิของผู้มีส่วนได้เสีย และกำหนดมาตรการชดเชยกรณีผู้มีส่วนได้เสียได้รับความเสียหายจากการละเมิดสิทธิและมุ่งเน้นการดำเนินงานโดยเคารพสิทธิมนุษยชน โดยบริษัทดูแลผู้มีส่วนได้เสียมาอย่างต่อเนื่องตามนโยบายดังนี้

1) นโยบายการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่ม

1.1 กลุ่มลูกค้า: บริษัทมีความมุ่งมั่นในการให้บริการที่มีคุณภาพและเชื่อถือได้ โดยมุ่งมั่นที่จะตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าเพื่อลดระยะเวลาในการเดินทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลตลอดจนให้ความสำคัญในการบริการลูกค้าทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน และมีโครงการ/แผนงานอย่างต่อเนื่องในการปรับปรุงบริการทางพิเศษและบริการการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกรวดเร็วและมีความปลอดภัยได้มาตรฐาน ซึ่งกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่นำมายึดเป็นหลักเกณฑ์ในการให้บริการมีดังนี้

1. ให้บริการที่มีคุณภาพสอดคล้องกับความคาดหวังของผู้ใช้บริการ
2. ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการด้วยความรวดเร็ว และจัดให้มีช่องทางเพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับผู้ใช้บริการ กรณีมีข้อร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงบริการ
3. ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการบริการที่ถูกต้อง และรวดเร็ว
4. เปิดโอกาสโดยการจัดกิจกรรมพิเศษ เพื่อให้ผู้ใช้บริการเข้าเยี่ยมชมการดำเนินงานและการบริหารจัดการทางพิเศษและรถไฟฟ้าที่บริษัทได้รับสัมปทาน รวมถึงมีการส่งเสริมการใช้บริการและกิจกรรมทางการตลาดกับลูกค้าอย่างต่อเนื่อง

1.2 กลุ่มผู้มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจ: บริษัทได้ปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญากับ กทพ. และ รฟม. ในฐานะคู่สัญญาอย่างเคร่งครัด และเป็นธรรมต่อผู้ที่เกี่ยวข้องทางธุรกิจกับบริษัทด้วยหลักความเสมอภาคไม่กีดกัน ไม่ให้สิทธิพิเศษไม่เลือกปฏิบัติ ปฏิบัติตามเงื่อนไข กรอบกติกา ธรรมเนียมปฏิบัติต่างๆ ระหว่างกัน และส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีด้วยไมตรีจิต ซึ่งได้กำหนดเป็นลายลักษณ์อักษรชัดเจนไว้ในจรรยาบรรณของบริษัทตลอดจนวิธีปฏิบัติงานตามระบบบริหารคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9001 เพื่อดำเนินการร่วมกับ กทพ. และ รฟม.ในการให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพและสม่ำเสมอโดยบริษัทจัดให้มีการประเมินความพึงพอใจในการปฏิบัติงาน โดย กทพ.เป็นผู้ประเมินทุกเดือน เพื่อเป็นการพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงาน ซึ่งผลการประเมินนั้นพบว่า กทพ. มีความพอใจในการปฏิบัติงานร่วมกับบริษัทในระดับดีเยี่ยม

บริษัทได้จัดให้มีการประชุมร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานของบริษัท และของ กทพ. ทุกไตรมาส และประชุมร่วมกับ รฟม. ทุกเดือน ซึ่งนอกจากจะเพิ่มประสิทธิภาพ และสร้างความพึงพอใจให้กับผู้ใช้บริการแล้วยังลดข้อขัดแย้งหรือลดผลกระทบที่ก่อให้เกิดข้อพิพาทต่างๆ จากการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างสองหน่วยงาน

1.3 กลุ่มคู่ค้า / ผู้รับเหมา: บริษัทมีความประสงค์ให้การได้มาซึ่งสินค้าและบริการเป็นไปอย่างมีมาตรฐาน โดยยึดมั่นที่จะพัฒนาและรักษาสัมพันธภาพที่ยั่งยืนกับคู่ค้า โดยมีวัตถุประสงค์ชัดเจนในเรื่องของคุณภาพของสินค้าและบริการที่คู่ควรกับมูลค่าเงิน คุณภาพทางเทคนิค และมีความเชื่อถือซึ่งกันและกัน บริษัทจึงได้จัดให้มีกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างที่เสมอภาคและมีความเป็นธรรมแก่คู่ค้าทุกระบบ และเป็นไปตามขั้นตอนการปฏิบัติงานว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างตามข้อกำหนดตามระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001 ซึ่งมีข้อปฏิบัติดังนี้

1. กำหนดให้มีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกคู่ค้าโดยมีการคัดกรองคู่ค้าอย่างเคร่งครัด เพื่อให้มีการดำเนินกิจการอย่างเป็นธรรมและไม่มีการละเมิดสิทธิมนุษยชน
2. มีการแข่งขันบนข้อมูลที่ได้รับอย่างเท่าเทียมกัน ไม่มีการกีดกันไม่ให้คู่ค้ารายหนึ่งรายใดเข้าร่วมแข่งขันทางธุรกิจ

3. จัดทำรูปแบบสัญญาที่เหมาะสมและเป็นมาตรฐานเดียวกัน
4. จัดให้มีระบบการจัดการและติดตามเพื่อให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามสัญญาครบถ้วน มีระบบการควบคุมภายในที่ป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบในทุกขั้นตอนของกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง
5. จ่ายเงินให้คู่ค้าตรงเวลา ตามเงื่อนไขการชำระเงินที่ตกลงกัน
6. ไม่มีนโยบายให้กรรมการ และ/หรือพนักงานรับผลประโยชน์ใดๆเป็นส่วนตัวจากคู่ค้า
7. จัดให้มีการประเมินคู่ค้าเป็นประจำทุกปี และแจ้งผลการประเมินพร้อมข้อเสนอแนะ เพื่อให้คู่ค้าได้ปรับปรุงคุณภาพสินค้าและงานบริการอย่างต่อเนื่อง ในขณะเดียวกันก็เปิดโอกาสให้คู่ค้าสามารถติดต่อผู้บริหารเพื่อแจ้งข้อร้องเรียนได้กรณีที่พบว่าได้รับการปฏิบัติอย่างไม่เป็นธรรม
8. ไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับของคู่ค้าด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม เช่น การจ่ายสินจ้างให้แก่กรรมการและพนักงานของคู่แข่ง
9. ไม่กล่าวหาในทางร้ายแก่คู่ค้าโดยปราศจากข้อมูลแห่งความจริง

1.4 กลุ่มผู้ให้กู้: บริษัทปฏิบัติตามเงื่อนไขสัญญาสินเชื่ออย่างเคร่งครัด ทั้งนี้เพื่อสร้างความมั่นใจแก่สถาบันการเงินผู้สนับสนุนเงินทุนตามโครงการของบริษัท และไม่ปฏิบัติฝ่าฝืนเงื่อนไขที่ตกลงกันโดยปฏิบัติและยึดถือกฎเกณฑ์ดังนี้

1. ปฏิบัติตามสัญญาสินเชื่อเงื่อนไขต่างๆ ที่ตกลงกันไว้อย่างเคร่งครัด กรณีไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อใดข้อหนึ่งต้องรีบแจ้งให้ผู้ให้กู้ทราบล่วงหน้าเพื่อร่วมกันพิจารณาหาแนวทางการแก้ไข
2. ปฏิบัติต่อผู้ให้กู้ทุกรายอย่างเสมอภาคและเป็นธรรม และตั้งอยู่บนพื้นฐานของการได้รับผลตอบแทนที่เป็นธรรมทั้งสองฝ่าย
3. รายงานข้อมูลทางการเงินให้กับผู้ให้กู้อย่างถูกต้อง ครบถ้วน ตรงเวลา และสม่ำเสมอ
4. ละเว้นการเรียก รับ หรือรับจ้างผลประโยชน์ใดๆ ที่ไม่สุจริตในการค้า
5. หากมีข้อมูลว่ามีการเรียก รับ หรือรับจ้างผลประโยชน์ใดๆ ไม่สุจริตเกิดขึ้นจะเปิดเผยรายละเอียดต่อผู้ให้กู้และร่วมกันแก้ไขปัญหาโดยยุติธรรมและรวดเร็ว

1.5 กลุ่มพนักงาน: บริษัทตระหนักดีว่าพนักงานเป็นทรัพยากรหลักในการขับเคลื่อนธุรกิจและเป็นปัจจัยสำคัญต่อความสำเร็จของบริษัท จึงได้กำหนดแนวปฏิบัติต่อพนักงาน โดยได้กำหนดข้อพึงประพฤติปฏิบัติต่อพนักงานไว้ในจรรยาบรรณของบริษัทอย่างชัดเจน และคณะกรรมการมีการประเมินผลการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวทุกปี นอกจากนี้ยังรวมถึงความปลอดภัยและสุขอนามัยในการทำงาน ซึ่งนโยบายประกอบด้วย

1. การให้ผลตอบแทนที่เป็นธรรมและเหมาะสมแก่พนักงานตามศักยภาพการทำงานด้วยการนำระบบประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานในการวัดความสามารถเพื่อเป็นหลักในการพัฒนาสมรรถนะ (Competency) และมีการวัดผลการปฏิบัติงานที่ชัดเจนกำหนดเป็นดัชนีชี้วัดผล (KPI) ในทุกกิจกรรมที่สำคัญประกอบการพิจารณาความดีความชอบของพนักงาน และเพื่อเป็นแรงจูงใจในการพัฒนางาน และผลตอบแทนที่เชื่อมโยงกับการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับกิจการในระยะยาว
2. การสร้างบรรยากาศการทำงานแบบมีส่วนร่วม และการทำงานเป็นทีมโดยเปิดโอกาสให้พนักงานได้ร่วมแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับงานที่ปฏิบัติอย่างทั่วถึง
3. การมุ่งมั่นที่จะให้พนักงานมีความภาคภูมิใจและรู้สึกผูกพันต่อองค์กร โดยการเปิดโอกาสให้พนักงานมีความก้าวหน้าในอาชีพ
4. การให้ความเสมอภาค สุจริตใจ เที่ยงธรรมในการลงโทษ แต่งตั้ง โยกย้าย รวมถึงการให้รางวัลบนพื้นฐานของความรู้ความสามารถและความเหมาะสมของพนักงานนั้นๆ
5. การจัดให้มีสภาพแวดล้อม และสุขอนามัยในสถานที่ทำงาน ให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตตลอดจนทรัพย์สินของพนักงานและของบริษัท บริษัทยังได้คำนึงถึงความปลอดภัยทั้งต่อการปฏิบัติงานของพนักงาน และต่อผู้ใช้บริการด้วยการจัดให้มีการอบรมให้กับทีมช่างเทคนิคและวิศวกรตลอดจนพนักงานที่ปฏิบัติงานกู้ภัยและจัดการจราจรบนทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย สำหรับธุรกิจรถไฟฟ้าได้มีการอบรมหลักสูตรความปลอดภัยในการทำงานให้กับพนักงานทุกคน มีการดำเนินงานด้านความปลอดภัย สอดคล้องกับกฎหมายและมาตรฐานความปลอดภัยในระดับประเทศและระดับสากล ได้แก่ TIS 18001 : 2001 และ OHSAS 18001 : 2007 ซึ่งมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อดูแล

สวัสดิภาพในการปฏิบัติงานในด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของพนักงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานในระบบรถไฟฟ้า

6. การให้ความสำคัญ และส่งเสริมให้พนักงานได้พัฒนาความรู้ความสามารถ โดยบริษัทได้เปิดโอกาสในการพัฒนาความรู้ด้วยการส่งเสริมให้พนักงานมีการอบรมหรือศึกษาเพิ่มเติมเพื่อเพิ่มพูนทักษะและศักยภาพในการทำงาน อีกทั้งสนับสนุนการจัดกิจกรรมส่งเสริมสุขภาพพนักงาน เพื่อให้มีความสมดุลระหว่างประสิทธิภาพการทำงานและสุขภาพพลามัยที่ดีของพนักงาน ตลอดจนปลูกฝังแนวคิดและค่านิยมในเรื่องของระบบงานคุณภาพและจิตสำนึกในการอนุรักษ์พลังงานและสิ่งแวดล้อมอย่างทั่วถึงและสม่ำเสมอ
7. การให้ความสำคัญต่อการเคารพสิทธิมนุษยชนในการไม่เลือกปฏิบัติ การให้โอกาสที่เท่าเทียมกันในการจ้างงานของสตรี ผู้พิการ กลุ่มผู้ด้อยโอกาส เยาวชน และผู้สูงอายุ
8. การกำกับดูแลให้พนักงานปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานอย่างเคร่งครัด รวมถึงการให้คำแนะนำและดูแลพนักงานอย่างใกล้ชิดเพื่อไม่ให้มีการกระทำผิดกฎหมายโดยหลงผิด โดยบริษัทกำกับดูแลให้พนักงานมีการใช้สินค้าถูกกฎหมาย และป้องกันการละเมิดลิขสิทธิ์หรือทรัพย์สินทางปัญญาตลอดจนส่งเสริมให้ใช้แนวทางการดำเนินงานและปฏิบัติหน้าที่โดยสุจริตไม่เกี่ยวข้องกับการทุจริตคอร์รัปชั่นเพื่อผลประโยชน์และความสำเร็จของบริษัท

1.6 กลุ่มห่วงโซ่อุปทาน: บริษัทดำเนินธุรกิจต่อห่วงโซ่อุปทานตามมาตรฐานสากล ระบบบริหารงานคุณภาพ ISO 9001 และระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 อย่างเคร่งครัด ด้วยการให้ความรู้ความเข้าใจและมีการควบคุมตรวจสอบอย่างใกล้ชิดทำให้มั่นใจได้ว่าห่วงโซ่อุปทานของคู่ค้าที่ดำเนินธุรกิจกับบริษัทดำเนินงานด้วยการคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อความยั่งยืนในการทำธุรกิจร่วมกัน

1.7 กลุ่มชุมชนที่สถานประกอบการของบริษัทตั้งอยู่: บริษัทตระหนักถึงผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทที่มีต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะชุมชนที่อยู่ใกล้ทางพิเศษ ใกล้รถไฟฟ้า หรือใกล้สำนักงานที่บริษัทตั้งอยู่ โดยการจัดกิจกรรมพิเศษ และให้ความดูแลสนับสนุนกิจกรรมของชุมชนอย่างต่อเนื่อง

2) นโยบายในการต่อต้านการทุจริตและการคอร์รัปชั่น

บริษัทตระหนักและให้ความสำคัญในการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชั่น และการป้องกันการทุจริตทั้งภายในและภายนอกขององค์กร โดยบริษัทได้กำหนดแนวทางในการประพฤติปฏิบัติที่เหมาะสมของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานผ่านทางจรรยาบรรณบริษัท และบริษัทได้คำนึงถึงความเสียหายที่จะเกิดจากการทุจริตคอร์รัปชั่น จึงได้กำหนดนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชั่น โดยมีแนวทางปฏิบัติที่สำคัญ ดังนี้

1. พนักงานทุกระดับของบริษัทควรปฏิบัติงานด้วยความเป็นธรรม ซื่อสัตย์สุจริต และโปร่งใสในการดำเนินธุรกิจร่วมกับหน่วยงานต่างๆ และการปฏิบัติงานนั้นต้องถูกต้องตามกฎหมาย โดยมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านคอร์รัปชั่นซึ่งอยู่ในจรรยาบรรณบริษัท
2 สนับสนุนให้ปฏิบัติต่อคู่ค้าอย่างเป็นธรรมด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และปฏิบัติตามพันธสัญญาต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของบริษัท
3. สนับสนุนให้มีการปลูกจิตสำนึกของผู้บริหารและพนักงานให้ละเว้นการทุจริตและตระหนักถึงโทษภัยของการทุจริต
4. สนับสนุนให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานไม่พึงรับหรือให้การเลี้ยงรับรอง ของขวัญ และค่าใช้จ่ายอื่นใดที่เกินความจำเป็นและไม่เหมาะสมกับบุคคลที่ทำธุรกิจกับบริษัท
5. บริษัทจะจัดให้มีการฝึกอบรมแก่พนักงานเพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับนโยบายและแนวปฏิบัติในการต่อต้านการทุจริต

3) การไม่ละเมิดทรัพย์สินทางปัญญา

บริษัทเคารพและปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับทรัพย์สินทางปัญญา และมีนโยบายไม่สนับสนุนการดำเนินการที่มีลักษณะเป็นการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาทุกประเภท โดยมีแนวปฏิบัติดังนี้

1. พนักงานทุกคน มีหน้าที่ปกป้องและรักษาความลับอันเกี่ยวกับทรัพย์สินทางปัญญาของบริษัทเพื่อมิให้ข้อมูลเหล่านั้นรั่วไหล และต้องไม่นำทรัพย์สินทางปัญญาประเภทต่างๆ ของบริษัทไปใช้เพื่อประโยชน์ส่วนตัวหรือเพื่อบุคคลอื่นโดยมิได้รับอนุญาต
2. พนักงานทุกคนต้องเคารพและให้เกียรติทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น และไม่นำผลงานอันมีทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่นไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนของผลงานไปใช้โดยที่ไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าของผลงาน

4) การเคารพกฎหมายและหลักสิทธิมนุษยชน

บริษัทกำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและหลักสิทธิมนุษยชนหรือศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ โดยไม่แบ่งแยกเชื้อชาติ สีผิว เพศ ภาษา ศาสนา สังคม ทรัพย์สิน ถิ่นกำเนิด ความคิดเห็นทางการเมืองหรือสถานะอื่นๆ รวมถึงตระหนักในสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบของตนที่มีต่อสังคมและบุคคลอื่นโดยมีแนวทางในการปฏิบัติดังนี้

1. บริษัทต้องปฏิบัติตามกฎหมายและหลักสิทธิมนุษยชนอย่างเคร่งครัดและไม่สนับสนุนกิจการที่ละเมิดหลักสิทธิมนุษยชน
2. บริษัทปฏิบัติต่อพนักงานทุกระดับอย่างเท่าเทียมโดยไม่เลือกปฏิบัติในการจ้างงาน การจ่ายค่าตอบแทน การเข้ารับการอบรม การเลื่อนตำแหน่ง การเลิกจ้างหรือการให้ออกจากงาน อันเนื่องมาจากการแบ่งแยกเพศ เชื้อชาติสีผิว ศาสนา อายุ สถานภาพการสมรส ผู้มีครรภ์ ความคิดเห็นทางการเมือง หรือผู้พิการ เป็นต้น
3. บริษัทเปิดโอกาสให้พนักงานทุกคนมีสิทธิเท่าเทียมกันในการทำงาน ภายใต้กฎระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศและคำสั่งต่างๆ ของบริษัท

5) กระบวนการและช่องทางการรับข้อร้องเรียน

5.1) การแจ้งข้อร้องเรียน

บริษัทได้กำหนดให้เลขานุการบริษัททำหน้าที่เป็นผู้รับข้อร้องเรียนในกรณีที่ผู้มีส่วนได้เสียพบพฤติกรรมหรือเหตุการณ์ใดๆ ที่อาจเป็นการฝ่าฝืนหรือการไม่ปฏิบัติตามจรรยาบรรณ นโยบายต่างๆ สามารถร้องเรียนโดยตรงต่อกรรมการหรือติดต่อผ่านเลขานุการบริษัท

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

5.2) การดำเนินการเมื่อได้รับข้อร้องเรียน

1. การรวบรวมข้อเท็จจริง
   คณะกรรมการบริษัทจะแต่งตั้งหรือมอบหมายคณะทำงานให้ดำเนินการรวบรวมข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องกับการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามจรรยาบรรณ นโยบายต่างๆ นั้นด้วยตนเอง
2. การประมวลผล และกลั่นกรองข้อมูล
   คณะทำงานที่ได้รับการมอบหมายจะประมวลผล และกลั่นกรองข้อมูล เพื่อพิจารณาขั้นตอน และเสนอวิธีการจัดการที่เหมาะสมในแต่ละเรื่อง
3. มาตรการดำเนินการ
   คณะทำงานที่ได้รับมอบหมายนำเสนอมาตรการดำเนินการระงับการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามจรรยาบรรณ นโยบายต่างๆ ให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาเพื่อบรรเทาความเสียหายให้กับผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยคำนึงถึงความเดือดร้อนเสียหายโดยรวมทั้งหมด
4. การรายงานผล
   เลขานุการบริษัทหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทจะทำหน้าที่รายงานผลให้ผู้มีส่วนได้เสียซึ่งเป็นผู้ร้องเรียนทราบ หากผู้ร้องเรียนเปิดเผยตนเอง

5.3) มาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียนหรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบ

ผู้ร้องเรียนหรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบจะได้รับความคุ้มครองตามหลักเกณฑ์ ดังนี้

1. ผู้ร้องเรียนหรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริง สามารถเลือกที่จะไม่เปิดเผยตนเองได้หากเห็นว่าการเปิดเผยนั้น จะทำให้เกิดความไม่ปลอดภัย หรือเกิดความเสียหายใดๆ
2. กรณีเปิดเผยตนเองบริษัทจะรายงานความคืบหน้าชี้แจงข้อเท็จจริง
3. ผู้ร้องเรียนหรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริง บริษัทจะไม่เปิดเผยชื่อ-สกุล ที่อยู่ ภาพ หรือข้อมูลอื่นใดที่สามารถระบุตัวผู้แจ้งได้
4. ผู้รับข้อร้องเรียนต้องเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องเป็นความลับ และจะเปิดเผยเท่าที่จำเป็น โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและความเสียหายของผู้ร้องเรียนหรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริง แหล่งที่มาของข้อมูล หรือ

บุคคลที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้หากเห็นว่าเป็นสิ่งที่มีแนวโน้มที่จะเกิดความเดือดร้อนเสียหายหรือความไม่ปลอดภัย ให้กำหนดมาตรการคุ้มครองที่เหมาะสม

5. ผู้ที่ได้รับความเดือดร้อนเสียหายจะได้รับการบรรเทาความเสียหายด้วยกระบวนการที่มีความเหมาะสม และเป็นธรรม

6) นโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคม และการพัฒนาอย่างยั่งยืน

บริษัทมีความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจ โดยคำนึงถึงสังคมและสิ่งแวดล้อมเป็นสำคัญ เพื่อการเจริญเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืนของบริษัท โดยเน้นการปฏิบัติงานที่มีความโปร่งใส เป็นธรรม พร้อมมุ่งให้เกิดประโยชน์และการเติบโตไปพร้อมกันของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มอย่างเหมาะสม ดังนั้น บริษัทจึงได้กำหนดนโยบายในการปฏิบัติงานเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน ดังนี้

1. การนำองค์กรด้วยแนวคิดด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน ผ่านการสื่อสารและการแลกเปลี่ยนวิธีปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice) ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมดของบริษัท
2. ดำเนินการให้แนวคิดด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน เป็นหนึ่งเดียวกับทุกกระบวนการทำงานและกระบวนการตัดสินใจของบริษัท
3. ส่งเสริมการฝึกอบรม การให้ความรู้ และการให้คำแนะนำที่มุ่งเน้นวิธีปฏิบัติตามแนวทางด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน
4. สนับสนุนการดำเนินงาน และสร้างความร่วมมือในระดับภูมิภาค เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืน

นโยบายฉบับนี้ ถือเป็นความรับผิดชอบของพนักงานทุกคนที่จะนำไปปฏิบัติอย่างจริงจัง และเป็นส่วนหนึ่งในทุกกระบวนการทำงาน เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนของบริษัท และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนอย่างแท้จริง

ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัท (เดิมคือ BECL และ BMCL) ในปี 2558 ปรากฏในข้อ 10. ความรับผิดชอบต่อสังคม

7) นโยบายสิ่งแวดล้อม

บริษัทดำเนินธุรกิจให้บริการ โดยยึดมั่นในความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม ดังนั้น บริษัทจึงมีความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม ด้วยแนวทางการดำเนินการดังต่อไปนี้

1. ให้ความสำคัญในการป้องกันและควบคุมมลพิษให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของผู้ใช้บริการ พนักงาน และชุมชน
2. สร้างจิตสำนึกแก่พนักงานและส่งเสริมการใช้พลังงานทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ
3. ปฏิบัติหน้าที่ให้สอดคล้องกับกฎหมาย และข้อกำหนดอื่นๆ ด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง
4. ทบทวนวัตถุประสงค์และเป้าหมาย เพื่อปรับปรุงระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง
5. เผยแพร่นโยบายสิ่งแวดล้อมต่อสาธารณชน และผู้ที่เกี่ยวข้อง

นโยบายฉบับนี้ ถือเป็นความรับผิดชอบของพนักงานและผู้รับเหมาทุกคนที่จะนำไปปฏิบัติอย่างจริงจังและสม่ำเสมอ เพื่อให้มีคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีต่อผู้ใช้บริการ พนักงาน ผู้รับเหมาและชุมชนรอบข้าง

8) นโยบายการบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการได้เล็งเห็นความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงขององค์กรโดยรวม (Enterprisewide Risk Management : ERM) ในระบบบริหารและการปฏิบัติงานที่มีความสำคัญต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลทั่วทั้งองค์กร จึงให้แต่งตั้งคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง เพื่อกำกับดูแลการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานภายในองค์กรให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและสนับสนุนให้การบริหารความเสี่ยงประสบความสำเร็จในระดับองค์กร โดยกำหนดนโยบายบริหารความเสี่ยงดังนี้

บริษัทตระหนักว่ากระบวนการบริหารความเสี่ยงเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่ช่วยให้บริษัทสามารถเห็นถึงความเสี่ยงในด้านต่างๆ ทำให้สามารถเตรียมพร้อมและตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพธุรกิจได้อย่างเหมาะสมและทันเวลา รวมถึงมีศักยภาพให้ได้มาซึ่งโอกาสในการเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืน โดยกำหนดนโยบายในการบริหารความเสี่ยงของบริษัทดังนี้

1. ให้มีกระบวนการบริหารความเสี่ยงเป็นไปตามมาตรฐานหรือแนวทางปฏิบัติสากล เพื่อให้การบริหารความเสี่ยงเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีการปฏิบัติและการพัฒนาไปในทิศทางเดียวกันทั่วทั้งบริษัทสอดคล้องกับนโยบายการดำเนินธุรกิจของบริษัท

2. ให้การบริหารความเสี่ยงเป็นส่วนหนึ่งของการทำงาน การตัดสินใจที่สำคัญในการบริหารงาน การกำหนดกลยุทธ์และการวางแผนงาน เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ เป้าหมาย ภารกิจ และวิสัยทัศน์ของบริษัทที่กำหนดไว้
3. ให้การบริหารความเสี่ยงเป็นไปในลักษณะเชิงรุก เพื่อบริหารทั้งความเสี่ยงที่จะทำให้บริษัทเสียผลประโยชน์ และสูญเสียโอกาส
4. ให้การบริหารความเสี่ยงเป็นความรับผิดชอบของพนักงานในทุกระดับชั้นที่ต้องตระหนัก และบริหารความเสี่ยงที่มีในการปฏิบัติงานในหน่วยงานของตนและองค์กร โดยให้ความสำคัญในการบริหารความเสี่ยงด้านต่างๆ ให้อยู่ในระดับที่เพียงพอและเหมาะสม
5. กำหนดแนวทางเพื่อป้องกันหรือลดความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่บริษัทสามารถยอมรับได้ ในการวางแผนจัดการและควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ หน่วยงานจะต้องพิจารณาถึงค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนในการจัดให้มีมาตรการจัดการความเสี่ยงกับประโยชน์ที่จะได้รับว่าคุ้มค่าหรือไม่
6. ให้มีการสื่อสารการบริหารความเสี่ยงภายในบริษัทให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้พนักงานเกิดการเรียนรู้ พัฒนาและนำไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิผล
7. ให้จัดทำแผนบริหารความเสี่ยงประจำปี โดยผ่านการพิจารณาเห็นชอบจากคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงถึงความเพียงพอและเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของธุรกิจในปัจจุบัน
8. ติดตามและประเมินผลการบริหารความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าการบริหารความเสี่ยงได้ดำเนินไปอย่างถูกต้องเหมาะสม

9.1.4 การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

1) คณะกรรมการได้กำหนดนโยบายการเปิดเผยข้อมูลสู่สาธารณะ โดยให้บริษัทมีการดำเนินการด้วยความโปร่งใส ตรวจสอบได้มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและเท่าเทียมกันแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายโดยกรรมการผู้จัดการเป็นผู้มีอำนาจในการเปิดเผยข้อมูล พร้อมทั้งดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัททั้งข้อมูลทางการเงินและข้อมูลที่มิใช่ข้อมูลทางการเงินอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา โปร่งใส ตามกำหนดของสำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ

   สำหรับการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี คณะกรรมการได้กำหนดแนวทางในการเปิดเผยข้อมูลพร้อมทั้งดูแลให้บริษัทมีการรายงานผลการปฏิบัติตามแนวปฏิบัติที่ดี และนโยบายต่างๆ รวมถึงเรื่องที่บริษัทมิได้ปฏิบัติพร้อมเหตุผล

2) บริษัทได้จัดให้มีหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ (Investor Relations) เพื่อเป็นตัวแทนบริษัทในการสื่อสารข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้น ผู้ถือหุ้นกู้ ผู้ลงทุน นักวิเคราะห์หลักทรัพย์ สื่อมวลชน ตลอดจนผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยบริษัทเป็นสมาชิกชมรมนักลงทุนสัมพันธ์แห่งประเทศไทย (Thai IR Club) และมีแผนกนักลงทุนสัมพันธ์ทำหน้าที่ติดต่อสื่อสารมีทีมงานเฉพาะพร้อมให้บริการข้อมูลข่าวสารแก่ผู้ลงทุนนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ และสื่อมวลชนติดต่อนัดหมายตลอดจนการประสานงานกับผู้ถือหุ้น ผู้ถือหุ้นกู้ และผู้ลงทุน เพื่อให้ได้รับข้อมูลตามความเหมาะสมอย่างทั่วถึงและเท่าเทียมกัน โดยไม่เลือกปฏิบัติเฉพาะกลุ่มหนึ่งกลุ่มใดเป็นพิเศษทั้งนี้ผู้สนใจลงทุนสามารถติดต่อสอบถามข้อมูลได้ที่แผนกนักลงทุนสัมพันธ์ หมายเลขโทรศัพท์ 0 2641 4611 หากผู้ลงทุนที่ไม่สะดวกเดินทางมายังที่ทำการบริษัท เลขที่ 238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310 ก็สามารถติดต่อนัดหมายเพื่อทำการประชุมผ่านทางโทรศัพท์ (Conference Call) หรือสมัครสมาชิกเพื่อรับข่าวสารเป็น Mailing list ผ่านทางเว็บไซต์หรือฝากคำถามหรือ email ที่ ir@bemplc.co.th ได้เช่นกัน

   นอกเหนือจากการเปิดเผยข้อมูลตามหน้าที่ภายใต้แนวปฏิบัติและข้อบังคับของกฎหมายแล้วบริษัทยังมีนโยบายหมุนเวียนผู้บริหารระดับสูงในการมีส่วนร่วมให้ข้อมูลและตอบข้อซักถามต่อผู้ลงทุนเพื่อให้ผู้บริหารได้รับทราบความคิดเห็นและตระหนักถึงความต้องการของผู้ลงทุนทั้งในประเทศ และต่างประเทศด้วยตนเองทั้งในระดับกรรมการผู้จัดการ รองกรรมการผู้จัดการ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ ผู้อำนวยการฝ่ายการเงิน และเลขานุการบริษัททุกคนได้ร่วมกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์มาโดยตลอด

3) บริษัทได้กำหนดระดับการรับรู้ข้อมูลของผู้บริหารในแต่ระดับชั้นอย่างชัดเจน ตลอดจนความสามารถในการเข้าถึงข้อมูลสำหรับเปิดเผยต่อสาธารณชน โดยสื่อสาร และสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องของข้อมูลสำหรับผู้ลงทุน หน่วยงาน

ภายในและหน่วยงานภายนอกบริษัท พร้อมทั้งติดต่อประสานงานกับผู้ลงทุน รวบรวมข้อคิดเห็นของผู้ลงทุนต่างๆ และสื่อสารต่อผู้บริหารระดับสูงจนถึงระดับพนักงานทุกคน ดังนี้

3.1 การสื่อสารภายในองค์กร

แม้คณะกรรมการและผู้บริหารระดับสูงเป็นผู้ที่รับรู้ข้อมูลของบริษัททั้งหมดแต่ได้กำหนดให้กรรมการผู้จัดการเป็นผู้มีอำนาจในการเปิดเผยสารสนเทศต่างๆ รายงานต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ และเป็นผู้ให้ข้อมูลต่อข้อซักถามต่างๆ ผ่านสื่อสาธารณะเพื่อให้สอดคล้องต่อนโยบายการเปิดเผยข้อมูลของบริษัท

การเก็บรักษาข้อมูลที่ยังไม่ได้เปิดเผยถือเป็นหน้าที่สำคัญของคณะกรรมการ ผู้บริหาร ที่ปรึกษาบริษัท และพนักงานที่ต้องรักษาข้อมูลเป็นความลับ โดยข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัทได้กำหนดห้ามพนักงานบริษัทเปิดเผยความลับของบริษัทแก่บุคคลภายนอกหรือใช้ตำแหน่งหน้าที่ในบริษัทแสวงหาผลประโยชน์แก่ตนเองหรือแก่บุคคลอื่นโดยมิชอบหากฝ่าฝืนถือว่ามีความผิดทางวินัยซึ่งมีโทษคือ การเลิกจ้าง ซึ่งที่ผ่านมายังไม่เคยมีเหตุการณ์เกี่ยวกับการนำเสนอข้อมูลไปใช้เพื่อประโยชน์แก่ตนเองและผู้อื่น

นอกจากนี้บริษัทยังได้มีการพัฒนาระบบการควบคุมการใช้ข้อมูลของบริษัทโดยนำระบบความปลอดภัยของข้อมูลสารสนเทศมาใช้ควบคุมเช่นระบบการป้องกันการเข้าถึงข้อมูลของบริษัทโดยกำหนดระดับการเข้าถึงข้อมูลของบริษัทให้กับพนักงานระดับต่างๆ ให้เหมาะสมกับความรับผิดชอบเพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดการใช้ข้อมูลภายในของบริษัทในการซื้อขายหลักทรัพย์ของผู้บริหาร บริษัทมีนโยบายและวิธีการดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายในของกรรมการผู้บริหารและพนักงานเพื่อป้องกันมิให้เกิดกรณีที่กรรมการผู้บริหารและพนักงานนำข้อมูลภายในไปใช้เพื่อประโยชน์ส่วนตนหรือผู้อื่น

สำหรับการเปิดเผยข้อมูลต่อพนักงานบริษัทได้เปิดเผยข้อมูลต่อพนักงานเทียบเท่าการเปิดเผยข้อมูลต่อสาธารณชนโดยยึดหลักความถูกต้องสม่ำเสมอและเวลาในการเปิดเผยข้อมูลแผนกนักลงทุนสัมพันธ์ได้มีการจัดทำรายงานนักลงทุนสัมพันธ์ (IR Report) รวบรวมสรุปประเด็นคำถามและความเห็นของผู้ลงทุนที่มีต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทเพื่อรายงานสรุปเสนอต่อผู้บริหารเป็นประจำทุกเดือน เพื่อเป็นช่องทางการนำเสนอข้อแนะนำที่ดีหรือผลตอบรับจากผู้ลงทุนต่อผู้บริหารเพื่อมาปรับปรุงการดำเนินงานต่อไป

3.2 การสื่อสารภายนอก

คณะกรรมการมีนโยบายให้บริษัทมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญตามนโยบายและเกณฑ์ที่กำหนด โดยเปิดเผยข้อมูลทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษผ่านช่องทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ และเผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัท www.bemplc.co.th โดยปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบันอย่างสม่ำเสมอ อาทิเช่น รายงานประจำปี แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) แนวการกำกับดูแลกิจการที่ดี ข้อมูลบริษัท นโยบายบริษัทในด้านต่างๆ สถานะเงินกู้ ผลการดำเนินงาน อัตราส่วนทางการเงิน ราคาหลักทรัพย์ ประวัติการจ่ายเงินปันผลตลอดจนข้อมูลอื่นๆ เช่นการดำเนินกิจกรรมรับผิดชอบต่อสังคม และข่าวประชาสัมพันธ์ โดยเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ดังกล่าว สำหรับผู้ลงทุนและผู้ที่เกี่ยวข้องได้ใช้ประกอบการตัดสินใจลงทุนรวมถึงข้อมูลการนำเสนอต่อผู้ลงทุน (Presentation) เป็นรายเดือนและมีการปรับปรุงข้อมูลเป็นประจำทุกวันที่ 10 ของเดือนถัดไปเพื่อให้ผู้ลงทุนทุกท่านสามารถรับทราบข้อมูลใหม่อย่างทันเวลาและสม่ำเสมอผ่านทางเว็บไซต์ผู้ใช้ข้อมูลสามารถรับข้อมูลข่าวสารได้ทันต่อเหตุการณ์เข้าถึงได้โดยสะดวก และได้รับประโยชน์มากที่สุด อีกทั้งได้มีการเชื่อมโยงข้อมูลความเห็นและประเด็นการวิเคราะห์ข้อมูลการลงทุนของบริษัทซึ่งจัดทำโดยนักวิเคราะห์หลักทรัพย์จากบริษัทหลักทรัพย์ต่างๆ จากเว็บไซต์ www.settrade.com ซึ่งรวบรวมไว้เป็นบทวิเคราะห์ของบริษัท Analyst Consensus เพื่อประกอบการพิจารณาของผู้ลงทุน

ในการเปิดเผยรายงานทางการเงินนั้น คณะกรรมการจัดให้มีรายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน แสดงควบคู่กับรายงานของผู้สอบบัญชี

การให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับบริษัทต่อนักวิเคราะห์หลักทรัพย์เป็นอีกหน้าที่สำคัญของแผนกนักลงทุนสัมพันธ์ เนื่องจากเป็นการให้ข้อมูลของบริษัทเผยแพร่ไปสู่ผู้ลงทุนในรูปแบบบทวิเคราะห์เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจของผู้ลงทุน เจ้าหน้าที่นักลงทุนสัมพันธ์จึงเป็นผู้ให้ข้อมูลและสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องตลอดจนความสัมพันธ์อันดีต่อนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ โดยอาจทำการตรวจทานแก้ไขบทวิเคราะห์ให้ถูกต้องได้โดยไม่ก่อให้เกิดการชี้นำหรือบิดเบือนบทวิเคราะห์ของนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ได้หรือแก้ไขเฉพาะข้อมูลที่เป็นข้อเท็จจริงในอดีตหรือที่ได้เผยแพร่สู่สาธารณชนแล้วจึงไม่จัดเป็นการชี้นำการลงทุน

นอกเหนือจากการเปิดเผยข้อมูลผ่านสื่อสาธารณะบริษัทจะเข้าร่วมกิจกรรมรูปแบบต่างๆ เพื่อเป็นช่องทางในการเปิดเผยข้อมูลทำให้สามารถพบปะและรับฟังความคิดเห็นของผู้ลงทุนได้โดยตรงตลอดจนสร้างความสัมพันธ์ที่ดีต่อผู้ลงทุนผ่านกิจกรรมต่างๆ เช่น Roadshow, Opportunity Day, Company Visit, Analyst meeting การร่วมออกบูธในงานต่างๆ เป็นต้นโดยมีนโยบายในการหมุนเวียนเจ้าหน้าที่ระดับผู้บริหารพร้อมเจ้าหน้าที่นักลงทุนสัมพันธ์เพื่อสื่อสารชี้แจงข้อมูลเพื่อประกอบการตัดสินใจลงทุนได้ดียิ่งขึ้น

บริษัทจะจัดให้มีโครงการผู้ถือหุ้นสัมพันธ์หรือโครงการ Company Visit เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นได้มีโอกาสเข้าเยี่ยมชมกิจการและพบปะคณะผู้บริหาร ทั้งยังได้จัดทำเอกสารเผยแพร่ข้อมูลทางธุรกิจ โดยได้จัดทำสารศรีรัช (Newsletter) ซึ่งนำส่งให้กับผู้ถือหุ้นของบริษัททุกรายเป็นประจำทุก 2 เดือน

4) เกณฑ์การซื้อขายหลักทรัพย์ของผู้ใช้ข้อมูลภายใน

นอกเหนือจากการรายงานการซื้อขายหลักทรัพย์ของผู้บริหารตามข้อกำหนดของสำนักงาน ก.ล.ต.ในส่วนของผู้บริหารคนอื่นตลอดจนพนักงานที่สามารถเข้าถึงข้อมูลสำคัญของบริษัทซึ่งอาจมีผลต่อความเคลื่อนไหวของราคาหลักทรัพย์ การซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้ข้อมูลภายในถือเป็นการเอาเปรียบผู้ลงทุนทั่วไป อาทิเช่น ข้อมูลการเพิ่มทุนลดทุน ข้อมูลการจ่ายเงินปันผล ข้อมูลผลประกอบการของบริษัท ข้อมูลการร่วมลงทุน ฯลฯ บริษัทจึงป้องกันการซื้อหรือขายหลักทรัพย์ของบุคคลภายในโดยกำหนดให้ผู้บริหารต้องรายงานการซื้อขายหลักทรัพย์ให้สอดคล้องต่อเกณฑ์ที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนดและบุคคลภายในควรละเว้นการซื้อขายหลักทรัพย์หรือรอคอยจนกระทั่งประชาชนได้รับข้อมูลแล้วและมีเวลาประเมินข้อมูลนั้นตามสมควร

9.1.5 ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

คณะกรรมการตระหนักถึงความรับผิดชอบและบทบาทในการกำหนดนโยบาย และทิศทางการดำเนินงานของบริษัทให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น โดยมีการกำกับควบคุมดูแลให้ฝ่ายจัดการดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพื่อรักษาผลประโยชน์ของบริษัท เพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงสุดให้แก่บริษัทและความมั่งคั่งสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้นบนพื้นฐานของหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีโดยคณะกรรมการได้ติดตามดูแลให้มีการนำกลยุทธ์ไปบริหารกิจการให้เกิดการเติบโตอย่างยั่งยืน

คณะกรรมการได้ดำเนินการตามแนวปฏิบัติที่ดีของตลาดหลักทรัพย์ฯ ในด้านต่างๆ ดังนี้

1. โครงสร้างคณะกรรมการ

1.1 โครงสร้างคณะกรรมการของบริษัทประกอบด้วยบุคคลผู้ทรงคุณวุฒิ มีคุณสมบัติ ทักษะ ความรู้ และมีประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์กับบริษัท สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพจำนวน 17 คน ประกอบด้วยกรรมการที่เป็นผู้บริหาร 5 คน กรรมการที่เป็นอิสระ 6 คน และกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 6 คน ซึ่งถือว่ามีการถ่วงดุลของกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร โดยบริษัทมีกรรมการที่เป็นอิสระ 6 คน เกินกว่า 1 ใน 3 ของกรรมการทั้งคณะและมีกรรมการซึ่งเป็นตัวแทนจาก กทพ. และ รฟม. เป็นผู้ที่มีประสบการณ์ในธุรกิจหลักที่บริษัทดำเนินการอยู่เป็นกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร 3 คน

1.2 คณะกรรมการมีกรรมการที่เป็นอิสระจำนวน 6 คน สอดคล้องกับสัดส่วนที่สำนักงาน ก.ล.ต. กำหนดซึ่งสามารถให้ความเห็นเกี่ยวกับการทำงานของฝ่ายจัดการได้อย่างอิสระโดยบริษัทได้กำหนดคุณสมบัติของ “กรรมการอิสระ” ให้เข้มงวดกว่าข้อกำหนดขั้นต่ำของสำนักงาน ก.ล.ต.และตลาดหลักทรัพย์ฯ

1.3 กรรมการมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับเลือกตั้งใหม่ โดยในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีทุกครั้ง กำหนดให้กรรมการออกจากตำแหน่ง 1 ใน 3 ถ้าจำนวนกรรมการที่จะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้ที่สุดกับส่วน 1 ใน 3

1.4 ประธานกรรมการและกรรมการผู้จัดการไม่เป็นบุคคลเดียวกัน เพื่อเป็นการแบ่งแยกหน้าที่ในการกำหนดนโยบายกำกับดูแลและการบริหารงานประจำ โดยคณะกรรมการได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของประธานกรรมการ และกรรมการผู้จัดการอย่างชัดเจน ประธานกรรมการเป็นกรรมการอิสระตามความหมายของตลาดหลักทรัพย์ฯ และไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหาร

1.5 คณะกรรมการไม่มีนโยบายจำกัดจำนวนบริษัทที่กรรมการแต่ละคนจะดำรงตำแหน่งกรรมการเนื่องจากพิจารณาแล้วเห็นว่ากรรมการทุกคนสามารถอุทิศเวลาเข้าประชุมได้อย่างสม่ำเสมอ

2. คณะกรรมการชุดย่อย

บริษัทได้จัดตั้งคณะกรรมการชุดย่อย 4 คณะเพื่อติดตามและกำกับดูแลการดำเนินงานอย่างใกล้ชิดและรายงานต่อคณะกรรมการอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งประกอบด้วย คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริหาร โดยคณะกรรมการได้กำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของคณะกรรมการชุดย่อยแต่ละชุดดังมีรายละเอียดตามที่ปรากฏในหน้า 133 ถึง 136

3. บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

1) คณะกรรมการประกอบด้วยบุคคลในวงการธุรกิจ และจากหลายสาขาอาชีพ ซึ่งมีภาวะผู้นำมีวิสัยทัศน์ ความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ในด้านต่างๆ และมีความเป็นอิสระในการตัดสินใจเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทและผู้ถือหุ้นโดยรวม คณะกรรมการได้มีส่วนร่วมในการกำหนดให้ความเห็นชอบวิสัยทัศน์ ภารกิจ กลยุทธ์ เป้าหมาย แผนธุรกิจ และงบประมาณของบริษัท ตลอดจนกำกับดูแลให้ฝ่ายจัดการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนธุรกิจและงบประมาณที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงสุดให้แก่กิจการ และความมั่นคงสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น
2) คณะกรรมการได้จัดให้มีนโยบายการกำกับดูแลกิจการและกำหนดให้มีการทบทวนอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
3) บริษัทได้มีการจัดทำจรรยาบรรณของบริษัท โดยคณะกรรมการได้เห็นชอบในการนำไปปฏิบัติ ซึ่งจรรยาบรรณของบริษัทประกอบด้วยข้อพึงประพฤติพึงปฏิบัติของกรรมการและผู้บริหาร และของพนักงาน ที่กำหนดแนวทางในการประพฤติปฏิบัติตนต่อบริษัท ผู้ร่วมงาน บุคคลภายนอก และต่อสังคม ตามหลักจริยธรรมที่ดี ซึ่งตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนได้รับทราบและเข้าใจอย่างดีถึงข้อพึงประพฤติปฏิบัติตนที่เหมาะสม และถูกต้องทางจริยธรรม และยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ตามภารกิจของบริษัทด้วยความซื่อสัตย์สุจริตและเที่ยงธรรมเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มรวมทั้งสาธารณชนและสังคม
4) ในการพิจารณาการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งของผลประโยชน์ กรรมการที่มีส่วนได้เสียจะไม่เข้าร่วมประชุมและงดออกเสียงในวาระนั้น
5) ในด้านการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการติดตามและรับทราบแผนการจัดการความเสี่ยงของบริษัทจากการรายงานของฝ่ายจัดการในรายงานผลการดำเนินงานในการประชุมคณะกรรมการทุกครั้ง และรับทราบจากรายงานของคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

นอกจากนี้บริษัทได้กำหนดให้มีการทบทวนจรรยาบรรณบริษัทเป็นประจำ หากปรากฏว่าข้อพึงประพฤติปฏิบัติในจรรยาบรรณของบริษัทไม่ครอบคลุมการดำเนินธุรกิจของบริษัทจะดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมให้เหมาะสมทันที นอกจากการจัดให้มีการสำรวจการปฏิบัติตามจรรยาบรรณของบริษัททั้งกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนเป็นประจำทุกปีพร้อมให้มีการลงนามรับรองเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อการปฏิบัติตามจรรยาบรรณของบริษัท และการอบรมและทดสอบหลักสูตรจรรยาบรรณทุกปีผ่าน e-learning สำหรับผู้บริหารและพนักงานของบริษัทแล้ว บริษัทยังสนับสนุนให้ผู้บริหารทั้งระดับสูง และระดับกลาง เข้ารับการอบรมหลักสูตรเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการอย่างต่อเนื่องทุกปีเพื่อเพิ่มพูนความรู้ ความเข้าใจ วิสัยทัศน์ ทัศนคติที่ดีต่อการบริหารงานตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อสร้างภาวะผู้นำและสืบทอดตำแหน่งในการบริหารงาน รวมถึงการปฏิบัติหน้าที่และขับเคลื่อนองค์กรด้วยคุณธรรมและจริยธรรมต่อไป

4. การประชุมคณะกรรมการ

การประชุมคณะกรรมการของบริษัท

ชื่อ-นามสกุล	การเข้าร่วมประชุม / จำนวนครั้งที่จัดประชุมปี 2558				
	คณะกรรมการบริษัท	คณะกรรมการบริหาร	คณะกรรมการตรวจสอบ	คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง
1. ดร. วีรพงษ์ รามางกูร	1/1				
2. นายปลิว ตรีวิศวเวทย์	1/1	-		-	
3. ศ. ศุภชัย พิศิษฐวานิช	0/1		-		
4. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	0/1		-	-	
5. พลเอกสำเภา ชูศรี	1/1		-		-
6. นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร	1/1		-	-	
7. นางวัลลภา อัสสกุล	0/1				-
8. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	1/1	-		-	
9. ม.ล. ประสบชัย เกษมสันต์	1/1				
10. นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล	1/1	-			-
11. นายวีระพงศ์ ศุภเศรษฐ์ศักดิ์	1/1				
12. นายปณิต ตุลย์วัฒนจิต	1/1				
13. นายธนา จานุสรณ์	1/1				
14. นายธีรพันธ์ เตชะศิรินุกูล	1/1				
15. นายประสิทธิ์ เดชศิริ	0/1				
16. ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์	1/1	-			-
17. นางพเยาว์ มริตตนะพร	1/1	-			-

หมายเหตุ : ในปี 2558 ไม่มีการจัดประชุมคณะกรรมการชุดย่อย

1) การประชุมคณะกรรมการ

บริษัทได้แจ้งกำหนดการประชุมคณะกรรมการพร้อมระเบียบวาระหลักประจำปีให้กรรมการได้รับทราบเป็นการล่วงหน้า ซึ่งช่วยให้กรรมการสามารถจัดเวลาและเข้าร่วมประชุมได้ ซึ่งตามข้อบังคับของบริษัทกำหนดไว้ให้ประชุมทุกๆ 3 เดือน และในการประชุมต้องมีกรรมการเข้าร่วมประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดจึงจะครบองค์ประชุม อย่างไรก็ตามคณะกรรมการได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารเพื่อช่วยในการให้คำแนะนำคำปรึกษาแก่ฝ่ายบริหาร และตรวจสอบการดำเนินงานตามนโยบายและแผนงานด้านต่างๆ ของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งคณะกรรมการบริหารมีกำหนดประชุมทุกเดือน ทำให้สามารถติดตามการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหารอย่างใกล้ชิด

สำนักกรรมการผู้จัดการจะส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุม ซึ่งมีการกำหนดชัดเจนก่อนการประชุมล่วงหน้า 10 วัน และมีการส่งเอกสารประกอบการประชุมเป็นการล่วงหน้าอย่างน้อย 5 วันทำการก่อนการประชุมเพื่อให้คณะกรรมการมีเวลาศึกษาก่อนเข้าประชุม

ระเบียบวาระการประชุมจะกำหนดขึ้นโดยการพิจารณาร่วมกันระหว่างประธานกรรมการบริษัทและกรรมการผู้จัดการ รวมทั้งจะจัดให้มีการประชุมระหว่างกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารและไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุม 1 ครั้ง ทั้งนี้เพื่อให้กรรมการได้มีการอภิปรายแลกเปลี่ยนความคิดเห็นโดยอิสระ และสามารถติดตามการปฏิบัติงานของฝ่ายจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

โดยในการประชุมทุกครั้ง ประธานกรรมการจะทำหน้าที่ประธานในที่ประชุม ดูแลให้มีการพิจารณาในแต่ละวาระอย่างรอบคอบ และเปิดโอกาสให้กรรมการทุกท่านได้มีการแสดงความคิดเห็นและอภิปรายร่วมกัน และ

ผู้บริหารระดับสูงจะเข้าประชุมเพื่อชี้แจงข้อมูลในฐานะผู้เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานโดยตรงจนเป็นที่พอใจก่อนการลงมติในแต่ละวาระ

นอกจากนี้ คณะกรรมการมีนโยบายห้ามกรรมการ และผู้บริหารซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวโยงกันหรือมีส่วนได้เสียกับวาระที่จะพิจารณาเข้าร่วมประชุมหรือออกเสียงในวาระนั้น โดยฝ่ายบริหารจะแจ้งให้กรรมการและผู้บริหารซึ่งไม่ได้รับอนุญาตให้เข้าร่วมประชุมหรือออกเสียงในวาระนั้นๆ ทราบเป็นการล่วงหน้า ทั้งนี้การพิจารณาว่าบุคคลที่เกี่ยวโยงกันและผู้มีส่วนได้เสีย คณะกรรมการจะพิจารณาจากรายงานการมีส่วนได้เสีย ซึ่งกรรมการและผู้บริหารทุกคนมีหน้าที่จัดทำรายงานดังกล่าว ตามที่คณะกรรมการมีนโยบายให้กรรมการและผู้บริหารจัดทำรายงานการมีส่วนได้เสีย เพื่อเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวต่อประธานกรรมการบริษัทและประธานกรรมการตรวจสอบ

2) การประชุมคณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการจะจัดให้มีการติดตามดูแลการนำนโยบายและกลยุทธ์ของบริษัทไปปฏิบัติ โดยจัดให้มีการประชุมคณะกรรมการชุดย่อย เพื่อพิจารณาวาระสำคัญต่างๆ และจัดทำรายงานการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการชุดย่อยทุกชุดเสนอในที่ประชุมคณะกรรมการทุกครั้ง ดังนี้

2.1 คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบมีกำหนดการประชุมอย่างสม่ำเสมอเป็นประจำอย่างน้อยทุกไตรมาส โดยประชุมร่วมกับผู้ตรวจสอบภายใน ฝ่ายบริหาร และผู้บริหารที่รับผิดชอบเกี่ยวกับบัญชีการเงิน เพื่อสอบทานงบการเงินรายไตรมาส รวมทั้งประชุมร่วมกับผู้ตรวจสอบบัญชีเพื่อสอบทานงบการเงินประจำปี และรายงานต่อคณะกรรมการบริษัท หรือในกรณีที่ฝ่ายบริหารจะมีการทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน หรือรายการเกี่ยวกับการได้มาจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ ซึ่งจะต้องพิจารณาความเหมาะสม ความสมเหตุสมผลของรายการและประโยชน์สูงสุดของบริษัท ประธานกรรมการตรวจสอบจะมีการเรียกประชุมเพิ่มเติม

โดยคณะกรรมการตรวจสอบจะรายงานการปฏิบัติหน้าที่ต่อคณะกรรมการบริษัททุกไตรมาส และทุกปีจะรายงานสรุปการปฏิบัติหน้าที่ในรอบปีที่ผ่านมา ผ่านรายงานคณะกรรมการตรวจสอบ โดยในปี 2558 บริษัทไม่มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ

2.2 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะจัดการประชุมเพื่อสรรหาบุคคลที่เหมาะสมเพื่อเสนอแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทแทนกรรมการที่พ้นตำแหน่งตามวาระและกรรมการที่ลาออกก่อนครบวาระ และพิจารณากลั่นกรองค่าตอบแทนกรรมการและโบนัสประจำปี เพื่อนำเสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี พิจารณาอนุมัติ และพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการผู้จัดการ ตามผลประเมินการปฏิบัติงานเพื่อนำเสนอคณะกรรมการพิจารณาอนุมัติ ทั้งนี้คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะมีการทบทวนหลักเกณฑ์การสรรหาและการพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการเป็นประจำทุกปี เพื่อให้หลักเกณฑ์มีความเหมาะสมสอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทและเพื่อให้หลักเกณฑ์พิจารณาค่าตอบแทนอยู่ในระดับมาตรฐานเดียวกับอุตสาหกรรมเดียวกันเพื่อที่จะดูแลและรักษากรรมการที่มีคุณสมบัติที่ต้องการ

ทั้งนี้ บริษัทกำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนไม่น้อยกว่า 2 ครั้งต่อปี โดยในปี 2558 บริษัทไม่มีการประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

2.3 คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงจะจัดการประชุมเพื่อติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี การปรับปรุงแนวปฏิบัติให้สอดคล้องกับนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียนตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ พิจารณาแผนบริหารความเสี่ยงกระบวนการบริหารความเสี่ยง รวมถึงการดูแลติดตามตรวจสอบและทบทวนความเสี่ยงโดยรวมของบริษัทให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม

โดยกำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงอย่างน้อยไตรมาสละ 1 ครั้งในปี 2558 บริษัทไม่มีการประชุมคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

2.4 คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริหารของบริษัท มีกำหนดการประชุมเป็นประจำทุกเดือน เพื่อพิจารณาเรื่องต่างๆ ตามอำนาจหน้าที่ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท และพิจารณากลั่นกรองเรื่องที่จะนำเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติ

โดยในปี 2558 บริษัทไม่มีการประชุมคณะกรรมการบริหาร

5. การประเมินตนเองของคณะกรรมการ

คณะกรรมการมีนโยบายให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการโดยรวมอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง และกำหนดให้คณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อยประเมินผลการปฏิบัติงานด้วยตนเองอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง รวมทั้งการประเมินผลการปฏิบัติตามจรรยาบรรณของบริษัท พร้อมทั้งจัดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ โดยคณะกรรมการอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนกำหนด พร้อมกันนี้คณะกรรมการยังได้กำหนดให้มีการทบทวนหัวข้อประเมินเพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับบทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

6. การประเมินการปฏิบัติตามจรรยาบรรณของบริษัท

คณะกรรมการได้กำหนดจรรยาบรรณของบริษัท เพื่อเป็นหลักการและเป้าหมายของการดำเนินธุรกิจของบริษัท และแนวทางการปฏิบัติงานของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคน โดยกรรมการและพนักงานจะประเมินการปฏิบัติตามจรรยาบรรณของบริษัทอย่างต่อเนื่องทุกปี

7. การประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ

คณะกรรมการทุกท่านยกเว้นกรรมการผู้จัดการจะทำการประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการทุกปี ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนกำหนด และคณะกรรมการได้มอบหมายให้คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาเสนอค่าตอบแทนและผลประโยชน์อื่นที่เหมาะสมสำหรับกรรมการผู้จัดการ โดยพิจารณาเกณฑ์ชี้วัดระดับองค์กร (Corporate KPIs) เพื่อใช้ในการประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปี เพื่อให้คณะกรรมการพิจารณาเห็นชอบ

8. ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ค่าตอบแทนกรรมการ	:	บริษัทกำหนดนโยบายค่าตอบแทนกรรมการ และกรรมการผู้จัดการไว้อย่างชัดเจนและโปร่งใสโดยสอดคล้องกับภาระหน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการแต่ละคนที่เป็นประธาน หรือสมาชิกของคณะกรรมการชุดย่อย ทั้งนี้คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณากลั่นกรอง ซึ่งค่าตอบแทนอยู่ในระดับเดียวกับอุตสาหกรรมเดียวกันและสูงเพียงพอที่จะดูแลและรักษากรรมการที่มีคุณสมบัติที่ต้องการ
ค่าตอบแทนกรรมการผู้จัดการ	:	คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะพิจารณาค่าตอบแทนของกรรมการผู้จัดการ ให้สอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทตามเกณฑ์ชี้วัดระดับองค์กร (Company KPI) และผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการเพื่อนำเสนอคณะกรรมการพิจารณาในแต่ละปี
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	:	ค่าตอบแทนผู้บริหารไม่รวมกรรมการผู้จัดการเป็นไปตามหลักการ และนโยบายที่คณะกรรมการบริหารกำหนด ซึ่งเชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัทและผลประเมินการปฏิบัติงานของผู้บริหารแต่ละคน

9. การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

1) การอบรมสำหรับกรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการมีนโยบายในการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกให้มีการฝึกอบรมและการให้ความรู้แก่กรรมการและผู้บริหารของบริษัท เพื่อให้มีการปรับปรุงและการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง ทั้งหลักสูตรการอบรมภายในและภายนอกบริษัท โดยคณะกรรมการทุกท่านต้องได้รับการฝึกอบรม เพื่อให้เข้าใจการปฏิบัติหน้าที่ในฐานะกรรมการ

โดยคณะกรรมการ และผู้บริหารระดับสูงของบริษัทให้ความสำคัญในการเข้าร่วมอบรมหรือสัมมนาในหลักสูตรต่างๆ หรือพัฒนาความรู้ ความสามารถ โดยกรรมการบริษัทได้ผ่านการอบรมหลักสูตรกับสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ได้แก่ หลักสูตร Director Certification Program (DCP) หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) หลักสูตร Board Performance Evaluation หลักสูตร The Role of Chairman (RCP) หลักสูตร Audit Committee Program หลักสูตร Role of Compensation Committee (RCC) (ตามรายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารบริษัทปรากฏในหน้า 185 ถึง 191)

2) การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

คณะกรรมการกำหนดแนวปฏิบัติให้บริษัทจัดให้มีการปฐมนิเทศกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ โดยบริษัทจัดเอกสารหรือจัดบรรยายสรุป (Briefing) เพื่อให้กรรมการใหม่เข้าใจธุรกิจ และการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการและคณะกรรมการ ซึ่งคณะกรรมการได้มอบหมายให้กรรมการผู้จัดการ เลขานุการบริษัท และสำนักกรรมการผู้จัดการมีหน้าที่ในการปฐมนิเทศกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ โดยจัดให้มีการประชุมร่วมกันกับกรรมการ และ/หรือผู้บริหาร และ/หรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเพื่อชี้แจงและตอบข้อซักถามโดยบรรยายสรุปข้อมูลบริษัท พร้อมทั้งจัดเตรียมเอกสารข้อมูลสรุปให้กรรมการใหม่ได้รับทราบ เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท คู่มือกรรมการบริษัทจดทะเบียน หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี จรรยาบรรณของบริษัท อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ กำหนดการประชุมคณะกรรมการทั้งปี พร้อมกันนี้บริษัทจัดให้กรรมการได้เข้าร่วมอบรมหลักสูตรตามข้อเสนอแนะของสำนักงาน ก.ล.ต. ซึ่งจัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

10. แผนการสืบทอดตำแหน่ง

คณะกรรมการได้กำหนดให้มีการจัดทำ และรายงานเกี่ยวกับแผนการทดแทนตำแหน่งงาน (Succession Plan) สำหรับตำแหน่งกรรมการผู้จัดการและผู้บริหารระดับสูง และตำแหน่งงานในสายงานหลัก โดยพิจารณาจากผลการปฏิบัติงาน ศักยภาพและความพร้อมของแต่ละบุคคลเป็นหลัก ทั้งนี้บริษัทได้จัดให้มีการเตรียมความพร้อมสำหรับบุคคลที่เป็น Successor ในการพัฒนาความรู้ ความสามารถ และทักษะที่จำเป็นตามตำแหน่งงานเพื่อสืบทอดงานในกรณีที่กรรมการผู้จัดการหรือผู้บริหารในตำแหน่งสำคัญไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้

บริษัทได้กำหนดให้มีแผนการสืบทอดตำแหน่งผู้บริหารในระดับต่างๆ โดยเฉพาะผู้บริหารและตำแหน่งในสายงานหลัก ซึ่งเน้นการสรรหาจากบุคลากรภายในองค์กร โดยแต่ละปีจะกำหนดให้มีการพิจารณาเลื่อนตำแหน่งตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด เพื่อพัฒนาบุคลากรที่มีผลการปฏิบัติงานที่ดีและมีศักยภาพได้เติบโตในตำแหน่งที่สูงขึ้นตามลำดับขั้นของพนักงานทั้งผู้บริหารระดับกลางและพนักงานโดยคณะกรรมการพิจารณาประกอบด้วย กรรมการผู้จัดการและผู้บริหารระดับผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป หรือผู้บริหารระดับกลางเป็นผู้พิจารณาตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้อย่างชัดเจน ในส่วนของการดำเนินกลยุทธ์และการวางแผนการสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) ของผู้บริหารระดับสูงที่อาจจะมีการเปลี่ยนแปลง หรือหมดวาระการดำรงตำแหน่งหรือเกษียณอายุ ที่ประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้ทบทวนหลักการ ตลอดจนคัดเลือกผู้มีความรู้ความสามารถและมีคุณสมบัติเหมาะสม โดยมีคณะกรรมการเป็นผู้พิจารณาแต่งตั้ง ในระดับกรรมการผู้จัดการ และคณะกรรมการบริหารพิจารณาแต่งตั้งผู้บริหารตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป

สำหรับผู้บริหารที่ได้รับการกำหนดให้เป็นบุคลากรที่จะสืบทอดตำแหน่ง นอกจากจะต้องเป็นผู้ที่พร้อมด้วยคุณสมบัติและประสบการณ์การทำงานในสายงานที่เหมาะสมแล้ว ยังต้องได้รับการถ่ายทอดความรู้ประสบการณ์ด้วยการหมุนเวียนปฏิบัติงานในหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง และเข้ารับอบรมตามหลักสูตรการฝึกอบรมที่จำเป็นเพิ่มเติมเพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งที่สูงขึ้นไปในอนาคตและเพื่อให้มีการส่งมอบงานเป็นไปอย่างราบรื่นและการบริหารงานอย่างต่อเนื่องสำหรับการบริหารทรัพยากรบุคคลของบริษัทมีการวางระบบด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลโดยมีการจัดสรร ควบคุม ติดตาม ประเมินผลอย่างเพียงพอทั้งในด้านกระบวนการสรรหาเพื่อให้ได้บุคลากรที่มีความรู้ความสามารถตามที่กำหนด มีระบบค่าตอบแทนที่เหมาะสมและเป็นธรรมมีการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบการปฏิบัติงานของบุคลากร มาตรฐานการปฏิบัติงาน การพัฒนาบุคลากร และการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพเพื่อให้พนักงานมีความรู้ความสามารถและการบริหารทรัพยากรบุคคลของบริษัทมีประสิทธิภาพและเหมาะสมเน้นที่ประโยชน์ในการพัฒนาสมรรถนะของพนักงานและความชัดเจนในการประเมินผลการปฏิบัติงานสำหรับประกอบในการพิจารณาค่าตอบแทนที่เหมาะสมกับความสามารถและผลการปฏิบัติงาน

9.2 โครงสร้างกรรมการ

โครงสร้างกรรมการบริษัทประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชุดย่อยอีก 4 คณะ คือ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และคณะกรรมการบริหาร โดยมีกรรมการผู้จัดการเป็นผู้บริหารสูงสุดของทีมผู้บริหารรวมจำนวน 10 คน

รายละเอียดคณะกรรมการชุดย่อยทั้ง 4 คณะ อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการชุดต่างๆ และกระบวนการสรรหาซึ่งเป็นไปตามกฎบัตรดังนี้

9.2.1 คณะกรรมการบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558

1. ดร. วีรพงษ์ รามางกูร	ประธานกรรมการบริษัท
2. นายปลิว ตรีวิศวเวทย์	รองประธานกรรมการบริษัท
3. ศ. ศุภชัย พิศิษฐวานิช [1]	กรรมการบริษัท
4. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	กรรมการบริษัท
5. พลเอกสำเภา ชูศรี	กรรมการบริษัท
6. นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร	กรรมการบริษัท
7. นางวัลลภา อัสสกุล	กรรมการบริษัท
8. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	กรรมการบริษัท
9. ม.ล. ประสบชัย เกษมสันต์	กรรมการบริษัท
10. นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล	กรรมการบริษัท
11. นายวีระพงศ์ ศุภเศรษฐ์ศักดิ์	กรรมการบริษัท
12. นายปณิต ตุลย์วัฒนจิต	กรรมการบริษัท
13. นายธนา จานุสรณ์	กรรมการบริษัท
14. นายธีรพันธ์ เตชะศิรินุกูล	กรรมการบริษัท
15. นายประสิทธิ์ เดชศิริ [2]	กรรมการบริษัท
16. ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์	กรรมการบริษัท
17. นางพเยาว์ มริตตนะพร	กรรมการบริษัท

หมายเหตุ : (1) ศ.ศุภชัย พิศิษฐวานิช ถึงแก่กรรมมื่อวันที่ 19 มกราคม 2559
(2) นายประสิทธิ์ เดชศิริ ลาออกจากตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2559

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท

1. กำกับดูแล และจัดการให้การดำเนินการของบริษัทเป็นไปตามกฎหมาย ภายใต้ขอบวัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น และรักษาผลประโยชน์ของบริษัท บนพื้นฐานของหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตลอดจนปฏิบัติให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
2. กำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานของบริษัทและกำกับควบคุมดูแลให้ฝ่ายบริหารดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงสุดให้แก่กิจการและความมั่งคั่งสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น
3. จัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นเป็นการประชุมใหญ่สามัญประจำปี ภายใน 4 เดือน นับแต่วันปิดบัญชีสิ้นปีของบริษัท และจัดประชุมผู้ถือหุ้นเป็นการประชุมวิสามัญเมื่อมีความจำเป็น
4. จัดประชุมคณะกรรมการบริษัททุกไตรมาส และในการประชุมต้องมีกรรมการไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของกรรมการทั้งหมด การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมให้ถือเอาเสียงข้างมากเป็นมติ ถ้าคะแนนเสียงเท่ากันให้ประธานของที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด
5. พิจารณาอนุมัติงบประมาณในการลงทุนและในการดำเนินกิจการของบริษัทประจำปี รวมทั้งดูแลการใช้ทรัพยากรของบริษัท
6. จัดให้มีการรายงานข้อมูลทางการเงิน ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท และข้อมูลทั่วไปที่สำคัญต่อผู้ถือหุ้นอย่างครบถ้วน ถูกต้องและเพียงพอ และยืนยันการตรวจสอบรับรองข้อมูลที่รายงาน
7. จัดให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน และมาตรการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิผล รวมทั้งมีการติดตามการดำเนินการในเรื่องดังกล่าวอย่างสม่ำเสมอ
8. จัดให้มีคณะกรรมการชุดย่อยเพื่อการกำกับดูแลกิจการที่ดี
9. พิจารณาการกำหนดและแยกบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย และฝ่ายบริหารอย่างชัดเจนรวมทั้งมีการสื่อสารบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบดังกล่าว ต่อคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย ฝ่ายบริหาร และพนักงานของบริษัทอย่างสม่ำเสมอ
10. กำกับดูแลให้คณะกรรมการบริหารดำเนินการตามนโยบายที่กำหนดไว้ โดยคณะกรรมการบริหารมีอำนาจอนุมัติการเข้าทำรายการใดๆ ซึ่งผูกพันบริษัทในวงเงินไม่เกินครั้งละ 200 ล้านบาท ทั้งนี้ไม่รวมถึงรายการที่มีความขัดแย้งหรือมีส่วนได้เสีย รวมทั้งรายการที่ต้องขอความเห็นชอบจากผู้ถือหุ้นตามข้อกำหนดของสำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ
11. แต่งตั้งบุคคลอื่นใดให้ดำเนินกิจการของบริษัท ภายใต้การควบคุมของคณะกรรมการบริษัท หรือมอบอำนาจเพื่อให้บุคคลดังกล่าวมีอำนาจตามที่คณะกรรมการบริษัทเห็นสมควร และภายในระยะเวลาที่คณะกรรมการเห็นสมควรและคณะกรรมการบริษัทอาจยกเลิก เพิกถอน เปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขอำนาจนั้นได้ตามความเหมาะสม
12. กำหนดรายชื่อกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัท

อำนาจหน้าที่ของประธานกรรมการบริษัท

1. พิจารณาและกำหนดเป้าหมายทางธุรกิจร่วมกับฝ่ายบริหาร
2. ดูแลการบริหารจัดการของฝ่ายบริหาร
3. ให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจผ่านคณะกรรมการบริหาร และกรรมการผู้จัดการอย่างสม่ำเสมอ โดยไม่ก้าวก่ายในงานประจำซึ่งเป็นความรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร อีกทั้งยังมีส่วนสำคัญในการตัดสินใจเกี่ยวกับเรื่องนโยบายของบริษัท
4. ทำหน้าที่ประธานในที่ประชุมทั้งการประชุมคณะกรรมการบริษัท และการประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อให้การประชุมมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยสนับสนุนให้กรรมการบริษัททุกคนได้มีส่วนร่วมในการประชุมและแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ
5. ให้มีการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างเคร่งครัด โดยคำนึงถึงสิทธิของผู้ถือหุ้นเป็นสำคัญ

9.2.2 คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อช่วยในการกำกับดูแลกิจการของบริษัท โดยได้แต่งตั้งให้ ศ.ศุภชัย พิศิษฐวานิช ซึ่งเป็นกรรมการอิสระที่มีความรู้ด้านบัญชีและการเงิน ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการตรวจสอบ โดยมีผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายในเป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบโดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 4 คน ดังนี้

1.	ศ.ศุภชัย	พิศิษฐวานิช [1]	ประธานกรรมการตรวจสอบ	(กรรมการอิสระ)
2.	พลเอกเชษฐา	ฐานะจาโร	กรรมการตรวจสอบ	(กรรมการอิสระ)
3.	พลเอกสำเภา	ชูศรี	กรรมการตรวจสอบ	(กรรมการอิสระ)
4.	นายวิฑูร	เตชะทัศนสุนทร [2]	กรรมการตรวจสอบ	(กรรมการอิสระ)

หมายเหตุ (1) ศ.ศุภชัย พิศิษฐวานิช ถึงแก่กรรมเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2559
(2) นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้ด้านบัญชีและการเงิน

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้บริษัทมีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ
2. สอบทานให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน (Internal Control) และระบบการตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิผล และพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้งโยกย้าย เลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน หรือหน่วยงานอื่นใดที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสอบภายใน
3. สอบทานให้บริษัทปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระ เพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท และรวมถึงเสนอค่าตอบแทนและเลิกจ้างบุคคลดังกล่าว การเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชี โดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
5. พิจารณารายการที่เกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท
6. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ โดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัท ซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานกรรมการตรวจสอบและต้องประกอบด้วยข้อมูลอย่างน้อยดังต่อไปนี้

   (ก) ความเห็นเกี่ยวกับความถูกต้อง ครบถ้วน เป็นที่เชื่อถือได้ของรายงานทางการเงินของบริษัท
   (ข) ความเห็นเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบควบคุมภายในของบริษัท
   (ค) ความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
   (ง) ความเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของผู้สอบบัญชี
   (จ) ความเห็นเกี่ยวกับรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์
   (ฉ) จำนวนการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ และการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบแต่ละท่าน
   (ช) ความเห็นหรือข้อสังเกตโดยรวมที่คณะกรรมการตรวจสอบได้รับจากการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎบัตร (Charter)
   (ซ) รายการอื่นที่เห็นว่าผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปควรทราบภายใต้ขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

7. กำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน โดยสอบทานภารกิจ ขอบเขตการปฏิบัติงาน ความเป็นอิสระ และแผนการพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรตรวจสอบภายในให้ก้าวทันต่อการเปลี่ยนแปลงทางธุรกิจ และมีการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับทิศทางการดำเนินงานของบริษัทและมาตรฐานสากล รวมถึงการพิจารณาและอนุมัติแผนงานตรวจสอบภายในประจำปี

8. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมายอย่างเป็นอิสระในการให้ความเห็นและข้อเสนอแนะ สอดคล้องกับข้อกำหนดและแนวทางปฏิบัติที่ดีสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบของตลาดหลักทรัพย์ฯ

9. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ หากพบหรือมีข้อสงสัยว่า มีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการของบริษัท เพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร
   (ก) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
   (ข) การทุจริตหรือมีสิ่งผิดปกติหรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบควบคุมภายใน
   (ค) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท

9.2.3 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเพื่อทำหน้าที่สรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนของกรรมการและกรรมการผู้จัดการให้เป็นไปด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรม โดยได้แต่งตั้งให้พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร ซึ่งเป็นกรรมการอิสระดำรงตำแหน่งประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีซึ่งกำหนดว่าประธานคณะกรรมการชุดย่อยควรเป็นกรรมการอิสระ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนประกอบด้วยกรรมการจำนวน 4 คน ดังนี้

1.	พลเอกเชษฐา	ฐานะจาโร	ประธานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
2.	นายวิฑูร	เตชะทัศนสุนทร	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
3.	นายปลิว	ตรีวิศวเวทย์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
4.	นายสุพงศ์	ชยุตสาหกิจ	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณาหลักเกณฑ์และกระบวนการในการสรรหา รวมทั้งคัดเลือกบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อนำชื่อเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาแต่งตั้ง
2. พิจารณาคัดเลือกบุคคลที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาแต่งตั้ง
3. พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการและกรรมการผู้จัดการ
4. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนของกรรมการและนำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ
5. พิจารณากำหนดเงินเดือนและการปรับอัตราเงินเดือนและผลตอบแทนอื่นของกรรมการผู้จัดการและนำเสนอคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ
6. ปฏิบัติภารกิจอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

9.2.4 คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง เพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท รวมทั้งจรรยาบรรณธุรกิจและเพื่อให้มีความโปร่งใสและเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่ตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี พิจารณาแผนบริหารความเสี่ยง กระบวนการบริหารความเสี่ยง รวมถึงการดูแลติดตามตรวจสอบ และทบทวนความเสี่ยงโดยรวมของบริษัทให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม โดยได้แต่งตั้งพลเอกสำเภา ชูศรี ซึ่งเป็นกรรมการอิสระดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงประกอบด้วยกรรมการจำนวน 5 คน ดังนี้

1.	พลเอกสำเภา	ชูศรี	ประธานคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง
2.	นางวัลลภา	อัสสกุล	กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง
3.	นายพงษ์สฤษดิ์	ตันติสุวณิชย์กุล	กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง
4.	ดร. สมบัติ	กิจจาลักษณ์	กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง
5.	นางพเยาว์	มริตตนะพร	กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

1. ศึกษาและติดตามความเคลื่อนไหว แนวโน้ม การปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาความเหมาะสมในการนำมาเป็นแนวทางในการดำเนินงานของบริษัท
2. พัฒนาและเสนอแนะนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทรวมทั้งจรรยาบรรณธุรกิจต่อคณะกรรมการบริษัท
3. ติดตามและประเมินผลตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทพร้อมทั้งรายงานให้คณะกรรมการบริษัททราบ
4. พิจารณานโยบายและแผนงานเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงเพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณา
5. ดูแลและทบทวนการบริหารความเสี่ยงโดยรวมของบริษัทกลยุทธ์ที่ใช้ในการบริหารความเสี่ยง และระบบเตือนภัยของความเสี่ยงทุกประเภท เพื่อจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ให้สอดคล้องกับนโยบายการบริหารความเสี่ยงของบริษัท
6. รายงานความเสี่ยงและการดำเนินงานเพื่อลดความเสี่ยงต่อคณะกรรมการบริษัท
7. ปฏิบัติภารกิจอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

9.2.5 คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารเพื่อช่วยในการให้คำแนะนำคำปรึกษาแก่ฝ่ายบริหาร และดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 คณะกรรมการบริหารประกอบด้วยกรรมการจำนวน 5 คน ดังนี้

1.	นายปลิว	ตรีวิศวเวทย์	ประธานคณะกรรมการบริหาร
2.	นายสุพงศ์	ชยุตสาหกิจ	กรรมการบริหาร
3.	นายพงษ์สฤษดิ์	ตันติสุวณิชย์กุล	กรรมการบริหาร
4.	ดร. สมบัติ	กิจจาลักษณ์	กรรมการบริหาร
5.	นางพเยาว์	มริตตนะพร	กรรมการบริหาร

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหาร

1. ให้แนวนโยบาย กำกับดูแล ให้คำแนะนำ คำปรึกษา แก่กรรมการผู้จัดการและฝ่ายบริหาร
2. กำหนดแผนธุรกิจ งบประมาณ และอำนาจการบริหารต่างๆ ของบริษัทตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท
3. ตรวจสอบติดตามการดำเนินงานตามนโยบายและแผนงานด้านต่างๆ ของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
4. ศึกษาความเป็นไปได้สำหรับการลงทุนโครงการใหม่ๆ เพื่อขยายและต่อยอดธุรกิจ
5. มีอำนาจที่จะอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมใดๆ ซึ่งมีผลผูกพันบริษัทในวงเงินไม่เกิน 200 ล้านบาท ต่อการทำนิติกรรมแต่ละครั้ง ทั้งนี้ ไม่รวมถึงรายการที่มีความขัดแย้งหรือมีส่วนได้เสียกับบริษัท หรือบริษัทย่อยของบริษัท ตามประกาศของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งรายการที่ต้องขอความเห็นชอบจากผู้ถือหุ้นตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
6. มีอำนาจอนุมัติ แต่งตั้ง การปลด การกำหนดเงินเดือน และผลตอบแทนอื่นๆ รวมทั้งค่าใช้จ่าย และสิ่งอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่หรือพนักงานบริษัทซึ่งมีตำแหน่งตั้งแต่ผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป แต่ทั้งนี้ไม่รวมถึงกรรมการผู้จัดการ
7. คณะกรรมการบริหาร หรือประธานกรรมการบริหาร มีอำนาจเรียกประชุมคณะกรรมการบริหาร และ/หรือกำหนดระเบียบข้อบังคับของการประชุมตามที่เห็นสมควร
8. รายงานผลการดำเนินงานของบริษัทให้คณะกรรมการบริษัทรับทราบ
9. ปฏิบัติภารกิจอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

อำนาจหน้าที่กรรมการผู้จัดการ

คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการ ดังนี้

1. ดำเนินการควบคุม และบริหารธุรกิจหลักของบริษัท
2. ดูแลกิจการทั้งปวงของบริษัทให้เป็นไปตามมติและนโยบายที่ได้รับมอบจากคณะกรรมการบริษัทและตามคำแนะนำของคณะกรรมการบริษัท
3. ศึกษาความเป็นไปได้สำหรับโครงการใหม่ๆ และมีอำนาจพิจารณาอนุมัติโครงการต่างๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริหาร

4. มีอำนาจอนุมัติ แต่งตั้ง ปลด กำหนดเงินเดือน และผลตอบแทนอื่นๆ รวมทั้งค่าใช้จ่ายและสิ่งอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานบริษัท ซึ่งมีตำแน่งในระดับตั้งแต่ต่ำกว่าระดับผู้อำนวยการฝ่ายลงมา (ไม่รวมถึงรองกรรมการผู้จัดการ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ และผู้อำนวยการฝ่าย)
5. มีอำนาจอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมใดๆ ซึ่งมีผลผูกพันบริษัท ในวงเงินไม่เกิน 5,000,000 บาท (ห้าล้านบาทถ้วน) ต่อการทำนิติกรรมแต่ละครั้ง
6. มีอำนาจลงนามพร้อมประทับตราบริษัทในเช็ค และเบิกถอนเงินจากบัญชีทั้งหมดของบริษัทและใช้สินเชื่อที่ธนาคารหรือสถาบันการเงินทุกแห่งที่บริษัทมีอยู่ในจำนวนไม่เกิน 5,000,000 บาท (ห้าล้านบาทถ้วน) หรือเทียบเท่าต่อครั้ง ทั้งนี้ต้องไม่เกิน 40,000,000 บาท (สี่สิบล้านบาทถ้วน) หรือเทียบเท่าต่อเดือน
7. ให้มีอำนาจที่จะมอบอำนาจให้พนักงานระดับบริหารของบริษัท อันได้แก่ รองกรรมการผู้จัดการ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ ผู้อำนวยการฝ่ายหรือเทียบเท่า ปฏิบัติหน้าที่แทนกรรมการผู้จัดการในเฉพาะเรื่อง (เช่น การสั่งซื้อ การจัดจ้าง การสั่งจ่ายเงิน) ได้ตามที่เห็นสมควร
8. ในกรณีกรรมการผู้จัดการไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้กรรมการผู้จัดการแต่งตั้งรองกรรมการผู้จัดการ หรือบุคคลอื่นเป็นผู้รักษาการเพื่อปฏิบัติหน้าที่แทนเป็นคราวๆ ไป โดยผู้รักษาการมีอำนาจหน้าที่เท่ากับกรรมการผู้จัดการ
9. มีอำนาจแต่งตั้งบุคคลหรือคณะบุคคลใดให้ดำเนินกิจการของบริษัท ภายใต้การควบคุมของกรรมการผู้จัดการ หรืออาจมอบอำนาจเพื่อให้บุคคลดังกล่าวมีอำนาจดำเนินการตามที่กรรมการผู้จัดการเห็นสมควร และมีอำนาจเปลี่ยนแปลงแก้ไขยกเลิกเพิกถอนอำนาจนั้นๆ ได้
10. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท หรือคณะกรรมการบริหารเป็นครั้งคราว

ทั้งนี้คณะกรรมการบริษัทจะทำการประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดไว้เป็นประจำทุกปี โดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะเป็นผู้พิจารณาค่าตอบแทนสำหรับกรรมการผู้จัดการโดยประเมินจากการปฏิบัติงานในปีที่ผ่านมาและนำเสนอคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติตามหลักเกณฑ์

9.3 การสรรหากรรมการและผู้บริหารระดับสูงสุด

(1) การสรรหากรรมการอิสระ

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะสรรหากรรมการที่มีคุณสมบัติเหมาะสมทั้งในด้านทักษะ ประสบการณ์ที่จะเป็นประโยชน์กับบริษัท และมีคุณสมบัติกรรมการอิสระ โดยนิยามของกรรมการอิสระบริษัท ดังนี้

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 0.5 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้นๆ ด้วย
2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงานที่ปรึกษาที่ได้เงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าว ไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท
3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมายในลักษณะที่เป็นบิดา มารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตร ของกรรมการรายอื่น ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นกรรมการ ผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทหรือบริษัทย่อย
4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวาง การใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต.

ความสัมพันธ์ทางธุรกิจตามวรรคหนึ่ง รวมถึงการทำรายการทางการค้าที่กระทำเป็นปกติเพื่อประกอบกิจการ การเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการหรือการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน ด้วยการรับหรือให้กู้ยืม ค้ำประกัน การให้สินทรัพย์เป็นหลักประกันหนี้สิน รวมถึงพฤติการณ์อื่นทำนองเดียวกัน ซึ่งเป็นผลให้บริษัทหรือคู่สัญญามีภาระหนี้ที่ต้องชำระต่ออีกฝ่ายหนึ่ง ตั้งแต่ร้อยละสามของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิของบริษัทหรือตั้งแต่ยี่สิบล้านบาทขึ้นไป แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า ทั้งนี้การคำนวณภาระหนี้ดังกล่าวให้เป็นไปตามวิธีการคำนวณมูลค่าของรายการที่เกี่ยวโยงกันตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวโยงกันโดยอนุโลม แต่ในการพิจารณาภาระหนี้ดังกล่าว ให้นับรวมภาระหนี้ที่เกิดขึ้นในระหว่างหนึ่งปีก่อนวันที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบุคคลเดียวกัน

5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทและไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทสังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต.
6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมายหรือที่ปรึกษาทางการเงินซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่าสองล้านบาทต่อปีจากบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต.
7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของบริษัท ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่
8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัท หรือบริษัทย่อย หรือไม่เป็นหุ้นส่วนที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกินร้อยละ 1 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น ซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัท หรือบริษัทย่อย
9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัท

(2) การสรรหากรรมการ และผู้บริหารระดับสูงสุด

(2.1) การสรรหากรรมการ

(2.1.1) หลักเกณฑ์

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะพิจารณาสรรหาบุคคล เพื่อแต่งตั้งเป็นกรรมการแทนกรรมการที่พ้นตำแหน่งทั้งกรณีที่ลาออกก่อนครบวาระและที่ครบกำหนดออกตามวาระตามหลักเกณฑ์ดังนี้

1. มีคุณสมบัติสอดคล้องตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชน พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ กฎของสำนักงาน ก.ล.ต. และกฎของตลาดหลักทรัพย์ฯ
2. มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่หลากหลายในสาขาวิชาชีพต่างๆ ที่จะเป็นประโยชน์และเพิ่มมูลค่าให้แก่บริษัท
3. มีคุณลักษณะที่สนับสนุนและส่งเสริมการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการ เพื่อสร้างคุณค่าให้แก่บริษัท อาทิ ความเป็นอิสระ กล้าแสดงความคิดเห็น ความคิดสร้างสรรค์ ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบ ความระมัดระวัง และความซื่อสัตย์ อุทิศเวลาได้อย่างเต็มที่ เป็นต้น
4. กรณีที่เป็นกรรมการที่ออกตามวาระจะพิจารณาว่ามีประวัติการปฏิบัติหน้าที่กรรมการด้วยความระมัดระวัง ด้วยความซื่อสัตย์ และสามารถทุ่มเทอุทิศเวลาได้อย่างเต็มที่ประกอบด้วย
5. ในการสรรหากรรมการจะพิจารณาคุณสมบัติที่ต้องการสรรหา โดยพิจารณาจากทักษะที่จำเป็นที่ยังขาดอยู่ในคณะกรรมการและคุณสมบัติสอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท
6. กรณีตำแหน่งกรรมการที่ว่างลงเป็นตำแหน่งกรรมการซึ่งเป็นผู้แทนจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยตามเงื่อนไขสัญญาสัมปทาน บุคคลที่จะเสนอแต่งตั้งต้องเป็นบุคคลที่หน่วยงานดังกล่าวเสนอชื่อเพื่อเข้าร่วมเป็นกรรมการบริษัท

โดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมดังกล่าวให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัท

(2.1.2) วิธีการสรรหา

คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดวิธีการสรรหากรรมการ โดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะดำเนินการตามขั้นตอนต่อไปนี้

1. ทำการสรรหาผู้ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อดำรงตำแหน่งแทนตำแหน่งกรรมการที่ว่างลง
2. พิจารณาคุณสมบัติของกรรมการซึ่งเป็นผู้แทนจาก กทพ.และ รฟม. ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาสัมปทาน
3. พิจารณาคุณสมบัติบุคคลที่ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอ ตามที่บริษัทเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อเป็นการล่วงหน้า (ถ้ามี)
4. นำเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาแต่งตั้ง (กรณีเป็นตำแหน่งว่างลงระหว่างกาล)
5. พิจารณานำเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาเห็นชอบ เพื่อนำเสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีเพื่อขออนุมัติแต่งตั้ง

ทั้งนี้ตามข้อบังคับบริษัทกำหนดว่า ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวน 1 ใน 3 ถ้าจำนวนกรรมการที่จะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้ที่สุดกับส่วน 1 ใน 3 ดังนั้นกรรมการบริษัท จึงมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปีโดยกรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับเลือกตั้งใหม่ได้ซึ่งบริษัทไม่ได้กำหนดจำนวนวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการหรือจำนวนบริษัทจดทะเบียนอื่นที่กรรมการจะดำรงตำแหน่งกรรมการ แต่จะพิจารณาความเหมาะสมในการแต่งตั้งกรรมการที่ครบวาระเข้าดำรงตำแหน่งอีก

ในข้อบังคับบริษัทกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการแต่งตั้งกรรมการโดยผู้ถือหุ้น ดังนี้

1. ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่งเสียงต่อทุกหนึ่งหุ้นที่ตนถืออยู่
2. การเลือกตั้งกรรมการให้ลงคะแนนเสียงเลือกตั้งเป็นคณะครั้งเดียวเต็มตามจำนวนกรรมการทั้งหมดที่จะต้องเลือกตั้งในคราวนั้น หรือหากที่ประชุมผู้ถือหุ้นเห็นสมควร ก็ให้ลงคะแนนเสียงเลือกตั้งเป็นรายบุคคล ทั้งนี้ ในการออกเสียงลงคะแนนไม่ว่าจะเป็นการเลือกตั้งเป็นรายบุคคลหรือเป็นคณะ บุคคลแต่ละคนที่ผู้ถือหุ้นออกเสียงเลือกตั้งจะได้รับคะแนนเสียงจากผู้ถือหุ้นตามจำนวนหุ้นที่ผู้ถือหุ้นนั้นมีอยู่ทั้งหมดตาม ข้อ 1. โดยผู้ถือหุ้นดังกล่าวจะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้หนึ่งผู้ใดมากหรือน้อยเพียงใดไม่ได้
3. ในกรณีที่ทำการลงคะแนนเสียงเลือกตั้งเป็นรายบุคคล บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมามีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ใช้วิธีจับสลาก

(2.2) การสรรหากรรมการผู้จัดการและผู้บริหาร

1. ผู้บริหารในตำแหน่งกรรมการผู้จัดการจะได้รับการสรรหาโดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งจะพิจารณาสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม กล่าวคือ เป็นผู้มีความรู้ความสามารถมีประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อการบริหารจัดการให้บรรลุวัตถุประสงค์ หรือเป้าหมายที่คณะกรรมการบริษัทกำหนดไว้ และมีความเข้าใจในธุรกิจของบริษัทอย่างดีโดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาแต่งตั้ง
2. สำหรับผู้บริหารตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป กรรมการผู้จัดการจะนำเสนอคณะกรรมการบริหารเพื่อพิจารณาแต่งตั้ง

9.4 การกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อย

บริษัทมีกลไกในการกำกับดูแลการจัดการ และการดำเนินงานในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมดังนี้

(1) คณะกรรมการบริษัทจะพิจารณาส่งตัวแทนของบริษัทไปเป็นกรรมการตามสัดส่วนการถือหุ้นโดยกรรมการที่เป็นตัวแทนของบริษัทมีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดนโยบายที่สำคัญ ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทจะพิจารณาและมอบนโยบายให้กรรมการตัวแทนบริษัทในการออกเสียงในวาระสำคัญต่างๆ ของบริษัทย่อย

(2) มีการกำหนดโครงสร้างคณะกรรมการบริษัทของบริษัทย่อย ดังต่อไปนี้
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ประกอบด้วย
- กรรมการซึ่งเป็นคณะกรรมการบริหารของบริษัท จำนวน 7 คน
- กรรมการตัวแทนจาก กทพ.จำนวน 1 คน
- กรรมการผู้จัดการของบริษัทย่อย จำนวน 1 คน

บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด
- บริษัทได้ส่งตัวแทนไปเป็นกรรมการใน BMN จำนวน 4 คน จากกรรมการทั้งหมด 7 คน

(3) กลไกกำกับดูแลบริษัทย่อยเรื่องการทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน และการได้มาจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์

สำหรับกรณีการทำรายการกับบุคคลที่เกี่ยวโยง และการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์บริษัทได้ดำเนินการให้บริษัทย่อยเปลี่ยนแปลงในข้อบังคับของบริษัทย่อยในเรื่องการทำรายการตามหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการเปิดเผยข้อมูลและการทำรายการ โดยกรรมการซึ่งเป็นตัวแทนบริษัทมีการกำกับดูแลให้บริษัทย่อยมีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์โดยเคร่งครัด โดยจะนำเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณารายละเอียดการทำรายการตามหลักเกณฑ์ทุกครั้ง

(4) บริษัทมีการกำหนดให้บริษัทย่อยมีการทบทวนระบบการควบคุมภายในของบริษัทย่อยให้มีความเพียงพอและเหมาะสมเป็นประจำทุกปี โดยสำนักตรวจสอบภายในของบริษัทได้เข้าไปสอบทานและติดตามการปฏิบัติตามระบบการควบคุมภายในอย่างสม่ำเสมอ โดยกำหนดไว้ในแผนการตรวจสอบประจำปี

9.5 การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

บริษัทมีการดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายในตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยกำหนดไว้เป็นลายลักษณ์อักษรดังนี้

นโยบายการใช้ข้อมูลภายใน

1. เนื่องจากบริษัทเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย การซื้อหรือขายหลักทรัพย์ของบริษัท ของผู้บริหารหรือพนักงานของบริษัท ในลักษณะที่น่าจะเป็นการเอาเปรียบบุคคลภายนอก โดยอาศัยข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงราคาตลาดของหุ้นหรือหลักทรัพย์ที่ยังมิได้เปิดเผยต่อประชาชนโดยทั่วไป ที่รู้มาจากการปฏิบัติหน้าที่หรือมีตำแหน่งในบริษัท มีความรับผิดตามกฎหมาย

   เพื่อเป็นการป้องกันมิให้พนักงาน กรรมการ ตลอดจนตัวบริษัทเอง ต้องเผชิญกับการกระทำที่อาจฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าว ตลอดจนเป็นการดำเนินการตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท บริษัทจึงได้กำหนดแนวทางการป้องกันการใช้ข้อมูลภายในขึ้น แนวทางดังกล่าวนี้ จะได้มีการปรับปรุงแก้ไขตามความเหมาะสมเป็นระยะๆ ต่อไป โดยกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัททุกคน จะต้องปฏิบัติตามแนวทางดังกล่าวนี้อย่างเคร่งครัด โดยการใช้สามัญสำนึก เหตุและผลที่พึงปฏิบัติแต่ละกรณีประกอบด้วย แนวทางหรือแนวนโยบายจะมีความเข้มงวดกว่าบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งบริษัทจะนำมาใช้กับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ตลอดจนบุคคลที่เกี่ยวข้องที่กำหนดไว้

2. การซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้ข้อมูลภายใน
   บุคคลที่ไม่ควรซื้อขายหลักทรัพย์ตามแนวทางการป้องกันการใช้ข้อมูลภายใน ได้แก่
   (1) กรรมการและผู้บริหารของบริษัท
   (2) กรรมการและผู้บริหารของบริษัทลูกของบริษัท รวมถึงบริษัทในเครือ
   (3) พนักงานทุกคนของบริษัท และของบริษัทลูก

(4) คู่สมรสและบุตรของกรรมการและพนักงาน
(5) เครือญาติที่อาศัยร่วมชายคาเดียวกัน

หลักทรัพย์ หมายถึง หุ้น (shares) ใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นของบริษัท (share warrants) หุ้นกู้แปลงสภาพ (convertible debentures) และใบแสดงสิทธิในการซื้อหุ้นเพิ่มทุนที่โอนสิทธิได้ (transferable subscription rights) ที่ออกโดยบริษัท

แนวทางการปฏิบัติทั่วไป

(1) บุคคลต้องห้ามข้างต้นไม่ควรซื้อหรือขายหลักทรัพย์ในขณะใดๆ ก็ตาม หากบุคคลดังกล่าวรู้ หรือควรรู้ข้อมูลที่เป็นสาระสำคัญอันอาจส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาตลาดของหลักทรัพย์ของบริษัท ที่ยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณชน
(2) บุคคลต้องห้ามที่ได้รู้ข้อมูลซึ่งมีสาระสำคัญดังกล่าว จากการปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งและฐานะเจ้าหน้าที่ในบริษัท ต้องไม่เปิดเผยข้อมูลดังกล่าวให้ผู้อื่นทราบ ในขณะที่ข้อมูลดังกล่าวยังไม่ได้เปิดเผยต่อสาธารณชน นอกจากเป็นไปตามการปฏิบัติหน้าที่ของตนในบริษัท

แนวทางการปฏิบัติเฉพาะเรื่อง

นอกจากแนวทางการปฏิบัติโดยทั่วไปในเรื่องการป้องกันการใช้ข้อมูลภายในแล้ว กรณีเฉพาะเรื่องดังต่อไปนี้ บุคคลต้องห้ามพึงปฏิบัติตามแนวทางดังต่อไปนี้ด้วย

(1) ห้ามบุคคลต้องห้ามที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการจัดทำงบการเงินและงบดุลบริษัท ทำการซื้อหรือขาย นับแต่เริ่มจัดเตรียมจนถึงสิ้นสุดวันถัดจากวันที่ได้มีการเปิดเผยงบการเงินดังกล่าวแล้ว
(2) ห้ามกรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานผู้ใดที่ได้รับร่างงบการเงินดังกล่าวข้างต้น ทำการซื้อหรือขายหลักทรัพย์ของบริษัท นับแต่วันที่ตนได้รับร่างงบการเงินดังกล่าว จนถึงสิ้นสุดวันที่ได้มีการเผยแพร่ข้อมูลตามงบการเงินนั้นแล้ว
(3) ห้ามบุคคลต้องห้ามที่รู้หรือควรรู้ว่าบริษัท จะมีการเผยแพร่ข้อมูลซึ่งมีสาระสำคัญ ที่อาจมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงราคาตลาดของหลักทรัพย์ของบริษัท ทำการซื้อหรือขายหลักทรัพย์ นับแต่วันรู้หรือควรรู้ดังกล่าว จนถึงสิ้นสุดวันถัดจากวันที่ได้ทำการเปิดเผยและเผยแพร่ข้อมูลดังกล่าวแล้ว

3. การรายงานของบุคคลต้องห้าม

ก. หน้าที่การจัดทำรายงาน

กรรมการ กรรมการผู้จัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารตามที่พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนดต้องรายงานการถือครองหลักทรัพย์ครั้งแรก และการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของตนตามที่กฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกำหนด และรายงานในเรื่องดังกล่าวต่อบริษัทพร้อมกันด้วย

ข. วิธีการรายงาน

กรรมการ กรรมการผู้จัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารตามข้อ ก. ข้างต้น ซึ่งมีหน้าที่ตามกฎหมายต้องจัดทำและส่งรายงานการถือครองหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ มีหน้าที่ต้องส่งสำเนารายงานที่ส่งให้กับหน่วยงานของรัฐ หรือหน่วยงานกำกับดูแลต่อบริษัทในวันที่ส่งรายงานดังกล่าว

การเก็บรักษาและป้องกันการใช้ข้อมูลภายใน

1. บริษัทมีนโยบายและวิธีการดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายในของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน เพื่อป้องกันมิให้เกิดกรณีที่กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานนำข้อมูลภายในไปใช้เพื่อประโยชน์ส่วนตนหรือผู้อื่น โดยข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัทได้กำหนดห้ามพนักงานบริษัทเปิดเผยความลับของบริษัทแก่บุคคลภายนอกหรือใช้ตำแหน่งหน้าที่ในบริษัทแสวงหาผลประโยชน์แก่ตนเองหรือแก่บุคคลอื่นโดยมิชอบ หากฝ่าฝืนถือว่ามีความผิดทางวินัย นอกจากนี้ยังกำหนดเป็นเงื่อนไขสำคัญในสัญญาจ้างพนักงานใหม่ โดยพนักงานจะต้องรักษาข้อมูลอันเป็นความลับทางธุรกิจของบริษัท ไม่ว่าจะล่วงรู้มาโดยทางตรงหรือทางอ้อม โดยจะไม่เปิดเผยให้กับบุคคลภายนอกหรือบุคคลอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องทราบซึ่งความลับทางธุรกิจหมายถึงข้อมูลทางการเงิน แผนการตลาดหรือแผนการดำเนินธุรกิจ ค่าจ้าง เป็นต้น
2. บริษัทมีระบบการควบคุมการใช้ข้อมูลของบริษัท โดยนำระบบความปลอดภัยของข้อมูลสารสนเทศมาใช้ควบคุม เช่น ระบบการป้องกันการเข้าถึงข้อมูลของบริษัทโดยกำหนดระดับการเข้าถึงข้อมูลของบริษัทให้กับพนักงานระดับต่างๆ ให้เหมาะสมกับความรับผิดชอบและกำหนด password ของผู้ใช้งานสำหรับการใช้แฟ้มข้อมูลร่วมกับบุคคลอื่นผ่านระบบคอมพิวเตอร์โดยมีระยะเวลาการเปลี่ยน password ทุก 3 เดือน

3. บริษัทได้กำหนดห้ามผู้บริหารที่ได้รับทราบข้อมูลภายใน กระทำการใดๆ ซึ่งเป็นการขัดต่อมาตรา 241 พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์รวมถึงกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง

9.6 ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี

คณะกรรมการตรวจสอบจะพิจารณาคุณสมบัติของผู้สอบบัญชีร่วมกับฝ่ายจัดการถึงความน่าเชื่อถือ ความเป็นอิสระ ความรู้และประสบการณ์ในการปฏิบัติงานสอบบัญชี การให้คำปรึกษาในมาตรฐานการบัญชี และการรับรองงบการเงินได้ทันเวลา โดยนำเสนอคณะกรรมการบริษัทเพื่อนำเสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีพิจารณาอนุมัติแต่งตั้งผู้สอบบัญชี

ซึ่งผู้สอบบัญชีตามรายชื่อที่เสนอมานั้นจะต้องไม่มีความสัมพันธ์ และไม่มีส่วนได้เสียกับบริษัทหรือบริษัทย่อย ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าวแต่อย่างใด

ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี แยกเป็น 2 ประเภท คือ

(1) ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี

บริษัทมีการจ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีสำหรับปี 2558 ให้แก่ บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นจำนวนเงิน 650,000 บาท โดยเมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยค่าตอบแทนการสอบบัญชีของบริษัทจดทะเบียนอื่นในหมวดเดียวกันพบว่าค่าตอบแทนการสอบบัญชีของบริษัทมีความเหมาะสม

บริษัทย่อย คือ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด มีการจ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีปี 2558 เป็นจำนวนเงิน 332,000 บาท และบริษัท แบงกอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด เป็นจำนวนเงิน 985,000 บาท

(2) ค่าบริการอื่น

ในปี 2558 บริษัทและบริษัทย่อยไม่มีการใช้บริการอื่นจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด หรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับผู้สอบบัญชีและบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

9.7 การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

บริษัทได้ปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2555 ทั้งหมดยกเว้นเรื่องดังต่อไปนี้

1. การกำหนดวาระดำรงตำแหน่งของกรรมการและกรรมการอิสระ

คณะกรรมการไม่ได้กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งกรรมการไว้อย่างชัดเจน สำหรับการกำหนดให้วาระการดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระต่อเนื่องไม่เกิน 9 ปีนั้น คณะกรรมการพิจารณาแล้วเห็นว่า การแต่งตั้งกรรมการอิสระให้ดำรงตำแหน่งต่อไปจะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทและผู้ถือหุ้น เนื่องจากกรรมการที่ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องจะมีความรู้ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัท และสร้างมูลค่าของกิจการให้กับผู้ถือหุ้นได้ดีกว่า

2. การกำหนดจำนวนบริษัทที่กรรมการแต่ละคนจะไปดำรงตำแหน่ง

คณะกรรมการไม่มีนโยบายจำกัดจำนวนบริษัทที่กรรมการแต่ละคนจะดำรงตำแหน่งกรรมการเนื่องจากพิจารณาแล้วเห็นว่ากรรมการทุกคนสามารถอุทิศเวลาเข้าประชุมได้อย่างสม่ำเสมอ อย่างไรก็ตามในปี 2558 ไม่มีกรรมการของบริษัทคนใดดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนเกินกว่า 5 บริษัท

10. ความรับผิดชอบต่อสังคม

บริษัทในฐานะผู้ให้บริการทางพิเศษและรถไฟฟ้า ด้วยความมุ่งมั่นดำเนินงานตามเจตนารมณ์ที่จะมีส่วนช่วยบรรเทาปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนและคมนาคมแบบครบวงจรเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต และขับเคลื่อนอนาคตของระบบขนส่งและระบบคมนาคมของประเทศไทย นอกจากนี้ บริษัทดำเนินธุรกิจอยู่บนพื้นฐานของการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีความรับผิดชอบต่อสังคมทั้งในธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ และธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าอย่างต่อเนื่อง

10.1 นโยบายภาพรวม

บริษัทมีความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจ โดยคำนึงถึงสังคมและสิ่งแวดล้อมเป็นสำคัญเพื่อการเจริญเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืนของบริษัท โดยเน้นการปฏิบัติงานที่มีความโปร่งใส เป็นธรรม พร้อมมุ่งให้เกิดประโยชน์และการเติบโตไปพร้อมกันของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มอย่างเหมาะสมจึงได้มีการกำหนดนโยบายในการปฏิบัติงานเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน และสื่อสารไปยังพนักงานทุกคนเพื่อให้นำไปปฏิบัติอย่างจริงจัง และเป็นส่วนหนึ่งในทุกกระบวนการทำงาน เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนของบริษัท และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนอย่างแท้จริงดังนี้

1. การนำองค์กรด้วยแนวคิดด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน ผ่านการสื่อสารและการแลกเปลี่ยนวิธีปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice) ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมดของบริษัท
2. ดำเนินการให้แนวคิดด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน เป็นหนึ่งเดียวกับทุกกระบวนการทำงาน และกระบวนการตัดสินใจของบริษัท
3. ส่งเสริมการฝึกอบรม การให้ความรู้ และการให้คำแนะนำที่มุ่งเน้นวิธีปฏิบัติตามแนวทางด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน
4. สนับสนุนการดำเนินงาน และสร้างความร่วมมือในระดับภูมิภาค เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืน

10.2 การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและการพัฒนาอย่างยั่งยืน

บริษัทดำเนินธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ และธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าได้มีการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและการพัฒนาอย่างยั่งยืน สรุปได้ ดังต่อไปนี้

10.2.1 ธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ

ในฐานะผู้ให้บริการทางพิเศษของประเทศ ซึ่งถือเป็นอีกหนึ่งองค์ประกอบที่สำคัญส่วนหนึ่งของการพัฒนาประเทศ บริษัทมุ่งมั่นที่จะเป็นบริษัทชั้นนำด้านการให้บริการทางพิเศษด้วยระบบการจัดการที่ดี มีความสะดวก ปลอดภัย ภายใต้การบริหารงานที่มีคุณภาพและมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งยังคำนึงถึงมิติทางสังคม ได้แก่ การมีพันธกิจทางสังคม (Social Mission) ที่ชัดเจนเพื่อให้มุ่งสู่การเป็นบริษัทที่สามารถอยู่ร่วมกับสังคมและมีการเติบโตที่ยั่งยืนได้โดยไม่ก่อให้เกิดผลกระทบทางลบต่อสิ่งแวดล้อมอีกด้วย

การที่จะสามารถอยู่ร่วมกับสังคมได้อย่างยั่งยืนควบคู่ไปกับการเติบโตของบริษัทตามพันธกิจทางสังคม (Social Mission) ที่ได้กำหนดไว้เพื่อเป็นการสร้างพื้นฐานที่ดีให้แก่คนในสังคมอันนำไปสู่การพัฒนาของสังคมในอนาคต สิ่งที่จำเป็นต้องมี ได้แก่

- กระบวนการสร้างพื้นฐานแนวคิดที่คำนึงถึงพันธกิจทางสังคมให้แก่พนักงาน เพื่อให้สามารถดำเนินงาน สอดประสานและพัฒนาสังคมร่วมกับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเป้าหมายของการพัฒนาคุณภาพของสังคมโดยรอบเส้นทางให้ดีขึ้น ซึ่งจะเป็นส่วนสำคัญที่จะส่งผลกระทบต่อการขยายแนวคิดไปสู่การดำเนินงานในบริษัท ความสำคัญต่อการปลูกฝังแนวคิดนี้ เกิดจากลักษณะบริบทของการดำเนินงานของบริษัทที่จะต้องส่งผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบตามแนวของเส้นทางพิเศษตั้งแต่เริ่มต้นก่อสร้างไปจนถึงการให้บริการนั่นเอง
- การปรับปรุงและพัฒนาประสิทธิภาพและคุณภาพของเส้นทางซึ่งมีกระบวนการทบทวนการทำงานอยู่เสมอ โดยไม่ได้คำนึงเพียงแค่ความเหมาะสมกับการดำเนินงานในปัจจุบันเท่านั้นแต่ยังคำนึงถึงการปรับปรุงและพัฒนาเพื่ออนาคตอีกด้วย (Preventive Thinking) อันนำมาซึ่งการลดความเสี่ยง ผลกระทบต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นเพื่อก่อให้เกิดการบริหารการจัดการที่รวดเร็ว ตอบสนองอย่างทันท่วงที และบริหารต้นทุนได้อย่างแม่นยำยิ่งขึ้นอีกด้วย
- การเป็นส่วนสำคัญในการบรรเทาปัญหาจราจรให้แก่คนในสังคม เป็นที่ทราบกันดีอยู่แล้วว่าปัญหาการจราจรแออัดนั้นส่งผลกระทบในหลายๆ ด้านของสังคมไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจที่ส่งผลต่อการประสานงานทางธุรกิจของคน

ในสังคม ด้านสังคมที่ส่งผลถึงสภาวะทางอารมณ์ของผู้คน และสิ่งแวดล้อมอันเนื่องจากการปล่อยมลพิษสู่สังคมและโลกใบนี้ บริษัทจึงมุ่งที่จะลดผลกระทบต่างๆ เหล่านี้ผ่านการคำนึงถึงการสร้างเส้นทางที่ดีและเหมาะสมที่สุดให้แก่สังคม

- การได้รับการยอมรับในภาพลักษณ์ของบริษัทที่ดำเนินธุรกิจเพื่อสังคมอย่างแท้จริงผ่านการดำเนินงานของพนักงานที่ดูแลคุณภาพของเส้นทางให้พร้อมใช้งานและปลอดภัยอยู่เสมอ รวมถึงยังดูแล แบ่งปันความรู้ โอกาส ให้แก่สังคมโดยรอบเส้นทางที่ดำเนินการอยู่และในอนาคตที่จะเข้าไปดำเนินการอีกด้วย

จากอุดมการณ์ความมุ่งมั่นในการพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศ เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรและความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินงาน ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นบริษัทจึงให้ความสำคัญกับความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมมาโดยตลอด โดยยึดถือเป็นหลักสำคัญในการดำเนินธุรกิจ การมุ่งสร้าง “เส้นทางแห่งความสุข” โดยการเชื่อมโยงการเดินทางด้วยโครงข่ายทางพิเศษในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล มีความพร้อมในการลงทุนโครงการทางพิเศษ ทางต่อเชื่อม รวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องตามที่รัฐบาลมีนโยบายให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน (PPP) ด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต พัฒนาสังคมไทยให้เติบโตอย่างยั่งยืน

การมุ่งมั่นให้บริการทางพิเศษที่มีคุณภาพและความปลอดภัย ด้วยการเอาใจใส่ดูแลและตระหนักถึงผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสีย เศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างมีคุณธรรม จริยธรรม และจรรยาบรรณในทุกขั้นตอนการปฏิบัติงาน รวมถึงพัฒนาและส่งเสริมนวัตกรรมที่มุ่งเน้นสร้างประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และสร้างมูลค่าเพิ่มแก่บริษัทและผู้ที่เกี่ยวข้องด้วยความรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีในใจผู้ใช้บริการทางพิเศษ และสังคมโดยรวม

บริษัทมีนโยบายที่ชัดเจนในการให้ความสำคัญต่อสิทธิและความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสียที่ได้กำหนดไว้ทุกกลุ่ม ดังนี้

1. ผู้มีส่วนได้เสียภายใน ได้แก่ พนักงาน และผู้บริหารของบริษัทและบริษัทย่อย
2. ผู้มีส่วนได้เสียภายนอก ได้แก่ ลูกค้า ผู้มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจ ผู้ให้กู้ คู่ค้า คู่แข่ง สังคม ชุมชน โรงเรียนที่อยู่บริเวณใกล้เขตทางพิเศษ ภาครัฐและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

รวมถึงได้มีแนวทางในการบริหารจัดการเชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทกับผู้มีส่วนได้เสียในกิจกรรมรูปแบบต่างๆ เป็นประจำ ทั้งการประชุม การสานเสวนา การพบปะเยี่ยมเยียน การระดมความคิดเห็น การศึกษาสำรวจความต้องการและความพึงพอใจ เป็นต้น เพื่อให้ทราบถึงความสนใจและข้อห่วงใยสำหรับนำมาเป็นแนวทางในการปรับปรุงการดำเนินงานให้ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยได้มีแผนการในการพัฒนาแนวทางการเชื่อมโยงกับผู้มีส่วนได้เสียให้เป็นกระบวนการที่ทุกหน่วยงานได้มีโอกาสมีส่วนร่วม รวมถึงการนำเสนอข้อมูลสำหรับการตัดสินใจของผู้บริหารในการกำหนดกลยุทธ์ขององค์กรในปีต่อไป

เพื่อให้บรรลุถึงเป้าหมายที่ได้ตั้งไว้ บริษัทจึงได้กำหนดแนวทางในการปฏิบัติอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคมให้ครอบคลุมตลอดเส้นทางแห่งความสุขเพื่อเป็นแนวปฏิบัติ โดยยึดหลักสำคัญคือ ความครอบคลุมต่อผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบที่สำคัญที่เกิดขึ้นและอาจมีต่อผู้มีส่วนได้เสียสำคัญ และพิจารณาจากกระบวนการดำเนินธุรกิจของบริษัท บริษัทได้กำหนดขอบเขตของความรับผิดชอบต่อสังคมไว้ 3 ขอบเขตดังนี้

1. ต้นทางแห่งความสุข มุ่งเน้นต่อการปฏิบัติ พัฒนาและดูแลพนักงานเพื่อให้มีคุณภาพชีวิต มีศักยภาพ มีคุณธรรมจริยธรรมในการดำเนินงาน การมีส่วนร่วมในการดำเนินงานทั้งภายในองค์กรและกับหน่วยงานภายนอกเพื่อส่งมอบคุณภาพของการบริการที่ดีให้กับผู้ใช้บริการสูงสุดทั้งในยามปกติและภาวะฉุกเฉิน
2. เส้นทางแห่งความสุข มุ่งเน้นการสร้างความปลอดภัยนับตั้งแต่การก่อสร้าง การดูแลบำรุงรักษา รวมถึงการปฏิบัติต่อคู่ธุรกิจ คู่ค้า ด้วยความร่วมมืออย่างเป็นธรรม และการมุ่งสร้างนวัตกรรมในการให้บริการที่มีคุณค่าต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตลอดกระบวนการดำเนินงาน
3. สังคมแห่งความสุข มุ่งเน้นการปฏิบัติตนเป็นพลเมืองดีมีความรับผิดชอบต่อชุมชนรอบเส้นทางในการพัฒนาคุณภาพชีวิตที่ดี การให้ความสำคัญกับสังคมในวงกว้างจากการดำเนินงานของบริษัท

ผลการดำเนินงานเพื่อมุ่งสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน

จากแนวคิดในการดำเนินกิจการเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัทเพื่อมุ่งสร้าง “เส้นทางแห่งความสุข” จึงนำไปสู่การปฏิบัติจริงผ่านการดำเนินงานของพนักงานของบริษัทร่วมกับชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อมที่ตอบสนองต่อพันธกิจทางสังคมของบริษัทให้บรรลุผลและดำเนินไปได้อย่างต่อเนื่อง ดังต่อไปนี้

1. ต้นทางแห่งความสุข

บริษัทจัดให้มีการพัฒนาบุคลากรทั้งสายงานหลัก และสายงานสนับสนุน โดยเฉพาะสายงานหลักที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการบริการบนทางพิเศษที่มุ่งเน้นคุณภาพและความปลอดภัย เพื่อบรรลุเป้าหมายการบริการที่เป็นหนึ่งสร้างความพอใจและประทับใจแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ บริษัทได้จัดหลักสูตรอบรมความรู้ในการปฏิบัติงาน เพื่อให้มีทักษะและความสามารถในการใช้อุปกรณ์เครื่องมือที่มีลักษณะเฉพาะในการปฏิบัติงานแต่ละด้าน ทั้งด้านกู้ภัย จัดจราจร จัดเก็บค่าผ่านทาง และการบำรุงรักษาระบบและสายทาง

1.1 งานกู้ภัยและจัดการจราจร
มีการฝึกซ้อมกู้ภัยและให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุร้ายแรงบนทางพิเศษการอบรมด้านความปลอดภัยทุกปี การอบรมทักษะการใช้รถปฏิบัติการช่วยเหลือบนทางพิเศษ การอบรมอาสาจราจรการอบรมฝึกปฏิบัติงานจริง (On The Job Training) การอบรมพนักงานใหม่ ก่อนขึ้นไปปฏิบัติงานจริงบนทางพิเศษเป็นระยะเวลา 3 เดือน การอบรมด้าน Service Mind

1.2 งานจัดเก็บค่าผ่านทางบุคลากรของบริษัทที่ปฏิบัติงานด้านรายได้ค่าผ่านทางมีหน้าที่ควบคุมการจัดเก็บค่าผ่านทางให้ถูกต้อง โปร่งใสและเที่ยงตรง โดยทำงานร่วมกับภาครัฐคือ กทพ. ซึ่งมีหน้าที่ในการจัดเก็บค่าผ่านทางจากผู้ใช้บริการทางพิเศษ บริษัทจัดให้มีการอบรมฝึกปฏิบัติงานจริงภายใน (On The Job Training) ในเรื่องบทบาทและหน้าที่ของพนักงานควบคุมการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่สำคัญคือ ต้องตรงต่อเวลา การตรวจสอบข้อมูลการนับรถและบันทึกการปฏิบัติงานต้องถูกต้องและแม่นยำ นอกจากนี้ต้องตรวจสอบสภาพอุปกรณ์เก็บค่าผ่านทางให้สมบูรณ์พร้อมใช้งานตลอดเวลา เพื่อความถูกต้องของการจัดเก็บค่าผ่านทางซึ่งส่งผลต่อรายได้ที่มั่นคงของบริษัทเพื่อดูแลรักษาผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอย่างเท่าเทียมกัน นอกจากนี้พนักงานควบคุม การจัดเก็บค่าผ่านทางได้มีโอกาสศึกษาดูงานระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางในต่างประเทศอีกด้วย

1.3 งานด้านบำรุงรักษาโครงสร้างเพื่อให้ทางพิเศษมีสภาพพร้อมใช้งานและปลอดภัย บริษัทมีความเชี่ยวชาญในการตรวจสอบและซ่อมบำรุงโครงสร้าง SegmentalBox Girder ที่ได้มาตรฐานสากล มีการตรวจสอบ ติดตาม เฝ้าระวัง อย่างต่อเนื่องตลอดปี

2. บนเส้นทางแห่งความสุข

ผู้ใช้บริการทางพิเศษเปรียบเสมือนหัวใจของบริษัท บริษัทจึงพร้อมส่งมอบและปรับปรุงการบริการบนทางพิเศษให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้การเดินทางสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย ยกระดับคุณภาพชีวิต พร้อมที่จะเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาสังคมไทย บริษัทให้ความสำคัญต่อนวัตกรรมที่ลดผลกระทบจากการดำเนินงานที่มีต่อสังคม สิ่งแวดล้อม และผู้มีส่วนได้เสียนับตั้งแต่การก่อสร้าง การซ่อมบำรุง ดูแลรักษาให้ทางพิเศษมีศักยภาพรองรับการใช้งานของผู้ใช้บริการได้อย่างสะดวกปลอดภัยทั้งในภาวะปกติและภาวะฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้น ทั้งนี้เพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายของความรับผิดชอบที่บริษัทมีต่อผู้ใช้บริการทางพิเศษ

2.1 การก่อสร้างทางพิเศษ บริษัทนำเทคโนโลยีการก่อสร้างระบบคานรูปตัดเหลี่ยมกลวง (Segmental Box Girder) ได้รับการยอมรับระดับนานาชาติ และตามมาตรฐาน AASHTO (American Association of State Highway Transportation Officials) ซึ่งทันสมัยมากในขณะนั้น เกิดผลกระทบต่อการจราจรพื้นล่างน้อยที่สุดช่วยลดปัญหาฝุ่นละอองและเสียงรบกวนระหว่างการก่อสร้าง การก่อสร้างเป็นไปตามแผนงาน ไม่มีการต่อต้านจากสังคมและชุมชน ทางพิเศษมีความปลอดภัยได้มาตรฐานตอบสนองต่อความต้องการในการเดินทางอย่างมีประสิทธิภาพ

2.2 การบำรุงรักษาทางพิเศษ บริษัทมีการตรวจสอบและบำรุงรักษาโครงสร้างหลักของทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอ โดยมีวิศวกรที่ปรึกษาอิสระเพื่อติดตามควบคุมการบำรุงรักษา และประเมินคุณภาพของทางพิเศษ

มาโดยตลอด ทางพิเศษมีสภาพที่มั่นคงแข็งแรง มีมาตรฐานและปลอดภัย และผู้ใช้บริการทางพิเศษได้รับความสะดวกรวดเร็วและถึงที่หมายปลอดภัย

2.3 การให้บริการทางพิเศษ ด้วยลักษณะทางกายภาพของทางพิเศษสายต่างๆ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นทางยกระดับและมีการเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายระยะทางรวมกันทั้งสิ้น 256.1 กิโลเมตร จึงทำให้ทางพิเศษเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์สำคัญในการลำเลียงความช่วยเหลือไปสู่ประชาชนที่ประสบเหตุ การขนส่งยุทธปัจจัย และการสัญจรของทั้งภาครัฐและเอกชน เมื่อเกิดเหตุการณ์หรือภัยต่างๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการสัญจรบนถนนพื้นล่าง ดังเช่นเหตุการณ์ที่เคยเกิดขึ้นในอดีตซึ่งยืนยันการเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ได้เป็นอย่างดี ดังนั้นบริษัทในฐานะที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการทางพิเศษศรีรัชและทางพิเศษอุดรรัถยา จึงกำหนดแนวทางในการปฏิบัติงานเมื่อเกิดเหตุการณ์ไม่ปกติ เพื่อให้ทางพิเศษสามารถให้บริการได้ในยามฉุกเฉินและกลับคืนสู่ภาวะปกติโดยเร็วโดยบริษัทพร้อมดูแลด้านต่างๆ ดังนี้

1. มีศูนย์ควบคุมทางพิเศษ โดยมีพนักงานสื่อสารดูแลการจราจรบนทางพิเศษและให้ข้อมูลการเดินทางแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ มีระบบการเฝ้าระวังผ่านกล้องวงจรปิด CCTV บนทาง มีระบบวิทยุสื่อสารผ่านศูนย์ควบคุมกลางที่รองรับการทำงานตลอด 24 ชั่วโมง มีการประสานงานกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิด มีทีมกู้ภัยวิ่งตรวจตราบนทางพิเศษตลอดเวลา สามารถเข้าช่วยเหลือผู้ใช้บริการที่ประสบเหตุบนทางพิเศษอย่างทันท่วงที นอกจากนี้ยังประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษและถนนพื้นล่างเพื่ออำนวยการจราจรตลอด 24 ชั่วโมง โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจพื้นล่างสามารถดูสภาพการจราจรบนทางพิเศษผ่านกล้องวงจรปิดที่บริษัทดำเนินการเชื่อมต่อสัญญาณภาพให้

2. การให้บริการช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติหรือ Easy Pass ซึ่งเป็นระบบเก็บเงินอัตโนมัติ บริษัทให้ความร่วมมือกับภาครัฐนอกเหนือจากข้อตกลงในสัญญาสัมปทาน ด้วยเจตนาในการปรับปรุงบริการ และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากปัญหาจราจร ส่งผลให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษประหยัดเวลาในการเดินทางและน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม ลดมลพิษหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง ลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิง และส่งเสริมคุณภาพชีวิต

3. สำหรับนวัตกรรมความปลอดภัย บริษัทมีหน่วยงานที่รับผิดชอบในการวิจัยและพัฒนา (R&D) เพื่อปรับปรุงความปลอดภัยบนทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอ มีการศึกษาและตรวจสอบความปลอดภัย (Road Safety Audit) วิเคราะห์กายภาพของถนน แล้วนำผลที่ได้มาปรับปรุงทางพิเศษให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

ภาวะฉุกเฉินเหตุการณ์ภัยพิบัติในกรณีที่เกิดเหตุการณ์หรือมีปัจจัยภายนอกที่ก่อให้เกิดเหตุสุดวิสัยกะทันหัน เช่น ภัยพิบัติ อุบัติเหตุร้ายแรง แผ่นดินไหว และเหตุที่อาจเกิดจากการก่อการร้าย วินาศกรรม เช่น การวางระเบิด จลาจล รวมถึงการชุมนุมที่เกิดจากกลุ่มผู้ก่อความไม่สงบ บริษัทได้มีการกำหนดให้ทุกหน่วยงานมีแผนสำรองฉุกเฉินเพื่อรองรับเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น รวมถึงมีการเตรียมความพร้อมเพื่อให้พนักงานที่รับผิดชอบปฏิบัติหน้าที่ได้ทันที และจัดตั้งหน่วยงานติดตามการเตือนภัยและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง มีการควบคุมดูแลการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่างๆ อย่างเคร่งครัด นอกจากนี้ยังเพิ่มมาตรการในการตรวจแนวเส้นทาง และพื้นที่ในเขตทางมากยิ่งขึ้น รวมถึงประสานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในบริเวณโดยรอบทางพิเศษ บริษัทได้จัดทำประกันภัยคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสินทรัพย์ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ความเสียหายของโครงสร้างทางด่วน (Property Damage) ของทางพิเศษศรีรัชและทางพิเศษอุดรรัถยา การหยุดชะงักของการประกอบธุรกิจ (Business Interruption) รวมถึงการประกันความเสียหายที่เกิดกับบุคคลภายนอก (Public Liability) เป็นประจำทุกปี เพื่อเป็นการป้องกันผลกระทบจากความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้น

ภาวะเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมืองส่งผลให้การจราจรบนพื้นราบติดขัด รวมถึงเส้นทางขึ้น-ลงทางพิเศษบางแห่งที่อยู่ใกล้บริเวณจุดชุมนุมเกิดการจราจรติดขัดเช่นกัน เพื่อลดผลกระทบดังกล่าว บริษัทได้มีการจัดทำแผนสำรองฉุกเฉินเพื่อรองรับเหตุการณ์ที่อาจจะเกิดขึ้น ซักซ้อมพนักงานทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเข้าแก้ไขปัญหา มีการจัดตั้งหน่วยงานติดตามการเตือนภัยและประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อเฝ้าสังเกตการณ์และเข้าดำเนินการแก้ไขระงับเหตุการณ์ต่างๆ ได้ทันที

ในช่วงเทศกาลพิเศษ บริษัทร่วมกับกทพ.จัดโครงการอำนวยความสะดวก มั่นคง และปลอดภัย รองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาล โดยจัดตั้งหน่วยบริการบนทางพิเศษเพื่อให้บริการตรวจเช็คเครื่องยนต์เบื้องต้นโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย รวมทั้งบริการน้ำดื่ม ผ้าเย็น เพื่อเพิ่มความสดชื่นในการเดินทางไกลเป็นการช่วยลดอุบัติเหตุอีกทางหนึ่งด้วย

2.4 การปฏิบัติต่อคู่ค้า เนื่องด้วยการดำเนินธุรกิจของบริษัทเป็นบริการที่มีลักษณะเฉพาะและต้องใช้เงินทุนในการดำเนินงาน ดังนั้น การสร้างความเชื่อถือด้วยการประกอบกิจการด้วยความเป็นธรรมกับคู่ค้าและผู้สนับสนุนทางการเงินถือเป็น Key Success Factor ที่ทำให้บริษัทสามารถส่งมอบบริการที่มีคุณภาพให้กับผู้ใช้บริการทางพิเศษได้แม้ในยามวิกฤต จึงได้กำหนดแนวปฏิบัติต่อคู่ค้าโดยการประกอบกิจการด้วยความเป็นธรรม ให้การได้มาซึ่งสินค้าและบริการเป็นไปอย่างมีมาตรฐาน โดยยึดมั่นที่จะพัฒนาและรักษาสัมพันธภาพที่ยั่งยืนกับคู่ค้า โดยมีวัตถุประสงค์ชัดเจนในเรื่องของคุณภาพของสินค้าและบริการที่คู่ควรกับมูลค่าเงิน คุณภาพทางเทคนิค และมีความเชื่อถือซึ่งกันและกัน บริษัทจึงได้จัดให้มีกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างที่เสมอภาคและมีความเป็นธรรมแก่คู่ค้าทุกระบบ และเป็นไปตามขั้นตอนการปฏิบัติงานว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างตามข้อกำหนดตามระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001 โดยวิธีการและมาตรการที่ใช้ในการต่อต้านการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมกำหนดแนวทางส่งเสริมการเคารพสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญาของคู่ค้าและปกป้องสิทธิในทรัพย์สิน ดำเนินธุรกิจต่อห่วงโซ่อุปทานตามมาตรฐานสากล ระบบบริหารงานคุณภาพ ISO 9001 และระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 อย่างเคร่งครัด ด้วยการให้ความรู้ความเข้าใจและมีการควบคุมตรวจสอบอย่างใกล้ชิดทำให้มั่นใจได้ว่าห่วงโซ่อุปทานของบริษัทที่ดำเนินธุรกิจกับบริษัทดำเนินงานด้วยการคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อความยั่งยืนในการทำธุรกิจร่วมกันสำหรับกลุ่มผู้สนับสนุนทางการเงิน ได้แก่ ผู้ให้กู้ ผู้ถือหุ้นกู้ เจ้าหนี้ บริษัทยึดมั่นปฏิบัติตามสัญญาและข้อผูกพัน รักษาวินัยทางการเงินอย่างเคร่งครัด

3. สังคมแห่งความสุข

บริษัทใส่ใจดูแลชุมชนรอบข้างทางพิเศษ ไม่ให้การดำเนินธุรกิจส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อม โดยมีการสำรวจตรวจสอบสภาพชุมชนและสังคมใกล้เขตทางพิเศษตามแผนงานอย่างสม่ำเสมอ บริษัทมีการกำหนดมาตรฐานการปฏิบัติงาน รวมทั้งอุปกรณ์ต่างๆเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดผลกระทบหรือก่อให้เกิดมลภาวะต่อชุมชนรอบข้างในขณะเดียวกันได้มีการจัดทำมวลชนสัมพันธ์ชี้แจงถึงข้อมูลพร้อมรับเรื่องร้องเรียนจากโครงการต่างๆที่บริษัทได้ดำเนินการ เพื่อมิให้ชุมชนโดยรอบทางพิเศษได้รับความเดือดร้อน

เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานที่คำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้มีความชัดเจน สามารถวัดผลได้ และเป็นที่ยอมรับ บริษัทจึงได้ประยุกต์ใช้ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 ภายใต้นโยบายสิ่งแวดล้อมดังนี้

1) ให้ความสำคัญในการป้องกันและควบคุมมลพิษ โดยบริหารและบำรุงรักษาทางพิเศษให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของผู้ใช้บริการทางพิเศษ พนักงานและชุมชน
2) สร้างจิตสำนึกแก่พนักงานและส่งเสริมการใช้พลังงานทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ
3) ปฏิบัติหน้าที่ให้สอดคล้องต่อกฎหมาย และข้อกำหนดอื่นๆ ด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง
4) ทบทวนวัตถุประสงค์และเป้าหมาย เพื่อปรับปรุงระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง
5) เผยแพร่นโยบายสิ่งแวดล้อมต่อสาธารณชน และผู้ที่เกี่ยวข้อง

3.1 การดำเนินธุรกิจที่มีผลกระทบต่อความรับผิดชอบต่อสังคม

ในรอบปี 2558 ที่ผ่านมา บริษัทและบริษัทย่อยได้ดำเนินธุรกิจตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ไม่พบการกระทำผิดหรือฝ่าฝืนกฎหมายที่กระทบต่อความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทแต่อย่างใด

3.2 กิจกรรมเพื่อประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

ด้วยนโยบายและความมุ่งมั่นที่จะดูแลสังคมในทุกภาคส่วนอย่างต่อเนื่อง ทั้งในด้านการบริหารจัดการผลประกอบการที่ดี การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ถือหุ้น และการให้ความสำคัญกับชุมชนโดยรอบ รวมทั้งการดูแลสังคมใกล้ และสังคมไกล โดยปี 2558 บริษัทได้จัดกิจกรรมที่มีประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ดังนี้

1) **กิจกรรมกระชับความสัมพันธ์ในครอบครัว**

"กิจกรรมแม่ลูกผูกสัมพันธ์อิ่มบุญ อิ่มใจ ในชุมชนคนอาร์ต จ.ราชบุรี" เนื่องในโอกาสวันแม่แห่งชาติ ซึ่งถือเป็นวาระพิเศษของครอบครัว บริษัทจึงเป็นส่วนหนึ่งในการเสริมสร้างสัมพันธภาพที่ดีในครอบครัวโดยนำครอบครัวผู้ใช้บริการทางพิเศษสัมผัสเมืองที่ต้องห้าม...พลาดจ.ราชบุรี เมืองแห่งวัฒนธรรมลุ่มแม่น้ำแม่กลอง ซึ่งมีความเป็นมาอันยาวนานประกอบไปด้วยเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ ศิลปะ และประเพณีอันหลากหลายที่ถูกผสมผสานและอยู่ร่วมกันได้อย่างกลมกลืน นอกจากนี้ ครอบครัวได้ทำกิจกรรม "ME & MOM MADE..อิ่มบุญ อิ่มใจ ให้แม่" ซึ่งเป็นช่วงเวลาพิเศษที่ พ่อ แม่ ลูก ร่วมกันจัดดอกไม้ถวายพระท่ามกลางบรรยากาศอันอบอุ่นของความรักในครอบครัว

"กิจกรรมพ่อลูกผูกสัมพันธ์ ทางด่วนชวนพ่อลูกเรียนรู้ อยู่ใกล้ชิดกับธรรมชาติ ณ เบิกบานบุรี" เนื่องในโอกาสวันพ่อแห่งชาติ บริษัทจึงได้จัดกิจกรรมโดยนำครอบครัวผู้ใช้บริการทางพิเศษร่วมเรียนรู้ธรรมชาติอย่างใกล้ชิดเพื่อค้นพบความสุขจากการกินอยู่อย่างพอดี ใช้พลังงานและสารเคมีให้น้อยที่สุดเพื่อช่วยรักษาโลกใบนี้ ให้อยู่อย่างยั่งยืน รวมทั้งเพิ่มพูนความรักด้วยกิจกรรมกระชับความสัมพันธ์ในครอบครัว ณ เบิกบานบุรี แหล่งเรียนรู้ทางธรรมชาติ จ.นครราชสีมา

2) **กิจกรรมปลูกจิตสำนึกการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม**

การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งสำคัญที่ทุกคนต้องตระหนักถึงและต้องร่วมมือร่วมใจกันอย่างจริงจัง โดยรณรงค์สร้างจิตสำนึกการอนุรักษ์ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้กับพนักงานทุกคนอย่างต่อเนื่อง ภายใต้กิจกรรม "ทางด่วนชวนรักษ์สิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 8" โดยคณะผู้บริหารและพนักงานจำนวน 3 รุ่น ร่วมทำแนวกันไฟเพื่อป้องกันไฟป่าลุกลาม ณ หน่วยพิทักษ์ป่าท่าทุ่งนา ภายในเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าสลักพระ อ.เมือง จ.กาญจนบุรี ซึ่งเป็นเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าแห่งแรกของประเทศไทย

3) **กิจกรรมส่งเสริมจิตสำนึกด้านคุณธรรม จริยธรรม เพื่อปลูกฝังความรับผิดชอบต่อสังคม**

"ทางด่วนชวนฟังธรรม" เพื่อการส่งเสริมจิตสำนึกด้านคุณธรรม จริยธรรมที่ดีสู่พนักงานจะสามารถปลูกฝังให้เกิดความรับผิดชอบต่อสังคมได้อย่างยั่งยืน บริษัทจึงได้จัดกิจกรรมต่อเนื่อง โดยคณะผู้บริหารและพนักงานร่วมฟังธรรมโดยพระครูเมตตากิตติคุณ (พระอาจารย์สมหมาย อัตตมโน) เจ้าอาวาสวัดป่าสันติกาวาส อ.ไชยวาน จ.อุดรธานี เพื่อให้สามารถนำหลักธรรมคำสอนมาเป็นแนวทางในดำเนินชีวิตปัจจุบันและการทำงานได้อย่างเหมาะสม

"บริจาคโลหิต" การให้เลือดต่อชีวิตเป็นส่วนหนึ่งของการให้ที่ยิ่งใหญ่ โดยบริษัทร่วมกับสภากาชาดไทย และคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล มหาวิทยาลัยนวมินทราธิราช จัดกิจกรรมบริจาคโลหิตจำนวน 3 ครั้ง โดยได้รับความร่วมมือจากผู้บริหารและพนักงานเข้าร่วมบริจาคเป็นจำนวนมาก

4) **กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง**

การร่วมมือร่วมใจเพื่อส่งมอบการบริการที่ดีสู่ผู้ใช้บริการทางพิเศษเพื่อให้เกิดความพึงพอใจสูงสุด ถือเป็นเป้าหมายหลักของทั้ง 3 หน่วยงานที่ทำงานร่วมกัน คือ พนักงานของบริษัท พนักงานกทพ. และเจ้าหน้าที่ตำรวจ สน.ทางด่วน 2 เพื่อกระชับความสัมพันธ์อันจะทำให้เกิดความสามัคคีในการทำงานและก่อให้เกิดประสิทธิภาพการบริการสูงสุดบริษัทจึงได้จัดกิจกรรม ดังนี้

"กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์กับ กทพ." นำคณะผู้บริหารและพนักงานฝ่ายจัดเก็บค่าผ่านทาง กทพ. และฝ่ายรายได้ค่าผ่านทางของบริษัทร่วมไหว้พระ ทำบุญ ชมพระอุโบสถสถาปัตยกรรมและศิลปกรรม 4 ชาติแห่งเดียวในประเทศไทย ณ วัดแก้วพิจิตร พร้อมทั้งร่วมเรียนรู้เกี่ยวกับสมุนไพรไทยและการดูแลสุขภาพด้วยการแพทย์แผนไทย ณ พิพิธภัณฑ์การแพทย์แผนไทยอภัยภูเบศร เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงาน

"ทางด่วนชวนดูหนัง" ครอบครัวพนักงานกทพ. ครอบครัวเจ้าหน้าที่ตำรวจ สน.ทางด่วน 2 และครอบครัวพนักงานของบริษัทร่วมพบปะสังสรรค์และชมภาพยนตร์เรื่อง "The Divergent Series : Insurgent (คนกบฏโลก)" ณ โรงภาพยนตร์เอสพลานาด ซีนีเพล็กซ์ โดยสมาชิกทุกครอบครัวร่วมเล่นเกมและชมภาพยนตร์ในรูปแบบ 3 มิติอย่างสนุกสนาน

“มอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์แก่กทพ. และสถานีตำรวจ สน.ทางด่วน 2” บริษัทดูแลและให้ความสำคัญในการส่งเสริมการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การทำงานคล่องตัว สามารถดูแลและให้บริการผู้ใช้บริการทางพิเศษได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ โดยมอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์ให้แก่ กทพ. และตำรวจจราจร สน.ทางด่วน 2 สำหรับใช้ในการปฏิบัติหน้าที่บนทางพิเศษศรีรัช เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและความปลอดภัยสูงสุดแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ

5) **<u>กิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้ให้กับเยาวชน</u>**

การศึกษาเป็นรากฐานสำคัญในการพัฒนาความรู้ ความคิด และคุณธรรมของเยาวชนอย่างยั่งยืน เพื่อให้เยาวชนเป็นพลเมืองที่ดีและมีคุณภาพของสังคม บริษัทจึงได้ส่งเสริมและสนับสนุนด้านการศึกษาให้แก่เยาวชนอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี ผ่านกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

“มอบทุนการศึกษาแก่บุตรพนักงานเรียนดี” บริษัทมอบทุนการศึกษาแก่บุตร-ธิดาพนักงานของบริษัทที่มีผลการเรียนดีเด่นระดับประถมศึกษา ระดับมัธยมศึกษา และระดับอุดมศึกษา

“ทางด่วนมอบทุนการศึกษาแก่โรงเรียนใกล้เขตทางพิเศษ” บริษัทจัดโครงการ “ทางด่วนมอบทุนการศึกษาแก่โรงเรียนใกล้เขตทางพิเศษ”โดยมอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนที่มีผลการเรียนดีแต่ขาดแคลนทุนทรัพย์และทุนพัฒนาโรงเรียน เพื่อสร้างประโยชน์ด้านการศึกษาให้กับโรงเรียนที่อยู่ใกล้เขตทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษอุดรรัถยา จำนวน 10 โรงเรียน

“มอบทุนการศึกษาบุตรพนักงาน กทพ.” บริษัทร่วมกับกทพ. และสมาคมสโมสรพนักงาน กทพ. มอบทุนการศึกษาให้แก่บุตรพนักงาน กทพ. ที่ปฏิบัติงานในทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษอุดรรัถยา โดยมีผู้บริหารจากทั้งสองหน่วยงานร่วมมอบทุน

“มอบทุนการศึกษาแก่บุตรข้าราชการตำรวจ สน. ทางด่วน 2” บริษัทมอบทุนการศึกษาแก่บุตรข้าราชการตำรวจ สน.ทางด่วน 2 ที่ปฏิบัติงานร่วมกับบริษัทในการอำนวยความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ

6) **<u>กิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้นอกห้องเรียน</u>**

บริษัทเห็นว่าการเรียนรู้ไม่ได้มีเพียงในห้องเรียนเท่านั้น การเรียนรู้นอกห้องเรียนถือเป็นการเปิดโอกาสให้เด็กๆ ได้เรียนรู้จากประสบการณ์ตรง ส่งเสริมให้เด็กๆ เข้าใจสิ่งต่างๆ ได้อย่างลึกซึ้งและชัดเจนยิ่งขึ้น เพื่อก่อให้เกิดความเข้าใจและสามารถนำความรู้ไปประยุกต์ใช้ได้ในอนาคต บริษัทจึงได้จัดกิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้นอกห้องเรียน ดังนี้

“โครงการห้องสมุดเสียง ส่องทางสร้างฝันให้น้องในโลกมืด” บริษัทตระหนักถึงความสำคัญของการอ่านที่จะส่งเสริมให้เกิดความรู้อย่างยั่งยืน จึงได้สนับสนุนและเข้าร่วมโครงการห้องสมุดเสียง ส่องทางสร้างฝันให้น้องในโลกมืด ซึ่งจัดโดยบริษัท เนชั่นบรอดแคสติ้งคอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) และมูลนิธิคนตาบอดแห่งประเทศไทยในพระบรมราชินูปถัมภ์ เพื่อช่วยเหลือและแบ่งปันความรู้ให้กับเยาวชนที่บกพร่องทางการมองเห็นโดยการบันทึกหนังสือเสียงสำหรับจัดทำเป็นห้องสมุดเสียงให้น้องๆ โดยผู้บริหารและพนักงานจิตอาสาได้มีส่วนร่วมในการบันทึกเสียงดังกล่าว

“ชวนน้องตะลุยโลกนิทาน เพื่อส่งเสริมให้รักการอ่านและเสริมสร้างจินตนาการ” กิจกรรมวันเด็กแห่งชาติปี 2558 ส่งเสริมให้เด็กๆ มีนิสัยรักการอ่าน และเสริมสร้างจินตนาการ โดยมีบุตรพนักงาน และบุตรเจ้าหน้าที่ตำรวจสน.ทางด่วน 2 นักเรียนจากโรงเรียนใกล้เขตทางพิเศษ และเพื่อนบ้านใกล้เคียงเข้าร่วมงานเป็นจำนวนมาก

“ทางด่วนชวนตามรอยพ่อ เรียนรู้เศรษฐกิจพอเพียง” จากการน้อมนำแนวคิดเศรษฐกิจพอเพียงของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวโดยนำคณะครู และนักเรียนโรงเรียนวัดดอนและวัดดวงแข เข้าเยี่ยมชมแปลงนาสาธิตของคุณครูธานี จ.ปทุมธานี เพื่อให้เยาวชนได้รู้จักวิถีชีวิตของชาวนา เรียนรู้กระบวนการทำนาปลูกข้าว ตระหนักถึงคุณค่าข้าวไทย และปลูกจิตสำนึกในเรื่องเศรษฐกิจพอเพียง

7) **<u>สนับสนุนกิจกรรมเพื่อสังคมอื่นๆ</u>**

“สนับสนุนโครงการ “ลานกีฬาพัฒน์” ตามแนวพระราชดำริ”

ด้วยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ ทรงห่วงใยในชีวิตและความเป็นอยู่ของราษฎรในทุกๆ ด้านตลอดมา ทรงคำนึงถึงการพัฒนาบุคคลและชุมชนให้มีสุขภาพกายที่แข็งแรงและสุขภาพใจที่ดี สำนักราชเลขาธิการ ในฐานะหน่วยงานที่ปฏิบัติงานเลขานุการในพระองค์พระมหากษัตริย์ และพระบรมวงศานุวงศ์ ซึ่งมีภารกิจประการหนึ่ง คือ การมุ่งปฏิบัติงานถวายสนองพระราชประสงค์ในด้านการส่งเสริมคุณภาพชีวิตของราษฎร เพื่อสนองพระราชประสงค์นี้ จึงได้จัดให้มีโครงการก่อสร้างลานกีฬาสำหรับประชาชนชื่อ “โครงการลานกีฬาพัฒน์” อันหมายถึง “ลานกีฬาเพื่อความเจริญ” ดำเนินการสนับสนุนการรวมกลุ่มกิจกรรม การสันทนาการ การกีฬา การพัฒนาชุมชน และกิจกรรมเพื่อสาธารณประโยชน์อื่นๆ โดยมุ่งเน้นให้เกิดการพัฒนาคุณภาพชีวิตที่ดีของบุคคลและชุมชนอย่างยั่งยืน อันเป็นการสืบสานพระราชปณิธานอย่างต่อเนื่อง

บริษัทเป็นส่วนหนึ่งในการสืบสานพระราชปณิธานดังกล่าว ด้วยการมอบทุนสนับสนุน และการเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการอำนวยการ และคณะอนุกรรมการโครงการ “ลานกีฬาพัฒน์” มีโครงการนำร่อง 2 แห่ง คือ ลานกีฬาพัฒน์1 บริเวณเคหะชุมชนคลองจั่น เขตบางกะปิ ซึ่งปัจจุบันได้แล้วเสร็จและเปิดบริการประชาชนแล้ว และลานกีฬาพัฒน์ 2 บริเวณพื้นที่ใต้ทางพิเศษอุรุพงษ์ เขตราชเทวีที่อยู่ระหว่างดำเนินการ

“ทางด่วนชวนร้องเพลง” บริษัทจัดกิจกรรมจิตอาสา โดยชมรมดนตรีของบริษัทและพนักงานร่วมเล่นดนตรี พร้อมจัดกิจกรรมสันทนาการ และเลี้ยงอาหารกลางวัน ณ สถานสงเคราะห์เด็กหญิงบ้านราชวิถี ซึ่งน้องๆ ร่วมกิจกรรมอย่างสนุกสนานและเพลิดเพลิน โดยมีผู้บริหารและพนักงานของบริษัทร่วมมอบความรัก ความห่วงใย และแบ่งปันความสุขให้กับน้องๆ ท่ามกลางบรรยากาศที่อบอุ่น

“ร่วมสมทบทุนสร้างอาคารนวมินทรบพิตร 84 พรรษา โรงพยาบาลศิริราช” บริษัทเป็นส่วนหนึ่งในการร่วมสมทบทุนสร้างอาคารนวมินทรบพิตร 84 พรรษาเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวของคณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาล มหาวิทยาลัยมหิดล ซึ่งอาคารนวมินทรบพิตร 84 พรรษา จะเป็นศูนย์การแพทย์เฉพาะทางครบวงจรที่สามารถเพิ่มศักยภาพด้านการศึกษา การวิจัย และการรักษาพยาบาล

“มอบเงินบริจาคช่วยเหลือผู้ประสบภัยแผ่นดินไหวในประเทศเนปาล” จากเหตุแผ่นดินไหวที่เกิดขึ้นในประเทศเนปาล บริษัทได้ร่วมส่งกำลังใจและความช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัย ผ่านโครงการ Hand 4 Nepal ซึ่งจัดโดยมหาเถรสมาคม และสำนักงานกำกับดูแลพระธรรมทูตไปต่างประเทศ ณ ศูนย์ช่วยเหลือผู้ประสบภัยแผ่นดินไหว วัดสระเกศราชวรมหาวิหาร

10.2.2 ธุรกิจบริหารจัดการโครงการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

10.2.2.1 ภาพรวม

บริษัทได้ยึดหลักการดำเนินธุรกิจภายใต้กรอบนโยบายการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยกำหนดออกมาเป็นนโยบายหลัก 5 ด้าน ด้วยกัน คือ นโยบายคุณภาพ นโยบายความปลอดภัยนโยบายอนุรักษ์พลังงาน นโยบายสิ่งแวดล้อม และนโยบายการกำกับดูแลกิจการ ซึ่งบริษัทกำหนดให้การปฏิบัติงาน มีความรับผิดชอบต่อสังคมในทุกขั้นตอน (CSR IN PROCESS) และเป็นส่วนหนึ่งในภารกิจของบริษัทเพื่อมุ่งสู่การเป็นบริษัทที่สามารถอยู่ร่วมกับสังคมและมีการเติบโตที่ยั่งยืนได้โดยไม่ก่อให้เกิดผลกระทบทางลบต่อผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

ทั้งนี้ ผู้มีส่วนได้เสียของธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า ประกอบด้วย พนักงาน ลูกค้า ผู้ถือหุ้น คู่ค้า คู่แข่ง คู่ความร่วมมือ เจ้าหนี้ หน่วยงานกำกับดูแล สื่อมวลชน สังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นในเรื่องความโปร่งใสเป็นธรรมในการคัดเลือกคู่ค้าตลอดจนการส่งเสริมการใช้แรงงานอย่างเป็นธรรม และมีนโยบายการจัดซื้อจัดจ้างที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มีการดูแลและพัฒนาศักยภาพพนักงานรวมถึงดูแลสังคมด้วยการพัฒนาอาชีพและส่งเสริมการศึกษา การมีระบบจัดการด้านสิ่งแวดล้อม

การจัดหาที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การใช้ทรัพยากรหมุนเวียนและส่งเสริมนวัตกรรมด้านสิ่งแวดล้อม และบริษัทยังได้ร่วมลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือเครือข่ายพัฒนากำลังคนและความเชี่ยวชาญเทคโนโลยีระบบขนส่งทางรางของประเทศอีกด้วย ทั้งนี้ได้มีการจัดทำรายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืนตามกรอบสากลของสมาคมผู้ประกอบการระบบขนส่งสาธารณะระหว่างประเทศ (The International Association of Public Transport - UITP) และภายใต้มาตรฐานระบบบริหารการจัดการต่างๆ ตั้งแต่ปี 2546 โดยกำหนดเป็นแผนการดำเนินการ (Roadmap) มาอย่างต่อเนื่อง

แผนการดำเนินการ Roadmap ของ ธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

10.2.2.2 การดำเนินงานและการจัดทำรายงาน

บริษัทได้เปิดเผยข้อมูลด้านการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน (CSR in Process และ CSR after Process) ผ่าน



รายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืนและรายงานประจำปีของบริษัท โดยใช้แนวทางการรายงานความยั่งยืนของ Global Reporting Initiative (GRI) G4 ผ่านตัวชี้วัด 4 มิติ คือ เศรษฐกิจและการเงิน สิ่งแวดล้อมและพลังงาน สังคมและชุมชน การกำกับดูแล นอกจากนี้บริษัทยังให้ความสำคัญต่อการประกอบธุรกิจโดยคำนึงถึงสังคม/ชุมชน และสิ่งแวดล้อม โดยปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับในด้านต่างๆ เพื่อจะไม่เอารัดเอาเปรียบต่อสังคมส่วนรวม โดยคำนึงถึงความรับผิดชอบและตระหนักถึงคุณค่าและความสำคัญในการทำประโยชน์ต่อสังคมและรักษาสิ่งแวดล้อม

10.2.2.3 การดำเนินการด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

สำหรับผู้มีส่วนได้เสีย 5 ด้าน อันจะนำไปสู่ความยั่งยืนของบริษัท

1. **พนักงาน** บริษัทตระหนักว่าพนักงานทุกคนมีคุณค่าและเป็นส่วนสำคัญในการดำเนินธุรกิจจึงสนับสนุนการพัฒนาและฝึกอบรมให้กับพนักงานทุกระดับอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ และยึดมั่นการปฏิบัติต่อพนักงานอย่างเป็นธรรมภายใต้นโยบายเรื่องการไม่เลือกปฏิบัติและให้โอกาสที่เท่าเทียมกันในการจ้างงานภายใต้ระเบียบปฏิบัติงานและกฎหมายแรงงานสัมพันธ์ โดยให้ความสำคัญกับพนักงานทุกเพศ ทุกวัย ทุกเชื้อชาติและศาสนา ทุกตำแหน่ง หรือทุกสมรรถภาพทางร่างกายอย่างเท่าเทียมกัน ทุกคนได้รับการปฏิบัติดูแลทุกด้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านลักษณะงาน ความปลอดภัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน การฝึกอบรมและพัฒนาด้านต่างๆ โอกาสและความก้าวหน้าในการทำงาน ค่าตอบแทนและสวัสดิการโดยการกำหนดหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนในการเลื่อนขั้นเลื่อนตำแหน่งตาม Career Path และการให้ค่าตอบแทนที่เหมาะสมด้วยการ Benchmark กับอุตสาหกรรมอย่างสม่ำเสมอ และด้านอื่นๆ อีกหลายด้าน ส่งผลให้พนักงานมีความพึงพอใจในการทำงานร่วมกับบริษัทอันนำไปสู่การเกิดแรงผลักดันที่จะทำงานจนบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายของบริษัทและการสร้างบรรยากาศการทำงานแบบมีส่วนร่วมและการทำงานเป็นทีม รวมถึงการจัดให้มีสภาพแวดล้อมในสถานที่ทำงานที่ปลอดภัยและมีสุขอนามัย และการเปิดโอกาสให้พนักงานได้แสดงออกซึ่งศักยภาพด้วยแนวคิดที่ว่าพนักงานเป็นทรัพยากรที่มีค่าและเชื่อมั่นในศักยภาพที่มีอยู่ภายใน ทำให้พนักงานเกิดความภาคภูมิใจ และมุ่งมั่นในการปฏิบัติงานตลอดจนเกิดการปรับปรุงการทำงานอย่างต่อเนื่อง

   นอกจากนี้บริษัทยังได้ดำเนินการภายใต้นโยบายปลอดภัยและอาชีวอนามัยในสถานประกอบการเพื่อให้พนักงานมีสุขภาพและความปลอดภัยในการทำงาน โดยในปี 2557 บริษัทได้รับรางวัลสถานประกอบ

การดีเด่นด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานระดับประเทศ จากกรมสวัสดิการคุ้มครองแรงงาน กระทรวงแรงงาน โดยบริษัทได้รับรางวัลดังกล่าวติดต่อกันเป็นปีที่ 2

"Happy Workplace" จากการที่บริษัทตระหนักว่าความสุขในการทำงานเป็นเรื่องสำคัญ เมื่อพนักงานมีความสุขในการทำงาน ก็จะส่งผลให้พนักงานทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และส่งมอบงานที่มีคุณภาพให้กับลูกค้าขององค์กรได้ ซึ่งทำให้องค์กรสามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืน ดังนั้น จึงได้จัดกิจกรรมตามโครงการ "Happy Workplace" ขึ้นซึ่งเป็นกิจกรรมที่จะเสริมสร้างและยกระดับคุณภาพชีวิตของพนักงานให้สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และอย่างมีความสุข ควบคู่กันไป โดยครอบคลุมองค์ประกอบ 8 ด้าน ได้แก่

1) Happy Body : เป็นการส่งเสริมสุขภาพให้พนักงานมีความแข็งแรงทั้งร่างกายและจิตใจ โดยบริษัทร่วมกับโรงพยาบาลต่างๆ เข้ามาจัดกิจกรรมให้ความรู้ด้านสุขภาพ ให้คำแนะนำปรึกษาด้านโภชนาการ การออกกำลังกาย การดูแลสุขภาพจิต และการลดน้ำหนักให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานแก่พนักงาน เพื่อนำความรู้ไปปรับใช้ในการดูแลตนเองได้อย่างถูกวิธี เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีกิจกรรมกีฬาเชื่อมความสัมพันธ์กับพนักงานในกลุ่ม ช.การช่างและบริษัทในเครือ เพื่อสร้างความสัมพันธ์และสามารถทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

2) Happy Society : เป็นกิจกรรมที่ส่งเสริมให้พนักงานอยู่รวมกันด้วยความรักและสามัคคี เอื้อเฟื้อต่อสังคมที่ตนเองทำงานและพักอาศัย เพื่อให้สังคมและสภาพแวดล้อมโดยรวมดีขึ้นโดยบริษัทได้มีการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวกับกิจกรรมทั้งภายในและภายนอกองค์กร ผ่านระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ภายในองค์กร (Intranet) อย่างสม่ำเสมอ

   2.1) **สังคมภายใน** บริษัทได้ดูแลใส่ใจพนักงาน รวมถึงบุคคลในครอบครัวอย่างต่อเนื่อง เมื่อพนักงานเจ็บป่วยได้มีการเยี่ยมเยียนให้กำลังใจเสมอมา และในยามที่โศกเศร้าเมื่อสูญเสียบุคคลอันเป็นที่รัก เพื่อนพนักงานก็ได้ร่วมแสดงความเสียใจ และรับเป็นเจ้าภาพสวดพระอภิธรรมศพ พร้อมทั้งช่วยเหลือเงินในการจัดทำพิธี

   2.2) **สังคมภายนอก** บริษัทจัดกิจกรรมที่ส่งเสริมให้พนักงานเอื้อเฟื้อต่อสังคมและชุมชนอย่างต่อเนื่อง เช่น งานมอบทุนการศึกษา และบริจาคอุปกรณ์สิ่งของ อุปกรณ์กีฬา หนังสือ และเครื่องเขียนต่างๆ ให้แก่เด็กนักเรียนและโรงเรียนที่ขาดแคลน

3) Happy Heart : กิจกรรมส่งเสริมการมีน้ำใจและเอื้อเฟื้อซึ่งกันและกัน และเอื้อเฟื้อน้ำใจจากภายในสู่ภายนอก ได้แก่ กิจกรรมการทำบุญครบรอบการเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้า MRT การบริจาคสิ่งของให้กับวัด การฟังบรรยายธรรม กิจกรรมบริจาคโลหิตให้สภากาชาดไทย ร่วมกับ รฟม.และการจัดงานพิธีทอดกฐินสามัคคีประจำปีกับวัดที่ตั้งอยู่ในแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทำนุบำรุงพุทธศาสนา และสร้างพฤติกรรมในการให้ของพนักงาน อันเป็นความสุขทางใจอันพึงได้จากการทำบุญ และเป็นสิ่งยึดเหนี่ยวจิตใจในการทำงานให้กับพนักงาน นอกจากนี้ ยังเป็นการสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชนตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าด้วย

4) Happy Relax : กิจกรรมที่ส่งเสริมให้พนักงานได้ผ่อนคลายและมีโอกาสได้แสดงความสามารถพิเศษ เช่น กิจกรรม "ส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่และเลี้ยงขอบคุณพนักงานประจำปี" การแสดงดนตรีของพนักงาน และการแสดงกิจกรรมบนเวที เป็นต้น

5) Happy Family : กิจกรรมที่ส่งเสริมให้พนักงานได้มีกิจกรรมร่วมกัน และสร้างความผูกพันกันเสมือนเป็นครอบครัวเดียวกันทั้งในชีวิตส่วนตัวและชีวิตการทำงาน ซึ่งกิจกรรมที่บริษัทจัดขึ้นได้ให้พนักงานมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์ประเพณีไทย และส่งเสริมสถาบันครอบครัวให้แข็งแรง ได้แก่ กิจกรรม "สงกรานต์รวมใจ สืบสานประเพณีไทย" โดยได้จัดซุ้มสรงน้ำพระ การแสดงของพนักงาน และรดน้ำขอพรจากผู้บริหาร เป็นต้น

6) Happy Money : กิจกรรมที่ส่งเสริมให้พนักงานรู้จักการบริหารการเงิน ใช้ชีวิตแบบพอเพียง รู้จักใช้ รู้จักเก็บและไม่มีหนี้สิน เช่น โครงการคลินิกกฎหมายเพื่อพนักงาน เพื่อให้พนักงานได้รับคำปรึกษาด้านกฎหมายที่ถูกต้อง เหมาะสม โดยไม่มีค่าใช้จ่าย และโครงการ Happy Hour by Happy Workplace

ที่เปิดโอกาสให้พนักงานและครอบครัวจำหน่าย สินค้า ขนม อาหารว่าง และงานประดิษฐ์ต่างๆ ที่พนักงานและครอบครัวทำเอง มาจำหน่ายที่ห้องอาหารของบริษัทได้โดยไม่มีค่าใช้จ่าย ตลอดจนกิจกรรม " Marketplace" ที่บริษัทจัดอย่างสม่ำเสมอ เพื่อจำหน่ายสินค้าราคาพิเศษให้กับพนักงานหรือการให้ข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์แก่พนักงานในเรื่องการออมทรัพย์ หรือการบริหารหนี้สินจากสถาบันการเงินต่างๆ เป็นต้น

7) **Happy Soul :** กิจกรรมที่ส่งเสริมให้พนักงานได้ใช้หลักธรรมะในการดำเนินชีวิต ทั้งในชีวิตส่วนตัวและชีวิตการทำงานซึ่งกิจกรรมที่บริษัทจัดขึ้น ได้แก่ ให้พนักงานมีส่วนร่วมในพิธีสงฆ์ในวันสำคัญทางประเพณีกิจกรรม **"ฝึกสติเจริญสมาธิใจเบิกบานงานผ่อนคลาย"** โดยพนักงานร่วมกันสวดมนต์ นั่งสมาธิ และฟังการบรรยายธรรมเพื่อเสริมสร้างความพร้อมในการทำงานทั้งทางร่างกายและจิตใจ มีสมาธิในการทำงานผ่านการทำกิจกรรมในรูปแบบต่างๆ เป็นต้น

8) **Happy Brain :** กิจกรรมส่งเสริมความรู้ให้พนักงาน ซึ่งมีหลากหลายรูปแบบ ได้แก่ รูปแบบการส่งเสริมความรู้ผ่านช่องการการสื่อสารภายใน เพื่อเป็นอาหารสมองให้พนักงานทันต่อข่าวสารต่างๆ ที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงเวลา อาทิเช่น การดูแลสุขภาพ รายงานติดตามสถานการณ์โรคติดต่อที่เกิดขึ้นใหม่ๆ การให้ความรู้ผ่านบทความของสถาบันการเงิน และความรู้อื่นๆ ที่มีประโยชน์ในการดูแลตนเองและสามารถนำไปปรับใช้ในชีวิตประจำวันของพนักงานได้

"โอกาสและความก้าวหน้าในการทำงาน" บริษัทได้มีการปรับปรุงโครงสร้างองค์กร โครงสร้างระดับตำแหน่งงาน เส้นทางความก้าวหน้า (Career Path) และโครงสร้างเงินเดือนของพนักงานให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น เพื่อสร้างโอกาสความก้าวหน้าในการทำงานให้กับพนักงาน ประกอบกับการเพิ่มจำนวนบุคลากรอย่างน้อย 3 เท่าตัวเพื่อรองรับการให้บริการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง รวมถึงโอกาสในการเป็นผู้ให้บริการรถไฟฟ้าในเส้นทางใหม่ที่จะเกิดขึ้น ดังนั้น การบริหารทรัพยากรบุคคลเป็นเรื่องที่สำคัญและจำเป็นอย่างยิ่ง บริษัทจึงจำเป็นต้องกำหนดแนวทางในการเพิ่มศักยภาพด้านทรัพยากรบุคคลให้มีความชัดเจนและเป็นรูปธรรมมากขึ้น เพื่อรักษาบุคลากรปัจจุบัน และสรรหาพนักงานใหม่ให้เพียงพอกับการขยายตัว พร้อมทั้งพัฒนาความรู้ความสามารถของพนักงานใหม่และพนักงานปัจจุบัน และปรับเปลี่ยนลักษณะงานให้มีความเหมาะสม รวมถึงการโอนย้ายพนักงานเพื่อให้มีความเหมาะสมตามความรู้ความสามารถ และเพิ่มโอกาสความก้าวหน้าในการทำงานมากยิ่งขึ้น

"การพัฒนาศักยภาพพนักงาน" บริษัทมุ่งเน้นในการฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากรทั้งภายใน และภายนอกองค์กร เพื่อรักษาองค์ความรู้หลักให้อยู่กับองค์กร และเตรียมความพร้อมให้กับบุคลากรเพื่อก้าวไปสู่การให้บริการรถไฟฟ้าที่มีคุณภาพระดับสากล โดยมีการฝึกอบรมดังนี้

1) **การจัดการความรู้ขององค์กร (Knowledge Management: KM)**
บริษัทดำเนินโครงการบริหารจัดการความรู้ (Knowledge Management Project) ซึ่งเป็นแผนกลยุทธ์ในระยะกลาง (KM Roadmap) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทำการบ่งชี้องค์ความรู้หลักที่สำคัญและจำเป็นขององค์กร และเพื่อให้มีการจัดเก็บความรู้อย่างเป็นระบบ อำนวยความสะดวกให้พนักงานทุกคนสามารถเข้าถึงแหล่งความรู้ได้อย่างทั่วถึง มีการนำความรู้เหล่านั้นมาแลกเปลี่ยนเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด ตลอดจนกระทั่งสามารถสร้างองค์กรให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ได้ (Learning Organization) นอกจากการบริหารจัดการองค์ความรู้หลักเกี่ยวกับการเดินรถแล้ว บริษัทยังต้องการจะส่งเสริมให้เกิดชุมชนแห่งการเรียนรู้ (Community Of Practice : CoPs) เพื่อให้เกิดการเรียนรู้และถ่ายทอดประสบการณ์ในการทำงาน ปัญหา รวมทั้งแนวทางการแก้ไขและปรับปรุงกระบวนการทำงานเพื่อให้เกิดแนวปฏิบัติที่ดีที่สุด

2) **โครงการอบรมหลักสูตรจรรยาบรรณและจริยธรรมทางธุรกิจ**
การอบรมหลักสูตรนี้ได้จัดทำขึ้นเพื่อเป็นแนวทางให้พนักงานทุกคนได้ตระหนักถึงความรับผิดชอบในการทำงานในหน้าที่ของตนเอง โดยมีความรู้ ความเข้าใจ และปฏิบัติตามแนวทางเบื้องต้นที่ได้กำหนด

ไว้ในคู่มือจรรยาบรรณและจริยธรรมทางธุรกิจของบริษัทซึ่งเป็นแนวทางการดำเนินธุรกิจที่สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ ภารกิจและวัฒนธรรมขององค์กร ที่ต้องการจะบรรลุเป้าหมายในการพัฒนาคุณภาพงานและคุณภาพชีวิตของพนักงาน และมีการทบทวนเนื้อหาของหลักสูตรและทดสอบความรู้ด้วยสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-Learning & E-Exam) และจัดให้มีการทดสอบความรู้ให้แก่พนักงานที่เกี่ยวข้องเป็นประจำทุกปี ปีละ 1 ครั้ง

3) **การฝึกอบรมและพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากรประจำปี (Annual Training & Development)**

บริษัทมีแนวคิดในการพัฒนาศักยภาพของพนักงานด้วยการปรับปรุงแผนการฝึกอบรมและพัฒนาพนักงาน (Training Roadmap) ของพนักงานทุกระดับ ได้แก่ ระดับผู้บริหาร ระดับหัวหน้างาน และระดับปฏิบัติการ เพื่อให้มั่นใจว่าพนักงานมีความรู้พื้นฐานและทักษะเบื้องต้นที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติงาน ทั้งในส่วนที่เป็นความรู้ด้านทักษะในการปฏิบัติงานเฉพาะตำแหน่ง (Technical Skill) และทักษะการบริหารและจัดการทั่วไป (Soft Skill) ซึ่งทั้ง 2 หลักสูตรได้รับการกำหนดเป็นหลักสูตรพื้นฐานภาคบังคับ (Mandatory Program) สำหรับพนักงานใหม่ ได้แก่ หลักสูตรปฐมนิเทศ เพื่อให้พนักงานมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับบริษัท และความรู้ที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้า รวมถึงกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ หลักสูตรความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานหลักสูตรเกี่ยวกับระบบบริหารคุณภาพ เป็นต้น และสำหรับพนักงานเดิมที่เป็นพนักงานประจำ จะได้รับการฝึกอบรมหลักสูตรทบทวนความรู้พื้นฐานต่างๆ ทุกปี ซึ่งทั้งหมดนี้ก็เพื่อให้พนักงานได้นำความรู้ที่ได้รับไปปรับใช้ในการปฏิบัติงานและการปรับตัวให้เข้ากับวัฒนธรรมองค์กร ซึ่งเป็นการสร้างความภาคภูมิใจและพฤติกรรมที่สอดคล้องกับเป้าหมายขององค์กร

2. ผลิตภัณฑ์และบริการ

ด้วยความมุ่งมั่นที่จะเป็นหนึ่งในผู้ให้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนชั้นนำของโลกด้วยคุณภาพการบริการที่ประทับใจ บริษัทจึงมุ่งมั่นที่จะพัฒนาการให้บริการเทียบเท่าระบบขนส่งมวลชนชั้นนำของโลกด้วยการยกระดับคุณภาพการให้บริการให้เป็นที่ประทับใจแก่ลูกค้าผู้ใช้บริการ ดังนั้น บริษัทจึงเอาใจใส่ในการดูแลลูกค้าผู้ใช้บริการในทุกด้าน พร้อมทั้งปรับปรุงและพัฒนาคุณภาพการบริการอย่างต่อเนื่องตามผลการสำรวจความพึงพอใจ ความต้องการและความคาดหวังของผู้โดยสารที่มีต่อคุณภาพการบริการของรถไฟฟ้า MRT ประจำปี ผลการตรวจติดตามกระบวนการภายใน ผลการตรวจติดตามจากหน่วยงานภายนอก เป็นต้น เพื่อสร้างความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้า MRT แก่ลูกค้าผู้ใช้บริการซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสำคัญ อันจะนำไปสู่ความประทับใจที่มีต่อการใช้บริการและด้วยภารกิจของบริษัทที่มุ่งมั่นในการให้บริการรถไฟฟ้า MRT ที่มีความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว เชื่อถือได้และตรงเวลา จึงได้ถูกนำมาประยุกต์สู่แผนการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มมูลค่าการให้บริการ ดังนี้

1) การสร้างคุณค่าด้านความปลอดภัยบริษัทให้ความสำคัญกับการดำเนินธุรกิจด้วยความปลอดภัยทั้งต่อผู้โดยสาร พนักงาน ผู้รับเหมา รวมไปถึงผู้ที่อยู่ในระบบรถไฟฟ้ามหานครทั้งหมด จึงได้นำระบบการจัดการความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลมาใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงาน ได้แก่ มาตรฐาน OHSAS/TIS 18001 นอกจากนี้ ยังได้ว่าจ้าง Lloyd's Register Rail (LR) มาเป็นบริษัทที่ปรึกษางานด้านความปลอดภัย เพื่อให้คำแนะนำในการบริหารความเสี่ยงและการนำเทคนิคในการบริหารความปลอดภัยใหม่ๆ มาใช้ในการปรับปรุงกระบวนการทำงานของบริษัทให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ส่งผลให้สถิติอุบัติเหตุในการทำงาน รวมถึงสถิติการได้รับบาดเจ็บของผู้โดยสารระหว่างการใช้บริการรถไฟฟ้า MRT มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องโดยที่ผ่านมา บริษัทได้รับรางวัลสถานประกอบการดีเด่นด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ระดับประเทศ ปี 2556-2557 ต่อเนื่องติดกัน 2 ปี

2) การสร้างคุณค่าด้านความสะดวกเนื่องจากรถไฟฟ้าเป็นระบบขนส่งมวลชนที่มีความรวดเร็ว และมีตารางเวลาในการให้บริการที่แน่นอน ทำให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกในการเดินทาง เพราะสามารถคาดการณ์เวลาที่ใช้ในการเดินทางได้ค่อนข้างแม่นยำและสามารถวางแผนการเดินทางได้ บริษัทจึง

ให้ความสำคัญในการสร้างคุณค่าด้านความสะดวกในการให้บริการ ตั้งแต่เข้าสถานี การเข้าใช้บริการ จนกระทั่งออกจากสถานีโดยบริษัทได้เตรียมความพร้อมในด้านต่างๆ เพื่อให้เกิดความสะดวกต่อผู้โดยสารผู้ใช้บริการในทุกด้าน ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องระบบการให้ข้อมูล ระบบการเชื่อมต่อระบบบัตรโดยสาร และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในสถานีรถไฟฟ้า

3) การสร้างคุณค่าด้านความรวดเร็วเนื่องจากรถไฟฟ้าเป็นระบบขนส่งมวลชนที่นำเสนอบริการด้วยความรวดเร็ว และยังเป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้ประชาชนเลือกเดินทางด้วยรถไฟฟ้า ดังนั้นบริษัทจึงส่งเสริมการบริการด้านอื่นตั้งแต่ผู้โดยสารเดินเข้ามาในสถานี จนกระทั่งเดินออกจากสถานี ที่มีความรวดเร็วโดยการพัฒนาประสิทธิภาพในการให้บริการ ตั้งแต่ขั้นตอนที่ผู้โดยสารเดินทางเข้าใช้บริการภายในสถานีและระหว่างการใช้บริการ จากการลดบางขั้นตอนที่ซ้ำซ้อนหรือก่อให้เกิดความล่าช้าโดยไม่จำเป็น หรือเพิ่มบางขั้นตอนที่ก่อให้เกิดความประทับใจต่อผู้โดยสารมากขึ้น เช่น ระบบการจัดการปริมาณผู้โดยสารในช่วงเวลาเร่งด่วนบริเวณชั้นชานชาลา การให้บริการที่รวดเร็วในช่วงที่มีผู้โดยสารคับคั่งหรือช่วงงานนิทรรศการ การให้บริการออกบัตรโดยสารหรือเติมเงินบัตรโดยสารโดยพนักงานที่รวดเร็วและให้คำแนะนำที่ชัดเจน เป็นต้น

4) การสร้างคุณค่าด้านความเชื่อถือได้บริษัทให้ความสำคัญในเรื่องการให้บริการให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้อย่างสม่ำเสมอ เพื่อสร้างความน่าเชื่อถือในการเข้ามาใช้ระบบรถไฟฟ้าได้อย่างปลอดภัย สะดวก และรวดเร็ว โดยบริษัทได้ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการอย่างต่อเนื่อง เช่น มีการกำหนดแผนการบำรุงรักษาและทดสอบอุปกรณ์งานระบบทั้งในรูปแบบ Preventive และ Corrective การฝึกซ้อมจัดการเหตุการณ์ต่างๆ เป็นประจำทุกปีโดยเป็นการจำลองสถานการณ์ร่วมกับหน่วยงานภายในและหน่วยงานฉุกเฉินภายนอกการปรับปรุงระบบรักษาความปลอดภัย และมีการปฏิบัติต่อผู้โดยสารอย่างมีจริยธรรมและเสมอภาค นอกจากนี้ทางบริษัทยังรับฟังข้อร้องเรียนจากลูกค้าเพื่อนำไปปรับปรุงให้ได้รับการบริการที่ดีขึ้นต่อไป โดยความสามารถในการให้บริการรถไฟฟ้า MRT ได้ประเมินจาก Train Service Delivery ซึ่งที่ผ่านมาบริษัทมีความสามารถในการให้บริการรถไฟฟ้า MRT มากกว่า 99% มาโดยตลอดโดยในไตรมาส 3 ปี 2558 บริษัทมีความสามารถให้บริการรถไฟฟ้า (Train Service Delivery) คิดเป็น 99.83% จากเป้าหมายที่ตั้งไว้ 99.70%

5) การสร้างคุณค่าด้านการให้บริการตรงต่อเวลา จากการกำหนดตารางเวลาในการให้บริการรถไฟฟ้า MRT ที่ชัดเจนและสามารถให้บริการได้ตามตารางเวลาที่กำหนดไว้ จะส่งผลให้ผู้โดยสารสามารถบริหารจัดการเวลาในการเดินทางและดำเนินภารกิจต่างๆ ได้ง่ายขึ้น และยังส่งผลต่อคุณภาพชีวิตและจิตใจของผู้โดยสารโดยตรง ซึ่งการให้บริการตรงต่อเวลาสามารถประเมินได้จากการเทียบจอดของรถไฟฟ้าในสถานีทั้งหมดคลาดเคลื่อนไม่เกิน 5 นาที (Train Punctuality (Delay within 5 Min.)) โดยในไตรมาส 3 ปี 2558 บริษัทมีความสามารถการเทียบจอดของรถไฟฟ้าในสถานีทั้งหมดคลาดเคลื่อนไม่เกิน 5 นาที (Train Punctuality (Delay within 5 Min.)) คิดเป็น 99.96% จากเป้าหมายที่ตั้งไว้ 99.75% นอกจากนี้ การที่บริษัทเข้าเป็นสมาชิก NOVA Group of Metros ซึ่งเป็นกลุ่มของประเทศสมาชิกผู้ให้บริการรถไฟฟ้าระดับนานาชาติเพื่อการเปรียบเทียบผลการปฏิบัติงานของระบบรถไฟฟ้ามีส่วนสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานให้มีผลสัมฤทธิ์ที่สูงขึ้น ซึ่งนอกจากตัวชี้วัดที่ใช้สะท้อนผลการปฏิบัติงานในด้านการให้บริการแล้ว บริษัทได้จัดทำดัชนีชี้วัดที่แสดงผลการปฏิบัติงานเพื่อเปรียบเทียบผลการดำเนินการ (Benchmarking) กับสมาชิก NOVA Group of Metros ในด้านต่างๆ ทั้งนี้ เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ที่จะนำมาสู่การปรับปรุงและพัฒนาการบริการให้ดียิ่งขึ้น และจากการเปรียบเทียบข้อมูลในกลุ่ม NOVA พบว่าบริษัทมีผลการดำเนินงานที่อยู่ในลำดับต้นๆ หลายเรื่อง เช่น การเดินรถที่ตรงต่อเวลาเมื่อเทียบจากตารางเดินรถ การซ่อมบำรุงที่ทำให้มีรถพร้อมใช้บริการ และการดูแลด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน เป็นต้น

3. คู่ค้า

บริษัทมีนโยบายการปฏิบัติต่อคู่ธุรกิจอย่างเป็นธรรมและส่งเสริมให้เกิดความรู้ความเข้าใจ การปฏิบัติการพัฒนาตามกรอบแนวคิดด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนในภาคธุรกิจของบริษัท ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่จะช่วยส่งเสริมและสนับสนุนให้การดำเนินธุรกิจมีความแข็งแกร่งและหากห่วงโซ่ทางธุรกิจ (Business Supply Chain) ของบริษัทมีความแข็งแรงแล้ว ย่อมส่งผลให้บริษัทเติบโตได้อย่างมั่นคง

การปฏิบัติทางธุรกิจอย่างเป็นธรรมมุ่งเน้นการปฏิบัติใดๆ อย่างมีจริยธรรมของบริษัทกับองค์กรอื่นหรือภาครัฐ ทั้งที่เป็น คู่ค้า คู่ธุรกิจ คู่สัญญา คู่แข่ง รวมถึงการสร้างความสัมพันธ์อันดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเหล่านี้โดยมุ่งเน้นที่การต่อต้านการคอร์รัปชั่น ความรับผิดชอบต่อสาธารณะ การแข่งขันอย่างยุติธรรม การสนับสนุนความรับผิดชอบทางสังคม และการเคารพต่อสิทธิทางทรัพย์สิน โดยมุ่งเน้นแนวทางและแนวปฏิบัติที่บริษัทกระทำต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทางธุรกิจ เช่น การดำเนินธุรกรรมใดๆ ต่อคู่ค้า/ผู้ส่งมอบ และคู่แข่งภายใต้แนวทางการดำเนินธุรกิจอย่างเป็นธรรม โปร่งใส การส่งเสริมการใช้แรงงานที่ถูกต้อง และการส่งเสริมการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน

ความปลอดภัยของพนักงานและผู้รับเหมา

บริษัทมีการดำเนินงานด้านความปลอดภัยสอดคล้องกับกฎหมายไทย และมาตรฐานความปลอดภัยในระดับประเทศ และระดับสากล ได้แก่ TIS 18001: 2011 และ มาตรฐาน OHSAS 18001:2007 ซึ่งได้รับการตรวจประเมินเพื่อรับรองมาตรฐานโดยบริษัท ทูฟ นอร์ด (ประเทศไทย) จำกัด วัตถุประสงค์หลักเพื่อดูแลสวัสดิภาพในการปฏิบัติงานในด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของพนักงานและบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานในระบบรถไฟฟ้า รวมถึงมีการจัดทำเอกสารปลอดออนไลน์ (Plod Online) เพื่อสื่อสารกับพนักงานให้ตระหนักใส่ใจในเรื่องความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม

4. สังคม

เนื่องด้วยบริษัทเป็นผู้ให้บริการรถไฟฟ้ามหานครหรือรถไฟฟ้า MRT ที่ครอบคลุมเส้นทางสำคัญในกรุงเทพมหานคร ดังนั้นชุมชนที่อยู่บริเวณเส้นทางการให้บริการจึงเป็นผู้มีส่วนได้เสียอีกกลุ่มหนึ่งที่บริษัทให้ความสำคัญ การให้บริการที่ไม่สร้างผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ของชุมชนและสังคม รวมถึงการส่งเสริมและพัฒนาชุมชนและสังคมในพื้นที่ที่ดำเนินธุรกิจ และสามารถสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น จึงนับเป็นความรับผิดชอบที่สำคัญในฐานะของการเป็นพลเมืองที่ดีของบริษัท

ทั้งนี้บริษัทได้กำหนดเป้าหมายที่การพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนเป็นหลัก โดยเน้นการพัฒนาคุณภาพชีวิตที่ดีออกเป็น 4 ด้านได้แก่ ด้านเศรษฐกิจของครอบครัวและชุมชน ด้านสุขภาพกายของคนในชุมชน ด้านสุขภาพใจและด้านสิ่งแวดล้อมในชุมชน และบริษัทเชื่อมั่นว่าปัจจัยที่ดีเหล่านี้จะก่อให้เกิดผลเชิงบวกต่อคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนและส่งผลต่อสังคมที่ดีขึ้นในอนาคต ซึ่งที่ผ่านมาบริษัทได้จัดกิจกรรมต่างๆ เพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตให้กับชุมชนและสังคม อาทิ โครงการส่งเสริมการบริการในด้านการศึกษา (MRT พาน้องพิชิต GAT) โครงการร่วมมือกับภาครัฐและเอกชนในการให้ความรู้เกี่ยวกับการดูแลสุขภาพและความปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้า MRT (โครงการ M Care สุขภาพดีชีวีปลอดภัย) โครงการจัดกิจกรรมเพื่อส่งเสริมศิลปะและวัฒนธรรม (เช่น โครงการประกวดวาดภาพ กิจกรรมวันเด็ก กิจกรรมวันสงกรานต์) โครงการส่งเสริมความสำคัญของสถาบันครอบครัว ชุมชน องค์กรพัฒนาเอกชน รวมทั้งสถาบันศาสนา (เช่น กิจกรรมวันพ่อ วันแม่ วันผู้สูงอายุ กิจกรรมกฐินสามัคคี) และกิจกรรมส่งเสริมสังคมภายใน ภายใต้โครงการ Happy Society

5. สิ่งแวดล้อม

บริษัทมุ่งมั่นดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่องตามมาตรฐาน ISO 14000 โดยได้มีการดำเนินการป้องกันและควบคุมมลภาวะ การลดผลกระทบกับสิ่งแวดล้อม และการใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืนบนพื้นฐานของการพัฒนาอย่างยั่งยืน 3 ด้าน คือ ด้านสังคม (Society) ด้านเศรษฐกิจ (Economy) และด้านสิ่งแวดล้อม (Environment)

โดยที่ผ่านมาบริษัทยึดมั่นในแนวทางการดำเนินธุรกิจที่มุ่งเน้นการใช้นวัตกรรมที่ช่วยอนุรักษ์พลังงานควบคู่ไปกับการรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืนตามนโยบายอนุรักษ์พลังงาน และคู่มือการจัดการพลังงาน

(Energy Management Manual) และกำหนดให้มีมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและแผนตรวจติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อมพร้อมนำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการให้กับสำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ยังมีการกำหนดนโยบายการจัดซื้อจัดจ้างที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และมีการใช้ทรัพยากรหมุนเวียน เพื่อให้เกิดการใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืน เช่น โครงการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ โครงการคืนบัตรรถไฟฟ้า โครงการแปรรูปกระดาษและหมุนเวียนนำกลับมาใช้ใหม่

สำหรับปี 2558 บริษัทได้ดำเนินงานตามแผนโครงการประหยัดพลังงาน เพื่อการประหยัดพลังงานและเพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไซด์ (CO_2) ให้ได้ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ต่อปี โดยดำเนินงานโครงการหลัก คือ

1) โครงการติดตั้งหลอดไฟ LED ทดแทนหลอดฟลูออเรสเซ็นต์ ที่ 3 สถานี (ส่วนใต้) ขอบเขตการดำเนินการ คือ ขั้นตอนการพิจารณาแนวทางในการดำเนินการเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ และประสิทธิผล
2) โครงการศึกษา Energy Baseline ที่สถานี (1สถานี) เพื่อประเมินประสิทธิภาพของการจัดการพลังงานขององค์กร
3) จัดกิจกรรมส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานแก่พนักงานหรือเจ้าหน้าที่ทุกคน

สำหรับปี 2559 บริษัทมีแผนการดำเนินงานโครงการประหยัดพลังงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อพัฒนาระบบการจัดการพลังงานอย่างยั่งยืน ดังนี้

(1) โครงการติดตั้งหลอดไฟ LED ทดแทนหลอดฟลูออเรสเซ็นต์ ที่ 9 สถานี (ส่วนใต้)
(2) โครงการจัดทำ Energy Baseline ที่สถานีเพื่อประเมินประสิทธิภาพของการจัดการพลังงานขององค์กร
(3) โครงการประยัดพลังงานแสงสว่าง หลอดไฟชนิด Compact Fluorescent ขนาด 36 วัตต์ ที่ 9 สถานี (ส่วนใต้)
(4) จัดกิจกรรมส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานแก่พนักงานหรือเจ้าหน้าที่ทุกคน

การส่งเสริมนวัตกรรมด้านสิ่งแวดล้อม บริษัทมุ่งเน้นการใช้นวัตกรรมที่ช่วยอนุรักษ์พลังงานควบคู่ไปกับการรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน โดยกำหนดเครื่องมือในการดำเนินการให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด อาทิ คู่มือการจัดการพลังงาน แผนการอนุรักษ์พลังงานประจำปี โดยที่ผ่านมาบริษัทได้สร้างนวัตกรรมในการทำงานเพื่อลดปริมาณการใช้พลังงานในการให้บริการการเดินรถอย่างต่อเนื่อง และมีการเทคโนโลยีมาเพื่อช่วยประหยัดต้นทุนในการให้บริการเดินรถ ซึ่งเป็นการอนุรักษ์พลังงานควบคู่กับการรักษาสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การนำเอาเทคโนโลยี VSD (Variable Speed Drive) มาใช้ควบคุมการทำงานระบบปรับอากาศภายในสถานี การศึกษานำหลอดไฟฟ้าแสงสว่างชนิด LED มาทดสอบเพื่อใช้ทดแทนหลอดไฟฟ้าแสงสว่างแบบธรรมดาที่ใช้พลังงานไฟฟ้ามากกว่า เพื่อเป็นการประหยัดพลังงานไฟฟ้าในสถานี โครงการแลกเปลี่ยนแนวทางการจัดการพลังงานกับหน่วยงานในระดับสากล จาก NOVA group of metros นอกจากนี้บริษัทยังส่งเสริมให้พนักงานมีส่วนร่วมในการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมในการดำเนินธุรกิจ เพื่อสร้างและปลูกจิตสำนึกเรื่องการประหยัดพลังงานและการใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุด กิจกรรมส่งเสริมอนุรักษ์พลังงานเป็นผลให้ ที่ผ่านมาบริษัทได้รับคัดเลือกเพื่อเข้ารับรางวัลสถานประกอบการที่ปฏิบัติตามมาตรการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมีการจัดการสภาพแวดล้อมดีเด่นประจำปี 2554 (EIA Monitoring Awards) รางวัล Thailand Energy Awards 2014 ด้านอนุรักษ์พลังงานดีเด่น ประเภทขนส่งจากกระทรวงพลังงาน และรางวัล ESG100 Certificate 2015 จากสถาบันไทยพัฒน์ในฐานะ 1 ใน 100 บริษัทจดทะเบียนที่มีความโดดเด่นในการดำเนินธุรกิจด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล (Environmental, Social and Governance: ESG) ที่บริษัทมุ่งมั่นเอาใจใส่ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ภายใต้แนวคิดและนโยบาย “การพัฒนาอย่างยั่งยืน”

10.2.2.4 กิจกรรมเพื่อประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (CSR after process)ในปีที่ผ่านมา

"โครงการคืนบัตรรถไฟฟ้า ร่วมรักษาสิ่งแวดล้อม พร้อมพัฒนาสังคมอย่างยั่งยืน" บริษัทมุ่งมั่นในการรักษาสิ่งแวดล้อม ควบคู่ไปกับการพัฒนาสังคม เพื่อการพัฒนาสังคมอย่างยั่งยืนและสามารถตอบสนองความต้องการของชุมชนทั้งในด้านเศรษฐกิจสังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน ด้วยการดำเนินกิจกรรมที่ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการช่วยเหลือสังคมควบคู่ไปกับการรักษาสิ่งแวดล้อม ภายใต้ชื่อโครงการ "คืนบัตรรถไฟฟ้า ร่วมรักษาสิ่งแวดล้อม พร้อมพัฒนาสังคมอย่างยั่งยืน" เชิญชวนให้ผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT ร่วมคืนบัตรโดยสารชนิดบัตรจำกัดวันที่หมดอายุแล้วโดยบัตรโดยสาร 1 ใบมีค่าแทนเงินบริจาค 10 บาทเพื่อนำเงินทุนไปใช้ในการพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชน ผ่านการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ที่สอดคล้องกับความต้องการและความเป็นอยู่ของชุมชน อาทิ การจัดกิจกรรม Share 2 child เพื่อน้องฉลาดคิด โดยการนำเยาวชนเรียนรู้ระบบการใช้บริการรถไฟฟ้า MRT เพื่อทัศนศึกษาตามสถานที่ต่างๆ และการจัดกิจกรรม M Care สุขภาพดี ชีวีปลอดภัยร่วมกับหน่วยงานพันธมิตร เพื่อให้ความรู้ด้านสาธารณสุขแก่ผู้โดยสารและประชาชนทั่วไป รวมถึงกิจกรรมเพื่อสังคมกรณีพิเศษอื่นๆ อีกด้วย

โครงการนี้ จึงเปรียบเสมือนกำลังใจจากผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT ทุกท่านและบริษัทที่มุ่งมั่นสร้างสรรค์และมีส่วนร่วมผลักดันการพัฒนาคุณภาพชีวิตของสังคมควบคู่ไปกับการช่วยกันรักษาสิ่งแวดล้อม เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของทุกคนในสังคม และเพื่ออนาคตที่สดใสของลูกหลานของเราที่จะพัฒนาและเจริญเติบโตต่อไปอย่างยั่งยืน

โดยในปี 2558 บริษัทได้นำเงินทุนที่ได้รับจากโครงการดังกล่าว ไปดำเนินกิจกรรมเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านการศึกษาและสาธารณสุขของชุมชนรายล้อมเส้นทางการเดินรถไฟฟ้า MRT ทั้งโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินปัจจุบัน โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง และ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย โดยแบ่งเป็น 3 ส่วน ดังนี้

1. กิจกรรมเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านการศึกษา
"กิจกรรม Share 2 Child เพื่อน้องฉลาดคิด"

วันที่ 27 ม.ค. 2558	นำนักเรียนในโรงเรียนตามแนวเส้นทางการเดินรถไฟฟ้า MRT ไปทัศนศึกษาแลกเปลี่ยนประสบการณ์นอกห้องเรียน ดำเนินการจัดกิจกรรมร่วมกับคณะเด็กนักเรียนและครูอาจารย์ จากโรงเรียนวัดเลียบราษฎร์บำรุง จ.นนทบุรี ซึ่งเป็นชุมชนรายรอบเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (สถานีวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ กทม.) ซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายได้มีประสบการณ์ทดลองการใช้บริการรถไฟฟ้า MRT เพื่อเดินทางไปเปิดประสบการณ์เรียนรู้ด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม ณ ศูนย์วิทยาศาสตร์เพื่อการศึกษา (ท้องฟ้าจำลองกรุงเทพ)
วันที่ 20 ก.พ. 2558	บริษัทและบริษัทในเครือช.การช่าง ร่วมสนับสนุนโครงการศิลป์น้ำหนึ่ง-วังจันทร์ จัดกิจกรรมประกวดวาดภาพ พร้อมมอบรางวัลเป็นทุนการศึกษาและบริจาคอุปกรณ์สิ่งของ อุปกรณ์กีฬา หนังสือ และเครื่องเขียนต่างๆ ให้แก่เด็กนักเรียนและโรงเรียนที่ขาดแคลน จำนวน 15 โรงเรียนในจังหวัดระยอง เพื่อส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านการศึกษา
วันที่ 27 ก.พ. 2558	เชิญน้องๆ จาก มูลนิธิเพื่อการพัฒนาเด็ก (มพด.) ศูนย์ดวงแข รายรอบเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สถานีหัวลำโพง เขตปทุมวัน กทม.) ได้เข้าชมละครบรอดเวย์ระดับโลก Disney's Beauty And The Beast ณ โรงละครเมืองไทย รัชดาลัยเธียเตอร์ เพื่อช่วยส่งเสริมจินตนาการ และสร้างแรงบันดาลใจ แล้วพาน้องๆ ทดลองโดยสารรถไฟฟ้า MRT

วันที่ 19 มี.ค. 2558	เปิดบ้านต้อนรับน้องๆ จากโรงเรียนตำรวจตระเวนชายแดน ค่ายศรีสุรินทรภักดี จ.สุรินทร์ และจ.บุรีรัมย์ ซึ่งน้องๆ ได้เข้าร่วมกิจกรรมสนุกๆ ณ ห้อง Auditorium อาคารบริหาร แล้วต่อความสนุกด้วยการเข้าชมและถ่ายภาพสุดเก๋ ณ พิพิธภัณฑ์ภาพจิตรกรรม 3 มิติ Art in Paradise ณ สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ปิดท้ายกิจกรรมด้วยการทดลองนั่งรถไฟฟ้า MRT ไปยังสถานีสุขุมวิท ก่อนจะส่งต่อน้องๆ ให้กับพี่ๆจาก TBSP นำไปชมท้องฟ้าจำลองกรุงเทพฯ เพื่อเปิดโลกการเรียนรู้ทางวิทยาศาสตร์

“โครงการ MRT 11 ปี ส่งความสุขรับเปิดเทอม” เนื่องในโอกาสครบรอบการเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ปีที่ 11 รฟม. จึงร่วมกับบริษัทผู้ให้บริการรถไฟฟ้า MRT จัดโครงการ “MRT 11 ปี ส่งความสุขรับเปิดเทอม” ขึ้น เพื่อเป็นการขอบคุณประชาชนที่ให้ความไว้วางใจใช้บริการรถไฟฟ้า MRT มาโดยตลอดระยะเวลา 11 ปี อีกทั้งยังเป็นการสนับสนุนนโยบายรัฐบาลในการส่งเสริมให้เยาวชน นักเรียน นักศึกษา ใช้ระบบขนส่งมวลชนมากยิ่งขึ้นจึงจัดกิจกรรมส่งความสุขให้ประชาชนและเยาวชนได้เรียนรู้ มีความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการใช้ระบบรถไฟฟ้า MRT และระบบขนส่งมวลชนในต่างประเทศ โดยโครงการดังกล่าวประกอบด้วยกิจกรรมการประกวดวาดภาพระบายสีด้วยสีชอล์ค ในหัวข้อ “รถไฟฟ้า MRT ของฉัน” และกิจกรรมแข่งขันตอบคำถาม “CHAMPION OF MRT” โดยทุกทีมเข้าแข่งขันต้องรวบรวมความรู้จากการร่วมเดินทางเยี่ยมชมแหล่งเรียนรู้สุด Exclusive กับรถไฟฟ้า MRT ในกิจกรรม “MRT One Day Trip” เพื่อแข่งขันตอบคำถาม ชิงรางวัลถ้วยเกียรติยศจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และประธานกรรมการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) พร้อมทุนการศึกษาและร่วมเดินทางทัศนศึกษาเรียนรู้ระบบรถไฟฟ้า ณ เมืองโยโกฮาม่า ประเทศญี่ปุ่น

2. กิจกรรมเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านสาธารณสุข

“กิจกรรม M Care สุขภาพดี ชีวีปลอดภัย” บริษัทร่วมกับหน่วยงานพันธมิตร จัดกิจกรรมออกบูธแสดงนิทรรศการให้ความรู้ในด้านสุขภาพ ความปลอดภัย และบริการตรวจสุขภาพฟรีให้กับผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT รวมถึงกลุ่มประชาชนที่พักอาศัยอยู่รายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT รวมถึงชุมชนใกล้เคียง ดังนี้

- การออกบูธให้ความรู้และรับบริการตรวจสุขภาพ จากโรงพยาบาลเอกชน การออกบูธแสดงนิทรรศการและให้ความรู้เรื่องการใช้ระบบรถไฟฟ้า MRT อย่างถูกวิธีและปลอดภัย และผู้โดยสารร่วมกิจกรรมพร้อมรับรางวัลภายในงาน อาทิ บัตรโดยสารรถไฟฟ้า MRT ตุ๊กตาน้อง M เป็นต้น
- บริการนวดเพื่อสุขภาพฟรี จาก มูลนิธิคอลฟีลด์เพื่อคนตาบอดในพระราชูปถัมภ์ สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี
- บริการตรวจสุขภาพ (แมะ) และให้คำแนะนำในการดูแลสุขภาพ ด้วยศาสตร์การแพทย์แผนจีน โดยอาจารย์แพทย์จีน วิทยาลัยการแพทย์ทางเลือกมหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม
- บริการตรวจสุขภาพ (แมะไฟฟ้า) ตรวจสุขภาพตามธาตุเจ้าเรือน ตรวจแรงบีบมือ ตรวจวัดสายตาเบื้องต้น จาก ร.พ.กล้วยน้ำไท
- ประเมินความเสี่ยงเบื้องต้นด้วยคอมพิวเตอร์, ปรึกษาสุขภาพกับพยาบาลวิชาชีพ จาก ร.พ.เปาโล เมโมเรียล โชคชัย 4
- ความรู้เรื่อง “5 ทำ 5 ไม่ 7 สัญญานอันตรายห่างไกลมะเร็ง 9 เคล็ดลับ” จากสถาบันมะเร็งแห่งชาติ
- เช็คความฟิตง่ายๆ มาตรวจวัดสมรรถภาพร่างกายกับสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
- เคล็ดลับการดูแลสุขภาพด้วยการแพทย์แผนไทยผักพื้นบ้าน อาหารเป็นยา จากกรมพัฒนาการแพทย์แผนไทยและการแพทย์ทางเลือก

- พบองค์ความรู้การดูแลสุขภาพให้ถูกหลักโครงสร้างร่างกาย ตรวจอาการสาเหตุอาการป่วย ให้คำแนะนำ การดูแลตนเองเบื้องต้น จากสถาบันปรับโครงสร้างร่างกายอริยะ
- สาธิตการออกกำลังกาย แก้โรค Office Syndrome ด้วยศาสตร์โยคะ จากผู้เชี่ยวชาญ

3. กิจกรรมส่งเสริมความรักความผูกพันสถาบันครอบครัว

"กิจกรรม MRT พาแม่ดูละครเวทีฟรี" เชิญชวนผู้โดยสารตอบคำถามแสดงความคิดเห็นผ่านทางสื่อ Facebook เพื่อลุ้นรับบัตรชมการแสดงละครเวที เรื่อง วันสละโสดกับโจทก์เก่าๆ ณ โรงละคร เมืองไทย รัชดาลัย เธียเตอร์

"MRT พาชมคอนเสิร์ต จุฬาฯ วิถี ลีลาสุนทราภรณ์ ศตวรรษานุสรณ์ศาสตราจารย์ ดร.บุญรอด บิณฑสันต์" บริษัทได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของกลุ่มเป้าหมายผู้สูงวัย รายรอบเส้นทางรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล ซึ่งถือว่าเป็นปูชนียบุคคลของสังคมที่มีคุณค่ายิ่ง และได้ทำคุณประโยชน์แก่สังคมมาแล้วมากมาย จำเป็นอย่างยิ่งที่คนรุ่นหลังจะต้องให้ความสำคัญในการยกย่องให้การดูแลผู้สูงวัยให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี สุขภาพจิตดี และสามารถดำรงชีวิตอยู่ในสังคมอย่างมีความสุข บริษัทจึงได้จัดกิจกรรม "MRT พาชมคอนเสิร์ต จุฬาฯ วิถี ลีลาสุนทราภรณ์ ศตวรรษานุสรณ์ ศาสตราจารย์ ดร.บุญรอด บิณฑสันต์" โดยวงดนตรีสุนทราภรณ์วงใหญ่ และวงดนตรีไทยสังคีตสัมพันธ์

"งานทอดกฐินสามัคคีประจำปี 2558" บริษัทผู้ให้บริการรถไฟฟ้า MRT สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงบางใหญ่-เตาปูน) พร้อมด้วยคณะผู้บริหารและพนักงาน ร่วมเป็นเจ้าภาพในการทอดกฐินสามัคคี ประจำปี 2558 ณ วัดไทรม้าใต้ ตำบลไทรม้า อำเภอเมืองจังหวัดนนทบุรี เพื่อร่วมสมทบทุนบูรณะ กุฏิ เสนาสนะ และทำนุบำรุงสืบทอดพระพุทธศาสนา โดยผู้โดยสารทั้ง 18 สถานี มีจิตศรัทธาร่วมทำบุญกับบริษัทรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 561,472.50 บาท

"กิจกรรมคืนบัตรฯ ลุ้นโชคกับ MRT" กิจกรรมการรณรงค์ให้ผู้โดยสารเกิดการรับรู้เกี่ยวกับโครงการ "คืนบัตรรถไฟฟ้า ร่วมรักษาสิ่งแวดล้อม พร้อมพัฒนาสังคมอย่างยั่งยืน" มากขึ้น โดยการแจกซองบัตรโดยสารของโครงการฯ แก่ผู้โดยสารที่ออกบัตรโดยสารหรือแสดงบัตรโดยสารชนิดจำกัดวัน ประเภท 1 วัน, 3 วัน หรือ 30 วัน จากนั้นกรอกชื่อ-ที่อยู่บนซองบัตรโดยสารของโครงการ พร้อมบรรจุบัตรโดยสารประเภท 1 วัน, 3 วัน หรือ 30 วัน ที่หมดมูลค่าแล้ว หย่อนลงกล่องรับคืนบัตรโดยสารของโครงการฯ เพื่อลุ้นรับรางวัล

10.3 นโยบายการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอรัปชั่น

10.3.1 นโยบายการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอรัปชั่นของบริษัท

บริษัทตระหนักและให้ความสำคัญในการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชั่น และการป้องกันการทุจริตทั้งภายในและภายนอกขององค์กร โดยบริษัทได้กำหนดแนวทางในการประพฤติปฏิบัติที่เหมาะสมของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ผ่านทางจรรยาบรรณบริษัท และบริษัทได้คำนึงถึงความเสียหายที่จะเกิดจากการทุจริตคอร์รัปชั่น จึงได้กำหนดนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชั่น โดยมีแนวทางปฏิบัติที่สำคัญ ดังนี้

1. พนักงานทุกระดับของบริษัทควรปฏิบัติงานด้วยความเป็นธรรม ซื่อสัตย์สุจริต และโปร่งใส ในการดำเนินธุรกิจร่วมกับหน่วยงานต่างๆ และการปฏิบัติงานนั้นต้องถูกต้องตามกฎหมาย โดยมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านคอร์รัปชั่น ซึ่งอยู่ในจรรยาบรรณบริษัท
2. สนับสนุนให้ปฏิบัติต่อคู่ค้าอย่างเป็นธรรมด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และปฏิบัติตามพันธสัญญาต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของบริษัท
3. สนับสนุนให้มีการปลูกจิตสำนึกของผู้บริหารและพนักงานให้ละเว้นการทุจริตและตระหนักถึงโทษภัยของการทุจริต
4. สนับสนุนให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานไม่พึงรับหรือให้การเลี้ยงรับรอง ของขวัญ และค่าใช้จ่ายอื่นใดที่เกินความจำเป็นและไม่เหมาะสมกับบุคคลที่ทำธุรกิจกับบริษัท
5. บริษัทจะจัดให้มีการฝึกอบรมแก่พนักงานเพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับนโยบายและแนวปฏิบัติในการต่อต้านการทุจริต

ทั้งนี้ บริษัทซึ่งดำเนินธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษและธุรกิจบริหารจัดการโครงการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า ได้มีนโยบายการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอรัปชั่นและการดำเนินงานตามนโยบายดังกล่าว สรุปได้ดังต่อไปนี้

10.3.2 ธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ

บริษัทได้กำหนดมาตรการทั้งทางวินัยและทางกฎหมายกรณีทุจริตคอรัปชั่น ในทางวินัยจะมีกระบวนการสอบข้อเท็จจริงทางวินัยโดยคณะกรรมการซึ่งประกอบด้วยตัวแทนจากแผนกทรัพยากรบุคคล แผนกต้นสังกัดของผู้กระทำผิด และจากหน่วยงานอื่น ในการพิจารณาความผิดกำหนดให้กรรมการผู้จัดการเป็นพิจารณาลงโทษสำหรับกรณีตักเตือนเป็นลายลักษณ์อักษร และการเลิกจ้าง และหากความผิดเข้าข่ายยักยอกจะพิจารณาดำเนินการในทางกฎหมายเพื่อรักษาผลประโยชน์ของบริษัทโดยกำหนดแนวทางไว้ดังนี้

1. ไม่ดำเนินธุรกิจกับองค์กร หรือหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการทุจริตคอรัปชั่น
2. มีการลงโทษพนักงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการทุจริต และการดำเนินคดีทางกฎหมาย

แนวทางปฏิบัติเพิ่มเติมเกี่ยวกับการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชั่น

บริษัทมีเจตนารมณ์ที่จะดำเนินธุรกิจอย่างโปร่งใส ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชั่น ตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ระมัดระวัง รอบคอบ เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทและเป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้เสีย และไม่มีการทุจริตคอร์รัปชั่นทั้งภายในและภายนอก

1. บริษัทและบริษัทย่อยได้กำหนดนโยบายและมาตรการเพื่อการต่อต้าน ขจัดการจ่ายหรือการรับสินบนและการคอร์รัปชั่น รวมถึงการกระทำการใดๆ ซึ่งขัดต่อศีลธรรมและวัฒนธรรมอันดีงาม โดยกำหนดเป็นลายลักษณ์อักษรในนโยบายการกำกับดูแลกิจการ จรรยาบรรณบริษัทของบริษัทและข้อตกลงเกี่ยวกับการทำงาน เพื่อให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนถือปฏิบัติร่วมกัน

2. บริษัทตระหนักถึงความเสี่ยงของธุรกิจภายใต้การเปลี่ยนแปลงทั้งจากปัจจัยภายในและภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานบริษัทจึงได้จัดให้มีการบริหารความเสี่ยงอย่างมีระบบ มีการเฝ้าระวัง และมีการใช้มาตรการต่างๆ เพื่อลดความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง โดยได้แต่งตั้งคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง เพื่อพิจารณาระดับนโยบาย และมีฝ่ายบริหารทำหน้าที่ดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยงขององค์กรโดยรวม และปฏิบัติหน้าที่ประจำวันแทนคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง ทำหน้าที่ติดตาม ประเมินผลและจัดทำรายงานการบริหารความเสี่ยงในระดับหน่วยงาน เพื่อรายงานคณะกรรมการบริษัททราบ นอกจากนี้ ยังได้มีการจัดทำคู่มือการบริหารความเสี่ยงและแผนการบริหารความเสี่ยง เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงาน รวมทั้งมีการติดตามประเมินผล ทบทวนความเสี่ยงให้สอดคล้องกับสถานการณ์แวดล้อมทั้งภายในและภายนอก รวมทั้งมีการจัดทำแผนฉุกเฉินสำหรับทุกหน่วยงานใช้ปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินเพื่อสามารถเข้าดำเนินการแก้ไขปัญหาได้ทันที

3. ในส่วนของการดำเนินการของบริษัทเพื่อให้เป็นไปตามนโยบายในการป้องกันการคอร์รัปชั่นนั้น นอกจากได้กำหนดไว้เป็นลายลักษณ์อักษรแล้ว บริษัทได้ปลูกจิตสำนึกป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชั่นภายในองค์กร โดยบริษัทได้จัดให้มีการฝึกอบรม ด้วยวิธีการทั้งทางกายภาพและพัฒนาทางจิตที่จะช่วยให้เกิดจิตสำนึกที่ดีเพราะบริษัทเชื่อว่าการเป็นคนดีต้องเกิดขึ้นจากภายใน เช่น กิจกรรมทางด่วนชวนฟังธรรม ที่บริษัทจัดต่อเนื่องตลอดปี 2558 นอกจากนี้เพื่อเตรียมความพร้อมในการขอรับรองการเข้าร่วมเป็นสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านทุจริต บริษัทได้ดำเนินการให้แผนกต่างๆ ทำการประเมินตนเองเพื่อระบุจุดที่ต้องปรับปรุงให้สอดคล้องตามมาตรการต่อต้านการคอร์รัปชั่น ในโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านทุจริต พร้อมกันนี้บริษัทได้มอบหมายให้ผู้รับผิดชอบด้านการกำกับดูแล และด้านตรวจสอบภายใน จำนวน 2 คน เข้ารับการอบรมหลักสูตร Anti - Corruption : The Practical Guide (ACPG 15) ซึ่งจัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

4. บริษัทจัดทำแบบสำรวจการปฏิบัติตามจรรยาบรรณทุกปี เพื่อให้ผู้บริหารทบทวนการประพฤติปฏิบัติตนตามแนวทางจรรยาบรรณ

5. บริษัทได้กำหนดความผิดสำหรับการปฏิบัติงานที่ทุจริต คอร์รัปชั่น เป็นความผิดทางวินัยที่ร้ายแรง ซึ่งหากฝ่าฝืนละเมิด จะถูกพิจารณาลงโทษสถานหนัก อันอาจถึงขั้นเลิกจ้าง โดยไม่ต้องเตือนล่วงหน้า ลักษณะความผิดดังกล่าวจำแนกได้ดังนี้

(1) เปิดเผยความลับของบริษัทแก่บุคคลภายนอก
(2) ทุจริตต่อหน้าที่ และหรือต่อบริษัทรวมทั้งการให้ความร่วมมือกับผู้อื่นให้กระทำการนั้นด้วย
(3) ใช้ตำแหน่งหน้าที่แสวงหาผลประโยชน์แก่ตนเองหรือผู้อื่นโดยมิชอบ
(4) รับสิ่งตอบแทนเกี่ยวกับหน้าที่การงานโดยมิชอบ
(5) แสดงกิริยาหยาบคาย หรือใช้วาจาก้าวร้าวข่มขู่ หมิ่นประมาท หรือทำร้ายร่างกายผู้บังคับบัญชา รวมถึงบุคคลภายนอกที่มาติดต่อหรือเกี่ยวข้องกับบริษัท

10.3.3 ธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

บริษัทได้ให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมถึงการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชั่นโดยบริษัทได้ดำเนินการที่แสดงออกถึงความมุ่งมั่นในการต่อต้านคอร์รัปชั่น ภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยบริษัทได้ประกาศนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชั่นให้กับพนักงานทุกคนได้รับทราบและเผยแพร่นโยบายดังกล่าวในเว็บไซต์เพื่อสื่อสารภายใน (Intranet) และ เว็บไซต์หลักของบริษัทหัวข้อบรรษัทภิบาลรวมถึงมีการจัดให้มีการฝึกอบรมแก่พนักงานใหม่ทุกคนของบริษัท เพื่อให้เกิดความตระหนักและเกิดจิตสำนึกในเรื่องดังกล่าวตั้งแต่เริ่มแรกและจัดให้เป็นหลักสูตรทบทวนความรู้และทดสอบประจำปีให้กับพนักงานทุกคนอีกด้วยเพื่อทบทวนการประพฤติปฏิบัติตนตามแนวทางจรรยาบรรณ และบริษัทได้คำนึงถึงความเสียหายที่จะเกิดจากการทุจริตคอร์รัปชั่น โดยเปิดช่องทางให้สามารถติดต่อร้องเรียนในเรื่องที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อบริษัทโดยสามารถรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบโดยตรง

11. การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง

11.1 การควบคุมภายใน

คณะกรรมการบริษัทได้ให้ความสำคัญต่อระบบการควบคุมภายในที่ดีและมีประสิทธิผล รวมทั้งแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท เพราะเชื่อว่าการมีระบบการควบคุมภายในที่ดี คือการมีกระบวนการปฏิบัติงาน แผนการจัดองค์กร และระบบงานที่ดี สามารถนำมาใช้เพื่อช่วยให้การดำเนินงานบรรลุวัตถุประสงค์หรือภารกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ช่วยลดความเสี่ยงและป้องกันความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจของบริษัทโดยมอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระดำเนินการสอบทานการประเมินระบบการควบคุมภายในให้มีประสิทธิผล โดยมีสำนักตรวจสอบภายในซึ่งมีความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่และรายงานตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่สอบทานระบบการปฏิบัติงานในฝ่ายงานต่างๆ ของบริษัทตามแผนการตรวจสอบประจำปีที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าการปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล มีการใช้ทรัพยากรต่างๆ ของบริษัทอย่างคุ้มค่า สมประโยชน์ มีการควบคุมการดำเนินงานและการรายงานทางการเงินที่มีความถูกต้อง เชื่อถือได้และทันเวลา มีการปฏิบัติตามนโยบายและเป็นไปตามข้อกำหนดกฎหมายและข้อบังคับของทางราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และมีการทบทวนความมีประสิทธิผลของระบบการควบคุมภายในอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถดำเนินธุรกิจให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้ถือหุ้นบนพื้นฐานความเป็นธรรมด้านผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย นอกจากนี้คณะกรรมการตรวจสอบยังมีหน้าที่ในการพิจารณาคัดเลือกและเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและค่าตอบแทนผู้สอบบัญชี พิจารณาการเปิดเผยข้อมูลของบริษัทให้มีความถูกต้องครบถ้วนในกรณีที่เกิดรายการเกี่ยวโยงหรือรายการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

11.2 การบริหารจัดการความเสี่ยง

คณะกรรมการบริษัทได้ให้ความสำคัญในการนำระบบบริหารความเสี่ยงมาใช้ในการบริหารจัดการ โดยมอบหมายให้คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงดูแลและทบทวนการบริหารความเสี่ยงโดยรวมของบริษัท กลยุทธ์ที่ใช้ในการบริหารความเสี่ยง และระบบเตือนภัยความเสี่ยง เพื่อสามารถเตรียมพร้อมในการตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงได้อย่างเหมาะสมและทันเวลารวมทั้งการจัดการอบรมให้ความรู้กับผู้บริหารและพนักงานถึงแนวทางการบริหารความเสี่ยงเพื่อให้เกิดความเข้าใจและมีส่วนร่วมในการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร โดยฝ่ายบริหารดำเนินการพิจารณาปัจจัยเสี่ยงที่บริษัทประสบอยู่หรือคาดว่าจะประสบ นำมาวิเคราะห์ผลกระทบและโอกาสที่ความเสี่ยงนั้นจะเกิดขึ้น แล้วกำหนดมาตรการป้องกันและการจัดการความเสี่ยงนั้นให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้และสอดคล้องกับนโยบายของบริษัท นำเสนอคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงพิจารณาความเพียงพอและเหมาะสม โดยกำหนดให้มีการทบทวนระบบและประเมินประสิทธิผลของ

การจัดการความเสี่ยงทุกปีและในทุกช่วงเวลาที่พบว่าระดับความเสี่ยงมีการเปลี่ยนแปลง โดยมีเลขานุการคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงทำการติดตามผลเป็นระยะอย่างสม่ำเสมอทุกไตรมาส และรายงานผลให้ฝ่ายบริหารและคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงรับทราบเพื่อรายงานคณะกรรมการบริษัทรับทราบโดยรวม ทั้งนี้ ปัจจัยเสี่ยงและการบริหารจัดการความเสี่ยงที่สำคัญของบริษัทได้อธิบายไว้ในหัวข้อเรื่องปัจจัยเสี่ยงหน้า 77 ถึง 81

11.3 คณะกรรมการบริษัทได้ประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในจากแบบประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในซึ่งมีการพิจารณาถึงด้านต่างๆ 5 องค์ประกอบ คือ การควบคุมภายในองค์กร การประเมินความเสี่ยง การควบคุมการปฏิบัติงาน ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล และระบบการติดตาม สรุปความเห็นได้ว่า บริษัทมีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอและเหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจ ไม่มีข้อบกพร่องเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่เป็นสาระสำคัญสามารถป้องกันทรัพย์สินของบริษัทและบริษัทย่อยจากการที่ผู้บริหารหรือพนักงานนำไปใช้โดยมิชอบหรือโดยไม่มีอำนาจ รายงานทางการเงินของบริษัทมีความถูกต้องเชื่อถือได้ สอดคล้องกับมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปและมาตรฐานการรายงานทางการเงิน การดำเนินธุรกิจของบริษัทได้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องครบถ้วน

คณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการตรวจสอบ และผู้สอบบัญชี มีความเห็นสอดคล้องกันว่าการดำเนินงานของบริษัทเป็นไปภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โปร่งใส มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมมีประสิทธิผล สามารถป้องกันทรัพย์สินของบริษัทจากการที่ผู้บริหารหรือพนักงานนำไปใช้ในทางมิชอบหรือโดยไม่มีอำนาจ

หัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทคือ นางสาววาสนา วัฒนานุกูลชัย ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายใน ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า นางสาววาสนา วัฒนานุกูลชัย มีความรู้ ความสามารถและประสบการณ์การทำงานที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่หัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยในการแต่งตั้ง ถอดถอน และโยกย้ายผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายในต้องได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ (รายละเอียดปรากฏในหน้า 194 ถึง 195)

สำหรับหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท คือ นายภาคภูมิ ทวีวิทยรัศมิ์ รองกรรมการผู้จัดการบริหารและเลขานุการบริษัท เป็นผู้รับผิดชอบดูแล (รายละเอียดปรากฏในหน้า 195 ถึง 196)

12. รายการระหว่างกัน

12.1 หลักการและขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

รายการธุรกิจกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง เป็นไปตามเงื่อนไขและเกณฑ์ตามปกติธุรกิจ การทำรายการที่เกี่ยวโยงกันและรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

การพิจารณาอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน บริษัทมีการนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท โดยกรรมการบริษัทที่มีส่วนเกี่ยวข้อง อันอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ไม่มีสิทธิเข้าร่วมประชุม และลงคะแนนเพื่อพิจารณาในวาระดังกล่าว นอกจากนี้คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทจะพิจารณาการเปิดเผยข้อมูลของบริษัทในกรณีที่เกิดรายการที่เกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้มีความถูกต้องครบถ้วน

ในส่วนของการทำรายการที่เกี่ยวโยงกันที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไปที่บริษัทและบริษัทย่อยมี หรืออาจมีในอนาคต บริษัทได้ขออนุมัติในหลักการจากคณะกรรมการบริษัทแล้ว

12.2 นโยบายหรือแนวโน้มการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

บริษัทจะปฏิบัติตามข้อกำหนด กฎระเบียบของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รวมถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดในการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวโยงกัน และการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัทหรือบริษัทย่อย และตามมาตรฐานบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ทั้งนี้ หากมีรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในอนาคต อาทิ การว่าจ้างให้กลุ่มผู้ที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ทำการก่อสร้าง บริหารโครงการ บำรุงรักษา คณะกรรมการบริษัท โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบร่วมด้วยจะเป็นผู้พิจารณาความจำเป็น และสมเหตุสมผลของการเข้าทำรายการนั้นๆ ซึ่งรวมถึงการกำหนดราคา และเงื่อนไขการทำรายการว่าเป็นไปตามลักษณะธุรกิจปกติ และพิจารณาเปรียบเทียบการกำหนดราคากับบุคคลภายนอกหรือราคาตลาด โดยที่ผู้มีส่วนได้เสียจะไม่มีส่วนร่วมในการพิจารณาอนุมัติการทำรายการ ทั้งนี้ บริษัทไม่มีนโยบายในการให้กู้ยืมหรือค้ำประกันเงินกู้แก่บุคคลที่อาจมีความขัดแย้งตามนิยามของสำนักงาน กลต.

หากคณะกรรมการตรวจสอบไม่มีความชำนาญในการพิจารณารายการระหว่างกันที่อาจเกิดขึ้น บริษัทจะจัดให้มีผู้เชี่ยวชาญอิสระหรือผู้สอบบัญชีของบริษัท เป็นผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับรายการระหว่างกันดังกล่าว เพื่อนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจของคณะกรรมการบริษัท และ/หรือ คณะกรรมการตรวจสอบ หรือผู้ถือหุ้นตามแต่กรณี โดยที่บริษัทจะมีการเปิดเผยรายการระหว่างกันในหมายเหตุประกอบงบการเงินที่ตรวจสอบหรือสอบทานโดยผู้สอบบัญชีของบริษัท

12.3 รายการระหว่างกันของบริษัท และบริษัทย่อยกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งสำหรับปี 2558 และปี 2557

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่ารายการ (บาท)		ความจำเป็น/รายละเอียด	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
			ปี 2558	ปี 2557		
1. บมจ. ช.การช่าง	- เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท โดยมีสัดส่วนการถือหุ้น ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ร้อยละ 27.47 - กรรมการ กรรมการบริหาร และผู้บริหารของ บมจ. ช.การช่าง คือ นายปลิว ตรีวิศวเวทย์ เป็นกรรมการ และประธานกรรมการบริหารของบริษัท - กรรมการและรองกรรมการผู้จัดการใหญ่อาวุโสของ บมจ. ช.การช่าง คือ นายประเสริฐ มริตตนะพร เป็นคู่สมรสของนางพเยาว์ มริตตนะพร กรรมการ กรรมการบริหาร และกรรมการผู้จัดการของบริษัท และรักษาการกรรมการผู้จัดการของ NECL - ผู้บริหารใน บมจ. ช.การช่าง คือ นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล เป็นกรรมการและกรรมการบริหารของบริษัท	บริษัท - เงินจ่ายล่วงหน้า	398,250,000	1,235,250,000	- เงินจ่ายล่วงหน้าและค่าบริหารโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร: เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2555 บริษัทได้ว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง ให้เป็นผู้บริหารโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร วงเงินทั้งสิ้น 22,500 ล้านบาท มีระยะเวลาก่อสร้างไม่เกิน 48 เดือน เริ่มดำเนินการก่อสร้างเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2555	- เนื่องจาก บมจ. ช.การช่างเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างที่มีศักยภาพ มีประสบการณ์ และความรู้ความชำนาญในการก่อสร้างโครงสร้างแบบ Segment Box Girder ตามข้อกำหนดของโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และมีประสบการณ์ดำเนินการสัญญาในลักษณะ Lump Sum Turnkey ให้กับบริษัทโดยได้ผลงานที่มีคุณภาพ ทำให้ค่าบำรุงรักษาต่ำและสามารถก่อสร้างแล้วเสร็จภายในกำหนดเวลา และงบประมาณที่แน่นอน และ ปันผันธมิตรผู้ร่วมลงทุนในบริษัท ทำให้มีความรับผิดชอบและความผูกพันในการดำเนินการโครงการให้ประสบความสำเร็จ
		- ค่าบริหารโครงการ	8,370,000,000	7,650,000,000		
		- ค่าตรวจสอบ ซ่อมแซม โครงสร้างทางพิเศษ	-	55,005,476	- งานตรวจสอบ ซ่อมแซม โครงสร้างทางพิเศษศรีรัช รอบที่ 3 ระยะที่ 2: เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2556 บริษัทได้ทำสัญญาว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง ตรวจสอบซ่อมแซมโครงสร้างทางพิเศษศรีรัช รอบที่ 3 ระยะที่ 2 ในวงเงินทั้งสิ้น 67,238,525 บาท โดยมีระยะเวลาของสัญญา 12 เดือน นับตั้งแต่วันลงนามสัญญา และบริษัทได้ทำหนังสือคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานเพิ่มเติม จำนวนเงินทั้งสิ้น 3,311,532 บาท	- ราคาค่างานมีความเหมาะสมและต่ำกว่าราคาประเมินของบริษัทและที่ปรึกษาอิสระ โดยผู้รับจ้างมีความเชี่ยวชาญและมีประสบการณ์เคยก่อสร้างทางพิเศษศรีรัช จึงมีศักยภาพในการดำเนินงานได้ดีและมีความพร้อมสามารถดำเนินการได้ทันที
		- ค่าตรวจสอบ ซ่อมแซม โครงสร้างทางพิเศษ	14,644,976	12,126,349		
					- งานตรวจสอบ ซ่อมแซม โครงสร้าง ทางพิเศษศรีรัช รอบที่ 3 ระยะที่ 3: เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2557 บริษัทได้ทำสัญญาว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง ตรวจสอบซ่อมแซมโครงสร้างทางพิเศษศรีรัช รอบที่ 3 ระยะที่ 3 ในวงเงินทั้งสิ้น 26,771,325 บาท โดยมีระยะเวลาของสัญญา 10 เดือน นับตั้งแต่วันลงนามสัญญา	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่ารายการ (บาท)		ความจำเป็น/รายละเอียด	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
			ปี 2558	ปี 2557		
1. บมจ. ช.การช่าง (ต่อ)		<u>บริษัท</u> - กำไรจากการขายเงินลงทุน	1,235,536,377	-	- การขายหุ้นสามัญ บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ: เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2558 บริษัทได้ขายหุ้น บมจ.รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำนวน 2,050,134,895 หุ้น ให้แก่ บมจ. ช.การช่าง ในราคาหุ้นละ 1.79 บาท โดยบริษัทได้รับเงินในวันซื้อขาย จำนวน 2,000 ล้านบาท ส่วนที่เหลือทยอยรับชำระเสร็จสิ้นภายในเดือนสิงหาคม 2560	- ราคาขายหุ้นมีความสมเหตุสมผล เพราะเป็นราคาที่ใกล้เคียงกับราคาตลาด โดยราคาดังกล่าวเป็นราคาที่ได้จากการเจรจาตกลงกัน โดยอ้างอิงจากราคาหุ้นถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้น บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ เป็นเวลา 60 วันย้อนหลัง หักด้วยส่วนลดประมาณร้อยละ 5 เนื่องจากเป็นการซื้อขายในปริมาณมาก (Big Lot) และเงื่อนไขการชำระเงินเป็นไปเพื่อให้บริษัทสามารถขายหุ้นได้ทั้งจำนวนในครั้งเดียวด้วยราคาที่ตกลงกัน
		- ดอกเบี้ยรับ	44,994,038	-		
		- ลูกหนี้ค่าหุ้นสุทธิจากรายได้ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	1,320,849,241	-		
		- ลูกหนี้อื่น	17,120,000	12,840,000	- บริษัท ทำสัญญากับ บมจ. ช.การช่าง รับจ้างบริการด้านวิศวกรรมระบบรถไฟฟ้าและการให้บริการเดินรถไฟฟ้าในโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง สัญญาที่ 4 สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) โดยมีมูลค่าสัญญารวม 450 ล้านบาท ดังนี้ เงินดาวน์ชำระล่วงหน้า 192 ล้านบาท งวดที่ 1- 4 งวดละ 11 ล้านบาท งวดที่ 5-10 งวดละ 6 ล้านบาท งวดที่ 11-16 งวดละ 7 ล้านบาท งวดที่ 17-20 งวดละ 8 ล้านบาท งวดที่ 21-26 งวดละ 9 ล้านบาท งวดที่ 27 งวดละ 10 ล้านบาท งวดที่ 28-29 งวดละ 11 ล้านบาท งวดที่ 30-32 งวดละ 18 ล้านบาท ซึ่งได้บันทึกเป็นเงินจ่ายล่วงหน้าค่างานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง และบริษัทได้มีการเรียกเก็บค่างานงวดที่ 9-10 เดือน ม.ค.-ก.พ. 2558 12 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) งวดที่ 11-16 เดือน มี.ค.-ส.ค.2558 42 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) งวดที่ 17-20 เดือน ก.ย.-ธ.ค.2558 32 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) จาก บมจ. ช.การช่าง	- มีการจัดทำสัญญาว่าจ้าง ซึ่งระบุเงื่อนไขการชำระเงินชัดเจน และบมจ. ช.การช่าง เป็นบริษัทที่มีประสบการณ์และความชำนาญเป็นอย่างดี และเป็นผู้รับเหมางานโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาของสถานีรถไฟฟ้า มีข้อมูลงานระบบไฟฟ้าและโยธาซึ่งจะทำให้การดำเนินการก่อสร้างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
		- เงินรับล่วงหน้า ตามสัญญารับจ้างบริการด้านวิศวกรรม ซึ่งบันทึกรายการรวมอยู่ในบัญชีเงินจ่ายล่วงหน้าค่างานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงในงบแสดงฐานะการเงินของบริษัท	346,000,000	260,000,000		

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2558	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2557	ความจำเป็น/รายละเอียด	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
1. บมจ. ช.การช่าง (ต่อ)		บริษัท - เจ้าหนี้ค่าโครงการและอื่นๆ	2,615,556	-	- บริษัทฯ ทำสัญญากับ บมจ. ช.การช่าง ในการบริหารงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล (Civil Infrastructure and Electrical and Mechanical Systems Maintenance) โครงการสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ระยะเวลา 9 ปี โดยมีมูลค่าสัญญารวม 1,270 ล้านบาท ปีที่ 1 20 ล้านบาท ปีที่ 2 70 ล้านบาท ปีที่ 3 85 ล้านบาท ปีที่ 4 135 ล้านบาท ปีที่ 5 155 ล้านบาท ปีที่ 6 210 ล้านบาท ปีที่ 7 210 ล้านบาท ปีที่ 8 220 ล้านบาท ปีที่ 9 165 ล้านบาท	- สัญญาว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง เป็นผู้บริหารงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกลของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน มูลค่างานมีความเหมาะสมและต่ำกว่าราคาประเมินของวิศวกรอิสระ ภายใต้ขอบเขตของงานประเภทเดียวกัน อีกทั้ง บมจ. ช.การช่าง เป็นบริษัทที่รับเหมาก่อสร้างขนาดใหญ่ของประเทศที่มีประสบการณ์ ความชำนาญและคุ้นเคยกับอุปกรณ์ รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาของรถไฟฟ้า เนื่องจากเป็นผู้รับเหมาก่อสร้างอุโมงค์และสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินส่วนใต้ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน จึงมีความพร้อมในการบริหารงานซ่อมบำรุงและจัดหาอุปกรณ์เครื่องมือสำหรับการบำรุงรักษา
		- ต้นทุนค่าโดยสาร	2,444,444	-		
		บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ ("NECL") - ค่าเช่าพื้นที่สำนักงาน	120,000	120,000	- บริษัทย่อย (NECL) ได้ทำสัญญาเช่าพื้นที่สำนักงาน ในอัตราค่าเช่าเดือนละ 10,000 บาท ระยะเวลาตามสัญญาเช่าเป็นรายปี	- ราคาค่าเช่ามีความเหมาะสมเมื่อเทียบกับราคาตลาด และเป็นรายการเกี่ยวโยงกันที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไปตามหลักการที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทแล้ว
		- ค่าตรวจสอบ ซ่อมแซมโครงสร้างทางพิเศษ	608,350	-	- งานตรวจสอบ ซ่อมแซม โครงสร้างทางพิเศษอุดรรัถยา รอบที่ 3 ระยะที่ 4: เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2558 บริษัทย่อย (NECL) ได้ทำสัญญาว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง ตรวจสอบซ่อมแซมโครงสร้างทางพิเศษอุดรรัถยา รอบที่ 3 ระยะที่ 4 ในวงเงินทั้งสิ้น 25,580,531 บาท โดยมีระยะเวลาของสัญญา 10 เดือน นับตั้งแต่วันลงนามสัญญา	- ราคาค่างานมีความเหมาะสมและต่ำกว่าราคาประเมินของบริษัทและที่ปรึกษาอิสระ โดยผู้รับจ้างมีความเชี่ยวชาญและมีประสบการณ์เคยก่อสร้างทางพิเศษศรีรัช จึงมีศักยภาพในการดำเนินงานได้ดีและมีความพร้อมสามารถดำเนินการได้ทันที

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่ารายการ (บาท)		ความจำเป็น/รายละเอียด	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
			ปี 2558	ปี 2557		
1. บมจ. ช.การช่าง (ต่อ)		บจก. แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ ("BMN") (ตั้งแต่ 25 กพ. 2552 มีการควบรวม 3 บริษัทย่อย ได้แก่ บจก. เมโทรมอลล์ฯ บจก. ไตรแอดส์ฯ และ บจก. บีเอ็มซีแอล เน็ทเวิร์ค)			- บจก. เมโทรมอลล์ฯ ทำสัญญาว่าจ้างให้ บมจ. ช.การช่าง ดำเนินการก่อสร้างภายในสถานีรถไฟฟ้า เพื่อรองรับการให้เช่าพื้นที่แก่ร้านค้าปลีก โดยมีมูลค่างาน 292.5 ล้านบาท แต่เนื่องจากยังมีรายได้เชิงพาณิชย์ไม่เพียงพอจึงยังไม่สามารถชำระค่าก่อสร้างได้ ซึ่ง บมจ. ช.การช่าง ได้คิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ MLR+1% ต่อปี และภายหลัง 25 ก.พ. 2552 บจก. เมโทรมอลล์ฯ ได้ควบรวมกับอีก 2 บริษัทย่อย (บจก. ไตรแอดส์ฯ และ บจก.บีเอ็มซีแอล เน็ทเวิร์ค) เป็น BMN จึงรับโอนภาระหน้าที่ตามสัญญาเดิมมาทั้งหมด และต่อมาในเดือน ธ.ค.2556 ได้มีการชำระค่าก่อสร้างบางส่วนเป็นจำนวนเงิน 70 ล้านบาท และปี 2557 ได้จ่ายชำระค่าก่อสร้างทั้งหมดให้ บมจ. ช.การช่าง รวมทั้งในปี 2556 และปี 2557 มีการทยอยจ่ายชำระดอกเบี้ยค้างจ่ายเฉลี่ยเดือนละ 0.9 ล้านบาท และ 0.3 ล้านบาท ตามลำดับ ในปี 2557 มีดอกเบี้ยค่าก่อสร้างคงค้าง 0.2 ล้านบาท และดอกเบี้ยจ่าย 3.3 ล้านบาท	- มีการจัดทำสัญญาว่าจ้าง ซึ่งระบุเงื่อนไขการชำระเงินชัดเจน บมจ. ช.การช่าง เป็นบริษัทที่มีประสบการณ์และความชำนาญเป็นอย่างดี และเป็นผู้รับเหมางานโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาของสถานีรถไฟฟ้า มีข้อมูลงานระบบไฟฟ้าและโยธาซึ่งจะทำให้การดำเนินการก่อสร้างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น มีการทำบันทึกข้อตกลงแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาจ้างเหมาฯ กำหนดเงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยจากการชำระเงินค่าก่อสร้างล่าช้าลงวันที่ 3 มิ.ย.2548 โดยอัตราดอกเบี้ยที่ บมจ. ช.การช่างเรียกเก็บเป็นอัตราเดียวกับที่ บมจ. ช.การช่างเรียกเก็บจากลูกค้ารายอื่น และใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยที่คาดว่า BMN จะกู้ได้จากธนาคารพาณิชย์ทั่วไป และปี 2556 มีการเริ่มชำระค่าก่อสร้างบางส่วน ปี 2556 และปี 2557 มีการจ่ายชำระดอกเบี้ยค้างจ่าย
		- สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (เฉพาะส่วนของต้นทุนโครงการที่ BMN ว่าจ้างให้ บมจ. ช.การช่าง เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างตามสัญญา)	-	192,288,851		
		- ดอกเบี้ยค้างจ่าย	-	230,387		
		- ดอกเบี้ยจ่าย	-	3,323,386		
		- ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (ค่าเช่าและค่าบริการ สำนักงาน)	6,675,592	6,659,842	- BMN ทำสัญญาเช่าอาคารวิริยะถาวรกับ บมจ. ช.การช่าง เป็นระยะเวลา 3 ปี สิ้นสุด 9 ก.พ.2559 โดยเช่าชั้น 12 พื้นที่รวม 651.24 ตร.ม. และเช่าชั้น 9 พื้นที่รวม 640.16 ตร.ม. โดยมีอัตราค่าเช่าและบริการ 350 บาท / ตร.ม. / เดือน	- อัตราค่าเช่าสำนักงานดังกล่าว เป็นอัตราที่เทียบเคียงได้กับอัตราค่าเช่าที่ผู้ให้เช่าคิดกับผู้เช่ารายอื่นที่เป็นบุคคลภายนอกซึ่งอยู่ระหว่าง 320 - 370 บาท / ตร.ม. / เดือน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2558	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2557	ความจำเป็น/รายละเอียด	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
2. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”)	- เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท โดยมีสัดส่วนการถือหุ้น ณ 30 ธันวาคม 2558 ร้อยละ 8.22 - กรรมการของ รฟม. คือ นาย ธนา จานุสรณ์ เป็นกรรมการบริษัท - ผู้บริหาร รฟม. คือ นาย ธีรพันธ์ เตชะศิรินุกูล เป็นกรรมการบริษัท	บริษัท - เจ้าหนี้การค้า และเจ้าหนี้อื่น (ค่าตอบแทนจากรายได้และอื่นๆ)	103,204,494	89,555,950	- เงินตอบแทนให้แก่ รฟม. จากรายได้ค่าโดยสาร และรายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์ 94.34 ล้านบาท ค่าภาษีโรงเรือนและที่ดิน ปี 2558 8.82 ล้านบาท	- เป็นไปตามเงื่อนไขสัญญาสัมปทานที่กำหนดให้บริษัทต้องปฏิบัติตามสัญญา
		- ค่าตอบแทนจากรายได้ค่าโดยสาร (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)	401,423,531	204,146,018		
		- ค่าตอบแทนจากรายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์	65,274,147	63,322,871		
		- ค่าภาษีโรงเรือน (ต้นทุนพัฒนาเชิงพาณิชย์)	14,481,380	8,747,608	- ในปี 2557 ค่าภาษีโรงเรือนและที่ดิน 8.75 ล้านบาท และในปี 2558 ค่าภาษีโรงเรือน 3.14 ล้านบาท และค่าภาษีโรงเรือนเรียกเก็บย้อนหลัง ปี 2548-2556 11.34 ล้านบาท	- เป็นรายการค่าใช้จ่ายที่มีการทำและจ่ายตามสัญญา
		BMN - ต้นทุนค่าพัฒนาเชิงพาณิชย์ (ค่าตอบแทนจากรายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์)	484,160	1,524,148	- ในปี 2557 BMN เช่าพื้นที่ติดตั้งป้ายโฆษณาบริเวณอาคารเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ สถานีสุขุมวิท พื้นที่ 112.12 ตร.ม. และ ณ เดือน ธ.ค. 2557 ได้เปลี่ยนสัญญาใหม่เพื่อเช่าพื้นที่ 12 ตร.ม. โดยมีค่าตอบแทนการใช้พื้นที่เฉพาะในช่วงเดือน ม.ค. - ส.ค. 2557 และในเดือน ธ.ค. 2557 รวมจำนวน 1.5 ล้านบาท ในปี 2558 จำนวน 0.48 ล้านบาท	- อัตราค่าเช่าสื่อโฆษณาดังกล่าวเป็นอัตราที่เหมาะสม
		- ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (ค่าใช้จ่ายอื่น)	22,568,816	314,999	- ในปี 2557 มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเช่าพื้นที่ติดตั้งป้ายโฆษณาบริเวณอาคารเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ สถานีสุขุมวิท แบ่งเป็นค่าภาษีโรงเรือนและที่ดิน 211,906.80 บาท ค่าเบี้ยประกันภัยการเสี่ยงภัยทรัพย์สินและความรับผิดชอบต่อบุคคลที่ 3 จำนวน 2,921.44 บาท ค่าไฟฟ้า จำนวน 98,970.85 บาท และค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด 1,200.00 บาท และในปี 2558 มี	- เป็นไปตามเงื่อนไขสัญญา

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่ารายการ (บาท)		ความจำเป็น/รายละเอียด	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
			ปี 2558	ปี 2557		
					ค่าภาษีโรงเรือนและที่ดิน 5.54 ล้านบาท และค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินส่วนที่ภาครัฐเรียกเก็บย้อนหลัง ประจำปีภาษี 2548-2557 17.03 ล้านบาท	
3. บมจ. ซีเค พาวเวอร์ ("CKP")	- บริษัทถือหุ้นใน CKP คิดเป็นร้อยละ 19.40 ของทุนจดทะเบียน - บริษัท และ CKP มี บมจ. ช.การช่าง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ โดย ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2558 บมจ. ช.การช่าง ถือหุ้นบริษัท ร้อยละ 27.47 ของทุนชำระแล้ว และ บมจ. ช.การช่าง ถือหุ้น CKP ร้อยละ 30.25 ของทุนชำระแล้ว - ประธานกรรมการบริหาร ของ CKP คือ นายปลิว ตรีวิศวเวทย์ เป็นกรรมการและประธานกรรมการบริหารของบริษัท - กรรมการ ของ CKP คือ นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ เป็นกรรมการ และกรรมการบริหารของบริษัท	<u>บริษัท</u> - ให้การสนับสนุนทางการเงินในรูปแบบของ Cash Deficiency Support (CDS)	-	-	- บริษัทได้ให้การสนับสนุนทางการเงินโดยการค้ำประกัน CKP โดยบริษัทตกลงให้เงินสนับสนุนในกรณีที่บริษัทย่อยแห่งหนึ่งของ CKP ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขเกี่ยวกับการกู้ยืมรวมถึงการผิดนัดชำระหนี้กับธนาคารผู้ให้กู้ของบริษัทย่อยดังกล่าวตามสัดส่วนการถือหุ้นเป็นจำนวนเงินไม่เกิน 154 ล้านบาท	- วงเงินที่ให้ความช่วยเหลือมีพื้นฐานการคำนวณที่สมเหตุสมผลและเป็นการให้ความช่วยเหลือตามสัดส่วนการถือหุ้น
4. บจก. ช.การช่าง-โตกิว คอนสตรัคชั่น	- บริษัท และ บจก. ช.การช่าง-โตกิว คอนสตรัคชั่น มี บมจ. ช.การช่าง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ โดย ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2558 บมจ. ช.การช่าง ถือหุ้นบริษัท ร้อยละ 27.47 ของทุนชำระแล้ว และ บมจ. ช.การช่าง ถือหุ้น บจก. ช.การช่าง-โตกิว คอนสตรัคชั่น ร้อยละ 55 ของ ทุนจดทะเบียน - ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2558 บจก. ช.การช่าง-โตกิว คอนสตรัคชั่น ถือหุ้นบริษัท ร้อยละ 1.03	<u>บริษัท</u> - งานก่อสร้างทางเชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัช ส่วนดีกับถนนจตุรทิศ ช่วง ค.	-	90,684,233	- เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2556 บริษัทได้ทำสัญญาว่าจ้าง บจก. ช.การช่าง-โตกิว คอนสตรัคชั่น ก่อสร้างทางเชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัช ส่วนดีกับถนนจตุรทิศ ช่วง ค. ในวงเงินทั้งสิ้น 254,000,000 บาท โดยมีระยะเวลาของสัญญา 16 เดือน นับตั้งแต่วันลงนามสัญญา และบริษัทได้ทำหนังสือคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานเพิ่มเติม จำนวนเงินทั้งสิ้น 3,743,759 บาท	- เป็นรายการเกี่ยวโยงกันที่เป็นไปตามปกติธุรกิจ และมีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไปซึ่งได้รับอนุมัติหลักการในการดำเนินการจากคณะกรรมการตรวจสอบและคณะกรรมการบริษัทแล้ว

13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

สรุปรายงานการสอบบัญชี

บริษัทสำนักงาน อีวาย จำกัด ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทและบริษัทย่อยได้ตรวจสอบงบการเงินรวมซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 งบกำไรขาดทุนรวม งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญและหมายเหตุเรื่องอื่นๆ และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 และ สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 (วันจดทะเบียนควบบริษัท) ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558 ด้วยเช่นกัน โดยมีความเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสด สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558 ของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

13.1 งบการเงินของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บริษัท) เกิดจากการควบบริษัทระหว่างบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BECL) กับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) โดยได้จดทะเบียนจัดตั้งบริษัทใหม่เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558 จึงทำให้งบการเงินเฉพาะกิจการแสดงผลการดำเนินงานสำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558 เท่านั้น

อย่างไรก็ตาม การควบบริษัทดังกล่าวถือเป็นการรวมธุรกิจภายใต้การควบคุมเดียวกันซึ่งไม่ได้ทำให้โครงสร้างของกลุ่มบริษัทเปลี่ยนแปลงไป ดังนั้น บริษัทจึงนำเสนอข้อมูลงบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 และ 31 ธันวาคม 2557 เพื่อแสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดตามเนื้อหาทางเศรษฐกิจของกลุ่มบริษัทภายใต้การควบคุมเดียวกัน ซึ่งงบการเงินดังกล่าวได้รับการตรวจสอบจากผู้สอบบัญชีแล้ว

ฐานะการเงินและผลการดำเนินงานที่นำเสนอประกอบด้วย ผลการดำเนินงานจากงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 ที่ผ่านการตรวจสอบจากผู้สอบบัญชี โดยแสดงเปรียบเทียบกับผลการดำเนินงานจากงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 และ 2556

(หน่วย : บาท)

งบแสดงฐานะการเงิน	2558		2557		2556	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
สินทรัพย์						
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	4,483,374,825	5.74	2,377,047,712	3.39	3,032,604,787	4.64
เงินลงทุนชั่วคราว	497,356,702	0.64	2,347,869,300	3.35	774,541,118	1.19
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	84,628,359	0.11	101,814,657	0.15	82,722,563	0.13
ลูกหนี้ค่าหุ้นที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	564,014,862	0.72	-	-	-	-
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	57,426,591	0.07	57,376,433	0.08	61,134,755	0.09
ดอกเบี้ยเงินกู้ยืมระยะยาวจ่ายล่วงหน้า	-	-	-	-	78,429,452	0.12
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	182,457,849	0.23	140,888,740	0.21	57,941,343	0.08
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	5,869,259,188	7.51	5,024,996,842	7.18	4,087,374,018	6.25
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน						
ลูกหนี้ค่าหุ้น - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	756,834,379	0.97	-	-	-	-
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	9,836,588,559	12.59	8,893,834,811	12.70	9,464,970,540	14.48
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	913,087,490	1.17	699,337,490	1.00	434,231,240	0.66
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	120,357,493	0.15	120,357,493	0.17	120,357,493	0.18
อาคารและอุปกรณ์	154,365,572	0.20	152,078,567	0.22	146,756,553	0.22
งานระหว่างก่อสร้าง	19,625,830,369	25.12	10,744,375,635	15.34	2,901,838,672	4.44
สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว	20,327,463,226	26.02	23,146,990,149	33.05	25,564,276,311	39.11
สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	1,320,193,685	1.69	1,611,877,302	2.30	1,894,676,285	2.90
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้า						
สายเฉลิมรัชมงคล	16,987,640,143	21.75	17,245,678,953	24.63	17,554,959,814	26.86
เงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาก่อสร้างทางด่วน	398,250,000	0.51	1,235,250,000	1.76	2,031,750,000	3.11
เงินจ่ายล่วงหน้าค่าโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	271,396,970	0.35	136,820,680	0.20	330,658,461	0.51
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้ารอตัดจ่าย	942,249,276	1.21	308,832,264	0.44	-	-
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	474,860,502	0.61	622,207,992	0.89	728,329,896	1.11
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	36,236,800	0.05	34,591,734	0.05	35,528,516	0.05
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	85,418,857	0.10	48,734,082	0.07	64,908,679	0.12
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	72,250,773,321	92.49	65,000,967,152	92.82	61,273,242,460	93.75
รวมสินทรัพย์	78,120,032,509	100.00	70,025,963,994	100.00	65,360,616,478	100.00

(หน่วย : บาท)

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)	2558		2557		2556	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น						
หนี้สินหมุนเวียน						
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	22,410,000,000	28.69	2,000,000,000	2.86	-	-
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	2,579,553,648	3.30	2,009,237,107	2.87	1,495,095,749	2.29
เจ้าหนี้ค่าหุ้นที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	313,695,000	0.45	400,000,000	0.61
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	89,973,896	0.12	86,935,236	0.12	77,466,533	0.12
เงินมัดจำค่าบัตรโดยสารแบบสะสมมูลค่า	34,738,933	0.04	35,474,683	0.05	32,360,581	0.05
ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ถึงกำหนด						
ชำระภายในหนึ่งปี	118,500,000	0.15	40,500,000	0.06	843,323,512	1.29
หุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	3,000,000,000	4.28	2,700,000,000	4.13
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	306,735,926	0.39	308,734,049	0.44	203,546,236	0.31
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนที่ถึงกำหนด						
ชำระภายในหนึ่งปี	1,500,000,000	1.92	1,500,000,000	2.14	1,200,000,000	1.84
หนี้สินหมุนเวียนอื่น						
เงินประกันผลงาน	161,068,581	0.21	208,666,119	0.30	126,296,914	0.19
อื่นๆ	114,148,191	0.15	133,895,027	0.19	103,734,914	0.16
รวมหนี้สินหมุนเวียน	27,314,719,175	34.97	9,637,137,221	13.76	7,181,824,439	10.99
หนี้สินไม่หมุนเวียน						
เจ้าหนี้ค่างานก่อสร้างกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	-	-	60,185,781	0.09
เจ้าหนี้ค่าหุ้น	-	-	-	-	313,695,000	0.48
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนด						
ชำระภายในหนึ่งปี	17,354,495,949	22.22	12,089,017,683	17.26	11,076,068,859	16.95
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	16,384,594,851	23.40	15,386,250,596	23.54
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน - สุทธิจากส่วนที่ถึง						
กำหนดชำระภายในหนึ่งปี	4,066,671,698	5.21	5,262,381,698	7.51	6,419,521,698	9.82
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	237,842,102	0.30	211,263,100	0.30	168,465,057	0.26
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น						
ดอกเบี้ยค้างจ่ายส่วนที่ถึงกำหนดชำระเกินกว่าหนึ่งปี	-	-	209,707,933	0.30	-	-
อื่น ๆ	16,269,432	0.02	23,274,255	0.04	41,010,292	0.06
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	21,675,279,181	27.75	34,180,239,520	48.81	33,465,197,283	51.20
รวมหนี้สิน	48,989,998,356	62.72	43,817,376,741	62.57	40,647,021,722	62.19

(หน่วย : บาท)

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)	2558		2557		2556	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
ส่วนของผู้ถือหุ้น						
ทุนเรือนหุ้น						
ทุนจดทะเบียน						
หุ้นสามัญ 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	15,285,000,000	19.57	28,500,000,000	40.70	28,500,000,000	43.60
ทุนที่ออกจำหน่ายและชำระเต็มมูลค่าแล้ว						
หุ้นสามัญ 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	15,285,000,000	19.57	28,200,000,000	40.27	28,200,000,000	43.15
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	5,816,938,084	7.45	5,816,938,084	8.31	5,816,938,084	8.90
เงินลงทุนก่อนการควบบริษัท	-	-	(2,340,328,827)	-3.34	(2,340,328,827)	-3.58
กำไร (ขาดทุน) สะสม						
จัดสรรแล้ว - สำรองตามกฎหมาย	800,490,000	1.02	800,000,000	1.14	800,000,000	1.22
ยังไม่ได้จัดสรร	7,254,261,049	9.29	(6,390,591,344)	-9.13	(7,821,444,677)	-11.97
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	(113,097,160)	-0.15	(34,442,517)	-0.05	(32,687,712)	-0.05
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	29,043,591,973	37.18	26,051,575,396	37.20	24,622,476,868	37.67
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	86,442,180	0.10	157,011,857	0.23	91,117,888	0.14
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	29,130,034,153	37.28	26,208,587,253	37.43	24,713,594,756	37.81
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	78,120,032,509	100.00	70,025,963,994	100.00	65,360,616,478	100.00

(หน่วย : บาท)

งบกำไรขาดทุน	2558		2557	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
รายได้				
รายได้ค่าผ่านทาง	8,814,588,007	67.26	8,485,017,698	71.40
รายได้ค่าโดยสาร	2,373,562,621	18.11	2,247,826,551	18.92
รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	549,431,372	4.19	501,051,472	4.22
รายได้อื่น				
ดอกเบี้ยรับ	57,843,948	0.44	43,267,448	0.36
กำไรจากเงินลงทุน	1,297,749,105	9.90	536,651,350	4.52
อื่นๆ	11,636,374	0.10	69,584,458	0.58
รวมรายได้	13,104,811,427	100.00	11,883,398,977	100.00
ค่าใช้จ่าย				
ต้นทุนค่าผ่านทาง	1,239,604,475	9.46	1,101,541,468	9.27
ต้นทุนค่าโดยสาร	1,444,542,770	11.02	1,369,850,563	11.53
ต้นทุนค่าพัฒนาเชิงพาณิชย์	210,151,434	1.60	185,867,601	1.56
ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว				
และค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	3,422,566,022	26.12	3,326,864,677	28.00
ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทาน				
โครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลและค่าตอบแทนผู้ให้สัมปทาน	777,584,371	5.93	572,317,474	4.82
ค่าใช้จ่ายในการขาย	79,252,582	0.60	54,459,803	0.46
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,035,883,873	7.92	868,993,631	7.30
รวมค่าใช้จ่าย	8,209,585,527	62.65	7,479,895,217	62.94
กำไรก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม				
ค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	4,895,225,900	37.35	4,403,503,760	37.06
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	461,212,789	3.52	546,426,651	4.60
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	5,356,438,689	40.87	4,949,930,411	41.65
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	(1,934,186,129)	-14.76	(1,437,191,010)	-12.09
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	3,422,252,560	26.11	3,512,739,401	29.56
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(721,234,596)	-5.50	(702,302,531)	-5.92
กำไรสำหรับปี	2,701,017,964	20.61	2,810,436,870	23.65
การแบ่งปันกำไร				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	2,649,736,343	20.22	2,744,542,901	23.10
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	51,281,621	0.39	65,893,969	0.55
	2,701,017,964	20.61	2,810,436,870	23.65
กำไรต่อหุ้น				
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน				
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	0.173		0.180	

(หน่วย : บาท)

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	2558		2557	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
กำไรสำหรับปี	2,701,017,964	20.61	2,810,436,870	23.65
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
ขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด ของบริษัทร่วม	(46,505,941)	-0.35	(1,754,805)	-0.01
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
- สุทธิจากภาษีเงินได้	(46,505,941)	-0.35	(1,754,805)	-0.01
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
กำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	5,606,050	0.04	(4,689,568)	-0.04
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
- สุทธิจากภาษีเงินได้	5,606,050	0.04	(4,689,568)	-0.04
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	(40,899,891)	-0.31	(6,444,373)	-0.05
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	2,660,118,073	20.30	2,803,992,497	23.60
การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	2,608,836,452	19.91	2,738,098,528	23.04
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	51,281,621	0.39	65,893,969	0.55
	2,660,118,073	20.30	2,803,992,497	23.60

(หน่วย : บาท)

งบกระแสเงินสด	2558	2557
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน		
กำไรก่อนภาษี	3,422,252,560	3,512,739,401
รายการปรับกระทบยอดกำไรก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)		
จากกิจกรรมดำเนินงาน		
ค่าตัดจำหน่ายและค่าเสื่อมราคา	2,870,758,517	2,753,725,366
ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล	399,898,467	390,649,739
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	64,878,716	21,491,782
ค่าใช้จ่ายตัดบัญชี	110,905,485	122,036,260
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายตัดจ่าย	213	37,895
กำไรจากเงินลงทุน	(1,297,749,105)	(536,651,350)
กำไรจากการจำหน่าย/ตัดจำหน่ายอุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน		
ภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล	(3,481,422)	(4,397,582)
ค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	595,973,617	625,658,983
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	36,803,472	38,572,363
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(461,212,789)	(546,426,651)
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้น	552,419	(5,710,436)
ดอกเบี้ยรับ	(57,085,937)	(41,230,197)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	1,330,203,885	1,363,648,694
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	7,012,698,098	7,694,144,267
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง		
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	21,466,299	(6,252,094)
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	(110,915,644)	(118,277,937)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(41,765,247)	(75,978,095)
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้ารอตัดจ่าย	(633,417,011)	(227,082,264)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(27,667,640)	(613,591)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)		
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	133,650,482	(233,224,883)
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	3,038,660	9,468,703
เงินมัดจำค่าบัตรโดยสารแบบสะสมมูลค่า	(735,750)	3,114,102
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(75,632,327)	110,347,238
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	(12,808,430)	(12,856,850)
จ่ายชำระค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	(1,500,000,000)	(1,200,000,000)
เงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	4,767,911,490	5,942,788,596
รับดอกเบี้ย	4,537,910	20,704,737
จ่ายดอกเบี้ย	(893,784,668)	(457,540,722)
จ่ายภาษีเงินได้	(585,484,131)	(505,029,424)
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	3,293,180,601	5,000,923,187

(หน่วย : บาท)

งบกระแสเงินสด (ต่อ)	2558	2557
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน		
เงินลงทุนชั่วคราวลดลง (เพิ่มขึ้น)	1,901,788,886	(1,543,142,652)
เงินลงทุนในบริษัทย่อยเพิ่มขึ้น	(154,000,000)	-
เงินสดจ่ายซื้อเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(1,402,165,044)	(400,000,000)
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนในบริษัทร่วม	42,514,120	1,097,300,894
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนระยะยาวอื่น	2,300,000,000	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่นเพิ่มขึ้น	(213,750,000)	(265,106,250)
เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์	3,514,566	4,650,462
ซื้ออุปกรณ์	(39,352,287)	(49,625,222)
รับดอกเบี้ย	9,339,041	21,897,342
รับเงินปันผล	528,855,465	524,972,500
เงินจ่ายล่วงหน้าค่าโครงการรถไฟฟ้าสีม่วง (เพิ่มขึ้น) ลดลง	(134,104,815)	181,837,781
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลเพิ่มขึ้น	(141,867,979)	(81,439,260)
เงินสดจ่ายค่างานก่อสร้างทางด่วน	(7,064,315,341)	(6,361,914,211)
ดอกเบี้ยจ่ายส่วนที่บันทึกเป็นต้นทุนโครงการ	(385,316,949)	(249,509,380)
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนเพิ่มขึ้น	(8,680,720)	(7,462,181)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(4,757,541,057)	(7,127,540,177)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน		
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	(21,495,301)	(14,143,028)
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้น	20,410,000,000	2,000,000,000
ชำระคืนเจ้าหนี้ค่าก่อสร้างกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	(60,185,781)
เงินสดรับจากการออกหุ้นกู้	-	4,000,000,000
เงินสดจ่ายไถ่ถอนหุ้นกู้	(19,400,000,000)	(2,700,000,000)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	5,356,000,000	2,460,185,781
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(40,500,000)	(2,259,064,970)
จ่ายดอกเบี้ย	(808,317,130)	(646,732,087)
จ่ายเงินปันผล	(1,925,000,000)	(1,309,000,000)
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมจัดหาเงิน	3,570,687,569	1,471,059,915
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	2,106,327,113	(655,557,075)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	2,377,047,712	3,032,604,787
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	4,483,374,825	2,377,047,712

13.2 อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

	หน่วย	2558	2557
อัตราส่วนสภาพคล่อง (LIQUIDITY RATIO)			
1. อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.21	0.52
2. อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.19	0.50
3. อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	0.22	0.53
4. อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า*	เท่า	N/A	N/A
5. ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย*	วัน	N/A	N/A
6. อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้*	เท่า	N/A	N/A
7. ระยะเวลาชำระหนี้*	วัน	N/A	N/A
8. Cash Cycle*	วัน	N/A	N/A
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (PROFITABILITY RATIO)			
11. อัตรากำไรขั้นต้น	%	39.56	41.64
12. อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร	%	68.24	116.55
13. อัตรากำไรสุทธิ	%	20.22	23.10
14. อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	%	9.76	11.02
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (EFFICIENCY RATIO)			
17. อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	%	3.65	4.15
18. อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	%	15.31	14.21
19. อัตราการหมุนของสินทรัพย์	เท่า	0.18	0.18
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (FINANCIAL POLICY RATIO)			
20. อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	1.68	1.67
21. อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	6.03	5.88
22. อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน (Cash Basis)	เท่า	1.31	1.21
23. อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)	เท่า	5.49	4.87
ข้อมูลต่อหุ้น (Per Share DATA)			
24. มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น	บาท	1.90	1.70
25. กำไรสุทธิต่อหุ้น	บาท	0.17	0.18
26. เงินปันผลต่อหุ้น	บาท	0.07	-

หมายเหตุ * เป็นอัตราส่วนที่ไม่เหมาะสมสำหรับการพิจารณาผลการดำเนินงานของบริษัท เนื่องจากบริษัทมีลูกหนี้การค้า และเจ้าหนี้การค้าอยู่ในระดับที่ไม่มีนัยสำคัญ ซึ่งสอดคล้องกับลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัท

รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทได้ให้ความสำคัญต่อหน้าที่และความรับผิดชอบในการดูแลกิจการบริษัทให้มีการจัดการที่ดีให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ระมัดระวัง รักษาผลประโยชน์ของบริษัท ผู้ถือหุ้น และผู้ลงทุนทั่วไป โดยกำกับดูแลให้รายงานทางการเงินของบริษัทมีการบันทึกข้อมูลทางบัญชีที่ถูกต้อง ครบถ้วน สามารถสะท้อนฐานะการเงินและผลการดำเนินงานที่เป็นจริงของบริษัท

คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วย กรรมการอิสระที่เป็นผู้ทรงคุณวุฒิ มีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยให้เข้ามาทำหน้าที่สอบทานให้บริษัทมีการรายงานการเงินอย่างถูกต้องเพียงพอ รวมทั้งมีการเปิดเผยรายการที่เกี่ยวโยงกัน หรือที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างถูกต้องและครบถ้วนตามข้อกำหนดตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานผลการปฏิบัติงานต่อคณะกรรมการบริษัทแล้ว

คณะกรรมการบริษัทมีความเห็นว่า งบการเงินประจำปี 2558 ของบริษัทและบริษัทย่อย ที่คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานร่วมกับฝ่ายบริหาร และผู้สอบบัญชีของบริษัทได้ตรวจสอบแล้ว ได้แสดงฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป



(ดร.วีรพงษ์ รามางกูร)
ประธานกรรมการบริษัท
25 กุมภาพันธ์ 2559



(นางพเยาว์ มริตตนะพร)
กรรมการผู้จัดการ
25 กุมภาพันธ์ 2559

14. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

สรุปผลการดำเนินงานของบริษัท

ในปี 2558 มีกำไรส่วนที่เป็นของบริษัท จำนวน 2,650 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 95 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.5 โดยในส่วนของรายได้มีกำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สุทธิจากภาษี จำนวน 969 ล้านบาท รายได้ค่าผ่านทางเพิ่มขึ้น 330 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.9 จากปริมาณจราจรบนทางพิเศษที่ยังคงมีการเติบโต รายได้ค่าโดยสารเพิ่มขึ้น 126 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.6 จากการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารและการปรับอัตราค่าโดยสารซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2558 ในส่วนของค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 729 ล้านบาท โดยค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่เป็นต้นทุนค่าผ่านทาง ต้นทุนค่าโดยสาร ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วและค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล ซึ่งเพิ่มขึ้นตามปริมาณจราจรและปริมาณผู้โดยสาร ส่วนค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เพิ่มขึ้นสาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการซื้อคืนหุ้นกู้

เมื่อรวมธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษและธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าเข้าด้วยกัน ทำให้บริษัทมีรายได้รวม จำนวน 13,105 ล้านบาท และมีสินทรัพย์รวม จำนวน 78,120 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานตามส่วนงาน

1. ธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ

บริษัทมีรายได้ค่าผ่านทางในปี 2558 จำนวน 8,815 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 330 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.9 จากปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากเศรษฐกิจฟื้นตัวจากปีก่อน ประกอบกับราคาน้ำมันมีการปรับราคาลดลงตั้งแต่ปลายปี 2557 ส่งผลให้มีจำนวนเที่ยวการเดินทางเพิ่มมากขึ้น และการเปิดให้บริการทางเชื่อมทางพิเศษศรีรัชช่วงอโศก-ศรีนครินทร์กับถนนจตุรทิศ ช่วง ค. ยังมีปริมาณรถเข้าใช้บริการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ปัจจุบันมีปริมาณรถในด่านนี้เฉลี่ยวันละ 12,700 เที่ยว ทำให้โดยภาพรวมทางด่วนขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 มีปริมาณรถเพิ่มขึ้นจากปีก่อนวันละ 33,000 เที่ยว หรือร้อยละ 3.2 เป็นผลให้รายได้ค่าผ่านทางในปีนี้เพิ่มขึ้น 254 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.5 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

สำหรับทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ปริมาณรถเพิ่มขึ้นจากปีก่อนเฉลี่ยวันละ 5,000 เที่ยว หรือร้อยละ 7 เนื่องจากมีการขยายตัวของเมืองและมีการพัฒนาพื้นที่โดยรอบทางพิเศษอย่างต่อเนื่องเป็นผลให้รายได้ค่าผ่านทางในปีนี้เพิ่มขึ้น 76 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.7 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษประกอบด้วยต้นทุนค่าผ่านทาง ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วและค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน สำหรับปี 2558 มีจำนวน 4,662 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 233 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.3 รายการส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายการพนักงานที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษและค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาทางพิเศษ

2. ธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

บริษัทมีรายได้ค่าโดยสารในปี 2558 จำนวน 2,374 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 126 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.6 จากการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารและการปรับอัตราค่าโดยสาร ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2558 ในส่วนของจำนวนผู้โดยสารในวันทำงานเพิ่มขึ้นจากเดิมเฉลี่ยวันละ 291,092 เที่ยว เป็น 299,811 เที่ยว และจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันเพิ่มขึ้นจาก 253,255 เที่ยว เป็น 260,325 เที่ยว

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าประกอบด้วยต้นทุนค่าโดยสาร ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล-ส่วนของการเดินรถและค่าตอบแทนผู้ให้สัมปทาน สำหรับปี 2558 มีจำนวน 2,193 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 282 ล้านบาท หรือร้อยละ 14.8 ส่วนใหญ่เป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าและค่าตอบแทนผู้ให้สัมปทานที่เพิ่มขึ้นตามสัญญา

3. ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

บริษัทมีรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในปี 2558 จำนวน 549 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 48 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.6 โดยสาระสำคัญมาจากการเติบโตของธุรกิจการจัดหาสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์และรายได้จากค่าสิทธิการให้บริการสื่อสารโทรคมนาคม ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้นสอดคล้องกับรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เพิ่มขึ้น

ปริมาณรถเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2

(พันเที่ยว/วัน)



	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	เฉลี่ย	% YOY
2558	1,041.4	1,101.6	1,098.7	1,003.7	1,041.0	1,063.5	1,065.1	1,061.9	1,080.9	1,073.8	1,109.1	1,062.9	1,066.7	3.22%
2557	966.2	1,019.0	1,047.9	975.2	994.9	1,031.3	1,033.6	1,052.1	1,066.3	1,067.6	1,091.5	1,054.8	1,033.4	0.14%
2556	1,033.9	1,052.2	1,084.5	977.4	1,027.2	1,046.9	1,035.1	1,054.1	1,030.7	1,034.7	1,043.3	964.0	1,031.9	1.08%
%YOY 58/57	7.78%	8.10%	4.85%	2.92%	4.63%	3.12%	3.05%	0.93%	1.38%	0.59%	1.61%	0.77%	3.22%	
%YOY 57/56	-6.55%	-3.15%	-3.38%	-0.22%	-3.15%	-1.48%	-0.15%	-0.18%	3.45%	3.17%	4.62%	9.42%	0.14%	

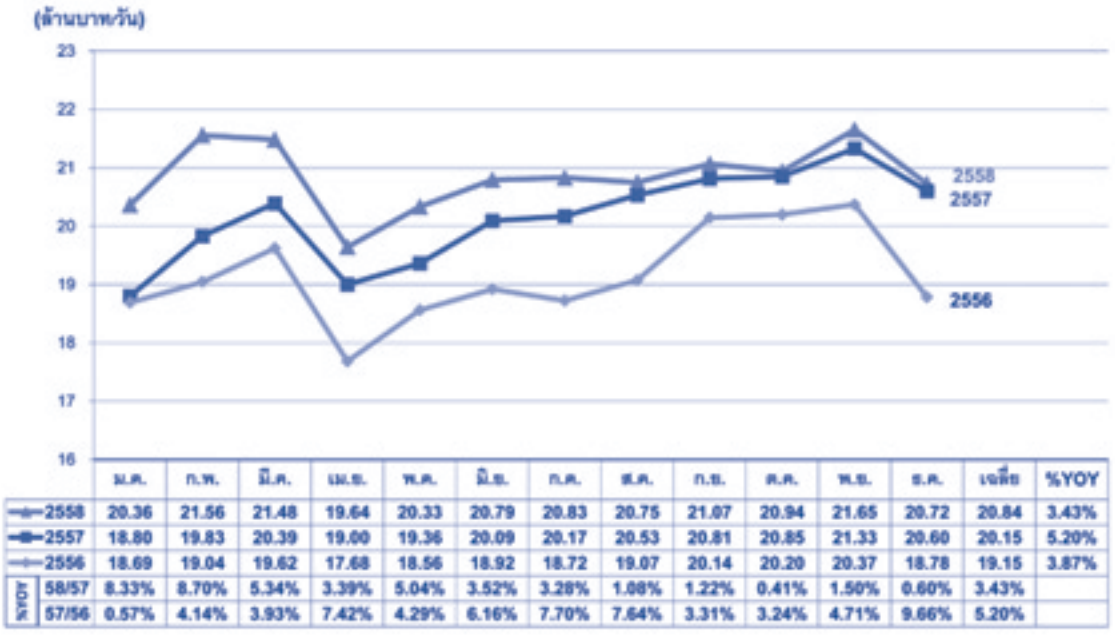
ปริมาณรถเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด

(พันเที่ยว/วัน)



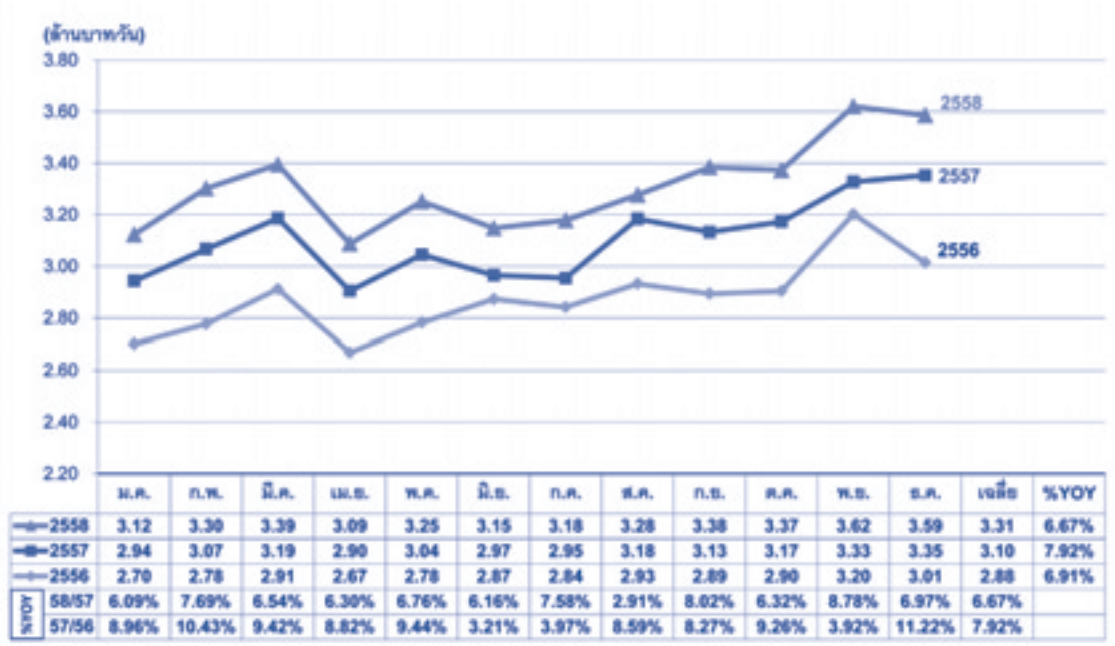
	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	เฉลี่ย	%YOY
2558	70.1	74.5	77.4	69.3	74.3	71.3	71.8	74.2	77.6	76.4	82.4	81.6	75.1	7.01%
2557	65.8	69.3	72.5	65.3	69.5	67.1	66.3	71.9	71.1	71.4	75.8	75.8	70.2	3.57%
2556	63.7	65.6	69.4	62.9	66.5	68.9	67.4	69.8	69.2	68.8	72.8	67.8	67.7	6.03%
%YOY 58/57	6.49%	7.49%	6.66%	6.12%	6.91%	6.22%	8.41%	3.25%	9.14%	6.99%	8.77%	7.63%	7.01%	
%YOY 57/56	3.31%	5.76%	4.49%	3.88%	4.44%	-2.62%	-1.76%	3.03%	2.70%	3.86%	4.11%	11.80%	3.57%	

รายได้ค่าผ่านทางเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2



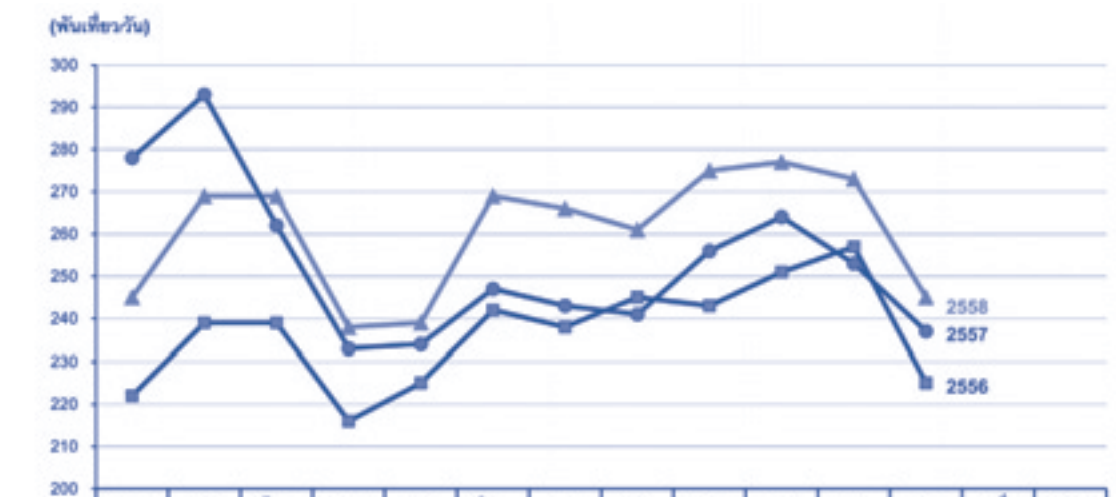
	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	เฉลี่ย	%YOY
2558	20.36	21.56	21.48	19.64	20.33	20.79	20.83	20.75	21.07	20.94	21.65	20.72	20.84	3.43%
2557	18.80	19.83	20.39	19.00	19.36	20.09	20.17	20.53	20.81	20.85	21.33	20.60	20.15	5.20%
2556	18.69	19.04	19.62	17.68	18.56	18.92	18.72	19.07	20.14	20.20	20.37	18.78	19.15	3.87%
%YOY 58/57	8.33%	8.70%	5.34%	3.39%	5.04%	3.52%	3.28%	1.08%	1.22%	0.41%	1.50%	0.60%	3.43%	
%YOY 57/56	0.57%	4.14%	3.93%	7.42%	4.29%	6.16%	7.70%	7.64%	3.31%	3.24%	4.71%	9.66%	5.20%	

รายได้ค่าผ่านทางเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด



	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	เฉลี่ย	%YOY
2558	3.12	3.30	3.39	3.09	3.25	3.15	3.18	3.28	3.38	3.37	3.62	3.59	3.31	6.67%
2557	2.94	3.07	3.19	2.90	3.04	2.97	2.95	3.18	3.13	3.17	3.33	3.35	3.10	7.92%
2556	2.70	2.78	2.91	2.67	2.78	2.87	2.84	2.93	2.89	2.90	3.20	3.01	2.88	6.91%
%YOY 58/57	6.09%	7.69%	6.54%	6.30%	6.76%	6.16%	7.58%	2.91%	8.02%	6.32%	8.78%	6.97%	6.67%	
%YOY 57/56	8.96%	10.43%	9.42%	8.82%	9.44%	3.21%	3.97%	8.59%	8.27%	9.26%	3.92%	11.22%	7.92%	

จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน : รถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล



		ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	เฉลี่ย	% YOY
2558		245.0	269.0	269.0	238.0	239.0	269.0	266.0	261.0	275.0	277.0	273.0	245.0	260.0	2.77%
2557		278.0	293.0	262.0	233.0	234.0	247.0	243.0	241.0	256.0	264.0	253.0	237.0	253.0	6.75%
2556		222.0	239.0	239.0	216.0	225.0	242.0	238.0	245.0	243.0	251.0	257.0	225.0	237.0	7.73%
%YOY	58/57	-11.87%	-8.19%	2.67%	2.15%	2.14%	8.91%	9.47%	8.30%	7.42%	4.92%	7.91%	3.38%	2.77%	
	57/56	25.23%	22.59%	9.62%	7.87%	4.00%	2.07%	2.10%	-1.63%	5.35%	5.18%	-1.56%	5.33%	6.75%	

รายได้ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อวัน: รถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล



		ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	เฉลี่ย	%YOY
2558		6.19	6.74	6.71	6.02	5.91	6.53	6.33	6.47	6.84	6.93	6.75	5.94	6.44	5.23%
2557		6.75	7.07	6.34	5.73	5.74	5.95	5.86	5.85	6.16	6.37	6.05	5.67	6.12	6.62%
2556		5.39	5.79	5.75	5.33	5.49	5.86	5.78	5.91	5.92	6.10	6.17	5.41	5.74	19.83%
%YOY	58/57	-8.30%	-4.67%	5.84%	5.06%	2.96%	9.75%	8.02%	10.60%	11.04%	8.79%	11.57%	4.76%	5.23%	
	57/56	25.23%	22.11%	10.26%	7.50%	4.55%	1.54%	1.38%	-1.02%	4.05%	4.43%	-1.94%	4.81%	6.62%	

ฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทมีสินทรัพย์รวม จำนวน 78,120 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 8,094 ล้านบาท โดยหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของงานระหว่างก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ซึ่ง ณ สิ้นปี 2558 งานก่อสร้างมีความคืบหน้าร้อยละ 85 ซึ่งเป็นไปตามแผนที่วางไว้ คาดว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้ตามสัญญาในปี 2559 หนี้สินรวม จำนวน 48,990 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 5,173 ล้านบาท โดยหลักมาจากการเบิกใช้สินเชื่อโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ในช่วงปลายปี 2558 ก่อนการควบรวมกิจการ บริษัทได้ซื้อคืนหุ้นกู้ทั้งหมดโดยใช้เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน ซึ่งปัจจุบันบริษัทอยู่ระหว่างการจัดโครงสร้างทางการเงิน ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม จำนวน 29,130 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,921 ล้านบาท จากกำไรสุทธิจากการดำเนินงาน

กระแสเงินสด

สำหรับปี 2558 บริษัทและบริษัทย่อย มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน 3,293 ล้านบาท มีกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมลงทุน 4,758 ล้านบาท มาจาก (1) ลงทุนในโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครและงานก่อสร้างเพิ่มช่องทาง จำนวน 7,450 ล้านบาท (2) จ่ายค่าอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลและเงินลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง จำนวน 276 ล้านบาท (3) รับเงินสุทธิจากการขายเงินลงทุนและลงทุนเพิ่มในบริษัทร่วม จำนวน 2,474 ล้านบาท (4) รับเงินปันผลและดอกเบี้ยรับจากการลงทุน จำนวน 538 ล้านบาท และ (5) ซื้ออุปกรณ์และสินทรัพย์อื่นสุทธิ จำนวน 44 ล้านบาท

ในส่วนของกิจกรรมจัดหาเงิน มีกระแสเงินสดได้มา 3,571 ล้านบาท มาจาก (1) รับเงินกู้ยืมระยะสั้น จำนวน 20,410 ล้านบาท (2) รับเงินกู้ยืมระยะยาวสุทธิ จำนวน 5,316 ล้านบาท (3) ไถ่ถอนหุ้นกู้ จำนวน 19,400 ล้านบาท (4) จ่ายเงินปันผล จำนวน 1,925 ล้านบาท และ (5) จ่ายดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียม จำนวน 830 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทและบริษัทย่อย มีกระแสเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด 4,483 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากสิ้นปีก่อน 2,106 ล้านบาท

วิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ*

บริษัทมีอัตรากำไรสุทธิสำหรับปี 2558 เท่ากับร้อยละ 20.22 ลดลงร้อยละ 2.88 เมื่อเทียบกับปีก่อน มีอัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้นเท่ากับร้อยละ 9.76 ลดลงร้อยละ 1.27 และมีอัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์เท่ากับร้อยละ 3.65 ลดลงร้อยละ 0.51 จากผลประกอบการที่ลดลงจากปีก่อน ขณะที่มีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 1.68 เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ซึ่งเป็นผลจากการเบิกใช้สินเชื่อสำหรับงานก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

* ผลการดำเนินงานคำนวณจากงบการเงินรวม มีองค์ประกอบจากผลการดำเนินงานของธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ ธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ ธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปา และธุรกิจผลิตไฟฟ้า จึงไม่สามารถเปรียบเทียบกับตัวเลขอ้างอิงในอุตสาหกรรมที่เหมาะสมได้

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร และเลขานุการบริษัท

(ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558)

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
1 ดร.วีรพงษ์ รามางกูร ประธานกรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558	72	- 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 (เกียรตินิยมอันดับหนึ่ง) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร ภาครัฐร่วมเอกชน รุ่นที่ 1 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 43/2547 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการ บริษัทไทย	-	-	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> 2548 - ปัจจุบัน 2547 - ปัจจุบัน 2537 - 29 ธ.ค.2558 2539 - พ.ค.2555 <u>บริษัทอื่น</u> 2551 - ปัจจุบัน 2549 - ปัจจุบัน 2547 - ปัจจุบัน 2538 - ปัจจุบัน พ.ค.2555 - ก.ค.2556	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> - ประธานกรรมการ - กรรมการตรวจสอบ - ประธานกรรมการบริษัท - กรรมการ <u>บริษัทอื่น</u> - ประธานกรรมการ - ประธานกรรมการ - นายกสมาคม - ประธานกรรมการบริหาร - ประธานกรรมการ	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. ฟินันซ่า บมจ. โพลีเพล็กส์ (ประเทศไทย) บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ บมจ. การบินกรุงเทพ <u>บริษัทอื่น</u> บจ. ไฟฟ้าน้ำงึม 2 บจ. เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี สมาคมไทย-ลาวเพื่อมิตรภาพ กระทรวงการต่างประเทศ บมจ. ดั๊บเบิ้ล เอ (1991) ธนาคารแห่งประเทศไทย
2 นายปลิว ตรีวิศวเวทย์ - รองประธานกรรมการบริษัท - ประธานกรรมการบริหาร - กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	70	- ดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาวิศวกรรมศาสตร์โยธา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - วิศวกรรมศาสตรดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สถาบันเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น - M.Sc. (Electrical Engineering) Osaka University, Japan - B.Sc. (Electrical Engineering) Osaka University, Japan - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน รุ่นที่ 6 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 50/2547 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (หลักสูตร วตท.) รุ่นที่ 4/2550	0.1558% (23,809,405 หุ้น)	-	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> 2554 - ปัจจุบัน 2555 - ปัจจุบัน 2552 - ปัจจุบัน 2551 - ปัจจุบัน 2537 - 29 ธ.ค.2558 2547 - 29 ธ.ค.2558 2537 - มิ.ย.2558 <u>บริษัทอื่น</u> 2553 - ปัจจุบัน 2549 - ปัจจุบัน 2549 - ปัจจุบัน 2539 - ปัจจุบัน	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> - กรรมการ - ประธานกรรมการบริหาร - กรรมการ - รองประธานกรรมการบริษัท - กรรมการ - ประธานกรรมการบริหาร - กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน - ประธานกรรมการ - ประธานกรรมการบริหาร - กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน - ประธานกรรมการบริหารและกรรมการผู้จัดการใหญ่ - กรรมการ และประธานกรรมการบริหาร - กรรมการ และประธานกรรมการบริหาร - กรรมการ และประธานกรรมการบริหาร - ประธานกรรมการ และประธานกรรมการบริหาร	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. ซีเค พาวเวอร์ บมจ. ทีทีดับบลิว บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ บมจ. ช. การช่าง <u>บริษัทอื่น</u> บจ. ไชยะบุรี พาวเวอร์ บจ. ไฟฟ้าน้ำงึม 2 บจ. เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี บจ. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ
3 ศ.ศุภชัย พิศิษฐวานิช [1] - กรรมการบริษัท - ประธานกรรมการตรวจสอบ (ดำรงตำแหน่งวันที่ 30 ธ.ค. 2558 ถึง 18 ม.ค. 2559)	75	- ปริญญาดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ (บัญชี) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - M.B.A. (Finance) Ohio State University, USA - ปริญญาตรี สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 32 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 38/2546 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Board Performance Evaluation ปี 2547 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร The Role of The Chairman (RCP) รุ่น 13/2549 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> 2552 - 18 ม.ค.2559 2550 - 18 ม.ค.2559 2547 - 18 ม.ค.2559 2537 - 29 ธ.ค.2558 2542 - 29 ธ.ค.2558 2550 - 29 ธ.ค.2558 2546 - พ.ค.2553 <u>บริษัทอื่น</u> 2553 - 18 ม.ค.2559 2549 - 2556	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> - กรรมการอิสระ - ประธานกรรมการ - ประธานกรรมการและกรรมการอิสระ - กรรมการ - ประธานกรรมการตรวจสอบ - ประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง - ประธานกรรมการ และประธานกรรมการตรวจสอบ - ประธานกรรมการ - ประธานกรรมการ	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. ซีพี ออลล์ บมจ. หลักทรัพย์ ไอร่า บมจ. สามารถ ไอโมบาย บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ บมจ. แม็ทชิ่ง สตูดิโอ <u>บริษัทอื่น</u> บจ. ไอร่า แคปปิตอล บจ. เสนาทรายทอง

<u>หมายเหตุ</u> : [1] ศ.ศุภชัย พิศิษฐวานิช ถึงแก่กรรมเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2559

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
4 พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร - กรรมการบริษัท - ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการตรวจสอบ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	77	- ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง - วิทยาศาสตรบัณฑิต โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า รุ่นที่ 9 - หลักสูตรนายทหารราบชั้นต้นและการรบแบบจู่โจม โรงเรียนทหารราบ กองทัพบก สหรัฐอเมริกา - หลักสูตรหลักประจำ โรงเรียนเสนาธิการทหารบก - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร ภาครัฐร่วมเอกชน วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 6 - หลักสูตร Directors Certification Program (DCP) รุ่น 33/2546 - หลักสูตร Finance for Non-Finance Directors (FND) รุ่น 7/2546 - Board & CEO Assessment รุ่น 2/2546 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	0.0138% (2,102,527 หุ้น)	-			บริษัทจดทะเบียน
					2548 - 29 ธ.ค.2558	- กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ - ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2542 - 2546	- กรรมการตรวจสอบ	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
							บริษัทอื่น
					2539 - ปัจจุบัน	- ประธานที่ปรึกษา	โครงการพัฒนาตามพระราชดำริ
					2548 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บมจ. ดั๊บเบิ้ล เอ (1991)
					2548 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการตรวจสอบ	บมจ. แอล พี เอ็น เพลทมิล
					2547	- รัฐมนตรีว่าการ	กระทรวงกลาโหม
					2546 - 2547	- รัฐมนตรีว่าการ	กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
5 พลเอกสำเนา ซูศรี - กรรมการบริษัท - ประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง - กรรมการตรวจสอบ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	74	- โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า - Royal Military Academy (Saint Cyr), France - โรงเรียนเสนาธิการทหารบก รุ่นที่ 51 - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร ภาครัฐร่วมเอกชน รุ่นที่ 6 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 15/2547 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-			บริษัทจดทะเบียน
					2547 - 29 ธ.ค.2558	- กรรมการบริษัท	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
					2547 - 29 ธ.ค.2558	- กรรมการตรวจสอบ	
					2550 - 29 ธ.ค.2558	- ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	
					2550 - 29 ธ.ค.2558	- กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง	
							บริษัทอื่น
					2556 - ปัจจุบัน	- นายกสภามหาวิทยาลัย	มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง
					2555 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ	บจ. ที ไอ พี เอส
					2544 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ	บจ. ทศภาค
6 นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร - กรรมการบริษัท - กรรมการตรวจสอบ - กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	75	- ปริญญาตรี พาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - หลักสูตร Directors Certification Program (DCP) รุ่น 2/2543 - กรรมการอาชีพในทำเนียบ IOD CDC รุ่น 1/2550 (IOD Chartered Director) - หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) รุ่น 27/2552 - Advanced Audit Committee Program (AACP) รุ่นที่ 3/2553 - Role of Compensation Committee (RCC) รุ่น 12/2554 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	0.0190% (2,906,393 หุ้น)	-			บริษัทจดทะเบียน
					2557 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	บมจ. ช. การช่าง
					2550 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการบรรษัทภิบาล และบริหารความเสี่ยง	
					2542 - ปัจจุบัน	- กรรมการ - ประธานกรรมการตรวจสอบ	
					2550 - 2557	- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	
					2548 - 29 ธ.ค.2558	- กรรมการอิสระ - กรรมการตรวจสอบ - กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
							บริษัทอื่น
					2558 - ปัจจุบัน	- กรรมการ - ประธานกรรมการตรวจสอบ	บมจ. ไทยศรีประกันภัย
					2547 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	มูลนิธิอาชาอีกลาสแห่งประเทศไทย
					2534 - ปัจจุบัน	- รองกรรมการผู้จัดการใหญ่อาวุโส	บมจ. กระจกไทย-อาซาฮี
					2534 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจ. กลาสเวย์
					2531 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บจ. เกียรติธานี คันทรีคลับ
					2531 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บจ. พัทยา เอสเตท
					2531 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บจ. เกียรติแลนด์
					2531 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บจ. ศรีราชา รีสอร์ท
					2530 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจ. ไดอะโมรม เคมิเคิล
					2529 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บจ. ซากาตะ-ไทย คอร์ปอเรชั่น

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
7 นางวัลลภา อัสสกุล - กรรมการบริษัท - กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	65	- Master of Economics, University of Detroit, USA - ปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์ เกียรตินิยมอันดับ 2 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) รุ่น 21/2551 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 86/2550 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 37/2548 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Role of The Compensation Committee (RCC) รุ่น 5/2551 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	0.0098% (1,496,296 หุ้น)	-			บริษัทจดทะเบียน
					2555 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บมจ.วีนีไทย
					2553 - 29 ธ.ค.2558	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
					2552 - 29 ธ.ค.2558	- กรรมการอิสระ	บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2555 - 29 ธ.ค.2558	- ประธานคณะกรรมการความเสี่ยง	
					2548 - 2550	- กรรมการ	
					2547 - 2550	- รองกรรมการผู้จัดการใหญ่สายงานธุรกิจขนาดใหญ่และวาณิชธนกิจ	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
							บริษัทอื่น
					2556 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจ. โอเชียนพร็อพเพอร์ตี้
					2556 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจ. ธนภูมิ เอสเตท
					2553 - 18 ม.ค.2559	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บจ. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ
					2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจ. สยามเอสเตท
					2551 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจ. อำพัน
					2549 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และประธานกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน	บจ. ไทยสมุทรประกันชีวิต
8 นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ - กรรมการบริษัท - กรรมการบริหาร - กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	74	- ดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร - รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการเมืองการปกครอง มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช - 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) - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 8/2544 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) รุ่น 17/2550 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	0.0138% (2,102,527 หุ้น)	-			บริษัทจดทะเบียน
					2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บมจ. ซีเค พาวเวอร์
					2549 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และกรรมการตรวจสอบ	บมจ. สยามสตีลอินเตอร์เนชั่นแนล
					2537 - 29 ธ.ค.2558	- กรรมการ	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
					2546 - 29 ธ.ค.2558	- รองประธานกรรมการบริหาร	
					2550 - 29 ธ.ค.2558	- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง	
					2552 - 29 ธ.ค.2558	- รองประธานกรรมการ	บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2545 - 29 ธ.ค.2558	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	
							บริษัทอื่น
					25 ก.ย.2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจ. ไชยะบุรี พาวเวอร์
					2552 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ	บจ. แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์ค
					2551 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจ. เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี
					2551 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจ. ไฟฟ้าน้ำงึม 2
					2549 - ปัจจุบัน	- นายกสภาสถาบัน	สถาบันเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น
					2539 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บจ. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ
9 ม.ล. ประสบชัย เกษมสันต์ - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	60	- M.S. (Civil Engineering) และ M.S. (Operations Research) Stanford University, USA, 1979 - B.S. (Civil Engineering, Mathematics) Virginia Military Institute, Virginia, USA, 1976 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน รุ่น 3 พ.ศ. 2556 สถาบันวิทยาการพลังงาน (วพน. 3) - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 50 (วปอ. 2550) วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 33/2546 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-			บริษัทจดทะเบียน
					2537 - 29 ธ.ค.2558	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
							บริษัทอื่น
					2539 - 18 ม.ค.2559	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บจ. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ
					ก.ย.2556 - ปัจจุบัน	- ประธานคณะที่ปรึกษา กระทรวงกลาโหม	กระทรวงกลาโหม
					ต.ค.2555 - ก.ย.2556	- รองปลัดกระทรวงกลาโหม	
					ต.ค.2553 - ก.ย.2555	- ที่ปรึกษาพิเศษ สำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม	
					2552 - ก.ย.2553	- ผู้อำนวยการ สำนักงานสนับสนุน สำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม	

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น ในบริษัท	ความสัมพันธ์ ทาง ครอบครัว ระหว่าง กรรมการ และผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
10 นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล - กรรมการบริษัท - กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง - กรรมการบริหาร - กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	43	- ปริญญาโท สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (ก่อสร้างและบริหารจัดการ) University of Michigan - Ann Arbor ประเทศสหรัฐอเมริกา - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (เครื่องกล) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 155/2555 - หลักสูตร Finance for Non-Finance Directors (FND) รุ่น 35/2550 - หลักสูตร Understanding the Fundamental of Financial Statement (UFS) รุ่น 9/2550 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2557 - 29 ธ.ค.2558 2553 - ปัจจุบัน 2546 - ปัจจุบัน 2552 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และกรรมการบริหาร - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ สายงานพัฒนาธุรกิจ - ผู้จัดการโครงการ - กรรมการ	บริษัทจดทะเบียน บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ บมจ. ช.การช่าง บริษัทอื่น บจ. แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์
11 นายวีระพงศ์ ศุภเศรษฐ์ศักดิ์ - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	49	- ปริญญาโท เศรษฐศาสตร์ (การเงิน) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ - ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยรามคำแหง - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 100/2555 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2557 - ปัจจุบัน 2555 - 29 ธ.ค.2558 2554 - 2557 2553 - 2554 2548 - 2553	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ อาวุโส - ผู้บริหารสายงาน สายงานธุรกิจขนาดใหญ่ 2 - กรรมการ - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารกลุ่ม - ผู้อำนวยการฝ่ายอาวุโส ผู้บริหารกลุ่ม - ผู้อำนวยการฝ่าย ผู้บริหารฝ่าย	บริษัทจดทะเบียน บมจ. ธนาคารกรุงไทย บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ บมจ. ธนาคารกรุงไทย
12 นายปณิต ตุลย์วัฒนจิต - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	59	- M.B.A. (Finance) Washington University, St.Louis, USA - Bachelor of Arts & Science Washington University, St.Louis, USA - หลักสูตร Board and CEO Assessment สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 10/2544 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร ผู้บริหารระดับสูง รุ่น 14/2555 สถาบันวิทยาการตลาดทุน - หลักสูตร นักบริหารระดับสูง กิจการกระจายเสียงและกิจการโทรทัศน์ รุ่นที่ 1/2556 สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคม แห่งชาติ	-	-	2543 - ปัจจุบัน 2546 - 29 ธ.ค.2558 2546 - 2555 2549 - ปัจจุบัน 2546 - 18 ม.ค.2559 2537 - ปัจจุบัน 2543 - 2553	- ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่ - กรรมการ - กรรมการบริหาร - กรรมการ - กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการ - กรรมการ และกรรมการบริหาร	บริษัทจดทะเบียน ธนาคาร กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ บริษัทอื่น บจ. ไทยยามาฮ่ามอเตอร์ บจ. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ บจ. กรุงเทพ เอ็นยิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ บจ. ซีบีเอ็นพี (ประเทศไทย)
13 นายธนา จานุสรณ์ - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	59	- ปริญญาโท สาขารัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ - เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง	-	-	5 พ.ย.2558 - 29 ธ.ค.2558 2558 - ปัจจุบัน 2558 - ปัจจุบัน 2555 - 2557	- กรรมการ - กรรมการ - ที่ปรึกษาสำนักงบประมาณ - ผู้อำนวยการสำนักจัดทำงบประมาณด้านความมั่นคง 2	บริษัทจดทะเบียน บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ บริษัทอื่น การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย สำนักงบประมาณ
14 นายธีรพันธ์ เตชะศิรินุกูล - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558	53	- Master of Engineering (Development Technologies) University of Melbourne, Australia - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 116/2558 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2557 - 29 ธ.ค.2558 2557 - ปัจจุบัน 2555 - 2557 2551 - 2555	- กรรมการ - รองผู้ว่าการ (ฝ่ายกลยุทธ์และแผน) - ผู้ช่วยผู้ว่าการ - ผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการ	บริษัทจดทะเบียน บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ บริษัทอื่น การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
15 นายประสิทธิ์ เดชศิริ [2] - กรรมการบริษัท (ดำรงตำแหน่งวันที่ 30 ธ.ค.2558 ถึงวันที่ 1 ก.พ. 2559)	57	- ปริญญาโท สาขาพัฒนบริหารศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (นิด้า) - ปริญญาตรี สาขารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง	-	-	5 พ.ย.2558 - 29 ธ.ค.2558 2556 - ปัจจุบัน 2557-14 มิ.ย.2558 2552 - 2555	- กรรมการ - ผู้อำนวยการ ฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน - ผู้อำนวยการ ฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน รักษาการในตำแหน่ง รองผู้ว่าฝ่ายปฏิบัติการ - ผู้อำนวยการ ฝ่ายควบคุมการจราจร	บริษัทจดทะเบียน บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ บริษัทอื่น การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
16 ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์ - กรรมการบริษัท - กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง - กรรมการบริหาร - กรรมการผู้จัดการ - กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	58	- ปริญญาเอก สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (ปฐพีวิศวกรรม) มหาวิทยาลัยอินส์บรุค ประเทศออสเตรีย - ปริญญาตรีและโท สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (โยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตรประกาศนียบัตรกรรมการบริษัทไทย (DCP) รุ่น 81/2549 - หลักสูตร Finance for Non-Finance Directors (FND) รุ่น 19/2548 - หลักสูตร Directors Accreditation Program (DAP) รุ่น 36/2548 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	0.0307% (4,699,141 หุ้น)	-	2549 - มิ.ย.2558 2557 - 29 ธ.ค.2558 2554 - 2557 2547 - 29 ธ.ค.2558 2547 - 2554 2544 - 2553 2543 - ปัจจุบัน 2543 - 2554 2552 - ปัจจุบัน	- กรรมการ - กรรมการผู้จัดการ และกรรมการบริหาร - รองประธานกรรมการบริหาร - กรรมการ - กรรมการบริหาร - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ สายงานพัฒนาธุรกิจ - กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการผู้จัดการ - กรรมการ	บริษัทจดทะเบียน บมจ. ช. การช่าง บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ บมจ. ช.การช่าง บมจ. น้ำประปาไทย บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ บริษัทอื่น บจ. แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์
17 นางพเยาว์ มริตตนะพร - กรรมการบริษัท - กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง - กรรมการบริหาร - กรรมการผู้จัดการ - กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	58	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ประกาศนียบัตรชั้นสูงทางการสอบบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 48/2547 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Role of the Compensation Committee รุ่น 9/2552 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (หลักสูตร วตท.) รุ่นที่ 11/2553	-	-	2550 - 29 ธ.ค.2558 ก.พ. 2558 - ปัจจุบัน 2556 - 27 ส.ค.2557 2550 - ปัจจุบัน 2547 - ปัจจุบัน 2554 - 30 มิ.ย.2557	- กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการผู้จัดการ - กรรมการ - กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการบริหารความเสี่ยง - กรรมการ - กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการบริหารความเสี่ยง - รักษาการกรรมการผู้จัดการ - กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการ	บริษัทจดทะเบียน บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ บมจ. ทีทีดับบลิว บริษัทอื่น บจ. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ บจ. ไชยะบุรี พาวเวอร์
18 นายสงวน คุณาธินันท์ - รองกรรมการผู้จัดการ วิศวกรรมทางพิเศษ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	55	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 101/2551 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	ต.ค.2557 - 29 ธ.ค.2558 2549 - ก.ย.2557	- รองกรรมการผู้จัดการ สายงานวิศวกรรม - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานวิศวกรรม	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
19 นางสุดฤทัย พรหมมาตร - รองกรรมการผู้จัดการ ปฏิบัติการทางพิเศษ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	52	- M.B.A. (Financial Accounting) Northrop University, Inglewood, California, USA - ปริญญาตรี สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 151/2554 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	ต.ค.2557 - 29 ธ.ค.2558 2550 - ก.ย.2557	- รองกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการ - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการ	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ

หมายเหตุ : [2] นายประสิทธิ์ เดชศิริ ลาออกเมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2559

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัท	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
20 นางงามนิจ กนกกาญจนา [3] - รองกรรมการผู้จัดการ บริหาร (ดำรงตำแหน่งวันที่ 30 ธ.ค.2558 ถึงวันที่ 31 ธ.ค.2558)	60	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 113/2552 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Financial Statements for Directors (FSD) รุ่น 4/2552 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Company Secretary Program (CSP) รุ่น 48/2555 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Company Reporting Program (CRP) รุ่น 4/2555 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Anti-Corruption The Practical Guide (ACPG 15) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	ต.ค.2557 - 29 ธ.ค.2558 2555 - ก.ย.2557 2551 - 2554	- รองกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหาร - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานกำกับดูแล - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหาร	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
21 นายภาคภูมิ ทวีวิทยรัศม์ - รองกรรมการผู้จัดการ บริหาร - เลขานุการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	49	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ปริญญาตรี สาขาบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต (CPA) - ผู้ตรวจสอบภายในรับอนุญาตสากล (CIA) - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 102/2551 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Company Secretary Program (CSP) รุ่น 9/2548 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	ต.ค.2557 - 29 ธ.ค.2558 2555 - ก.ย.2557 2551- 29 ธ.ค.2558 ก.ย.2554 - ธ.ค.2554 2551 - ส.ค.2554	- รองกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหาร - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหาร - เลขานุการบริษัท - ผู้อำนวยการอาวุโส ฝ่ายบริหารทั่วไป - ผู้อำนวยการอาวุโส สำนักกรรมการผู้จัดการ	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
22 นางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร - รองกรรมการผู้จัดการ การเงิน (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	48	- ปริญญาโท สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 158/2555 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร CFO Certification Program รุ่น 1/2004 สมาคมนักบัญชีและผู้สอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศไทย - หลักสูตร Corporate Secretary Development Program รุ่นที่ 13 คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	-	-	ต.ค.2557 - 29 ธ.ค.2558 2555 - ก.ย.2557 2551 - 2554	- รองกรรมการผู้จัดการ สายงานการเงิน - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานการเงิน - ผู้อำนวยการอาวุโส ฝ่ายการเงิน	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
23 นายวิทูรย์ หทัยรัตนา - รองกรรมการผู้จัดการ ปฏิบัติการและวิศวกรรมระบบราง (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	58	- ปริญญาโท Master of Science (Business Administration) California University of Pennsylvania ประเทศสหรัฐอเมริกา - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (โยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตร Anti – Corruption for Executive Program (ACEP 13) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	0.0138% (2,102,527 หุ้น)	-	2557 - 2558 2555 - 2557 2550 - 2555 2548 - 2558 2547 - 2555 2545 - 2547	- รองกรรมการผู้จัดการ - รักษาการผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการเดินรถ - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการ - รักษาการผู้อำนวยการ ฝ่ายการตลาดและพัฒนาเชิงพาณิชย์ - กรรมการความเสี่ยง - ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ - ผู้จัดการส่วนการเดินรถ	บริษัทจดทะเบียน บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ

หมายเหตุ : [3] นางงามนิจ กนกกาญจนา เกษียณเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2559

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น ในบริษัท	ความสัมพันธ์ ทาง ครอบครัว ระหว่าง กรรมการ และผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
24 นางสาวพรพิมล เชิดชูชัย - รองกรรมการผู้จัดการ พัฒนาธุรกิจ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	50	- ปริญญาโท สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	-	-	2557 - 2558 2543 - 2555 2557 - ปัจจุบัน 2552 - 2554	- รองกรรมการผู้จัดการ - กรรมการความเสี่ยง - ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีและการเงิน - กรรมการ - กรรมการ	บริษัทจดทะเบียน บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ บริษัทอื่น บจ. แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์
25 นายอัลวิน จี - รองกรรมการผู้จัดการ สนับสนุนปฏิบัติการ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	44	- ปริญญาตรี สาขาการเงิน Boston College ประเทศสหรัฐอเมริกา - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 165/2555 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	0.0029% (447,210 หุ้น)	คู่สมรส ของบุตรของ นายปลิว ตรีวิศวเวทย์	2556 - ปัจจุบัน 2556 - ปัจจุบัน 2554 - 2556 2551 - 2554 2556 - ปัจจุบัน 2554 - 2556 2550 - 2551	- กรรมการ - กรรมการ กรรมการบริหาร และกรรมการผู้จัดการ - รองกรรมการผู้จัดการ ฝ่ายบัญชีและการเงิน - เจ้าหน้าที่นักลงทุนสัมพันธ์ - กรรมการ - กรรมการบริหาร และกรรมการผู้จัดการ - รองกรรมการผู้จัดการ - Business Analyst, Corporate Finance	บริษัทจดทะเบียน บมจ. ซีเค พาวเวอร์ บมจ. เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ บริษัทอื่น บจ. ไฟฟ้าน้ำงึม 2 TMB Maquarie Securites (Thailand)

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย และบริษัทที่เกี่ยวข้อง

	รายชื่อกรรมการและผู้บริหาร		บริษัท	บริษัทที่เกี่ยวข้อง														
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	ดร.วีรพงษ์	รามางกูร	1,2											2	4	2		
2	นายปลิว	ตรีวิศวเวทย์	3,4		2,4	1,4	1	1	1	1	1	1,3	1	1	1,4	1,4	1	1
3	ศ.ศุภชัย	พิศิษฐวานิช [1]	1															
4	พล.อ. เชษฐา	ฐานะจาโร	1															
5	พล.อ.สำเภา	ชูศรี	1															
6	นายวิฑูร	เตชะทัศนสุนทร	1			1												
7	นางวัลลภา	อัสสกุล [2]	1		1,4													
8	นายสุพงศ์	ชยุตสาหกิจ	1,4	2	1,4			1						1	1	1		
9	ม.ล.ประสบชัย	เกษมสันต์ [3]	1		1,4													
10	นายพงษ์สฤษดิ์	ตันติสุวณิชย์กุล	1,4	1,4		5												
11	ดร.สมบัติ	กิจจาลักษณ์	1,4	1								1,4						
12	นางพเยาว์	มริตตนะพร	1,4		1,4							1						
13	นายวีระพงศ์	ศุภเศรษฐ์ศักดิ์	1															
14	นายปณิต	ตุลย์วัฒนจิต [4]	1		1,4													
15	นายธนา	จานุสรณ์	1															
16	นายธีรพันธ์	เตชะศิรินุกูล	1															
17	นายประสิทธิ์	เดชศิริ [5]	1															
18	นายสงวน	คุณาธินันท์	5															
19	นางสุดฤทัย	พรหมมาตร	5															
20	นางงามนิจ	กนกกาญจนา [6]	5															
21	นายภาคภูมิ	ทวีวิทยรัศมิ์	5															
22	นางสาวปาหนัน	โตสุวรรณถาวร	5															
23	นายวิทูรย์	หทัยรัตนา	5															
24	นางสาวพรพิมล	เชิดชูชัย	5	1														

หมายเหตุ : 1. คำนิยาม 1 = กรรมการ 2 = ประธานกรรมการ 3 = รองประธานกรรมการ 4 = กรรมการบริหาร 5 = ผู้บริหาร

2. [1] ถึงแก่กรรมเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2559

[2]-[4] ลาออกจากตำแหน่งกรรมการ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2559

[5] ลาออกจากตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2559

[6] เกษียณเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2559

3. รายชื่อบริษัทที่เกี่ยวข้อง

1 = บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด
2 = บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด
3 = บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)
4 = บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด
5 = บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)
6 = บริษัท ช.การช่าง โฮลดิ้ง จำกัด
7 = บริษัท ช.การช่าง โตกิว คอนสตรัคชั่น จำกัด
8 = บริษัท ซี.เค ออฟฟิซทาวเวอร์ จำกัด
9 = บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)
10 = บริษัท ที่ดินบางปะอิน จำกัด
11 = บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด
12 = บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด
13 = บริษัท ไฟฟ้าน้ำงึม 2 จำกัด
14 = บริษัท ช.การช่างเรียลเอสเตท จำกัด
15 = บริษัท คอนสตรัคชั่น แมททีเรียล ซัพพลาย จำกัด

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย

รายชื่อกรรมการ			บจก.ทางด่วน กรุงเทพเหนือ	บจก.แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์
1.	นายปลิว	ตรีวิศวเวทย์	2, 3	-
2.	นายสุพงศ์	ชยุตสาหกิจ	1, 3	2
3.	ม.ล. ประสบชัย	เกษมสันต์ [1]	1, 3	-
4.	นายปณิต	ตุลย์วัฒนจิต [2]	1, 3	-
5.	นางวัลลภา	อัสสกุล [3]	1, 3	-
6.	นายณรงค์	เขียดเดช [4]	1	-
7.	นางพเยาว์	มริตตนะพร	1, 3	-
8.	ดร.สมบัติ	กิจจาลักษณ์	-	1
9.	นายอนุกูล	ตันติมาสน์	-	1
10.	นายพงษ์สฤษดิ์	ตันติสุวณิชย์กุล	-	1,3
11.	นางทิพย์สุดา	ยิ้มวิไล	-	1,3
12.	นายณัฐวุฒิ	ตรีวิศวเวทย์	-	1,3
13.	นางสาวพรพิมล	เชิดชูชัย	-	1

หมายเหตุ :

1. คำนิยาม 1 = กรรมการ 2 = ประธานกรรมการ 3 = กรรมการบริหาร
2. บริษัทย่อยให้หมายถึง บริษัทย่อยที่มีนัยสำคัญ เช่น มีรายได้เกินกว่าร้อยละ 10 ของรายได้รวมตามงบกำไรขาดทุนรวมของปีบัญชีล่าสุด
3. [1] ม.ล. ประสบชัย เกษมสันต์ [2] นายปณิต ตุลย์วัฒนจิต [3] นางวัลลภา อัสสกุล และ [4] นายณรงค์ เขียดเดช ลาออกจากตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2559

รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน และ หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท

1. หัวหน้างานผู้ตรวจสอบภายใน

ชื่อ-สกุล	นางสาววาสนา วัฒนานุกูลชัย
ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายใน
คุณวุฒิทางการศึกษา	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยกรุงเทพ
ประสบการณ์การทำงาน	2551 - ปัจจุบัน - ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายใน 2549 - 2550 - ผู้อำนวยการฝ่ายรายได้ค่าผ่านทาง
การฝึกอบรมที่เกี่ยวข้อง	- การปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน - ก้าวสู่ IFRS ปี 2554 - BCM ความจำเป็นของธุรกิจในโลกปัจจุบัน - Integrated Management ISO 9001 : 2008 and ISO 14001 : 2004 - การบริหารความเสี่ยงขององค์กรมาตรฐานสากล ISO 31000 : 2009 - Compliance Audit - การควบคุมภายในเกี่ยวกับการรายงานทางการเงิน : กลยุทธ์การเพิ่มมูลค่ากิจการ - Going from Good to Great in IT Governance and Outsourcing - เทคนิคเชิงลึกในการจัดการความเสี่ยงสมัยใหม่แบบครบวงจร - หลักสูตร Anti-Corruption The Practical Guide (ACPG 15) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
หน้าที่ความรับผิดชอบ	1. งานตรวจสอบภายใน 1.1 จัดทำแผนงานการตรวจสอบภายในประจำปี 1.2 ควบคุมการดำเนินการสอบทานผลการปฏิบัติงาน ความเพียงพอและเหมาะสมของระบบการควบคุมภายในของระบบงานต่างๆ ภายในบริษัทให้เป็นไปตามแผนงาน 1.3 สรุปผลการสอบทาน พร้อมข้อสังเกต และข้อเสนอแนะในการปรับปรุงในงานให้ผู้รับการตรวจรับทราบ และติดตามผลการปรับปรุงตามข้อเสนอแนะ 1.4 รายงานผลการตรวจสอบต่อผู้บริหาร และคณะกรรมการตรวจสอบ 2. งานสนับสนุนการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบ 2.1 สอบทานงบการเงินประจำปี และรายไตรมาส 2.2 จัดเตรียมข้อมูลประกอบการคัดเลือกและเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีประจำปีของบริษัท 2.3 สอบทานการเปิดเผยข้อมูลให้เป็นไปตามกฎระเบียบข้อบังคับและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี 2.4 ประสานงานและดำเนินการจัดการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ 3. งานสนับสนุนการบริหารความเสี่ยงขององค์กร 3.1 ประสานงานทุกหน่วยงานภายในองค์กรในการจัดทำและทบทวนแผนฉุกเฉินและแผนบริหารความเสี่ยงประจำปี และรวบรวมสรุปผลเป็นแผนฉุกเฉินและแผนบริหารความเสี่ยงในภาพรวมขององค์กร

	3.2 ติดตามและสรุปผลการบริหารความเสี่ยงจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นรายไตรมาส และนำเสนอต่อผู้บริหาร และคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง ไตรมาสละ 1 ครั้ง 3.3 ประสานงานและดำเนินการจัดการประชุมคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง 4. งานด้านกิจกรรมระบบบริหารคุณภาพและจัดการสิ่งแวดล้อม ติดตามผลการตรวจระบบโดยคณะอนุกรรมการตรวจติดตาม และหน่วยงานภายนอกผู้ให้การรับรองระบบ 5. งานอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการตรวจสอบ

หมายเหตุ การแต่งตั้ง ถอดถอน และโยกย้ายหัวหน้างานตรวจสอบภายในเป็นอำนาจอนุมัติของคณะกรรมการตรวจสอบ

2. หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน

ชื่อ-สกุล	นายภาคภูมิ ทวีวิทยรัศมิ์
ตำแหน่ง	- รองกรรมการผู้จัดการ - บริหาร - เลขานุการบริษัท
คุณวุฒิทางการศึกษา	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ปริญญาตรี สาขาบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ประสบการณ์การทำงาน	ต.ค.2557 - ธ.ค.2558 - รองกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหาร บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 2555 - ก.ย.2557 - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหาร บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ก.ย.2554 - ธ.ค.2554 - ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายบริหารทั่วไป บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 2551 - ส.ค.2554 - ผู้อำนวยการอาวุโสสำนักกรรมการผู้จัดการ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
การฝึกอบรมที่เกี่ยวข้อง	- ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต (CPA) - ผู้ตรวจสอบภายในรับอนุญาตสากล (CIA) - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น102/2551 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Company Secretary Program (CSP) รุ่น 9/2548 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

หน้าที่ความรับผิดชอบ	1. กำหนดกรอบการกำกับดูแลกิจการที่มีความสอดคล้องกับสภาพโครงสร้างการดำเนินงานของบริษัท โดยเทียบเคียงกับแนวปฏิบัติหรือหลักการที่เป็นสากล 2. ทบทวนความเหมาะสมและความเพียงพอของนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัท และจรรยาบรรณบริษัท ตลอดจนปรับปรุงให้สอดคล้องกับแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามมาตรฐานสากล 3. สอบทานกับฝ่ายจัดการเกี่ยวกับการปฏิบัติตามหลักการของการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่บริษัทกำหนดและเปิดเผยในรายงานประจำปี 4. กระบวนการประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท กรรมการผู้จัดการ รวมทั้งจัดทำสรุปข้อมูลผลการประเมินและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท 5. เสนอแนะการจัดทำแผนการพัฒนาการกำกับดูแลกิจการของบริษัทให้สอดคล้องตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีที่กำหนดไว้ 6. ให้คำปรึกษา และเสนอแนะแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีต่อคณะกรรมการบริษัท 7. ปฏิบัติหน้าที่อื่นใดตามที่กรรมการผู้จัดการมอบหมาย

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 งบกำไรขาดทุนรวม งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญและหมายเหตุเรื่องอื่นๆ และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 และสำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 (วันจดทะเบียนควบบริษัท) ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558 ด้วยเช่นกัน

ความรับผิดชอบของผู้บริหารต่องบการเงิน

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำและการนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินและรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชี

ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของข้าพเจ้า ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ซึ่งกำหนดให้ข้าพเจ้าปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณ รวมถึงวางแผนและปฏิบัติงานตรวจสอบเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่า งบการเงินปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการตรวจสอบเพื่อให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีเกี่ยวกับจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน วิธีการตรวจสอบที่เลือกใช้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้สอบบัญชี ซึ่งรวมถึงการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญของงบการเงินไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ในการประเมินความเสี่ยงดังกล่าว ผู้สอบบัญชีพิจารณาการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและการนำเสนองบการเงินโดยถูกต้องตามที่ควรของกิจการ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อประสิทธิผลของการควบคุมภายในของกิจการ การตรวจสอบรวมถึงการประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีที่จัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร รวมทั้งการประเมินการนำเสนองบการเงินโดยรวม

ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

ความเห็น

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ผลการดำเนินงานรวมและกระแสเงินสดรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดเฉพาะกิจการ สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558 ของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

ข้าพเจ้าขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1.3 เกี่ยวกับการควบบริษัท โดยเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558 บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จดทะเบียนควบบริษัทกับกระทรวงพาณิชย์ภายใต้ชื่อ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ดังนั้น บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จึงสิ้นสภาพนิติบุคคลในวันดังกล่าว และได้โอนสินทรัพย์ หนี้สิน สิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบทั้งหมดให้แก่บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยผลของกฎหมายแล้ว การควบบริษัทดังกล่าวถือเป็นการจัดโครงสร้างของกลุ่มบริษัทภายใต้การควบคุมเดียวกัน ดังนั้นบริษัทฯจึงได้แสดงงบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 และ 2557 และนำเสนองบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 1 มกราคม 2557 ทั้งนี้ ข้าพเจ้ามิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่อกรณีดังกล่าวข้างต้นแต่อย่างใด



วราพร ประภาศิริกุล
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 4579
บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด
กรุงเทพฯ: 25 กุมภาพันธ์ 2559

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม			งบการเงินเฉพาะกิจการ
		31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2557	1 มกราคม 2557	31 ธันวาคม 2558
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	6	4,483,374,825	2,377,047,712	3,032,604,787	4,459,058,285
เงินลงทุนชั่วคราว	8	497,356,702	2,347,869,300	774,541,118	479,973,938
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	9	84,628,359	101,814,657	82,722,563	85,056,434
ลูกหนี้จากการขายเงินลงทุนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	7, 28	564,014,862	-	-	564,014,862
ค่าใช้จ่ายล่วงหน้า		57,426,591	57,376,433	61,134,755	54,068,788
ดอกเบี้ยเงินกู้ยืมระยะยาวจ่ายล่วงหน้า		-	-	78,429,452	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		182,457,849	140,888,740	57,941,343	163,946,159
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		5,869,259,188	5,024,996,842	4,087,374,018	5,806,118,466
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
ลูกหนี้จากการขายเงินลงทุน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	7, 28	756,834,379	-	-	756,834,379
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	10	9,836,588,559	8,893,834,811	9,464,970,540	7,525,674,114
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	11	-	-	-	303,585,600
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	12	913,087,490	699,337,490	434,231,240	913,087,490
เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	7	-	-	-	6,854,496,436
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	13	120,357,493	120,357,493	120,357,493	120,357,493
อาคารและอุปกรณ์	14	154,365,572	152,078,567	146,756,553	150,637,870
งานระหว่างก่อสร้าง	15	19,625,830,369	10,744,375,635	2,901,838,672	19,625,830,369
สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่แล้วเสร็จแล้ว	16	20,327,463,226	23,146,990,149	25,564,276,311	13,069,901,132
สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	17	1,320,193,685	1,611,877,302	1,894,676,285	1,320,193,685
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	18	16,987,640,143	17,245,678,953	17,554,959,814	16,654,147,858
เงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาก่อสร้างทางด่วน	7	398,250,000	1,235,250,000	2,031,750,000	398,250,000
เงินจ่ายล่วงหน้าค่าโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง		271,396,970	136,820,680	330,658,461	271,396,970
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้ารอคัดจ่าย		942,249,276	308,832,264	-	942,249,276
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	33	474,860,502	622,207,992	728,329,896	472,107,377
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	19	36,236,800	34,591,734	35,528,516	36,165,371
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		85,418,857	48,734,082	64,908,679	50,907,716
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		72,250,773,321	65,000,967,152	61,273,242,460	69,465,823,136
รวมสินทรัพย์		78,120,032,509	70,025,963,994	65,360,616,478	75,271,941,602

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558

(หน่วย: บาท)

		งบการเงินรวม			งบการเงินเฉพาะกิจการ
	หมายเหตุ	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2557	1 มกราคม 2557	31 ธันวาคม 2558
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	20	22,410,000,000	2,000,000,000	-	22,400,000,000
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	21	2,579,553,648	2,009,237,107	1,495,095,749	2,538,958,973
เจ้าหนี้จากการซื้อเงินลงทุนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	7	-	313,695,000	400,000,000	-
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า		89,973,896	86,935,236	77,466,533	89,973,896
เงินมัดจำค่าบัตรโดยสารแบบสะสมมูลค่า		34,738,933	35,474,683	32,360,581	34,738,933
ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน					
ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	22	118,500,000	40,500,000	843,323,512	75,000,000
หุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	23	-	3,000,000,000	2,700,000,000	-
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย		306,735,926	308,734,049	203,546,236	306,735,926
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน					
ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	24	1,500,000,000	1,500,000,000	1,200,000,000	1,500,000,000
หนี้สินหมุนเวียนอื่น					
เงินประกันผลงาน		161,068,581	208,666,119	126,296,914	158,402,109
อื่นๆ		114,148,191	133,895,027	103,734,914	99,468,810
รวมหนี้สินหมุนเวียน		27,314,719,175	9,637,137,221	7,181,824,439	27,203,278,647
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
เจ้าหนี้ค่างานก่อสร้างกิจการที่เกี่ยวข้องกัน		-	-	60,185,781	-
เจ้าหนี้จากการซื้อเงินลงทุน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนด					
ชำระภายในหนึ่งปี		-	-	313,695,000	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิ					
จากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	22	17,354,495,949	12,089,017,683	11,076,068,859	17,241,310,168
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	23	-	16,384,594,851	15,386,250,596	-
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน - สุทธิ					
จากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	24	4,066,671,698	5,262,381,698	6,419,521,698	4,066,671,698
รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา	7, 25	-	-	-	15,610,482
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	26	237,842,102	211,263,100	168,465,057	230,180,611
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น					
ดอกเบี้ยค้างจ่ายส่วนที่ถึงกำหนดชำระเกินกว่าหนึ่งปี	22	-	209,707,933	-	-
อื่นๆ		16,269,432	23,274,255	41,010,292	1,429,421
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		21,675,279,181	34,180,239,520	33,465,197,283	21,555,202,380
รวมหนี้สิน		48,989,998,356	43,817,376,741	40,647,021,722	48,758,481,027

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม			งบการเงินเฉพาะกิจการ
		31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2557	1 มกราคม 2557	31 ธันวาคม 2558
ส่วนของผู้ถือหุ้น					
ทุนเรือนหุ้น					
ทุนจดทะเบียน					
หุ้นสามัญ 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท		15,285,000,000	28,500,000,000	28,500,000,000	15,285,000,000
ทุนที่ออกจำหน่ายและชำระเต็มมูลค่าแล้ว					
หุ้นสามัญ 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	*27*	15,285,000,000	28,200,000,000	28,200,000,000	15,285,000,000
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ		5,816,938,084	5,816,938,084	5,816,938,084	5,816,938,084
เงินลงทุนก่อนการควบบริษัท	*28*	-	(2,340,328,827)	(2,340,328,827)	-
กำไร (ขาดทุน) สะสม					
จัดสรรแล้ว - สำรองตามกฎหมาย	*29*	800,490,000	800,000,000	800,000,000	800,490,000
ยังไม่ได้จัดสรร		7,254,261,049	(6,390,591,344)	(7,821,444,677)	4,611,032,491
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น		(113,097,160)	(34,442,517)	(32,687,712)	-
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		29,043,591,973	26,051,575,396	24,622,476,868	26,513,460,575
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย		86,442,180	157,011,857	91,117,888	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		29,130,034,153	26,208,587,253	24,713,594,756	26,513,460,575
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		78,120,032,509	70,025,963,994	65,360,616,478	75,271,941,602

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุน

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
		สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557	สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
รายได้				
รายได้ค่าผ่านทาง		8,814,588,007	8,485,017,698	33,722,296
รายได้ค่าโฆษณา		2,373,562,621	2,247,826,551	9,289,325
รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์		549,431,372	501,051,472	1,888,328
รายได้อื่น				
ดอกเบี้ยรับ		57,843,948	43,267,448	1,574,453
กำไรจากเงินลงทุน	*28*	1,297,749,105	536,651,350	94,782
อื่นๆ		11,636,374	69,584,458	708,582
รวมรายได้		13,104,811,427	11,883,398,977	47,277,766
ค่าใช้จ่าย				
ต้นทุนค่าผ่านทาง		1,239,604,475	1,101,541,468	3,142,785
ต้นทุนค่าโฆษณา		1,444,542,770	1,369,850,563	6,916,308
ต้นทุนค่าพัฒนาเชิงพาณิชย์		210,151,434	185,867,601	574,190
ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว และค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	*16, 17, 24*	3,422,566,022	3,326,864,677	11,342,032
ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและค่าตอบแทนผู้ให้สัมปทาน	*18, 31*	777,584,371	572,317,474	3,404,574
ค่าใช้จ่ายในการขาย		79,252,582	54,459,803	20,179
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร		1,035,883,873	868,993,631	6,197,896
รวมค่าใช้จ่าย		8,209,585,527	7,479,895,217	31,597,964
กำไรก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม				
ค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		4,895,225,900	4,403,503,760	15,679,802
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	*10.2*	461,212,789	546,426,651	-
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		5,356,438,689	4,949,930,411	15,679,802
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน		(1,934,186,129)	(1,437,191,010)	(3,583,095)
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		3,422,252,560	3,512,739,401	12,096,707
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	*33*	(721,234,596)	(702,302,531)	(2,417,217)
กำไรสำหรับปี/งวด		2,701,017,964	2,810,436,870	9,679,490
การแบ่งปันกำไร				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		2,649,736,343	2,744,542,901	9,679,490
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย		51,281,621	65,893,969	
		2,701,017,964	2,810,436,870	
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน				
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	*35*	0.173	0.180	0.001

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
		สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557	สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
กำไรสำหรับปี/งวด		2,701,017,964	2,810,436,870	9,679,490
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
ขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดของบริษัทร่วม	*10.2*	(46,505,941)	(1,754,805)	-
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
- สุทธิจากภาษีเงินได้		(46,505,941)	(1,754,805)	-
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
กำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	*26, 33*	5,606,050	(4,689,568)	-
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
- สุทธิจากภาษีเงินได้		5,606,050	(4,689,568)	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี/งวด		(40,899,891)	(6,444,373)	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี/งวด		2,660,118,073	2,803,992,497	9,679,490
การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		2,608,836,452	2,738,098,528	9,679,490
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย		51,281,621	65,893,969	
		2,660,118,073	2,803,992,497	

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
			กำไรสะสม		
	ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	จัดสรรแล้ว - สำรองตามกฎหมาย	ยังไม่ได้จัดสรร	รวมส่วนของผู้ถือหุ้น
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2558 (วันจดทะเบียนควบบริษัท)	15,285,000,000	5,816,938,084	800,000,000	4,601,843,001	26,503,781,085
กำไรสำหรับงวด	-	-	-	9,679,490	9,679,490
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด	-	-	-	9,679,490	9,679,490
โอนกำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรรเป็นสำรองตามกฎหมาย (หมายเหตุ 29)	-	-	490,000	(490,000)	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	15,285,000,000	5,816,938,084	800,490,000	4,611,032,491	26,513,460,575

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557	สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน			
กำไรก่อนภาษี	3,422,252,560	3,512,739,401	12,096,707
รายการปรับกระทบยอดกำไรก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)			
จากกิจกรรมดำเนินงาน			
ค่าตัดจำหน่ายและค่าเสื่อมราคา	2,870,758,517	2,753,725,366	8,819,518
รับรู้รายได้จากรายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา	-	-	(6,712)
ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทาน			
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย	399,898,467	390,649,739	1,983,659
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	64,878,716	21,491,782	-
ค่าใช้จ่ายตัดบัญชี	110,905,485	122,036,260	518,382
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายตัดจ่าย	213	37,895	-
กำไรจากเงินลงทุน	(1,297,749,105)	(536,651,350)	(94,782)
กำไรจากการจำหน่าย/ตัดจำหน่ายอุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน			
ภายใต้สัญญาสัมปทาน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย	(3,481,422)	(4,397,582)	-
ค่าตัดแทนการตัดจ่ายพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	595,973,617	625,658,983	2,715,838
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	36,803,472	38,572,363	156,411
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(461,212,789)	(546,426,651)	-
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้น	552,419	(5,710,436)	(67,989)
ดอกเบี้ยรับ	(57,085,937)	(41,230,197)	(1,574,454)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	1,330,203,885	1,363,648,694	3,387,489
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	7,012,698,098	7,694,144,267	27,934,067

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557	สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง			
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	21,466,299	(6,252,094)	23,063,969
ค่าใช้จ่ายล่วงหน้า	(110,915,644)	(118,277,937)	10,533,251
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(41,765,247)	(75,978,095)	4,204,852
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้ารอถัดจ่าย	(633,417,011)	(227,082,264)	(4,164,667)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(27,667,640)	(613,591)	(286,260)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	133,650,482	(233,224,883)	12,575,699
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	3,038,660	9,468,703	195,509
เงินมัดจำค่าบัตรโดยสารแบบสะสมมูลค่า	(735,750)	3,114,102	31,500
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(75,632,327)	110,347,238	504,835
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	(12,808,430)	(12,856,850)	(660,958)
จ่ายชำระค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	(1,500,000,000)	(1,200,000,000)	-
เงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	4,767,911,490	5,942,788,596	73,931,797
รับดอกเบี้ย	4,537,910	20,704,737	368,251
จ่ายดอกเบี้ย	(893,784,668)	(457,540,722)	(1,139)
จ่ายภาษีเงินได้	(585,484,131)	(505,029,424)	(3,683)
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	3,293,180,601	5,000,923,187	74,295,226

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557	สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน			
เงินลงทุชั่วคราวลดลง (เพิ่มขึ้น)	1,901,788,886	(1,543,142,652)	-
เงินลงทุนในบริษัทย่อยเพิ่มขึ้น	(154,000,000)	-	-
เงินสดจ่ายซื้อเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(1,402,165,044)	(400,000,000)	-
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนในบริษัทร่วม	42,514,120	1,097,300,894	-
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนระยะยาวอื่น	2,300,000,000	-	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่นเพิ่มขึ้น	(213,750,000)	(265,106,250)	-
เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์	3,514,566	4,650,462	-
ซื้ออุปกรณ์	(39,352,287)	(49,625,222)	(4,280,897)
รับดอกเบี้ย	9,339,041	21,897,342	1,136,911
รับเงินปันผล	528,855,465	524,972,500	-
เงินจ่ายล่วงหน้าค่าโครงการรถไฟฟ้าสีม่วง (เพิ่มขึ้น) ลดลง	(134,104,815)	181,837,781	(3,135,190)
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้า สายสีม่วงเพิ่มขึ้น	(141,867,979)	(81,439,260)	-
เงินสดจ่ายค่างานก่อสร้างทางด่วน	(7,064,315,341)	(6,361,914,211)	-
ดอกเบี้ยจ่ายส่วนที่บันทึกเป็นต้นทุนโครงการ	(385,316,949)	(249,509,380)	(2,614,171)
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนเพิ่มขึ้น	(8,680,720)	(7,462,181)	-
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(4,757,541,057)	(7,127,540,177)	(8,893,347)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557	สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน			
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	(21,495,301)	(14,143,028)	-
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้น	20,410,000,000	2,000,000,000	-
ชำระคืนเจ้าหนี้ค่าก่อสร้างกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	(60,185,781)	-
เงินสดรับจากการออกหุ้นกู้	-	4,000,000,000	-
เงินสดจ่ายไถ่ถอนหุ้นกู้	(19,400,000,000)	(2,700,000,000)	-
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	5,356,000,000	2,460,185,781	-
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(40,500,000)	(2,259,064,970)	-
จ่ายดอกเบี้ย	(808,317,130)	(646,732,087)	-
จ่ายเงินปันผล	(1,925,000,000)	(1,309,000,000)	-
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมจัดหาเงิน	3,570,687,569	1,471,059,915	-
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	2,106,327,113	(655,557,075)	65,401,879
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี/งวด	2,377,047,712	3,032,604,787	4,393,656,406
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี/งวด	4,483,374,825	2,377,047,712	4,459,058,285
ข้อมูลกระแสเงินสดเปิดเผยเพิ่มเติม			
รายการที่ไม่ใช่เงินสดประกอบด้วย			
โอนงานระหว่างก่อสร้างเป็นงานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้ว	7,065,481	283,919,532	-
ลูกหนี้จากการขายเงินลงทุนในบริษัทอื่น	1,320,849,241	-	1,320,849,241
เจ้าหนี้จากการซื้อเงินลงทุนในบริษัทร่วม	-	313,695,000	-
เจ้าหนี้ค่างานก่อสร้างทางด่วน	1,956,298,438	1,352,500,674	1,954,890,000

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558

1. ข้อมูลทั่วไป

1.1 ข้อมูลทั่วไปของบริษัทฯ

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ("บริษัทฯ") เป็นบริษัทมหาชนซึ่งจัดตั้งขึ้นจากการจดทะเบียนควบบริษัทตามกฎหมายไทยเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558 และมีภูมิลำเนาในประเทศไทย บริษัทฯมีบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทที่จดทะเบียนจัดตั้งในประเทศไทยเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ที่อยู่ตามที่จดทะเบียนของบริษัทฯตั้งอยู่ที่เลขที่ 587 ถนนสุทธิสารวินิจฉัย แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพมหานคร และมีสำนักงานสาขา 4 แห่ง

บริษัทฯดำเนินธุรกิจหลักคือ ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ บริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า และธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ก. ธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ

บริษัทฯ (บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เดิม)ได้รับสัมปทานจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ("กทพ.") ในการดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ ดังนี้

ก.1 โครงการทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) ภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนเอ ส่วนบี และส่วนซี) โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2533 และทางพิเศษส่วนต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี ภายใต้สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2540 โดยบริษัทฯมีสิทธิตามข้อตกลงที่จะขยายกำหนดเวลาของสัญญาออกไปได้อีก 2 ช่วง ช่วงละ 10 ปี ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับข้อกำหนดและเงื่อนไขที่จะตกลงกันระหว่างคู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่าย ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ประกอบด้วย ส่วนเอ (พระราม 9 - รัชดาภิเษก) ส่วนบี (พญาไท - บางโคล่) ส่วนซี (รัชดาภิเษก - แจ้งวัฒนะ) และส่วนดี (พระราม 9 - ศรีนครินทร์)

ก.2 โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ภายใต้สัญญาสัมปทานการลงทุน ออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 14 ธันวาคม 2555 โดยมีระยะเวลาก่อสร้างไม่เกิน 48 เดือน คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2559

ข. ธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

บริษัทฯ (บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เดิม) ได้รับสัมปทานจาก การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ("รฟม.") ในการให้บริการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ดังนี้

ข.1 โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) (สถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ) ("โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน") ภายใต้สัญญาโครงการระบบรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล บริษัทฯเป็นผู้ออกแบบ ผลิต จัดหา ติดตั้ง ทดสอบ และใช้งานอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า รวมทั้งเป็นผู้ดำเนินการและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 25 ปี นับแต่วันที่ รฟม.ออกหนังสือไม่คัดค้านการเริ่มให้บริการที่ก่อให้เกิดรายได้ บริษัทฯได้เปิดให้บริการเดินรถอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2547 บริษัทฯเป็นผู้จัดเก็บรายได้ค่าโดยสารรวมทั้งจัดเก็บรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ โดยบริษัทฯตกลงแบ่งรายได้เป็นเงินตอบแทนให้แก่ รฟม. ตามจำนวนที่ระบุในสัญญา ซึ่งประกอบด้วยเงินตอบแทนจากค่าโดยสาร เงินตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เงินตอบแทนจากกำไรที่เกินอัตราที่กำหนด และส่วนแบ่งของผลประโยชน์ที่ได้รับจากการกู้เงินในอัตราดอกเบี้ยต่ำกว่าที่ระบุในสัญญา

ข.2 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) ("โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง") ภายใต้สัญญาสัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา (สัญญาที่ 4) บริษัทฯเป็นผู้ลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง โดย รฟม. เป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร และรายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์ บริษัทฯจะได้รับค่าตอบแทนจาก รฟม. เป็นค่าอุปกรณ์ระบบรถไฟฟ้า (ระยะที่ 1) และค่าจ้างบริหารการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา (ระยะที่ 2) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ระยะที่ 1 การออกแบบและก่อสร้างงานระบบรถไฟฟ้า

บริษัทฯเป็นผู้ออกแบบ จัดหา ติดตั้ง ทดสอบการทำงานของอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า โดยมีระยะเวลาดำเนินการไม่เกิน 1,200 วันนับจากวันที่ลงนามสัญญา (วันที่ 4 กันยายน 2556) บริษัทฯจะได้รับค่าตอบแทนตามสัญญาระยะที่ 1 เป็นจำนวน 20,011 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯจะได้รับชำระจาก รฟม. เป็นรายเดือนภายในระยะเวลา 10 ปี ตั้งแต่วันที่ระบุในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้า

ต่อมาบริษัทฯได้ว่าจ้างบริษัทที่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่งให้เป็นผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติงานตามสัญญาระยะที่ 1 โดยมีค่างานเป็นจำนวน 20,011 ล้านบาท แต่บริษัทฯจะจ่ายค่างานดังกล่าวให้กับบริษัทที่เกี่ยวข้องกันเป็นรายเดือนตามระยะเวลาที่บริษัทฯได้รับ

ค่าตอบแทนจาก รฟม. ซึ่งบริษัทฯได้ทำสัญญาโอนสิทธิในการรับเงินดังกล่าวเพื่อเป็นหลักประกันต่อธนาคารของบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน

ระยะที่ 2 การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า

บริษัทฯเป็นผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้า รวมถึงจัดให้มีการซ่อมบำรุงรักษาและการปรับปรุงอุปกรณ์และวัสดุต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและอุปกรณ์งานระบบ มีระยะเวลา 30 ปีนับจากวันที่ระบุในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้า และ/หรือวันที่ รฟม. ส่งมอบโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและอุปกรณ์งานระบบให้แก่บริษัทฯ โดยบริษัทฯจะได้รับค่าตอบแทนตามสัญญาในระยะที่ 2 นี้ เป็นจำนวนรวม 57,208 ล้านบาท (ไม่รวมการปรับปรุงเนื่องจากเงินเฟ้อและการปรับปรุงเนื่องจากอัตราค่าไฟฟ้า) ซึ่งบริษัทฯจะได้รับจาก รฟม. เป็นรายเดือนตลอดระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี และเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาสัมปทานบริษัทฯจะต้องส่งคืนโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและอุปกรณ์งานระบบให้กับ รฟม.

ข.3 บริษัทฯได้รับคัดเลือกให้เป็นผู้ดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงบางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีเตาปูน-สถานีบางซื่อ โดยไม่รวมสถานี) สัญญาที่ 5 ซึ่งเป็นสัญญาสัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการ การเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2557 ปัจจุบันอยู่ระหว่างการนำเสนอผลการเจรจาระหว่างคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและรับจ้างดำเนินกิจการโครงการรถไฟฟ้าสีม่วงช่วงเตาปูน - บางซื่อ กับบริษัทฯให้คณะรัฐมนตรีเห็นชอบ

ค. ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ประกอบด้วย การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษ และการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

1.2 การปรับค่าผ่านทาง

ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) กำหนดให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และบริษัทฯในฐานะคู่สัญญามีหน้าที่ที่ต้องร่วมกันพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางสำหรับระบบทางด่วนขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 และทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี ทุกระยะเวลา 5 ปี เมื่อวันที่ 2 สิงหาคม 2556 กระทรวงคมนาคมได้ออกประกาศกระทรวงคมนาคม กำหนดอัตราค่าผ่านทางสำหรับระบบทางด่วนขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 และทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2556 เป็นต้นไป อย่างไรก็ตาม บริษัทฯเห็นว่าอัตราค่าผ่านทางตามประกาศฉบับดังกล่าวไม่เป็นไปตามสัญญา ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการเพื่อได้แย้งสิทธิและเรียกร้องค่าเสียหายตามสัญญา

ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด กำหนดให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (บริษัทย่อย) ในฐานะคู่สัญญามีหน้าที่ที่ต้องร่วมกันพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางสำหรับทางพิเศษสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ทุกระยะเวลา 5 ปี เมื่อวันที่ 2 สิงหาคม 2556 กระทรวงคมนาคมได้ออกประกาศกระทรวงคมนาคมกำหนดอัตราค่าผ่านทางสำหรับทางพิเศษสายบางปะอิน-ปากเกร็ด โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2556 เป็นต้นไป อย่างไรก็ตาม บริษัทย่อยเห็นว่าอัตราค่าผ่านทางตามประกาศฉบับดังกล่าวไม่เป็นไปตามสัญญา ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการเพื่อโต้แย้งสิทธิและเรียกร้องค่าเสียหายตามสัญญา

1.3 การควบบริษัท

บริษัทฯจัดตั้งขึ้นจากการจดทะเบียนควบบริษัทภายใต้พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558 บริษัทที่ควบกิจการกันประกอบด้วยบริษัทดังต่อไปนี้

1) บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

2) บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

การควบบริษัทดังกล่าวทำให้บริษัทฯรับมาซึ่งสินทรัพย์ หนี้สิน สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบของทั้ง 2 บริษัทดังกล่าว ดังนั้น บริษัทฯจึงแสดงยอดตั้งต้นทางบัญชีด้วยผลรวมของมูลค่าตามบัญชีสุทธิตามงบการเงิน ณ สิ้นวันที่ 29 ธันวาคม 2558 ของทั้ง 2 บริษัท การควบบริษัทนี้ถือเป็นการรวมธุรกิจภายใต้การควบคุมเดียวกัน ซึ่งไม่ได้ทำให้โครงสร้างของกลุ่มบริษัทเปลี่ยนแปลงไป ดังนั้น บริษัทฯจึงนำเสนอข้อมูลงบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 และ 31 ธันวาคม 2557 และนำเสนองบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 1 มกราคม 2557 เพื่อสะท้อนฐานะการเงิน ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดตามเนื้อหาทางเศรษฐกิจของกลุ่มบริษัทภายใต้การควบคุมเดียวกัน ถึงแม้ว่ารูปแบบทางกฎหมายบริษัทฯได้จดทะเบียนจัดตั้งขึ้นภายหลังวันที่ 1 มกราคม 2557 ก็ตาม

ทั้งนี้ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยได้รับหุ้นสามัญของบริษัทฯเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและเริ่มซื้อขายในวันที่ 5 มกราคม 2559

2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

2.1 งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดในพระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 โดยแสดงรายการในงบการเงินตามข้อกำหนดในประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้าลงวันที่ 28 กันยายน 2554 ออกตามความในพระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่บริษัทฯใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินฉบับภาษาไทยนี้

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมเว้นแต่จะได้เปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

2.2 เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงินรวม

ก) งบการเงินรวมนี้ได้จัดทำขึ้นโดยรวมงบการเงินของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า "บริษัทฯ") และบริษัทย่อย (ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า "บริษัทย่อย") โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	อัตราร้อยละของการถือหุ้น	
			31 ธันวาคม 2558 (ร้อยละ)	31 ธันวาคม 2557 (ร้อยละ)
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	ดำเนินงานและบริหารระบบทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด	ไทย	99.99	46.67
บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	ให้เช่าพื้นที่ร้านค้า ให้บริการโฆษณาและการให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน	ไทย	65.19	65.19

ข) บริษัทฯจะถือว่ามีการควบคุมกิจการที่เข้าไปลงทุนหรือบริษัทย่อยได้ หากบริษัทฯมีสิทธิได้รับหรือมีส่วนได้เสียในผลตอบแทนของกิจการที่เข้าไปลงทุน และสามารถใช้อำนาจในการสั่งการกิจกรรมที่ส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อจำนวนเงินผลตอบแทนนั้นได้

ค) บริษัทฯนำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมในการจัดทำงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่บริษัทฯมีอำนาจในการควบคุมบริษัทย่อยจนถึงวันที่บริษัทฯสิ้นสุดการควบคุมบริษัทย่อยนั้น

ง) งบการเงินของบริษัทย่อยได้จัดทำขึ้นโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ

จ) ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯและบริษัทย่อย รายการค้าระหว่างกันที่มีสาระสำคัญได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้แล้ว

ฉ) ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม คือ จำนวนกำไรหรือขาดทุนและสินทรัพย์สุทธิของบริษัทย่อยส่วนที่ไม่ได้เป็นของบริษัทฯ และแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในส่วนของกำไรหรือขาดทุนรวมและส่วนของผู้ถือหุ้นในงบแสดงฐานะการเงินรวม

2.3 บริษัทฯจัดทำงบการเงินเฉพาะกิจการโดยแสดงเงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมตามวิธีราคาทุน

3. **มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่**

มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เริ่มมีผลบังคับในปีบัญชีปัจจุบันและที่จะมีผลบังคับในอนาคต มีรายละเอียดดังนี้

ก. **มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในปีปัจจุบัน**

บริษัทฯ ได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง (ปรับปรุง 2557) และฉบับใหม่ที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2558 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงถ้อยคำและคำศัพท์ การตีความและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัตินี้ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม มาตรฐานการรายงานทางการเงินตามที่กล่าวข้างต้นบางฉบับมีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน

มาตรฐานการบัญชีฉบับปรับปรุงนี้กำหนดให้กิจการต้องรับรู้รายการกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยทันทีในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ในขณะที่มาตรฐานการบัญชีฉบับเดิมอนุญาตให้กิจการเลือกรับรู้รายการดังกล่าวทันทีในกำไรขาดทุน หรือในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น หรือทยอยรับรู้ในกำไรขาดทุนก็ได้

มาตรฐานการบัญชีฉบับปรับปรุงดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่องบการเงินนี้ เนื่องจากบริษัทฯและบริษัทย่อยรับรู้รายการกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยทันทีในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นอยู่แต่เดิมแล้ว

มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 10 เรื่อง งบการเงินรวม

มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 10 กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจัดทำงบการเงินรวม โดยใช้แทนเนื้อหาเกี่ยวกับการบัญชีสำหรับงบการเงินรวมที่เดิมกำหนดอยู่ในมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 27 เรื่อง งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้เปลี่ยนแปลงหลักการเกี่ยวกับการพิจารณาว่าผู้ลงทุนมีอำนาจการควบคุมหรือไม่ กล่าวคือ ภายใต้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้ผู้ลงทุนจะถือว่าตนควบคุมกิจการที่เข้าไปลงทุนได้ หากตนมีสิทธิได้รับหรือมีส่วนได้เสียในผลตอบแทนของกิจการที่เข้าไปลงทุน และตนสามารถใช้อำนาจในการสั่งการกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อจำนวนเงินผลตอบแทนนั้นได้ ถึงแม้ว่าตนจะมีสัดส่วนการถือหุ้นหรือสิทธิในการออกเสียงโดยรวมน้อยกว่ากึ่งหนึ่งก็ตาม การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญนี้ส่งผลให้ฝ่ายบริหารต้องใช้ดุลยพินิจอย่างมากในการทบทวนว่าบริษัทฯและบริษัทย่อยมีอำนาจควบคุมในกิจการที่เข้าไปลงทุนหรือไม่และจะต้องนำบริษัทใดในกลุ่มกิจการมาจัดทำงบการเงินรวมบ้าง

การเปลี่ยนแปลงหลักการนี้ไม่มีผลกระทบต่องบการเงินของบริษัทฯและบริษัทย่อย

มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 11 เรื่อง การร่วมการงาน

มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 11 ใช้แทนมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 เรื่อง ส่วนได้เสียในการร่วมค้า ซึ่งได้ถูกยกเลิกไป มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้กำหนดให้กิจการที่ลงทุนในกิจการใดๆต้องพิจารณาว่าตนมีการควบคุมร่วม (Joint control) กับผู้ลงทุนรายอื่นในกิจการนั้นหรือไม่ หากกิจการมีการควบคุมร่วมกับผู้ลงทุนรายอื่นในกิจการที่ถูกลงทุนนั้นแล้วให้ถือว่ากิจการนั้นเป็นการร่วมการงาน (Joint arrangement) หลังจากนั้น กิจการต้องใช้ดุลยพินิจในการกำหนดประเภทของการร่วมการงานนั้นว่าเป็น การดำเนินงานร่วมกัน (Joint operation) หรือ การร่วมค้า (Joint venture) และบันทึกส่วนได้เสียจากการลงทุนให้เหมาะสมกับประเภทของการร่วมการงาน กล่าวคือ หากเป็นการดำเนินงานร่วมกัน ให้กิจการรับรู้ส่วนแบ่งในสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่ายแต่ละรายการของการดำเนินงานร่วมกันตามส่วนที่ตนมีสิทธิตามสัญญาในงบการเงินเฉพาะกิจการของตน แต่หากเป็นการร่วมค้า ให้กิจการรับรู้เงินลงทุนในการร่วมค้าตามวิธีส่วนได้เสียในงบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย หรืองบการเงินรวม (หากมี) และรับรู้เงินลงทุนในการร่วมค้าตามวิธีราคาทุนในงบการเงินเฉพาะกิจการ

มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่องบการเงินของบริษัทฯและบริษัทย่อย

มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 12 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น

มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้กำหนดเรื่องการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับส่วนได้เสียของกิจการในบริษัทย่อย การร่วมการงาน บริษัทร่วม รวมถึงกิจการที่มีโครงสร้างเฉพาะตัว มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้จึงไม่มีผลกระทบทางการเงินต่องบการเงินของบริษัทฯและบริษัทย่อย

มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 13 เรื่อง การวัดมูลค่ายุติธรรม

มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้กำหนดแนวทางเกี่ยวกับการวัดมูลค่ายุติธรรมและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวกับการวัดมูลค่ายุติธรรม กล่าวคือ หากกิจการต้องวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์หรือหนี้สินใดตามข้อกำหนดของมาตรฐานที่เกี่ยวข้องอื่น กิจการจะต้องวัดมูลค่ายุติธรรมนั้นตามหลักการของมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้และใช้วิธีเปลี่ยนทันทีเป็นต้นไปในการรับรู้ผลกระทบจากการเริ่มใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินนี้

มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของบริษัทฯและบริษัทย่อย

ข. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ยังไม่มีผลบังคับใช้

ในระหว่างปีปัจจุบัน สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง (ปรับปรุง 2558) และฉบับใหม่รวมถึงแนวปฏิบัติทางบัญชี จำนวนหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2559 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ ฝ่ายบริหารของบริษัทฯและบริษัทย่อยเชื่อว่ามาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงและฉบับใหม่ รวมถึงแนวปฏิบัติทางบัญชีดังกล่าวจะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินเมื่อนำมาถือปฏิบัติ

4. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

ก) การรับรู้รายได้ค่าผ่านทาง

รายได้ค่าผ่านทางจะบันทึกเป็นรายได้ตามราคาในใบกำกับภาษี (โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) เมื่อได้ให้บริการแล้ว

ข) การรับรู้รายได้ค่าโดยสาร

รายรับจากการจำหน่ายบัตรโดยสารและเหรียญโดยสารจะถูกบันทึกเป็นรายได้เมื่อมีการให้บริการต่อผู้โดยสาร โดยรายรับจากการจำหน่ายบัตรโดยสารประเภทสะสมมูลค่าที่ยังไม่ได้รับรู้รายได้จะบันทึกเป็นรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้าซึ่งแสดงเป็นหนี้สินหมุนเวียนในงบแสดงฐานะการเงิน

ค) การรับรู้รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์จะถือเป็นรายได้เมื่อได้ให้บริการแก่ลูกค้าแล้ว

ง) การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่ายอื่น

ดอกเบี้ยรับถือเป็นรายได้ตามเกณฑ์คงค้างโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง

เงินปันผลรับถือเป็นรายได้เมื่อบริษัทฯมีสิทธิในการรับเงินปันผล

ค่าใช้จ่ายบันทึกตามเกณฑ์คงค้าง

4.2 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสดและเงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง ซึ่งถึงกำหนดจ่ายคืนภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือนนับจากวันที่ได้มาและไม่มีข้อจำกัดในการเบิกใช้

4.3 ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นแสดงมูลค่าตามจำนวนมูลค่าสุทธิที่จะได้รับ บริษัทฯบันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญสำหรับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้ ซึ่งโดยทั่วไปพิจารณาจากประสบการณ์การเก็บเงินและการวิเคราะห์อายุหนี้

4.4 เงินลงทุน

ก) เงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อค้าแสดงตามมูลค่ายุติธรรม การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของหลักทรัพย์บันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

ข) เงินลงทุนในตราสารหนี้ที่จะครบกำหนดชำระในหนึ่งปีรวมทั้งที่จะถือจนครบกำหนดแสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย บริษัทฯตัดบัญชีส่วนเกิน/รับรู้ส่วนต่ำกว่ามูลค่าตราสารหนี้ตามอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ซึ่งจำนวนที่ตัดจำหน่าย/รับรู้นี้จะแสดงเป็นรายการปรับกับดอกเบี้ยรับ

ค) เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาดถือเป็นเงินลงทุนทั่วไปซึ่งแสดงในราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

ง) เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่แสดงอยู่ในงบการเงินรวมแสดงมูลค่าตามวิธีส่วนได้เสีย

จ) เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุน

มูลค่ายุติธรรมของหลักทรัพย์ในความต้องการของตลาดคำนวณจากราคาเสนอซื้อหลังสุด ณ สิ้นวันทำการสุดท้ายของปี ส่วนมูลค่ายุติธรรมของตราสารหนี้คำนวณโดยใช้อัตราผลตอบแทนที่ประกาศโดยสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย มูลค่ายุติธรรมของหน่วยลงทุนคำนวณจากมูลค่าสินทรัพย์สุทธิของหน่วยลงทุน

บริษัทฯใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการคำนวณต้นทุนของเงินลงทุน

เมื่อมีการจำหน่ายเงินลงทุน ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับกับมูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุนจะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

4.5 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

บริษัทฯบันทึกมูลค่าเริ่มแรกของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนในราคาทุนซึ่งรวมต้นทุนการทำรายการ หลังจากนั้น บริษัทฯจะบันทึกอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับที่ดินรอการขาย

บริษัทฯรับรู้ผลต่างระหว่างจำนวนเงินที่ได้รับสุทธิจากการจำหน่ายกับมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในปีที่ตัดรายการอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนออกจากบัญชี

4.6 อาคารและอุปกรณ์ และค่าเสื่อมราคา

อาคารและอุปกรณ์แสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ (ถ้ามี)

ค่าเสื่อมราคาของอาคารและอุปกรณ์คำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์โดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณดังนี้

ส่วนปรับปรุงสำนักงานและสิ่งปลูกสร้างอื่น	5 ปี
เครื่องตกแต่งและติดตั้ง	5 ปี
เครื่องมือ เครื่องใช้และอุปกรณ์	3 - 5 ปี, 20 ปี
ยานพาหนะ	5 - 16 ปี

ค่าเสื่อมราคารวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน โดยไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับงานระหว่างก่อสร้าง

บริษัทฯและบริษัทย่อยตัดรายการอาคารและอุปกรณ์ออกจากบัญชี เมื่อจำหน่ายสินทรัพย์หรือคาดว่าจะไม่ได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากการใช้หรือการจำหน่ายสินทรัพย์ รายการผลกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์จะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนเมื่อบริษัทฯและบริษัทย่อยตัดรายการสินทรัพย์นั้นออกจากบัญชี

4.7 สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว และค่าตัดจำหน่าย

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนตามปริมาณรถที่ใช้บริการ ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์ฯดังกล่าวมีวิธีการคำนวณดังนี้

ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี = สิทธิในการใช้ประโยชน์ฯสุทธิ x อัตราส่วนปริมาณรถที่ใช้บริการสำหรับปี

$$\text{อัตราส่วนปริมาณรถที่ใช้บริการสำหรับปี} = \frac{\text{ปริมาณรถที่ใช้บริการจริงสำหรับปี}}{\text{(ปริมาณรถที่ใช้บริการจริงสำหรับปี + ประมาณการปริมาณรถที่ใช้บริการตลอดอายุที่เหลือของสัญญาบริหารโครงการระบบทางด่วน)}}$$

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว - สุทธิ = สิทธิในการใช้ประโยชน์ฯที่เกิดขึ้นจริงทั้งหมด - ค่าตัดจำหน่ายสะสม

4.8 สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน และค่าตัดจำหน่าย

บริษัทฯบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนด้วยราคาทุนซึ่งเท่ากับมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันในการจ่ายค่าทดแทนสำหรับการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนให้กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ภายหลังการรับรู้รายการเริ่มแรก สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่าสะสม (ถ้ามี)

บริษัทฯตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนตามปริมาณรถที่ใช้บริการ และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิดการด้อยค่า บริษัทฯจะทบทวนวิธีการตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย

4.9 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล และค่าตัดจำหน่าย

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล ("โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน") แสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสม และค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

บริษัทฯและบริษัทย่อยบันทึกต้นทุนทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งรวมถึงค่าธรรมเนียมการจัดการและค่าที่ปรึกษา ค่าออกแบบ ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และอุปกรณ์รถไฟฟ้าที่ซื้อระหว่างอายุสัมปทาน ดอกเบี้ยจ่ายและค่าใช้จ่ายทางการเงินอื่นที่เกี่ยวข้อง เป็นสินทรัพย์และจะตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลเป็นค่าใช้จ่ายตลอดอายุสัมปทานหลังจากเปิดให้บริการ

<u>อุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า</u>

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า ใช้วิธีการตัดจำหน่ายตามวิธีจำนวนผลผลิต โดยมีวิธีการคำนวณดังนี้

ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี = สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลสุทธิ ณ วันต้นงวด x อัตราส่วนผู้โดยสารสำหรับปี

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

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล - สุทธิ = สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลทั้งหมด - ค่าตัดจำหน่ายสะสม

อุปกรณ์งานระบบอื่นๆ

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์งานระบบอื่นๆ ใช้วิธีการตัดจำหน่ายตามวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณดังนี้

อุปกรณ์ระบบและส่วนปรับปรุงพื้นที่ให้เช่าบริเวณสถานี	5 ปี และตามอายุสัมปทาน
อุปกรณ์สื่อสารโทรคมนาคม	5 ปี และตามอายุสัมปทาน
อุปกรณ์ระบบโฆษณา	5 ปี

ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลของบริษัทฯและบริษัทย่อยรวมอยู่ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

ไม่มีการตัดจำหน่ายสำหรับอุปกรณ์งานระบบที่อยู่ระหว่างการติดตั้ง

4.10 ต้นทุนการกู้ยืม

ต้นทุนการกู้ยืมของเงินกู้ที่ใช้ในการได้มา การก่อสร้างหรือการผลิตสินทรัพย์ที่ต้องใช้ระยะเวลานานในการแปลงสภาพให้พร้อมใช้หรือขาย ได้ถูกนำไปรวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์จนกว่าสินทรัพย์นั้นจะอยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามที่มุ่งประสงค์ ส่วนต้นทุนการกู้ยืมอื่นถือเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ ต้นทุนการกู้ยืมประกอบด้วย ดอกเบี้ยและต้นทุนอื่นที่เกิดขึ้นจากการกู้ยืมนั้น

4.11 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นและค่าตัดจำหน่าย

บริษัทฯและบริษัทย่อยบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนตามราคาทุน ภายหลังการรับรู้รายการเริ่มแรก สินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี) ของสินทรัพย์นั้น

บริษัทฯและบริษัทย่อยตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัดอย่างมีระบบตลอดอายุการให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของสินทรัพย์นั้น และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิดการด้อยค่า บริษัทฯและบริษัทย่อยจะทบทวนระยะเวลาการตัดจำหน่ายและวิธีการตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัด คือ คอมพิวเตอร์ซอฟท์แวร์ ซึ่งมีอายุการให้ประโยชน์ 3 ปี 5 ปีและ 10 ปี

4.12 ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย

ค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับการกู้ยืมเงินซึ่งเกิดขึ้นก่อนหรือ ณ วันทำสัญญาสินเชื่อและก่อนการเบิกถอนเงินกู้ยืมจะถูกบันทึกเป็นค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายซึ่งจะแสดงหักจากเงินกู้ยืมที่เกี่ยวข้องและตัดจำหน่ายตลอดอายุของสัญญาสินเชื่อดังกล่าว

ค่าตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินดังกล่าวได้ถูกนำไปรวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์จนกว่าสินทรัพย์นั้นจะอยู่ในสภาพที่พร้อมจะใช้งานได้ตามความประสงค์

4.13 ค่าความนิยม

บริษัทฯบันทึกมูลค่าเริ่มแรกของค่าความนิยมในราคาทุน ซึ่งเท่ากับต้นทุนการรวมธุรกิจส่วนที่สูงกว่ามูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์สุทธิที่ได้มา หากมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์สุทธิที่ได้มาสูงกว่าต้นทุนการรวมธุรกิจ บริษัทฯจะรับรู้ส่วนที่สูงกว่านี้เป็นกำไรในส่วนของกำไรหรือขาดทุนทันที

บริษัทฯแสดงค่าความนิยมตามราคาทุนหักค่าเผื่อการด้อยค่าสะสมและจะทดสอบการด้อยค่าของค่าความนิยมทุกปีหรือเมื่อใดก็ตามที่มีข้อบ่งชี้ของการด้อยค่าเกิดขึ้น

เพื่อวัตถุประสงค์ในการทดสอบการด้อยค่า บริษัทฯจะปันส่วนค่าความนิยมที่เกิดขึ้นจากการรวมกิจการให้กับหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์เพิ่มขึ้นจากการรวมกิจการ และบริษัทฯจะทำการประเมินมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของหน่วยของสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดแต่ละรายการหากมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของหน่วยของสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชี บริษัทฯจะรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าในส่วนของกำไรหรือขาดทุน และบริษัทฯไม่สามารถกลับบัญชีขาดทุนจากการด้อยค่าได้ในอนาคต

4.14 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯและบริษัทย่อย หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมบริษัทฯและบริษัทย่อย หรือถูกบริษัทฯและบริษัทย่อยควบคุมไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับบริษัทฯและบริษัทย่อย

นอกจากนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบริษัทร่วมและบุคคลที่มีสิทธิออกเสียงโดยทางตรงหรือทางอ้อมซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อบริษัทฯและบริษัทย่อย ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของบริษัทฯและบริษัทย่อยที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของบริษัทฯและบริษัทย่อย

4.15 สัญญาเช่าระยะยาว

สัญญาเช่าอุปกรณ์ที่ความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของส่วนใหญ่ได้โอนไปให้กับผู้เช่าถือเป็นสัญญาเช่าการเงิน สัญญาเช่าการเงินจะบันทึกเป็นรายจ่ายฝ่ายทุนด้วยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่เช่าหรือมูลค่าปัจจุบันสุทธิของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าแล้วแต่มูลค่าใดจะต่ำกว่า ภาระผูกพันตามสัญญาเช่าหักค่าใช้จ่ายทางการเงินจะบันทึกเป็นหนี้สินระยะยาว ส่วนดอกเบี้ยจ่ายจะบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนตลอดอายุของสัญญาเช่า สินทรัพย์ที่ได้มาตามสัญญาเช่าการเงินจะคิดค่าเสื่อมราคาตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์ที่เช่า

สัญญาเช่าอุปกรณ์ที่ความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของส่วนใหญ่ไม่ได้โอนไปให้กับผู้เช่าถือเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน จำนวนเงินที่จ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงานรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรหรือขาดทุนตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

4.16 เงินตราต่างประเทศ

บริษัทฯแสดงงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการเป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทฯ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งอยู่ในสกุลเงินตราต่างประเทศได้แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยนได้รวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

4.17 การด้อยค่าของสินทรัพย์

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน บริษัทฯและบริษัทย่อยจะทำการประเมินการด้อยค่าของเงินลงทุนอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน อาคารและอุปกรณ์ สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลหรือสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่นของบริษัทฯและบริษัทย่อย หากมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจด้อยค่า บริษัทฯและบริษัทย่อยรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าเมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้ มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึงมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์ บริษัทฯและบริษัทย่อยประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการคาดว่าจะได้รับจากสินทรัพย์และคำนวณคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตราคิดลดก่อนภาษีที่สะท้อนถึงการประเมินความเสี่ยงในสภาพตลาดปัจจุบันของเงินสดตามระยะเวลาและความเสี่ยงซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของสินทรัพย์ที่กำลังพิจารณาอยู่ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย บริษัทฯและบริษัทย่อยใช้แบบจำลองการประเมินมูลค่าที่ดีที่สุดซึ่งเหมาะสมกับสินทรัพย์ ซึ่งสะท้อนถึงจำนวนเงินที่กิจการสามารถจะได้มาจากการจำหน่ายสินทรัพย์หักด้วยต้นทุนในการจำหน่าย โดยการจำหน่ายนั้นผู้ซื้อกับผู้ขายมีความรอบรู้และเต็มใจในการแลกเปลี่ยนและสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะของผู้ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯและบริษัทย่อยจะรับรู้รายการขาดทุนจากการด้อยค่าในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

4.18 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน

บริษัทฯและบริษัทย่อยรับรู้เงินเดือน ค่าจ้าง โบนัส และเงินสมทบกองทุนประกันสังคมเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดรายการ

ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน

โครงการสมทบเงิน

บริษัทฯ บริษัทย่อยและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งประกอบด้วยเงินที่พนักงานจ่ายสะสมและเงินที่บริษัทฯและบริษัทย่อยจ่ายสมทบให้เป็นรายเดือน สินทรัพย์ของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้แยกออกจากสินทรัพย์ของบริษัทฯและบริษัทย่อย เงินที่บริษัทฯและบริษัทย่อยจ่ายสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดรายการ

โครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน

บริษัทฯและบริษัทย่อยมีภาระสำหรับเงินชดเชยที่ต้องจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อออกจากงานตามกฎหมายแรงงาน ซึ่งบริษัทฯและบริษัทย่อยถือว่าเงินชดเชยดังกล่าวเป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานสำหรับพนักงาน

บริษัทฯและบริษัทย่อยคำนวณหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานโดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method) โดยผู้เชี่ยวชาญอิสระได้ทำการประเมินภาระผูกพันดังกล่าวตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สำหรับโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานจะรับรู้ทันทีในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

4.19 ประมาณการหนี้สิน

บริษัทฯและบริษัทย่อยจะบันทึกประมาณการหนี้สินไว้ในบัญชีเมื่อภาระผูกพันซึ่งเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีตได้เกิดขึ้นแล้ว และมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าบริษัทฯและบริษัทย่อยจะเสียทรัพยากรเชิงเศรษฐกิจไปเพื่อปลดเปลื้องภาระผูกพันนั้น และบริษัทฯและบริษัทย่อยสามารถประมาณมูลค่าภาระผูกพันนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ

สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน

บริษัทฯบันทึกสำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนด้วยมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันในการจ่ายค่าทดแทนสำหรับการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนให้กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

4.20 ค่าบำรุงรักษาทางด่วน

ค่าบำรุงรักษาที่เกิดขึ้นระหว่างปีจะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดขึ้น ผู้เชี่ยวชาญอิสระระบุว่ารายการซ่อมแซมใหญ่นั้นอาจจะไม่จำเป็น ถ้าหากบริษัทฯและบริษัทย่อยได้มีการซ่อมบำรุงอย่างมีมาตรฐานโดยสม่ำเสมอทุกปี ดังนั้น บริษัทฯและบริษัทย่อยจึงมิได้ตั้งสำรองค่าบำรุงรักษาสำหรับการซ่อมแซมใหญ่

4.21 ภาษีเงินได้

ภาษีเงินได้ประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ภาษีเงินได้ปัจจุบัน

บริษัทฯและบริษัทย่อยบันทึกภาษีเงินได้ปัจจุบันตามจำนวนที่คาดว่าจะจ่ายให้กับหน่วยงานจัดเก็บภาษีของรัฐ โดยคำนวณจากกำไรทางภาษีตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎหมายภาษีอากร

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

บริษัทฯและบริษัทย่อยบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สิน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานกับฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้องนั้น โดยใช้อัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

บริษัทฯและบริษัทย่อยรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการ แต่รับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี รวมทั้งผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ในจำนวนเท่าที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่บริษัทฯและบริษัทย่อยจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้นั้น

บริษัทฯและบริษัทย่อยจะทบทวนมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทุกสิ้นรอบระยะเวลารายงานและจะทำการปรับลดมูลค่าตามบัญชีดังกล่าว หากมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่าบริษัทฯและบริษัทย่อยจะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทั้งหมดหรือบางส่วนมาใช้ประโยชน์

บริษัทฯและบริษัทย่อยจะบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้นหากภาษีที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับรายการที่ได้บันทึกโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น

4.22 การบัญชีสำหรับการป้องกันความเสี่ยง - การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด

บริษัทร่วมแห่งหนึ่งได้นำการบัญชีสำหรับการป้องกันความเสี่ยงมาใช้เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนอันเกี่ยวเนื่องกับรายได้จากการขายไฟฟ้าที่คาดการณ์ในอนาคตซึ่งส่วนหนึ่งเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา โดยกำหนดให้รายได้จากการขายไฟฟ้าดังกล่าวเป็นรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง (Hedged item) และเงินกู้ยืมระยะยาวในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาเป็น

เครื่องมือที่ใช้ในการป้องกันความเสี่ยง (Hedging instrument) บริษัทร่วมบันทึกรายการดังกล่าวโดยใช้การบัญชีป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด

ส่วนที่มีประสิทธิผลของการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดจะรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ผลกำไรหรือขาดทุนของส่วนที่ไม่มีประสิทธิผลของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงจะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน เมื่อรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงมีผลกระทบต่อกำไรหรือขาดทุน จำนวนกำไรหรือขาดทุนสะสมที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจะถูกโอนไปรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในงวดเดียวกัน

4.23 การวัดมูลค่ายุติธรรม

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง ราคาที่คาดว่าจะได้รับจากการขายสินทรัพย์หรือเป็นราคาที่จะต้องจ่ายเพื่อโอนหนี้สินให้ผู้อื่นโดยรายการดังกล่าวเป็นรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย (ผู้ร่วมในตลาด) ณ วันที่วัดมูลค่า บริษัทฯและบริษัทย่อยใช้ราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องในการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินซึ่งมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เกี่ยวข้องกำหนดให้ต้องวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม ยกเว้นในกรณีที่ไม่มีตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีลักษณะเดียวกันหรือไม่สามารถหาราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องได้ บริษัทฯและบริษัทย่อยจะประมาณมูลค่ายุติธรรมโดยใช้เทคนิคการประเมินมูลค่าที่เหมาะสมกับแต่ละสถานการณ์ และพยายามใช้ข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่จะวัดมูลค่ายุติธรรมนั้นให้มากที่สุด

ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมที่ใช้วัดมูลค่าและเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินในงบการเงินแบ่งออกเป็นสามระดับตามประเภทของข้อมูลที่นำมาใช้ในการวัดมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

ระดับ 1 ใช้ข้อมูลราคาเสนอซื้อขายของสินทรัพย์หรือหนี้สินอย่างเดียวกันในตลาดที่มีสภาพคล่อง

ระดับ 2 ใช้ข้อมูลอื่นที่สามารถสังเกตได้ของสินทรัพย์หรือหนี้สิน ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลทางตรงหรือทางอ้อม

ระดับ 3 ใช้ข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้ เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับกระแสเงินในอนาคตที่กิจการประมาณขึ้น

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน บริษัทฯและบริษัทย่อยจะประเมินความจำเป็นในการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินที่ถืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานที่มีการวัดมูลค่ายุติธรรมแบบเกิดขึ้นประจำ

5. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการในเรื่องที่มีความไม่แน่นอนเสมอ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการดังกล่าวนี้ส่งผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและต่อข้อมูลที่แสดงในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการที่สำคัญมีดังนี้

มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินที่บันทึกในงบแสดงฐานะการเงินที่ไม่มีการซื้อขายในตลาดและไม่สามารถหาราคาได้ในตลาดซื้อขายคล่อง ฝ่ายบริหารต้องใช้ดุลยพินิจในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว โดยใช้เทคนิคและแบบจำลองการประเมินมูลค่า ซึ่งตัวแปรที่ใช้ในแบบจำลองได้มาจากการเทียบเคียงกับตัวแปรที่มีอยู่ในตลาด โดยคำนึงถึงความเสี่ยงทางด้านเครดิต (ทั้งของธนาคารฯและคู่สัญญา) สภาพคล่อง ข้อมูลความสัมพันธ์ และการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าของเครื่องมือทางการเงินในระยะยาว การเปลี่ยนแปลงของสมมติฐานที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณ อาจมีผลกระทบต่อมูลค่ายุติธรรมที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงินและการเปิดเผยลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญของลูกหนี้

ในการประมาณค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญของลูกหนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการประมาณการผลขาดทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากลูกหนี้แต่ละราย โดยคำนึงถึงประสบการณ์การเก็บเงินในอดีต อายุของหนี้ที่คงค้างและสภาวะเศรษฐกิจที่เป็นอยู่ในขณะนั้น เป็นต้น

ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุนทั่วไป

บริษัทฯจะตั้งค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุนทั่วไปเมื่อมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนดังกล่าวได้ลดลงอย่างมีสาระสำคัญและเป็นระยะเวลานานหรือมีข้อบ่งชี้ของการด้อยค่า การที่จะสรุปว่าเงินลงทุนดังกล่าวได้ลดลงอย่างมีสาระสำคัญหรือเป็นระยะเวลานานหรือไม่นั้นจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจของฝ่ายบริหาร

ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุนในบริษัทย่อย

บริษัทฯพิจารณาค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุนในบริษัทย่อย โดยฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตจากเงินลงทุนนั้น รวมทั้งการเลือกอัตราคิดลดที่เหมาะสมในการคำนวณหามูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดนั้นๆ

อาคารและอุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา

ในการคำนวณค่าเสื่อมราคาของอาคารและอุปกรณ์ ฝ่ายบริหารต้องประมาณอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือเมื่อเลิกใช้งานของอาคารและอุปกรณ์ และต้องทำการทบทวนอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือใหม่หากมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น

นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องสอบทานการด้อยค่าของอาคารและอุปกรณ์ในแต่ละช่วงเวลาและบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่าหากคาดว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจที่เกี่ยวข้องกับการคาดการณ์รายได้และค่าใช้จ่ายในอนาคตซึ่งเกี่ยวเนื่องกับสินทรัพย์นั้น

ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วและสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน

ในการคำนวณค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว และสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน ฝ่ายบริหารต้องประมาณการปริมาณรถที่ใช้บริการตลอดอายุที่เหลือของสัญญาบริหารโครงการระบบทางด่วน โดยถือพื้นฐานประมาณการปริมาณรถที่ประเมินโดยผู้ประเมินอิสระและทำการปรับปรุงโดยการเปรียบเทียบกับปริมาณรถที่เกิดขึ้นจริง อย่างไรก็ตาม ปริมาณรถที่เกิดขึ้นจริงในอนาคตอาจแตกต่างไปจากประมาณการขึ้นอยู่กับการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่ออัตราค่าผ่านทางและปริมาณจราจร

ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล

ในการคำนวณค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล ฝ่ายบริหารต้องประมาณการจำนวนผู้โดยสารตลอดอายุที่เหลือของสัมปทาน โดยต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่างๆ ในการประมาณการ เช่น แบบจำลองจราจร โครงข่ายรถไฟฟ้า ค่าน้ำมันเฉลี่ยและโครงสร้างค่าโดยสาร เป็นต้น

สัญญาเช่า

ในการพิจารณาประเภทของสัญญาเช่าว่าเป็นสัญญาเช่าดำเนินงานหรือสัญญาเช่าทางการเงิน ฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจในการประเมินเงื่อนไขและรายละเอียดของสัญญาเพื่อพิจารณาว่าบริษัทฯ และบริษัทย่อยได้โอนหรือรับโอนความเสี่ยงและผลประโยชน์ในสินทรัพย์ที่เช่าดังกล่าวแล้วหรือไม่

ค่าความนิยม และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ในการบันทึกและวัดมูลค่าของค่าความนิยมและสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ณ วันที่ได้มา ตลอดจนการทดสอบการด้อยค่าในภายหลัง ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตจากสินทรัพย์หรือหน่วยของสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสด รวมทั้งการเลือกอัตราคิดลดที่เหมาะสมในการคำนวณหามูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดนั้นๆ

การทดสอบการด้อยค่าของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล

ในการทดสอบการด้อยค่าของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตจากสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลหรือหน่วยของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลที่ก่อให้เกิดเงินสด รวมทั้งการเลือกอัตราคิดลดที่เหมาะสมในการคำนวณหามูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดนั้นๆ

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

บริษัทฯและบริษัทย่อยจะรับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและขาดทุนทางภาษีที่ไม่ได้ใช้เมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่าบริษัทฯและบริษัทย่อยจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวและขาดทุนนั้น ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการว่าบริษัทฯและบริษัทย่อยควรรับรู้จำนวนสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นจำนวนเท่าใด โดยพิจารณาถึงจำนวนกำไรทางภาษีที่คาดว่าจะเกิดในอนาคตในแต่ละช่วงเวลา

ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานตามโครงการผลประโยชน์

หนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานประมาณขึ้นตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่างๆในการประมาณการนั้น เช่น อัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต อัตรามรณะ และอัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน เป็นต้น

คดีฟ้องร้อง

บริษัทฯและบริษัทย่อยมีหนี้สินที่อาจจะเกิดขึ้นจากการถูกฟ้องร้องเรียกค่าเสียหาย ซึ่งฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจในการประเมินผลของคดีที่ถูกฟ้องร้องแล้วและเชื่อมั่นว่าจะไม่มีความเสียหายเกิดขึ้น จึงไม่ได้บันทึกประมาณการหนี้สินดังกล่าว ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

6. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2557	31 ธันวาคม 2558
เงินสด	36,185	30,756	34,630
เงินฝากธนาคาร	4,447,190	2,346,292	4,424,428
รวม	4,483,375	2,377,048	4,459,058

บริษัทฯได้จดจำนำสิทธิในการรับเงินตามบัญชีเงินฝากธนาคารซึ่งมียอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 เป็นจำนวนประมาณ 107 ล้านบาท (2557: 481 ล้านบาท) ไว้กับกลุ่มผู้ให้กู้ในประเทศเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวของบริษัทฯจากกลุ่มผู้ให้กู้ในประเทศดังกล่าว โดยบริษัทฯสามารถเบิกถอนเงินเพื่อนำมาใช้ในการดำเนินงานได้ตามปกติ

7. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ในระหว่างปี/งวด บริษัทฯและบริษัทย่อยมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามที่ตกลงกันระหว่างบริษัทฯและบริษัทย่อยและบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันเหล่านั้น

ลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทฯกับกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่มีรายการระหว่างกันในปี 2558 และ 2557 สามารถสรุปได้ดังนี้

รายชื่อกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	ความสัมพันธ์กับบริษัทฯ
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	ผู้ถือหุ้นรายใหญ่
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	บริษัทย่อย
บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	บริษัทย่อย
บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)	บริษัทร่วม
บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	บริษัทร่วม
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	กิจการที่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ช.การช่าง-โตกิว คอนสตรัคชั่น จำกัด	กิจการที่เกี่ยวข้องกัน
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	กรรมการบริษัทฯเป็นผู้มีอำนาจในธนาคาร
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	กรรมการบริษัทฯเป็นผู้มีอำนาจในธนาคาร
บริษัท คอนสตรัคชั่น แมททีเรียล ซัพพลาย จำกัด	กรรมการร่วมกัน
บริษัท ฟินันซ่า จำกัด (มหาชน)	กรรมการร่วมกัน
บริษัทหลักทรัพย์ ฟินันซ่า จำกัด	กรรมการร่วมกัน

รายการธุรกิจที่สำคัญดังกล่าวสามารถสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	นโยบายการกำหนดราคา
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557	สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558	
รายการธุรกิจกับบริษัทย่อย				
(ตัดออกจากงบการเงินรวมแล้ว)				
รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์				
บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	-	-	1	อัตราตามสัญญา
ดอกเบี้ยรับสำหรับเงินให้กู้ยืมระยะยาว				
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	-	-	1	อัตราร้อยละ 3.65 ถึง 3.74 ต่อปี
รายได้ค่าจัดการ				
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	-	-	1	5 ล้านบาทต่อเดือน และ 10 ล้านบาทต่อเดือน
รายการธุรกิจกับบริษัทร่วม				
จ่ายชำระค่าหุ้นเพิ่มเติม				
บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)	1,088	-	-	362.82 ล้านหุ้น หุ้นละ 3.00 บาท
รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
เงินรับล่วงหน้าค่าโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง				
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	86	260	-	อัตราตามสัญญา
รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์				
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	4	4	-	ราคาตามสัญญา
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	4	4	-	ราคาตามสัญญา
รวม	8	8	-	
ดอกเบี้ยรับ				
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	45	-	-	อัตราร้อยละ 3.67 ต่อปี
กำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)				
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	1,236	-	-	2,050 ล้านหุ้น หุ้นละ 1.79 บาท
ค่าตอบแทนจากรายได้ค่าโดยสาร (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)				
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	401	204	1	ตามสัญญาสัมปทาน
ค่าตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์				
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	66	65	-	ตามสัญญาสัมปทาน
ค่าเช่าและค่าบริการสำนักงาน				
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	7	7	-	อัตราตามสัญญา
ค่าที่ปรึกษา				
บริษัทหลักทรัพย์ ฟินันซ่า จำกัด	40	15	-	อัตราตามสัญญา

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	นโยบายการกำหนดราคา
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557	สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558	
ค่าภาษีโรงเรือน				
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	37	9	-	ตามอัตราที่เรียกเก็บโดยกรุงเทพมหานคร
ดอกเบี้ยจ่าย				
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	-	3	-	อัตราตามสัญญา
ค่าใช้จ่ายสำหรับก่อสร้างทางด่วน				
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	8,370	7,650	-	ราคาตามสัญญา
บริษัท ช.การช่าง-โตกิว คอนสตรัคชั่น จำกัด	-	91	-	ราคาตามสัญญา
รวม	8,370	7,741	-	
ค่าใช้จ่ายซ่อมแซมระบบทางด่วนและซ่อมบำรุงโยธา				
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	19	67	-	อัตราตามสัญญา
ค่าธรรมเนียมในการจัดการด้านการเงิน				
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	17	16	-	อัตราตามสัญญา
ค่าธรรมเนียมทางการเงิน				
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	32	5	1	อัตราตามสัญญา
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	1	1	1	อัตราตามสัญญา
รวม	33	6	2	
ดอกเบี้ยจ่ายสำหรับเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน				
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	78	-	1	อัตราร้อยละ 3.55 ต่อปี
ดอกเบี้ยจ่ายสำหรับเงินกู้ยืมระยะยาว				
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	359	320	2	
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	90	26	1	
รวม	449	346	3	อัตราร้อยละ 4.00, MLR, MLR-2.525, 6M FDR + 2 และ 6M FDR + 2.66875 ต่อปี
จ่ายชำระค่าหุ้นเพิ่มเติม				
บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด	214	265	-	71.25 ล้านหุ้น หุ้นละ 3.00 บาท (2557: 43.13 ล้านหุ้น หุ้นละ 1.67 บาทและ 71.25 ล้านหุ้น หุ้นละ 2.71 บาท)

ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯ บริษัทย่อยและกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 และ 2557 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2557	31 ธันวาคม 2558
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด			
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	268,029	116,359	247,258
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	32	416	32
รวม	268,061	116,775	247,290
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น (หมายเหตุ 9)			
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	-	-	10,700
บริษัท เบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	-	-	52,172
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	17,120	12,840	17,120
รวม	17,120	12,840	79,992
ลูกหนี้ค่าหุ้นระยะยาวและลูกหนี้จากการขายเงินลงทุนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี			
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	1,369,741	-	1,369,741
หัก: รายได้ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	(48,892)	-	(48,892)
รวม	1,320,849	-	1,320,849
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า			
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	5,312	5,312	3,007
เงินทดรองจ่ายตามสัญญาบริการ			
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	3,746	2,197	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน			
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	-	-	6,854,496
เงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาก่อสร้างทางด่วน			
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	398,250	1,235,250	398,250
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน (เฉพาะเงินต้น) (หมายเหตุ 20)			
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	18,410,000	-	18,400,000
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น (หมายเหตุ 21)			
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	1,958,150	1,350,621	1,957,506
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	103,204	89,556	103,204
บริษัทหลักทรัพย์ ฟินันซ่า จำกัด	20,350	-	20,350
อื่นๆ	5,568	2,126	4,630
รวม	2,087,272	1,442,303	2,085,690
รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา			
บริษัท เบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด			
ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี (หมายเหตุ 21, 25)	-	-	1,248
ส่วนที่ถึงกำหนดชำระเกินกว่าหนึ่งปี (หมายเหตุ 25)	-	-	15,611
รวม	-	-	16,859

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2557	31 ธันวาคม 2558
เจ้าหนี้จากการซื้อเงินลงทุนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี			
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	-	313,695	-
เงินประกันผลงาน			
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	152,988	186,057	152,988
บริษัท ช.การช่าง-โคกิว คอนสตรัคชั่น จำกัด	-	12,887	-
บริษัท คอนสตรัคชั่น แมทที่เรียล ซัพพลาย จำกัด	-	39	-
รวม	152,988	198,983	152,988
เงินกู้ยืมระยะยาวและเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี (เฉพาะเงินต้น) (หมายเหตุ 22)			
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	7,173,319	4,971,814	7,016,633
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	2,945,855	1,097,105	2,945,855
รวม	10,119,174	6,068,919	9,962,488

ยอดคงค้างของเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน (เฉพาะเงินต้น) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 และการเคลื่อนไหวของเงินกู้ยืมดังกล่าวมีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
เงินกู้ยืมระยะสั้น	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2558	เพิ่มขึ้นระหว่างปี	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	อัตราดอกเบี้ย
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	-	18,410,000	18,410,000	ร้อยละ 3.55 และ MOR ต่อปี

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ		
เงินกู้ยืมระยะสั้น	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2558	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	อัตราดอกเบี้ย
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	18,400,000	18,400,000	ร้อยละ 3.55 ต่อปี

ยอดคงค้างของเงินกู้ยืมระยะยาวและเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี (เฉพาะเงินต้น) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 และการเคลื่อนไหวของเงินกู้ยืมดังกล่าวมีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม				
เงินกู้ยืมระยะยาว	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2558	เพิ่มขึ้นระหว่างปี	จ่ายเงินกู้ระหว่างปี	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	อัตราดอกเบี้ย
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	4,971,814	2,242,005	(40,500)	7,173,319	
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	1,097,105	1,848,750	-	2,945,855	
รวม	6,068,919	4,090,755	(40,500)	10,119,174	ร้อยละ 4.00, MLR, MLR - 2.525, 6M FDR + 2 ต่อปี และ 6M FDR + 2.66875 ต่อปี

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ		
เงินกู้ยืมระยะยาว	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2558	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	อัตราดอกเบี้ย
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	7,016,633	7,016,633	
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	2,945,855	2,945,855	
รวม	9,962,488	9,962,488	ร้อยละ 4.00, MLR, MLR - 2.525, 6M FDR + 2 ต่อปี และ 6M FDR + 2.66875 ต่อปี

ในระหว่างงวดปัจจุบัน เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับบริษัทที่เกี่ยวข้องกันในงบการเงินเฉพาะกิจการ มีการเคลื่อนไหวดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	30 ธันวาคม 2558	เพิ่มระหว่างงวด	ลดลงระหว่างงวด	31 ธันวาคม 2558	อัตราดอกเบี้ย
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด					
เงินให้กู้ยืมระยะยาว	5,673,827	-	-	5,673,827	ร้อยละ 3.65 ถึง 3.74 ต่อปี
ดอกเบี้ยค้างรับ	1,180,669	1,137	(1,137)	1,180,669	
รวม	6,854,496	1,137	(1,137)	6,854,496	

ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

บริษัทฯและบริษัทย่อยมีค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานของกรรมการและผู้บริหารดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557	สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
ผลประโยชน์ระยะสั้น	215,449	171,778	1,691
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	7,957	11,242	36
รวม	223,406	183,020	1,727

8. เงินลงทุนชั่วคราว

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธันวาคม 2558		31 ธันวาคม 2557		31 ธันวาคม 2558	
	ราคาทุน	มูลค่ายุติธรรม	ราคาทุน	มูลค่ายุติธรรม	ราคาทุน	มูลค่ายุติธรรม
หน่วยลงทุน	454,678	497,357	1,916,771	1,947,869	437,295	479,974
ตั๋วแลกเงิน	-	-	400,000	400,000	-	-
	454,678	497,357	2,316,771	2,347,869	437,295	479,974

9. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2557	31 ธันวาคม 2558
ลูกหนี้การค้า			
ลูกหนี้การค้า			
- กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 7)	17,120	12,840	69,292
- กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	66,530	72,772	-
หัก: ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(4,438)	(4,438)	-
รวมลูกหนี้การค้า - สุทธิ	79,212	81,174	69,292

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2557	31 ธันวาคม 2558
ลูกหนี้อื่น			
เงินทดรองจ่าย	273	213	2
รายได้ค้างรับ	3,014	425	3,014
ลูกหนี้อื่น			
- กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 7)	-	-	10,700
- กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	2,129	20,003	2,048
รวมลูกหนี้อื่น	5,416	20,641	15,764
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	84,628	101,815	85,056

ยอดคงเหลือของลูกหนี้การค้าโดยส่วนใหญ่ของบริษัทฯและบริษัทย่อยมีอายุหนี้จัดอยู่ในกลุ่มยังไม่ถึงกำหนดชำระ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ลูกหนี้ที่มีอายุหนี้คงค้างเกินกำหนดชำระเกินกว่า 1 ปี ในงบการเงินรวมมีจำนวนประมาณ 6 ล้านบาท (2557: 6 ล้านบาท) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: ไม่มี) บริษัทฯและบริษัทย่อยได้ทำการประเมินมูลค่าสุทธิที่จะได้รับจากลูกหนี้การค้าที่มียอดคงค้างเกินกำหนดชำระดังกล่าว และได้บันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญไว้ในงบการเงินรวมเป็นจำนวนประมาณ 4 ล้านบาท (2557: 4 ล้านบาท) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: ไม่มี)

10. เงินลงทุนในบริษัทร่วม

10.1 รายละเอียดของบริษัทร่วม

(หน่วย: ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	งบการเงินรวม					
			สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		มูลค่าตามบัญชีตามวิธีส่วนได้เสีย	
			2558	2557	2558	2557	2558	2557
			(ร้อยละ)	(ร้อยละ)				
บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)	ลงทุนในบริษัทอื่น	ไทย	19.40	19.40	3,223	2,134	3,123	2,016
บริษัท ทีทีซีบลิว จำกัด (มหาชน)	ผลิตและจำหน่ายน้ำประปา	ไทย	19.57	19.66	7,018	7,050	6,713	6,878
					10,241	9,184	9,836	8,894

(หน่วย: ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	งบการเงินเฉพาะกิจการ 31 ธันวาคม 2558 สัดส่วนเงินลงทุน (ร้อยละ)	งบการเงินเฉพาะกิจการ 31 ธันวาคม 2558 ราคาทุน
บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)	ลงทุนในบริษัทอื่น	ไทย	19.40	3,223
บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	ผลิตและจำหน่ายน้ำประปา	ไทย	19.57	4,303
				7,526

บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)

บริษัทฯได้ให้การสนับสนุนทางการเงินโดยการค้ำประกันบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) โดยบริษัทฯตกลงให้เงินสนับสนุนในกรณีที่บริษัทย่อยแห่งหนึ่งของบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขเกี่ยวกับการกู้ยืมรวมถึงการผิดนัดชำระหนี้กับธนาคารผู้ให้กู้ของบริษัทย่อยดังกล่าว ตามสัดส่วนการถือหุ้นเป็นจำนวนเงินไม่เกิน 154 ล้านบาท

หุ้นสามัญของบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) ที่บริษัทฯถืออยู่จำนวน 175.6 ล้านหุ้น ติดเงื่อนไขห้ามซื้อขาย (Silent period) เป็นระยะเวลา 3 ปี นับแต่วันที่หุ้นเริ่มซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ (18 กรกฎาคม 2556) อย่างไรก็ตาม บริษัทฯสามารถทยอยขายหุ้นดังกล่าวได้ภายหลังจากวันที่หุ้นมีการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ครบหนึ่งปี ภายใต้ข้อบังคับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ในเดือนเมษายน 2558 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) ได้มีมติอนุมัติในเรื่องดังนี้

1) อนุมัติให้เปลี่ยนแปลงมูลค่าหุ้นสามัญของบริษัท จากเดิมที่ตราไว้หุ้นละ 5 บาท จำนวน 1,100 ล้านหุ้น เป็นหุ้นละ 1 บาท จำนวน 5,500 ล้านหุ้น
2) อนุมัติให้เพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัทอีกจำนวน 3,740 ล้านบาท จากเดิมทุนจดทะเบียน จำนวน 5,500 ล้านบาท รวมเป็นทุนจดทะเบียน จำนวน 9,240 ล้านบาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุน จำนวน 3,740 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท
3) อนุมัติให้ออกและเสนอขายใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมที่มีการจองซื้อและชำระราคาค่าจองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัท จำนวนไม่เกิน 1,870 ล้านหน่วย ในอัตรา 1 หุ้นสามัญเพิ่มทุนที่ได้รับการจัดสรรต่อใบสำคัญแสดงสิทธิ 1 หน่วย โดยใบสำคัญแสดงสิทธิ 1 หน่วย มีสิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนได้ 1 หุ้น ในราคาใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิที่ 6 บาท ต่อหุ้น

4) อนุมัติให้จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุน จำนวนไม่เกิน 1,870 ล้านหุ้น ในราคาหุ้นละ 1 บาท เพื่อเสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้น ในสัดส่วน 1 หุ้นเดิม ต่อ 0.34 หุ้นสามัญเพิ่มทุนโดยมีราคาเสนอขายหุ้นละ 3 บาท และการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุน จำนวนไม่เกิน 1,870 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท เพื่อรองรับการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุน

ในเดือนพฤษภาคม 2558 บริษัทฯได้ใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนตามสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 362.8 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 3 บาท รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1,088 ล้านบาท และได้รับใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 362.8 ล้านหน่วยโดยสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯในบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) ยังคงเท่ากับร้อยละ 19.40

บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)

ในเดือนมกราคม 2558 บริษัทฯได้จำหน่ายหุ้นสามัญของบริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) จำนวน 3.6 ล้านหุ้น ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯในบริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) ลดลงจากร้อยละ 19.66 เป็นร้อยละ 19.57

10.2 ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จและเงินปันผลรับ

บริษัทฯรับรู้ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมในงบการเงินรวม และรับรู้เงินปันผลรับจากบริษัทร่วมดังกล่าวในงบการเงินเฉพาะกิจการ ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ
	ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมในระหว่างปี		ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมในระหว่างปี		เงินปันผลที่บริษัทฯรับสำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
	2558	2557	2558	2557	
บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)	80	98	(37)	(1)	-
บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	381	448	(9)	(1)	-
รวม	461	546	(46)	(2)	-

10.3 มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่เป็นบริษัทจดทะเบียนฯ

สำหรับเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนดังกล่าวมีดังต่อไปนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2558	2557
บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)	2,803[1]	3,799
บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	8,198	9,099
รวม	11,001	12,898

[1] ไม่รวมมูลค่ายุติธรรมของใบสำคัญแสดงสิทธิจำนวน 127 ล้านบาท

10.4 ข้อมูลทางการเงินของบริษัทร่วมที่มีสาระสำคัญ

สรุปรายงานฐานะการเงิน

(หน่วย : ล้านบาท)

	บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)		บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	
	2558	2557	2558	2557
สินทรัพย์หมุนเวียน	5,196	4,160	7,299	7,082
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	49,371	45,165	19,345	17,546
หนี้สินหมุนเวียน	(2,416)	(2,220)	(3,265)	(1,641)
หนี้สินไม่หมุนเวียน	(20,338)	(21,002)	(11,949)	(11,597)
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมในบริษัทย่อยของบริษัทร่วม	(14,058)	(14,055)	(40)	(38)
สินทรัพย์ - สุทธิ	**17,755**	**12,048**	**11,390**	**11,352**
สัดส่วนเงินลงทุน (ร้อยละ)	19.40	19.40	19.57	19.66
สัดส่วนตามส่วนได้เสียของกิจการในสินทรัพย์ - สุทธิ	**3,444**	**2,337**	**2,229**	**2,232**
การตัดรายการระหว่างกัน	(321)	(321)	-	-
สิทธิในการดำเนินการผลิตและจำหน่ายน้ำประปา	-	-	2,074	2,224
ค่าความนิยม	-	-	2,410	2,422
มูลค่าตามบัญชีของส่วนได้เสียของกิจการในบริษัทร่วม	**3,123**	**2,016**	**6,713**	**6,878**

สรุปรายการกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

(หน่วย : ล้านบาท)

	บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)		บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			
	2558	2557	2558	2557
รายได้	6,851	7,025	5,574	5,622
กำไร	786	881	2,698	2,990
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(433)	(23)	(50)	(4)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม	353	858	2,648	2,986

11. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

เงินลงทุนในบริษัทย่อยตามที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	ทุนจดทะเบียน	ทุนชำระแล้ว	สัดส่วนเงินลงทุน	ราคาทุน	ค่าเผื่อการด้อยค่า	ราคาทุนสุทธิ
			(ร้อยละ)			
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	6,000	5,250	99.99	2,604	(2,450)	154
บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	254	254	65.19	166	(16)	150
				2,770	(2,466)	304

เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2558 บริษัทฯได้เพิ่มสัดส่วนการลงทุนในบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด โดยการซื้อหุ้นสามัญของบริษัทย่อยดังกล่าวจากกลุ่มผู้ถือหุ้นเดิมจำนวน 280 ล้านหุ้น ในราคาหุ้นละ 0.55 บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 154 ล้านบาท และทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ในบริษัทย่อยดังกล่าวเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 53.33 เป็นร้อยละ 99.99

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ได้ใช้สินทรัพย์ได้แก่ เงินฝากธนาคาร เงินลงทุนชั่วคราว สิทธิในการใช้ประโยชน์ที่เกี่ยวกับทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดและการรับโอนสิทธิในรายได้ค่าผ่านทาง และสิทธิประโยชน์ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมจากบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม บริษัทย่อยดังกล่าวสามารถถอนเงินฝากในบัญชีธนาคารและขายเงินลงทุนชั่วคราวเพื่อนำไปใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามปกติได้

บริษัทฯได้นำใบหุ้นของเงินลงทุนในบริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด ทั้งจำนวนไปจดจำนำไว้กับกลุ่มผู้ให้กู้ในประเทศเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวของบริษัทฯจากกลุ่มผู้ให้กู้ในประเทศดังกล่าว

12. เงินลงทุนระยะยาวอื่น

(หน่วย: ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	ประเภทกิจการ	จดทะเบียน	งบการเงินรวม							
			ทุนจดทะเบียน		ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนการลงทุน		ราคาทุน	
			2558	2557	2558	2557	2558 (ร้อยละ)	2557 (ร้อยละ)	2558	2557
เงินลงทุนทั่วไป										
บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด	ผลิตและจำหน่ายไฟฟ้า	ประเทศลาว	26,861	26,861	12,175	9,325	7.50	7.50	913	699
เงินลงทุนระยะยาวอื่น									913	699

ในระหว่างปีปัจจุบัน บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด ได้เรียกชำระค่าหุ้นเพิ่มเติมจากหุ้นที่บริษัทฯถืออยู่ในส่วนที่ยังเรียกชำระไม่เต็มจำนวนเป็นจำนวนเงินรวม 214 ล้านบาท หรือร้อยละ 30 จากหุ้นจำนวน 71.3 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท โดยบริษัทฯได้จ่ายชำระค่าหุ้นดังกล่าวแล้ว

ต่อมาในเดือนธันวาคม 2558 และมกราคม 2559 บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด ได้เรียกชำระค่าหุ้นเพิ่มเติมจำนวน 43 ล้านบาทหรือร้อยละ 6 จากหุ้นจำนวน 71.3 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท บริษัทฯได้จ่ายชำระค่าหุ้นดังกล่าวแล้วในเดือนมกราคมและกุมภาพันธ์ 2559

หุ้นสามัญของบริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด จำนวน 121.9 ล้านหุ้น ที่บริษัทฯถืออยู่ได้ติดภาระจำนำเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะยาวของบริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด

13. อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

มูลค่ายุติธรรมของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนแสดงดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2557	31 ธันวาคม 2558
ที่ดินรอการขาย	302	300	302

มูลค่ายุติธรรมประเมินโดยผู้ประเมินราคาอิสระโดยใช้เกณฑ์ราคาตลาด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯได้นำอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนมูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวน 120 ล้านบาท (2557: 120 ล้านบาท) ไปค้ำประกันวงเงินสินเชื่อที่ได้รับจากกลุ่มผู้ให้สินเชื่อ

14. อาคารและอุปกรณ์

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม				
	ส่วนปรับปรุงสำนักงานและสิ่งปลูกสร้างอื่น	เครื่องตกแต่งและติดตั้ง	เครื่องมือเครื่องใช้และอุปกรณ์	ยานพาหนะ	รวม
ราคาทุน					
1 มกราคม 2557	33,610	44,985	146,666	293,121	518,382
ซื้อเพิ่ม	286	1,886	6,042	41,410	49,624
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(598)	(6,433)	(20,506)	(27,537)
โอนเข้า (ออก)	-	4	(4)	-	-
31 ธันวาคม 2557	33,896	46,277	146,271	314,025	540,469
ซื้อเพิ่ม	867	2,407	8,869	27,207	39,350
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(86)	(10,329)	(14,179)	(24,594)
โอนเข้า (ออก)	(36)	36	-	-	-
31 ธันวาคม 2558	34,727	48,634	144,811	327,053	555,225
ค่าเสื่อมราคาสะสม					
1 มกราคม 2557	20,684	37,545	120,131	193,265	371,625
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	5,102	1,791	10,843	26,385	44,121
ค่าเสื่อมราคาสะสมส่วนที่จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(595)	(6,348)	(20,413)	(27,356)
31 ธันวาคม 2557	25,786	38,741	124,626	199,237	388,390
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	4,435	1,923	10,863	19,819	37,040
ค่าเสื่อมราคาสะสมส่วนที่จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(86)	(10,306)	(14,179)	(24,571)
31 ธันวาคม 2558	30,221	40,578	125,183	204,877	400,859
มูลค่าตามบัญชีสุทธิ					
31 ธันวาคม 2557	8,110	7,536	21,645	114,788	152,079
31 ธันวาคม 2558	4,506	8,056	19,628	122,176	154,366
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี (รวมอยู่ในค่าใช้จ่ายในการขายและการบริหาร)					
2557					44,121
2558					37,174

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ส่วนปรับปรุงสำนักงานและสิ่งปลูกสร้างอื่น	เครื่องตกแต่งและติดตั้ง	เครื่องมือเครื่องใช้และอุปกรณ์	ยานพาหนะ	รวม
ราคาทุน					
30 ธันวาคม 2558	34,693	42,529	133,035	316,011	526,268
ซื้อเพิ่ม	-	-	-	4,281	4,281
31 ธันวาคม 2558	34,693	42,529	133,035	320,292	530,549
ค่าเสื่อมราคาสะสม					
30 ธันวาคม 2558	30,173	35,097	114,833	199,656	379,759
ค่าเสื่อมราคาสำหรับงวด	13	10	55	74	152
31 ธันวาคม 2558	30,186	35,107	114,888	199,730	379,911
มูลค่าตามบัญชีสุทธิ					
31 ธันวาคม 2558	4,507	7,422	18,147	120,562	150,638

ค่าเสื่อมราคาสำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558	
(รวมอยู่ในค่าใช้จ่ายในการขายและการบริหาร)	152

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯและบริษัทย่อยมีอาคารและอุปกรณ์จำนวนหนึ่ง ซึ่งตัดค่าเสื่อมราคาหมดแล้วแต่ยังใช้งานอยู่ มูลค่าตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของสินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวนเงินรวม 328 ล้านบาท (2557: 266 ล้านบาท) และเฉพาะของบริษัทฯจำนวน 310 ล้านบาท

15. งานระหว่างก่อสร้าง

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557	สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
ยอดคงเหลือต้นปี/งวด	10,744,376	2,901,839	19,623,216
งานระหว่างก่อสร้างเพิ่มขึ้นระหว่างปี/งวด	8,888,519	8,126,457	2,614
โอนงานระหว่างก่อสร้างเป็น "สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่แล้วเสร็จแล้ว"	(7,065)	(283,920)	-
ยอดคงเหลือปลายปี/งวด	19,625,830	10,744,376	19,625,830

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯมียอดคงเหลือของงานระหว่างก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกจำนวน 19,626 ล้านบาท (2557: 10,744 ล้านบาท) ซึ่งบริษัทฯได้ใช้เงินทุนจากหุ้นกู้และเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินเพื่อใช้ในโครงการดังกล่าว ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯได้รวมต้นทุนการกู้ยืมเข้าเป็นราคาทุนของโครงการ จำนวน 430 ล้านบาท (2557: 281 ล้านบาท) โดยคำนวณจากอัตราการตั้งขึ้นเป็นทุนในอัตราร้อยละ 2.9 (2557: อัตราร้อยละ 4.39)

16. สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วมีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2557	31 ธันวาคม 2558
ราคาทุน	61,616,349	61,609,284	48,772,059
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(41,288,886)	(38,462,294)	(35,702,158)
มูลค่าตามบัญชี - สุทธิ	20,327,463	23,146,990	13,069,901

รายการเปลี่ยนแปลงของสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557	สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
มูลค่าสุทธิตามบัญชีต้นปี/งวด	23,146,990	25,564,276	13,078,527
โอนจากงานระหว่างก่อสร้าง	7,065	283,920	-
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี/งวด	(2,826,592)	(2,701,206)	(8,626)
มูลค่าสุทธิตามบัญชีปลายปี/งวด	20,327,463	23,146,990	13,069,901

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วเป็นต้นทุนในการก่อสร้างระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ซึ่งแสดงในราคาทุนสุทธิจากค่าตัดจำหน่ายสะสม

บริษัทฯ ได้โอนสิทธิในการใช้ประโยชน์ที่เกี่ยวกับระบบทางด่วนขั้นที่ 2 เป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะยาว

17. สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน

สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนมีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2557	31 ธันวาคม 2558
ราคาทุน	6,644,790	6,644,790	6,644,790
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(5,324,596)	(5,032,913)	(5,324,596)
มูลค่าตามบัญชี - สุทธิ	1,320,194	1,611,877	1,320,194

รายการเปลี่ยนแปลงของสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557	สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
มูลค่าสุทธิตามบัญชีต้นปี/งวด	1,611,877	1,894,676	1,321,274
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี/งวด	(291,683)	(282,799)	(1,080)
มูลค่าสุทธิตามบัญชีปลายปี/งวด	1,320,194	1,611,877	1,320,194

สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนถือเป็นส่วนหนึ่งของสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว

18. สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลมีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2557	31 ธันวาคม 2558
ราคาทุน	20,284,392	20,142,533	19,768,880
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(3,296,752)	(2,896,854)	(3,114,732)
มูลค่าตามบัญชี - สุทธิ	16,987,640	17,245,679	16,654,148

รายการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557	สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
มูลค่าสุทธิตามบัญชีต้นปี/งวด	17,245,679	17,554,960	16,656,132
ซื้อเพิ่ม	141,868	81,439	-
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(8)	(70)	-
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี/งวด	(399,899)	(390,650)	(1,984)
มูลค่าสุทธิตามบัญชีปลายปี/งวด	16,987,640	17,245,679	16,654,148

อุปกรณ์งานระบบรวมทั้งศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารบริหารของบริษัทฯจะถูกโอนให้กับรฟม. เมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน 25 ปี ตามหลักเกณฑ์ Acquire, Operate and Transfer

บริษัทฯได้นำอุปกรณ์งานระบบในการดำเนินงานรถไฟฟ้า ศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารบริหารไปวางไว้กับกลุ่มผู้ให้กู้ในประเทศเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวของบริษัทฯจากกลุ่มผู้ให้กู้ในประเทศดังกล่าว และบริษัทย่อยได้นำอุปกรณ์สื่อสารโทรคมนาคมบางส่วนไปค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวของบริษัทย่อยเช่นกัน

19. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่เป็นคอมพิวเตอร์ซอฟท์แวร์มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2557	31 ธันวาคม 2558
ราคาทุน	101,507	92,736	100,086
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(65,270)	(58,144)	(63,921)
มูลค่าตามบัญชี - สุทธิ	36,237	34,592	36,165

การกระทบยอดมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557	สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
มูลค่าตามบัญชีต้นปี/งวด	34,592	35,529	36,207
ซื้อคอมพิวเตอร์ซอฟท์แวร์	8,771	7,462	-
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี/งวด	(7,126)	(8,399)	(42)
มูลค่าตามบัญชีปลายปี/งวด	36,237	34,592	36,165

20. เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน

(หน่วย: พันบาท)

	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
		31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม2557	31 ธันวาคม 2558
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน				
- กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 7)	3.55 และ MOR	18,410,000	-	18,400,000
- กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	3.10 - 3.20	4,000,000	2,000,000	4,000,000
รวม		22,410,000	2,000,000	22,400,000

21. เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2557	31 ธันวาคม 2558
เจ้าหนี้การค้า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 7)	2,062,292	1,441,747	2,060,710
เจ้าหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	378,788	306,165	359,687
ดอกเบี้ยค้างจ่าย - กิจการทที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 7)	4,630	556	4,630
ดอกเบี้ยค้างจ่าย - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	1,127	172,565	1,067
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 7)	20,350	-	20,350
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	102,016	79,921	89,803
รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา (หมายเหตุ 7)	-	-	1,248
อื่นๆ	10,351	8,283	1,464
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	2,579,554	2,009,237	2,538,959

22. เงินกู้ยืมระยะยาว

(หน่วย: พันบาท)

	วงเงิน	วัตถุประสงค์	อัตราดอกเบี้ย	ระยะเวลาชำระคืนเงินต้นปีสุดท้าย	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท
					31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2557	31 ธันวาคม 2558
	(ล้านบาท)						
1. สัญญาเงินกู้ส่วน ก (มีหลักทรัพย์ค้ำประกัน)	29,888	ขยายกำลังการผลิตของบริษัทฯ	ร้อยละ 4.0 ต่อปี ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2555 เป็นต้นไป	ธันวาคม 2562	74,664	74,664	74,664
2. สัญญาเงินกู้ส่วน ข (มีหลักทรัพย์ค้ำประกัน)	4,998	ใช้ในโครงการลงทุนในเครื่องจักรและอุปกรณ์ในการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์	ร้อยละ 4.0 ต่อปี ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2555 เป็นต้นไป	ธันวาคม 2562	9,595	9,595	9,595
3. สัญญาเงินกู้ส่วน ข (มีหลักทรัพย์ค้ำประกัน)	1,000	ใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ	ร้อยละ MLR - 2.525 ต่อปี และร้อยละ 6M FDR + 2.66875 ต่อปี	ธันวาคม 2562	1,000,000	1,000,000	1,000,000
4. สัญญาเงินกู้ส่วน ก (วงเงินที่ยังไม่ได้เบิกใช้: 2,234 ล้านบาท)	5,750	ใช้สำหรับก่อสร้างและดำเนินการ	ร้อยละ MLR-2.525 ต่อปี	กันยายน 2570	3,536,250	1,035,000	3,536,250
5. สัญญาเงินกู้ส่วน ข (วงเงินที่ยังไม่ได้เบิกใช้: 1,636 ล้านบาท)	4,250	ใช้สำหรับก่อสร้างและดำเนินการ	ร้อยละ 6M FDR+2 ต่อปี	กันยายน 2570	2,613,750	765,000	2,613,750
6. Tranche A (มีหลักทรัพย์ค้ำประกัน)	11,000	เพื่อจ่ายชำระเงินกู้ยืมที่มีอยู่และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียน	ร้อยละ MLR + 0.25 ต่อปี (ร้อยละ 4.75 ต่อปี ในระหว่างวันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559)	มีนาคม 2567	9,102,500	9,102,500	9,102,500
7. Tranche F (วงเงินที่ยังไม่ได้เบิกใช้: 494 ล้านบาท)	1,500	เพื่อซื้อขยายและใช้ดำเนินและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียน	ร้อยละ MLR + 0.25 ต่อปี (ร้อยละ 4.75 ต่อปี ในระหว่างวันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559)	มีนาคม 2567	1,006,000	-	1,006,000
8. เงินกู้ยืมระยะยาว (มีหลักทรัพย์ค้ำประกัน)	245	ใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนของบริษัทย่อย	ร้อยละ MLR ต่อปี	กันยายน 2561	196,686	197,186	-
รวม	58,631				17,499,445	12,183,945	17,342,759
หัก: เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					(138,500)	(40,500)	(75,000)
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย					(26,449)	(54,427)	(26,449)
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					17,334,496	12,089,018	17,241,310

เงินกู้ยืมระยะยาวมีรายละเอียดและการเปลี่ยนแปลงดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2557	31 ธันวาคม 2558
เงินกู้ยืมระยะยาว			
- กิจการที่เกี่ยวข้องกัน			
(หมายเหตุ 7)	10,119,174	6,068,919	9,962,488
- กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	7,380,271	6,115,026	7,380,271
ยอดคงเหลือปลายปี	17,499,445	12,183,945	17,342,759

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557	สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่ วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึง วันที่ 31 ธันวาคม 2558
ยอดคงเหลือต้นปี/งวด	12,183,945	11,982,823	17,342,759
บวก: กู้เพิ่มระหว่างปี/งวด	5,356,000	2,460,186	-
หัก: จ่ายคืนเงินกู้ระหว่างปี/งวด	(40,500)	(2,259,064)	-
ยอดคงเหลือปลายปี	17,499,445	12,183,945	17,342,759

<u>เงินกู้ยืมระยะยาวข้อ 1 ถึง 5</u>

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ เช่น การดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น สัดส่วนผู้ถือหุ้นในบริษัทย่อย และการจ่ายเงินปันผล และเงื่อนไขการชำระคืนสินเชื่อก่อนกำหนดตามสัญญา (Mandatory Prepayment) ทั้งนี้ บริษัทฯมีค่าใช้จ่ายด้านการเงินที่ต้องชำระให้แก่ตัวแทนผู้ให้กู้ประมาณปีละ 4.8 ล้านบาท (2557: 4.8 ล้านบาท)

บริษัทฯได้ใช้สินทรัพย์ได้แก่ ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง สิทธิตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 สิทธิในรายได้ค่าผ่านทางและสิทธิประโยชน์ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาว

เงินกู้ยืมระยะยาวข้อ 6 และ 7

เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ (บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เดิม)ได้รับหนังสือให้ความยินยอมจากกลุ่มผู้ให้กู้ในประเทศเพื่อชำระดอกเบี้ยค้างจ่ายก่อนกำหนดโดยไม่มีเบี้ยปรับ รวมทั้งปรับลดอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมระยะยาว Tranche A และ Tranche F จากเดิมอัตราร้อยละ MLR + 0.25 ต่อปีเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 4.75 ต่อปี นับจากวันที่มีการควบรวมบริษัท (30 ธันวาคม 2558) จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559 โดยเมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2558 บริษัทฯได้ชำระดอกเบี้ยค้างจ่ายดังกล่าวสำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2557 ถึงวันที่ 29 ธันวาคม 2558 พร้อมทั้งค่าธรรมเนียมในการปรับปรุงสัญญาเงินกู้ยืมทั้งจำนวนแล้ว

เงินกู้ยืมดังกล่าวมีหลักประกัน คือ การจำนำอุปกรณ์งานระบบในการดำเนินงานรถไฟฟ้าและศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารบริหาร การจำนำใบหุ้นของบริษัทฯ การจำนำใบหุ้นของเงินลงทุนในบริษัทย่อย การโอนสิทธิและภาระผูกพันภายใต้สัญญาสัมปทาน และการจำนำสิทธิในการรับเงินตามบัญชีเงินฝากธนาคาร

สัญญาเงินกู้ยืมดังกล่าวได้ระบุข้อปฏิบัติและข้อกำหนดบางประการ เช่น อัตราส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นหลักการเปลี่ยนแปลงผู้บริหารของบริษัทฯ การเข้าทำสัญญาเงินกู้อื่น การเข้าดำเนินธุรกิจอื่น ซึ่งไม่เกี่ยวเนื่องกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน การดำรงอัตราส่วนทางการเงินบางประการ เป็นต้น

เงินกู้ยืมระยะยาวข้อ 8

เงินกู้ยืมดังกล่าวเป็นเงินกู้ยืมของบริษัทย่อย ซึ่งค้ำประกันโดยการจำนำใบหุ้นของบริษัทย่อยที่ถือโดยผู้ถือหุ้นอื่นที่ไม่ใช่บริษัทฯ การโอนสิทธิการรับเงินค่ารายได้ที่ได้รับจากลูกค้าโทรคมนาคม รายได้ที่ได้รับจากธุรกิจหน้าจอแสดงข้อมูลสำหรับผู้โดยสาร (Passenger Information Display) รายได้จากสื่อโฆษณาบน Platform Screen Door และรายได้จากสื่อโฆษณาบนจอแสดงผลแบบดิจิตอล ประกอบกับการจำนองอุปกรณ์สื่อสารโทรคมนาคมบางส่วนให้แก่ผู้ให้กู้

สัญญาเงินกู้ยืมดังกล่าวได้ระบุข้อปฏิบัติและข้อกำหนดบางประการ เช่น อัตราส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นหลัก การชำระคืนเงินกู้ยืมและเงินค้างชำระบริษัทที่เกี่ยวข้องกันและ/หรือบริษัทในเครือ การจ่ายเงินปันผลและการดำรงอัตราส่วนทางการเงินบางประการ เป็นต้น

23. หุ้นกู้

หุ้นกู้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 และ 2557 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ประเภทหุ้นกู้	อายุ	อัตราดอกเบี้ย	วันที่ครบกำหนด	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ
				จำนวนหน่วย (หน่วย)		จำนวนเงิน (พันบาท)		จำนวนหน่วย (หน่วย)
				31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2557	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2557	31 ธันวาคม 2558
หุ้นกู้ไม่มีประกัน ไม่ด้อยสิทธิและมีผู้ทรงหุ้นกู้ตัวแทนผู้ถือหุ้นกู้								
- ครั้งที่ 3/2552	5 ปี 5 เดือน	ร้อยละ MLR-3% ต่อปี	30 พฤษภาคม 2558	-	2,000,000	-	2,000,000	-
- ครั้งที่ 3/2553	7 ปี	ร้อยละ 6M FDR+1.65 ต่อปี	31 มีนาคม 2560	-	1,500,000	-	1,500,000	-
- ครั้งที่ 1/2554								
- ลำดับที่ 2	10 ปี	ร้อยละ 4.72 ต่อปี	29 เมษายน 2564	-	1,000,000	-	1,000,000	-
- ครั้งที่ 2/2554	7 ปี	ร้อยละ 4.60 ต่อปี	29 ธันวาคม 2561	-	900,000	-	900,000	-
- ครั้งที่ 1/2555	3 ปี	ร้อยละ 4.12 ต่อปี	28 มีนาคม 2558	-	1,000,000	-	1,000,000	-
- ครั้งที่ 2/2555	4 ปี	ร้อยละ 4.08 ต่อปี	10 ตุลาคม 2559	-	2,000,000	-	2,000,000	-
- ครั้งที่ 1/2556								
- ลำดับที่ 1	3 ปี	ร้อยละ 3.60 ต่อปี	6 มีนาคม 2559	-	2,000,000	-	2,000,000	-
- ลำดับที่ 2	5 ปี	ร้อยละ 4.03 ต่อปี	6 มีนาคม 2561	-	2,000,000	-	2,000,000	-
- ลำดับที่ 3	7 ปี	ร้อยละ 4.36 ต่อปี	6 มีนาคม 2563	-	1,000,000	-	1,000,000	-
- ครั้งที่ 2/2556	3 ปี	ร้อยละ 3.60 ต่อปี	12 มีนาคม 2559	-	1,000,000	-	1,000,000	-
- ครั้งที่ 3/2556	5 ปี	ร้อยละ 4.70 ต่อปี	7 พฤศจิกายน 2561	-	1,000,000	-	1,000,000	-
- ครั้งที่ 1/2557								
- ลำดับที่ 1	3 ปี	ร้อยละ 3.59 ต่อปี	27 กุมภาพันธ์ 2560	-	3,000,000	-	3,000,000	-
- ลำดับที่ 2	5 ปี	ร้อยละ 4.35 ต่อปี	27 กุมภาพันธ์ 2562	-	1,000,000	-	1,000,000	-
รวม				-	19,400,000	-	19,400,000	-
หัก: หุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี						-	(3,000,000)	-
หัก: ค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้รอตัดบัญชี						-	(15,405)	-
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี						-	16,384,595	-

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีหุ้นกู้ มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557	สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
ยอดคงเหลือต้นปี/งวด	19,400,000	18,100,000	-
บวก: ออกหุ้นกู้ระหว่างปี/งวด	-	4,000,000	-
หัก: ไถ่ถอนหุ้นกู้ระหว่างปี/งวด	(19,400,000)	(2,700,000)	-
ยอดคงเหลือปลายปี/งวด	-	19,400,000	-

ในระหว่างปีปัจจุบัน บริษัทฯ (บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เดิม) ได้ไถ่ถอนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดจำนวน 3,000 ล้านบาท สำหรับหุ้นกู้ส่วนที่เหลือจำนวน 16,400 ล้านบาท บริษัทได้รับซื้อหุ้นกู้คืนก่อนครบกำหนดเมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2558 โดยเป็นไปตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นกู้ ซึ่งอนุมัติเมื่อวันที่ 8 มิถุนายน 2558 โดยมีค่าใช้จ่ายในการไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนครบกำหนดเป็นจำนวน 479 ล้านบาท

หุ้นกู้ดังกล่าวข้างต้นได้ระบุข้อปฏิบัติและข้อจำกัดบางประการ เช่น การดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น การให้กู้ยืมหรือค้ำประกันภายใต้เงื่อนไขบางประการ เป็นต้น

24. สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557	สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน ต้นปี/งวด	6,762,382	7,619,522	5,565,036
จ่ายชำระในระหว่างปี/งวด	(1,500,000)	(1,200,000)	-
ต้นทุนดอกเบี้ย	304,290	342,860	1,636
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน ปลายปี/งวด	5,566,672	6,762,382	5,566,672
หัก: ส่วนที่จะถึงกำหนดชำระในหนึ่งปี	(1,500,000)	(1,500,000)	(1,500,000)
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน - สุทธิจากส่วนที่จะถึงกำหนดชำระในหนึ่งปี	4,066,672	5,262,382	4,066,672

ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 บริษัทฯตกลงที่จะจ่ายค่าทดแทนสำหรับการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนให้กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เริ่มตั้งแต่ปีที่ 15 ถึงปีที่ 30 ของสัญญาหรือตั้งแต่ปี 2547 ถึง 2562 เป็นจำนวนเงินรวม 16,816 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯจ่ายค่าทดแทนดังกล่าวแล้วเป็นจำนวนเงินรวม 10,600 ล้านบาท (2557: 9,100 ล้านบาท)

25. รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา

บริษัทฯได้ทำสัญญาให้สิทธิพัฒนาเชิงพาณิชย์ในการบริหารสื่อโฆษณาผ่านระบบหน้าจอแสดงข้อมูลสำหรับผู้โดยสาร (Passenger Information Display) ที่ติดตั้งในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินและภายในรถไฟฟ้าแก่บริษัทย่อย สัญญาดังกล่าวจะเริ่มนับจากวันที่บริษัทฯ ได้มีหนังสือแจ้งวันเริ่มต้นการโฆษณาผ่านระบบแก่บริษัทย่อย (1 มกราคม 2553) ซึ่งในระหว่างปีปัจจุบัน บริษัทฯได้ขยายระยะเวลาในสัญญาดังกล่าวจากสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 เป็นวันที่ 2 กรกฎาคม 2572

บริษัทฯได้รับค่าตอบแทนการให้สิทธิดังกล่าวจากบริษัทย่อยเป็นจำนวนเงิน 35 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯแสดงเป็นรายการต่างหากในงบแสดงฐานะการเงินภายใต้รายการ “รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา” และตัดจำหน่ายตลอดอายุของสัญญา นอกจากนี้ บริษัทฯจะได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเติมเป็นรายปีตามอัตราที่ระบุในสัญญานับตั้งแต่วันที่เริ่มต้นการโฆษณา

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีรายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณาสำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558 ในงบการเงินเฉพาะกิจการ มีรายละเอียดดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2558	16,866
หัก: โอนเป็นรายได้ในระหว่างงวด	(7)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	16,859
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดภายในหนึ่งปี	(1,248)
รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดภายในหนึ่งปี	15,611

26. สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

จำนวนเงินสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานซึ่งเป็นเงินชดเชยพนักงานเมื่อออกจากงาน แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557	สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
ภาระผูกพันตามโครงการผลประโยชน์ต้นปี/งวด	217,143	180,226	230,023
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	27,915	24,959	129
ต้นทุนดอกเบี้ย	8,429	7,733	44
ขาดทุน (กำไร) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย			
ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติด้านประชากรศาสตร์	(4,302)	8,071	-
ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติทางการเงิน	3,811	(97)	-
ส่วนที่เกิดจากการปรับปรุงจากประสบการณ์	(6,517)	(2,113)	-
ผลประโยชน์ที่จ่ายในระหว่างปี/งวด	(8,637)	(1,636)	(15)
ภาระผูกพันตามโครงการผลประโยชน์ปลายปี/งวด	237,842	217,143	230,181
หนี้สินในช่วงที่เปลี่ยนแปลงที่ยังไม่รับรู้	-	(5,880)	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานปลายปี/งวด	237,842	211,263	230,181

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานรวมอยู่ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557	สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	27,915	24,959	129
ต้นทุนดอกเบี้ย	8,429	7,733	44
หนี้สินในช่วงที่เปลี่ยนแปลงที่รับรู้ในปี/งวด	5,880	5,880	28
รวมค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน	42,224	38,572	201
ค่าใช้จ่ายดังกล่าวรับรู้ในรายการต่อไปนี้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน			
ต้นทุนค่าผ่านทาง	9,992	9,050	54
ต้นทุนค่าโดยสาร	12,862	11,049	51
ต้นทุนค่าพัฒนาเชิงพาณิชย์	594	509	-
ค่าใช้จ่ายในการขาย	204	174	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	15,681	14,880	82
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	2,891	2,910	14

บริษัทฯและบริษัทย่อยคาดว่าจะจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานภายใน 1 ปีข้างหน้าเป็นจำนวนประมาณ 2 ล้านบาท (2557: จำนวน 4 ล้านบาท) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: จำนวน 2 ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ระยะเวลาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานของบริษัทฯและบริษัทย่อยประมาณ 15.38 - 18.80 ปี (31 ธันวาคม 2557: 9.77 - 19.68 ปี) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 16.39 - 18.80 ปี)

สมมติฐานที่สำคัญในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สรุปได้ดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2557	31 ธันวาคม 2558
	(ร้อยละต่อปี)	(ร้อยละต่อปี)	(ร้อยละต่อปี)
อัตราคิดลด	3.4, 3.5, 4.2	3.8, 3.9, 4.2	3.5, 4.2
อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต	6.0 - 8.0	6.0 - 7.5	6.0 - 8.0
อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน (ขึ้นกับช่วงอายุ)	3.0 - 21.0	2.0 - 21.0	3.0 - 21.0

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานที่สำคัญต่อมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	เพิ่มขึ้น 1%	ลดลง 1%	เพิ่มขึ้น 1%	ลดลง 1%
อัตราคิดลด	(30)	36	(29)	35
อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต	34	(29)	33	(28)
อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน	(25)	24	(24)	24

27. ทุนเรือนหุ้น

27.1 ทุนเรือนหุ้นก่อนการควบบริษัท

ทุนเรือนหุ้นของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ก่อนการควบบริษัท

ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้วของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ก่อนการควบบริษัท ประกอบด้วยหุ้นสามัญจำนวน 770 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท

ทุนเรือนหุ้นของบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ก่อนการควบบริษัท

ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้วของบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ประกอบด้วยหุ้นสามัญจำนวน 20,500 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท

โดยเมื่อวันที่ 2 เมษายน 2558 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประจำปี 2558 ได้มีมติอนุมัติให้ลดทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วของบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยการลดมูลค่าที่ตราไว้ของหุ้นแต่ละหุ้นจากเดิม 20,500 ล้านบาท (หุ้นสามัญ 20,500 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท) เป็น 7,585 ล้านบาท (หุ้นสามัญจำนวน 20,500 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 0.37 บาท) เพื่อชดเชยขาดทุนสะสม ณ วันที่ 30 กันยายน 2557 จำนวน 12,915 ล้านบาท

ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้วของบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ภายหลังการจดทะเบียนลดทุนกับกระทรวงพาณิชย์เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2558 และการล้างขาดทุนสะสมดังกล่าว ก่อนการควบบริษัท ประกอบด้วยหุ้นสามัญจำนวน 20,500 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 0.37 บาท

27.2 การจัดสรรทุนเรือนหุ้นของบริษัทฯให้แก่ผู้ถือหุ้น ณ วันควบบริษัท

ทุนจดทะเบียนและชำระแล้วของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 จำนวน 15,285 ล้านบาท ประกอบด้วยหุ้นสามัญของบริษัทฯจำนวน 15,285 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท จากการรวมทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้วของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เดิม และบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เดิม ก่อนการควบบริษัท

อัตราส่วนการจัดสรรหุ้นของบริษัทฯให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เดิม และผู้ถือหุ้นของบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เดิม เป็นดังนี้

- 1 หุ้นเดิมในบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ต่อ 8.65537841 หุ้นในบริษัทฯ
- 1 หุ้นเดิมในบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ต่อ 0.42050530 หุ้นในบริษัทฯ

28. เงินลงทุนก่อนการควบบริษัท

เงินลงทุนก่อนการควบกิจการคือเงินลงทุนที่บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นสามัญในบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยมีราคาทุนจำนวน 2,340 ล้านบาท (ถือหุ้นจำนวน 2,050 ล้านหุ้น คิดเป็นสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 10)

ในระหว่างเดือนกรกฎาคม 2558 บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จำหน่ายและโอนหุ้นสามัญของบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ที่บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ถืออยู่ทั้งหมดจำนวน 2,050 ล้านหุ้น พร้อมภาระจำนำให้กับบริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน) ในราคา 1.79 บาทต่อหุ้น คิดเป็นมูลค่ารวม 3,670 ล้านบาท ตามมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นซึ่งอนุมัติเมื่อวันที่ 2 เมษายน 2558 โดยบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้รับชำระเงินในวันซื้อขายจำนวน 2,000 ล้านบาท ส่วนที่เหลือจำนวน 1,670 ล้านบาท บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) จะชำระเงินให้เสร็จสิ้นภายในเดือนสิงหาคม 2560 โดยตกลงแบ่งชำระทุกงวด 6 เดือน รวม 5 งวด เริ่มตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2558 โดยงวดที่ 1 ถึงงวดที่ 4 ชำระงวดละ 300 ล้านบาท และงวดสุดท้ายชำระ 470 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รับรู้กำไรจากการขายเงินลงทุนดังกล่าวจำนวน 1,236 ล้านบาทในงบกำไรขาดทุนรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 และรับรู้รายได้ดอกเบี้ยรอตัดบัญชีจำนวน 94 ล้านบาทในงบแสดงฐานะการเงินโดยแสดงสุทธิจากลูกหนี้จากการขายเงินลงทุน และได้โอนกลับรายการกำไรจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เผื่อขายและหนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชีที่เกี่ยวข้องออกจากงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

จากการควบบริษัทตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1.3 บริษัทฯจึงแสดงรายการเงินลงทุนดังกล่าวในงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 และ 1 มกราคม 2557 เป็น "เงินลงทุนก่อนการควบบริษัท" โดยแสดงหักจากส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ รวมถึงโอนกลับส่วนเกินจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เผื่อขายและหนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชีที่เกี่ยวข้องจำนวน 1,740 ล้านบาทและ 348 ล้านบาท ตามลำดับ (2556: โอนกลับส่วนต่ำจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เผื่อขายจำนวน 290 ล้านบาท)

29. สำรองตามกฎหมาย

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

30. รายได้ค่าผ่านทาง

ตามสัญญาการก่อสร้างและบริหารโครงการทางด่วนขั้นที่ 2 บริษัทฯและบริษัทย่อยกับ กทพ. ตกลงที่จะแบ่งค่าผ่านทางที่ได้รับจากระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ในสัดส่วนดังต่อไปนี้

	บริษัทฯ	กทพ.
	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)
โครงข่ายในเขตเมือง (ระบบทางด่วนขั้นที่ 1 และระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนเอและส่วนบี)		
ก) 9 ปีแรก นับจากวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก (สิ้นสุดแล้ว)	60	40
ข) 9 ปีสุดท้ายสิ้นสุดวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2563	40	60
ค) ระยะเวลาระหว่าง ก) และ ข) ข้างต้น	50	50
โครงข่ายนอกเขตเมือง (ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนซี)		
ก) นับจากวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรกจนถึงส่วนบีแล้วเสร็จหรือวันที่ 19 ตุลาคม 2539 แล้วแต่วันใดจะถึงก่อน	60	40
ข) ระยะเวลาหลังจากวันที่ในข้อ ก) จนถึงวันสิ้นสุดโครงการ	100	ไม่มี
โครงข่ายนอกเขตเมือง (ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี)		
นับจากวันที่การก่อสร้างแล้วเสร็จของส่วนใดส่วนหนึ่ง จนถึงวันสิ้นสุดของสัญญา (21 เมษายน 2570)	100	ไม่มี
ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด		
นับจากวันที่การก่อสร้างแล้วเสร็จของส่วนใดส่วนหนึ่ง จนถึงวันสิ้นสุดของสัญญา (26 กันยายน 2569)	100	ไม่มี

ตั้งแต่วันที่ 2 กันยายน 2545 ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางสำหรับโครงข่ายในเขตเมือง (ระบบทางด่วนขั้นที่ 1 และระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนเอและส่วนบี) ระหว่างบริษัทฯกับ กทพ. เปลี่ยนแปลงจากเดิมในอัตรา 60 : 40 เป็นอัตรา 50 : 50 และตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2554 ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางสำหรับโครงการโครงข่ายในเขตเมืองเปลี่ยนแปลงจากเดิมในอัตรา 50 : 50 เป็นอัตรา 40 : 60

บริษัทฯยังมีส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางอีกจำนวนหนึ่งที่เกี่ยวกับระบบทางด่วนขั้นที่ 1 สำหรับระยะเวลาที่เริ่มจากวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรกของระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ตามที่กำหนดในสัญญากับ กทพ. จนถึงวันที่ 2 กันยายน 2536 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯยังตกลงกับ กทพ. ไม่ได้ในเรื่องที่เกี่ยวกับวันที่เปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก รวมทั้งอัตราค่าผ่านทางที่เกี่ยวข้องตามที่กล่าวในหมายเหตุ 40.1.1 ดังนั้น บริษัทฯจึงยังไม่ได้บันทึกส่วนแบ่งรายได้ดังกล่าวในงบการเงิน

31. รายได้ค่าโดยสารและรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน บริษัทฯตกลงแบ่งรายได้เป็นเงินตอบแทนให้แก่ รฟม. ตามอัตราที่ระบุในสัญญา ซึ่งประกอบด้วยเงินตอบแทนจากค่าโดยสาร เงินตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เงินตอบแทนจากกำไรที่เกินอัตราที่กำหนดและส่วนแบ่งของผลประโยชน์ที่ได้รับจากการกู้เงินได้ในอัตราดอกเบี้ยต่ำกว่าที่ระบุในสัญญา

31.1 เงินตอบแทนจากค่าโดยสาร

ก) จำนวนเงินรายปี

บริษัทฯตกลงที่จะแบ่งรายได้จากค่าโดยสารให้แก่ รฟม. เป็นรายปี เริ่มตั้งแต่ปีที่ 11 นับจากปีที่เริ่มให้บริการที่ก่อให้เกิดรายได้จนสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญา รวมทั้งสิ้น 43,567 ล้านบาท (ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว) โดยในแต่ละปีจะแบ่งตามจำนวนที่กำหนดไว้ในสัญญา

ข) จำนวนเงินเป็นร้อยละ

บริษัทฯตกลงที่จะแบ่งรายได้จากค่าโดยสารให้แก่ รฟม. โดยชำระเงินเป็นรายเดือน ในอัตราร้อยละของรายได้จากค่าโดยสาร (ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว) นับตั้งแต่ปีที่เริ่มให้บริการที่ก่อให้เกิดรายได้ คือ ปีที่ 1-14 ในอัตราร้อยละ 1 ปีที่ 15 ในอัตราร้อยละ 2 ปีที่ 16-18 ในอัตราร้อยละ 5 และปีที่ 19-25 ในอัตราร้อยละ 15

31.2 เงินตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

ก) จำนวนเงินรายปี

บริษัทฯตกลงที่จะแบ่งรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ให้แก่ รฟม. เป็นรายปีนับตั้งแต่ปีที่เริ่มให้บริการที่ก่อให้เกิดรายได้จนสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญา รวมทั้งสิ้น 930 ล้านบาท (ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว) โดยในแต่ละปีจะแบ่งตามจำนวนที่กำหนดไว้ในสัญญา

ข) จำนวนเงินเป็นร้อยละ

บริษัทฯตกลงที่จะแบ่งรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ให้แก่ รฟม. โดยชำระเงินเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 7 ต่อปี (ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว) นับตั้งแต่ปีที่เริ่มให้บริการที่ก่อให้เกิดรายได้จนสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญา

32. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

รายการค่าใช้จ่ายแบ่งตามลักษณะประกอบด้วยรายการค่าใช้จ่ายที่สำคัญดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557	สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
ค่าตัดจำหน่ายและค่าเสื่อมราคา	3,270,658	3,144,376	10,803
เงินเดือนและค่าแรงและผลประโยชน์อื่นของพนักงานบริษัทฯและบริษัทย่อย	1,175,958	1,084,136	9,330
เงินเดือนและค่าแรงและผลประโยชน์อื่นของพนักงาน กทพ.	667,376	617,158	1,558
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	774,541	606,289	293
ค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	595,974	625,659	2,716
ค่าสาธารณูปโภค	495,235	522,012	1,984
ค่าตอบแทนรายได้ตามสัญญาสัมปทาน	467,182	273,041	1,872
ค่าใช้จ่ายในการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยบนทางพิเศษและภายในสถานี	228,508	226,676	1,143
ค่าเบี้ยประกันภัย	104,377	131,872	517

33. ภาษีเงินได้

ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557	สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
ภาษีเงินได้ปัจจุบัน:			
ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี/งวด	575,464	597,003	2,499
รายการปรับปรุงค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลของปีก่อน	(175)	(1,995)	-
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี:			
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจากการเกิดผลแตกต่างชั่วคราว และการกลับรายการผลแตกต่างชั่วคราว	145,946	107,294	(82)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในงบกำไรขาดทุน	721,235	702,302	2,417

จำนวนภาษีเงินได้ที่เกี่ยวข้องกับส่วนประกอบแต่ละส่วนของกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557	สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เกี่ยวข้องกับกำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการป้องกันการเสี่ยงในกระแสเงินสดของบริษัทร่วม	11,626	439	-
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เกี่ยวข้องกับ (กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	(1,401)	1,172	-
	10,225	1,611	-

รายการกระทบยอดจำนวนเงินระหว่างค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้กับผลคูณของกำไรทางบัญชีกับอัตราภาษีที่ใช้สามารถแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557	สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
กำไรทางบัญชีก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	3,422,253	3,512,739	12,097
อัตราภาษีเงินได้นิติบุคคล	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20
กำไรทางบัญชีก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลคูณอัตราภาษี	684,451	702,548	2,419
รายการปรับปรุงค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลของปีก่อน	(175)	(1,995)	-
ผลกระทบทางภาษีสำหรับ:			
รายได้ที่ได้รับยกเว้น	(105,771)	(103,668)	-
ขาดทุนจากเงินลงทุน	15,874	4,289	-
ค่าใช้จ่ายต้องห้าม	11,711	8,055	4
ค่าใช้จ่ายที่มีสิทธิหักได้เพิ่มขึ้น	(2,093)	(1,702)	-
ผลขาดทุนทางภาษีที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์	117,179	90,441	-
อื่น ๆ	59	4,334	(6)
รวม	36,959	1,749	(2)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในงบกำไรขาดทุน	721,235	702,302	2,417

ส่วนประกอบของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีประกอบด้วยรายการดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2557	31 ธันวาคม 2558
สินทรัพย์ (หนี้สิน) ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี			
ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	231	888	-
ประมาณการโบนัส	5,139	6,515	4,146
ค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์	10,334	15,468	10,334
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	47,566	42,521	46,036
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	1,113,334	1,352,476	1,113,334
ขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้	-	31,892	-
ค่าตัดจำหน่ายสะสม - สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว	(438,946)	(498,957)	(438,946)
สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	(264,039)	(322,375)	(264,039)
กำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเงินลงทุน	(8,536)	(6,220)	(8,536)
ดอกเบี้ยค้างรับรอตัดบัญชี	9,778	-	9,778
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี - สุทธิ	474,861	622,208	472,107

34. สิทธิพิเศษจากการส่งเสริมการลงทุน

บริษัทฯ (บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เดิม) ได้รับสิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุนโดยการอนุมัติของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนสำหรับกิจการโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินระยะแรก) ตามบัตรส่งเสริมเลขที่ 1029 (1)/2546 ลงวันที่ 16 มกราคม 2546 ทั้งนี้ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดบางประการ สิทธิประโยชน์ดังกล่าวประกอบด้วย

ก) ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าของการนำเข้าเครื่องจักรที่เข้าตามเงื่อนไขที่ระบุไว้

ข) ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมเป็นระยะเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น (3 กรกฎาคม 2547) และได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษี

ค) ในกรณีที่บริษัทมีผลขาดทุนเกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนี้อนุญาตให้บริษัทนำผลขาดทุนดังกล่าวมาหักกลบกับผลกำไรที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภายในเวลา 5 ปี นับแต่วันที่พ้นกำหนดที่ได้รับยกเว้น

สิทธิประโยชน์ตามบัตรส่งเสริมเลขที่ 1029/2546 ข้อ ก) และ ข) ได้สิ้นสุดลงในวันที่ 2 กรกฎาคม 2555 และข้อ ค) สิ้นสุดลงในวันที่บริษัทมีการควบบริษัท

35. กำไรต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไรสำหรับปี/งวดที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปี/งวด กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานแสดงการคำนวณได้ดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557	สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
กำไรสำหรับปี/งวด (พันบาท)	2,649,736	2,744,543	9,679
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (พันหุ้น)	15,285,000	15,285,000	15,285,000
กำไรต่อหุ้น (บาท/หุ้น)	0.173	0.180	0.001

เพื่อประโยชน์ในการเปรียบเทียบ กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานในงบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 ได้คำนวณขึ้นโดยหารกำไรสำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยจำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักสำหรับปี 2558 ซึ่งเป็นจำนวนหุ้นสามัญที่ถือโดยบุคคลภายนอกหลังการควบบริษัท และหลังจากการจัดสรรหุ้นของบริษัทฯตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 27.2 โดยถือเสมือนว่าการจัดสรรหุ้นได้เกิดขึ้นตั้งแต่วันเริ่มต้นของงวดแรกที่เสนอรายงาน

36. เงินปันผลจ่าย

เงินปันผลจ่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 และ 2557 เป็นเงินปันผลจ่ายในส่วนของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเกิดขึ้นก่อนการควบบริษัท เป็นจำนวนเงินประมาณ 1,925 ล้านบาทและ 1,309 ล้านบาท ตามลำดับ หรือคิดเป็นเงินปันผลจ่ายต่อหุ้น โดยคำนวณจากจำนวนหุ้นที่เรียกชำระแล้วจำนวน 770 ล้านหุ้นของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เท่ากับ 2.50 บาทต่อหุ้น และ 1.70 บาทต่อหุ้น ตามลำดับ

๓๙. ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน



(หน่วย: ล้านบาท)

	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม													
	ส่วนงานก่อสร้างและบริหารงานวิศวกรรม		ส่วนงานบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า		ส่วนงานพัฒนาอสังหาริมทรัพย์[1]		การดำเนินงานอื่น ๆ		รวมส่วนงาน		การตัดรายการบัญชีระหว่างกัน		ยอดรวมเงินรวม	
	2558	2557	2558	2557	2558	2557	2558	2557	2558	2557	2558	2557	2558	2557
งานระหว่างก่อสร้าง	19,626	10,744	-	-	-	-	-	-	19,626	10,744	-	-	19,626	10,744
สิทธิในการใช้ประโยชน์ในงานก่อสร้างที่สร้างแล้ว	28,327	25,147	-	-	-	-	-	-	28,327	25,147	-	-	28,327	25,147
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้า														
สายสีม่วง	-	-	16,039	16,279	949	967	-	-	16,988	17,246	-	-	16,988	17,246
สินทรัพย์ส่วนกลาง													21,179	18,889
รวมสินทรัพย์													78,120	70,026
การตัดรายการสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ไม่รวมสินทรัพย์ทางการเงินที่ได้รับสัมปทาน													7,397	3,834

[1] ส่วนงานพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เป็นส่วนงานที่ประกอบด้วย การให้เช่าพื้นที่อาคาร การให้บริการโฆษณา และการให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสาร โทรคมนาคมภายในสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินและบนสถานีฯ

บริษัทฯและบริษัทย่อยใช้ดุลพินิจในการกำหนดราคาระหว่างกันตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7

ข้อมูลเกี่ยวกับเขตภูมิศาสตร์

บริษัทฯ และบริษัทย่อยดำเนินธุรกิจในเขตภูมิศาสตร์เดียว คือประเทศไทย ดังนั้น รายได้และสินทรัพย์ที่แสดงอยู่ในงบการเงิน จึงถือเป็นการรายงานตามเขตภูมิศาสตร์แล้ว

ข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้ารายใหญ่

ในปี 2558 และ 2557 บริษัทฯและบริษัทย่อยไม่มีรายได้จากลูกค้ารายใดที่มีมูลค่าเท่ากับหรือมากกว่าร้อยละ 10 ของรายได้ของกิจการ

38. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ บริษัทย่อยและพนักงานได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพทิสโก้ร่วมทุน 2 ซึ่งจดทะเบียนแล้ว และได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้น ซึ่งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้จัดตั้งขึ้นภายใต้การอนุมัติจากกระทรวงการคลัง ตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 โดยบริษัทฯ บริษัทย่อยและพนักงานจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 3 ถึงร้อยละ 10 ของเงินเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้บริหารโดยบริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุน ทิสโก้ จำกัด และจะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานนั้นออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุน ในระหว่างปี 2558 บริษัทฯและบริษัทย่อยได้รับรู้เงินสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายเป็นจำนวน 48 ล้านบาท (2557: 41 ล้านบาท) และบริษัทฯรับรู้ในงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558 เป็นจำนวน 0.2 ล้านบาท

39. ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

39.1 ภาระผูกพันเกี่ยวกับรายจ่ายฝ่ายทุน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯมีรายจ่ายฝ่ายทุนจำนวนเงิน 3,660 ล้านบาท ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารโครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (31 ธันวาคม 2557: 11,270 ล้านบาท) จำนวนเงิน 78 ล้านบาท ที่เกี่ยวข้องกับการซื้ออุปกรณ์ (31 ธันวาคม 2557: 5 ล้านบาท) จำนวนเงิน 24 ล้านบาท และ 4 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบจัดเก็บค่าโดยสาร (31 ธันวาคม 2557: 21 ล้านบาท 5 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา และ 2 ล้านหยวนจีน) และจำนวน 3 ล้านบาท ที่เกี่ยวข้องกับงานปรับปรุงห้อง Server อาคารบริหาร (31 ธันวาคม 2557: ไม่มี)

39.2 การวัดมูลค่ายุติธรรมของสัญญาเช่าดำเนินงาน

บริษัทฯ มีการวัดมูลค่ายุติธรรมของสัญญาเช่าดำเนินงานประเภทอาคารและอุปกรณ์ ซึ่งรวมถึงระบบโครงการรถไฟฟ้าและสัญญาซ่อมบำรุงอุปกรณ์และระบบรถไฟฟ้าและงานการสาย ตลิ่งช้างและสัญญาบริหารงานสัญญาอุดหนุนที่ทำขึ้นตามพระราชบัญญัติร่วมลงทุน พ.ศ. 2535 และสัญญาที่ได้แก้ไขเพิ่มเติมในรายละเอียดบางข้อเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2556 สัญญาดังกล่าวมีระยะเวลาสัญญาตั้งแต่ 16 ปี ถึง 30 ปี ซึ่งจะสิ้นสุดในปี 2572 ถึง ปี 2587 และการวัดมูลค่ายุติธรรมของสัญญาเช่าดำเนินงานประเภทโครงการรถไฟฟ้าและสัญญาซ่อมบำรุงอุปกรณ์และระบบรถไฟฟ้าและงานการสายตลิ่งช้างและสัญญาอุดหนุนในปี 2556 ได้ใช้ข้อมูลที่สังเกตได้ในตลาดเป็นข้อมูลนำเข้าที่มีนัยสำคัญ ซึ่งได้จำแนกตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมแล้ว

บริษัทฯ มีการวัดมูลค่ายุติธรรมของสัญญาเช่าดำเนินงานประเภทอาคารและอุปกรณ์ ซึ่งรวมถึงระบบโครงการรถไฟฟ้าและสัญญาซ่อมบำรุงอุปกรณ์และระบบรถไฟฟ้าและงานการสาย ตลิ่งช้างและสัญญาบริหารงานสัญญาอุดหนุนที่ทำขึ้นตามพระราชบัญญัติร่วมลงทุน พ.ศ. 2535 และสัญญาที่ได้แก้ไขเพิ่มเติมในรายละเอียดบางข้อเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2556 สัญญาดังกล่าวมีระยะเวลาสัญญาตั้งแต่ 16 ปี ถึง 30 ปี ซึ่งจะสิ้นสุดในปี 2572 ถึง ปี 2587 และการวัดมูลค่ายุติธรรมของสัญญาเช่าดำเนินงานประเภทโครงการรถไฟฟ้าและสัญญาซ่อมบำรุงอุปกรณ์และระบบรถไฟฟ้าและงานการสายตลิ่งช้างและสัญญาอุดหนุนในปี 2556 ได้ใช้ข้อมูลที่สังเกตได้ในตลาดเป็นข้อมูลนำเข้าที่มีนัยสำคัญ ซึ่งได้จำแนกตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมแล้ว

บริษัทฯ มีการวัดมูลค่ายุติธรรมของสัญญาเช่าดำเนินงานประเภทอาคารและอุปกรณ์ ซึ่งรวมถึงระบบโครงการรถไฟฟ้าและสัญญาซ่อมบำรุงอุปกรณ์และระบบรถไฟฟ้าและงานการสาย ตลิ่งช้างและสัญญาบริหารงานสัญญาอุดหนุนที่ทำขึ้นตามพระราชบัญญัติร่วมลงทุน พ.ศ. 2535 และสัญญาที่ได้แก้ไขเพิ่มเติมในรายละเอียดบางข้อเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2556 สัญญาดังกล่าวมีระยะเวลาสัญญาตั้งแต่ 16 ปี ถึง 30 ปี ซึ่งจะสิ้นสุดในปี 2572 ถึง ปี 2587 และการวัดมูลค่ายุติธรรมของสัญญาเช่าดำเนินงานประเภทโครงการรถไฟฟ้าและสัญญาซ่อมบำรุงอุปกรณ์และระบบรถไฟฟ้าและงานการสายตลิ่งช้างและสัญญาอุดหนุนในปี 2556 ได้ใช้ข้อมูลที่สังเกตได้ในตลาดเป็นข้อมูลนำเข้าที่มีนัยสำคัญ ซึ่งได้จำแนกตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมแล้ว

บริษัทฯ มีการวัดมูลค่ายุติธรรมของสัญญาเช่าดำเนินงานประเภทอาคารและอุปกรณ์ ซึ่งรวมถึงระบบโครงการรถไฟฟ้าและสัญญาซ่อมบำรุงอุปกรณ์และระบบรถไฟฟ้าและงานการสาย ตลิ่งช้างและสัญญาบริหารงานสัญญาอุดหนุนที่ทำขึ้นตามพระราชบัญญัติร่วมลงทุน พ.ศ. 2535 และสัญญาที่ได้แก้ไขเพิ่มเติมในรายละเอียดบางข้อเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2556 สัญญาดังกล่าวมีระยะเวลาสัญญาตั้งแต่ 16 ปี ถึง 30 ปี ซึ่งจะสิ้นสุดในปี 2572 ถึง ปี 2587 และการวัดมูลค่ายุติธรรมของสัญญาเช่าดำเนินงานประเภทโครงการรถไฟฟ้าและสัญญาซ่อมบำรุงอุปกรณ์และระบบรถไฟฟ้าและงานการสายตลิ่งช้างและสัญญาอุดหนุนในปี 2556 ได้ใช้ข้อมูลที่สังเกตได้ในตลาดเป็นข้อมูลนำเข้าที่มีนัยสำคัญ ซึ่งได้จำแนกตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมแล้ว

หน่วย: ล้านบาท

	งบการเงินรวม											
	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย				โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง							
	2556		2557		2556				2557			
							ตลาดที่มีสภาพคล่อง				ตลาดที่มีสภาพคล่อง	
	ระดับ 3	รวม	ระดับ 3	รวม	ระดับ 3	รวม	ระดับ 1	รวม	ระดับ 3	รวม	ระดับ 1	รวม
ระยะสัญญาเช่า												
ภายใน 1 ปี	41	41	265	265	78	78	1	155	-	-	-	-
มากกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	1,245	1,245	1,502	1,502	756	756	5	1,511	567	567	3	1,134
มากกว่า 5 ปี	1,368	1,368	1,240	1,240	1,665	1,665	7	2,119	1,825	1,825	6	2,656

บริษัทฯมีภาระผูกพันจากสัญญาซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐานทางโยธา โครงการระบบรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลกับบริษัท 2 แห่ง รวม 2 สัญญาโดยสัญญาดังกล่าวลงวันที่ 6 พฤศจิกายน 2546 และวันที่ 31 พฤษภาคม 2553 และสัญญาเพิ่มเติมอีก 2 สัญญาลงวันที่ 1 มีนาคม 2550 และวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2553 สัญญาเหล่านี้จะสิ้นสุดลงในปี 2561 บริษัทฯได้แจ้งยกเลิกสัญญาซ่อมบำรุงดังกล่าวแล้วและทำสัญญาฉบับใหม่ตามข้อ 39.4

บริษัทฯมีภาระผูกพันต้องจ่ายค่าซ่อมบำรุงตามสัญญาดังกล่าว ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2558	2557
จ่ายชำระภายใน		
ภายใน 1 ปี	-	120
มากกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	-	297

39.4 ภาระผูกพันจากสัญญาซ่อมบำรุงอุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐานทางโยธา

บริษัทฯมีภาระผูกพันจากสัญญาซ่อมบำรุงอุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐานทางโยธา โครงการระบบรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลและโครงการระบบรถไฟฟ้าสายสีม่วงกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่งรวม 2 สัญญาโดยสัญญาดังกล่าวลงวันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 สัญญาเหล่านี้จะสิ้นสุดลงในวันที่ 30 ตุลาคม 2566

บริษัทฯมีภาระผูกพันในการจ่ายค่าซ่อมบำรุงตามสัญญาดังกล่าว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	โครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล	โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง
จ่ายชำระภายใน		
ภายใน 1 ปี	26	113
มากกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	462	821
มากกว่า 5 ปี	779	586

39.5 ภาระผูกพันจากสัญญาบริการต่าง ๆ

บริษัทฯและบริษัทย่อยมีภาระผูกพันต้องจ่ายค่าบริการตามสัญญาบริการต่างๆ ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2558	2557
จ่ายชำระภายใน		
ภายใน 1 ปี	95	123
มากกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 4 ปี	68	31

39.6 ภาระผูกพันจากสัญญาเช่าดำเนินงาน

บริษัทฯและบริษัทย่อยได้ทำสัญญาเช่าที่เกี่ยวข้องกับการเช่าพื้นที่ในอาคารสำนักงานอุปกรณ์และยานพาหนะ อายุของสัญญามีระยะเวลาตั้งแต่ 2 ถึง 5 ปี

บริษัทฯและบริษัทย่อยมีจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตทั้งสิ้นภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2558	2557
จ่ายชำระภายใน		
ภายใน 1 ปี	11	12
มากกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	15	6

39.7 การค้ำประกัน

บริษัทฯมีหลักประกันตามสัญญาและหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในนามของบริษัทฯ คงเหลืออยู่ดังต่อไปนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2558	2557
- ค้ำประกันต่อ รฟม. ในการดำเนินการระบบรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล	150	150
- ค้ำประกันต่อการไฟฟ้านครหลวงสำหรับ		
โครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล	37	36
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	30	-
- ค้ำประกันต่อ รฟม.สำหรับสัญญาสัมปทานระยะที่ 1 ตามสัญญาโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงบางใหญ่ - ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่ - สถานีเตาปูน) โดยใช้วงเงินสินเชื่อของบริษัทที่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่ง	700	700

(หน่วย: ล้านบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2558	2557
- ค้ำประกันต่อ รฟม.ในการเสนอเข้าร่วมลงทุนการจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงสถานีเตาปูน - บางซื่อ	31	-
- ค้ำประกันต่อ กทพ. ในการดำเนินการปฏิบัติตามสัญญาสัมปทาน "การลงทุนออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการให้บริการและบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร"	500	500
- ค้ำประกันอื่น ๆ	12	13

39.8 ภาระผูกพันอื่น ๆ

(หน่วย: ล้านบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2558	2557
- ภาระผูกพันเกี่ยวกับส่วนของเงินลงทุนที่ยังไม่ได้เรียกชำระ		
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	750	750
บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด	1,101	1,315
- ภาระผูกพันในการสนับสนุนทางการเงินแก่		
บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) (ตามรายละเอียดในหมายเหตุ 10.1)	154	154
- ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาจ้างงานตรวจสอบ ซ่อมแซมและปรับปรุงทางด่วน (จ่ายชำระภายใน 1 ปี)	21	12

40. ข้อพิพาทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

บริษัทฯ (บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เดิม) และบริษัทย่อยมีข้อพิพาทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) จำนวนทั้งสิ้น 12 เรื่อง ซึ่งมีการนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนระงับข้อพิพาทตามสัญญา และในชั้นศาลปกครองแบ่งเป็นข้อพิพาทที่บริษัทฯ และบริษัทย่อยนำเสนอเข้าสู่กระบวนการระงับข้อพิพาทตามสัญญาและเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 28,179.8 ล้านบาท และเป็นข้อพิพาทที่ กทพ. เป็นผู้ยื่นเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 9 ล้านบาท สาระสำคัญของแต่ละข้อพิพาทมีดังนี้

40.1 ข้อพิพาทที่บริษัทฯและบริษัทย่อยเป็นผู้ยื่นเรียกร้องค่าเสียหาย

40.1.1 วันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก (Priority Component Opening Date) ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

บริษัทฯ ได้ก่อสร้าง "พื้นที่ส่วนแรก" ของทางพิเศษศรีรัชแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2535 ซึ่งตามสัญญากำหนดว่า วันที่มีการก่อสร้างในพื้นที่ส่วนแรกแล้วเสร็จ ถือว่าเป็นวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก และบริษัทฯ มีสิทธิได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง แต่ กทพ. ได้เริ่มแบ่งรายได้ค่าผ่านทางให้บริษัทฯ ในวันที่ 2 กันยายน 2536 ทำให้บริษัทฯ สูญเสียรายได้ที่ควรได้รับตามสัญญา

กทพ. และบริษัทฯ มีความเห็นไม่ตรงกันว่าวันใดเป็นวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก ซึ่ง กทพ. มีหน้าที่ตามสัญญาเริ่มต้นแบ่งส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางให้แก่บริษัทฯ นับแต่วันดังกล่าว

เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2544 บริษัทฯ จึงยื่นข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการเพื่อขอให้ชี้ขาดให้ กทพ. ชดเชยรายได้ที่ขาดไปพร้อมดอกเบี้ยจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาทเป็นเงินจำนวน 3,831.4 ล้านบาท ซึ่ง กทพ. คัดค้านและเรียกร้องแย้งเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 15,575.4 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2551 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดข้อพิพาทให้ กทพ.ชำระเงินส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางโครงข่ายในเขตเมืองที่บริษัทฯ พึงได้รับสำหรับช่วงเวลาระหว่างวันที่ 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 เสร็จสิ้น และให้ยกข้อเรียกร้องแย้งขอให้บริษัทฯ ชดใช้รายได้ค่าผ่านทางคืนจำนวน 15,575.4 ล้านบาทของ กทพ. ซึ่งต่อมา กทพ. ได้มีหนังสือปฏิเสธการปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ

เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2552 กทพ. ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางขอให้ศาลเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ หรือมีคำสั่งปฏิเสธไม่รับบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2554 บริษัทฯ ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางเพื่อให้ศาลบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการเป็นอีก 1 คดี โดยมีทุนทรัพย์เรียกร้อง 5,021.1 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2556 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกคำร้องของ กทพ.ซึ่งขอให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และให้บังคับตามคำร้องของบริษัทฯ โดยให้ กทพ. ชำระเงินส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางพิเศษโครงข่ายในเขตเมืองที่บริษัทฯ พึงได้รับระหว่างวันที่ 13 พฤศจิกายน 2535 ถึงวันที่ 2 กันยายน 2536 ให้แก่บริษัทฯ เป็นจำนวนเงิน 1,974.6 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา คำนวณดอกเบี้ยตั้งแต่วันที่ 13 พฤศจิกายน 2535 ถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2544 เป็นเงินจำนวน 1,856.8 ล้านบาทและคำนวณดอกเบี้ยตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2544 ถึงวันที่บริษัทฯ ยื่นคำร้องต่อศาล คือวันที่ 19 ตุลาคม 2554 เป็นเงินจำนวน 1,189.7 ล้านบาท รวมเป็นเงินส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางพร้อมดอกเบี้ยจำนวน 5,021.1 ล้านบาทให้แก่บริษัทฯ และให้ กทพ. ชำระดอกเบี้ยผิดนัดของเงินต้นจนกว่า กทพ. จะชำระเงินพร้อมดอกเบี้ยให้แก่บริษัทฯ เสร็จสิ้น โดยให้ กทพ. ชำระให้แล้วเสร็จภายใน 60 วันนับแต่วันที่คดีถึงที่สุด

เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2556 กทพ. ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด

ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

40.1.2 ทางแข่งขันของทางพิเศษอุดรรัถยา

ตามสัญญากำหนดว่า ในระหว่างระยะเวลาของสัญญา หาก กทพ. หรือรัฐบาลมีการก่อสร้างหรือปรับปรุงทางหรือถนนจนมีมาตรฐานเช่นเดียวกับทางพิเศษ ภายในขอบเขตพื้นที่ที่ใกล้เคียงกับทางพิเศษ และส่งผลกระทบทำให้ปริมาณการจราจรหรือรายได้ค่าผ่านทางพิเศษลดลงจากประมาณการ กทพ. ต้องชดเชยผลกระทบแก่บริษัทย่อย

การที่รัฐอนุญาตให้มีการก่อสร้างส่วนต่อขยายโครงการทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ช่วงระหว่างอนุสรณ์สถานถึงรังสิตถือเป็นทางแข่งขันตามสัญญา และส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินของบริษัทย่อย บริษัทย่อยจึงเรียกร้องให้ กทพ. ชดเชยผลกระทบดังกล่าวตามที่วิศวกรอิสระได้มีหนังสือรับรองผลกระทบที่บริษัทย่อยได้รับ

เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2547 บริษัทย่อยจึงได้ยื่นข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการเพื่อชี้ขาดให้ กทพ. ชดเชยรายได้ที่ขาดไปคิดเป็นค่าเสียหายจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) จำนวน 1,790 ล้านบาท

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

ต่อมา กทพ. ได้มีหนังสือถึงบริษัทย่อย ยืนยันว่าคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการยังไม่ชอบด้วยกฎหมาย รวมทั้งการบังคับคดีตามคำชี้ขาดดังกล่าวถือเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน กทพ. จึงไม่สามารถปฏิบัติตามคำชี้ขาดได้

เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2552 กทพ. ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางขอให้ศาลเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ

เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2554 บริษัทย่อยได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางเพื่อให้ศาลบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการเป็นอีก 1 คดี โดยมีทุนทรัพย์เรียกร้อง 3,296.7 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2556 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกคำร้องของ กทพ. ซึ่งขอให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาให้บังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ โดยให้ กทพ. ชำระเงินค่าชดเชยรายได้ที่ลดลงจากประมาณการแก่บริษัทย่อย สำหรับปี 2542 จำนวน 730.8 ล้านบาท และสำหรับปี 2543 จำนวน 1,059.2 ล้านบาทพร้อมดอกเบี้ยจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น

เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2556 กทพ.ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาศาลปกครองกลางทั้ง 2 คดีต่อศาลปกครองสูงสุด

ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

40.1.3 การออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานโดย กทพ.

กทพ.ได้ออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานก่อสร้างทางพิเศษศรีรัชบางส่วนเป็นการเพิ่มเติมและยืนยันว่าจะยอมรับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานดังกล่าว ต่อมาวิศวกรอิสระได้มีหนังสือรับรองจำนวนเงินค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวรวมเป็นเงิน 209.1 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) ซึ่ง กทพ. ปฏิเสธที่จะชำระเงินตามการรับรองของวิศวกรอิสระ

เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้เงินจากการที่ กทพ.ออกหนังสือบอกกล่าวเปลี่ยนแปลงงานจำนวน 3 ฉบับ

เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2556 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดเป็นเอกฉันท์ให้ กทพ. ชำระค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายต่างๆ ตามหนังสือบอกกล่าวเปลี่ยนแปลงงาน เป็นเงินต้นพร้อมดอกเบี้ยรวม 382.5 ล้านบาท และดอกเบี้ยของเงินต้นจำนวน 209.1 ล้านบาท คำนวณนับถัดจากวันยื่นคำเสนอข้อพิพาทเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระให้แก่บริษัทฯ เสร็จสิ้น

เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2557 บริษัทฯได้มีหนังสือแจ้ง กทพ. ให้ปฏิบัติตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ และเมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2557 กทพ. ได้มีหนังสือแจ้งบริษัทฯ ว่าคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการไม่ชอบด้วยกฎหมาย กทพ. จึงไม่สามารถปฏิบัติตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการได้

เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2557 กทพ. ได้ยื่นคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลาง

ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

40.1.4 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ของทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช

บริษัทฯ ขอปรับอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ที่กำหนดให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางทุกระยะเวลา 5 ปี แต่ กทพ. และบริษัทฯมีความเห็นไม่ตรงกันเกี่ยวกับการคำนวณค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้น ซึ่ง กทพ. ได้ดำเนินการให้มีการออกประกาศอัตราค่าผ่านทางโดยไม่ได้ปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางตามที่บริษัทฯ เสนอ

เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2551 บริษัทฯได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ โดยขอให้ กทพ. ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บริษัทฯ จากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2546 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา ต่อมาวันที่ 27 มีนาคม 2552 บริษัทฯได้ยื่นคำร้องขอแก้ไขคำเสนอข้อพิพาทเกี่ยวกับตัวเลขอัตราค่าผ่านทางปี 2546 โดยคำนวณจากฐานตามประกาศกระทรวงมหาดไทยฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 ตามคำวินิจฉัยของศาลฎีกาตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 11102/2551 ซึ่งทำให้เงินค่าเสียหายที่บริษัทฯขอให้ กทพ. ชดใช้พร้อมดอกเบี้ยถึงวันที่ 31 มีนาคม 2551 รวมเป็นเงินจำนวน 4,368 ล้านบาท

บริษัทฯได้นำพยานเข้าเบิกความรวม 5 ปาก และ กทพ. นำพยานเข้าเบิกความรวม 4 ปาก ข้อพิพาทจึงเสร็จสิ้นการพิจารณา

ปัจจุบันอยู่ระหว่างคู่พิพาททั้งสองฝ่ายยื่นคำแถลงการณ์ปิดคดีต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ

40.1.5 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี

บริษัทฯขอปรับอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี ที่กำหนดให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางทุกระยะเวลา 5 ปี แต่ กทพ. และบริษัทฯมีความเห็นไม่ตรงกันเกี่ยวกับการคำนวณค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้น ซึ่ง กทพ. ได้ดำเนินการให้มีการออกประกาศอัตราค่าผ่านทางโดยไม่ได้ปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางตามที่บริษัทฯเสนอ

เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2551 บริษัทฯ ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ โดยขอให้ กทพ. ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บริษัทฯ จากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2546 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา รวมเป็นเงินจำนวน 1,048.2 ล้านบาท

บริษัทฯ ได้นำพยานเข้าเบิกความต่อคณะอนุญาโตตุลาการรวม 3 ปาก

ปัจจุบันอยู่ระหว่างการสืบพยาน โดยคณะอนุญาโตตุลาการได้กำหนดวันนัดสืบพยานฝ่าย กทพ. ในวันที่ 27 พฤศจิกายน 2558 และวันที่ 8, 15 และ 22 มกราคม 2559 โดยต่อมา กทพ. ได้ขอยกเลิกกำหนดนัดสืบพยานในวันที่ 27 พฤศจิกายน 2558

40.1.6 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2551 ของทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช

บริษัทฯ ขอปรับอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ที่กำหนดให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางทุกระยะเวลา 5 ปี แต่ กทพ. และบริษัทฯ มีความเห็นไม่ตรงกันเกี่ยวกับการคำนวณค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้น ซึ่ง กทพ. ได้ดำเนินการให้มีการออกประกาศอัตราค่าผ่านทางโดยไม่ได้ปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางตามที่บริษัทฯ เสนอ

เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2556 บริษัทฯ ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ เพื่อขอให้ กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยคำนวณถึงวันที่ 31 พฤษภาคม 2556 รวม 9,091.8 ล้านบาท และดอกเบี้ยของเงินต้นค่าเสียหายจำนวน 7,909.6 ล้านบาท คำนวณตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2556 เป็นต้นไป จนกว่า กทพ. จะชดใช้เงินค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยแก่บริษัทฯจนเสร็จสิ้น และให้ชดใช้เงินค่าเสียหายคิดตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2556 เป็นต้นไป จนกว่า กทพ. จะดำเนินการปรับและบังคับใช้อัตราค่าผ่านทางให้เป็นไปตามอัตราที่บริษัทฯ เสนอตามสัญญาพร้อมดอกเบี้ยของเงินต้นค่าเสียหาย

ปัจจุบันอยู่ระหว่างการสืบพยาน

40.1.7 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2551 ทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี

บริษัทฯขอปรับอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี ที่กำหนดให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางทุกระยะเวลา 5 ปี แต่ กทพ. และบริษัทฯมีความเห็นไม่ตรงกันเกี่ยวกับการคำนวณค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้น ซึ่ง กทพ. ได้ดำเนินการให้มีการออกประกาศอัตราค่าผ่านทางโดยไม่ได้ปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางตามที่บริษัทฯเสนอ

เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2556 บริษัทฯ ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ เพื่อขอให้ กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหาย พร้อมดอกเบี้ยคำนวณถึงวันที่ 31 พฤษภาคม 2556 รวม 4,062.8 ล้านบาท และดอกเบี้ยของเงินต้นค่าเสียหายจำนวน 3,557.8 ล้านบาท คำนวณตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2556 เป็นต้นไป จนกว่า กทพ. จะชดใช้เงินต้นค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยแก่บริษัทฯ เสร็จสิ้น และให้ชดใช้ค่าเสียหายนับตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2556 เป็นต้นไป จนกว่า กทพ. จะดำเนินการปรับและบังคับใช้อัตราค่าผ่านทางให้เป็นไปตามอัตราที่บริษัทฯเสนอตามสัญญาพร้อมดอกเบี้ยของเงินต้นค่าเสียหาย

เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ ได้ยื่นหนังสือแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการฝ่ายบริษัทฯ และเมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2558 กทพ. ได้ยื่นหนังสือแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการฝ่าย กทพ. ต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ

ปัจจุบันอยู่ระหว่างการคัดเลือกบุคคลเพื่อแต่งตั้งเป็นประธานคณะอนุญาโตตุลาการ

40.1.8 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ของทางพิเศษอุดรรัถยา

บริษัทย่อยขอปรับอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ที่กำหนดให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางทุกระยะเวลา 5 ปี แต่ กทพ.และบริษัทย่อยมีความเห็นไม่ตรงกันเกี่ยวกับการคำนวณค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้น ซึ่ง กทพ.ได้ดำเนินการให้มีการออกประกาศอัตราค่าผ่านทางโดยไม่ได้ปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางตามที่บริษัทย่อยเสนอ

เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2556 บริษัทย่อยได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ เพื่อขอให้ กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยจำนวน 908.7 ล้านบาท และดอกเบี้ยของเงินต้นค่าเสียหาย จำนวน 561.9 ล้านบาท โดยคิดเป็นรายวันนับถัดจากวันยื่นคำเสนอข้อพิพาทเป็นต้นไปจนกว่า กทพ. จะชดใช้เงินต้นค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยแก่บริษัทย่อยเสร็จสิ้น

เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2557 บริษัทย่อยยื่นหนังสือแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการฝ่ายบริษัทฯ และเมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2558 กทพ. ได้ยื่นหนังสือแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการฝ่าย กทพ. ต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ

ปัจจุบันอยู่ระหว่างการคัดเลือกบุคคลเพื่อแต่งตั้งเป็นประธานคณะอนุญาโตตุลาการ

40.2 ข้อพิพาทที่ กทพ. เป็นผู้ยื่นเรียกร้องค่าเสียหาย

กทพ. ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการเรียกร้องให้บริษัทฯและบริษัทย่อยรับผิดชอบค่าใช้จ่ายต่างๆ รวม 4 เรื่อง คิดเป็นทุนทรัพย์รวมทั้งสิ้น 9 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯและบริษัทย่อยเห็นว่าค่าใช้จ่ายที่ กทพ. เรียกมานั้น ไม่อยู่ในขอบเขตความรับผิดชอบของบริษัทฯและบริษัทย่อยตามสัญญา ทั้งนี้ คณะอนุญาโตตุลาการมีคำชี้ขาดแล้ว 3 เรื่อง โดย กทพ. ได้ยื่นบังคับตามคำชี้ขาดดังกล่าวและขอเพิกถอนคำชี้ขาดนั้นต่อศาลปกครอง 2 เรื่อง

41. คดีฟ้องร้อง

ตามที่ผู้ใช้บริการทางพิเศษฟ้องการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และบริษัทฯ ในคดีละเมิดเกี่ยวกับการจัดจราจรและดูแลรักษาความปลอดภัยบนระบบทางพิเศษศรีรัช โดยมี กทพ. เป็นจำเลยที่ 1 และบริษัทฯเป็นจำเลยที่ 2 โดยศาลชั้นต้นได้มีคำพิพากษายกฟ้องโจทก์ และศาลอุทธรณ์พิพากษาให้ กทพ. และบริษัทฯร่วมกันชำระเงินแก่โจทก์ รวมจำนวน 2.3 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับตั้งแต่วันที่ 21 พฤษภาคม 2548 เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ กทพ. และโจทก์ได้ยื่นฎีกาต่อศาล

เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2558 ศาลฎีกามีคำพิพากษายืนตามคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ ให้ กทพ. และบริษัทฯร่วมกันชำระเงินให้แก่โจทก์ ซึ่งเมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2558 บริษัทฯได้วางเงินต่อศาลเพื่อชำระหนี้ตามคำพิพากษาจนเสร็จสิ้นแล้ว

42. ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์และหนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมหรือเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมแยกแสดงตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
เงินลงทุนชั่วคราว				
หน่วยลงทุน	-	497	-	497
สินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	-	-	809	809
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	-	302	-	302
หนี้สินที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	-	16,181	16,181

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
เงินลงทุนชั่วคราว				
หน่วยลงทุน	-	480	-	480
สินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	-	-	809	809
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	-	302	-	302
หนี้สินที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	-	16,181	16,181

43. เครื่องมือทางการเงิน

43.1 นโยบายการบริหารความเสี่ยง

เครื่องมือทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯและบริษัทย่อยตามที่นิยามอยู่ในมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 107 "การแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลสำหรับเครื่องมือทางการเงิน" ประกอบด้วยเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เงินลงทุนชั่วคราว ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ลูกหนี้จากการขายเงินลงทุน เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น เจ้าหนี้จากการซื้อเงินลงทุน เงินกู้ยืมระยะยาว หุ้นกู้และสำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน บริษัทฯและบริษัทย่อยมีความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว และมีนโยบายในการบริหารความเสี่ยงดังนี้

ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ

บริษัทฯและบริษัทย่อยมีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวเนื่องกับลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ฝ่ายบริหารควบคุมความเสี่ยงนี้โดยการกำหนดให้มีนโยบายและวิธีการในการควบคุมสินเชื่อที่เหมาะสม ดังนั้นบริษัทฯและบริษัทย่อยจึงไม่คาดว่าจะได้รับความเสียหายที่เป็นสาระสำคัญจากการให้สินเชื่อ นอกจากนี้ การให้สินเชื่อของบริษัทฯและบริษัทย่อยไม่มีการกระจุกตัวเนื่องจากบริษัทฯและบริษัทย่อยมีฐานของลูกค้าที่หลากหลายและมีอยู่จำนวนมากราย จำนวนเงินสูงสุดที่บริษัทฯและบริษัทย่อยอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีของลูกหนี้และลูกหนี้อื่นที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงิน

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

บริษัทฯและบริษัทย่อยมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องกับเงินฝากสถาบันการเงิน เงินลงทุนชั่วคราว เงินกู้ยืมระยะสั้น หุ้นกู้ และเงินกู้ยืมระยะยาว อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินส่วนใหญ่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด หรือมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราตลาดในปัจจุบัน ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของบริษัทฯและบริษัทย่อยจึงอยู่ในระดับต่ำ

สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ย และสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่สามารถแยกตามวันที่ครบกำหนด หรือ วันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ (หากวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ถึงก่อน) ได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม													
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม													
	อัตราดอกเบี้ยคงที่						อัตราดอกเบี้ยปรับขึ้นลงตามราคาตลาด		ไม่มีอัตราดอกเบี้ย		รวม		อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง	
	ภายใน 1 ปี		มากกว่า 1 - 5 ปี		มากกว่า 5 ปี									
	2558	2557	2558	2557	2558	2557	2558	2557	2558	2557	2558	2557	2558	2557
													(ร้อยละต่อปี)	
สินทรัพย์ทางการเงิน														
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	400	1,300	-	-	-	-	2,319	566	1,964	511	4,683	2,377	0.38 - 2.80	0.13 - 2.35
เงินลงทุนชั่วคราว	-	400	-	-	-	-	497	1,948	-	-	497	2,348	1.10 - 4.47	1.54 - 4.47
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	-	-	-	-	85	102	85	102	-	-
ลูกหนี้จากการขายเงินลงทุน	564	-	757	-	-	-	-	-	-	-	1,321	-	หมายเหตุ 7	
	964	1,700	757	-	-	-	2,816	2,514	2,049	613	6,386	4,827		
หนี้สินทางการเงิน														
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	22,400	2,000	-	-	-	-	10	-	-	-	22,410	2,000	หมายเหตุ 7, 20	
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	-	-	-	-	-	-	-	2,580	2,009	2,580	2,009	-	-
เจ้าหนี้จากการซื้อเงินลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	314	-	314	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	10,108	-	84	84	-	-	7,281	12,046	-	-	17,473	12,130	หมายเหตุ 22	
หุ้นกู้	-	1,000	-	12,886	-	1,999	-	3,500	-	-	-	19,385	หมายเหตุ 23	
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่														
ก่อสร้างทางด่วน	1,500	1,500	4,067	5,262	-	-	-	-	-	-	5,567	6,762	4.50	4.50
	34,008	4,500	4,151	18,232	-	1,999	7,291	15,546	2,580	2,323	48,030	42,600		

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558					
	อัตราดอกเบี้ยคงที่		อัตราดอกเบี้ยปรับขึ้นลงตามราคาตลาด	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง
	ภายใน 1 ปี	มากกว่า 1 - 5 ปี				
สินทรัพย์ทางการเงิน						(ร้อยละต่อปี)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	400	-	2,097	1,962	4,459	0.38 - 2.80
เงินลงทุนชั่วคราว	-	-	480	-	480	1.10 - 4.47
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	85	85	-
ลูกหนี้จากการขายเงินลงทุน	564	757	-	-	1,321	หมายเหตุ 7
เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	5,674	1,180	6,854	หมายเหตุ 7
	964	757	8,251	3,227	13,199	
หนี้สินทางการเงิน						
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	22,400	-	-	-	22,400	หมายเหตุ 7, 20
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	-	-	2,539	2,539	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	10,108	84	7,124	-	17,316	หมายเหตุ 22
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	1,500	4,067	-	-	5,567	4.50
	34,008	4,151	7,124	2,539	47,822	

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

บริษัทฯมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องจากเจ้าหนี้ค่าโครงการเป็นเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯมียอดคงเหลือของหนี้สินทางการเงินที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศในสกุลเงินยูโร จำนวนเงินประมาณ 0.4 ล้านยูโร (2557: 2 ล้านยูโร) ซึ่งไม่ได้มีการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยน (หนี้สินส่วนใหญ่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)

43.2 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

เนื่องจากเครื่องมือทางการเงินส่วนใหญ่ของบริษัทฯและบริษัทย่อยจัดอยู่ในประเภทระยะสั้น เงินลงทุนชั่วคราว และเงินกู้ยืมระยะสั้นมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด บริษัทฯและบริษัทย่อยจึงประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินประเภทระยะยาวที่มูลค่าตามบัญชีแตกต่างจากมูลค่ายุติธรรม

ตารางต่อไปนี้เป็นการสรุปเปรียบเทียบมูลค่าตามบัญชีและมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 และ 2557

(หน่วย: ล้านบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558		ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	
	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม
สินทรัพย์ทางการเงิน				
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	913	809	699	626
หนี้สินทางการเงิน				
เงินกู้ยืมระยะยาว	17,473	16,181	12,130	10,351
หุ้นกู้	-	-	19,385	19,824

บริษัทฯและบริษัทย่อยมีการประมาณการมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินตามหลักเกณฑ์ดังนี้

ก. เงินลงทุนในตราสารทุนแสดงมูลค่ายุติธรรมตามราคาตลาด กรณีที่เป็นเงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาดคำนวณตามหลักเกณฑ์การประเมินมูลค่าที่ยอมรับทั่วไป

ข. เงินกู้ยืมระยะยาวและหุ้นกู้ที่จ่ายดอกเบี้ยในอัตราคงที่ แสดงมูลค่ายุติธรรมโดยการคำนวณมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดจ่ายในอนาคต คิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยโดยประมาณในตลาดปัจจุบันสำหรับเงินกู้ยืมที่มีเงื่อนไขใกล้เคียงกัน

ค. เงินกู้ยืมระยะยาวที่จ่ายดอกเบี้ยในอัตราใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด แสดงมูลค่ายุติธรรมโดยประมาณตามมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน

ในระหว่างงวดปัจจุบันไม่มีการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

44. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์หลักของบริษัทฯในการบริหารจัดการทุน คือ การจัดให้มีซึ่งโครงสร้างทางการเงินที่เหมาะสมเพื่อการดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง และเสริมสร้างมูลค่าการถือหุ้นให้กับผู้ถือหุ้น

บริษัทฯบริหารจัดการสถานะของทุนโดยใช้อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (Debt-to-Equity Ratio) เพื่อให้สอดคล้องกับเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาว ซึ่งต้องรักษาระดับของอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนนี้ให้ไม่เกิน 2.5 ต่อ 1

45. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2559 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯมีมติเห็นชอบให้เสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2559 เพื่ออนุมัติจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น ในอัตราหุ้นละ 0.07 บาท คิดเป็นเงินประมาณ 1,070 ล้านบาท โดยเป็นการจ่ายจากกำไรสะสมส่วนที่ยังไม่ได้จัดสรร

46. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2559

BANGKOK EXPRESSWAY AND METRO
บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

สำนักงานใหญ่ : 587 ถนนสุทธิสารวินิจฉัย แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
สำนักงานสาขา 1 : 238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
โทรศัพท์ 66 (0) 2641 4611 โทรสาร 66 (0) 2641 4610
สำนักงานสาขา 2 : 189 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
โทรศัพท์ 66 (0) 2354 2000 โทรสาร 66 (0) 2354 2020
www.bemplc.co.th

หนังสือเล่มนี้ร่วมรักษ์สิ่งแวดล้อม เพราะผลิตโดยใช้กระดาษ eco PAPER