

25^{ปี} ทางด่วนกรุงเทพ

รายงานประจำปี 2555



25 ปี เน้นการเดินทาง



บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

สารบัญ

2	ข้อมูลสรุปทางการเงิน
4	สารจากประธานกรรมการบริษัท
5	รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ
6	คณะกรรมการบริษัท
10	คณะผู้บริหาร
12	กิจกรรมเพื่อสังคม
18	โครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร
20	การบริการบนทางพิเศษ
22	แผนที่ระบบทางพิเศษ
25	ข้อมูลสรุป
26	ปัจจัยความเสี่ยง
33	ลักษณะการประกอบธุรกิจ
40	การประกอบธุรกิจของบริษัท
47	ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ
51	ข้อพิพาททางกฎหมาย
54	โครงสร้างเงินทุน
60	การจัดการ
92	การควบคุมภายใน
93	รายการระหว่างกัน
99	ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน
114	รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน
115	รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารของบริษัท
122	รายงานและงบการเงินรวม
171	ข้อมูลทั่วไป



25 ปี แห่งการเดินทาง

ตลอด 25 ปี นับจากการก่อตั้ง...
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
ยังคงมุ่งมั่นดำเนินงานตามเจตนารมณ์
ในการเชื่อมโยงโครงข่ายทางพิเศษ และอำนวยความสะดวก
ในการเดินทาง รวมถึงเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาสังคมไทย

ไม่ว่าวันนั้นหรืออีกกี่ปีในวันข้างหน้า
เราพร้อมพัฒนาอย่างต่อเนื่อง
เพื่อเพิ่มศักยภาพการบริการ มอบความ
ประทับใจและพึงพอใจสูงสุด
แก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษตลอดไป



ข้อมูลสรุปทางการเงิน

ข้อมูลสรุปงบการเงินรวมของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท

ข้อมูลสำคัญทางการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม

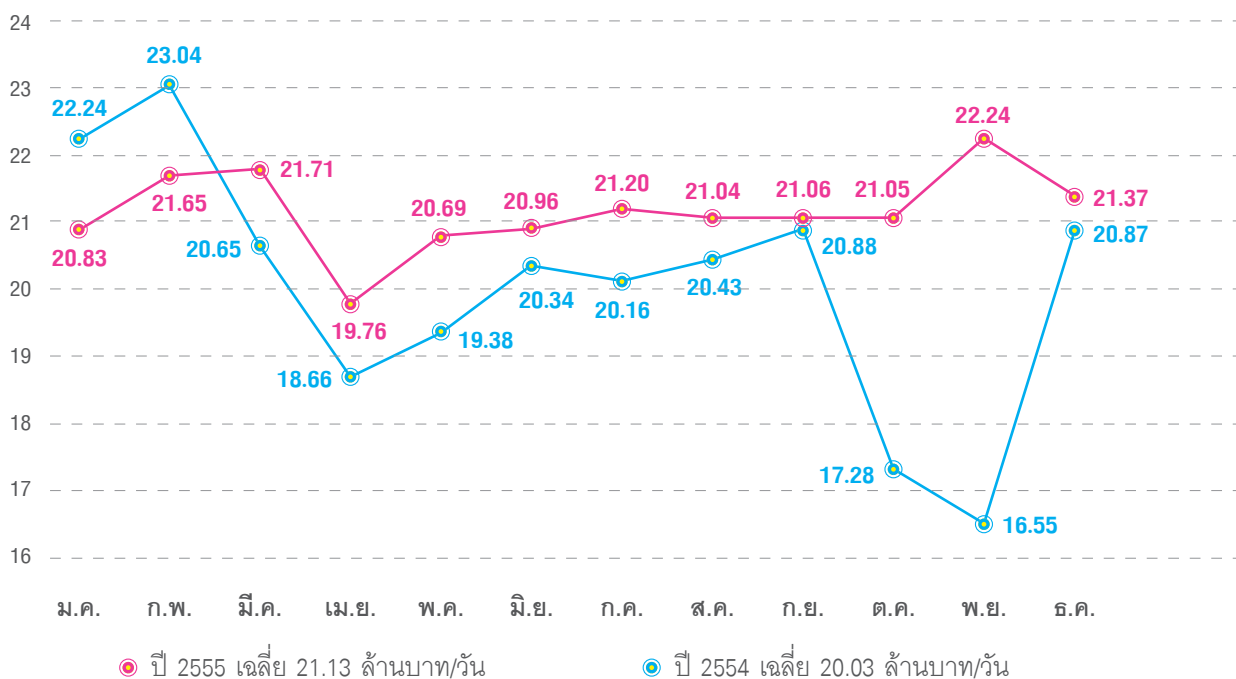
งบการเงินรวม	2555	2554
สินทรัพย์รวม	41,317	38,607
หนี้สินรวม	19,716	19,915
ส่วนของผู้ถือหุ้น	21,601	18,692
รายได้ค่าผ่านทาง	7,732	7,308
รายได้รวม	9,224	7,652
กำไรขั้นต้น	4,996	4,793
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัท	2,254	1,408

อัตราส่วนทางการเงิน

รายการ	2555	2554
อัตราส่วนกำไรสุทธิ (%)	24.43	18.40
อัตราส่วนผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (%)	11.18	7.46
อัตราส่วนผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม (%)	5.64	3.56
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)	28.09	24.30
หุ้นสามัญที่ออกและชำระแล้ว (ล้านหุ้น)	770	770

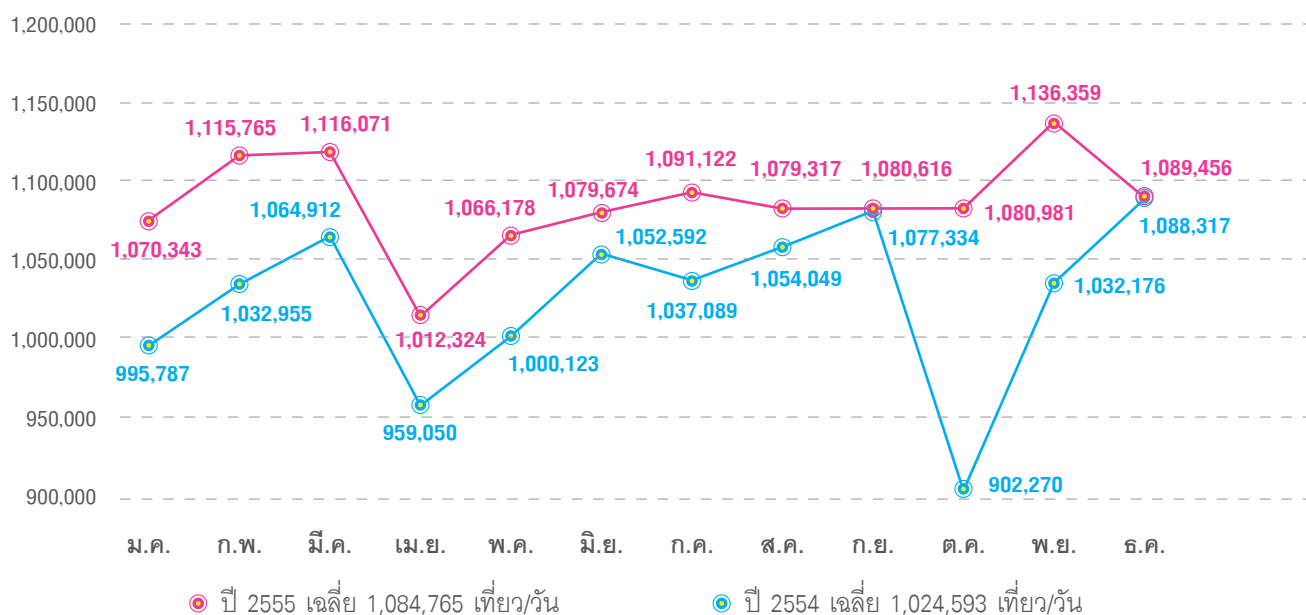
รายได้เฉลี่ยต่อวัน : ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษอุดรรัถยา

(ล้านบาท/วัน)



ปริมาณรถเฉลี่ยต่อวัน : ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษอุดรรัถยา

(เที่ยว/วัน)





ปี 2555 นับเป็นปีสำคัญของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เนื่องจากเป็นปีครบรอบ 25 ปีของการก่อตั้ง จากจุดเริ่มต้นจนถึงปัจจุบัน เราบริหารจัดการทางพิเศษศรีรัชและทางพิเศษอุดรรัถยาด้วยความมุ่งมั่นและทุ่มเทเพื่อส่งมอบบริการที่ดีและเพื่อความพึงพอใจสูงสุดของผู้ใช้บริการทางพิเศษ ส่งผลให้บริษัทได้รับโอกาสและความไว้วางใจจากภาครัฐอีกครั้ง ในการได้รับสัมปทานโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครมูลค่าโครงการ 25,491 ล้านบาท ระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2555 ซึ่งเป็นการขยายโครงข่ายทางพิเศษเพื่อบรรเทาปัญหาจราจรในฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร โดยแนวสายทางเริ่มต้นที่ถนนกาญจนาภิเษกบริเวณโรงกรองน้ำมหาสวัสดิ์ ตามแนวเขตทางรถไฟสายใต้เดิมข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่สะพานพระรามหก สิ้นสุดที่ทางพิเศษศรีรัชบริเวณ

ด้านเหนือของสถานีขนส่งหมอชิต 2 ระยะทางรวม 16.7 กิโลเมตร นอกจากนี้ทางด่วนกรุงเทพจะก่อสร้างทางเชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี กับถนนจตุรทิศ ช่วง ค. เพื่อช่วยระบายการจราจรที่หนาแน่นและอำนวยความสะดวกในการเดินทางไปสนามบินสุวรรณภูมิ โดยจะเริ่มก่อสร้างในเดือนกุมภาพันธ์ 2556 ในส่วนของระบบ Easy Pass ปัจจุบันมีผู้ใช้บริการร้อยละ 30 ของปริมาณจราจร

ทางด่วนกรุงเทพยังคงมุ่งมั่นดำเนินงานด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ถือหุ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งส่งผลให้ทางด่วนกรุงเทพได้รับการประเมินการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียนไทย ประจำปี 2555 อยู่ในระดับ “ดีเลิศ” และเนื่องในโอกาสครบรอบ 25 ปี ทางด่วนกรุงเทพขอเป็นส่วนหนึ่งในการแบ่งปันความสุขไปยังสังคมโดยรวมผ่านทาง “โครงการทำดี 25 ปี ทางด่วนกรุงเทพ” โดยคณะผู้บริหารและพนักงานจะร่วมทำกิจกรรมเพื่อสังคมตลอดปี 2556

สำหรับการบริหารการเงินนั้น ทางด่วนกรุงเทพได้ออกและเสนอขายหุ้นกู้ เมื่อเดือนมีนาคม 2555 อายุ 3 ปี จำนวน 1,000 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 4.12 ต่อปี เพื่อเตรียมกระแสเงินสดไว้สำหรับจ่ายชำระคืนหุ้นกู้เดิมที่มีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.88 ต่อปี และต่อมาในเดือนตุลาคม 2555 ได้ออกหุ้นกู้อายุ 4 ปี จำนวน 2,000 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 4.08 ต่อปี เพื่อใช้สำหรับดำเนินการโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

ผลประกอบการของทางด่วนกรุงเทพและบริษัทย่อยสำหรับปี 2555 มีผลกำไรสุทธิ 2,254 ล้านบาท โดยคณะกรรมการบริษัท ได้มีมติให้นำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้น เพื่ออนุมัติจ่ายเงินปันผลสำหรับงวดครึ่งปีหลังของปี 2555 ในอัตราหุ้นละ 0.88 บาท ซึ่งในระหว่างปีคณะกรรมการบริษัทได้มีมติอนุมัติให้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับงวดครึ่งปีแรกแก่ผู้ถือหุ้นแล้วในอัตราหุ้นละ 0.62 บาท รวมการจ่ายเงินปันผลในปี 2555 คิดเป็นอัตราหุ้นละ 1.50 บาท

ขอขอบคุณผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วนที่สนับสนุนการดำเนินงานของทางด่วนกรุงเทพ ทำให้บริษัทมีความแข็งแกร่งตลอดระยะเวลา 25 ปี ภาครัฐที่เปิดโอกาสให้บริษัทได้พิสูจน์ศักยภาพในการบริหารจัดการทางพิเศษ ผู้ใช้บริการที่อยู่เคียงข้างและเป็นแรงผลักดันให้บริษัทปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการอย่างต่อเนื่อง ท่านผู้ถือหุ้น ผู้ถือหุ้นกู้ คู่ค้า รวมถึงสถาบันการเงินที่มอบความไว้วางใจและสนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทด้วยดีตลอดมา และพนักงานทุกคนที่เป็นกำลังสำคัญซึ่งเป็นรากฐานของความสำเร็จที่มั่นคง และขอให้เชื่อมั่นว่าบริษัทจะมุ่งมั่นการดำเนินธุรกิจและบริหารจัดการด้วยความโปร่งใสภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อประโยชน์สูงสุดของทุกฝ่ายต่อไป

ดร. วิรพงษ์ รามางกูร
ประธานกรรมการบริษัท

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยการแต่งตั้งของคณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการอิสระผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 3 ท่าน โดยมีศาสตราจารย์ ศุภชัย พิศิษฐวณิช เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ พลเอกสำเภา ชูศรี และ ดร.อรรณพ ตันละมัย เป็นกรรมการตรวจสอบ และมีผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายในทำหน้าที่เลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่ตามขอบเขตความรับผิดชอบในการภารกิจที่ได้รับมอบหมาย จากคณะกรรมการบริษัทอย่างเป็นอิสระในการให้ความเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายอย่างเท่าเทียม ซึ่งสอดคล้องกับข้อกำหนดและแนวทางปฏิบัติที่ดีสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย



ในปี 2555 มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบจำนวน 6 ครั้ง กรรมการตรวจสอบทุกท่านเข้าร่วมประชุมครบทุกครั้ง โดยมีการหารือและแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นกับฝ่ายจัดการ ผู้ตรวจสอบภายใน และผู้สอบบัญชี และประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการจำนวน 1 ครั้ง เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลและข้อเสนอแนะในการปฏิบัติงานตรวจสอบ

สรุปสาระสำคัญการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบในปี 2555 ดังนี้

1. สอบทานงบการเงินรายไตรมาสและงบการเงินประจำปี 2555 รวมถึงการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี รายการปรับปรุงบัญชีที่มีผลกระทบต่องบการเงินอย่างมีนัยสำคัญ และการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการบัญชีและมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์ ให้มีความถูกต้อง เชื่อถือได้ และมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและทันเวลา เป็นประโยชน์กับผู้ถือหุ้นและนักลงทุน
2. พิจารณาและให้ความเห็นต่อการตกลงเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ เพื่อให้การทำรายการดังกล่าวมีความโปร่งใส ด้วยเงื่อนไขราคาที่เหมาะสมและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท และมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างครบถ้วนเป็นไปตามกฎหมายและเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
3. สอบทานระบบการควบคุมภายในเพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินงานในทุกหน่วยงานของบริษัทเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และมีการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัท โดยมีสำนักตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบและประเมินความเพียงพอและเหมาะสมของการควบคุมภายในอย่างอิสระและรายงานโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ และมีการติดตามผลการดำเนินการปรับปรุงตามข้อเสนอแนะในรายงานผลการตรวจสอบ
4. กำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน โดยสอบทานภารกิจ ขอบเขตการปฏิบัติงาน ความเป็นอิสระ และแผนการพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรตรวจสอบภายในให้ก้าวทันต่อการเปลี่ยนแปลงทางธุรกิจ และมีการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับทิศทางการดำเนินงานขององค์กรและมาตรฐานสากล รวมถึงการพิจารณาและอนุมัติแผนงานตรวจสอบภายในประจำปี 2556
5. พิจารณาคัดเลือก เสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและเสนอค่าตอบแทนผู้สอบบัญชีประจำปี 2556 โดยเสนอให้บริษัท สำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทประจำปี 2556 โดยกำหนดค่าตอบแทนไม่เกิน 1,060,000 บาท และนำเสนอที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทพิจารณาเพื่อขออนุมัติที่ประชุมผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า บริษัทได้จัดทำรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องในสาระสำคัญตามมาตรฐานการบัญชีที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์ การดำเนินงานของบริษัทเป็นไปภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่โปร่งใส มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมมีประสิทธิภาพ และมีการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง อย่างถูกต้อง ครบถ้วน



ศาสตราจารย์ ศุภชัย พิศิษฐวณิช
ประธานกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการบริษัท



1



2



3

1. ดร.วิรพงษ์ รามางกูร

- ประธานกรรมการบริษัท

การศึกษา

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

2. ศ.สุกัญชัช พิทักษ์วานิช

- กรรมการบริษัท
- ประธานกรรมการตรวจสอบ
- ประธานกรรมการบรรษัทภิบาล และบริหารความเสี่ยง

การศึกษา

- ปริญญาดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ (บัณฑิต) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- วปอ.รุ่น 32
- M.B.A. (Finance), Ohio State University, USA
- ปริญญาตรี สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขาพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- หลักสูตร The Role of Chairman (RCP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Board Performance Evaluation สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

3. นายปลิว ตรีวิศเวทย์

- กรรมการบริษัท
- ประธานกรรมการบริหาร
- กรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน
- กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

การศึกษา

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



4



5



6

4. พลเอกสำเภา ชุศรี

- กรรมการบริษัท
- กรรมการตรวจสอบ
- ประธานกรรมการสรรหา
และกำหนดค่าตอบแทน
- กรรมการบรรษัทภิบาล
และบริหารความเสี่ยง

การศึกษา

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

5. ดร.อรรณพ ตันละมัย

- กรรมการบริษัท
- กรรมการตรวจสอบ
- กรรมการสรรหา
และกำหนดค่าตอบแทน
- กรรมการบรรษัทภิบาล
และบริหารความเสี่ยง

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 วิศวกรรมศาสตร์ (เครื่องกล) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

6. นายสุพงศ์ ชยตสาทกิจ

- กรรมการบริษัท
- รองประธานกรรมการบริหาร
- กรรมการสรรหา
และกำหนดค่าตอบแทน
- กรรมการบรรษัทภิบาล
และบริหารความเสี่ยง
- กรรมการผู้มีอำนาจ
ลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

การศึกษา

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



7



8



9

7. ม.อ. ประสพชัย เกษมสันต์

- กรรมการบริษัท
- กรรมการบริหาร
- กรรมการผู้มีอำนาจ
ลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

การศึกษา

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

8. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต

- กรรมการบริษัท

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

9. นางสาวอาริสรา ธรรมธัช

- กรรมการบริษัท

การศึกษา

- M.B.A., Roosevelt University, USA
- ปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร ปรอ.รุ่นที่ 24 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ



10



11



12

10. นางวัลลภา อัสสกุล

- กรรมการบริษัท
- กรรมการบริหาร

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

11. นายชวลิต วัฒนกุล

- กรรมการบริษัท

การศึกษา

- Master of Science, University of Wales, UK
- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า วชิยาเขตธนบุรี

12. นางเพียว มริตตะนพ

- กรรมการบริษัท
- 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

คณะผู้บริหาร



1



2



3



4



5



6



7



8

1. นางเพียรว่า มริตตนะพร

กรรมการผู้จัดการ

2. นายสงวน คุณารัตน์

ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ
สายงานวิศวกรรม

3. นางสุดกัญญ์ พรหมมาตร

ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ
สายงานปฏิบัติการ

4. นางงามนิจ กนกกาญจนา

ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ
สายงานกำกับดูแล

5. นายภาคภูมิ ทวีวิทยะศรี

ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ
สายงานบริหาร
และเลขานุการบริษัท

6. นางสาวพาพนัน ไตรสุวรรณการ

ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ
สายงานการเงิน

7. นางวัฒนา สิริไวยยากรณ์

ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายก่อสร้าง

8. นายไพสัณฑ์ เลิศลาภักษ์

ผู้อำนวยการฝ่ายการจราจร

9. นางสาววาสนา วัฒนานุกุลชัย

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายใน

10. นายอมสิน พิบูลรางกูร

ผู้อำนวยการฝ่ายบำรุงรักษา

11. นางสาวสุภัทรา บำเพ็ญพันธ์

ผู้อำนวยการฝ่ายรายได้ค่าผ่านทาง

12. นายเฉลิมเกียรติ สกลวิศาลศักดิ์

รองผู้อำนวยการฝ่ายบำรุงรักษา

13. นางสาวเพ็ญพร กิตติโยกาส

รองผู้อำนวยการสำนักสารสนเทศ

14. นายรุ่งศักดิ์ เหลืองรัตนมาศ

รองผู้อำนวยการฝ่ายบำรุงรักษา

15. นางมนัสวีร์ ทรัพย์ชวโรจน์

รองผู้อำนวยการสำนักกรรมการผู้จัดการ

16. นางสาวสุทธิดา สุขะปัทม

รองผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนารูรูกิจ

17. นายกิตติ อารณรัตน์

รองผู้อำนวยการฝ่ายการเงิน



9



10



12



11



14



13



16



15



17

กิจกรรมเพื่อสังคม

ทางด่วนกรุงเทพ มุ่งมั่นดูแลสังคมในทุกภาคส่วนอย่างต่อเนื่อง ทั้งในด้านการบริหารจัดการ ผลประกอบการที่ดี การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ถือหุ้น และการรับผิดชอบต่อสังคมภายใต้พันธกิจ เพื่อสังคมโดยดูแลทั้งสังคมใกล้ และสังคมไกล ภายใต้แนวคิด “ทางด่วนกรุงเทพ ยกระดับ คุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อม” โดยปี 2555 บริษัทได้จัดกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

1. กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับผู้ให้บริการทางพิเศษ

“ทางด่วนชวนแม่ลูกผูกสัมพันธ์ ร้านค้าयीย/แม่ค้าขายน้ำบางปะกง”

วันแม่แห่งชาติ ถือเป็นวันที่มีความสำคัญต่อครอบครัว ทางด่วนกรุงเทพจึงขอเป็นสื่อกลางในการสร้างสายใยความสัมพันธ์ในครอบครัวผ่านกิจกรรม “ทางด่วนชวนแม่ลูกผูกสัมพันธ์ สถานสายใยแห่งสายน้ำบางปะกง” โดยนำผู้ใช้บริการทางพิเศษจำนวน 14 ครอบครัว รวม 42 คน ร่วมเดินทางสักการะ “หลวงพ่อโสธร” สิ่งศักดิ์สิทธิ์คู่บ้านคู่เมืองแปดริ้ว ณ วัดโสธรวรารามวรวิหาร นอกจากนี้ได้แวะเยี่ยมชมตลาดโบราณและลองแพชมวิถีชีวิตสองฝั่งแม่น้ำบางปะกง พร้อมชิมอาหารอร่อยในจังหวัดฉะเชิงเทรา รวมถึงกิจกรรมพิเศษ “ME & MOM MADE” ซึ่งถือเป็นช่วงเวลาที่เปิดโอกาสให้คุณลูกได้สวมกอดและบอกรักแม่ โดยมอบการ์ดแทนคำรักจากฝีมือคุณลูกมอบเป็นของขวัญให้คุณแม่ ท่ามกลางบรรยากาศอันอบอุ่นของความรักในครอบครัว



“ทางด่วนกรุงเทพชวนพ่อลูกสืบสานมรดก ศิลปวัฒนธรรมไทย”

ทางด่วนกรุงเทพร่วมสืบสานมรดกศิลปวัฒนธรรมไทย ผ่านกิจกรรมสร้างความรักและความอบอุ่นในครอบครัวเนื่องในโอกาสวันพ่อแห่งชาติ ภายใต้ชื่อกิจกรรม “ทางด่วนกรุงเทพชวนพ่อลูกสืบสานมรดก ศิลปวัฒนธรรมไทย” นำผู้ใช้ทางจำนวน 13 ครอบครัว รวม 39 คน เยี่ยมชมเมืองโบราณ จังหวัดสมุทรปราการ ร่วมเรียนรู้เรื่องราวประวัติศาสตร์ชาติไทยจากการชมโบราณสถานจำลองที่สำคัญ อาทิ พระที่นั่งสรรเพชญปราสาท เขาพระวิหาร มณฑปพระพุทธรบาท จังหวัดสระบุรี ฯลฯ นอกจากนี้ ทุกครอบครัวได้ร่วมกิจกรรม “ปันรักให้พ่อ” โดยร่วมกันปันขนมลูกชุบขนมหวานของไทยมอบให้เป็นของขวัญแทนใจให้กับคุณพ่อ ก่อนกลับแวะเยี่ยมชมและให้อาหารฝูงนกนางนวลที่สถานตากอากาศบางปู ซึ่งถือเป็นอีกหนึ่งกิจกรรมประทับใจส่งท้ายปลายปี 2555 ด้วยความรักและความอบอุ่นของครอบครัวทางด่วนกรุงเทพ



2. กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับผู้ถือหุ้น

“ผู้ถือหุ้นเยี่ยมชมกิจการ”

ทางด่วนกรุงเทพมุ่งมั่นดำเนินงานตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอ และทุกฝ่ายสามารถเข้าถึงข้อมูลอย่างเท่าเทียม ในปี 2555 บริษัทได้จัดกิจกรรม “ผู้ถือหุ้นเยี่ยมชมกิจการ” นำคณะผู้ถือหุ้นผู้มีความประสงค์ในการเยี่ยมชมกิจการของบริษัทจำนวน 21 คน เยี่ยมชมการดำเนินงานของบริษัทในด้านต่างๆ อาทิ การทำงานของระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง การตรวจสอบรายได้ค่าผ่านทาง รวมถึงการรายงานสภาพจราจรและแจ้งเหตุฉุกเฉินของศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัช เพื่อให้ผู้ถือหุ้นมีความเข้าใจในการดำเนินงาน และเป็นโอกาสอันดีที่ผู้ถือหุ้นและผู้บริหารได้พบปะแลกเปลี่ยนความคิดเห็น รวมถึงแนะนำข้อมูลอันเป็นประโยชน์ในการบริหารงานของบริษัทต่อไป



“ผู้ถือหุ้นร่วมพัฒนาศูนย์ข้อมูลโครงการพระราชดำริ”

โครงการพระราชดำรินี้ในพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช เป็นโครงการที่เกิดขึ้นจากพระปรีชาสามารถในศาสตร์ต่างๆ ทรงมีพระราชหฤทัยมุ่งมั่นที่จะแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของราษฎร เช่น โครงการเกี่ยวกับดิน น้ำ และป่าไม้ ในปีนี้ทางด่วนกรุงเทพได้จัดกิจกรรมนำคณะผู้ถือหุ้นจำนวน 27 คน ร่วมเยี่ยมชมศูนย์ศึกษาวิธีการฟื้นฟูดินเสื่อมโทรมเขาชะงุ้ม อันเนื่องมาจากพระราชดำริ จังหวัดราชบุรี เพื่อเรียนรู้ถึงแนวคิดและทฤษฎีของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวในการฟื้นฟูดินเสื่อมโทรมและการเกษตรแบบเศรษฐกิจพอเพียง รวมถึงการอนุรักษ์ทรัพยากรดิน น้ำ และป่าไม้ ให้คงความอุดมสมบูรณ์ตามธรรมชาติอย่างยั่งยืน และเป็นการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างผู้ถือหุ้นกับบริษัท



กิจกรรมเพื่อสังคม

3. กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การส่งมอบบริการที่ดีเพื่อให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษเกิดความพึงพอใจสูงสุด ถือเป็นนโยบายหลักของบริษัท โดยการทำงานให้สำเร็จนั้นต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ พนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เจ้าหน้าที่ตำรวจสน.ทางด่วน 2 และพนักงานของ บมจ.ทางด่วนกรุงเทพ บริษัทจึงได้จัดกิจกรรมกระชับความสัมพันธ์ระหว่าง 3 หน่วยงาน เพื่อเป็นการสร้างความสัมพันธ์อันดี และเกิดความสามัคคีในการทำงาน อันจะเป็นพลังขับเคลื่อนในการดำเนินงานให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ดังนี้



“ทางด่วนชวนดูหนัง”

ทางด่วนกรุงเทพนำครอบครัวพนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ครอบครัวเจ้าหน้าที่ตำรวจสน.ทางด่วน 2 และครอบครัวพนักงานบริษัท ร่วมพบปะสังสรรค์และชมภาพยนตร์เรื่อง “Dr.Seuss The Lorax” ซึ่งมีเนื้อหาเกี่ยวกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ณ โรงภาพยนตร์เมเจอร์ซีนีเพล็กซ์ รัชโยธิน โดยสมาชิกทุกครอบครัวร่วมเล่นเกมแจกของรางวัล และร่วมชมภาพยนตร์อย่างสนุกสนาน

“กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์กับ กทพ.”

ทางด่วนกรุงเทพนำคณะผู้บริหารและพนักงานของฝ่ายจัดเก็บค่าผ่านทาง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และฝ่ายรายได้ค่าผ่านทางทางด่วนกรุงเทพ จำนวน 53 คน ร่วมอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมไทย โดยเยี่ยมชมความสวยงามของภาพจิตรกรรมฝาผนัง ณ วัดคงคาราม และชมการแสดงหนังใหญ่ มหรสพที่เก่าแก่และหาดูได้ยาก ณ วัดชนอน จังหวัดราชบุรี พร้อมแวะชมศิลปะเครื่องปั้นดินเผาที่สวยงาม ณ โรงงาน แก้ว ฮง ไถ ซึ่งเป็นโรงงานทำโถงและเครื่องปั้นดินเผาแห่งแรกในจังหวัดราชบุรี



“มอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยและสำนักงานตำรวจทางด่วน 2”

ทางด่วนกรุงเทพเล็งเห็นความสำคัญในการส่งเสริมการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การทำงานคล่องตัว สามารถดูแลและให้บริการผู้ใช้บริการทางพิเศษได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ บริษัทจึงมอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์ให้แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และตำรวจจราจรสน.ทางด่วน 2 สำหรับใช้ในการปฏิบัติหน้าที่บนทางพิเศษศรีรัช เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและความปลอดภัยสูงสุดแก่ผู้ใช้ทางพิเศษ



4. กิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้กับเยาวชน

การศึกษาเป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาความรู้และความสามารถของเยาวชนถือเป็นพื้นฐานที่สำคัญในการพัฒนาสังคม บริษัทเล็งเห็นความสำคัญของการศึกษาตลอดมา จึงส่งเสริมและสนับสนุนด้านการศึกษาให้แก่เยาวชนอย่างต่อเนื่อง ผ่านกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

“มอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนทุนการศึกษา”

ทางด่วนกรุงเทพมอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนทุนการศึกษาที่มีผลการเรียนดีในระดับประถมศึกษา ระดับมัธยมศึกษา และระดับอุดมศึกษา ซึ่งเป็นการมอบทุนต่อเนื่องเป็นปีที่ 6



“ทางด่วนมอบทุนการศึกษา แก่โรงเรียนใกล้เคียงทางพิเศษ”

ทางด่วนกรุงเทพจัดโครงการ “ทางด่วนมอบทุนการศึกษาแก่โรงเรียนใกล้เคียงทางพิเศษ” ซึ่งจัดต่อเนื่องเป็นปีที่ 5 โดยมอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนที่มีผลการเรียนดีแต่ขาดแคลนทุนทรัพย์และทุนพัฒนาโรงเรียน เพื่อสร้างประโยชน์ด้านการศึกษาให้กับโรงเรียนที่อยู่ใกล้เคียงทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษอุดรรัถยาจำนวน 10 โรงเรียน

“มอบทุนการศึกษาบุตรสมาชิกสมาคมสโมสรพนักงาน กทพ.”

ทางด่วนกรุงเทพร่วมกับสมาคมสโมสรพนักงานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) มอบทุนการศึกษาให้แก่บุตรพนักงาน กทพ. ที่เป็นสมาชิกสมาคมฯ และปฏิบัติงานในทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษอุดรรัถยา โดยมีผู้บริหารจากทั้งสองหน่วยงานร่วมมอบทุน



“มอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนข้าราชการตำรวจ ร.น. ทางด่วน 2”

ทางด่วนกรุงเทพมอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนข้าราชการตำรวจสถานีตำรวจทางด่วน 2 โดยมี พ.ต.อ. ขจรเกียรติ ศรีพันธุ์ ผู้กำกับการกองกำกับการ 2 กองบังคับการตำรวจจราจรเป็นผู้รับมอบ

“ตะลุยดินแดนแห่งความฝัน มหัศจรรย์...ดินแดนเทพนิยาย”

ทางด่วนกรุงเทพจัดกิจกรรมวันเด็กแห่งชาติต่อเนื่องเป็นประจำทุกปีเพื่อเปิดโอกาสให้เด็กๆ ได้มีความสุข พร้อมทั้งได้เรียนรู้และสนุกสนานกับกิจกรรมบนเวที เล่นเกม และรับของขวัญรางวัลมากมาย โดยมีบุตรพนักงาน และบุตรเจ้าหน้าที่ตำรวจสน.ทางด่วน 2 นักเรียนจากโรงเรียนใกล้เคียงทางพิเศษ และเด็กตามชุมชนใกล้เคียงเข้าร่วมงานเป็นจำนวนมาก



กิจกรรมเพื่อสังคม



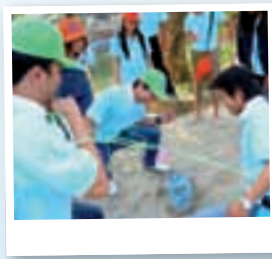
“ทางด่วนกรุงเทพ มอบหนังสือให้แก่ห้องสมุดโรงเรียนวัดบางพลุ”

การอ่าน คือหัวใจแห่งการเรียนรู้ และช่วยเปิดโลกทัศน์ให้กว้างไกล บริษัทจึงได้จัดโครงการ“หนังสือสื่อหัวใจ ช่วยน้องประสบภัยน้ำท่วม” โดยเชิญชวนเพื่อนพนักงานร่วมบริจาคหนังสือเก่าและใหม่ที่มีคุณภาพเหมาะสมกับเด็กและเยาวชน เช่น หนังสือนิทาน ความรู้วิชาการ และความรู้ทั่วไป นำมอบให้ห้องสมุดโรงเรียนวัดบางพลุเพื่อร่วมส่งเสริมการอ่านให้แก่เยาวชนและฟื้นฟูห้องสมุดหลังได้รับความเสียหายจากมหาอุทกภัย ปี 2554

5. กิจกรรมปลูกจิตสำนึกการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

“ทางด่วนชวนรักษ์สิ่งแวดล้อม” ครั้งที่ 5

ทางด่วนกรุงเทพเป็นส่วนหนึ่งในการร่วมรณรงค์ปลูกจิตสำนึกการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมให้กับพนักงานทุกคน โดยจัดกิจกรรมอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมต่อเนื่องเป็นประจำทุกปีกับกิจกรรม “ทางด่วนชวนรักษ์สิ่งแวดล้อม” ซึ่งในปีนี้เป็นบริษัทจัดต่อเนื่องเป็นครั้งที่ 5 โดยนำคณะผู้บริหารและพนักงานเยี่ยมชมเขื่อนขุนด่านปราการชล จ.นครนายก ซึ่งเป็นเขื่อนคอนกรีตบดอัดยาวที่สุดในประเทศไทย ใช้กักเก็บน้ำในการทำเกษตรกรรม การอุปโภคบริโภค แก้ปัญหาดินเปรี้ยว เป็นแหล่งเพาะพันธุ์ปลาน้ำจืด และบรรเทาอุทกภัย เพื่อร่วมศึกษาโครงการพัฒนาแหล่งน้ำ อันเนื่องมาจากพระราชดำริ และร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการรณรงค์ปลูกจิตสำนึกการอนุรักษ์พลังงานและสิ่งแวดล้อม



“กิจกรรมปลูกหญ้าแฝก เฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ”

ในปี 2554 ที่ผ่านมา ประเทศไทยต้องประสบกับอุทกภัยครั้งใหญ่ เหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลกระทบต่อทางพิเศษอุดรรัถยาช่วงบางพลุ-บางปะอิน ทำให้เกิดการทรุดตัวของดินบริเวณไหล่ทาง ทางด่วนกรุงเทพจึงได้จัดกิจกรรมปลูกหญ้าแฝก เฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ เนื่องในโอกาสมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 80 พรรษา ในโครงการทางด่วนชวนรักษ์สิ่งแวดล้อมโดยนำคณะผู้บริหารและพนักงาน จำนวน 100 คน ร่วมกันปลูกหญ้าแฝกบริเวณไหล่ทางทางพิเศษอุดรรัถยาช่วงบางพลุ-บางปะอิน เพื่อป้องกันดินไหล่ทางพังทลาย และเพื่อช่วยในการอนุรักษ์ดินและน้ำ ตามแนวพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว





“กิจกรรมทำดี 25 ปี ทางด่วนกรุงเทพ”

เนื่องในโอกาสครบรอบการก่อตั้งบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งครบรอบ 25 ปี ในวันที่ 23 ธันวาคม 2555 ทางบริษัทจึงได้กำหนดโครงการ “กิจกรรมทำดี 25 ปี ทางด่วนกรุงเทพ” นำพนักงานร่วมกันทำกิจกรรมดีๆ เพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตลอดปี 2555 โดยกิจกรรมแรกบริษัทนำคณะผู้บริหารและตัวแทนพนักงานจำนวน 125 คน ร่วมกันปลูกต้นไม้ “เหลืองปรีดียาธร” จำนวน 577 ต้น ณ อุทยานพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม ในวันที่ 23 ธันวาคม 2555 เพื่อเป็นการเพิ่มพื้นที่สีเขียวและปลูกจิตสำนึกการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมให้กับพนักงาน

นอกจากนี้บริษัทได้จัดกิจกรรมทำบุญเพื่อความเป็นสิริมงคล โดยมีคณะผู้บริหารและพนักงานร่วมทำบุญ ฟังเทศน์ และถวายภัตตาหารแด่พระภิกษุสงฆ์ ณ ธรรมสถานเฉลิมพระเกียรติรัชกาลที่ 9 วัดพระราม 9 กาญจนาภิเษก เมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2555



6. วัฒนธรรมกิจกรรมเพื่อสังคมอื่นๆ

“รับมอบเกียรติบัตรโครงการโรงงานสีขาว”

ทางด่วนกรุงเทพรับมอบเกียรติบัตรในฐานะที่มีระบบการจัดการด้านยาเสพติดในสถานประกอบการกิจการตามโครงการโรงงานสีขาวปลอดยาเสพติด จากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ซึ่งจัดขึ้นเพื่อมอบให้กับสถานประกอบการที่ได้กำหนดแผนนโยบายและสนับสนุนให้มีการดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติดในสถานประกอบการ มีการป้องกันและเฝ้าระวังอย่างเป็นระบบ



“ทางด่วนชวนน้องร้องเพลง”

ทางด่วนกรุงเทพจัดกิจกรรมจิตอาสา โดยชมรมดนตรีทางด่วนกรุงเทพและพนักงาน ร่วมเล่นดนตรี จัดกิจกรรมสันทนาการ และเลี้ยงอาหารกลางวันน้องๆ ณ สถานสงเคราะห์เด็กชายบ้านปากเกร็ด จ.นนทบุรี เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2555 และสถานสงเคราะห์เด็กหญิงบ้านราชวิถี เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2555 ซึ่งน้องๆ ร่วมกิจกรรมอย่างสนุกสนานและเพลิดเพลิน โดยมีพี่ๆพนักงาน ร่วมมอบความรัก ความห่วงใย และแบ่งปันความสุขให้กับน้องๆ ท่ามกลางบรรยากาศที่อบอุ่น



โครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร



โครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เป็นโครงการขยายโครงข่ายทางพิเศษไปทางด้านทิศตะวันตกของพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เชื่อมการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯและจังหวัดใกล้เคียง และสามารถบรรเทาปัญหาจราจรบนถนนรัตนารักษ์ ถนนนครอินทร์ ถนนสิรินธร และถนนบรมราชชนนีได้อีกด้วย

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้รับสัมปทานโครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร จากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ซึ่งเป็นโครงการรูปแบบ BTO (Build-Transfer-Operate) ได้มีการลงนามในสัญญาสัมปทานการลงทุน ออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษา เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2555 โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี มีระยะเวลาก่อสร้าง 48 เดือน หรือ 4 ปี นับจากวันแจ้งให้เริ่มงานตามสัญญาตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2555 เมื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ แล้วเสร็จจะเป็นการขยายโครงข่ายของทางพิเศษ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไปทางทิศตะวันตก ที่ถนนวงแหวนรอบนอก (กาญจนาภิเษก) ฝั่งตะวันตก

โครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เป็นทางพิเศษยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร มีระยะทางรวมประมาณ 17 กิโลเมตร เริ่มที่ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร(ถ.กาญจนาภิเษก)ก่อสร้างขนานกับทางรถไฟสายใต้ทางฝั่งด้านเหนือ แนวเส้นทางจะข้ามทางรถไฟมาฝั่งด้านใต้ บริเวณ ถ.ราชพฤกษ์ แล้ววิ่งต่อไป โดยจะเบี่ยงแนวมาทางด้านเหนืออีกครั้งเพื่อหลบสถานีรถไฟบางบำหรุ แล้วเบี่ยงกลับมาทางด้านทิศใต้ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 6 สิ้นสุดโครงการบริเวณย่านบางซื่อ ซึ่งเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช บริเวณด้านเหนือของสถานีขนส่งหมอชิต 2 ซึ่งสามารถลงสู่ระดับพื้นดินที่บริเวณถนนกำแพงเพชร 2



พิธีวางศิลาฤกษ์โครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 รองนายกรัฐมนตรี คุณกิตติรัตน์ ณ ระนอง ให้เกียรติเป็นประธานพิธีวางศิลาฤกษ์ โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร พร้อมด้วย พลตำรวจเอกวิเชียร พจน์โพธิ์ศรี ปลัดกระทรวงคมนาคม คุณอัยยณัฐ ถินอภัย ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย คุณสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ รองประธานกรรมการบริหาร และคุณเพียว มริตตะนพพร กรรมการผู้จัดการ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ณ บริเวณสวนสาธารณะเชิงสะพานพระรามที่ 7 ฝั่งบางกอก



พิธีลงนามสัญญาโครงการฯ

เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2555 คุณจารุพงศ์ เรืองสุวรรณ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ให้เกียรติเป็นประธานในพิธีลงนามสัญญาสัมปทานระหว่างทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) โดยคุณอัยยณัฐ ถินอภัย ผู้ว่าการ กทพ. คุณณรงค์ เขียดเดช รองผู้ว่าการฝ่ายบริหาร และคุณชวลิต วัฒนกุล รองผู้ว่าการฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา กับบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยคุณปลิว ตริวิศเวทย์ ประธานกรรมการบริหาร คุณสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ รองประธานกรรมการบริหาร และคุณเพียว มริตตะนพพร กรรมการผู้จัดการ ร่วมลงนามในสัญญาสัมปทาน ณ โรงแรมเจดับบลิว แมริออท



พิธีลงนามสัญญาสินเชื่อ และสัญญาว่าจ้างผู้จัดการโครงการฯ

เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2555 คุณปลิว ตริวิศเวทย์ ประธานกรรมการบริหาร บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ให้เกียรติเป็นประธานในพิธีลงนามสัญญาสินเชื่อ และสัญญาว่าจ้างผู้จัดการโครงการฯ โดยมี คุณเพียว มริตตะนพพร กรรมการผู้จัดการ ร่วมลงนามในสัญญาสินเชื่อโครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร กับสถาบันการเงินผู้ให้สินเชื่อ ได้แก่ ธนาคารกรุงเทพ ธนาคารกรุงไทย ธนาคารไทยพาณิชย์ และลงนามสัญญาว่าจ้างผู้จัดการโครงการฯ กับบริษัท ซี.การช่าง จำกัด (มหาชน)

การบริการบนทางพิเศษ



การบริการบนทางพิเศษนับว่าเป็นหัวใจของการบริหารงานของบริษัท ดังนั้นตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา บริษัทจึงได้มุ่งมั่นพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพของการให้บริการ เพื่อสร้างความประทับใจแก่ผู้ใช้ทางโดยคำนึงถึงความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย คู่ค้ากับค่าใช้จ่าย

สำหรับการบริการที่เป็นหนึ่งของบริษัท บริษัทจัดให้มีการบริการด้านต่างๆ ดังนี้

1. ด้านการติดต่อสื่อสารและอุปกรณ์

บริษัทจัดให้มีศูนย์ควบคุมระบบทางพิเศษ โดยมีพนักงานสื่อสารทำหน้าที่เป็นสื่อกลางในการประสานงานกับหน่วยกู้ภัยฉุกเฉิน ตลอดจนประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษและถนนด้านล่าง เพื่อคอยให้บริการแก่ผู้ใช้ทางตลอด 24 ชั่วโมง โดยมีอุปกรณ์เพื่ออำนวยความสะดวกในการสื่อสารคือ

- **โทรทัศน์วงจรปิด (CCTV)**

โทรทัศน์วงจรปิดติดตั้งบนทางพิเศษเป็นระยะๆ ตลอดแนวเส้นทาง เพื่อตรวจสอบคุณภาพจราจรและเหตุการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนทางพิเศษ ทำให้ผู้ใช้ทางมั่นใจได้ว่าจะได้รับความช่วยเหลือเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน

- **โทรศัพท์ฉุกเฉิน (ETS)**

โทรศัพท์ฉุกเฉินติดตั้งบนทางพิเศษทุกระยะ 1 กิโลเมตร ผู้ใช้ทางสามารถใช้ติดต่อกับพนักงานสื่อสารที่ศูนย์ควบคุม โดยกดแกนเหล็กหรือปุ่มสีเขียวเรียกเข้ามาที่ศูนย์ พนักงานสื่อสารจะหั่นกล่องโทรทัศน์ (CCTV) ตัวที่ใกล้กับตำแหน่งของโทรศัพท์ที่มีการเรียกเข้ามา และจะสามารถเห็นภาพตำแหน่งที่มีการเรียกเข้ามาพร้อมกับเครื่องบันทึกเสียงและภาพ บันทึกการติดต่อระหว่างผู้ใช้ทางกับพนักงานสื่อสาร

- **ป้ายข้อความ (VMS)**

บริษัทจะประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้งานได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับสภาพการจราจร และเหตุการณ์สำคัญต่างๆ ผ่านทางป้ายข้อความ ซึ่งติดตั้งก่อนทางแยกต่างๆ บนทางพิเศษ

2. ด้านการจัดการจราจร

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

- **ป้ายสัญญาณจราจร (MS)**

บริษัทได้ติดตั้งป้ายสัญญาณในการแสดงสัญญาณจราจร เพื่อเตือนผู้ใช้ทางให้ขับรถด้วยความระมัดระวัง เช่น กำหนดความเร็วบนทางพิเศษในกรณีฝนตก หรือการกำหนดทิศทางการจราจร

- **ด่านชั่งน้ำหนักรถบรรทุก (Weighing Stations)**

บริษัทได้คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง โดยจัดให้มีด่านชั่งน้ำหนักรถบรรทุก เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด หากพบว่ารถบรรทุกมีน้ำหนักเกินกว่าที่กำหนดไว้ จะไม่อนุญาตให้วิ่งขึ้นบนทางพิเศษ

3. ด้านการบริการลูกค้าและยกлаг

ในกรณีที่ผู้ใช้ทางประสบอุบัติเหตุหรือรถยนต์ขัดข้องบนทางพิเศษ พนักงานกู้ภัยจะให้ความช่วยเหลือและแก้ไขเครื่องยนต์จนสามารถวิ่งต่อไปได้ หรือหากไม่สามารถแก้ไขได้ก็จะช่วยลากจูงรถจากบนทางพิเศษลงไปยังบริเวณที่ใกล้ที่สุด โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายใดๆ ทั้งสิ้น ยกเว้นกรณีที่ต้องเติมน้ำมัน หรือค่าผงเคมีจัดคราบน้ำมันจากการเกิดอุบัติเหตุ

ค่าน้ำมัน

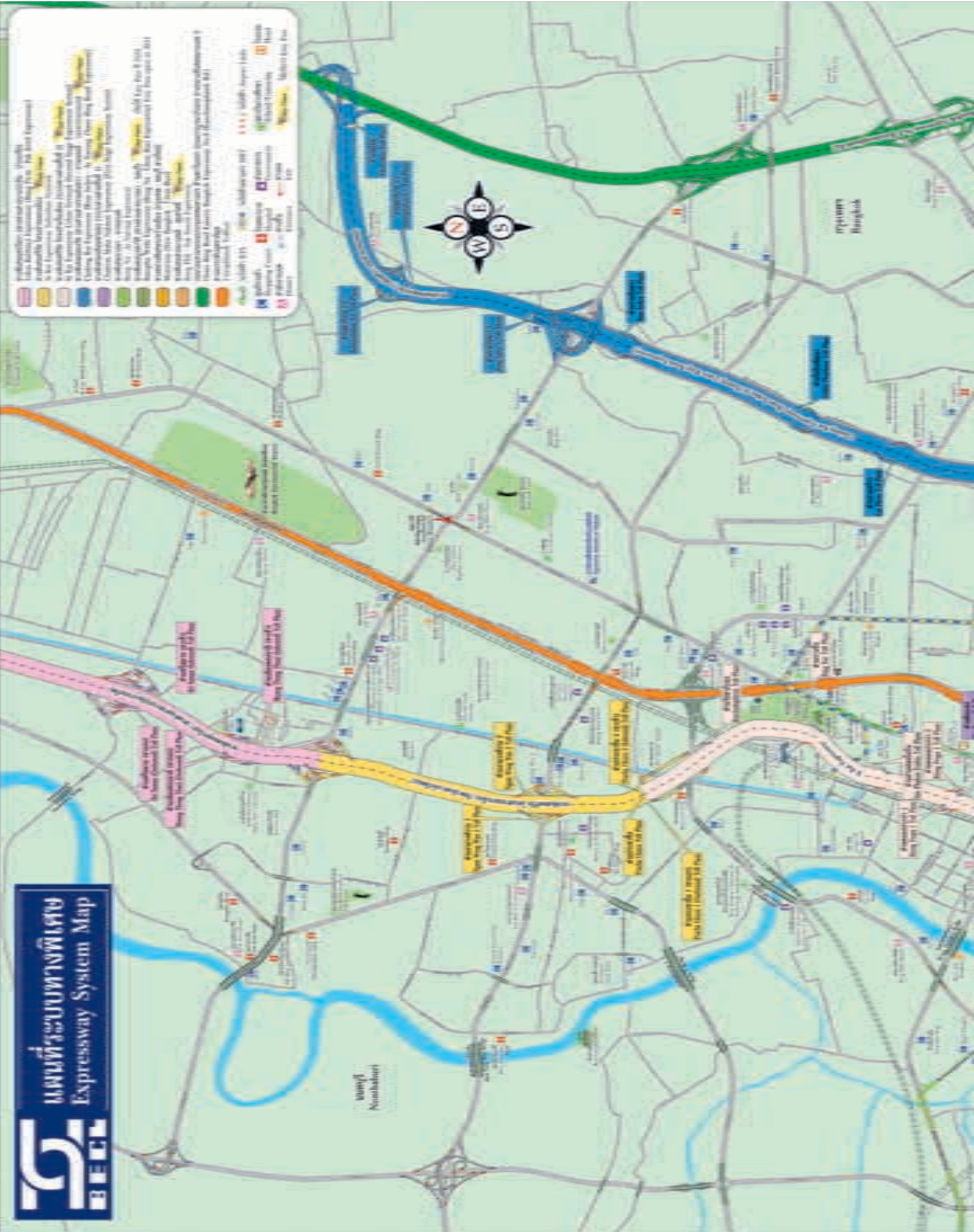
ในกรณีนี้น้ำมันหมด พนักงานจะเติมน้ำมันให้ เพื่อให้สามารถนำรถลงจากทางพิเศษและหาสถานีบริการน้ำมันได้ อัตราค่าน้ำมันขึ้นกับราคาท้องตลาด โดยเฉลี่ยจะประมาณ 100 บาทเท่านั้น

ค่าผงเคมี

ในกรณีรถมีปัญหา และมีคราบน้ำมันไหลออกมาบนถนน ทางพนักงานจำเป็นต้องใช้สารเคมีจัดคราบน้ำมันดังกล่าวเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทางคนอื่นๆ

หมายเลขโทรศัพท์ที่ควรทราบ

สอบถามสภาพจราจรและแจ้งเหตุบนทางพิเศษ	โทร.	1543 / 0-2664-6400
ศูนย์ควบคุมทางพิเศษเฉลิมมหานคร	โทร. / โทรสาร	0-2240-0709
ศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัช	โทร.	0-2248-7539 / 0-2641-4649
		0-2664-6400 / 0-2641-4611 ต่อ 7007
	โทรสาร	0-2247-1994
ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฉลองรัช	โทร.	0-2319-7166-7 / 0-2319-9730-9 ต่อ 4610-11
	โทรสาร	0-2319-9730-9 ต่อ 4623
ศูนย์ควบคุมทางพิเศษอุดรรัถยา	โทร.	0-2567-5700 ต่อ 7171 / 0-2567-5680
	โทรสาร	0-2567-5700 ต่อ 7155
ศูนย์ควบคุมทางพิเศษบูรพาวิถี	โทร.	0-2746-9800-4 ต่อ 5501
		0-2746-9799
	โทรสาร	0-2746-9799
ศูนย์ควบคุมทางพิเศษสายกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)	โทร.	0-2442-0876-8
	โทรสาร	0-2442-0899
สถานีตำรวจทางพิเศษเฉลิมมหานคร	โทร.	0-2249-8007
	โทรสาร	0-2240-0147 / 0-2249-8007
สถานีตำรวจทางพิเศษศรีรัช	โทร. / โทรสาร	0-2248-6891-5
สถานีตำรวจทางพิเศษอุดรรัถยา (ปทุมธานี)	โทร.	0-2567-5681-3
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	โทร.	0-2641-4611
	โทรสาร	0-2641-4610
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย สำนักงานใหญ่	โทร.	0-2579-5380-9
	โทรสาร	0-2561-2984





บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“ทางด่วนกรุงเทพ”) เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) และส่วนต่อขยายต่างๆ รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 กับทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”) ซึ่งมีระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2533 และสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วนดี ระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2540 โดยเป็นการทำสัญญาโครงการทางพิเศษ ในลักษณะ BTO (Build Transfer and Operate) กล่าวคือ ทางด่วนกรุงเทพเป็นผู้ออกแบบ ก่อสร้าง และบริหารระบบทางด่วน โดยกรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ตกเป็นของ กทพ. ทางพิเศษศรีรัชประกอบด้วยทางพิเศษ 4 ส่วน คือ ส่วนเอ (พระราม 9-รัชดาภิเษก) ส่วนบี (พญาไท-บางโคล่) ส่วนซี (รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ) และส่วนดี (พระราม 9-ศรีนครินทร์) โดยบริษัทได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางตามสัดส่วนในสัญญาสำหรับทางพิเศษศรีรัชและทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1) ยกเว้นในส่วนของการทางพิเศษส่วนซี และส่วนดี บริษัทได้รับค่าผ่านทางทั้งจำนวนตลอดระยะเวลาของสัญญา

เมื่อวันที่ 4 กันยายน 2555 คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติให้ทางด่วนกรุงเทพเข้าดำเนินโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ซึ่งเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2555 บริษัทได้เข้าทำสัญญาสัมปทานสำหรับโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร กับ กทพ. โดยมีระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2555 ระยะเวลาก่อสร้าง 4 ปี ระยะเวลาที่เหลือ 26 ปี เป็นช่วงการเปิดให้บริการและเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งเป็นสัมปทานในลักษณะ BTO โดยมีแนวเส้นทางเริ่มต้นที่ถนนกาญจนาภิเษก บริเวณโรงกรองน้ำมหาสวัสดิ์ไปทางทิศตะวันออกตามแนวเขตทางรถไฟสายใต้เดิม ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่สะพานพระรามหก และไปสิ้นสุดที่ทางพิเศษศรีรัช บริเวณด้านเหนือของสถานีขนส่งหมอชิต 2 ระยะทาง 16.7 กิโลเมตร โดยรายได้ค่าผ่านทางสำหรับทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร บริษัทได้รับทั้งจำนวนตลอดระยะเวลาของสัญญา

นอกจากนี้บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยได้ทำสัญญากับ กทพ. ในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) มีระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2539 ทางพิเศษอุดรรัถยานั้นมีเส้นทางที่มุ่งหน้าไปทางทิศเหนือ โดยเชื่อมต่อจากทางพิเศษศรีรัชที่บริเวณถนนแจ้งวัฒนะผ่านบางพูน เขียงราก และสุดทางที่บางไทร รายได้ค่าผ่านทางของทางพิเศษอุดรรัถยา บริษัทย่อยได้รับทั้งจำนวนตลอดระยะเวลาของสัญญา

ทางด่วนกรุงเทพมีนโยบายหลักในการมุ่งบรรเทาปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร โดยการบริหารจัดการทางพิเศษศรีรัชอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งบริษัทได้ร่วมกับ กทพ. ในการนำระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติมาใช้ในการจัดเก็บค่าผ่านทาง เพื่อเพิ่มความเร็วในการชำระค่าผ่านทางบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง และเพื่อบรรเทาปัญหาการสะสมของปริมาณจราจรโดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนที่จะเพิ่มขึ้น โดยใช้ชื่อ “Easy Pass” ตั้งแต่วันที่ 25 กรกฎาคม 2553 ซึ่งอัตราการใช้ Easy Pass มีการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยปริมาณการใช้ Easy Pass เฉลี่ยในวันทำการของเดือนธันวาคม 2555 คิดเป็นร้อยละ 30 ของปริมาณจราจรประเภทรถยนต์ 4 ล้อ ซึ่งในปี 2555 บริษัทได้เปิดช่องทาง Easy Pass เพิ่มเติมที่ด่านต่างๆ อาทิ ด่านประชาชื่นขาเข้า ด่านศรีนครินทร์ และที่ด่านโอศิก 4 รวมถึงปัจจุบันมีช่องเก็บค่าผ่านทางโดยระบบ Easy Pass ในทางพิเศษศรีรัช ทั้งสิ้นจำนวน 45 ช่องทาง

ทางด่วนกรุงเทพได้ตระหนักถึงสภาพปัญหาจราจรซึ่งอยู่ในภาวะวิกฤตในหลายพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งบริเวณที่บริษัทจะสามารถช่วยบรรเทาปัญหาจราจร คือ บริเวณถนนพระราม 9 และถนนจตุรทิศ ช่วง ค. บริษัทจึงได้ขออนุญาต กทพ. ในการก่อสร้างทางเชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี กับถนนจตุรทิศ ช่วง ค. เพื่อช่วยระบายการจราจรที่หนาแน่น และเพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้งานที่ประสงค์จะเดินทางไปสนามบินสุวรรณภูมิ โดยจะเริ่มก่อสร้างในเดือนกุมภาพันธ์ 2556 ใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 16 เดือน

ปริมาณจราจรที่ใช้ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษอุดรรัถยา ในปี 2555 เฉลี่ยวันละ 1,084,765 เที่ยวปรับตัวเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 5.87 โดยมีการเพิ่มขึ้นในทุกสายทาง โดยเฉพาะในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนมีนาคม เนื่องจากการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจ การฟื้นฟูบ้านเรือน สถานประกอบการ ภายหลังเหตุการณ์อุทกภัยที่เกิดขึ้นในเขตกรุงเทพและปริมณฑลในช่วงเดือนตุลาคมถึงเดือนธันวาคม 2554 ประกอบกับปัจจัยบวกจากปริมาณรถจดทะเบียนของกรุงเทพมหานครที่เติบโตขึ้นอย่างมีสาระสำคัญ และการพัฒนาพื้นที่โดยรอบทางพิเศษ ส่งผลให้มีปริมาณรถเข้าสู่ระบบทางพิเศษมากขึ้นโดยเฉพาะส่วนนอกเมือง ในส่วนของรายได้ค่าผ่านทาง เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 5.51 น้อยกว่าอัตราการเติบโตของปริมาณจราจร เนื่องจากการปรับลดส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 สำหรับพื้นที่ในเขตเมืองตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2554 เป็นต้นมา

ในปี 2555 ทางด่วนกรุงเทพได้ออกและเสนอขายหุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2555 เมื่อเดือนมีนาคม 2555 อายุ 3 ปี จำนวน 1,000 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 4.12 ต่อปี เพื่อเตรียมกระแสเงินสดไว้สำหรับจ่ายชำระคืนหุ้นกู้เดิมที่มีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.88 ต่อปี ซึ่งครบกำหนดชำระเดือนสิงหาคม 2555 และต่อมาในเดือนตุลาคม 2555 ได้ออกหุ้นกู้อายุ 4 ปี จำนวน 2,000 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 4.08 ต่อปี เพื่อใช้สำหรับดำเนินการโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

ผลการดำเนินงานของทางด่วนกรุงเทพและบริษัทย่อยสำหรับปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีกำไรสุทธิรวมในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทเท่ากับ 2,254 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 846 ล้านบาท เนื่องจากในปีนี้มีกำไรจากการขายหุ้นบริษัท เซาท์อีสต์ เอเชีย เอนเนอร์จี้ จำกัด ประกอบกับรายได้ค่าผ่านทางเพิ่มขึ้น เนื่องจากปริมาณรถที่ใช้ทางพิเศษเพิ่มขึ้นในทุกสายทาง รวมถึงเงินปันผลรับจากบริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน) ที่เพิ่มขึ้นจากปีก่อน และค่าใช้จ่ายทางการเงินลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน

1. ปัจจัยความเสี่ยง

ทางด่วนกรุงเทพตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจภายใต้การเปลี่ยนแปลงของปัจจัยภายในและภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท โดยถือว่าการบริหารความเสี่ยงเป็นเครื่องมือสำคัญในการบริหารกิจการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเป็นส่วนที่เสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขัน อีกทั้งยังเป็นปัจจัยสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Governance) บริษัทจึงได้จัดให้มีการบริหารความเสี่ยงอย่างมีระบบ มีการเฝ้าระวัง และมีการใช้มาตรการต่างๆ เพื่อลดความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง โดยได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยงเพื่อพิจารณาในระดับนโยบาย และมีฝ่ายบริหารทำหน้าที่ดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยงขององค์กรโดยรวม และปฏิบัติหน้าที่ประจำวันแทนคณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง เพื่อทำหน้าที่ติดตาม ประเมินผล และจัดทำรายงานการบริหารความเสี่ยงในระดับของหน่วยงาน เพื่อรายงานคณะกรรมการบริษัททราบ

นอกจากนี้ ยังได้มีการจัดทำคู่มือการบริหารความเสี่ยงและแผนการบริหารความเสี่ยง เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงาน รวมทั้งมีการติดตาม ประเมินผล ทบทวนความเสี่ยงให้สอดคล้องกับสถานการณ์แวดล้อมทั้งภายในและภายนอกที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการจัดแผนสำรองฉุกเฉินสำหรับทุกหน่วยงานใช้ปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินในกรณีต่างๆ เพื่อให้สามารถเข้าดำเนินการแก้ไขปัญหาได้ทันทีและประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ตลอดเวลา โดยปัจจัยความเสี่ยงที่อาจทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการลงทุนของผู้ลงทุน มีดังนี้

1.1 ความเสี่ยงของสัญญาโครงการ (Concession Risk)

1.1.1 ความเสี่ยงเนื่องจากการดำเนินธุรกิจภายใต้สัญญากับหน่วยงานภาครัฐ

ทางด่วนกรุงเทพเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) และส่วนต่อขยายต่างๆ รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 กับทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”) ซึ่งในระหว่างการดำเนินธุรกิจอาจมีการตีความในข้อความและเงื่อนไขในสัญญาที่แตกต่างกันระหว่างคู่สัญญา และเพื่อแก้ไขปัญหาข้อพิพาทข้อขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้น สัญญาได้กำหนดขั้นตอนเพื่อระงับข้อพิพาท โดยหากบริษัท และกทพ. ไม่สามารถยุติปัญหาความขัดแย้งได้ ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจจะเสนอเรื่องเข้าสู่ขั้นตอนระงับข้อพิพาทตามสัญญา โดยเสนอต่อคณะผู้พิจารณา และหากยังไม่สามารถหาข้อยุติในขั้นนี้ได้ เนื่องจากทั้งสองฝ่ายไม่สามารถตกลงกันได้ตามที่คณะผู้พิจารณาไกล่เกลี่ย ก็สามารถนำข้อขัดแย้งนั้นขึ้นสู่กระบวนการอนุญาโตตุลาการตามสัญญาต่อไป

ปัจจุบันทางด่วนกรุงเทพและบริษัทย่อยมีข้อพิพาทกับ กทพ. ซึ่งเกิดจากการตีความในสัญญาที่แตกต่างกันในเรื่องต่างๆ เช่น การปรับอัตราค่าผ่านทาง การตีความเกี่ยวกับกำหนดวันเปิดใช้งานพื้นที่ส่วนแรก ซึ่งมีผลต่อการแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง

นอกจากข้อพิพาทที่เกิดจากการตีความตามสัญญาที่แตกต่างกันแล้ว บริษัทยังมีความเสี่ยงจากการที่คู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญา ได้แก่กรณีที่บริษัทมีภาระหน้าที่ตามสัญญาในการก่อสร้างถนนรวมและกระจายการจราจร (CD Road) ซึ่ง กทพ.ต้องส่งมอบพื้นที่บริเวณดังกล่าวให้บริษัทภายในวันที่ 18 ตุลาคม 2543 แต่เนื่องจาก กทพ. ไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ให้บริษัทได้ภายในกำหนด ดังนั้นภาระหน้าที่ของบริษัทในการก่อสร้างในพื้นที่บริเวณดังกล่าวจึงยุติลง แต่บริษัทยังคงมีสิทธิเรียกค่าชดเชยความเสียหายจาก กทพ.อันเนื่องมาจาก กทพ.ไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างให้บริษัทได้ตามกำหนดเวลา รวมทั้งค่าขาดประโยชน์จากรายได้ค่าผ่านทาง หากมีการก่อสร้างตามกำหนด

การยุติภาระหน้าที่การก่อสร้างถนนรวมและกระจายการจราจรดังกล่าวมีผลกระทบต่อรายได้รวมตลอดโครงการของบริษัทไม่เป็นไปตามที่ประมาณการไว้ และกระทบต่อระบบการจราจรโดยรวม เนื่องจากถนนดังกล่าวสามารถช่วยบรรเทาปัญหาจราจรในใจกลางเมืองได้ ดังนั้นการไม่ก่อสร้างถนนดังกล่าวทำให้ประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรโดยรวมเสียไป อย่างไรก็ตาม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ยังไม่มีการยื่นข้อพิพาทนี้ต่ออนุญาโตตุลาการ

รายละเอียดข้อพิพาทอื่นๆ ได้ถูกแสดงไว้ในหัวข้อเรื่องข้อพิพาทกับ กทพ.ในหน้า 51 ถึง 54 ซึ่งข้อพิพาทหลักที่มีทุนทรัพย์สูงส่วนใหญ่เป็นข้อพิพาทที่บริษัทเป็นฝ่ายฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายจาก กทพ. ผลการตัดสินจึงไม่มีความเสี่ยงที่เป็นเชิงลบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทอย่างเป็นสาระสำคัญ อย่างไรก็ตามสัญญาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ได้มีการตกลงเพื่อลดข้อขัดแย้งในการตีความ อาทิ การปรับอัตราค่าผ่านทางซึ่งได้กำหนดอัตราที่จะมีการปรับเพิ่มไว้แล้วเป็นจำนวนที่ชัดเจน

1.1.2 ความเสี่ยงที่เป็นผลกระทบจากภาครัฐและการเมือง

การดำเนินธุรกิจของทางด่วนกรุงเทพอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ กทพ.ที่เป็นหน่วยงานรัฐซึ่งต้องขึ้นอยู่กับความ

ไม่แน่นอนของเสถียรภาพทางการเมืองและการเปลี่ยนแปลงในการบริหารงานภาครัฐจากฝ่ายการเมืองที่เข้ามากำกับดูแล ซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงนโยบาย กฎหมาย หรือกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง อันอาจทำให้ กทพ. ไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญา หรือมีความประสงค์อื่นให้บริษัทปฏิบัติตามนอกเหนือจากสัญญาหรือข้อตกลง เพื่อลดผลกระทบดังกล่าว บริษัทได้สร้างระบบการบริหารงานร่วมกันกับหน่วยงานรัฐทั้งในระดับบริหารและระดับปฏิบัติการ มีการให้ข้อมูลที่เพียงพอซึ่งกันและกัน เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ดีต่อกัน รวมทั้งการติดตามสถานการณ์การเมืองและการเปลี่ยนแปลงด้านนโยบายอย่างใกล้ชิดสม่ำเสมอ โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทและการทบทวนกลยุทธ์และแผนงานให้เหมาะสมกับสถานการณ์อย่างสมเหตุสมผล และได้รับประโยชน์ร่วมกันในระยะยาว

การที่บริษัทได้รับโอกาสจากภาครัฐในการบริหารจัดการ ให้บริการ และบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ระยะเวลา 30 ปี ย่อมแสดงให้เห็นถึงความไว้วางใจที่บริษัทได้รับ

1.2 ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk)

1.2.1 ความเสี่ยงจากกรณีรายได้ไม่เพียงพอต่อภาระรายจ่าย

รายได้ค่าผ่านทางเป็นรายได้หลักของบริษัท ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากปัจจัยภายนอกในกรณีที่ส่งผลต่ออัตราค่าผ่านทางและปริมาณจราจรที่เป็นสาระสำคัญ หากรายได้ค่าผ่านทางแตกต่างจากผลการศึกษาหรือประมาณการที่คาดการณ์ไว้ อาจส่งผลกระทบต่อการบริหารสภาพคล่องและความสามารถในการชำระหนี้ตามข้อผูกพันที่มี เช่น ดอกเบี้ยจ่าย การชำระคืนเงินกู้ ที่ถึงกำหนด ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามสัญญาโครงการระบบทางด่วน รวมถึงค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน ซึ่งต้องจ่ายให้ กทพ.ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

ในส่วนของอัตราค่าผ่านทางตามที่ระบุไว้ในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 จะมีการปรับขึ้นทุก 5 ปี ตามอัตราเพิ่มของดัชนีราคาผู้บริโภคของกรุงเทพมหานคร โดยในวันที่ 1 กันยายน 2556 จะครบกำหนดการปรับอัตราค่าผ่านทางตามสัญญา ซึ่งการปรับอัตราค่าผ่านทางที่ผ่านมาทั้ง 3 ครั้ง คือปี 2541 ปี 2546 และปี 2551 บริษัทได้รับการปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางแต่ไม่เป็นไปตามอัตราที่เสนอ (รายละเอียดตามหัวข้อข้อพิพาททางกฎหมาย หน้า 53) บริษัทเห็นว่าการปรับอัตราค่าผ่านทางดังกล่าวไม่สอดคล้องกับสัญญาทำให้รายได้ค่าผ่านทางของบริษัทต่ำกว่าที่ควรจะได้รับ ในปี 2546 บริษัทต้องดำเนินการแก้ไขผลกระทบดังกล่าวด้วยการเจรจาขยายระยะเวลาการชำระคืนหนี้เงินกู้ที่ครบกำหนดออกไปกับกลุ่มธนาคารผู้ให้กู้และขอปรับลดอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ อย่างไรก็ตาม ในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ได้มีการกำหนดขั้นตอน กระบวนการในการระงับข้อพิพาทในกรณีที่เกิดข้อพิพาท ข้อขัดแย้ง หรือข้อเรียกร้องจากการไม่ปฏิบัติตามสัญญา ซึ่งบริษัทได้ดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดไว้แล้ว

ในส่วนของปริมาณจราจร บริษัทประเมินว่ายังคงมีความเสี่ยงจากความไม่แน่นอนของปริมาณจราจรที่ใช้ทางพิเศษ ซึ่งจัดเป็นปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลโดยตรงต่อรายได้ของบริษัท โดยบริษัทได้มีการติดตามผลกระทบอย่างใกล้ชิด รวมถึงการติดตามนโยบาย กฎหมาย กฎเกณฑ์ และแผนงานด้านการจราจรต่างๆ ของรัฐบาลอย่างต่อเนื่อง ซึ่งการเปลี่ยนแปลงทางด้านนโยบายของภาครัฐ เช่น การเปิดใช้ทางพิเศษสายใหม่ๆ งานซ่อมบำรุงสะพานข้ามแยกต่างๆ ในเขตกรุงเทพและปริมณฑล รวมถึงการสร้างถนนเพิ่มเติมบริเวณรอบนอกเขตกรุงเทพฯ เพื่อเชื่อมเป็นโครงข่ายต่างๆ โดยบางโครงการจะเข้ามาช่วยเสริมและอำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษมากขึ้น หรือช่วยเพิ่มปริมาณจราจรให้กับระบบทางพิเศษ หรืออาจทำให้เกิดผลกระทบในลักษณะเป็นทางแข่งขันจากการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้ทางได้ในกรณีโครงการมีลักษณะเป็นทางแข่งขัน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้ใช้บริการทางพิเศษเช่นกัน

ปริมาณจราจรที่ใช้ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษอุดรรัถยา ในปี 2555 เฉลี่ยวันละ 1,084,765 เที่ยว ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากปีก่อนซึ่งมีจำนวนเฉลี่ยวันละ 1,024,593 เที่ยว คิดเป็นร้อยละ 5.87 โดยมีการเพิ่มขึ้นในทุกสายทาง โดยเฉพาะในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนมีนาคม เนื่องจากการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจ การฟื้นฟูบ้านเรือน สถานประกอบการภายหลังเหตุการณ์อุทกภัยที่เกิดขึ้นในเขตกรุงเทพและปริมณฑล ในช่วงเดือนตุลาคมถึงเดือนธันวาคม 2554 ประกอบกับปัจจัยบวกจากปริมาณรถจดทะเบียนของกรุงเทพมหานครที่เติบโตขึ้นอย่างมีสาระสำคัญอันเนื่องมาจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจจากทางภาครัฐในโครงการคืนภาษีรถยนต์คันแรก และการพัฒนาพื้นที่โดยรอบทางพิเศษ ส่งผลให้มีปริมาณรถเข้าสู่ระบบทางพิเศษมากขึ้นโดยเฉพาะส่วนนอกเมือง ในส่วนของรายได้ค่าผ่านทางในปี 2555 เฉลี่ยวันละ 21.127 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนที่เฉลี่ยวันละ 20.026 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 5.51 น้อยกว่าอัตราการเติบโตของปริมาณจราจร เนื่องจากการปรับลดส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 สำหรับพื้นที่ในเขตเมืองตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2554 เป็นต้นมา

สำหรับการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนสาธารณะอื่นๆ เช่น รถไฟฟ้าบีทีเอส ที่เปิดให้บริการแก่ประชาชนตั้งแต่เดือนธันวาคม 2542 การเปิดให้บริการส่วนต่อขยายสายสีลมตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2552 การเปิดให้บริการส่วนต่อขยายสุขุมวิท (อ่อนนุช-แบริ่ง) ตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2554 และรถไฟฟ้าใต้ดินที่เปิดให้บริการตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2547 เป็นต้นมานั้น ทางด่วนกรุงเทพได้ทำการสำรวจเก็บข้อมูลมาโดยตลอด พบว่าไม่ส่งผลกระทบต่อปริมาณจราจรของบริษัทในแง่ของการแข่งขันทางอ้อม เนื่องจากผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าส่วนใหญ่เป็นลูกค้ากลุ่มเป้าหมายคนละกลุ่มกับผู้ใช้ทางพิเศษและเป็นผู้ที่ใช้การเดินทางโดยการขนส่งสาธารณะ ประกอบกับระบบเครือข่ายของรถไฟฟ้าในปัจจุบันยังอยู่ในวงจำกัดเฉพาะพื้นที่ที่ให้บริการเท่านั้น ส่วนด้านการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ใช้รถส่วนบุคคลอาจมีบ้าง แต่จากข้อมูลที่สำรวจพบว่ายังไม่ส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัท แต่อย่างไรก็ตาม ตามนโยบายการขยายโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนสาธารณะทั้งสายสีม่วง สายสีแดง ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง บริษัทได้มีหน่วยงานในการติดตามผลกระทบที่อาจมีผลต่อปริมาณจราจรอย่างใกล้ชิด

ส่วนการให้บริการของรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport Rail Link) ที่เริ่มเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2553 โดยมีเส้นทางที่ขนานกับทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) ส่วนดี ซึ่งปริมาณจราจรของเส้นทางนี้ได้รับผลกระทบจากการเปิดใช้เพียงเล็กน้อยเท่านั้น แม้จะมีการเปิดให้บริการระบบขนส่งสัมภาระและระบบเช็คอินล่วงหน้าตั้งแต่เดือนมกราคม 2554 แล้ว ยังไม่มีผลกระทบต่อปริมาณจราจรที่ใช้ทางพิเศษอย่างมีสาระสำคัญ โดยบริษัทได้ดำเนินการติดตามผลกระทบต่อปริมาณจราจรมาโดยตลอด และเชื่อว่าในอนาคตเมื่อผู้โดยสารลงสถานีปลายทางที่มีกักกันหรือที่ City Airport Terminal (CAT) มากขึ้น ซึ่งอยู่บริเวณใกล้เคียงกับทางชั้นทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) ส่วนเอ บริเวณด่านอโศก 2 จะทำให้อ่านเก็บค่าผ่านทางด่านนี้สามารถรองรับปริมาณจราจรที่มาจากโครงการดังกล่าวให้เดินทางต่อได้สะดวกยิ่งขึ้น

1.2.2 ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่เปลี่ยนแปลง

ทางด่วนกรุงเทพมีภาระหนี้สินอยู่ในระดับสูงในรูปแบบเงินกู้ยืมระยะยาว ซึ่งนำมาใช้ในการลงทุนก่อสร้างทางพิเศษศรีรัช และส่วนต่อขยายตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ดังนั้นดอกเบี้ยจ่ายจึงเป็นค่าใช้จ่ายรายการใหญ่ของบริษัท การเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ที่ปรับสูงขึ้นอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท เนื่องจากต้นทุนดอกเบี้ยในส่วนของสินเชื่อบางส่วนเป็นอัตราลอยตัว ทำให้บริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยในกรณีที่อัตราดอกเบี้ยในตลาดเงินมีความผันผวนหรือปรับตัวสูงขึ้น อย่างไรก็ตามบริษัทได้บริหารความเสี่ยงในเรื่องของความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย โดยปัจจุบันบริษัทมีโครงสร้างเงินกู้ยืมระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 แบ่งเป็นเงินกู้อัตราดอกเบี้ยคงที่ประมาณร้อยละ 61 และเงินกู้อัตราดอกเบี้ยลอยตัวประมาณร้อยละ 39

อย่างไรก็ตาม ทางด่วนกรุงเทพได้ตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าว โดยในเดือนมีนาคม 2555 บริษัทได้ออกและเสนอขายหุ้นกู้ประเภทหุ้นกู้อายุ 3 ปี จำนวน 1,000 ล้านบาท ในอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 4.12 ต่อปี เพื่อสำรองกระแสเงินสดไว้สำหรับการจ่ายชำระคืนหุ้นกู้เดิมที่มีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.88 ต่อปี ซึ่งครบกำหนดเดือนสิงหาคม 2555 และในเดือนตุลาคม 2555 บริษัทได้ออกและเสนอขายหุ้นกู้อายุ 4 ปี จำนวน 2,000 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 4.08 เพื่อเตรียมความพร้อมด้านการเงินในการจ่ายค่าก่อสร้างล่วงหน้าตามสัญญา Project Management Agreement สำหรับโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ซึ่งหุ้นกู้ชุดนี้บริษัทได้เข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate Swap) โดยธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) จะจ่ายดอกเบี้ยอัตราคงที่ร้อยละ 4.08 ต่อปี และบริษัทจ่ายดอกเบี้ยอัตราลอยตัวที่อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมระยะยาวลบด้วยร้อยละ 3.30 (MLR-3.30)

1.3 ความเสี่ยงด้านการลงทุน (Investment Risk)

1.3.1 ความเสี่ยงจากการลงทุนในบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“บริษัทย่อย”)

บริษัทย่อยเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างและบริหารโครงการทางพิเศษอุดรรัถยา (บางปะอิน-ปากเกร็ด) มีปัญหาการดำเนินงานขาดทุนอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากได้รับผลกระทบจากนโยบายของภาครัฐที่ทำการก่อสร้างทางในลักษณะที่เป็นทางแข่งขันได้แก่ ทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ (ช่วงอนุสรณ์สถาน-รังสิต) ทำให้ปริมาณจราจรของทางพิเศษอุดรรัถยาต่ำกว่าที่ประมาณการไว้เดิมอย่างมีสาระสำคัญ ผลประกอบการของบริษัทย่อยต่ำกว่าประมาณการ และยังมีผลขาดทุนอย่างต่อเนื่อง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทย่อยมีผลขาดทุนสะสมจำนวน 5,165 ล้านบาท มีหนี้สินและเงินกู้ยืมจากบริษัทใหญ่คงค้างจำนวน 8,774 ล้านบาท ซึ่งมีผลต่อคุณภาพของเงินลงทุนและสินทรัพย์ของบริษัท

เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2546 และวันที่ 1 พฤศจิกายน 2551 กระทรวงคมนาคมได้มีการประกาศปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางสำหรับทางพิเศษอุดรรัถยา แต่การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางดังกล่าวไม่เป็นไปตามอัตราที่บริษัทย่อยเสนอ

บริษัท ย่อยเห็นว่าการปรับอัตราค่าผ่านทางดังกล่าวไม่สอดคล้องกับสัญญา ทำให้รายได้ค่าผ่านทางของบริษัท ย่อยต่ำกว่าที่ควรจะได้รับ ประกอบกับผลจากการมีทางแข่งขันดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น ส่งผลให้ปริมาณจราจรที่เกิดจริงต่ำกว่าปริมาณจราจรที่ได้ทำการศึกษาในการตัดสินใจลงทุนอย่างมีสาระสำคัญ ทำให้บริษัท ย่อยมีผลการดำเนินงานที่ขาดทุนอย่างต่อเนื่องจากผลดังกล่าว บริษัท ย่อยจำเป็นต้องใช้มาตรการให้ส่วนลดอัตราค่าผ่านทางสำหรับทางพิเศษสายนี้เพื่อดึงดูดให้ผู้ใช้งานมาใช้บริการเพิ่มขึ้น

จากวิกฤตการณ์อุทกภัยที่เกิดขึ้นในปี 2554 บริเวณภาคกลางต่อเนื่องมายังพื้นที่ย่านปริมณฑลตอนเหนือของกรุงเทพมหานครส่งผลให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังในระดับสูงบนทางพิเศษที่เป็นระดับดินและถนนพื้นราบ และทางหลวงโดยรอบจนรถยนต์ไม่สามารถผ่านได้ นอกจากบริษัท ย่อยจะได้มีการดำเนินการป้องกันความเสี่ยงไว้ล่วงหน้า จากการทำประกันภัยซึ่งครอบคลุมความเสียหายของทรัพย์สิน (Property Damage) รวมถึงรายได้ที่ขาดไปจากการชะงักงันทางธุรกิจ (Business Interruption) แล้ว บริษัท ย่อยยังได้จัดให้มีแผนปฏิบัติการในการลดผลกระทบต่อความเสียหาย รวมทั้งแผนการฟื้นฟู เพื่อให้กลับคืนสู่ภาวะปกติในเวลาอันรวดเร็วอีกด้วย

1.3.2 ความเสี่ยงจากการลงทุนในบริษัทต่างๆ

เนื่องจากทางด่วนกรุงเทพเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างและบริหารโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งใกล้จะครบกำหนดอายุสัญญาโครงการ ดังนั้นเพื่อเป็นการสร้างผลตอบแทนระยะยาวและสร้างมูลค่าเพิ่มแก่กิจการ แก่ผู้ถือหุ้น อีกทั้งให้บริษัทสามารถดำรงอยู่ต่อไปอย่างต่อเนื่องแม้ว่าระยะเวลาตามสัญญาโครงการสิ้นสุดลง และจากประสบการณ์ในการเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างและบริหารโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งเป็นกิจการสาธารณูปโภคในลักษณะการรับสัมปทานจากภาครัฐ บริษัท จึงได้พิจารณาเข้าลงทุนในธุรกิจสาธารณูปโภคพื้นฐานหรือธุรกิจสนับสนุน เพื่อเป็นการสร้างผลตอบแทนระยะยาวและสร้างมูลค่าเพิ่มแก่กิจการและผู้ถือหุ้น ดังนี้

1) บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“BMCL”)

ในปี 2544 ทางด่วนกรุงเทพได้เข้าลงทุนในบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) ซึ่งเป็นบริษัทที่ได้รับสัมปทานจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในการลงทุนส่วนของอุปกรณ์งานระบบ พร้อมทั้งให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าเป็นเวลา 25 ปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัท มีสัดส่วนการถือหุ้น BMCL ในอัตราร้อยละ 11.23

BMCL ได้เข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 21 กันยายน 2549 ทำให้ต้นทุนทางการเงินของ BMCL ลดลง โดย BMCL ได้นำเงินจากการเสนอขายหลักทรัพย์ให้ประชาชนทั่วไปชำระหนี้เงินกู้ยืมบางส่วนและเสริมสภาพคล่องของบริษัท และสืบเนื่องจากความล่าช้าของแผนการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยาย ส่งผลต่อผลประกอบการของบริษัท ดังนั้นในปี 2551 BMCL ได้ทำการปรับโครงสร้างหนี้โดยการปรับขยายระยะเวลาปลอดการคืนเงินต้นและปรับลดอัตราดอกเบี้ยเป็นแบบคงที่ร้อยละ 3.75 ต่อปีไปจนถึงสิ้นปี 2555 และปรับเปลี่ยนเงื่อนไขสัญญาเงินกู้ต่างๆ ให้เหมาะสมกับกระแสเงินสดในช่วงเวลาที่รอการเติบโตของรายได้จากส่วนต่อขยายสายสีน้ำเงิน (ช่วงหัวลำโพง - บางแค และบางซื่อ-ท่าพระ) เปิดดำเนินการ ซึ่งได้เริ่มก่อสร้างตั้งแต่เดือนเมษายน 2554 กำหนดแล้วเสร็จและเปิดบริการปลายปี 2559 และเมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2555 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้มีหนังสือแจ้งว่าคณะกรรมการพิจารณาคัดเลือกเอกชนร่วมดำเนินโครงการได้คัดเลือกให้ BMCL เป็นผู้เข้าดำเนินงานลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและจัดหาขบวนรถไฟฟ้า และรับจ้างดำเนินกิจการโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่-บางซื่อ) ทำให้โครงข่ายมีการขยายต่อไปจากโครงการเดิมซึ่งจะมีผลทำให้ปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้น

2) บริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน) (“TTW”)

ในปี 2548 ทางด่วนกรุงเทพได้ลงทุนในบริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน) (TTW) ซึ่งประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปาให้กับการประปาส่วนภูมิภาค ระยะเวลาสัญญา 30 ปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัท มีสัดส่วนการถือหุ้น TTW ในอัตราร้อยละ 9.24

TTW เป็นคู่สัญญากับการประปาส่วนภูมิภาค (“กปภ.”) ตามสัญญาซื้อขายน้ำประปา เป็นระยะเวลา 30 ปี โดยมีลักษณะเป็นแบบ BOO (Build-Own-Operate) กล่าวคือ เป็นผู้ลงทุนสร้างระบบผลิตและระบบการจ่ายน้ำประปาให้แก่ผู้บริโภค เมื่อสิ้นสุดสัญญาไม่ต้องโอนกรรมสิทธิ์ในระบบการผลิตและระบบการจ่ายน้ำประปาให้ กปภ. ความเสี่ยงจากการลงทุนใน TTW อาจเกิดจากการถูกยกเลิกสัญญาซื้อขายน้ำประปาจาก กปภ. ที่เป็นลูกค้าเพียงรายเดียว ซึ่งจะมีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ ฐานะการเงินและรายได้ในอนาคต โดย TTW ได้เริ่มผลิตและจำหน่ายน้ำประปาตั้งแต่

ปี 2547 ปัจจุบันกำลังการผลิตน้ำประปาและมาตรฐานของน้ำยังคงเป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ และถือว่าเป็นผู้ผลิตน้ำประปาภาคเอกชนรายใหญ่ที่สุดในประเทศไทยและในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทั้งนี้ TTW ได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชน และเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2551 โดย TTW มีกำไรจากการดำเนินงานต่อเนื่องตั้งแต่เปิดดำเนินการและมีการจ่ายเงินปันผลให้ผู้ถือหุ้นสม่ำเสมอ โดยในปี 2555 บริษัทได้รับเงินปันผลจาก TTW ซึ่งบันทึกเป็นเงินปันผลรับในปีนี้จากผลการดำเนินงานงวดครึ่งปีหลังของปี 2554 ในอัตราหุ้นละ 0.25 บาท และผลการดำเนินงานงวดครึ่งปีแรกของปี 2555 ในอัตราหุ้นละ 0.22 บาท รวมเป็นเงินปันผลรับจำนวน 173 ล้านบาท

3) บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี้ จำกัด (“SEAN”)

ในปี 2548 ทางส่วนกรุงเทพได้ลงทุนในบริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี้ จำกัด (SEAN) ซึ่งเป็นบริษัทที่ลงทุนในกิจการที่ได้รับสัมปทานจากรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ในการออกแบบ ก่อสร้าง และดำเนินการโครงการโรงไฟฟ้าพลังน้ำ น้ำงึม 2 ระยะเวลา 25 ปี ซึ่งโรงไฟฟ้าพลังน้ำ น้ำงึม 2 ได้เริ่มดำเนินการผลิตและจำหน่ายพลังงานไฟฟ้าเมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2554 ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2555 ของบริษัทเมื่อวันที่ 25 เมษายน 2555 ได้อนุมัติให้บริษัทขายหุ้นที่บริษัทถือทั้งหมดใน SEAN ให้กับ CKP โดยเมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2555 บริษัทได้ทำการขายหุ้นจำนวน 110,112,500 หุ้น ในราคาหุ้นละ 25 บาท เป็นจำนวนเงิน 2,752,812,500 บาท ให้กับ CKP โดยมีกำไรจากการขาย จำนวน 1,650 ล้านบาท

4) บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด (“XPCL”)

ในปี 2554 ทางส่วนกรุงเทพได้ลงทุนในบริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด (XPCL) ซึ่งเป็นบริษัทที่ลงทุนในกิจการที่ได้รับสัมปทานจากรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ในการออกแบบ ก่อสร้าง และดำเนินการโครงการไฟฟ้าพลังน้ำไชยะบุรี ระยะเวลา 29 ปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นใน XPCL ในอัตราร้อยละ 7.50

เนื่องจากโครงการไฟฟ้าพลังน้ำไชยะบุรี เป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่บนแม่น้ำโขง มีขนาดเงินลงทุนสูง และใช้เวลาในการก่อสร้างนาน 8 ปี จึงอาจเกิดความล่าช้าในการก่อสร้าง และเกิด Cost Overrun การทำสัญญาก่อสร้างกับบริษัทก่อสร้างที่มีความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ ในราคาค่าก่อสร้างแบบอัตราจ้างเหมาเบ็ดเสร็จ (Lump Sum Fixed Price) จะทำให้บริษัทลดความเสี่ยงลงได้ ส่วนความเสี่ยงในเรื่องการตลาดการทำสัญญาซื้อขายไฟฟ้กับการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (“กฟผ.”) ลักษณะ take or pay โดยมีการตกลงราคาที่จำหน่ายกันไว้ล่วงหน้าจะลดความเสี่ยงลงได้ อย่างไรก็ตาม อาจมีความไม่แน่นอนในการผลิตกระแสไฟฟ้า หากปริมาณน้ำที่ไหลเข้าระบบเพื่อผลิตไฟฟ้าไม่เป็นไปตามประมาณการที่ศึกษาไว้ ซึ่งอาจจะกระทบต่อรายได้และผลตอบแทนจากการลงทุนของผู้ถือหุ้น รวมถึงความเสี่ยงจากการถูกปรับภายใต้สัญญาซื้อขายไฟฟ้าได้ แต่จากการศึกษาโดยผู้เชี่ยวชาญจากข้อมูลสถิติ 46 ปี ย้อนหลัง ประกอบกับการทำ Simulation โดยสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) พบว่าปริมาณน้ำเพียงพอสำหรับการผลิตไฟฟ้าที่ขนาดกำลังผลิตปัจจุบัน 1,285 เมกะวัตต์ และเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2555 ได้มีพิธีวางศิลาฤกษ์โครงการ นอกจากนี้รัฐบาลสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวได้ประกาศอย่างเป็นทางการว่าได้แก้ไขการออกแบบเพื่อคลายความกังวลของนักลงทุนซึ่งแวดล้อมจากประเทศเพื่อนบ้านเรียบร้อยแล้ว ทำให้โครงการสามารถดำเนินการได้ตามแผน

5) บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (“CKP”)

ในปี 2554 ทางส่วนกรุงเทพได้เข้าร่วมลงทุนจัดตั้งบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (CKP) ซึ่งประกอบธุรกิจหลักโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้น CKP ในอัตราร้อยละ 30

CKP ได้เข้าถือหุ้นในบริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี้ จำกัด (SEAN) ซึ่งเป็นบริษัทที่ลงทุนในบริษัท ไฟฟ้าน้ำงึม 2 จำกัด เป็นคู่สัญญาสัมปทานโครงการเขื่อนผลิตไฟฟ้าพลังน้ำ (น้ำงึม 2) กับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และเข้าถือหุ้นในบริษัท บางเขนชัย จำกัด (BKC) และบริษัท นครราชสีมาโซลาร์ จำกัด (NRS) และบริษัท เชียงรายโซลาร์ จำกัด (CRS) ซึ่งเป็นบริษัทที่ลงทุนในโรงไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ และบริษัท บางปะอินโคเจนเนอเรชั่น จำกัด (BIC) ซึ่งเป็นบริษัทที่ลงทุนในโรงไฟฟ้าระบบ Cogeneration นอกจากนี้ CKP อยู่ในระหว่างขั้นตอนที่จะเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งจะทำให้ฐานะทางการเงินมีความมั่นคงยิ่งขึ้น

1.4 ความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน (Operational Risk)

1.4.1 ความเสี่ยงจากการปฏิบัติงาน

ทางด่วนกรุงเทพได้คำนึงถึงความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงานที่อาจเกิดขึ้นเนื่องจากปัจจัยหลักได้แก่ บุคลากร ระบบงาน ระบบปฏิบัติการ และปัจจัยภายนอก ซึ่งทำให้เกิดความผิดพลาดหรือความไม่เพียงพอของกระบวนการทำงาน พนักงาน ระบบงาน หรือระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมทั้งการทุจริตของพนักงานและเหตุการณ์หรือปัจจัยภายนอกอื่นอาจก่อให้เกิดความเสียหายที่เป็นตัวเงินและความเสียหายที่ไม่เป็นตัวเงิน เช่น ความเสียหายต่อชื่อเสียง หรือความมั่นคงของบริษัท จึงจำเป็นต้องมีระบบการควบคุมดูแลอย่างละเอียดรอบคอบและด้วยความระมัดระวัง บริษัทได้จัดให้มีหน่วยงานโดยเฉพาะทำหน้าที่ดูแลและบำรุงรักษาเส้นทางและระบบจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทางตามมาตรฐานการปฏิบัติงาน ซึ่งจะสามารถเชื่อมั่นได้ว่าด้วยประสบการณ์และความชำนาญของพนักงานซึ่งดูแลรับผิดชอบจากทุกฝ่ายงานจะนำมาซึ่งคุณภาพและความพร้อมของการให้บริการที่มีประสิทธิภาพได้อย่างสมบูรณ์และต่อเนื่อง

นอกจากนั้น ทางด่วนกรุงเทพได้กำหนดมาตรการป้องกันโครงสร้างสำคัญของระบบทางพิเศษให้สามารถใช้งานได้ตลอดเวลา โดยมีการกำหนดแผนการตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษทั้งทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษอุดรรัถยา ทั้งนี้ให้สอดคล้องกับผลการตรวจสอบของบริษัท JMI Pacific จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทผู้ออกแบบและเชี่ยวชาญด้านการตรวจสอบโครงสร้าง และมีการตรวจติดตามและเฝ้าระวังดูแลและบำรุงรักษาไม่ให้เกิดผลกระทบต่อการใช้งานของทางพิเศษ สำหรับระบบจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทาง ระบบสื่อสาร และควบคุมการจราจร ซึ่งมีความสำคัญต่อการดำเนินงานของบริษัท บริษัทได้ใช้การบำรุงรักษาแบบป้องกัน (Preventive Maintenance) มีระบบข้อมูลสำรอง ระบบไฟฟ้าสำรอง และมีการบริหารจัดการจัดซื้อวัสดุเพื่อสำรองการใช้งาน

1.4.2 ความเสี่ยงจากอุปกรณ์ระบบเก็บค่าผ่านทางใช้งานไม่ได้

ในปี 2553 ทางด่วนกรุงเทพได้เปิดให้บริการระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ หรือระบบ Easy Pass ซึ่งเป็นวิธีการชำระค่าผ่านทางแบบใหม่ด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัยและเป็นมาตรฐาน เพื่อช่วยแก้ปัญหาการสะสมบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางควบคู่กับระบบการเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสด โดยบริษัทได้ดำเนินการร่วมกับ กทพ. เพื่อให้บริการทั้งในทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษฉลองรัช และทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์ ซึ่งก่อให้เกิดความสะดวกในการใช้บริการ ช่วยลดปัญหาการจราจรติดสะสมหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง และเป็นการส่งเสริมให้ผู้ใช้งานทางพิเศษเพิ่มมากขึ้นอีกด้วย

ความเสี่ยงที่อุปกรณ์จัดเก็บค่าผ่านทางจะใช้งานไม่ได้ อาจเกิดได้จากหลายสาเหตุ เช่น ระบบไฟฟ้าไม่ทำงานเนื่องจากกระแสไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวงเกิดขัดข้อง ระบบปฏิบัติการเกิดการประมวลผลผิดพลาด หรือการมีไวรัสเข้าสู่ระบบและเข้าทำลายข้อมูลต่างๆ ในระบบปฏิบัติการ รวมถึงการมีผู้ก่อวินาศกรรมแอบลักลอบเข้าทำลายข้อมูลข่าวสาร ทำให้เกิดความเสียหายต่อระบบ เป็นต้น ซึ่งทางด่วนกรุงเทพได้ให้ความสำคัญอย่างมากในการจัดการความเสี่ยงดังกล่าวโดยได้จัดให้มีระบบไฟฟ้าสำรอง ระบบป้องกันการเข้าถึงระบบงานที่สำคัญจากบุคคลภายนอกโดยการใช้ Username และ Password และมีการกำหนดระดับในการเข้าถึงข้อมูลและอุปกรณ์ต่างๆ เฉพาะบุคคลที่ได้รับอนุมัติ ตลอดจนมี Log file ในการตรวจสอบการเข้าถึงข้อมูลต่างๆ รวมถึงติดตั้งโปรแกรมสำหรับตรวจสอบไวรัส และมีระบบสำรองข้อมูลในระบบปฏิบัติการซึ่งสามารถทำงานทดแทนได้ในทันที สำหรับอุปกรณ์จัดเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสดที่มีความเสี่ยงในเรื่องของเทคโนโลยีเริ่มล้าสมัยและหาอุปกรณ์ทดแทนยาก บริษัทได้ดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ใหม่ทดแทนแล้วเสร็จสมบูรณ์ในปี 2555

1.4.3 ความเสี่ยงจากอุบัติเหตุร้ายแรงและภัยธรรมชาติ

ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ หรือมีปัจจัยภายนอกที่ก่อให้เกิดเหตุสุดวิสัยกะทันหัน เช่น ภัยพิบัติ อุบัติเหตุร้ายแรง แผ่นดินไหว และเหตุที่อาจเกิดจากการก่อการร้าย วินาศกรรม เช่น การวางระเบิด จลาจล รวมถึงการชุมนุมที่เกิดจากกลุ่มผู้ก่อความไม่สงบ ทางด่วนกรุงเทพได้มีการกำหนดให้ทุกหน่วยงาน มีแผนสำรองฉุกเฉินเพื่อรองรับเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น รวมถึงมีการเตรียมความพร้อมเพื่อให้พนักงานที่รับผิดชอบปฏิบัติหน้าที่ได้ทันทีในการเข้าแก้ไขปัญหาเมื่อเกิดกรณีฉุกเฉินขึ้น และจัดตั้งหน่วยงานติดตามการเตือนภัยและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง บริษัทมีการควบคุมดูแลการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่างๆ อย่างเคร่งครัด เช่น การห้ามรถชนสารเคมี รถบรรทุกไม่มีหลังคาบรรทุกคนเข้าใช้ทางพิเศษ และรถบรรทุกของต้องมียี่ห้อคลุมมิดชิด นอกจากนี้ บริษัทยังเพิ่มมาตรการในการตรวจแนวเส้นทางและพื้นที่ในเขตทางมากยิ่งขึ้น รวมถึงประสานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในบริเวณโดยรอบทางพิเศษ รวมทั้งได้ปรับปรุงตำแหน่งและเพิ่มเติมอุปกรณ์ และเครื่องมือต่างๆ ที่ติดตั้งบนทางพิเศษ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการควบคุมดูแลและเฝ้าระวัง เช่น ติดตั้งอุปกรณ์ดูดซับแรงปะทะ (Crash Cushion) ติดตั้งเส้นชะลอความเร็ว (Rumble Strip) กล้องโทรทัศน์วงจรปิด ไฟฟ้าแสงสว่าง ป้ายจราจร และป้ายข้อความต่างๆ

ทางด่วนกรุงเทพและบริษัทย่อยได้จัดทำประกันภัยคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสินทรัพย์ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ความเสียหายของโครงสร้างทางด่วน (Property Damage) ของทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษอุดรรัถยา การหยุดชะงักของการประกอบธุรกิจ (Business Interruption) รวมถึงการประกันความเสียหายที่เกิดกับบุคคลภายนอก (Public Liability) เป็นประจำทุกปี เพื่อเป็นการป้องกันผลกระทบจากความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น

จากเหตุการณ์วิกฤตการณ์อุทกภัยในปี 2554 ทำให้ด้านเก็บค่าผ่านทางหลายแห่งของทางพิเศษอุดรรัถยาซึ่งเป็นของบริษัทย่อยได้รับผลกระทบจากภัยดังกล่าว ทางด่วนกรุงเทพได้มีแผนป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเป็นการล่วงหน้าเพื่อให้ทางพิเศษมีความพร้อมให้บริการสาธารณะชนได้ตามปกติโดยเร็วที่สุด เช่น การถอดชุดอุปกรณ์ของงานระบบต่างๆ ที่สำคัญและจำเป็นในการดำเนินงานบริหารทางพิเศษเพื่อนำไปเก็บรักษายังสถานที่เก็บซึ่งปลอดภัยและพ้นจากระดับน้ำ การก่อกำแพงซีเมนต์ที่แข็งแรงและป้องกันความรุนแรงของกระแสน้ำซึ่งอาจเข้าทำลายตลอดจนการรั่วซึมของน้ำที่อาจทำความเสียหายต่ออุปกรณ์สำคัญซึ่งไม่สามารถเคลื่อนย้ายสถานที่ได้ การสำรวจอะไหล่ต่างๆ เพื่อป้องกันการเกิดเหตุการณ์ขาดแคลนในภายหลัง รวมถึงการทำประกันคุ้มครองความเสียหายของทรัพย์สินต่างๆ (Property Damage) ที่เกิดจากปัญหาน้ำท่วมดังกล่าว เป็นต้น ผลจากการที่บริษัทได้มีการบริหารความเสี่ยงด้วยการใช้แผนฉุกเฉินเพื่อป้องกันความเสียหายดังกล่าวและรับมือกับวิกฤตการณ์อุทกภัยด้วยการเตรียมความพร้อมอย่างเต็มความสามารถ ประกอบกับได้มีการจัดทำประกันภัยป้องกันความเสียหายดังกล่าวไว้ส่งผลให้สามารถลดทอนความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อบริษัทย่อยได้

1.4.4 ความเสี่ยงจากเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมือง

ในปี 2555 ไม่มีเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมือง เช่น กรณีเหตุการณ์การชุมนุมทางการเมืองในปี 2553 ที่ผ่านมา ซึ่งเกิดเหตุการณ์ความไม่สงบกระจายตามจุดต่างๆ ทั่วกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ส่งผลให้การจราจรบนพื้นราบติดขัด ผู้ใช้ทางหลักเลี่ยงเส้นทางที่มีการชุมนุม หรืองดออกจากบ้านในช่วงเวลาที่เกิดเหตุการณ์ความไม่สงบ เพื่อลดผลกระทบดังกล่าว ทางด่วนกรุงเทพได้มีการจัดทำแผนสำรองฉุกเฉินเพื่อรองรับเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น ชักซ้อมพนักงานทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเข้าแก้ไขปัญหา มีการจัดตั้งหน่วยงานติดตามการเตือนภัยและประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อเฝ้าสังเกตการณ์และเข้าดำเนินการแก้ไขรับเหตุการณ์ต่างๆ ได้ทันที

1.4.5 ความเสี่ยงด้านบุคลากร

ทางด่วนกรุงเทพได้ตระหนักถึงความสำคัญและคุณค่าของบุคลากรที่มีต่อบริษัท ซึ่งถือเป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนองค์กรไปสู่ความสำเร็จ จึงให้ความสำคัญต่อการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านบุคลากร เริ่มตั้งแต่การสรรหาและคัดเลือกเพื่อให้ได้บุคลากรที่ดีมีคุณสมบัติเหมาะสมกับบริษัท พร้อมทั้งได้จัดให้มีการฝึกอบรมและพัฒนาพนักงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มพูนความรู้และทักษะในด้านต่างๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงานตามตำแหน่งหน้าที่ของพนักงานแต่ละคน ซึ่งเป็นการเพิ่มศักยภาพและโอกาสแก่พนักงาน การสร้างขวัญและกำลังใจ การพิจารณาจ่ายค่าตอบแทนและสวัสดิการต่างๆ ที่เหมาะสมและเป็นธรรม การทบทวนปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานและระบบงานให้มีความพร้อมตลอดเวลา รวมถึงจัดทำแผนการสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) โดยได้จัดเตรียมแผนการสืบทอดตำแหน่งและตั้งคณะทำงานซึ่งประกอบด้วยผู้บริหารระดับสูงเพื่อวางแผนทางในการคัดสรร และเตรียมความพร้อมด้านบุคลากร ทั้งในระดับผู้บริหารและหัวหน้างาน สำหรับการป้องกันความเสี่ยงเนื่องจากการขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ ความชำนาญและทักษะทางด้านเทคนิคเฉพาะงาน จัดให้มีการรวบรวมองค์ความรู้เฉพาะงาน และขยายผลสู่โครงการการจัดการความรู้ (Knowledge Management) และเพื่อปรับปรุงกระบวนการทำงานอย่างต่อเนื่อง บริษัทได้นำระบบกิจกรรมคุณภาพเข้ามาใช้ในการปฏิบัติงาน เช่น กิจกรรม 5ส กิจกรรม QCC กิจกรรมข้อเสนอแนะ รวมถึงระบบบริหารคุณภาพมาตรฐาน ISO 9001 : 2000 ซึ่งบริษัทได้ผ่านการตรวจรับรองอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2547 จนถึงปัจจุบัน เพื่อให้บริษัทมีระบบการควบคุมการปฏิบัติงานที่เป็นมาตรฐาน โดยใช้ดัชนีวัดผลงาน (Key Performance Indicator : KPI) ในการติดตามและวัดผลในทุกกิจกรรมที่มีความสำคัญในการปฏิบัติงานและการให้บริการแก่ผู้ใช้ทางพิเศษ และระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมมาตรฐาน ISO 14001 : 2004 ได้ผ่านการตรวจรับรองตั้งแต่ปี 2551 จนถึงปัจจุบัน เพื่อการมีส่วนร่วมในการดูแลและรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยวันที่ 8 มิถุนายน 2555 และวันที่ 15 พฤศจิกายน 2555 บริษัท เอสซีไอเอส (ประเทศไทย) จำกัด ในฐานะบริษัทที่รับรองมาตรฐานระบบคุณภาพได้เข้าตรวจติดตามระบบบริหารคุณภาพและระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม โดยผลการตรวจติดตาม บริษัทยังคงมีการรักษาระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001 และระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 อย่างต่อเนื่องไม่พบประเด็นที่ไม่สอดคล้องกับข้อกำหนดตามมาตรฐานทั้ง 2 ระบบ แต่อย่างใด

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

2.1 ความเป็นมาและเหตุการณ์สำคัญในปี 2555

2.1.1 ความเป็นมา

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เริ่มจดทะเบียนก่อตั้งเมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2530 ด้วยทุนจดทะเบียน 100,000 บาท โดยที่รัฐบาลไทยมีความประสงค์ให้เอกชนเป็นผู้ร่วมลงทุนในการพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศ รวมทั้งการขยายโครงข่ายของระบบทางพิเศษ กทพ.จึงได้เชิญชวนให้ผู้ที่สนใจจัดทำข้อเสนอเพื่อก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) เข้าเชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1) ข้อเสนอของบริษัทได้รับการยอมรับจาก กทพ.และได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 20 กันยายน 2531 โดยในวันที่ 22 ธันวาคม 2531 ทางด่วนกรุงเทพได้เข้าทำสัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 กับ กทพ. เพื่อดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช และส่วนต่อขยายต่างๆ รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาดังกล่าวเป็นเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2533

ในปี 2537 ผู้ถือหุ้นใหญ่ คือ บริษัท ภูมิไกลุมิ จำกัด ได้ถอนตัวจากการบริหาร และผู้ถือหุ้นกลุ่มธนาคารในประเทศและกลุ่ม ช.การช่างได้เข้าบริหารงานและรับซื้อหุ้นของบริษัท ภูมิไกลุมิ จำกัด ทั้งหมด ทางด่วนกรุงเทพได้แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนเมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2537 และหุ้นสามัญของบริษัทได้รับการจดทะเบียนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนและเริ่มทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2538 ขณะนี้บริษัทมีทุนจดทะเบียน 8,000 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 7,700 ล้านบาท

วันที่ 25 กันยายน 2539 บริษัทได้จัดตั้งบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“บริษัทย่อย”) ขึ้นโดยบริษัทถือหุ้นร้อยละ 99.99 ของทุนจดทะเบียน 3,000 ล้านบาท เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2539 บริษัทย่อยได้เข้าทำสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดกับ กทพ.เพื่อดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยาเป็นเวลา 30 ปี นับจากวันที่ 27 กันยายน 2539 จนถึงวันที่ 26 กันยายน 2569 เมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2546 บริษัทย่อยได้เพิ่มทุนจดทะเบียนอีก 3,000 ล้านบาท ปัจจุบัน บริษัทย่อยมีทุนจดทะเบียน 6,000 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 5,250 ล้านบาท โดยบริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 53.33 ของทุนจดทะเบียน

วันที่ 17 เมษายน 2540 ทางด่วนกรุงเทพได้เข้าทำสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วนดี กับ กทพ.เพื่อก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัชส่วนดี (พระราม 9-ศรีนครินทร์) ระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่ 17 เมษายน 2540

โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 โครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด เป็นโครงการที่มีลักษณะ BTO (Build Transfer and Operate) คือ ทางด่วนกรุงเทพและบริษัทย่อยลงทุนในการออกแบบและก่อสร้างทางพิเศษ โดยกรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ เป็นของ กทพ. การให้บริการในลักษณะดังกล่าวเป็นลักษณะของบริการสาธารณูปโภค ซึ่งโดยปกติภาครัฐจะเป็นผู้ให้บริการนี้แก่ประชาชน แต่เนื่องจากภาครัฐมีงบประมาณที่จำกัด จึงเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุนตามเงื่อนไขที่ภาครัฐกำหนด ทางด่วนกรุงเทพและบริษัทย่อยได้เข้าทำสัญญากับ กทพ. โดยบริษัทมีสิทธิในการบริหารและได้รับรายได้ค่าผ่านทางตามสัดส่วนที่กำหนดในสัญญา อายุของสัญญา มีระยะเวลา 30 ปี สามารถเจรจาต่ออายุได้อีก 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปี ภายใต้เงื่อนไขข้อตกลงที่ต้องเจรจากับ กทพ.ต่อไป

ทางด่วนกรุงเทพได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนในกิจการดำเนินงาน และการก่อสร้างโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ประเภท 6.28 กิจการทางสัมปทาน โดยสิทธิประโยชน์สิ้นสุดเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2544 และสำหรับบริษัทย่อยได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนในกิจการดำเนินงานและการก่อสร้างโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ประเภท 7.3 กิจการทางสัมปทาน ซึ่งสิทธิประโยชน์ที่บริษัทย่อยได้รับ สิ้นสุดเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2549

2.1.2 เหตุการณ์สำคัญในปี 2555

- เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2555 บริษัทได้ลงนามในสัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการ และบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครกับทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยมีระยะเวลาของสัญญา 30 ปี และในวันเดียวกันบริษัทได้เข้าทำสัญญาว่าจ้างบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้จัดการโครงการในการก่อสร้างโครงการดังกล่าว พร้อมกันนี้บริษัทได้เข้าทำสัญญาสินเชื่อกับสถาบันการเงิน ผู้ให้กู้เงิน 10,000 ล้านบาท
- การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ออกหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน (Notice To Proceed : NTP) เพื่อให้บริษัทเริ่มเข้าพื้นที่เพื่อดำเนินงานก่อสร้างทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครได้เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2555 โดยมีระยะเวลาก่อสร้างไม่เกิน 48 เดือน

3. ในเดือนพฤษภาคม 2555 บริษัทได้ขายหุ้นทั้งหมดที่ถืออยู่ในบริษัท เซาท์อีสต์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด จำนวน 110,112,500 หุ้น หรือร้อยละ 16.67 ให้กับบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (CKP) ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลักในการลงทุนถือหุ้นบริษัทอื่น ทำให้ในงบการเงินปี 2555 มีกำไรจากการขายหุ้นดังกล่าว จำนวน 1,650 ล้านบาท และบริษัทได้นำเงินที่ได้จากการขายหุ้นดังกล่าวลงทุนใน CKP
4. ในเดือนมีนาคม 2555 บริษัทได้ออกและเสนอขายหุ้นกู้ อายุ 3 ปี จำนวน 1,000 ล้านบาท ในอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 4.12 ต่อปีเพื่อนำไปชำระคืนหุ้นกู้เดิมที่มีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.88 ซึ่งครบกำหนดไถ่ถอนในเดือนสิงหาคม 2555
5. ในเดือนตุลาคม 2555 บริษัทได้ออกและเสนอขายหุ้นกู้ อายุ 4 ปี จำนวน 2,000 ล้านบาท ในอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 4.08 ต่อปีเพื่อเป็นแหล่งเงินทุนสำหรับโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร อย่างไรก็ตามบริษัทได้เข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate Swap) โดยมีหุ้นกู้ชุดดังกล่าวเป็นสินทรัพย์อ้างอิง โดยบริษัทจ่ายอัตราดอกเบี้ยลอยตัวที่ MLR+3.30 หรือ ณ สิ้นปี 2555 เท่ากับร้อยละ 3.70
6. เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2555 คณะกรรมการบริษัทได้มีมติให้นำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อขออนุมัติการลงทุนเพิ่มเติมในหุ้นสามัญของบริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน) (TTW) ซึ่งที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2556 เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2556 ได้มีมติอนุมัติให้บริษัทซื้อหุ้นสามัญของ TTW จากบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) จำนวน 438.90 ล้านหุ้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 11 ของทุนจดทะเบียน ซึ่งจะทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทใน TTW เพิ่มจากร้อยละ 9.24 เป็นร้อยละ 20.24 โดยเมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2556 บริษัทได้รับโอนหุ้น TTW และได้ดำเนินการเปลี่ยนแปลงทางทะเบียนต่อ TSD แล้ว
7. บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด (TRIS Rating) สถาบันจัดอันดับความน่าเชื่อถือทางการเงินของไทย คงอันดับความน่าเชื่อถือองค์กรที่ระดับ 'A' และคงอันดับความน่าเชื่อถือของตราสารหนี้ของบริษัทที่ระดับ 'A'
8. ในเดือนพฤษภาคม 2555 บริษัทได้ดำเนินการเพิ่มช่องบริการ Easy Pass บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษศรีนครินทร์ ประชาชื่นขาเข้า และอโศก 4 รวมทั้งสิ้น 3 ช่องทาง เพื่อรองรับปริมาณผู้ใช้บัตร Easy Pass ที่เพิ่มขึ้น
9. ในเดือนกรกฎาคม 2555 บริษัทได้ให้ความร่วมมือกับ กทพ. ในการยกเลิกเงินประกันการจำหน่ายบัตร Easy Pass ทั้งนี้เพื่อเป็นการสนับสนุนนโยบายภาครัฐที่ได้ขอความร่วมมือในการส่งเสริมให้มีการใช้บริการ Easy Pass ให้มีจำนวนมากขึ้น เพื่อเป็นการแก้ปัญหาการจราจรหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ

2.2 ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

2.2.1 ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท

- 1) การก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช ภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และทางพิเศษศรีรัช (ส่วนดี) ภายใต้สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี)

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

นอกจากนี้ยังมีระบบทางพิเศษที่เชื่อมโยงกัน ได้แก่

1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) และทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) มีจุดต่อเชื่อมเข้าด้วยกัน 2 จุด คือ ที่บริเวณทางต่างระดับมักกะสันและบริเวณทางต่างระดับบางโคล่
2. ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) และทางพิเศษฉลองรัช (ทางพิเศษสายรามอินทรา-อาจณรงค์) มีจุดต่อเชื่อมบริเวณทางแยกต่างระดับพระรามเก้า
3. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) และทางพิเศษฉลองรัช (ทางพิเศษสายรามอินทรา-อาจณรงค์) มีจุดต่อเชื่อมต่อบริเวณถนนอาจณรงค์

4. ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) และทางหลวงพิเศษกรุงเทพ-ชลบุรี (มอเตอร์เวย์) มีจุดเชื่อมต่อกันที่บริเวณถนนศรีนครินทร์
5. ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) และทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางพิเศษสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) มีจุดเชื่อมต่อกันบริเวณถนนแจ้งวัฒนะ
6. ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (โครงการอยู่ในระหว่างการก่อสร้าง) มีจุดเชื่อมต่อกับบริเวณทิศเหนือของสถานีขนส่งหมอชิต 2

ในส่วนของการค่าผ่านทาง ผู้ใช้ทางพิเศษชำระค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดขึ้นทางพิเศษ โดย กทพ.จะเป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทางทั้งหมดแล้วแบ่งให้บริษัท การจัดแบ่งรายได้ระหว่างบริษัทกับ กทพ.ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 นั้น ตั้งแต่วันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก รายได้ค่าผ่านทางจากทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัชจะถูกนำมารวมกันและแบ่งตามเกณฑ์พื้นที่ คือ พื้นที่ในเขตเมือง 9 ปีแรก บริษัทได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 60 กทพ.ได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 40 สำหรับ 9 ปีสุดท้าย บริษัทได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 40 กทพ.ได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 60 และระยะเวลาระหว่าง 9 ปีแรกและ 9 ปีสุดท้ายได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 50 เท่ากัน ส่วนพื้นที่นอกเขตเมืองรายได้ค่าผ่านทางเป็นของบริษัททั้งหมด

2) การก่อสร้างและบริหารทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครเป็นโครงการที่รัฐบาลประสงค์ให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมและลงทุนเพื่อพัฒนาระบบการคมนาคมของประเทศเพื่อให้สามารถขยายโครงข่ายของทางพิเศษที่มีอยู่ให้กว้างขวางและรวดเร็วขึ้นดังนั้น กทพ.จึงออกประกาศและข้อกำหนดในการจัดทำข้อเสนอเชิญชวนผู้สนใจจัดทำข้อเสนอลงทุนในโครงการนี้ และเมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2554 คณะกรรมการพิจารณาคัดเลือกเอกชนร่วมงานหรือดำเนินโครงการตามมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินกิจการของรัฐ พ.ศ.2535 ได้มีหนังสือแจ้งว่าทางด่วนกรุงเทพเป็นผู้ชนะการคัดเลือกให้ดำเนินการโครงการ

เมื่อวันที่ 4 กันยายน 2555 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบให้ กทพ. ดำเนินโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร โดยมีทางด่วนกรุงเทพเป็นคู่สัญญา เป็นระยะเวลา 30 ปี และได้ลงนามในสัญญาโครงการเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2555 พร้อมกันนี้ บริษัทได้เข้าทำสัญญาก่อสร้างโดยว่าจ้างบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้จัดการโครงการ และสัญญาสินเชื่อกับสถาบันการเงินในวงเงิน 10,000 ล้านบาท และที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2555 ได้มีมติอนุมัติให้บริษัทออกหุ้นกู้เพื่อระดมทุนสำหรับโครงการในวงเงินไม่เกิน 9,000 ล้านบาท

สรุปสาระสำคัญของโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

- ลักษณะโครงการ :** เป็นโครงการแบบ BTO (Build Transfer and Operate) ทางด่วนกรุงเทพมีหน้าที่ในการออกแบบและก่อสร้าง จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์และระบบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและมีหน้าที่ในการบริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาทางพิเศษเพื่อแลกเปลี่ยนกับสิทธิในรายได้ค่าผ่านทางและรายได้อื่น (ถ้ามี) ตลอดอายุสัมปทาน บริษัทเป็นผู้รับภาระในการลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมดตลอดระยะเวลาสัมปทาน และแบ่งผลตอบแทนหรือให้ผลประโยชน์แก่รัฐตามที่ได้ตกลงกันในสัญญาสัมปทาน
- ระยะเวลาโครงการ :** ระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่ กทพ.ได้ระบุในหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน (Notice to Proceed : NTP) คือวันที่ 15 ธันวาคม 2555 โดยแบ่งออกเป็น
- ระยะที่ 1 การออกแบบ ก่อสร้างทางพิเศษ การจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ระบบควบคุมการเก็บเงินค่าผ่านทางพิเศษ ระบบสื่อสารและระบบควบคุมการจราจร และระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องของทางพิเศษ โดยมีระยะเวลาก่อสร้างไม่เกิน 48 เดือนนับจากวันที่ 15 ธันวาคม 2555 ซึ่งเป็นวันที่ กทพ.กำหนดให้เริ่มงานตามที่ระบุไว้ใน NTP
- ระยะที่ 2 การบริหารจัดการ และการให้บริการ ได้แก่ การเรียกเก็บค่าผ่านทาง การกู้ภัย และการบำรุงรักษาทางพิเศษ โดยมีกำหนดเวลาเริ่มจากวันเปิดดำเนินการโครงการจนถึงสิ้นสุดระยะเวลาสัมปทาน

แนวเส้นทางและลักษณะกายภาพ

1. เริ่มต้นที่ถนนกาญจนาภิเษก ใกล้ทางแยกต่างระดับฉิมพลี จากนั้นแนวเส้นทางจะใช้พื้นที่เขตทางรถไฟสาย ตะวันตกข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 6 จนถึงบริเวณบางซื่อและเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชบริเวณ ด้านเหนือของสถานีขนส่งหมอชิต 2 รวมระยะทางประมาณ 16.7 กิโลเมตร
2. เป็นทางยกระดับขนาด 3 ช่องจราจรต่อทิศทาง ก่อสร้างในรูปแบบโครงสร้างพื้นทางรูปกล่องใช้ชิ้นส่วนคอนกรีต หล่อสำเร็จ (Pre-cast Segmental Box Girder)
3. ทางขึ้น-ลงขนาด 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง รวม 6 แห่ง
4. ด่านเก็บค่าผ่านทางจำนวน 10 ด่าน แบ่งเป็นด่านขาเข้า 6 ด่าน ด่านขาออก 4 ด่าน

มูลค่าโครงการ	:	25,491 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)
รายได้ค่าผ่านทาง	:	บริษัทมีสิทธิที่จะได้รับค่าผ่านทางตลอดระยะเวลาสัมปทาน ซึ่งอัตรา ค่าผ่านทางและการปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นไปตามที่ตกลงในสัญญา
ความคืบหน้าโครงการ	:	บริษัทได้เริ่มเข้าดำเนินการก่อสร้างโครงการเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2555 โดยในเบื้องต้น เป็นการเตรียมความพร้อมของพื้นที่ก่อสร้าง งานสำรวจ และงานออกแบบและมีความคืบหน้าของโครงการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 อยู่ที่ร้อยละ 0.52

2.2.2 ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัทย่อย

การก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา (ภายใต้สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด)

บริษัทย่อยได้เป็นผู้ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) ซึ่งประกอบด้วย ทางพิเศษ 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 แจ้งวัฒนะ-เชียงราก และระยะที่ 2 เชียงราก-บางไทร เชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช ที่บริเวณถนนแจ้งวัฒนะมีระยะทางรวมทั้งสิ้น 32 กิโลเมตร สำหรับขาเข้าเมืองผู้ใช้ทางชำระค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดขึ้นทางพิเศษ สำหรับขาออกจากเมืองชำระค่าผ่านทางที่จุดลงทางพิเศษ โดย กทพ.เป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทางทั้งหมด แล้วส่งมอบให้บริษัทย่อย โดยรายได้ค่าผ่านทางในส่วนของทางพิเศษอุดรรัถยาเป็นของบริษัทย่อยทั้งหมด

2.2.3 สัดส่วนส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง

สัดส่วนส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางสำหรับพื้นที่ในเขตเมือง ระหว่างบริษัท และกทพ.ได้เปลี่ยนจากบริษัทได้รับส่วนแบ่ง ร้อยละ 60 กทพ.ได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 40 มาเป็นได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 50 เท่ากัน ในวันที่ 2 กันยายน 2545 และบริษัทได้รับ ส่วนแบ่งร้อยละ 40 กทพ.ได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 60 เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2554 ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญาโครงการ ระบบทางด่วนขั้นที่ 2

ทางพิเศษ	ลักษณะพื้นที่	ระยะทาง (กม.)	วันที่เปิดบริการ	รายได้	การแบ่งรายได้ บริษัท : กทพ.
เฉลิมมหานคร					
ดินแดง - ท่าเรือ	ในเขตเมือง	8.9	4 ม.ค. 2524	บริษัท และ กทพ.	- 9 ปีแรก 60 : 40
บางนา - ท่าเรือ	ในเขตเมือง	7.9	17 ม.ค. 2526	บริษัท และ กทพ.	- ระยะเวลาระหว่าง 9 ปีแรก
ท่าเรือ - ดาวคะนอง	ในเขตเมือง	10.3	8 ส.ค. 2530	บริษัท และ กทพ.	และ 9 ปีสุดท้าย 50 : 50
					- 9 ปีสุดท้าย 40 : 60
ศรีรัช					
ส่วนเอ พระราม 9 - รัชดาภิเษก	ในเขตเมือง	12.4	2 ก.ย. 2536	บริษัท และ กทพ.	- 9 ปีแรก 60 : 40
ส่วนบี พญาไท - บางโคล่	ในเขตเมือง	9.4	6 ต.ค. 2539	บริษัท และ กทพ.	- ระยะเวลาระหว่าง 9 ปีแรก
					และ 9 ปีสุดท้าย 50 : 50
					- 9 ปีสุดท้าย 40 : 60

ทางพิเศษ	ลักษณะพื้นที่	ระยะทาง (กม.)	วันที่เปิดบริการ	รายได้	การแบ่งรายได้ บริษัท : กทพ.
ส่วนที่ รัชดาภิเษก - แจ้งวัฒนะ ส่วนดี พระราม 9 - ศรีนครินทร์	นอกเขตเมือง นอกเขตเมือง	8.0 8.7	2 ก.ย. 2536 ระยะที่หนึ่ง 2 ธ.ค. 2541 ระยะที่สอง 1 มี.ค. 2543	บริษัท บริษัท	- 100 : 0 - 100 : 0
ศรีรัช - วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร	นอกเขตเมือง	16.7	วันที่เริ่มก่อสร้าง 15 ธ.ค. 2555 กำหนดแล้วเสร็จ ภายใน 48 เดือน	บริษัท	- 100 : 0
อุดรรัถยา แจ้งวัฒนะ - เชียงราก เชียงราก - บางไทร	นอกเขตเมือง นอกเขตเมือง	22 10	2 ธ.ค. 2541 1 พ.ย. 2542	บริษัทย่อย บริษัทย่อย	- 100 : 0 - 100 : 0

สำหรับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช อัตราค่าผ่านทางและการปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นไปตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งมีการปรับทุก 5 ปี โดยจะคำนวณการปรับอัตราค่าผ่านทางบนพื้นฐานของอัตราการเพิ่มของดัชนีราคาผู้บริโภคสำหรับกรุงเทพมหานครที่ออกโดยกระทรวงพาณิชย์ล่าสุด ทั้งนี้จะปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นจำนวนเต็มช่วงละ 5 บาท แต่จะปรับได้ไม่เกินครั้งละ 10 บาท ตลอดระยะเวลา 15 ปีแรกของสัญญา ในกรณีที่เกินเงินเพื่อสูงกว่าปกติ หรือมีเหตุสุดวิสัย หรือเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น บริษัท และ กทพ.สามารถพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางตามสมควร โดยมีการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2551 และมีการกำหนดการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งต่อไปในวันที่ 1 กันยายน 2556

ส่วนทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร อัตราค่าผ่านทางและการปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นไปตามสัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะใช้บังคับนับแต่วันที่เปิดดำเนินการโครงการเป็นต้นไปเป็นระยะเวลา 5 ปี จากนั้นอัตราค่าผ่านทางซึ่งรวมอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 7 แล้วจะมีการปรับเพิ่มขึ้นทุกระยะเวลา 5 ปี ในอัตรา 15 บาท 25 บาท และ 35 บาท สำหรับรถ 4 ล้อ รถ 6-10 ล้อ และรถมากกว่า 10 ล้อ ตามลำดับ

และทางพิเศษอุดรรัถยา การปรับอัตราค่าผ่านทางจะมีการปรับทุก 5 ปี โดยจะคำนวณการปรับอัตราค่าผ่านทางบนพื้นฐานของอัตราการเพิ่มของดัชนีราคาผู้บริโภคสำหรับกรุงเทพมหานครที่ออกโดยกระทรวงพาณิชย์ล่าสุด ทั้งนี้จะปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นจำนวนเต็มช่วงละ 5 บาท แต่จะปรับได้ไม่เกินครั้งละ 15 บาท ตลอดระยะเวลา 15 ปีแรกของสัญญา โดยมีการปรับค่าผ่านทางครั้งแรกเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2546 และมีการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2551 สำหรับครั้งต่อไปมีการกำหนดการปรับอัตราค่าผ่านทางในวันที่ 1 พฤศจิกายน 2556 ทั้งนี้เพื่อส่งเสริมให้ลูกค้าประจำใช้ทางพิเศษเส้นนี้มากขึ้น บริษัทย่อยจึงได้ส่งเสริมการขายโดยให้ส่วนลดค่าผ่านทาง ซึ่งจะปรับลดทันทีที่จุดชำระเงินเริ่มตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2543 เป็นต้นมา ในปี 2555 มีอัตราส่วนลดสูงสุดร้อยละ 26

2.2.4 อัตราค่าผ่านทางพิเศษ

ทางพิเศษ / ด้านเก็บค่าผ่านทาง	อัตราค่าผ่านทางพิเศษ (บาท/เที่ยว)		
	4 ล้อ	6-10 ล้อ	มากกว่า 10 ล้อ
ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) ยกเว้น			
ด้านอาจณรังค์ 1 (ไปบางนา)	45	70	100
ด้านบางจาก	35 *	60 *	90 *
	5	10	20
ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) ยกเว้น			
ด้านศรีนครินทร์ ด้านรามคำแหง	45	70	100
ด้านพระราม 9 ด้านอโศก 3	25	50	70
	25	50	70

ทางพิเศษ / ด้านเก็บค่าผ่านทาง	อัตราค่าผ่านทางพิเศษ (บาท/เที่ยว)		
	4 ล้อ	6-10 ล้อ	มากกว่า 10 ล้อ
ด้านพระราม 9 - 1 (ศรีรัช)	20 **	45 **	65 **
ด้านประชาชื่น (ขาเข้า)	55	85	130
ด้านประชาชื่น (ขาออก)	10	15	30
ด้านประชาชื่น 1 (ขึ้นจากถนนประชาชื่น)	15	20	35
ด้านประชาชื่น 2 (ลงสู่ถนนประชาชื่น)	15	20	35
ด้านงามวงศ์วาน 1 (ขาออก)	15	20	35
ด้านงามวงศ์วาน 2 (ขาเข้า)	15	20	35
ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	50 ***	80 ***	115 ***
ทางพิเศษอุดรรัถยา			
ด้านเมืองทองธานี	35 ****	70 ****	105 ****
ด้านศรีสมาน	40 ****	80 ****	120 ****
ด้านบางพูน	40 ****	80 ****	120 ****
ด้านเชียงราก	45	95	140
ด้านบางปะอิน	55	115	170

หมายเหตุ : * อัตราหนี้หลังหักส่วนลดพิเศษ 10 บาท สำหรับรถทุกประเภท จนถึง 31 สิงหาคม 2556
 ** อัตราหนี้หลังหักส่วนลดพิเศษ 5 บาท สำหรับรถทุกประเภท จนถึง 31 สิงหาคม 2556
 *** อัตราหนี้มีผลใช้บังคับนับแต่วันที่เปิดให้ดำเนินการโครงการเป็นต้นไปเป็นระยะเวลา 5 ปี
 **** อัตราหนี้หลังหักส่วนลดพิเศษสำหรับรถทุกประเภทตั้งแต่ 1 มกราคม 2555 จนถึง 31 ตุลาคม 2556

แม้ว่า กทพ.ได้ดำเนินการให้มีการออกประกาศกระทรวงคมนาคมในการปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่ซึ่งลงนามโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในฐานะผู้มีอำนาจตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยอัตราค่าผ่านทางสำหรับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัชมีการปรับเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2551 และอัตราค่าผ่านทางสำหรับทางพิเศษอุดรรัถยาซึ่งมีการปรับเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2551 แต่ทางด่วนกรุงเทพและบริษัทย่อยเห็นว่า อัตราค่าผ่านทางตามประกาศดังกล่าวยังคงไม่สอดคล้องกับข้อสัญญา

2.2.5 การแบ่งการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย

การประกอบธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อยเป็นลักษณะเดียวกัน คือ การเข้าทำสัญญาโครงการทางพิเศษกับ กทพ. เพื่อก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ โดยในปี 2539 บริษัทได้จัดตั้งบริษัทย่อย คือ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด เพื่อดำเนินการโครงการทางพิเศษอุดรรัถยา แต่เนื่องจากเกิดผลกระทบทางการเงินอย่างรุนแรงจากการที่รายได้ไม่เป็นไปตามประมาณการจากผลของทางแข่งขันตั้งแต่ปี 2541 บริษัทจึงปรับปรุงการบริหารเพื่อลดค่าใช้จ่ายโดยปรับลดจำนวนพนักงานและให้การบริหารทางพิเศษอุดรรัถยาดำเนินการโดยบริษัทเป็นผู้รับจ้างดำเนินการ

2.2.6 โครงสร้างการถือหุ้นในบริษัทย่อย (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555)

ทุนจดทะเบียนของบริษัทย่อย		6,000,000,000	บาท
มูลค่าหุ้นที่ตราไว้	หุ้นละ	10	บาท
เรียกชำระแล้ว		5,250,000,000	บาท
เป็นหุ้นสามัญ	จำนวน	294,000,000	หุ้น
เป็นหุ้นบุริมสิทธิ	จำนวน	306,000,000	หุ้น
	รวม	600,000,000	หุ้น
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นในบริษัทย่อย		319,999,980	หุ้น
เป็นหุ้นสามัญ	จำนวน	154,000,000	หุ้น
เป็นหุ้นบุริมสิทธิ	จำนวน	165,999,980	หุ้น

2.3 โครงสร้างรายได้

รายได้ของบริษัทและบริษัทย่อยเปรียบเทียบกับปี 2553-2555

รายการ	ดำเนินการ โดย	ปี 2555		ปี 2554		ปี 2553	
		ล้านบาท	%	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%
ทางพิเศษในเขตเมือง ⁽¹⁾							
ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1)	กทพ.	2,463.81	26.71	2,411.46	31.52	2,811.78	35.13
ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนเอ)	บริษัท	1,415.50	15.35	1,409.67	18.42	1,621.58	20.26
ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนบี)	บริษัท	674.69	7.31	654.14	8.55	772.60	9.65
รวม		4,554.00	49.37	4,475.27	58.49	5,205.96	65.04
ทางพิเศษนอกเขตเมือง							
ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนซี)	บริษัท	851.31	9.23	797.86	10.43	757.30	9.46
ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี)	บริษัท	1,342.52	14.55	1,233.52	16.13	1,129.13	14.11
ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด)	บริษัทย่อย	984.39	10.67	801.54	10.46	718.65	8.98
รวม		3,178.22	34.45	2,832.92	37.02	2,605.08	32.55
รวมรายได้ค่าผ่านทาง		7,732.22	83.82	7,308.19	95.51	7,811.04	97.59
รายได้อื่น							
กำไรจากเงินลงทุน		1,197.52	12.98	16.06	0.21	27.36	0.34
อื่นๆ ⁽²⁾		294.58	3.20	327.54	4.28	165.38	2.07
รวมรายได้ทั้งสิ้น		9,224.32	100.00	7,651.79	100.00	8,003.78	100.00

หมายเหตุ ⁽¹⁾ เปลี่ยนสัดส่วนส่วนแบ่งรายได้ที่บริษัท และ กทพ. ได้รับจาก 50:50 เป็น 40:60 เมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2554

⁽²⁾ รายได้อื่นๆ หมายถึง ดอกเบี้ยรับ เงินปันผลรับ และอื่นๆ

2.4 เป้าหมายการดำเนินงาน

ทางด่วนกรุงเทพได้กำหนดเป้าหมายที่จะเป็นบริษัทเอกชนชั้นนำของประเทศในการให้บริการทางพิเศษด้วยระบบการบริหารจัดการที่ดี เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการเดินทางของสาธารณชนภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและมีความรับผิดชอบต่อสังคม บริษัทมีนโยบายหลัก 4 ประการคือ

1. มุ่งสร้างการยอมรับของสังคมให้เกิดการรับรู้ภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กร
2. มุ่งบรรเทาปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร
3. อำนวยความสะดวกทางการเงินที่มั่นคง
4. ปรับปรุงประสิทธิภาพ และคุณภาพงานให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์การกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีการจัดการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม

แผนงานหลักในปี 2555

1. ดำเนินการให้ได้ข้อยุติในการเจรจาต่อรอง และได้มีการลงนามในสัญญาร่วมลงทุนโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รวมถึงการดำเนินการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
2. ปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าผ่านทางทั้งแบบเงินสดและอัตโนมัติ รวมถึงเพิ่มเติมทางขึ้นลง การต่อเชื่อมทางเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของทางพิเศษศรีรัช
3. ร่วมปฏิบัติงานกับ กทพ. ในการบริหารและบำรุงรักษาทางพิเศษศรีรัชด้วยสัมพันธภาพที่ดี เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และความพอใจให้ผู้ใช้บริการ
4. ติดตาม และเร่งรัดการดำเนินการให้ได้ข้อยุติเกี่ยวกับข้อพิพาทที่มีกับ กทพ. เพื่อลดผลกระทบต่อการดำเนินงาน
5. รักษาสภาพคล่องรวมถึงบริหารเงินลงทุนระยะสั้นและการลงทุนระยะยาวอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มรายได้ พร้อมทั้งนำเครื่องมือทางการเงินต่างๆ มาใช้เพื่อบริหารความเสี่ยง และลดต้นทุนการเงิน
6. ดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้สังคมได้รับรู้ถึงความมุ่งมั่นในการให้บริการที่มีคุณภาพ และความรับผิดชอบต่อผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เพื่อให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีในใจของผู้ใช้บริการและสังคมโดยรวม
7. รักษาไว้ซึ่งระบบบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ตรวจสอบได้ ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
8. รักษาระบบบริหารงานคุณภาพ (ISO 9001) ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (ISO 14001) และพัฒนาระบบสารสนเทศด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการปฏิบัติงานที่ดี

3. การประกอบธุรกิจของบริษัท

3.1 ลักษณะบริการ

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BECL) และบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (NECL) เป็นผู้ให้บริการทางพิเศษ คือ ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) และทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) ซึ่งเชื่อมต่อกับเครือข่ายทางพิเศษที่ครอบคลุมพื้นที่หลักของกรุงเทพและปริมณฑล ทำให้ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางจากทิศเหนือของกรุงเทพมหานครไปยังทิศใต้และทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานครได้อย่างสะดวกสบาย โดยไม่จำเป็นต้องเดินทางผ่านเส้นทางถนนพื้นล่างที่มีการจราจรที่ติดขัด โดยผู้ใช้ทางสามารถเดินทางถึงที่หมายได้สะดวกรวดเร็วกว่าการใช้เส้นทางธรรมดา และภายในปี 2559 เมื่อโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครเปิดให้บริการก็จะสามารถเชื่อมโยงไปยังทิศตะวันตกของกรุงเทพมหานครครบทุกทิศทาง ซึ่งมีรายละเอียดของเครือข่ายที่เชื่อมโยงระบบทางพิเศษส่วนต่างๆ ดังนี้

รายละเอียด	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ก่อสร้างและบริหารงานโดย
1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1) (บางนา - ดินแดง - ดาวคะนอง)	27.1	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
2. ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) 2.1 ส่วนในเมือง (ประชาชื่น - พญาไท - บางโคล่ - อโศก) 2.2 ส่วนนอกเมือง (ประชาชื่น - แจ้งวัฒนะ และ อโศก - ศรีนครินทร์)	38.5	บมจ.ทางด่วนกรุงเทพ
3. ทางพิเศษอุดรรัถยา (บางปะอิน - ปากเกร็ด)	32.0	บจก.ทางด่วนกรุงเทพเหนือ
4. ทางพิเศษอุดรรัถยา (ดอนเมืองโทลล์เวย์)	28.0	บมจ.ทางยกระดับดอนเมือง
5. ทางพิเศษฉลองรัชรวมส่วนต่อขยาย (รามอินทรา - อาจณรงค์ และรามอินทรา - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร)	37.7	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
6. ทางพิเศษบูรพาวิถี (บางนา - ชลบุรี)	55.0	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
7. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) และ ทางหลวงหมายเลข 37 (ช่วงสุขสวัสดิ์ - บางขุนเทียน) รวมทางเชื่อมต่อถนนวงแหวนอุตสาหกรรม	37.8	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
8. ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (โครงการอยู่ระหว่างการก่อสร้าง)	16.7	บมจ.ทางด่วนกรุงเทพ
รวมระยะทางทั้งสิ้น	272.8	

3.2 การตลาดและสภาวะการแข่งขัน

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายและลักษณะลูกค้า

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของผู้ใช้ทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช คือ ผู้ใช้ทางที่มุ่งหวังความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง หรือต้องการร่นระยะทางในการเดินทางไปยังจุดหมาย รวมทั้งต้องการหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรตามเส้นทางปกติที่การจราจรติดขัดในพื้นที่ของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยหากจำแนกลูกค้าซึ่งเป็นผู้ใช้ทางออกเป็น 3 กลุ่มตามประเภทของรถที่ใช้ทางพิเศษ ทั้งนี้ในปี 2555 ที่ผ่านมามีลูกค้าประเภทรถ 4 ล้อ รถ 6-10 ล้อ และรถมากกว่า 10 ล้อ มีสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 97.79 ร้อยละ 1.94 และร้อยละ 0.27 ตามลำดับ ปริมาณจราจรที่ใช้ทางพิเศษสามารถจำแนกตามพื้นที่ได้ดังนี้

รายละเอียด	ปริมาณจราจรเฉลี่ย (เที่ยว/วัน)	% สัดส่วน
1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1) ⁽¹⁾ (บางนา - ดินแดง - ดาวคะนอง)	367,488	22.27%
2. ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) 2.1 ส่วนในเมือง (ประชาชื่น - พญาไท - บางโคล่ - อโศก) 2.2 ส่วนนอกเมือง (ประชาชื่น - แจ้งวัฒนะ และอโศก - ศรีนครินทร์)	320,651 332,740	19.43% 20.17%
3. ทางพิเศษอุดรรัถยา (บางปะอิน - ปากเกร็ด)	63,886	3.87%
4. ทางพิเศษอุดรรัถยา (ดอนเมืองโทลล์เวย์) ⁽²⁾	100,000	6.06%
5. ทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา - อาจณรงค์ และรามอินทรา- วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร) ⁽¹⁾	168,774	10.23%
6. ทางพิเศษบูรพาวิถี (บางนา - ชลบุรี) ⁽¹⁾	115,130	6.98%
7. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) ⁽¹⁾ และทางหลวงหมายเลข 37 (ช่วงสุขสวัสดิ์ - บางขุนเทียน)	181,396	10.99%
รวมปริมาณจราจรทั้งสิ้น	1,650,065	100%

หมายเหตุ ⁽¹⁾ แหล่งข้อมูล การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ข้อมูลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม - 31 ธันวาคม 2555

⁽²⁾ แหล่งข้อมูล หนังสือพิมพ์เดลินิวส์ ฉบับวันที่ 17 มกราคม 2556

เนื่องจากบริการทางพิเศษจัดเป็นการให้บริการสาธารณะูปโภคต่อประชาชนทั่วไป ผู้ใช้ทางที่จัดเป็นลูกค้ากลุ่มเป้าหมายของระบบทางพิเศษข้างต้นนั้น จึงมีการกระจายตัวอย่างกว้างขวางตามวัตถุประสงค์การเดินทาง ดังนั้น รายได้ของระบบทางพิเศษจึงไม่ได้พึ่งพิงอยู่กับบุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นพิเศษแต่อย่างใด

3.2.1 นโยบายและลักษณะการตลาด

กลยุทธ์ทางการตลาด

จุดเด่นทางการตลาด คือ การให้บริการทางพิเศษศรีรัชมุ่งเน้นที่จะสนองตอบความต้องการในการเดินทางผ่านเครือข่ายทางพิเศษที่เชื่อมต่อและครอบคลุมพื้นที่หลักของกรุงเทพมหานคร ทั้งการเดินทางจากทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช รวมทั้งทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-อาจณรงค์) มีเครือข่ายที่ครอบคลุมพื้นที่จากทิศเหนือจรดทิศใต้ และจากทิศตะวันตกไปยังทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ ทางด่วนชั้นที่ 3 สายใต้ตอน S1 (บางนา-อาจณรงค์) ซึ่งเชื่อมต่อกับทางพิเศษบูรพาวิถี (บางนา-ชลบุรี) ทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษฉลองรัชนั้น ทำให้เครือข่ายระบบทางพิเศษสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ส่งผลให้ผู้ใช้บริการสามารถเดินทางไปถึงที่หมายได้สะดวกและรวดเร็วกว่าการใช้ถนนพื้นราบ

จุดด้อยทางการตลาด คือ ข้อจำกัดทางด้านกายภาพทำให้ไม่สามารถระบายรถบริเวณทางลงทางพิเศษในช่วงเวลาเร่งด่วนซึ่งขึ้นอยู่กับสภาพการจราจรบนถนนพื้นราบอันเป็นปัจจัยที่มีความไม่แน่นอนซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัท ทั้งนี้บริษัทได้มีการประสานงานกับตำรวจจราจรของสถานีตำรวจพื้นราบเพื่อช่วยระบายจราจรอย่างต่อเนื่อง รวมถึงเพิ่มความคล่องตัวของการจราจรในระบบด้วยการปรับปรุงจุดขึ้น-ลงต่างๆ ทำให้ประหยัดเวลา และผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกรบายเพิ่มขึ้น มีคุณภาพชีวิตในการเดินทางในเมืองหลวงที่ดีกว่าเดิม เพื่อให้ผู้ใช้ทางได้เห็นถึงประโยชน์ที่ได้รับมากกว่าการคำนึงถึงปัจจัยทางด้านราคา

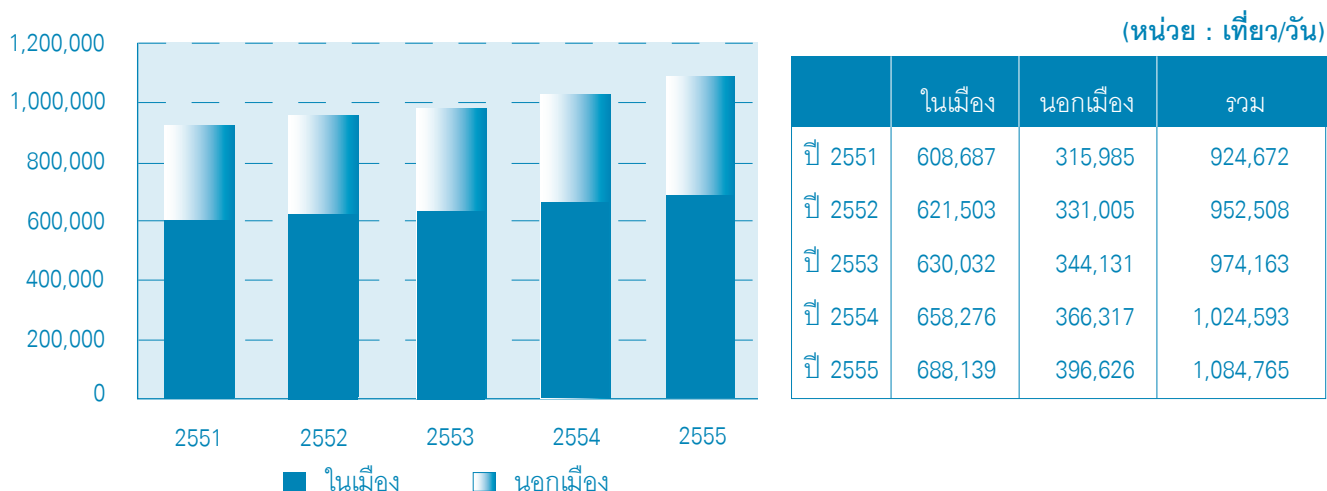
ในส่วนของกลยุทธ์ทางการตลาด ทางด่วนกรุงเทพได้มีการดำเนินการ คือ

1) เส้นทางพิเศษและเครือข่ายการให้บริการ (Products)

1. การมีเครือข่ายการให้บริการทางพิเศษซึ่งตั้งอยู่บนทำเลที่ดี และเชื่อมต่อกับถนนหลักของเมือง ทำให้สามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้ทางให้เดินทางไปยังจุดหมายได้ตรงตามต้องการ บริษัทได้ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพของสายทางและคุณภาพของการให้บริการที่ดี บริษัทได้ให้ความสำคัญต่อความต้องการของลูกค้าโดยได้นำมาปรับเป็นกลยุทธ์สำคัญเพื่อเสริมศักยภาพในการรองรับปริมาณจราจรที่หมุนเวียนในระบบให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น

2. การศึกษาความเหมาะสมเพื่อปรับปรุงทางขึ้น-ลงทางพิเศษเป็นอีกมาตรการที่บริษัทนำมาเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทางและรักษาระดับคุณภาพทางพิเศษในด้านความปลอดภัยเชิงวิศวกรรมให้อยู่ในระดับมาตรฐานสากลอย่างต่อเนื่อง
 3. บริษัทมีการติดตามสถิติปริมาณจราจรอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของบริการ Easy Pass ให้เหมาะสมเพื่อปรับปรุงการให้บริการและรองรับจำนวนผู้ใช้ทางพิเศษที่เพิ่มขึ้น ในปี 2555 บริษัทได้เพิ่มจำนวนช่องบริการ Easy Pass บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษศรีนครินทร์ ประชาชื่นขาเข้า และอโศก 4 เพื่อรองรับปริมาณผู้ใช้บัตร Easy Pass ที่เพิ่มสูงขึ้น และสอดคล้องกับความต้องการในการใช้งานในแต่ละพื้นที่
 4. การศึกษาแนวเส้นทางใหม่ๆ เพื่อรองรับทิศทางการเติบโตของเมือง (Urbanization) ที่จะขยายตัวในอนาคต โดยเฉพาะพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานครตลอดจนการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้ทาง จัดเป็นการเตรียมพร้อมเพื่อรองรับการขยายขอบข่ายการให้บริการทางพิเศษ อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มช่องทางการให้บริการที่ตอบรับกับความต้องการของผู้ใช้ทางในอนาคตได้เป็นอย่างดี
 5. บริษัทได้มีการเพิ่มช่องทางการสื่อสารผ่านป้ายจราจรอัจฉริยะ (Smart Traffic) และป้ายสลับข้อความ (VMS) เพื่อรายงานสภาพจราจรบนระบบทางพิเศษตลอดจนการแนะนำการเดินทางบนเส้นทางพิเศษอย่างเหมาะสม
 6. บริษัทได้ดำเนินการปรับปรุงป้ายแนะนำการใช้ทางพิเศษบนถนนพื้นราบ ทั้งที่เป็นถนนสายหลักและถนนซอยในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลอย่างต่อเนื่อง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางและเพิ่มความมั่นใจในการเข้าใช้ทางพิเศษ โดยบริษัทจะเน้นการให้ข้อมูลสถานที่สำคัญในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงกับทางขึ้น-ลงทางพิเศษส่วนต่างๆ ผ่านเว็บไซต์และสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ เพื่อให้ลูกค้าที่เป็นผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกในการเดินทางภายในเวลาที่รวดเร็วยิ่งขึ้น
- 2) อัตราค่าผ่านทาง (Price)
1. การกำหนดราคาหรืออัตราค่าผ่านทางพิเศษ ตามสัญญาได้มีการตกลงและกำหนดอัตราค่าผ่านทางตลอดจนวิธีการพิจารณาการคำนวณปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่ไว้เป็นการล่วงหน้าระหว่างคู่สัญญาเมื่อมีการจัดทำสัญญาโครงการ ซึ่งอัตราที่ใช้เป็นอัตราที่เหมาะสมและได้รับจากผลการศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนของแต่ละโครงการ ซึ่งตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดได้กำหนดให้มีการพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่เป็นประจำทุก 5 ปี โดยอ้างอิงตามการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาผู้บริโภคกรุงเทพมหานครที่ได้มีการออกประกาศโดยกระทรวงพาณิชย์ ซึ่งการคำนวณดังกล่าวเป็นพื้นฐานในการคำนวณเพื่อรักษามูลค่าที่แท้จริงของอัตราค่าผ่านทางตามระยะเวลาที่กำหนดของสัญญา
 2. การให้ส่วนลดค่าผ่านทางในปี 2555 บริษัทได้มอบส่วนลดค่าผ่านทางให้กับผู้ใช้ทางอย่างต่อเนื่องในบางเส้นทาง โดยมีการกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดเป็นคราวๆ ไป เพื่อดึงดูดให้ผู้ใช้ทางหันมาใช้ทางพิเศษมากขึ้น โดยเฉพาะเส้นทางที่มีจุดเชื่อมต่อระหว่างระบบทางพิเศษ เช่น บริเวณด่านพระราม 9-1 (ที่มาจากทางพิเศษฉลองรัชเพื่อเข้าสู่ทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนติ) และด่านอาจณรงค์ 1 (มุ่งหน้าเข้าบางนา) ตลอดจนทางพิเศษอุดรรัถยาที่ด่านเมืองทองธานี ด่านศรีสมาน และด่านบางขุน
- 3) ช่องทางการจัดจำหน่าย (Place)
1. ปริมาณจราจรในระบบทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) และทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) ที่เกิดขึ้นในปี 2555 สามารถจำแนกตามสัดส่วนพื้นที่เขตในเมืองและนอกเมืองเท่ากับ 63 : 37

กราฟปริมาณจราจรเฉลี่ยรายวัน จำแนกในเขตเมือง และนอกเขตเมือง
(ระบบทางด่วนชั้นที่ 1 ทางด่วนชั้นที่ 2 และทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด)



2. การชำระค่าผ่านทางพิเศษปี 2555

- 2.1 ผู้ใช้บริการทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัชสามารถเลือกใช้บริการทางพิเศษ ณ จุดขึ้น-ลงทางพิเศษต่างๆ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่สำคัญในกรุงเทพมหานครตลอดระยะทาง 65.6 กิโลเมตร ทั้งเขตในเมืองและนอกเมือง โดยผู้ให้บริการทางพิเศษจะต้องชำระเงินค่าผ่านทางที่ด่านเก็บค่าผ่านทาง 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 สุววงศ์ หัวลำโพง คลองประปา ย่านพหลฯ ประชาชื่น พระราม 3 ฯลฯ) และผู้ให้บริการสามารถชำระค่าผ่านทางได้ 2 ช่องทางด้วยเงินสด หรือใช้ระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass)
- 2.2 ผู้ใช้บริการทางพิเศษอุดรรัถยาที่เชื่อมต่อบริเวณทางพิเศษออกสู่ด้านทิศเหนือของกรุงเทพมหานครมีระยะทาง 32 กิโลเมตร ซึ่งมีด่านเก็บค่าผ่านทางจำนวน 10 จุดโดยจะต้องชำระเงินค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดทางขึ้นสำหรับขาเข้าเมือง และ ณ จุดทางลงสำหรับขาออกนอกเมือง ซึ่งมีทางขึ้นจำนวน 5 จุด ทางลงจำนวน 5 จุด และผู้ให้บริการจะต้องชำระเงินค่าผ่านทางด้วยเงินสดเท่านั้น

3. การให้บริการระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ

ทางด่วนกรุงเทพได้ร่วมกับ กทพ.ในการนำระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติมาใช้ในการจัดเก็บค่าผ่านทางเพื่อเป็นทางเลือกใหม่ให้กับผู้ใช้ทางเพิ่มความสะดวกรวดเร็วและประสิทธิภาพในการชำระค่าผ่านทางบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ตลอดจนรองรับปริมาณจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต โดย กทพ. นำระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass) มาใช้เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2553 สำหรับทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1) ทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-อาจณรงค์-วงแหวนรอบนอก) และทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ในส่วนของทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) บริษัทได้เริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2553 โดยหลังจากทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) เปิดให้บริการ Easy Pass ทำให้มีการบริการครอบคลุมทุกโครงข่าย โดย ณ เดือนธันวาคม 2555 มีปริมาณรถใช้ระบบ Easy Pass เฉลี่ยวันทำการของทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัชอยู่ที่ประมาณ 337,800 เที่ยวต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 30.46 ของประเภทรถ 4 ล้อ นอกจากนี้การนำ Easy Pass มาใช้ยังเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บค่าผ่านทางในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน โดยจากความสามารถในการจัดเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสดอยู่ที่ 450 เที่ยวต่อชั่วโมง เมื่อนำระบบ Easy Pass มาใช้ ปัจจุบันพบว่า มีปริมาณการใช้ Easy Pass สูงสุดที่ 936 เที่ยวต่อชั่วโมง เมื่อเทียบกับความสามารถในการจัดเก็บด้วย Easy Pass สูงสุดที่ 1,200 เที่ยวต่อชั่วโมง นอกจากนี้ บริษัทยังได้มีการประสานงานกับ กทพ. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บค่าผ่านทางในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ

สำหรับผู้ให้บริการทางพิเศษที่ต้องการใช้บริการระบบ Easy Pass สามารถติดต่อขอใช้บัตร Easy Pass ได้ที่อาคารด่านเก็บค่าผ่านทางที่จัดไว้ให้ในช่วงระหว่างเวลา 05.00 - 22.00 น.

นอกจากนี้ ทางด่วนกรุงเทพจัดให้มีจุดบริการติดตั้ง และตรวจสอบเครื่อง Easy Pass รวมถึงบริการตัดฟิล์มเพื่อติดตั้ง Easy Pass และทดสอบระบบ Easy Pass หลังการแก้ไขปัญหา โดยผู้ใช้ทางพิเศษสามารถนำรถยนต์เข้าใช้บริการ ณ จุดบริการ Easy Pass ... Fast Service โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายได้ที่ บมจ.ทางด่วนกรุงเทพ ถนนอโศก-ดินแดง ทุกวันทำการ ตั้งแต่เวลา 09.00 - 17.00 น.

4) กิจกรรมส่งเสริมการขายและประชาสัมพันธ์ (Promotion)

กิจกรรมส่งเสริมการขายนั้น ทางด่วนกรุงเทพจัดให้มีส่วนลดค่าผ่านทางในบางเส้นทางและมีกำหนดเวลาสิ้นสุด เพื่อให้ลูกค้ากลุ่มเป้าหมายหันมาใช้บริการทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอจนเกิดความเคยชินและเป็นลูกค้าประจำในที่สุด โดยในปี 2555 บริษัทยังคงให้ส่วนลด ณ จุดเชื่อมต่อกับทางพิเศษฉลองรัชมายังทางพิเศษศรีรัชส่วนที่ 1 ด้านพระราม 9-1 (ศรีรัช) และ ณ จุดเชื่อมต่อกับทางพิเศษฉลองรัชมายังทางพิเศษเฉลิมมหานครที่ด้านอาภากรวงศ์ 1 เฉพาะไปบางนา รวมถึงทางพิเศษอุดรรัถยาของบริษัทย่อย ยังให้ส่วนลดแก่ผู้ใช้บริการอย่างต่อเนื่องเช่นกัน

นอกจากนี้ ในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น วันสงกรานต์และวันขึ้นปีใหม่ ทางด่วนกรุงเทพได้ร่วมมือกับ กทพ. จัดกิจกรรมส่งเสริมการใช้ทางพิเศษให้กับผู้ใช้ทางด้วยการแจกของที่ระลึกแก่ผู้ใช้ทางพิเศษ รวมทั้งจัดให้มีจุดให้บริการแก่ผู้ใช้ทางบริเวณด้านปลายทาง จัดเป็นการสร้างความรู้สึกผูกพันให้กับลูกค้าภายใต้แนวคิดที่ว่าเราพร้อมส่งมอบบริการที่ดีให้กับลูกค้าตลอดสายทาง

ทางด่วนกรุงเทพในฐานะเอกชนผู้ให้บริการทางพิเศษได้สนองตอบนโยบายของภาครัฐด้วยการร่วมรณรงค์ “โทรไม่ขับ” และ “เมาไม่ขับ” ผ่านกิจกรรมการขับที่ปลอดภัย ตลอดจนการใช้พลังงานเพื่อการเดินทางอย่างคุ้มค่า ท่ามกลางสถานการณ์ราคาน้ำมันแพง บริษัทได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์ไปยังกลุ่มลูกค้าเป้าหมายมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ตระหนักถึงความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการใช้บริการทางพิเศษให้ทราบถึงบริการที่มีคุณภาพบนทางพิเศษ และให้ทราบถึงกิจกรรมส่งเสริมการใช้บริการต่างๆ ของบริษัท อาทิ การให้ส่วนลดค่าผ่านทาง รวมถึงการต่อเชื่อมทางพิเศษกับเส้นทางต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทาง

สำหรับสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ ที่ทางด่วนกรุงเทพใช้เพื่อเป็นช่องทางในการแนะนำการเปิดช่องทางขึ้น-ลงเพิ่มเติม เผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร ส่วนลดค่าผ่านทางและกิจกรรมต่างๆ ประกอบด้วย สื่อสารคดีวิทยุ-โทรทัศน์ สปอตวิทยุ เอกสารแผ่นปลิว ป้ายสลับข้อความ (VMS) เว็บไซต์ www.becl.co.th ตลอดจนการสื่อสารผ่าน Social Media (www.facebook.com/bangkokexpressway) เพื่อเป็นการแนะนำการใช้ทางพิเศษในการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ รวมทั้งการจัดทำวารสารศรีรัชราย 2 เดือน เพื่อเป็นช่องทางในการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างบริษัทกับผู้ใช้ทาง สำหรับปี 2555 บริษัทได้เน้นความถี่ในการดำเนินกิจกรรมลูกค้าสัมพันธ์กับลูกค้าเดิมเพื่อเสริมสร้างความรู้ ความพึงพอใจ และยังเป็นการจูงใจให้ลูกค้าใหม่เข้ามาใช้บริการเพิ่มขึ้น อีกทั้งยังมีการดำเนินกิจกรรมเพื่อสังคมอย่างต่อเนื่องตลอดปี จัดเป็นการสร้างความเข้าใจที่ดีทั้งต่อลูกค้าและสังคม

3.2.2 ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

แม้จะมีกระแสวิกฤตการณ์ชะลอตัวทางเศรษฐกิจของประเทศในกลุ่มยุโรปและสหรัฐอเมริกา ประกอบกับผลกระทบจากปัญหาวิกฤตการณ์อุทกภัยที่เกิดขึ้นในวงกว้างของประเทศ ช่วงปลายปี 2554 กลับมิได้ส่งผลกระทบต่อ การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศแต่อย่างใด แต่กลับส่งผลให้เกิดการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจสืบเนื่องจากเหตุการณ์ดังกล่าว ประกอบกับมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจทางภาครัฐในการสนับสนุนด้วยโครงการคืนภาษีรถยนต์คันแรก 100,000 บาท ของภาครัฐ ซึ่งเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2554 ต่อเนื่องมาในปี 2555 นั้น ทำให้ ในปี 2555 มีปริมาณรถยนต์จดทะเบียนใหม่เพิ่มสูงขึ้น ทำให้ปริมาณจราจรบนทางพิเศษในปี 2555 ยังคงมีการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยจำนวนรถจดทะเบียนใหม่ในภาพรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 46 เมื่อเทียบกับปี 2554

จากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบกรายงานว่าในปี 2555 มีปริมาณรถยนต์จดทะเบียนใหม่ (รวมรถยนต์ทุกประเภท) ในเขตกรุงเทพมหานครสูงถึง 604,539 คัน สูงกว่าปี 2554 ที่มีปริมาณรถยนต์จดทะเบียนใหม่ 413,508 คัน ส่งผลให้กรุงเทพมหานครมีปริมาณรถยนต์สะสมรวม 4,541,349 คัน ซึ่งเมื่อเทียบกับถนนในกรุงเทพฯ ที่มีความยาวประมาณ 5,400-5,500 กิโลเมตร มีผลให้การรองรับปริมาณรถในเขตกรุงเทพมหานครลดลง โดยในปี 2555 ความเร็วเฉลี่ยของ

รถยนต์บนถนนทั่วกรุงเทพฯ ในช่วงเช้าอยู่ที่ 18 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ส่วนช่วงเย็นอยู่ที่ 23 กิโลเมตรต่อชั่วโมงและเมื่อมีปริมาณรถมากขึ้นจะทำให้มีความเร็วเฉลี่ยลดลง (ข้อมูลจาก : หนังสือพิมพ์เดลินิวส์ฉบับวันที่ 5 ตุลาคม 2555 และ หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจฉบับวันที่ 11 ตุลาคม 2555)

ด้านการแข่งขันทางอ้อมจากการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะนั้น ในปัจจุบันมีระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าทั้งจากของกรุงเทพมหานคร (BTS) และรถไฟฟ้าใต้ดินของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ที่ได้เปิดดำเนินการนั้น ปัจจุบันมีได้ส่งผลกระทบทำให้ปริมาณรถที่ใช้ทางพิเศษลดลงแต่อย่างไรก็ตาม เหตุเพราะลูกค้าส่วนใหญ่ของรถไฟฟ้าเป็นผู้ที่ใช้บริการของระบบขนส่งสาธารณะอยู่ก่อนแล้ว ซึ่งเป็นลูกค้าคนละกลุ่มกับลูกค้าของระบบทางพิเศษ อีกทั้งระบบขนส่งมวลชนระบบรางมีระยะทางการให้บริการรวมทั้งสิ้นเพียง 84.25 กิโลเมตร แบ่งเป็น รถไฟฟ้าบีทีเอส 36.25 กิโลเมตร (รวมส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท อ่อนนุช-เบร้ง และส่วนต่อขยายช่วงวงเวียนใหญ่-บางหว้า) รถไฟฟ้าใต้ดิน 20 กิโลเมตร และรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์ 28 กิโลเมตร ซึ่งครอบคลุมพื้นที่เพียงบางส่วนของกรุงเทพมหานคร จากการติดตามผลกระทบปริมาณรถที่ใช้ทางพิเศษ จากการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์ ตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2553 รวมถึงนโยบายของรัฐบาลที่จัดโปรโมชั่น 20 บาท ตลอดสายเป็นโปรโมชั่นราคาพิเศษที่ใช้ระบบเหมาจ่ายในช่วงเวลา 11.00-14.00 น. ทั้งนี้โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 30 กันยายนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2555 เป็นต้นมา พบว่าไม่ได้ส่งผลกระทบต่อปริมาณรถที่ใช้ทางพิเศษอย่างมีสาระสำคัญ เนื่องจากมีผู้ใช้บริการจำนวนไม่มากนัก สำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสุขุมวิท (อ่อนนุช-เบร้ง) ระยะทาง 5.25 กิโลเมตร ซึ่งเปิดดำเนินการตั้งแต่วันที่ 12 สิงหาคม 2554 พบว่ามีผลกระทบต่อปริมาณรถที่ใช้ทางพิเศษเพียงเล็กน้อยเท่านั้น ที่ด้านบางนา และด้านสุขุมวิท 62 อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันมีโครงการรถไฟฟ้าที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 3 โครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงส่วนเหนือ (ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ) ระยะทาง 23 กิโลเมตร ต้องเลื่อนเปิดให้บริการในปี 2559 โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ และหัวลำโพง-บางแค) ระยะทางรวม 55 กิโลเมตร กำหนดแล้วเสร็จปี 2560 และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน (ช่วงเบร้ง-สมุทรปราการ) กำหนดแล้วเสร็จปี 2559 จากการวิเคราะห์พบว่า โครงการต่างๆ ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างเหล่านี้มีโอกาสส่งผลให้ผู้ใช้ทางหลักเลี่ยงถนนพื้นราบและใช้ทางพิเศษมากขึ้น และเมื่อโครงการต่างๆ ดังกล่าวเปิดให้บริการแล้ว บริษัทจะได้ติดตามผลกระทบอย่างใกล้ชิดต่อไป

3.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

3.3.1 ลักษณะการจัดให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์

กทพ.เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการสร้างทางพิเศษ เพื่ออำนวยความสะดวกและความรวดเร็วแก่การจราจรและการขนส่งทั้งโครงการในเขตกรุงเทพและปริมณฑล โดย กทพ.เชิญชวนให้ผู้สนใจเข้าร่วมจัดทำข้อเสนอการลงทุนทางด่วนกรุงเทพจึงทำการศึกษาถึงความเป็นไปได้ของโครงการ และเข้ายื่นข้อเสนอขอลงทุนเพื่อให้ได้มาซึ่งโครงการที่มีผลตอบแทนและเงื่อนไขที่เหมาะสม

โครงการทางพิเศษภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด และสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี เป็นโครงการในลักษณะ BTO ซึ่งสาระสำคัญของสัญญา คือ กทพ. กำหนดรูปแบบ (Characteristic) สายทาง พื้นที่ที่จะใช้ในการก่อสร้าง และทำการเวนคืนที่ดินเพื่อส่งมอบให้บริษัททำการก่อสร้างในเวลาที่กำหนดตามสัญญา จากนั้นทางด่วนกรุงเทพจะทำการก่อสร้างตามแบบที่ได้รับอนุมัติจาก กทพ. ภายใต้การควบคุมคุณภาพการก่อสร้างของวิศวกรของ กทพ. วิศวกรอิสระและผู้ตรวจแบบอิสระ เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ วิศวกรอิสระจะทำการตรวจสอบและออกหนังสือรับรองความเสร็จสมบูรณ์ แสดงว่างานก่อสร้างเสร็จสิ้นตามมาตรฐานที่กำหนดพร้อมเปิดให้บริการ และทางด่วนกรุงเทพมีสิทธิได้รับค่าผ่านทางตามเงื่อนไขสัญญาได้ โดยในการก่อสร้างที่ผ่านมา บริษัทได้จ้างผู้จัดการโครงการเป็นผู้ทำการก่อสร้างและบริหารโครงการทางพิเศษในลักษณะ Lump Sum Turnkey เนื่องจากโครงการก่อสร้างทางพิเศษเป็นโครงการขนาดใหญ่อาจเกิดปัญหาในเรื่อง Cost Overrun และปัญหาการก่อสร้างไม่แล้วเสร็จทันเวลา การจ้างในลักษณะ Lump Sum Turnkey จะเป็นการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวได้ และในการว่าจ้างผู้บริหารโครงการ บริษัทคัดเลือกผู้มีความชำนาญ และมีประสบการณ์ทำหน้าที่ผู้จัดการโครงการและผู้ทำการก่อสร้าง เพื่อผลสำเร็จของงานที่มีคุณภาพในเวลาที่กำหนด

ในปี 2555 ทางด่วนกรุงเทพเสนอขอลงทุนโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร โดยคณะกรรมการพิจารณาคัดเลือกเอกชนร่วมงานหรือดำเนินโครงการฯตามมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชน

เข้าร่วมงานหรือดำเนินกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ได้พิจารณาให้บริษัทเป็นผู้ชนะการคัดเลือกให้ดำเนินโครงการ ซึ่งเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2555 บริษัท และ กทพ.ได้ลงนามสัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้าง บริหาร จัดการ ให้บริการ และ บำรุงรักษาโครงการ ซึ่งเป็นสัมปทานในลักษณะ BTO (Build Transfer and Operate) มีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2555 ถึงวันที่ 15 ธันวาคม 2585 กทพ.เป็นผู้กำหนดสายทาง พื้นที่ที่จะใช้ในการก่อสร้าง และทำการเวนคืนที่ดินเพื่อส่งมอบให้บริษัทภายในเวลาที่กำหนด โดยบริษัทมีหน้าที่ออกแบบและทำการก่อสร้างตามแบบที่ได้รับอนุมัติจาก กทพ. ภายใต้การควบคุมคุณภาพการก่อสร้างของวิศวกรของ กทพ. และวิศวกรอิสระ ซึ่งวิศวกรอิสระจะทำการตรวจสอบและออกหนังสือรับรองความสำเร็จสมบูรณ์ เมื่องานก่อสร้างเสร็จสิ้นตามมาตรฐานที่กำหนดพร้อมเปิดให้บริการ โดยบริษัทได้ว่าจ้างบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้มีความชำนาญ และมีประสบการณ์ในการก่อสร้างและบริหารโครงการทางพิเศษทุกสายทางที่บริษัทได้รับสัมปทานมาทำหน้าที่ผู้จัดการโครงการและผู้ทำการก่อสร้างและบริหารโครงการทางพิเศษในลักษณะ Lump Sum Turnkey โดยในการเบิกใช้เงินเชื่อ วิศวกรที่ปรึกษาของผู้ให้สินเชื่อจะเป็นผู้พิจารณายืนยันค่าใช้จ่ายตามสัญญาก่อสร้างประกอบการเบิกใช้เงินเชื่อ

ตามสัญญาสัมปทานใหม่ บริษัทมีสิทธิในการบริหารจัดการ และให้บริการ ได้แก่การเรียกเก็บค่าผ่านทาง การกู้ยืม และการบำรุงรักษา โดยบริษัทมีสิทธิที่จะได้รับค่าผ่านทางทั้งหมดตลอดระยะเวลาสัมปทาน

3.3.2 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

ทางด่วนกรุงเทพได้คำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมาโดยตลอด ตั้งแต่ช่วงการดำเนินการก่อสร้างทางพิเศษตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด บริษัทและบริษัทย่อยปฏิบัติตามมาตรฐานการป้องกันมลภาวะตามมาตรฐานข้อบังคับที่กำหนดโดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา ทั้งนี้ บริษัทและบริษัทย่อยได้ใช้มาตรการรวมถึงวิธีการต่างๆ ในการปฏิบัติอย่างเหมาะสม สำหรับการก่อสร้างเขตในเมืองที่มีประชาชนอาศัยอยู่จำนวนมาก โดยนำเทคนิคการก่อสร้างแบบ Segmental Box Girder มาใช้ ทำให้บริษัทสามารถดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่สั้นกว่าการก่อสร้างโดยวิธีการอื่นที่ใช้กันอยู่ทั่วไปในขณะนั้น เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อสังคมรอบข้าง และมีผลกระทบต่อปริมาณจราจรบนพื้นล่างให้น้อยที่สุดในช่วงระหว่างงานก่อสร้าง และบริษัทไม่เคยมีประวัติการกระทำผิดที่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมแต่อย่างใด

ตราบจกกระทั่งถึงช่วงการดำเนินงานช่วงการบริหารงานโครงการระบบทางพิเศษ ณ ปัจจุบัน ทางด่วนกรุงเทพยังคงตระหนักถึงความสำคัญของสิ่งแวดล้อมที่มีต่อคุณภาพชีวิตของพนักงาน ผู้ใช้บริการและสังคมบริเวณโดยรอบทางพิเศษ โดยเริ่มตั้งแต่ปี 2551 บริษัทได้มีการปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานภายในเพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับการขอรับรองระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 : 2004 ในกรณีนี้ บริษัทได้รับการรับรองจากบริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2551 และมีการตรวจต่ออายุใบรับรองการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง โดยบริษัทมีนโยบายสิ่งแวดล้อม คือ บริษัทมีเป้าหมายที่จะเป็นบริษัทชั้นนำของประเทศในการให้บริการทางพิเศษด้วยระบบการบริหารจัดการเพื่ออำนวยความสะดวกต่อการเดินทางของสาธารณชน ภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและมีความรับผิดชอบต่อสังคม โดยมีความมุ่งมั่นในการจัดการบริหารงานด้านสิ่งแวดล้อม ด้วยแนวทางการดำเนินงานดังต่อไปนี้

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

ในปี 2555 ทางด่วนกรุงเทพยังรักษารักษาไว้ซึ่งระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 : 2004 อย่างต่อเนื่อง โดยได้ติดตามประเด็นปัญหาสิ่งแวดล้อมที่สำคัญต่างๆ ที่อาจมีโอกาสดังขึ้น รวมทั้งได้เพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า ด้วยมาตรการบริหารจัดการด้านพลังงาน ซึ่งบริษัทได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง อาทิการใช้เทคโนโลยี Light-emitting Diode หรือ LED ขนาด 30 วัตต์ มาเปลี่ยนแทนเทคโนโลยีหลอด Metal Halide ขนาด 250 วัตต์ ซึ่งช่วยประหยัดพลังงาน อีกทั้งจากคุณสมบัติอายุการใช้งานยาวนานของเทคโนโลยี LED ส่งผลให้การซ่อมบำรุงไฟส่องป้ายบอกทางลดลง ช่วยบรรเทาปัญหาจราจรบนทางพิเศษ รวมทั้งยังเป็นการลดมลภาวะในอากาศ และช่วยลดภาวะโลกร้อนทางหนึ่งด้วย

บริษัทให้การสนับสนุนหน่วยงาน หรือกลุ่ม OCC ในการคิดค้นเพื่อพัฒนาระบบการทำงานหรืออุปกรณ์เพื่อลดเวลา ลดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติปีละไม่ต่ำกว่า 70 เรื่อง โดยตัวอย่างโครงการของปี 2555 ที่ช่วยลดการใช้พลังงานไฟฟ้า เช่น การนำระบบอินเวอร์เตอร์ควบคุมการปรับเปลี่ยนรอบความเร็วของคอมเพรสเซอร์เพื่อกำหนดปริมาณการฉีดสารทำความเย็น ตาม Load โดยเปลี่ยนมาใช้เครื่องปรับอากาศแบบ VRV (Variable Refrigerant Volume) มาทดแทนเครื่องปรับอากาศแบบ Split Type ที่เสื่อมสภาพจะสามารถประหยัดพลังงานไฟฟ้าได้ถึงร้อยละ 39 ต่อปี (เมื่อเทียบกับระบบปรับอากาศเดิม) อีกทั้งยังช่วยลดการใช้สาร CFC ที่มีผลต่อการทำลายชั้นบรรยากาศ

สำหรับการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม บริษัทมีหน่วยงานวิเคราะห์วิศวกรรมที่พร้อมด้วยบุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญ ในด้านวิศวกรรมจราจรและความปลอดภัยบนทางพิเศษ ทำหน้าที่ศึกษาผลกระทบจากปัจจัยต่างๆ โดยมีการจัดทำแบบจำลอง Traffic Simulation เพื่อศึกษาความเหมาะสมในการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง พร้อมทั้งตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน วิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตรายบนทางพิเศษ ศึกษาคุณสมบัติและรูปแบบการติดตั้ง อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย ทั้งนี้เพื่อพัฒนาปรับปรุงทางพิเศษให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดสำหรับผู้ใช้งาน รวมทั้งการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โดยในปี 2555 บริษัทได้นำผลการศึกษาดังกล่าวมาดำเนินการดังนี้

1. การปรับปรุงความปลอดภัยบนทางพิเศษ โดยบริษัทได้ทำการตรวจสอบและประเมินความปลอดภัยพื้นที่หัวเกาะทางแยก (Gore Area) และติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัย ได้แก่ อุปกรณ์ดูดซับแรงปะทะ (Crash Cushion) ถังรับแรงปะทะ (Cushion Tank) หลักนำทางชนิดให้ตัว (Flexible Guide Post) ทาที่พื้นด้วยสี Cold Plastic สีแดง เพื่อกระตุ้นเตือนถึงจุดเสี่ยงอันตรายเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
2. การเพิ่มช่องเก็บค่าผ่านทางระบบอัตโนมัติ (Easy Pass) จากอัตราการเติบโตของปริมาณจราจรในช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass) และหลังจากที่ กทพ.มีนโยบายยกเลิกค่ามัดจำบัตร Easy Pass ทำให้มีปริมาณการใช้ระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass) เพิ่มขึ้นทำให้ต้องมีการเพิ่มช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ เพื่อรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ผู้ใช้งานสามารถประหยัดเวลาในการเดินทาง และน้ำมันเชื้อเพลิงได้
3. การปรับปรุงป้ายแนะนำจราจร ป้ายแนะนำช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass) เพื่อแนะนำผู้ใช้งานพิเศษ ให้ได้รับความสะดวก รวดเร็วในการผ่านช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ

นอกจากนี้ ทางด่วนกรุงเทพได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับการจัดให้มีการฝึกอบรมพนักงานตลอดจนผู้บริหารเพื่อเสริมสร้างความรู้ และทักษะในการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2004 ตลอดจนการจัดกิจกรรมการปลูกจิตสำนึกทั่วทั้งองค์กร และการดำเนินกิจกรรมด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมร่วมกับสังคมรอบข้างอีกด้วย

4. กรณียสิขที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 สิทธิประโยชน์บนงานก่อสร้างที่แล้วเสร็จ

ประเภทสินทรัพย์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555
ทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอ บี และซี	14,189
ทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี	5,354
ทางพิเศษอุดรรัถยา	8,762
รวม	28,305

เนื่องจากสัญญาโครงการทางพิเศษทั้งสามโครงการเป็นสัญญาโครงการลักษณะ BTO (Build Transfer and Operate) กรรมสิทธิ์ในทางพิเศษทั้งหมดรวมทั้งสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหรือใช้ประโยชน์อันเกี่ยวเนื่องกับระบบทางพิเศษจึงตกเป็นของ กทพ. ทันทีที่บริษัทจัดสร้างขึ้น และเมื่อเปิดใช้งานแล้วทางด่วนกรุงเทพมีสิทธิที่จะใช้ทรัพย์สินนั้นโดยบริษัทมีหน้าที่บำรุงรักษาทรัพย์สินดังกล่าวตลอดระยะเวลาของสัญญา โดยสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช) กำหนดระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2533 และอาจต่ออายุออกไปได้อีก 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปี ตามเงื่อนไขที่บริษัทและ

กทพ.จะตกลงกันต่อไป 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 สัญญากำหนดให้บริษัทและบริษัทย่อยเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บค่าผ่านทาง และค่าใช้จ่ายในการจัดจราจรและการกักขังบนทางพิเศษศรีรัชและทางพิเศษอุดรรัถยา โดยบริษัทและบริษัทย่อยเป็นผู้ชำระเงินให้ กทพ.สำหรับค่าใช้จ่ายดังกล่าว รวมทั้งรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทางพิเศษตลอดอายุสัญญา

4.2 การลงทุนในบริษัทอื่น

ทางด่วนกรุงเทพมีนโยบายการลงทุนในธุรกิจสาธารณูปโภคพื้นฐานหรือธุรกิจสนับสนุนที่เกื้อหนุนการดำเนินงานของบริษัทและสร้างโอกาสและผลตอบแทนระยะยาวให้แก่บริษัท โดยบริษัทได้มีการลงทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ชื่อบริษัท	ประเภทกิจการ	ทุนจดทะเบียน	ทุนเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ต้นทุนเงินลงทุน
บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ	ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา	6,000	5,250	53.33%	2,450
บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ	สัมปทานจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	11,950	11,950	11.23%	1,668
บมจ. น้ำประปาไทย	ผลิตและจำหน่ายน้ำประปา	3,990	3,990	9.24%	1,137
บจก. ซีเค พาวเวอร์	ลงทุนถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company)	9,200	9,200	30.00%	2,760
บจก. ไชยะบุรี พาวเวอร์	ก่อสร้างและดำเนินโครงการไฟฟ้าพลังน้ำ	16,250	1,000	7.50%	147

1. บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“บริษัทย่อย”)

ทางด่วนกรุงเทพลงทุนจัดตั้งบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (บริษัทย่อย) เมื่อปี 2539 โดยถือหุ้นร้อยละ 99.99 และผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับคือเงินปันผลจากการลงทุนในหุ้นของบริษัทย่อยและเส้นทางของโครงการทางพิเศษอุดรรัถยาจะช่วยเพิ่มปริมาณจราจรให้กับโครงการทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช ซึ่งจะสร้างรายได้และผลกำไรให้แก่ทั้งสองบริษัทในระยะยาว ทั้งนี้สืบเนื่องจากบริษัทย่อยได้รับผลกระทบจากนโยบายของภาครัฐที่ทำการก่อสร้างทางในลักษณะที่เป็นทางแข่งขัน ทำให้รายได้ของบริษัทย่อยไม่เป็นไปตามประมาณการ ผลประกอบการของบริษัทย่อยขาดทุนอย่างต่อเนื่อง จนขาดทุนสะสมเกินทุนส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบ เมื่อปี 2546 บริษัทย่อยจึงได้เพิ่มทุนจดทะเบียนอีก 3,000 ล้านบาท เป็น 6,000 ล้านบาท โดยเรียกชำระครั้งแรกร้อยละ 25 จากผู้ถือหุ้นรายเดิม จนถึงปี 2555 บริษัทย่อยได้เรียกชำระค่าหุ้นแล้วร้อยละ 75 ของทุนจดทะเบียนที่เพิ่มขึ้น 3,000 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทย่อยมีทุนจดทะเบียนชำระแล้วทั้งสิ้น 5,250 ล้านบาท ปัจจุบันบริษัทถือหุ้นอยู่ในบริษัทย่อยร้อยละ 53.33 ของทุนจดทะเบียน เนื่องจากบริษัทมีเงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อยเป็นจำนวนมาก และเป็นเจ้าหนี้รายเดียวของบริษัทย่อย บริษัทได้ส่งกรรมการบริหารของบริษัทเข้าไปเป็นกรรมการบริษัทในบริษัทย่อยจำนวน 6 คน จากจำนวนกรรมการทั้งหมด 7 คนของบริษัทย่อย กรณีบริษัทย่อยมีการดำเนินการที่กระทบต่อบริษัทอย่างมีสาระสำคัญ บริษัทย่อยจะต้องขออนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการของบริษัทก่อน นอกจากนี้บริษัทย่อยยังเป็นผู้รับจ้างดำเนินงานทั้งหมดของบริษัทย่อย

2. บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“BMCL”)

ทางด่วนกรุงเทพลงทุนในบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) ซึ่งเป็นบริษัทที่ได้รับสัมปทานจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในการลงทุนส่วนอุปกรณ์งานระบบ พร้อมทั้งให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าตลอดอายุสัมปทาน 25 ปี โดยมีสิทธิได้รับรายได้ค่าโดยสารรวมทั้งการดำเนินกิจกรรมและจัดหารายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในสถานี ผลประโยชน์ที่บริษัทคาดว่าจะได้รับคือเงินปันผลจากการลงทุนดังกล่าว หลักทรัพย์ของ BMCL

ได้เข้าเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2549 โดย ณ สิ้นปี 2555 บริษัท ถือหุ้นอยู่ใน BMCL ร้อยละ 11.23 ของทุนจดทะเบียน โดยหุ้นสามัญของ BMCL จำนวน 220 ล้านหุ้น ที่บริษัทซื้อจากผู้ถือหุ้น รายหนึ่ง ได้ติดภาระจำนำเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะยาวของ BMCL บริษัทได้ส่งผู้แทนของบริษัทเข้าไปเป็นกรรมการ ใน BMCL ในฐานะผู้ถือหุ้นจำนวน 1 คน ปัจจุบัน BMCL มีแผนขยายการให้บริการเดินรถไฟในโครงการรถไฟสายสีม่วง โดยเป็นโครงการที่เชื่อมต่อกับรถไฟสายสีน้ำเงินที่สถานีบางซื่อ ซึ่ง BMCL ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน รวมไปถึงโครงการ ขยายการให้บริการเดินรถไฟโครงการส่วนต่อขยายอื่นๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

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

ทางด่วนกรุงเทพลงทุนในบริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน) (TTW) ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่าย น้ำประปาให้กับการประปาส่วนภูมิภาคในเขตพื้นที่จังหวัดนครปฐมและจังหวัดสมุทรสาคร โดยมีสัญญาซื้อขายน้ำประปากับ การประปาส่วนภูมิภาค ซึ่งสัญญามีอายุ 30 ปี นับจากวันที่ 21 กรกฎาคม 2547 และในปี 2550 TTW ได้ลงทุนในบริษัท ประปาปทุมธานี จำกัด คิดเป็นร้อยละ 98 ของทุนจดทะเบียน โดยบริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่าย น้ำประปาในเขตพื้นที่ปทุมธานี และรังสิต โดยมีสัญญาซื้อขายน้ำประปากับการประปาส่วนภูมิภาค สัญญามีอายุ 25 ปี นับจากวันที่ 15 ตุลาคม 2541 ปัจจุบัน TTW ได้มีการขยายธุรกิจโดยการเข้าไปดำเนินการผลิตและจำหน่ายน้ำประปาและการ ให้บริการบำบัดน้ำเสียสำหรับเขตนิคมอุตสาหกรรมต่างๆ หลักทรัพย์ของ TTW ได้เข้าเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนใน ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2551 ต่อมาในปี 2552 TTW ได้เริ่มเข้าไปดำเนินการผลิตและ จำหน่ายน้ำประปา และให้บริการบำบัดน้ำเสียแก่ลูกค้าภายในเขตนิคมอุตสาหกรรมบางปะอิน นอกจากนี้ในปี 2554 TTW ได้ลงทุนในธุรกิจพลังงานโดยผ่านการถือหุ้นร้อยละ 30 ในบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่ลงทุนในบริษัทอื่นที่ ประกอบธุรกิจด้านพลังงาน บริษัทได้ส่งผู้แทนของบริษัทเข้าไปเป็นกรรมการใน TTW ในฐานะผู้ถือหุ้นจำนวน 1 คน ผลประโยชน์ที่บริษัทคาดว่าจะได้รับจากการลงทุนใน TTW คือ รายได้เงินปันผล โดยในปี 2555 บริษัทได้รับเงินปันผลจาก TTW รวมเป็นเงิน 173 ล้านบาท แยกเป็นเงินปันผลของผลการดำเนินงานงวดครึ่งปีหลังของปี 2554 ในอัตราหุ้นละ 0.25 บาท และ เงินปันผลของผลการดำเนินงานงวดครึ่งปีแรกของปี 2555 ในอัตราหุ้นละ 0.22 บาท เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2555 ที่ประชุม คณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 5/2555 มีความเห็นว่า TTW เป็นบริษัทที่มีความมั่นคง มีความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจอยู่ใน ระดับต่ำ และการลงทุนใน TTW ให้ผลตอบแทนการลงทุนระยะยาวที่ดี จึงมีมติอนุมัติให้นำเสนอที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2556 เพื่อพิจารณาอนุมัติให้บริษัทซื้อหุ้นสามัญ TTW เพิ่มเติมอีกจำนวน 438.9 ล้านหุ้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 11 ของทุนจดทะเบียน ในราคาหุ้นละ 7.55 บาท เป็นจำนวนเงิน 3,313.7 ล้านบาท ซึ่งเมื่อคิดรวมจำนวนหุ้น TTW ที่บริษัทถืออยู่ เดิมจำนวน 368.8 ล้านหุ้นแล้ว บริษัทจะถือหุ้นใน TTW รวมทั้งสิ้น 807.7 ล้านหุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 20.24 ของทุน จดทะเบียน ซึ่งจะถือว่า TTW เป็นบริษัทร่วม ทำให้ทางด่วนกรุงเทพสามารถบันทึกส่วนแบ่งกำไรใน TTW เป็นรายได้ ในงบกำไรขาดทุนรวมของบริษัท นอกเหนือจากการได้รับเงินปันผลเพียงอย่างเดียว ส่งผลให้กำไรสุทธิรวมของบริษัทเพิ่มสูงขึ้น ณ สิ้นปี 2555 บริษัทถือหุ้นอยู่ใน TTW ร้อยละ 9.24 ของทุนจดทะเบียน

เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2556 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2556 มีมติอนุมัติให้บริษัทซื้อหุ้นสามัญ TTW เพิ่มอีกจำนวน 438.9 ล้านบาท ในราคาหุ้นละ 7.55 บาท ปัจจุบันบริษัทได้ซื้อหุ้นเพิ่มตามที่ได้รับอนุมัติแล้ว เป็นผลให้บริษัทถือหุ้นใน TTW ร้อยละ 20.24 ของทุนจดทะเบียน และจากการที่บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้น TTW เพิ่มขึ้น บริษัทจึงมีตัวแทนเพื่อเป็นกรรมการ ใน TTW เพิ่มขึ้นอีกจำนวน 1 คน ทำให้บริษัทมีผู้แทนเป็นกรรมการที่ TTW จำนวน 2 คน

4. บริษัท เซาท์อีสต์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด (“SEAN”)

ทางด่วนกรุงเทพลงทุนในบริษัท เซาท์อีสต์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด (SEAN) ซึ่งลงทุนในบริษัท ไฟฟ้าน้ำจืด 2 จำกัด ซึ่งได้ รับสัมปทานจากรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ในการออกแบบพัฒนา ก่อสร้าง และดำเนินการโครงการ ไฟฟ้าพลังน้ำน้ำจืด 2 ระยะเวลาสัมปทาน 25 ปี นับแต่วันเปิดดำเนินการ ผลประโยชน์ที่บริษัทคาดว่าจะได้รับคือเงินปันผล จากการลงทุนดังกล่าว โดย SEAN มีสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท ไฟฟ้าน้ำจืด 2 จำกัด ร้อยละ 75 และอีกร้อยละ 25 ถือโดย รัฐวิสาหกิจไฟฟ้าลาว ในปี 2554 งานก่อสร้างเขื่อนไฟฟ้าพลังน้ำน้ำจืด 2 แล้วเสร็จตามแผนและเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์ เมื่อเดือนมีนาคม 2554 ต่อมาเมื่อวันที่ 25 เมษายน 2555 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2555 มีมติอนุมัติให้ขายหุ้น SEAN ทั้งหมดที่บริษัทถืออยู่จำนวน 110.1 ล้านหุ้นพร้อมภาระผูกพันในการสนับสนุนทางการเงินแก่ SEAN และ NN2 ให้กับบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (CKP) ในราคาหุ้นละ 25 บาท รวมเป็นเงิน 2,752.8 ล้านบาท ซึ่งบริษัทได้รับเงินค่าขายหุ้นและได้โอนหุ้น ให้กับ CKP เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2555 โดยรับรู้กำไรจากการขายหุ้นนี้ในงบกำไรขาดทุน 1,650 ล้านบาท

5. บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (“CKP”)

ทางด่วนกรุงเทพได้เข้าร่วมลงทุนจัดตั้งบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (CKP) ซึ่งประกอบธุรกิจหลักโดยการลงทุนในบริษัทอื่น ซึ่งประกอบธุรกิจพลังงานไฟฟ้า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 CKP มีการลงทุนในบริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี้ จำกัด ร้อยละ 56 บริษัท นครราชสีมาโซลาร์ จำกัด ร้อยละ 30 บริษัท เชียงรายโซลาร์ จำกัด ร้อยละ 30 บริษัท บางปะอิน โคเจนเนอเรชัน จำกัด ร้อยละ 46 และบริษัท บางเขนชัย จำกัด ร้อยละ 100 ผลประโยชน์ที่บริษัทคาดว่าจะได้รับคือ เงินปันผลจากการลงทุน ณ สิ้นปี 2555 บริษัทถือหุ้นใน CKP ร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียน โดยบริษัทได้ส่งผู้แทนของบริษัทเข้าเป็นกรรมการใน CKP ในฐานะผู้ถือหุ้นจำนวน 2 คน

6. บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด (“XPCL”)

ทางด่วนกรุงเทพลงทุนในบริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด (XPCL) ซึ่งเป็นบริษัทที่ได้รับสัมปทานจากรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ในการออกแบบพัฒนา ก่อสร้าง และดำเนินโครงการไฟฟ้าพลังน้ำไชยะบุรีเป็นระยะเวลา 29 ปี นับจากวันจ่ายไฟฟ้าเชิงพาณิชย์ ผลประโยชน์ที่บริษัทคาดว่าจะได้รับคือ เงินปันผลจากการลงทุนดังกล่าว โดย ณ สิ้นปี 2555 บริษัทถือหุ้นอยู่ใน XPCL ร้อยละ 7.50 ของทุนจดทะเบียน บริษัทได้ส่งผู้แทนของบริษัทเข้าไปเป็นกรรมการใน XPCL ในฐานะผู้ถือหุ้นจำนวน 1 คน หุ้นสามัญของ XPCL ที่บริษัทถืออยู่ทั้งหมดได้นำไปเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะยาวของ XPCL

4.3 อาคารและอุปกรณ์

4.3.1 บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ประเภทสินทรัพย์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555
ส่วนปรับปรุงและสิ่งปลูกสร้างอื่น	14.05
เครื่องตกแต่งและติดตั้ง	1.47
เครื่องมือเครื่องใช้และอุปกรณ์	139.42
ยานพาหนะ	94.23
รวม	249.17

สำนักงานใหญ่ของบริษัท ตั้งอยู่ที่อาคารศูนย์ควบคุมทางด่วนชั้นที่ 2 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 แม้ว่ากรรมสิทธิ์ในอาคารจะเป็นของ กทพ. แต่บริษัทได้สิทธิในการใช้อาคารในการบริหารโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญา

4.3.2 บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด

ประเภทสินทรัพย์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555
ยานพาหนะ	1.12
รวม	1.12

บริษัทยืมไม่มีที่ดิน อาคารและเครื่องจักร บริษัทยืมได้เช่าอาคารสำหรับเป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ ซึ่งตั้งอยู่ที่เลขที่ 587 ถนนสุทธิสารวินิจฉัย แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400 โดยเป็นสัญญาเช่าปีต่อปี อัตราค่าเช่าเดือนละ 10,000 บาท บริษัทยืมใช้อาคารศูนย์ควบคุมทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ในการควบคุมงานปฏิบัติการ แม้ว่ากรรมสิทธิ์ในอาคารจะเป็นของ กทพ. แต่บริษัทยืมได้สิทธิในการใช้อาคารในการบริหารโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญา

4.4 งานระหว่างก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2555 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2555 มีมติอนุมัติให้บริษัทลงทุนในโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และในวันที่ 14 กันยายน 2555 ทางด่วนกรุงเทพได้ลงนามในสัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี และสัญญาผู้จัดการโครงการสำหรับงานก่อสร้างโครงการดังกล่าวกับบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) โดยมีมูลค่าสัญญา 22,500 ล้านบาท ระยะเวลาก่อสร้างไม่เกิน 48 เดือน ซึ่งงานก่อสร้างได้เริ่มดำเนินการเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2555

4.5 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

4.5.1 บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ทางด่วนกรุงเทพมีที่ดิน จำนวน 90 ไร่ 38 ตารางวา ตั้งอยู่ที่นิคมอุตสาหกรรมบางปะอิน อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งบริษัทใช้เป็นโรงหล่อชิ้นส่วนคอนกรีตสำเร็จรูปเมื่อมีการก่อสร้างทางพิเศษมีมูลค่าตามบัญชีซึ่งบันทึกในราคาทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 จำนวน 120 ล้านบาท มีมูลค่ายุติธรรมซึ่งประเมินตามราคาตลาดจำนวน 270 ล้านบาท ที่ดินดังกล่าวได้นำไปค้ำประกันสินเชื่อที่ได้รับจากกลุ่มผู้ให้สินเชื่อ

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

5.1 ข้อพิพาทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

ปัจจุบัน ทางด่วนกรุงเทพและบริษัทย่อยมีข้อพิพาทกับ กทพ.จำนวนทั้งสิ้น 15 เรื่อง ซึ่งมีการนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะผู้พิจารณาและอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนระงับข้อพิพาทตามสัญญา แบ่งเป็นข้อพิพาทที่ทางด่วนกรุงเทพและบริษัทย่อยนำเสนอเข้าสู่กระบวนการระงับข้อพิพาทตามสัญญาและเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 14,201.8 ล้านบาท และเป็นข้อพิพาทที่ กทพ.เป็นผู้ยื่นคำร้องเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 15.8 ล้านบาท และมีมูลค่าฟ้องที่ทางด่วนกรุงเทพเรียกร้องเป็นจำนวนเงิน 5,114 ล้านบาท สาระสำคัญของแต่ละข้อพิพาทมีดังนี้

5.1.1 ข้อพิพาทที่บริษัทและบริษัทย่อยเป็นผู้ยื่นเรียกร้องค่าเสียหาย

1. วันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก (Priority Component Opening Date) ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

ทางด่วนกรุงเทพได้ก่อสร้าง “พื้นที่ส่วนแรก” ของทางพิเศษศรีรัชแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2535 ซึ่งตามสัญญากำหนดว่า วันที่มีการก่อสร้างในพื้นที่ส่วนแรกแล้วเสร็จ ถือว่าเป็นวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก และทางด่วนกรุงเทพมีสิทธิได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง แต่ กทพ.ได้เริ่มแบ่งรายได้ค่าผ่านทางให้บริษัทในวันที่ 2 กันยายน 2536 ทำให้บริษัทสูญเสียรายได้ที่ควรได้รับตามสัญญา

กทพ.และทางด่วนกรุงเทพมีความเห็นไม่ตรงกันว่าวันใดจะเป็นวันเริ่มแบ่งส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง

เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2544 ทางด่วนกรุงเทพจึงยื่นข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการเพื่อขอให้ชี้ขาดให้ กทพ. ชดเชยรายได้ที่ขาดไปพร้อมดอกเบี้ยจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาทเป็นจำนวน 3,831.4 ล้านบาท ซึ่ง กทพ.คัดค้านและเรียกร้องเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 15,575.4 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2551 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดข้อพิพาทให้ กทพ.ชำระเงินส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางโครงข่ายในเขตเมืองที่ทางด่วนกรุงเทพพึงได้รับสำหรับช่วงเวลาระหว่างวันที่ 13 พฤศจิกายน 2535 ถึงวันที่ 2 กันยายน 2536 เป็นเงิน 1,974.6 ล้านบาท ค่าดอกเบี้ยจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2544 เป็นเงิน 1,856.8 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 3,831.4 ล้านบาท และดอกเบี้ยนับตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2544 เป็นต้นไป จนกว่าจะชำระให้บริษัทเสร็จสิ้น และให้ยกข้อเรียกร้องของ กทพ. กทพ.จึงไม่มีสิทธิเรียกให้บริษัทชดเชยรายได้ค่าผ่านทางคืนตามที่เรียกร้องในจำนวน 15,575.4 ล้านบาท ซึ่ง กทพ.ได้มีหนังสือปฏิเสธการปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ

เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2552 กทพ.ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางขอให้ศาลเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ หรือมีคำสั่งปฏิเสธไม่รับบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ ซึ่งทางด่วนกรุงเทพ

ได้ยื่นคำให้การแก้คำร้องต่อศาลปกครองกลาง และเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2554 บริษัทได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางเพื่อให้ศาลบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการเป็นอีก 1 คดี โดยมีทุนทรัพย์เรียกร้อง 5,021.1 ล้านบาท ซึ่ง กทพ. ได้ยื่นคำคัดค้านต่อศาลปกครองแล้ว

ปัจจุบันคดีทั้งสองอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

2. ทางแข่งขันของทางพิเศษอุดรรัถยา

ตามสัญญากำหนดว่า ในระหว่างระยะเวลาของสัญญา หาก กทพ.หรือรัฐบาลมีการก่อสร้างหรือปรับปรุงทางหรือถนนจนมีมาตรฐานเช่นเดียวกับทางพิเศษ ภายในขอบเขตพื้นที่ที่ใกล้เคียงกับทางพิเศษและส่งผลกระทบทำให้มีปริมาณการจราจรที่ใช้ทางพิเศษลดลงหรือรายได้ลดลงจากประมาณการ กทพ.ต้องชดเชยผลกระทบแก่บริษัทย่อย

การที่รัฐอนุญาตให้มีการก่อสร้างส่วนต่อขยายโครงการทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ช่วงระหว่างอนุสรณ์สถานถึงรังสิตถือเป็นทางแข่งขันตามสัญญา และส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินของบริษัทย่อย บริษัทย่อยจึงเรียกให้ กทพ. ชดเชยผลกระทบดังกล่าวตามที่วิศวกรอิสระได้มีหนังสือรับรองผลกระทบที่บริษัทย่อยได้รับ

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

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

ต่อมา กทพ.ได้มีหนังสือถึงบริษัทย่อย ยืนยันว่าคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการยังไม่ชอบด้วยกฎหมายรวมทั้งการบังคับคดีตามคำชี้ขาดดังกล่าวถือเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน กทพ.จึงไม่สามารถปฏิบัติตามคำชี้ขาดได้

เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2552 กทพ.ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางขอให้ศาลเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และบริษัทย่อยได้ยื่นคำให้การแก้คำร้องต่อศาลปกครองกลาง และเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2554 บริษัทย่อยได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองเพื่อให้ศาลบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการเป็นอีก 1 คดี โดยมีทุนทรัพย์เรียกร้อง 3,296.7 ล้านบาท ซึ่ง กทพ. ได้ยื่นคำคัดค้านต่อศาลปกครองกลางแล้ว

ปัจจุบันคดีทั้งสองอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

3. การออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานโดย กทพ.

กทพ.ได้มีการออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานก่อสร้างเพิ่มเติมและยืนยันว่าจะยอมรับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นอันเป็นผลจากคำสั่งดังกล่าว และวิศวกรอิสระได้มีหนังสือรับรองจำนวนเงินค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวคิดเป็นค่าเสียหายจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) เป็นจำนวน 238 ล้านบาทแล้ว แต่ต่อมา กทพ.ปฏิเสธที่จะชำระเงินตามการรับรองของวิศวกรอิสระ จึงเกิดเป็นข้อพิพาทขึ้น

เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2549 คณะผู้พิจารณาได้ยุติการพิจารณาเนื่องจากทั้งสองฝ่ายไม่สามารถตกลงกันได้ เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2552 ทางส่วนกรุงเทพได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการเรียกร้องให้ กทพ.ชดเชยเงินจากการที่ กทพ.ออกหนังสือบอกกล่าวเปลี่ยนแปลงงานจำนวน 3 ฉบับ รวมจำนวนเงินค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น 209.1 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยจนถึงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2552 จำนวน 173.4 ล้านบาท รวมเป็นเงินต้นพร้อมดอกเบี้ยจำนวน 382.5 ล้านบาท ซึ่ง กทพ.ได้ยื่นคำคัดค้านและข้อเรียกร้องแย้งต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ

ข้อพิพาทอยู่ในขั้นตอนการสืบพยานโดยบริษัทได้นำพยานเข้าเบิกความแล้วทั้งหมด 3 ปาก และ กทพ.ได้นำพยานเข้าเบิกความ 1 ปาก โดยกำหนดนัดสืบพยานฝ่าย กทพ. ครั้งต่อไปในวันที่ 29 มกราคม และวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2556

4. การเปิดใช้งานทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี และทางพิเศษอุดรรัถยาล่าช้า

ตามสัญญา ทางส่วนกรุงเทพและบริษัทย่อยจะต้องก่อสร้างทางพิเศษให้แล้วเสร็จและเปิดใช้ภายในกำหนดเวลา แต่เมื่อทางส่วนกรุงเทพและบริษัทย่อยได้ก่อสร้างแล้วเสร็จและวิศวกรอิสระได้มีหนังสือรับรองว่าสามารถเปิดใช้เป็นทางสาธารณะได้แล้ว กทพ.กลับไม่ดำเนินการให้มีการเปิดใช้งานทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี และทางพิเศษอุดรรัถยา การชะลอการเปิดใช้ทางพิเศษดังกล่าวทำให้เกิดผลกระทบทางการเงินต่อบริษัทและบริษัทย่อย

เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2542 คณะผู้พิจารณาได้ยุติการพิจารณาข้อพิพาทที่บริษัทย่อยเสนอ และเมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2542 คณะผู้พิจารณาได้ยุติการพิจารณาข้อพิพาทที่บริษัทเสนอ เนื่องจากทั้งสองฝ่ายไม่สามารถตกลงกันได้ ขณะนี้ทางด่วนกรุงเทพและบริษัทย่อยอยู่ในระหว่างการเตรียมนำข้อพิพาทยื่นต่ออนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนของสัญญาซึ่งคิดเป็นค่าเสียหาย (ไม่รวมดอกเบี้ย) ทั้งสิ้นจำนวน 85.5 ล้านบาท

5. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ของทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช

ทางด่วนกรุงเทพขอปรับอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ที่กำหนดให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางทุกระยะเวลา 5 ปี แต่ กทพ.และทางด่วนกรุงเทพมีความเห็นไม่ตรงกันเกี่ยวกับการปิดเศษของการคำนวณค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้น ซึ่งทางด่วนกรุงเทพเห็นว่าต้องปรับขึ้นเป็นจำนวนเต็ม 5 บาท แต่ กทพ. เห็นว่าถ้าอัตราค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้นคำนวณได้ต่ำกว่า 5 บาท ให้ปิดเศษทิ้ง ดังนั้น กทพ.จึงไม่ได้ปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางตามที่บริษัทเสนอจึงเกิดเป็นข้อพิพาทขึ้น

เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2551 ทางด่วนกรุงเทพได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ โดยขอให้ กทพ.ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บริษัทจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2546 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา โดยเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2552 ทางด่วนกรุงเทพได้ยื่นคำร้องขอแก้ไขคำเสนอข้อพิพาทเกี่ยวกับตัวเลขอัตราค่าผ่านทางปี 2546 โดยคำนวณจากฐานตามประกาศกระทรวงมหาดไทยฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 ตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกา ซึ่งทำให้เงินค่าเสียหายที่บริษัทขอให้ กทพ.ชดใช้พร้อมดอกเบี้ยถึงวันที่ 31 มีนาคม 2551 รวมจำนวน 4,368 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2552 กทพ.ได้ยื่นคำคัดค้าน/ข้อเรียกร้องแย้งต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ

ปัจจุบันทางด่วนกรุงเทพ และ กทพ.ได้แต่งตั้งอนุญาโตตุลาการซึ่งคณะอนุญาโตตุลาการได้ร่วมกันคัดเลือกประธานคณะอนุญาโตตุลาการเรียบร้อยแล้ว โดยได้กำหนดวันนัดสืบพยานฝ่ายบริษัทในวันที่ 15 และวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2556

6. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ของทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี

ทางด่วนกรุงเทพขอปรับอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดีที่กำหนดให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางทุกระยะเวลา 5 ปี แต่ กทพ.และทางด่วนกรุงเทพมีความเห็นไม่ตรงกันเกี่ยวกับการปิดเศษของการคำนวณค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้น ซึ่งทางด่วนกรุงเทพเห็นว่าต้องปรับขึ้นเป็นจำนวนเต็ม 5 บาท แต่ กทพ.เห็นว่าถ้าอัตราค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้นคำนวณได้ต่ำกว่า 5 บาท ให้ปิดเศษทิ้ง ดังนั้น กทพ.จึงไม่ได้ปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางตามที่บริษัทเสนอ จึงเกิดเป็นข้อพิพาทขึ้น

เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2551 ทางด่วนกรุงเทพได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ โดยขอให้ กทพ.ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บริษัทจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2546 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญาจำนวน 1,048.2 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2552 กทพ.ได้ยื่นคำคัดค้าน/ข้อเรียกร้องแย้งต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ

ปัจจุบันอยู่ระหว่างรอแต่งตั้งประธานคณะอนุญาโตตุลาการ

7. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ของทางพิเศษอุดรรัถยา

บริษัทย่อยขอปรับอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดที่กำหนดให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางทุกระยะเวลา 5 ปี แต่ กทพ.และบริษัทย่อยมีความเห็นไม่ตรงกันเกี่ยวกับการปิดเศษของการคำนวณค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้น ซึ่งบริษัทย่อยเห็นว่าต้องปรับขึ้นเป็นจำนวนเต็ม 5 บาท แต่ กทพ.เห็นว่าถ้าค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้นคำนวณได้ต่ำกว่า 5 บาท ให้ปิดเศษทิ้ง ดังนั้น กทพ.จึงไม่ได้ปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางตามที่บริษัทย่อยเสนอ จึงเกิดเป็นข้อพิพาทขึ้น

เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2548 คณะผู้พิจารณาได้ยุติการพิจารณาเนื่องจากทั้งสองฝ่ายไม่สามารถตกลงกันได้ ปัจจุบันบริษัทย่อยอยู่ในระหว่างการสรุปค่าเสียหายที่จะเตรียมนำข้อพิพาทยื่นต่ออนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนของสัญญา

5.1.2 ข้อพิพาทที่ กทพ. เป็นผู้ยื่นเรียกร้องค่าเสียหาย

1. การก่อสร้างถนนรวมและกระจายการจราจร (CD Road) ภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

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

เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2544 ทางด่วนกรุงเทพยื่นคัดค้านว่า ภาระหน้าที่ในการก่อสร้างของบริษัทสิ้นสุดไปแล้ว พร้อมทั้งเรียกร้องแย้งให้ กทพ.ชำระค่าขาดประโยชน์จากรายได้บริเวณดังกล่าว คิดเป็นค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยจนถึงวันที่ยื่นคัดค้านเป็นจำนวนเงิน 5,114 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2544 กทพ.ได้ยื่นคำคัดค้านข้อเรียกร้องแย้งว่า เมื่อ กทพ.ยังไม่ได้ส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างให้บริษัท และบริษัทยังไม่ได้เริ่มงานส่วนที่ล่าช้า บริษัทจึงยังไม่มีควมเสียหาย สิทธิในการเรียกร้องค่าชดเชยความเสียหายของบริษัทจึงยังไม่เกิดขึ้น กทพ.จึงไม่สามารถชำระค่าขาดประโยชน์พร้อมดอกเบี้ยจากรายได้บริเวณดังกล่าวให้แก่บริษัทได้

เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2545 คณะผู้พิจารณาได้ยุติการพิจารณาเนื่องจากทั้งสองฝ่ายไม่สามารถตกลงกันได้ ปัจจุบัน กทพ.ยังไม่ได้ยื่นข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการแต่อย่างใด

2. ข้อพิพาทอื่น

กทพ.ได้เสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการเรียกร้องให้ทางด่วนกรุงเทพและบริษัทชดเชยรับผิดชอบค่าใช้จ่ายต่างๆ จำนวน 6 เรื่อง ซึ่งทางด่วนกรุงเทพและบริษัทยอมรับว่าไม่อยู่ในขอบเขตความรับผิดชอบตามสัญญาคิดเป็นทุนทรัพย์รวมทั้งสิ้น 15.8 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2552 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดข้อพิพาท 1 เรื่อง โดยให้ทางด่วนกรุงเทพชำระเงินที่ กทพ. ได้ทบทวนจ่ายเพื่อแก้ปัญหาความเดือดร้อนให้แก่ผู้ร้องเรียนไปก่อน จำนวน 1.4 ล้านบาท บวกดอกเบี้ย 0.3 ล้านบาท รวมเป็นเงิน 1.7 ล้านบาทให้แก่ กทพ. เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2553 ทางด่วนกรุงเทพได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางขอให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และวันที่ 2 มิถุนายน 2553 กทพ.ได้ยื่นคำคัดค้านคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการต่อศาล ต่อมาวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2555 กทพ.ได้ยื่นคำร้องขอบังคับตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลาง เป็นอีกคดีหนึ่ง ซึ่งทางด่วนกรุงเทพได้ยื่นคำให้การแก้คำร้องต่อศาลปกครองกลางแล้วเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2555 และ กทพ.ได้ยื่นคำคัดค้านคำให้การแก้คำร้องต่อศาลปกครองเมื่อวันที่ 21 กันยายน 2555 และบริษัทได้ยื่นคำให้การเพิ่มเติมแก้คำคัดค้านคำให้การแก้คำร้องต่อศาลปกครองกลาง เมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2555

ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลางทั้งสองคดี

เนื่องจากคดีต่างๆ ยังไม่ถึงที่สุด ดังนั้น ทางด่วนกรุงเทพจึงยังมิได้บันทึกรายการไว้ในงบการเงิน

5.2 คดีฟ้องร้อง

ตามที่ กทพ.และทางด่วนกรุงเทพได้ถูกผู้ให้บริการทางพิเศษฟ้องในคดีละเมิดเกี่ยวกับการจัดจราจรและดูแลรักษาความปลอดภัยบนระบบทางพิเศษศรีรัช โดยมี กทพ.เป็นจำเลยที่ 1 และบริษัทเป็นจำเลยที่ 2 นั้น

เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2550 ศาลชั้นต้นได้มีคำพิพากษายกฟ้องโจทก์ และเมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2550 โจทก์ได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลอุทธรณ์ และศาลอุทธรณ์ได้มีคำพิพากษาเมื่อวันที่ 24 เมษายน 2555 ให้ กทพ. และทางด่วนกรุงเทพร่วมกันชำระเงินแก่โจทก์ รวมจำนวน 2,309,977 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับตั้งแต่วันที่ 21 พฤษภาคม 2548 เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น ทั้งนี้ ทางด่วนกรุงเทพ กทพ. และโจทก์ได้ยื่นฎีกาต่อศาล ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา

อย่างไรก็ตาม ฝ่ายบริหารของบริษัทเชื่อว่าจะไม่เกิดผลเสียต่อบริษัทอย่างเป็นสาระสำคัญ ดังนั้นทางด่วนกรุงเทพจึงไม่ได้ตั้งสำรองเผื่อหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นไว้ในบัญชี

6. โครงสร้างเงินทุน

6.1 หลักทรัพย์ของบริษัท

6.1.1 ทางด่วนกรุงเทพมีทุนจดทะเบียน 8,000 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญ 800 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท เรียกว่าระแล้ว 7,700 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญ 770 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท

6.1.2 ณ วันที่ 28 ธันวาคม 2555 หุ้นสามัญของบริษัทมีการออกเป็น Non-Voting Depositary Receipt หรือ NVDR จำนวน 76,690,637 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 9.96 ของจำนวนหุ้นบริษัททั้งหมด โดยหุ้นดังกล่าวมีสิทธิในการรับปันผลตอบแทนจากการลงทุนเท่ากับจำนวนเงินปันผลที่บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด ได้รับจากบริษัท แต่ผู้ถือหุ้น NVDR ไม่สามารถใช้สิทธิออกเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทได้ นักลงทุนสามารถตรวจสอบจำนวนหุ้นที่เป็น NVDR ได้จากเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย www.set.or.th/nvdr

6.2 เงินกู้ยืมระยะยาวและหุ้นกู้

6.2.1 เงินกู้ยืมระยะยาว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทมีเงินกู้ยืมระยะยาวจำนวน 2,806 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 4.00 ต่อปี โดยมีกำหนดการชำระคืนเงินต้นทุกเดือน และชำระครบในเดือนกรกฎาคม 2557

6.2.2 หุ้นกู้

ทางด่วนกรุงเทพได้ออกหุ้นกู้ในเดือนมีนาคม 2555 เป็นจำนวนเงิน 1,000 ล้านบาท อายุ 3 ปี มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 4.12 ต่อปี สำหรับจ่ายคืนหุ้นกู้เดิมที่จะครบกำหนดชำระในปี 2555 และออกหุ้นกู้ในเดือนตุลาคม 2555 เป็นจำนวนเงิน 2,000 ล้านบาท อายุ 4 ปี มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 4.08 ต่อปี เพื่อชำระเงินล่วงหน้าตามสัญญาผู้จัดการโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทมีหุ้นกู้จำนวน 16,200 ล้านบาท รายละเอียดดังนี้

รายละเอียดหุ้นกู้	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2550 ชุดที่ 3	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2551 ชุดที่ 2	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2552	หุ้นกู้ ครั้งที่ 2/2552
ชื่อย่อ (Debenture Symbol)	BECL148A	BECL13NA	BECL139A	BECL133A
มูลค่ารวมของหุ้นกู้	1,700 ล้านบาท	1,100 ล้านบาท	1,000 ล้านบาท	1,000 ล้านบาท
ประเภทของหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้
จำนวนหุ้นกู้	1,700,000 หน่วย	1,100,000 หน่วย	1,000,000 หน่วย	1,000,000 หน่วย
มูลค่าที่ตราไว้ต่อหน่วย	1,000 บาท	1,000 บาท	1,000 บาท	1,000 บาท
อัตราดอกเบี้ยต่อปี	5.20%	ปีที่ 1-2 5.20% ปีที่ 3-4 5.65% ปีที่ 5 6.00%	4.25%	4.10%
อายุหุ้นกู้	7 ปี	5 ปี	4 ปี	3 ปี 6 เดือน
วันที่ออกหุ้นกู้	2 สิงหาคม 2550	7 พฤศจิกายน 2551	11 กันยายน 2552	15 กันยายน 2552
วันครบกำหนดไถ่ถอน	2 สิงหาคม 2557	7 พฤศจิกายน 2556	11 กันยายน 2556	15 มีนาคม 2556
นายทะเบียนหุ้นกู้	ธนาคารกสิกรไทย	ธนาคารกสิกรไทย	ธนาคารกสิกรไทย	ธนาคารกสิกรไทย
สิทธิในการไถ่ถอน ก่อนครบกำหนดของหุ้นกู้	-ไม่มี-			
การชำระเงินต้น	ผู้ออกหุ้นกู้จะชำระคืนเงินต้นทั้งหมดในวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้			
การจัดอันดับเครดิตตราสารหนี้	A	A	A	A

หุ้นกู้ (ต่อ)

รายละเอียดหุ้นกู้	หุ้นกู้ ครั้งที่ 3/2552	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2553	หุ้นกู้ ครั้งที่ 2/2553	หุ้นกู้ ครั้งที่ 3/2553
ชื่อย่อ (Debenture Symbol)	BECL155A	BECL136A	BECL135A	BECL173A
มูลค่ารวมของหุ้นกู้	2,000 ล้านบาท	1,000 ล้านบาท	1,000 ล้านบาท	1,500 ล้านบาท
ประเภทของหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้
จำนวนหุ้นกู้	2,000,000 หน่วย	1,000,000 หน่วย	1,000,000 หน่วย	1,500,000 หน่วย
มูลค่าที่ตราไว้ต่อหน่วย	1,000 บาท	1,000 บาท	1,000 บาท	1,000 บาท
อัตราดอกเบี้ยต่อปี	MLR + 3.00	6m FDR + 1.33	6m FDR + 1.33	6m FDR + 1.65
อายุหุ้นกู้	5 ปี 5 เดือน 2 วัน	3 ปี 3 เดือน	3 ปี 2 เดือน	7 ปี
วันที่ออกหุ้นกู้	28 ธันวาคม 2552	3 มีนาคม 2553	17 มีนาคม 2553	31 มีนาคม 2553
วันครบกำหนดไถ่ถอน	30 พฤษภาคม 2558	3 มิถุนายน 2556	17 พฤษภาคม 2556	31 มีนาคม 2560
นายทะเบียนหุ้นกู้	ธนาคารไทยพาณิชย์	ธนาคารกสิกรไทย	ธนาคารกสิกรไทย	ธนาคารไทยพาณิชย์
สิทธิในการไถ่ถอน ก่อนครบกำหนดของหุ้นกู้	-ไม่มี-			
การชำระเงินต้น	ผู้ออกหุ้นกู้จะชำระคืนเงินต้นทั้งหมดในวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้			
การจัดอันดับเครดิตตราสารหนี้	A	A	A	A

หุ้นกู้ (ต่อ)

รายละเอียดหุ้นกู้	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2554 ชุดที่ 1	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2554 ชุดที่ 2	หุ้นกู้ ครั้งที่ 2/2554	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2555
ชื่อย่อ (Debenture Symbol)	BECL144A	BECL214A	BECL18DA	BECL153A
มูลค่ารวมของหุ้นกู้	1,000 ล้านบาท	1,000 ล้านบาท	900 ล้านบาท	1,000 ล้านบาท
ประเภทของหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้

รายละเอียดหุ้นกู้	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2554 ชุดที่ 1	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2554 ชุดที่ 2	หุ้นกู้ ครั้งที่ 2/2554	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2555
จำนวนหุ้นกู้	1,000,000 หน่วย	1,000,000 หน่วย	900,000 หน่วย	1,000,000 หน่วย
มูลค่าที่ตราไว้ต่อหน่วย	1,000 บาท	1,000 บาท	1,000 บาท	1,000 บาท
อัตราดอกเบี้ยต่อปี	3.70%	4.72%	4.60%	4.12%
อายุหุ้นกู้	3 ปี	10 ปี	7 ปี	3 ปี
วันที่ออกหุ้นกู้	29 เมษายน 2554	29 เมษายน 2554	29 ธันวาคม 2554	28 มีนาคม 2555
วันครบกำหนดไถ่ถอน	29 เมษายน 2557	29 เมษายน 2564	29 ธันวาคม 2561	28 มีนาคม 2558
นายทะเบียนหุ้นกู้	ธนาคารทหารไทย	ธนาคารทหารไทย	ธนาคารทหารไทย	ธนาคารไทยพาณิชย์
สิทธิในการไถ่ถอน ก่อนครบกำหนดของหุ้นกู้	-ไม่มี-			
การชำระเงินต้น	ผู้ออกหุ้นกู้จะชำระคืนเงินต้นทั้งหมดในวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้			
การจัดอันดับเครดิตตราสารหนี้	A	A	A	A

หุ้นกู้ (ต่อ)

รายละเอียดหุ้นกู้	หุ้นกู้ครั้งที่ 2/2555
ชื่อย่อ (Debenture Symbol)	BECL160A
มูลค่ารวมของหุ้นกู้	2,000 ล้านบาท
ประเภทของหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้
จำนวนหุ้นกู้	2,000,000 หน่วย
มูลค่าที่ตราไว้ต่อหน่วย	1,000 บาท
อัตราดอกเบี้ยต่อปี	4.08%
อายุหุ้นกู้	4 ปี
วันที่ออกหุ้นกู้	10 ตุลาคม 2555
วันครบกำหนดไถ่ถอน	10 ตุลาคม 2559
นายทะเบียนหุ้นกู้	ธนาคารทหารไทย
สิทธิในการไถ่ถอน ก่อนครบกำหนดของหุ้นกู้	-ไม่มี-
การชำระเงินต้น	ผู้ออกหุ้นกู้จะชำระคืนเงินต้นทั้งหมดในวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้
การจัดอันดับเครดิตตราสารหนี้	A

6.3 ผู้ถือหุ้น

รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ณ วันที่ 3 มกราคม 2556 ซึ่งเป็นวันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นครั้งสุดท้าย มีดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น	
	จำนวนหุ้น	% ของจำนวนหุ้นทั้งหมด
1. บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	116,669,550	15.15
2. บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	76,678,637	9.96
3. ธนาคาร กรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	55,295,390	7.18
4. BNY MELLON NOMINEES LIMITED	45,232,100	5.87
5. HSBC (SINGAPORE) NOMINEES PTE LTD	40,701,600	5.29
6. ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน)	38,500,550	5.00
7. บริษัท กรุงเทพประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)	36,972,300	4.80
8. STATE STREET BANK EUROPE LIMITED	18,383,869	2.39
9. STATE STREET BANK AND TRUST COMPANY	18,123,214	2.35
10. THE BANK OF NEW YORK (NOMINEES) LIMITED	16,685,131	2.17
11. CHASE NOMINEES LIMITED 1	13,947,900	1.81
12. ธนาคาร ยูโอบี จำกัด (มหาชน)	13,421,470	1.74
13. THE BANK OF NEW YORK MELLON	10,247,100	1.33
14. บริษัท ช.การช่าง-โตเกียว คอนสตรัคชั่น จำกัด	10,051,140	1.31
15. สำนักงานประกันสังคม (2 กรณี)	9,449,700	1.23
16. AMERICAN INTERNATIONAL ASSURANCE COMPANY, LIMITED-APEX	7,405,700	0.96
17. NORBAX INC.,21	7,329,600	0.95
18. AMERICAN INTERNATIONAL ASSURANCE COMPANY, LIMITED-TIGER	6,945,800	0.90
19. RAFFLES NOMINEES (PTE) LIMITED	6,531,234	0.85
20. EAST FOURTEEN LIMITED-DIMENSIONAL EMER MKTS VALUE FD	5,220,100	0.68
21. นายสุทธิชัย จิตกรสกุล	5,152,000	0.67
22. AMERICAN INTERNATIONAL ASSURANCE COMPANY, LIMITED - AIA D-PLUS	5,135,000	0.67
23. TOKYU CONSTRUCTION COMPANY LIMITED	4,551,150	0.59
24. CHASE NOMINEES LIMITED	4,546,500	0.59
25. CHASE NOMINEES LIMITED 4	4,288,200	0.56
26. CITIBANK NOMINEES SINGAPORE PTE LTD-UBS AG LONDON BRANCH-NRB	3,944,300	0.51
ยอดรวม	581,409,235	75.51
อื่นๆ	188,590,765	24.49
รวมทั้งสิ้น	770,000,000	100.00

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

6.4 นโยบายการจ่ายเงินปันผล

ทางด่วนกรุงเทพมีนโยบายการจ่ายเงินปันผลไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 ของกำไรสุทธิของแต่ละปี โดยคำนึงถึงผลประกอบการ โครงสร้างและภาระผูกพันทางการเงินการลงทุนตลอดจนความสม่ำเสมอในการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น

ทั้งนี้คณะกรรมการบริษัทอาจจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลให้แก่ผู้ถือหุ้นได้เมื่อเห็นว่า บริษัทมีกำไรและกระแสเงินสดเพียงพอที่จะสามารถจ่ายเงินปันผลในเบื้องต้นได้ และเมื่อจ่ายเงินปันผลแล้วให้รายงานให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบในการประชุมคราวต่อไป

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

การจ่ายเงินปันผลของบริษัทในช่วงระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา มีดังนี้

การจ่ายเงินปันผล จากการดำเนินงาน	เงินปันผลจ่าย (ล้านบาท)	จ่ายเงินปันผล หุ้นละ (บาท)	กำไรสุทธิ (ล้านบาท)		% เงินปันผลต่อกำไรสุทธิ	
			งบการเงินรวม	งบเฉพาะกิจการ	งบการเงินรวม	งบเฉพาะกิจการ
ปี 2551						
- งวดครึ่งปีแรก	385	0.50	634	762	61	51
- งวดครึ่งปีหลัง	462	0.60	810	718	57	64
รวมปี 2551	847	1.10	1,444	1,480	59	57
ปี 2552						
- งวดครึ่งปีแรก	424	0.55	881	965	48	44
- งวดครึ่งปีหลัง	539	0.70	821	610	66	88
รวมปี 2552	963	1.25	1,702	1,575	57	61
ปี 2553						
- งวดครึ่งปีแรก	424	0.55	823	881	51	48
- งวดครึ่งปีหลัง	577	0.75	980	1,020	59	57
รวมปี 2553	1,001	1.30	1,803	1,901	56	53
ปี 2554						
- งวดครึ่งปีแรก	462	0.60	794	812	58	57
- งวดครึ่งปีหลัง	539	0.70	614	568	88	95
รวมปี 2554	1,001	1.30	1,408	1,380	71	73
ปี 2555						
- งวดครึ่งปีแรก	477	0.62	1,462	1,994	33	24
- งวดครึ่งปีหลัง	678 ⁽¹⁾	0.88 ⁽¹⁾	792	719	86	94
รวมปี 2555	1,155	1.50	2,254 ⁽²⁾	2,713 ⁽³⁾	51	43

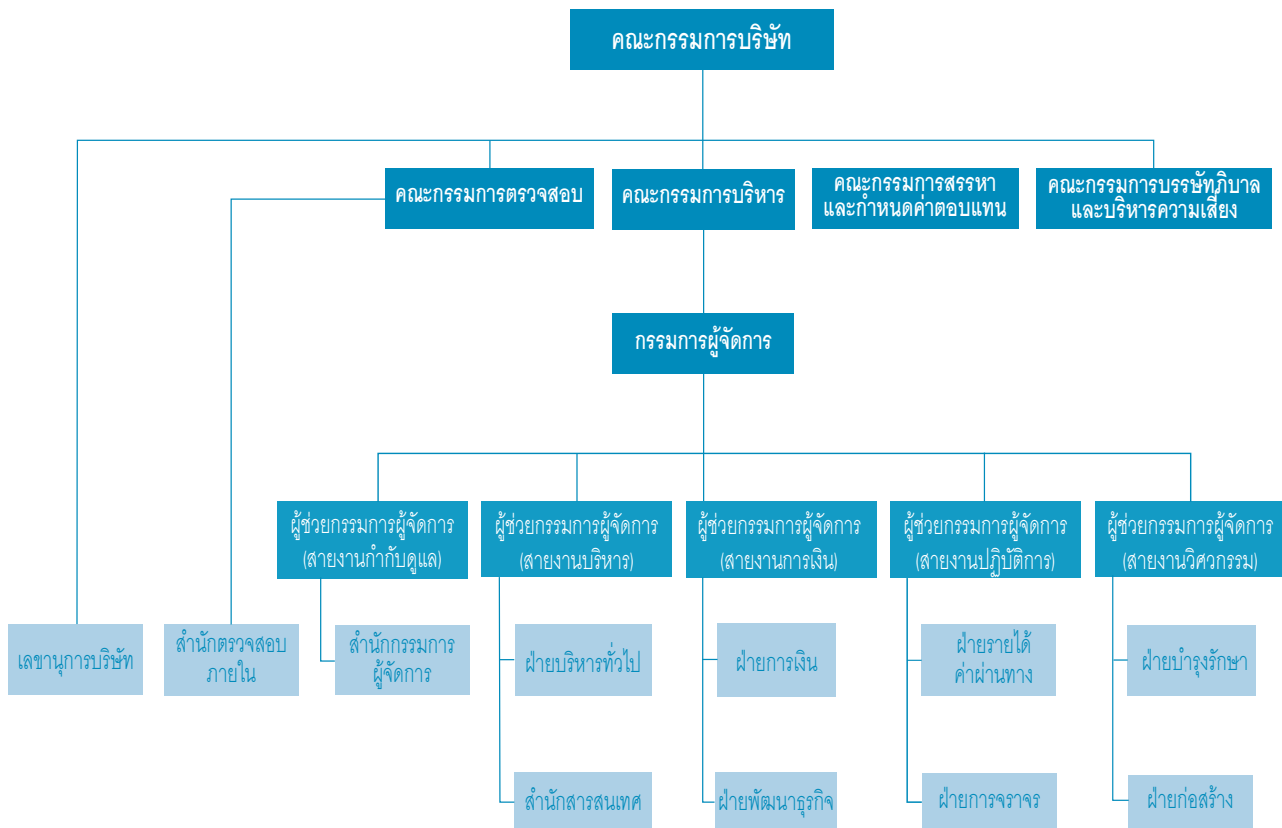
หมายเหตุ ⁽¹⁾ เป็นวาระเสนอผู้ถือหุ้นพิจารณาในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2556 ในวันที่ 24 เมษายน 2556

⁽²⁾ แยกเป็นกำไรจากการดำเนินงานปกติ 1,478 ล้านบาท และกำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอ็นเนอร์จี จำกัด สุทธิจากภาษี 776 ล้านบาท

⁽³⁾ แยกเป็นกำไรจากการดำเนินงานปกติ 1,441 ล้านบาท และกำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอ็นเนอร์จี จำกัด สุทธิจากภาษี 1,272 ล้านบาท

7. การจัดการ

7.1 โครงสร้างการจัดการ



หมายเหตุ : โครงสร้างการจัดการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

โครงสร้างการจัดการของทางด่วนกรุงเทพ ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชุดย่อยอีก 4 คณะคือ คณะกรรมการ ตรวจสอบ คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง โดยมีกรรมการผู้จัดการเป็นผู้บริหารสูงสุดของทีมผู้บริหารรวมจำนวน 17 คน

โครงสร้างคณะกรรมการของบริษัทประกอบด้วยบุคคลผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนทั้งสิ้น 12 คน โดยประกอบด้วยกรรมการที่เป็นผู้บริหาร 5 คน กรรมการที่เป็นอิสระ 4 คน และกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 3 คน ซึ่งถือว่ามีกรอบดุลของกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร โดยทางด่วนกรุงเทพมีกรรมการที่เป็นอิสระ 4 คนคิดเป็น 1 ใน 3 ของกรรมการทั้งคณะ

สำหรับรายชื่อคณะกรรมการและกรรมการชุดย่อยทั้ง 4 คณะ และรายชื่อผู้บริหาร รวมถึงอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการชุดต่างๆ และกระบวนการสรรหามีรายละเอียดดังนี้

7.1.1 คณะกรรมการบริษัท

ปัจจุบันคณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการ 12 คน โดย ณ วันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2556 รายชื่อคณะกรรมการบริษัทประกอบด้วย

ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง	ประเภทกรรมการ	วาระดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท
1.ดร.วีรพงษ์ รามางกูร	ประธานกรรมการบริษัท	กรรมการอิสระ	7 เม.ย.2554 ถึงการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2557
2.ศ.ศุภชัย พิศิษฐวานิช	กรรมการบริษัท ประธานกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการบริษัทภิบาล และบริหารความเสี่ยง	กรรมการอิสระ	22 เม.ย.2553 ถึงการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2556
3.พล.อ.สำเภา ชูศรี	กรรมการบริษัท กรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน กรรมการบริษัทภิบาล และบริหารความเสี่ยง	กรรมการอิสระ	25 เม.ย.2555 ถึงการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2558
4.ดร.อรรณพ ตันละมัย	กรรมการบริษัท กรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน กรรมการบริษัทภิบาล และบริหารความเสี่ยง	กรรมการอิสระ	14 ก.ย.2554 ถึงการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2557
5.นายปลิว ตรีวิศเวทย์	กรรมการบริษัท ประธานกรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	7 เม.ย.2554 ถึงการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2557
6.นายสุพงศ์ ชยตสาหกิจ	กรรมการบริษัท รองประธานกรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน กรรมการบริษัทภิบาล และบริหารความเสี่ยง	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	25 เม.ย.2555 ถึงการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2558
7.ม.ล.ประสพชัย เกษมสันต์	กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	22 เม.ย.2553 ถึงการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2556
8.นายปณิต ตุลย์วัฒนจิต ⁽¹⁾	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	25 เม.ย.2555 ถึงการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2558
9.นางสาวอาริศรา ธรรมธัช	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	25 เม.ย.2555 ถึงการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2558
10.นางวัลลภา อัสสกุล	กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	22 เม.ย.2553 ถึงการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2556
11.นายชวลิต วัฒนกุล ⁽²⁾	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	27 ก.พ.2556 ถึงการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2557
12.นางพเยาว์ มริตตะนพร	กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร กรรมการผู้จัดการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	22 เม.ย.2553 ถึงการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2556

หมายเหตุ รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารของบริษัท ปรากฏในหน้า 115 ถึง 121

⁽¹⁾ นายปณิต ตุลย์วัฒนจิต ลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริหาร เมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม 2555

⁽²⁾ นายชวลิต วัฒนกุล ได้รับแต่งตั้งเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2556 แทนนายเลิศศักดิ์ จิงหะรานนท์ ซึ่งลาออกเมื่อวันที่ 11 มกราคม 2556

ทางด่วนกรุงเทพได้กำหนดนิยามของกรรมการอิสระของบริษัทซึ่งเข้มงวดกว่านิยามที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนด โดยกรรมการอิสระต้องมีคุณสมบัติดังนี้

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 0.5 ของทุนชำระแล้วของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือนิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง โดยให้นับรวมหุ้นที่ถือโดยผู้ที่เกี่ยวข้องด้วยและกำหนดคุณสมบัติอื่นตามที่สำนักงาน ก.ล.ต.กำหนด
2. ไม่มีส่วนร่วมบริหารงาน ไม่เป็นพนักงาน/ลูกจ้าง/ที่ปรึกษา ที่ได้รับเงินเดือนประจำ หรือเป็นผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท

บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน หรือนิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งในปัจจุบันและช่วง 2 ปีก่อนได้รับการแต่งตั้ง

3. ไม่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิตหรือโดยการจดทะเบียนในลักษณะที่เป็นบิดามารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตรกับผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทหรือบริษัทย่อย
4. ไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือนิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งในปัจจุบันและ 2 ปีก่อนได้รับการแต่งตั้งในลักษณะดังนี้
 - (1) ไม่มีความสัมพันธ์ในลักษณะของการให้บริการทางวิชาชีพ เช่น ผู้สอบบัญชี ผู้ให้บริการทางวิชาชีพอื่น ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่า 2 ล้านบาทต่อปี เช่น ที่ปรึกษากฎหมาย ที่ปรึกษาการเงิน ผู้ประเมินราคาทรัพย์สิน เป็นต้น
 - (2) ไม่มีความสัมพันธ์ทางการค้า/ทางธุรกิจซึ่งมีมูลค่ารายการตั้งแต่ 20 ล้านบาทขึ้นไป หรือตั้งแต่ร้อยละ 3 ของมูลค่าสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิของบริษัท แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า ทั้งนี้ในการพิจารณามูลค่ารายการให้รวมรายการที่เกิดขึ้นในระหว่าง 6 เดือนก่อนวันที่มีการทำรายการในครั้งนั้นด้วย
5. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการบริษัท ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้น ซึ่งเกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท
6. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างอิสระได้

กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

ทางด่วนกรุงเทพได้กำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทจำนวน 4 คน ประกอบด้วย นายปลิว ตรีวิศเวทย์ นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ ม.ล.ประสพชัย เกษมสันต์ และนางพเยาว์ มริตตะนพร โดยกรรมการสองในสี่คนลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัท

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท

1. ดูแลและจัดการให้การดำเนินการของบริษัทเป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นและรักษาผลประโยชน์ของบริษัทบนพื้นฐานของหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
2. กำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานของบริษัทและกำกับควบคุมดูแลให้ฝ่ายบริหารดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงสุด ให้แก่กิจการและความมั่งคั่งสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น
3. จัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นเป็นการประชุมใหญ่สามัญประจำปี ภายใน 4 เดือน นับแต่วันปิดบัญชีสิ้นปีของบริษัท และจัดประชุมผู้ถือหุ้นเป็นการประชุมวิสามัญเมื่อมีความจำเป็น
4. จัดประชุมคณะกรรมการบริษัททุกไตรมาส และในการประชุมต้องมีกรรมการไม่น้อยกว่าร้อยละ 60 ของกรรมการทั้งหมด การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุม ให้ถือเอาเสียงข้างมากเป็นมติ ถ้าคะแนนเสียงเท่ากันให้ประธานของที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด
5. พิจารณานุมัติงบประมาณในการลงทุนและการดำเนินการของบริษัทประจำปี รวมทั้งดูแลการใช้ทรัพยากรของบริษัท
6. จัดให้มีการรายงานข้อมูลทางการเงิน ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท และข้อมูลทั่วไปที่สำคัญต่อผู้ถือหุ้นอย่างครบถ้วน ถูกต้อง และเพียงพอ และยืนยันการตรวจสอบรับรองข้อมูลที่รายงาน
7. จัดให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน และมาตรการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพรวมทั้งมีการติดตามการดำเนินการในเรื่องดังกล่าวอย่างสม่ำเสมอ
8. พิจารณาการกำหนดและแยกบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการ อนุกรรมการ และฝ่ายจัดการอย่างชัดเจนรวมทั้งมีการสื่อสารบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบดังกล่าวต่อคณะกรรมการ อนุกรรมการ ฝ่ายจัดการ และพนักงานของบริษัทอย่างสม่ำเสมอ
9. กำกับดูแลให้คณะกรรมการบริหารดำเนินการตามนโยบายที่กำหนดไว้ โดยคณะกรรมการบริหารมีอำนาจอนุมัติการเข้าทำรายการใดๆ ซึ่งผูกพันบริษัทในวงเงินไม่เกินครั้งละ 50 ล้านบาท ทั้งนี้ไม่รวมถึงรายการที่มีความขัดแย้งหรือมีส่วนได้เสียรวมทั้งรายการที่ต้องขอความเห็นชอบจากผู้ถือหุ้นตามข้อกำหนดของ ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ

อำนาจหน้าที่ของประธานกรรมการบริษัท

ดูแลการบริหารจัดการของฝ่ายบริหาร ให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจผ่านคณะกรรมการบริหาร และกรรมการผู้จัดการอย่างสม่ำเสมอ โดยไม่ก้าวก่ายในงานประจำซึ่งเป็นความรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร อีกทั้งยังมีส่วนสำคัญในการตัดสินใจเกี่ยวกับเรื่องนโยบายของบริษัท ซึ่งคณะกรรมการบริษัทได้มีการพิจารณาและกำหนดเป้าหมายทางธุรกิจร่วมกับฝ่ายบริหาร ประธานกรรมการบริษัททำหน้าที่ประธานในที่ประชุมทั้งการประชุมคณะกรรมการบริษัทและการประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อให้การประชุมมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยสนับสนุนให้กรรมการบริษัททุกคนได้มีส่วนร่วมในการประชุมและแสดงความคิดเห็นอย่างเป็นอิสระ พร้อมทั้งให้มีการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างเคร่งครัด โดยคำนึงถึงสิทธิของผู้ถือหุ้นเป็นสำคัญ

การประชุมคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทมีการกำหนดการประชุมอย่างสม่ำเสมอเป็นประจำอย่างน้อยทุก 3 เดือน โดยในปี 2555 มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทจำนวน 5 ครั้ง ซึ่งเป็นการประชุมระหว่างกรรมการโดยไม่มีฝ่ายจัดการ จำนวน 1 ครั้ง

การสรรหา การแต่งตั้ง และวาระการดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะคัดเลือกบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการหรือบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อเพื่อเข้ารับการเลือกตั้งเป็นกรรมการล่วงหน้าตามที่เห็นเหมาะสม เพื่อนำชื่อเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณานำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น หรือที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเพื่อแต่งตั้ง ทั้งนี้ตามข้อบังคับบริษัทข้อ 13 กำหนดว่า ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวน 1 ใน 3 ถ้าจำนวนกรรมการที่จะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วน 1 ใน 3 ดังนั้นกรรมการบริษัท จึงมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี โดยกรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับเลือกตั้งใหม่ได้ โดยบริษัทไม่ได้กำหนดจำนวนวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการหรือจำนวนบริษัทจดทะเบียนอื่นที่กรรมการจะดำรงตำแหน่งกรรมการ แต่จะพิจารณาความเหมาะสมในการแต่งตั้งกรรมการที่ครบวาระเข้าดำรงตำแหน่งอีก ในกรณีเสนอแต่งตั้งกรรมการโดยผู้ถือหุ้นมีหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้

1. ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่งเสียงต่อทุกหนึ่งหุ้นที่ตนถืออยู่
2. การเลือกตั้งกรรมการให้ลงคะแนนเสียงเลือกตั้งเป็นรายบุคคล ทั้งนี้ในการออกเสียงลงคะแนนแต่ละคนที่ผู้ถือหุ้นออกเสียงเลือกตั้งจะได้รับคะแนนเสียงจากผู้ถือหุ้นตามจำนวนหุ้นที่ผู้ถือหุ้นนั้นมีอยู่ทั้งหมดตามข้อ 1. โดยผู้ถือหุ้นดังกล่าวจะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้หนึ่งผู้ใดมากหรือน้อยเพียงใดไม่ได้
3. เมื่อทำการลงคะแนนเสียงเลือกตั้งเป็นรายบุคคลแล้ว บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมามีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ใช้วิธีการจับสลาก

7.1.2 คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการบริษัทมีการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อช่วยในการกำกับดูแลกิจการของบริษัท โดยได้แต่งตั้งให้ ศ.ศุภชัย พิศิษฐวานิช ซึ่งเป็นกรรมการอิสระที่มีความรู้ด้านบัญชีและการเงิน ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการตรวจสอบ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 คน คือ

- | | |
|--|-------------------------------------|
| 1. ศ.ศุภชัย พิศิษฐวานิช ⁽¹⁾ | ประธานกรรมการตรวจสอบ (กรรมการอิสระ) |
| 2. พล.อ.สำเภา ชูศรี | กรรมการตรวจสอบ (กรรมการอิสระ) |
| 3. ดร.อรรถนพ ตันละมัย | กรรมการตรวจสอบ (กรรมการอิสระ) |

หมายเหตุ ⁽¹⁾ ศ.ศุภชัย พิศิษฐวานิช เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้ด้านบัญชีและการเงิน

โดยมีผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายในเป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบมีการกำหนดการประชุมอย่างสม่ำเสมอเป็นประจำอย่างน้อยทุกไตรมาส โดยประชุมร่วมกับผู้ตรวจสอบบัญชีภายนอก ผู้ตรวจสอบภายใน ฝ่ายบริหาร และผู้บริหารที่รับผิดชอบเกี่ยวกับบัญชีการเงิน เพื่อสอบทานงบการเงินรายไตรมาสและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัท หรือในกรณีที่ฝ่ายบริหารจะมีการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือรายการเกี่ยวกับการได้มาจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ ซึ่งจะต้องพิจารณาความเหมาะสม

ความสมเหตุสมผลของรายการและประโยชน์สูงสุดของบริษัท ประธานกรรมการตรวจสอบจะมีการเรียกประชุมเพิ่มเติม ซึ่งในปี 2555 มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบทั้งสิ้น 6 ครั้ง และได้มีการประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการ 1 ครั้ง

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้บริษัทมีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ
2. สอบทานให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน (Internal control) และระบบการตรวจสอบภายใน (Internal audit) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ และพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้ง โยกย้าย เลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน หรือหน่วยงานอื่นใดที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสอบภายใน
3. สอบทานให้บริษัทปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระ เพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท และเสนอคำตอบแทนของบุคคลดังกล่าว รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชี โดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
5. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท
6. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ โดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัท ซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานกรรมการตรวจสอบ และต้องประกอบด้วยข้อมูลอย่างน้อยดังต่อไปนี้
 - (ก) ความเห็นเกี่ยวกับความถูกต้อง ครบถ้วน เป็นที่เชื่อถือได้ของรายงานทางการเงินของบริษัท
 - (ข) ความเห็นเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบควบคุมภายในของบริษัท
 - (ค) ความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
 - (ง) ความเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของผู้สอบบัญชี
 - (จ) ความเห็นเกี่ยวกับรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์
 - (ฉ) จำนวนการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ และการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบแต่ละท่าน
 - (ช) ความเห็นหรือข้อสังเกตโดยรวมที่คณะกรรมการตรวจสอบได้รับจากการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย (charter)
 - (ซ) รายการอื่นที่เห็นว่าผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปควรทราบภายใต้ขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท
7. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการของบริษัทมอบหมายด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ

การสรรหา การแต่งตั้ง และวาระการดำรงตำแหน่งกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการบริษัทเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบ โดยการนำเสนอจากคณะกรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทน ซึ่งพิจารณาจากกรรมการอิสระของบริษัทและอย่างน้อย 1 คนมีความรู้ด้านบัญชีและการเงิน มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี โดยกรรมการตรวจสอบซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระอาจได้รับการแต่งตั้งใหม่อีกก็ได้

7.1.3 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทน

คณะกรรมการบริษัทมีการแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทน เพื่อทำหน้าที่สรรหาและพิจารณาคำตอบแทนแก่กรรมการและกรรมการผู้จัดการให้เป็นไปด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรม โดยได้แต่งตั้งให้ พล.อ.สำเภา ชูศรี ซึ่งเป็นกรรมการอิสระดำรงตำแหน่งประธานกรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทน เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีซึ่งกำหนดว่าประธานคณะกรรมการชุดย่อยควรเป็นกรรมการอิสระ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทนประกอบด้วยกรรมการจำนวน 4 คน คือ

- | | | | |
|---------------|--------------|------------------------------------|----------------|
| 1. พล.อ.สำเภา | ชูศรี | ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทน | (กรรมการอิสระ) |
| 2. นายปลิว | ตรีวิศวเวทย์ | กรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทน | |
| 3. ดร.อรรถนพ | ตันละมัย | กรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทน | (กรรมการอิสระ) |
| 4. นายสุพงศ์ | ชยุตสาหกิจ | กรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทน | |

ในปี 2555 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีการประชุม 1 ครั้ง เพื่อสรรหาบุคคลที่เหมาะสมเพื่อเสนอแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทแทนกรรมการที่พ้นตำแหน่งตามวาระและกรรมการที่ลาออกก่อนครบวาระ และพิจารณากลับกรองค่าตอบแทนกรรมการประจำปี 2555 และโบนัสปี 2554 เพื่อนำเสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2555 พิจารณานอมนุมัติ และพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการผู้จัดการ ตามผลประเมินการปฏิบัติงานเพื่อนำเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณานอมนุมัติ

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณาลักษณะที่และกระบวนการในการสรรหา รวมทั้งคัดเลือกบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาแต่งตั้ง
2. พิจารณาคัดเลือกบุคคลที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาแต่งตั้ง
3. พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการและกรรมการผู้จัดการ
4. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนของกรรมการและนำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณานอมนุมัติ
5. พิจารณาการปรับอัตราเงินเดือนและผลตอบแทนอื่นของกรรมการผู้จัดการและนำเสนอคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณานอมนุมัติ
6. ภารกิจอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

การสรรหา การแต่งตั้ง และวาระการดำรงตำแหน่งกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการบริษัทเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยให้มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี ทั้งนี้กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระอาจได้รับการแต่งตั้งใหม่อีกก็ได้

7.1.4 คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริษัทมีการแต่งตั้งคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง เพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท รวมทั้งจรรยาบรรณธุรกิจ และเพื่อให้มีความโปร่งใสและเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่ตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งระบุว่าสมาชิกส่วนใหญ่ของคณะกรรมการชุดย่อยควรเป็นกรรมการอิสระ ดังนั้นคณะกรรมการบริษัทจึงแต่งตั้งกรรมการอิสระ 3 คน เข้าร่วมในคณะกรรมการชุดนี้ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงประกอบด้วยกรรมการจำนวน 4 คน คือ

- | | | | |
|---------------|--------------|---|----------------|
| 1. ศ.ศุภชัย | พิศิษฐ์วานิช | ประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง | (กรรมการอิสระ) |
| 2. พล.อ.สำเภา | ชูศรี | กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง | (กรรมการอิสระ) |
| 3. ดร. อรรถนพ | ตันละมัย | กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง | (กรรมการอิสระ) |
| 4. นายสุพงศ์ | ชยุตสหกิจ | กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง | |

ในปี 2555 คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงมีการประชุม 2 ครั้ง เพื่อติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และพิจารณาแผนการบริหารความเสี่ยงของบริษัท

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

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

การสรรหา การแต่งตั้ง และวาระการดำรงตำแหน่งกรรมการบริหารและบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริษัทเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการบริหารและบริหารความเสี่ยง โดยให้มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี ทั้งนี้กรรมการบริหารและบริหารความเสี่ยง ซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระอาจได้รับการแต่งตั้งใหม่ อีกทั้งได้

7.1.5 คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารเพื่อช่วยในการให้คำแนะนำคำปรึกษาแก่ฝ่ายบริหาร และดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 คณะกรรมการบริหารประกอบด้วยกรรมการจำนวน 5 คน คือ

- | | | |
|-----------------|-------------|------------------------|
| 1. นายปลิว | ตรีวิศเวทย์ | ประธานกรรมการบริหาร |
| 2. นายสุพงศ์ | ชยุตสาหกิจ | รองประธานกรรมการบริหาร |
| 3. ม.ล.ประสพชัย | เกษมสันต์ | กรรมการบริหาร |
| 4. นางวัลลภา | อัสสกุล | กรรมการบริหาร |
| 5. นางเพยาร์ | มริตตะพร | กรรมการบริหาร |

คณะกรรมการบริหารมีกำหนดการประชุมเป็นประจำทุกเดือนเพื่อพิจารณาเรื่องต่างๆ ตามอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท และพิจารณากลับกรองเรื่องที่จะนำเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติ

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหาร

1. ให้แนวนโยบาย กำกับดูแล ให้คำแนะนำ คำปรึกษา แก่กรรมการผู้จัดการและฝ่ายบริหาร และกำหนดดัชนีตัวชี้วัดระดับองค์กร (Corporate KPIs) เพื่อใช้ในการประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปี
2. กำหนดแผนธุรกิจ งบประมาณ และอำนาจการบริหารต่างๆ ของบริษัทตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท
3. ตรวจสอบติดตามการดำเนินงานตามนโยบายและแผนงานด้านต่างๆ ของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
4. ทำการศึกษาความเป็นไปได้สำหรับโครงการใหม่ๆ เช่น โครงการซึ่งได้รับสิทธิจาก กทพ.หรือภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2
5. มีอำนาจที่จะอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมใดๆ ซึ่งมีผลผูกพันบริษัทในวงเงินไม่เกิน 50 ล้านบาท (ห้าสิบล้านบาทถ้วน) ต่อการทำนิติกรรมแต่ละครั้ง
6. มีอำนาจอนุมัติ แต่งตั้ง การปลด การกำหนดเงินเดือน และผลตอบแทนอื่นๆ รวมทั้งค่าใช้จ่าย และสิ่งอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่หรือพนักงานบริษัทซึ่งมีตำแหน่งตั้งแต่ผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป แต่ทั้งนี้ไม่รวมถึงกรรมการผู้จัดการ
7. คณะกรรมการบริหาร หรือประธานกรรมการบริหาร มีอำนาจเรียกประชุมคณะกรรมการบริหาร และ/หรือ กำหนดระเบียบข้อบังคับของการประชุมตามที่เห็นสมควร
8. รายงานผลการดำเนินงานของบริษัทให้คณะกรรมการบริษัทรับทราบ
9. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทเป็นครั้งคราว

การสรรหาและการแต่งตั้งกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริษัทเป็นผู้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหาร ทั้งนี้เป็นไปตามข้อบังคับบริษัท ซึ่งกำหนดว่ากรรมการบริษัทอาจมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งหรือหลายคนปฏิบัติภารกิจได้อย่างใดอย่างหนึ่งแทนคณะกรรมการบริษัทก็ได้

7.1.6 รายชื่อผู้บริหาร

ผู้บริหารตามโครงสร้าง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวนทั้งสิ้น 17 คน (ประวัติผู้บริหารปรากฏในหน้า 118 ถึง 120)

- | | | |
|---------------|--------------|---|
| 1. นางเพยาร์ | มริตตะพร | กรรมการผู้จัดการ |
| 2. นายสงวน | คุณาธิ์นทร์ | ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานวิศวกรรม |
| 3. นางสุฤทัย | พรหมมาตร | ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการ |
| 4. นางงามนิจิ | กนกกาญจนา | ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานกำกับดูแล |
| 5. นายภาคภูมิ | ทวีวิทยธัมม์ | ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหาร และ
รักษาการผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทั่วไป |

6. นางสาวปานัน	โตสุวรรณถาวร	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานการเงิน
7. นางวัฒนา	สิทธิไวยาภรณ์	ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายก่อสร้าง
8. นายไพสันท์	เลิศศลารักษ์	ผู้อำนวยการฝ่ายการจราจร
9. นางสาววาสนา	วัฒนานุกุลชัย	ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายใน
10. นายอมสิน	พิบูลวงกูร	ผู้อำนวยการฝ่ายบำรุงรักษา
11. นางสุภัทรา	บำเหน็จพันธุ์	ผู้อำนวยการฝ่ายรายได้ค่าผ่านทาง
12. นายเฉลิมเกียรติ	สกลวิศาลศักดิ์	รองผู้อำนวยการฝ่ายบำรุงรักษา
13. นางสาวเพ็ญพร	กิตติโยภาส	รองผู้อำนวยการสำนักสารสนเทศ
14. นายรุ่งศักดิ์	เหลือรัตนมาศ	รองผู้อำนวยการฝ่ายบำรุงรักษา
15. นางมนัสวีร์	ทรัพย์ขวัญโรจน์	รองผู้อำนวยการสำนักกรรมการผู้จัดการ
16. นางสุทธิดา	สุขะนิษฐ์	รองผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
17. นายกิตติ	อาภรณ์รัตน์	รองผู้อำนวยการฝ่ายการเงิน

อำนาจหน้าที่กรรมการผู้จัดการ

กรรมการผู้จัดการมีอำนาจหน้าที่ดำเนินการควบคุม และบริหารธุรกิจหลักของบริษัทในฐานะผู้ให้บริการทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) และส่วนต่อขยายภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 กับ กทพ. และดูแลกิจการทั้งปวงของบริษัทให้เป็นไปตามมติและนโยบายที่ได้รับมอบจากคณะกรรมการบริษัทและตามคำแนะนำของคณะกรรมการบริษัท ทั้งนี้คณะกรรมการบริษัทจะทำการประเมินผลการปฏิบัติงานหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดไว้เป็นประจำทุกปี โดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะเป็นผู้พิจารณาค่าตอบแทนสำหรับกรรมการผู้จัดการ โดยประเมินจากการปฏิบัติงานในปีที่ผ่านมาและนำเสนอคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติตามหลักเกณฑ์

การสรรหากรรมการผู้จัดการและผู้บริหาร

ผู้บริหารในตำแหน่งกรรมการผู้จัดการจะได้รับการสรรหาโดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งจะพิจารณาสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม กล่าวคือ เป็นผู้มีความรู้ความสามารถ มีประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อการบริหารจัดการให้บรรลุวัตถุประสงค์ หรือเป้าหมายที่คณะกรรมการบริษัทกำหนดไว้ และมีความเข้าใจในธุรกิจของบริษัทอย่างดี โดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาแต่งตั้ง สำหรับผู้บริหารตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป ฝ่ายจัดการจะนำเสนอคณะกรรมการบริหารเพื่อพิจารณาแต่งตั้ง

7.1.7 เลขานุการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาคัดเลือกบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อแต่งตั้งเป็นเลขานุการบริษัท โดยเมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2550 คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งนายภาคภูมิ ทวีวิทยรัตน์ ซึ่งเป็นผู้ที่มีความรู้ความสามารถด้านบัญชี กฎหมาย และงานตรวจสอบ รวมทั้งเป็นผู้ที่มีความเข้าใจกฎระเบียบและหลักเกณฑ์ต่างๆ ที่บังคับใช้กับบริษัทจดทะเบียนเป็นอย่างดี ให้ดำรงตำแหน่งเลขานุการบริษัท โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบดังนี้

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

7.1.8 โครงสร้างกรรมการบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (บริษัทย่อย)

คณะกรรมการของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (บริษัทย่อย) ประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวนทั้งสิ้น 7 คน โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 คณะกรรมการบริษัทของบริษัทย่อยประกอบด้วย

- | | | |
|-----------------|------------------------|---------------------|
| 1. นายปลิว | ตรีวิศเวทย์ | ประธานกรรมการบริษัท |
| 2. นายสุพงศ์ | ชยุตสาหกิจ | กรรมการบริษัท |
| 3. ม.ล.ประสพชัย | เกษมสันต์ | กรรมการบริษัท |
| 4. นายปณิต | ตุลย์วัฒนจิต | กรรมการบริษัท |
| 5. นางวัลลภา | อัสสกุล | กรรมการบริษัท |
| 6. นายชวลิต | วัฒนกุล ⁽¹⁾ | กรรมการบริษัท |
| 7. นางเพียว | มริตตะนพร | กรรมการบริษัท |

หมายเหตุ ⁽¹⁾ นายชวลิต วัฒนกุล ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2556 แทนนายสินธพ สิริสิงห์ ซึ่งลาออกเมื่อวันที่ 30 มกราคม 2556

กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทย่อย

บริษัทย่อยได้กำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทจำนวน 4 คน ประกอบด้วยนายปลิว ตรีวิศเวทย์ นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ ม.ล.ประสพชัย เกษมสันต์ และนางเพียว มริตตะนพร โดยกรรมการสองในสี่คน ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัท

7.2 คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ทางด่วนกรุงเทพมีนโยบายการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร โดยพิจารณาให้ค่าตอบแทนที่เหมาะสมแก่กรรมการและผู้บริหาร โดยมีหลักเกณฑ์ในการกำหนดค่าตอบแทนคือ

คำตอบแทนกรรมการและกรรมการผู้จัดการ

1. มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับขอบเขตภาระหน้าที่ความรับผิดชอบของกรรมการแต่ละคน เช่น การเป็นประธานกรรมการ ประธานคณะกรรมการย่อยชุดต่างๆ และการเป็นสมาชิกของคณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงจะได้รับค่าตอบแทนเพิ่มตามตำแหน่ง
2. ค่าตอบแทนอยู่ในระดับที่สามารถจูงใจ และรักษากรรมการที่มีความรู้ความสามารถ และมีคุณภาพในการปฏิบัติหน้าที่ให้กับบริษัท
3. องค์ประกอบของค่าตอบแทนมีความชัดเจน โปร่งใส ง่ายต่อการเข้าใจ
4. มีคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณากันกรอง ซึ่งค่าตอบแทนอยู่ในระดับเดียวกับอุตสาหกรรมเดียวกันและสูงเพียงพอที่จะดูแลและรักษากรรมการ และกรรมการผู้จัดการที่มีคุณสมบัติที่ต้องการ

คำตอบแทนผู้บริหาร

การพิจารณาค่าตอบแทนผู้บริหารไม่รวมกรรมการผู้จัดการเป็นไปตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการบริหารกำหนด ซึ่งเชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัท และผลการประเมินการปฏิบัติงานของผู้บริหารแต่ละคนด้วยระบบการบริหารผลการปฏิบัติงาน (Performance Management System : PMS)

คำตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารในปี 2555 มีดังนี้

1. ค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท ประกอบด้วย ค่าตอบแทนรายปี เบี้ยประชุม และโบนัส รวมค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท ในปี 2555 เป็นเงิน 21,896,072 บาท ซึ่งสอดคล้องกับมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2555 ที่อนุมัติค่าตอบแทนกรรมการเป็นโบนัสกรรมการสำหรับปี 2554 ไม่เกิน 10,000,000 บาท และค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2555 ไม่เกิน 12,600,000 บาท

รายชื่อคณะกรรมการ	ตำแหน่ง	ค่าตอบแทนกรรมการปี 2555						โบนัส ปี 2554
		คณะ กรรมการ บริษัท	คณะ กรรมการ บริหาร	คณะ กรรมการ ตรวจสอบ	คณะ กรรมการ สรรหาและ กำหนด ค่าตอบแทน	คณะ กรรมการ บริษัท ภิบาล และบริหาร ความเสี่ยง	รวม	
1. ดร.วีรพงษ์ รามางกูร	ประธานกรรมการบริษัท	2,000,000	-	-	-	-	2,000,000	1,170,000
2. ศ.สุภชัย พิเศษฐานิช	กรรมการบริษัท ประธานกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการบริษัทภิบาล และบริหารความเสี่ยง	450,000	-	550,000	-	250,000	1,250,000	994,500
3. พล.อ.สำเนา ชูศรี	กรรมการบริษัท กรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน กรรมการบริษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง	450,000	-	350,000	225,000	150,000	1,175,000	819,000
4. ดร.อรรณพ ดันละมัย	กรรมการบริษัท กรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน กรรมการบริษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง	450,000	-	350,000	125,000	150,000	1,075,000	227,108
5. นายปลิว ตริวิศวเวทย์	กรรมการบริษัท ประธานกรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน	450,000	975,000	-	125,000	-	1,550,000	1,170,000
6. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	กรรมการบริษัท รองประธานกรรมการบริหาร กรรมการบริษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน	450,000	475,000	-	125,000	150,000	1,200,000	994,500
7. ม.ล.ประสพชัย เกษมสันต์	กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร	400,000	450,000	-	-	-	850,000	760,500
8. นายปณิต ตัญยวัฒนจิต ⁽¹⁾	กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร	450,000	251,630	-	-	-	701,630	760,500
9. นางสาวอารีศรา ธรรมธัช	กรรมการบริษัท	450,000	-	-	-	-	450,000	351,000
10. นางวัลลภา อัสสกุล	กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร	450,000	475,000	-	-	-	925,000	760,500

รายชื่อคณะกรรมการ	ตำแหน่ง	ค่าตอบแทนกรรมการปี 2555						โบนัส ปี 2554
		คณะ กรรมการ บริษัท	คณะ กรรมการ บริหาร	คณะ กรรมการ ตรวจสอบ	คณะ กรรมการ สรรหาและ กำหนด ค่าตอบแทน	คณะ กรรมการ บรรษัทภิ บาล และบริหาร ความเสี่ยง	รวม	
11. นางเพียรวิ มริตตะนพ	กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร กรรมการผู้จัดการ	450,000	450,000	-	-	-	900,000	760,500
12. นายเลิศศักดิ์ จิงหะรานนท์ ⁽²⁾	กรรมการบริษัท	374,176	-	-	-	-	374,176	-
13. นายอัยยณัฐ ถินอภัย ⁽³⁾	กรรมการบริษัท	-	-	-	-	-	-	300,033
14. ศ.ดร.กนก วงษ์ตระหง่าน ⁽⁴⁾	กรรมการบริษัท กรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน กรรมการบรรษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง	-	-	-	-	-	-	377,125
	รวมจ่าย	6,824,176	3,076,630	1,250,000	600,000	700,000	12,450,806	9,445,266
	วงเงินที่ผู้ถือหุ้นอนุมัติ						12,600,000	10,000,000

- หมายเหตุ (1) นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต ลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริหาร เมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม 2555
 (2) นายเลิศศักดิ์ จิงหะรานนท์ ลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 11 มกราคม 2556
 (3) นายอัยยณัฐ ถินอภัย ลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2554
 (4) ศ.ดร.กนก วงษ์ตระหง่าน ลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2554

- ค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทย่อย ประกอบด้วย ค่าตอบแทนกรรมการ และค่าเบี้ยประชุม รวมค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทที่ได้รับจากบริษัทย่อย 7 คน ในปี 2555 เป็นเงิน 880,000 บาท
- ค่าตอบแทนผู้บริหารระดับตั้งแต่กรรมการผู้จัดการลงไปจนถึงผู้บริหารระดับผู้อำนวยการฝ่ายจำนวน 17 คน ในปี 2555 รวมเป็นเงิน 62,407,375 บาท

7.3 การกำกับดูแลกิจการ

ทางด่วนกรุงเทพมีการบริหารงานโดยยึดถือแนวปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยตระหนักถึงความสำคัญและความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทเป็นผลให้ทางด่วนกรุงเทพได้รับการประเมินการกำกับดูแลกิจการอยู่ในระดับดีเลิศอย่างต่อเนื่อง ซึ่งในปี 2555 ทางด่วนกรุงเทพได้รับการประเมินและรางวัลจากองค์กรและหน่วยงานต่างๆ รวมถึงการประเมินของหน่วยงานที่กำกับดูแลดังนี้

- ผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียนไทยประจำปี 2555 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย อยู่ในระดับ “ดีเลิศ”
- ผลการประเมินคุณภาพการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2555 จากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย อยู่ในระดับ “ดีเยี่ยม”
- รับรางวัล “ธรรมาภิบาล” จากกรมสรรพากร ซึ่งเป็นรางวัลที่กรมสรรพากรพิจารณาจากประวัติการเสียภาษี ความน่าเชื่อถือของระบบบัญชี และการควบคุมภายใน
- รับมอบ “เกียรติบัตรสถานประกอบการสีขาว” จากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานในฐานะบริษัทที่มีระบบการ

จัดการด้านยาเสพติดในสถานประกอบการระดับที่ 1 เพื่อเป็นแบบอย่างที่ดีแก่สถานประกอบการอื่น
คณะกรรมการได้ให้ความสำคัญต่อการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ถือหุ้น ผู้ลงทุนและผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย โดยมีการทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการอย่างสม่ำเสมอทุกปี เพื่อให้สอดคล้องกับ หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ซึ่งทางด่วนกรุงเทพได้เปิดเผยนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัท บนเว็บไซต์เพื่อการสื่อสารภายนอกองค์กร และเผยแพร่ใน Intranet เพื่อการสื่อสารให้พนักงานในองค์กรรับทราบนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัท และส่งเสริมให้พนักงานมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าว

นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการให้ความสำคัญต่อการดูแลให้ผู้ถือหุ้นมีการใช้สิทธิและมีหน้าที่ดูแลรักษาผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นทุกราย อย่างเท่าเทียมกัน ทั้งผู้ลงทุนสถาบันหรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่หรือผู้ถือหุ้นรายย่อย ในฐานะของผู้ลงทุนในตลาดหลักทรัพย์และ ในฐานะของผู้ถือหุ้น ซึ่งเป็นเจ้าของบริษัทตามแนวปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นที่ยอมรับ กล่าวคือ

1. สิทธิของผู้ถือหุ้น
ส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น และดูแลผู้ถือหุ้นมากกว่าสิทธิตามที่กฎหมายกำหนด โดยไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดหรือรบกวนสิทธิของผู้ถือหุ้น
2. การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน
กำกับดูแลให้ผู้ถือหุ้นได้รับการปฏิบัติและปกป้องสิทธิขั้นพื้นฐานให้ผู้ถือหุ้นทุกรายได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกัน มีมาตรการป้องกันการใช้ข้อมูลภายในเพื่อหาประโยชน์ให้แก่ตนเองหรือผู้อื่นในทางมิชอบ ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหาย ต่อผู้ถือหุ้นโดยรวม
3. บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย
ดูแลผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มตามสิทธิที่มีตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดสิทธิ ของผู้มีส่วนได้เสีย และกำหนดมาตรการชดเชยกรณีผู้มีส่วนได้เสียได้รับความเสียหายจากการละเมิดสิทธิ มีกระบวนการส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือระหว่างบริษัทกับผู้มีส่วนได้เสียเพื่อสร้างความมั่งคั่ง ความมั่นคง ทางการเงิน และความยั่งยืนของบริษัท
4. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส
การดำเนินงานเป็นไปด้วยความโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ เปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย พร้อมทั้งดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัททั้งข้อมูลทางการเงินและข้อมูลที่ใช้ข้อมูล ทางการเงินอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา โปร่งใส ผ่านช่องทางที่เข้าถึงข้อมูลได้ง่ายมีความเท่าเทียมกัน และน่าเชื่อถือ
5. ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ
คณะกรรมการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ะมัดระวัง รอบคอบ เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทและ เป็นธรรมต่อผู้ถือหุ้นทุกคน โดยมีระบบการควบคุมภายในที่ดี และการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม รวมถึง การปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัท

ปัจจุบันบริษัทได้มีการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน โดยแบ่งเป็น 5 หมวด ดังนี้

7.3.1 สิทธิของผู้ถือหุ้น

ทางด่วนกรุงเทพคำนึงถึงสิทธิของผู้ถือหุ้นทุกกลุ่ม โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ถือหุ้นส่วนน้อย ผู้ถือหุ้นที่เป็นชาวต่างชาติ และผู้ถือหุ้นประเภทสถาบัน โดยไม่จำกัดเฉพาะสิทธิที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น รวมถึงการส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ถือหุ้น ทุกกลุ่มมีส่วนร่วมในการประชุมผู้ถือหุ้น

ทางด่วนกรุงเทพตระหนักถึงสิทธิของผู้ถือหุ้นในความเป็นเจ้าของด้วยการกำกับดูแลกิจการที่ดีเป็นที่ยอมรับและเชื่อถือได้ ซึ่งผู้ถือหุ้นมีการควบคุมบริษัทผ่านการแต่งตั้งคณะกรรมการให้ทำหน้าที่แทน โดยคณะกรรมการได้กำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการไว้ชัดเจนว่า บริษัทจะส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิของตน และได้รับการคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐานทางกฎหมาย โดยบริษัทจะไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดหรือรบกวนสิทธิของผู้ถือหุ้น และผู้ถือหุ้นมีสิทธิในการตัดสินใจเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ ซึ่งทางด่วนกรุงเทพได้ส่งเสริมการใช้สิทธิดังกล่าว โดยดำเนินการให้ผู้ถือหุ้นได้รับข่าวสารข้อมูลของ บริษัทอย่างเพียงพอ การเข้าร่วมประชุมเพื่อใช้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อแต่งตั้งกรรมการ กำหนดค่าตอบแทนกรรมการ แต่งตั้งผู้สอบบัญชี และกำหนดจำนวนเงินค่าสอบบัญชี รวมถึงการใช้สิทธิลงคะแนนในเรื่องสำคัญของบริษัท เป็นต้น

1) การดำเนินการก่อนการประชุม

คณะกรรมการได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นสามารถใช้สิทธิในการเสนอวาระการประชุมผู้ถือหุ้นและเสนอคำถามได้เป็นการล่วงหน้า พร้อมทั้งใช้สิทธิในการเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อพิจารณาแต่งตั้งเป็นกรรมการในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นเป็นประจำทุกปี โดยทางด่วนกรุงเทพได้เผยแพร่หลักเกณฑ์บนเว็บไซต์ของบริษัท

ในการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ทางด่วนกรุงเทพได้กำหนดวันประชุม ซึ่งไม่ใช่วันหยุดต่อเนื่อง หรือวันนักขัตฤกษ์ กำหนดเวลาประชุมไม่เช้าหรือเย็นเกินไป และกำหนดสถานที่ประชุมซึ่งเป็นบริเวณที่มีการคมนาคมสะดวก เช่น ใกล้เคียงกับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน หรือใกล้จุดขึ้นลงทางด่วน และมีสถานที่จอดรถเพียงพอพร้อมแผนที่สถานที่ประชุมและการเดินทาง โดยในปี 2555 ทางด่วนกรุงเทพได้มีการประชุมผู้ถือหุ้นจำนวน 1 ครั้ง คือการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2555 เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2555 เวลา 13.30 น. ณ โรงแรมโนโวเทล สยามสแควร์ ซอย 6 กรุงเทพฯ โดยได้จัดทำหนังสือเชิญประชุมพร้อมรายละเอียดของแต่ละวาระการประชุมทั้งภาษาไทย และภาษาอังกฤษ เพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นที่เป็นชาวต่างประเทศ ทั้งนี้ได้เผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัทเป็นการล่วงหน้า 1 เดือน ก่อนวันประชุม พร้อมทั้งส่งหนังสือเชิญประชุมให้บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นนายทะเบียนหุ้นของบริษัทเป็นผู้จัดส่งให้กับผู้ถือหุ้นล่วงหน้า 14 วันก่อนประชุม เพื่อให้ผู้ถือหุ้นมีเวลาพิจารณารายละเอียดของแต่ละวาระ และในการส่งเอกสารการประชุมได้แจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับเอกสารหรือหลักฐานประกอบการเข้าร่วมประชุม นอกจากนี้ บริษัทได้จัดเตรียมเอกสารแนบไปไว้ให้บริการแก่ผู้ถือหุ้นที่มอบฉันทะให้บุคคลอื่นเข้าประชุมแทนโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย และได้เสนอใบมอบฉันทะทั้ง 3 รูปแบบตามที่กฎหมายกำหนดบนเว็บไซต์ของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นเลือกใช้ตามที่เห็นเหมาะสม

2) การดำเนินการระหว่างประชุม

ทางด่วนกรุงเทพได้อำนวยความสะดวกให้กับผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุม โดยจัดเจ้าหน้าที่คอยดูแลต้อนรับและให้ข้อมูลแก่ผู้ถือหุ้น ทั้งก่อน-หลัง และในระหว่างการประชุม จัดให้มีของว่างสำหรับผู้ถือหุ้น และใช้ระบบบาร์โค้ดในการลงทะเบียนเข้าร่วมประชุมและการนับคะแนน ทั้งนี้เพื่อความถูกต้องแม่นยำ และความสะดวกรวดเร็ว ซึ่งสามารถแสดงผลการนับคะแนนได้ทันทีแบบ Online พร้อมทั้งจัดเจ้าหน้าที่คอยดูแลอำนวยความสะดวกในกรณีที่ผู้ถือหุ้นมีข้อสงสัยต้องการซักถามกรรมการโดยตรงระหว่างประชุม

คณะกรรมการได้ให้ความสำคัญในการเข้าร่วมประชุมสามัญผู้ถือหุ้นเพื่อตอบข้อซักถามและรับฟังข้อเสนอแนะจากผู้ถือหุ้น โดยในปี 2555 มีกรรมการเข้าร่วมประชุมจำนวน 10 คน ซึ่งรวมถึงประธานกรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการชุดย่อย และคณะกรรมการชุดย่อย กรรมการผู้จัดการ คณะผู้บริหารของบริษัท เข้าร่วมประชุม เพื่อตอบข้อซักถามในประเด็นต่างๆ ของผู้ถือหุ้น

การประชุมดำเนินไปตามลำดับตามระเบียบวาระการประชุมที่กำหนดไว้ในหนังสือเชิญประชุม ซึ่งได้แจ้งผ่านเว็บไซต์ของบริษัทให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า 1 เดือน และเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นแสดงความคิดเห็นและซักถามเรื่องต่างๆ ในแต่ละวาระโดยตรงอย่างเต็มที่ โดยก่อนเริ่มการประชุม เลขานุการบริษัทได้ชี้แจงให้ผู้ถือหุ้นทราบบริลลิ่งคะแนนเสียงและสิทธิของผู้ถือหุ้นอย่างชัดเจน ดังนี้

1. หุ้นหนึ่งหุ้นมีเสียงหนึ่งเสียง สำหรับวาระที่ขอมติต้องผ่านด้วยเสียงข้างมาก วาระเพื่อทราบไม่มีการลงมติ และวาระการกำหนดคำตอบแทนกรรมการผ่านด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นที่มาประชุม
2. ผู้ถือหุ้นที่มอบฉันทะและออกเสียงลงคะแนนมาแล้ว เจ้าหน้าที่จะทำการรวบรวมคะแนนไว้ในคอมพิวเตอร์ โดยมีที่ปรึกษากฎหมายทำหน้าที่ตรวจสอบการลงคะแนนเสียงให้เป็นไปด้วยความโปร่งใส ถูกต้องตามกฎหมาย และข้อบังคับ สำหรับผู้ที่มอบฉันทะเข้าร่วมประชุมไม่ต้องออกเสียงลงคะแนนอีก ยกเว้นกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงข้อมูลในวาระนั้น และหากผู้ถือหุ้นประสงค์จะเปลี่ยนแปลงการลงคะแนนเสียงให้แจ้งเจ้าหน้าที่เพื่อขอبطالลงคะแนน
3. สำหรับผู้ถือหุ้นที่มาประชุมด้วยตนเอง เจ้าหน้าที่ได้จัดเตรียมบัตรลงคะแนนให้ เพื่อใช้ในกรณีที่ไม่เห็นด้วยหรือคัดค้าน
4. ให้สิทธิผู้ถือหุ้นที่มาร่วมประชุมภายหลังจากที่เปิดประชุมแล้ว โดยสามารถใช้สิทธิออกเสียงหรือลงคะแนนในระเบียบวาระที่อยู่ระหว่างการพิจารณาและยังไม่ได้ลงมติ

3) การดำเนินการภายหลังประชุม

ภายหลังการประชุม ทางด่วนกรุงเทพได้เปิดเผยมติการประชุมผู้ถือหุ้นในแต่ละวาระบนเว็บไซต์ของบริษัทภายในวันทำการถัดไปนับจากวันประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทราบและสามารถตรวจสอบผลการลงมติได้อย่างรวดเร็ว สำหรับรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น บริษัทได้บันทึกข้อมูลอย่างชัดเจนเกี่ยวกับรายชื่อกรรมการที่เข้าร่วมประชุมคำชี้แจงที่เป็นสาระสำคัญ คำถาม-ตอบ หรือข้อคิดเห็นโดยสรุป มติที่ประชุม โดยแยกเป็นคะแนนที่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยหรืองดออกเสียง โดยเผยแพร่รายงานผ่านเว็บไซต์ของบริษัท www.bec1.co.th > นักลงทุนสัมพันธ์ > รายงานการประชุมผู้ถือหุ้น ภายใน 14 วันจากวันประชุมผู้ถือหุ้น โดยผู้ถือหุ้นไม่ต้องรอถึงการประชุมครั้งต่อไป

ทั้งนี้ทางด่วนกรุงเทพได้รับรางวัล Best Shareholder Treatment Awards ในฐานะบริษัทจดทะเบียนยอดเยี่ยมในด้านการดูแลผู้ถือหุ้นจากบริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการประกาศผลรางวัล Shareholder Awards พร้อมยังได้รับการประเมินคุณภาพการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีอยู่ในระดับ “ดีเยี่ยมและสมควรเป็นตัวอย่าง” มาอย่างต่อเนื่อง

7.3.2 การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

ทางด่วนกรุงเทพให้ความสำคัญและดูแลให้มีการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกันและเป็นธรรมโดยดำเนินการต่างๆ ดังนี้

1. ดำเนินการประชุมผู้ถือหุ้นตามลำดับระเบียบวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม และไม่เพิ่มระเบียบวาระในที่ประชุมโดยไม่ได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้มีโอกาสศึกษาข้อมูลประกอบการพิจารณาระเบียบวาระต่างๆ
2. สำหรับผู้ถือหุ้นที่ไม่สะดวกมาเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทได้เสนอชื่อของกรรมการอิสระจำนวน 1 คน เพื่อเป็นทางเลือกในการมอบฉันทะให้กับผู้ถือหุ้นในหนังสือมอบฉันทะเพื่อใช้สิทธิในการเข้าร่วมประชุม และออกเสียงลงคะแนนในแต่วาระ
3. จัดให้มีบัตรลงคะแนนเสียงสำหรับทุกระเบียบวาระ โดยบริษัทได้นำระบบบาร์โค้ดเข้ามาใช้ในการบันทึกและแสดงผลการลงคะแนนดังกล่าว พร้อมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกในการจัดเก็บบัตรลงคะแนนเสียงในห้องประชุม และเพื่อความโปร่งใส บริษัทได้จัดให้มีที่ปรึกษากฎหมายและตัวแทนผู้ถือหุ้นทำหน้าที่พิทักษ์การนับคะแนน
4. บริษัทได้จัดทำและบันทึกรายงานการประชุมอย่างถูกต้อง ครบถ้วน และเผยแพร่ร่างรายงานการประชุมให้ผู้ถือหุ้นทุกรายรับทราบผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัท ภายหลังจากที่ได้จัดส่งรายงานต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยแล้ว ภายใน 14 วันหลังการประชุมเสร็จสิ้น พร้อมกันนี้ได้จัดทำวีดิทัศน์บรรยายการประชุมผู้ถือหุ้นเผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นที่ไม่ได้เข้าร่วมประชุมหรือผู้ที่ไม่สนใจข้อมูลของบริษัท สามารถรับทราบรายละเอียดการประชุม นอกเหนือจากที่บันทึกในรายงานการประชุม โดยบริษัทได้เปิดเผยวีดิทัศน์ดังกล่าวไว้จนถึงการประชุมผู้ถือหุ้นคราวถัดไป
5. บริษัทเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นสามารถเสนอระเบียบวาระการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นและเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้ารับการศึกษาแต่งตั้งเป็นกรรมการสำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีของบริษัทได้ล่วงหน้าก่อนการประชุมในช่วงวันที่ 1-31 ธันวาคมของทุกปี โดยเริ่มตั้งแต่การประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2552 ซึ่งบริษัทได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นรับทราบโดยทั่วกันผ่านทางเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รวมทั้งได้เปิดเผยหลักเกณฑ์ในการพิจารณาบนเว็บไซต์ของบริษัท ทั้งนี้คณะกรรมการจะเป็นผู้พิจารณาความเหมาะสมของการบรรจุหรือไม่บรรจุระเบียบวาระการประชุมตามผู้ถือหุ้นเสนอ และสำหรับบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อเพื่อรับการพิจารณาแต่งตั้งเป็นกรรมการ ฝ่ายจัดการจะนำเสนอต่อคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเพื่อพิจารณานำเสนอคณะกรรมการและที่ประชุมผู้ถือหุ้นต่อไป
6. บริษัทได้กำหนดมาตรการป้องกันการใช้ข้อมูลภายในเพื่อหาผลประโยชน์ของกรรมการและผู้บริหาร โดยการแจ้งทุกท่านให้รับทราบบทบาทภาระหน้าที่ที่ต้องรายงานการถือหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะซึ่งถือหลักทรัพย์ของบริษัท และรับทราบการจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือหลักทรัพย์ ทุกครั้งที่มีการซื้อ ขาย โอน หรือรับโอนหลักทรัพย์ต่อคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตามมาตรา 59 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 ภายใน 3 วันทำการหลังจากวันที่ซื้อ ขาย โอน หรือรับโอนหลักทรัพย์

ซึ่งบริษัทมีการแจ้งเตือนคณะกรรมการอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้กรรมการและผู้บริหารยังได้รับทราบหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่กำหนดรวมถึงบทกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 และบริษัทได้กำหนดห้ามผู้บริหารที่ได้รับทราบข้อมูลภายใน กระทำการใดๆ ซึ่งเป็นการขัดต่อมาตรา 241 ของ พรบ.ดังกล่าว รวมถึงกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง

7.3.3 บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

ทางด่วนกรุงเทพมีนโยบายที่ชัดเจนในการให้ความสำคัญต่อสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มไม่ว่าจะเป็นผู้มีส่วนได้เสียภายในได้แก่ พนักงาน และผู้บริหารของบริษัทและบริษัทย่อย หรือผู้มีส่วนได้เสียภายนอก ได้แก่ ลูกค้า ผู้มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจ ผู้ให้กู้ คู่ค้า คู่แข่ง สังคม และชุมชน โรงเรียนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงทางพิเศษ ภาครัฐและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ในกรณีที่ผู้มีส่วนได้เสียประสงค์ที่จะติดต่อหรือร้องเรียนสามารถติดต่อกรรมการโดยตรง หรือติดต่อผ่านเลขานุการบริษัทที่เบอร์โทร 0 2641 4611 หรือที่อีเมล companysecretary@becl.co.th และเนื่องจากทางด่วนกรุงเทพตระหนักถึงแรงสนับสนุนจากผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ ซึ่งจะสร้างความสามารถในการแข่งขันและสร้างผลตอบแทนให้กับบริษัท ซึ่งถือว่าการสร้างความสำเร็จในระยะยาวของบริษัทได้ โดยคณะกรรมการได้กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการว่า ทางด่วนกรุงเทพจะดูแลผู้มีส่วนได้เสียตามสิทธิที่มีตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดสิทธิของผู้มีส่วนได้เสีย และกำหนดมาตรการชดเชยกรณีผู้มีส่วนได้เสียได้รับความเสียหายจากการละเมิดสิทธิ และมุ่งเน้นการดำเนินงานโดยเคารพสิทธิมนุษยชน โดยทางด่วนกรุงเทพดูแลผู้มีส่วนได้เสียอย่างต่อเนื่องตามนโยบายดังนี้

- 1) **นโยบายด้านลูกค้า** บริษัทมีความมุ่งมั่นในการให้บริการที่มีคุณภาพและเชื่อถือได้ โดยมุ่งมั่นที่ตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าเพื่อลดระยะเวลาในการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลตลอดจนให้ความสำคัญในการบริการลูกค้าทุกรายอย่างเท่าเทียมกันและมีแผนงานอย่างต่อเนื่องในการปรับปรุงบริการทางพิเศษให้ผู้ใช้งานได้รับความสะดวกรวดเร็วและมีความปลอดภัยได้มาตรฐาน ซึ่งกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่นำมายึดเป็นหลักเกณฑ์ในการให้บริการมีดังนี้
 1. ให้บริการที่มีคุณภาพสอดคล้องกับความคาดหวังของผู้ใช้ทาง
 2. ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ทางด้วยความรวดเร็ว และจัดให้มีช่องทางเพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับผู้ใช้งาน กรณีมีข้อร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงบริการ
 3. ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการบริการที่ถูกต้อง และรวดเร็ว
 4. เปิดโอกาสให้ผู้ใช้งานเข้าเยี่ยมชมการดำเนินงานที่ศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัช และที่อาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง พร้อมทั้งเข้าเยี่ยมชมสายทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษอุดรรัถยา
- 2) **นโยบายด้านผู้มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจ** ทางด่วนกรุงเทพได้ปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาต่อ กทพ. ในฐานะคู่สัญญาอย่างเคร่งครัดและเป็นธรรมต่อผู้ที่เกี่ยวข้องทางธุรกิจกับบริษัทด้วยหลักความเสมอภาค ไม่กีดกัน ไม่ให้สิทธิพิเศษ ไม่เลือกปฏิบัติ ปฏิบัติตามเงื่อนไข กรอบ กติกา ธรรมเนียมปฏิบัติต่างๆ ระหว่างกัน และส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีด้วยไมตรีจิต ซึ่งได้กำหนดเป็นลายลักษณ์อักษรชัดเจนไว้ในจรรยาบรรณของบริษัท ตลอดจนวิธีปฏิบัติงานตามระบบบริหารคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9001 เพื่อดำเนินการร่วมกับ กทพ.ในการให้บริการทางพิเศษได้อย่างมีประสิทธิภาพและสม่ำเสมอ โดยบริษัทได้จัดให้มีการประเมินความพึงพอใจในการปฏิบัติงาน โดย กทพ. เป็นผู้ประเมินทุกเดือน ทั้งในส่วนงานจัดเก็บค่าผ่านทาง และงานกู้ภัย ทั้งนี้เพื่อเป็นการพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงาน ซึ่งผลการประเมินนั้น พบว่า กทพ.มีความพอใจในการปฏิบัติงานร่วมกับบริษัทในระดับดีเยี่ยม ทางด่วนกรุงเทพได้จัดให้มีการประชุมร่วมกันทุกไตรมาสระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานของบริษัท และของ กทพ. ซึ่งนอกจากจะเพิ่มประสิทธิภาพ และสร้างความพึงพอใจให้กับผู้ใช้บริการทางพิเศษแล้ว ยังลดข้อขัดแย้งหรือลดผลกระทบที่ก่อให้เกิดข้อพิพาทต่างๆ จากการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างสองหน่วยงาน โดยในปี 2555 ไม่มีข้อพิพาทเกิดขึ้น
- 3) **นโยบายด้านกลุ่มคู่ค้า** ทางด่วนกรุงเทพมีความประสงค์ให้การได้มาซึ่งสินค้าและบริการเป็นไปอย่างมีมาตรฐาน โดยยึดมั่นที่จะพัฒนาและรักษาสัมพันธภาพที่ยั่งยืนกับคู่ค้า โดยมีวัตถุประสงค์ชัดเจนในเรื่องของคุณภาพของสินค้าและบริการที่คู่ควรกับมูลค่าเงิน คุณภาพทางเทคนิค และมีความเชื่อถือซึ่งกันและกัน บริษัทจึงได้จัดให้มีกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างที่เสมอภาคและมีความเป็นธรรมแก่คู่ค้าทุกระบบ และเป็นไปตามขั้นตอนการปฏิบัติงานว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างตามข้อกำหนดตามระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001 ซึ่งมีข้อปฏิบัติที่ได้ยึดถืออย่างเคร่งครัดดังนี้

1. กำหนดให้มีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกคู่ค้า โดยมีการคัดกรองคู่ค้าอย่างเคร่งครัด เพื่อให้มีการดำเนินกิจการอย่างเป็นธรรมและไม่มีการละเมิดสิทธิมนุษยชน
 2. มีการแข่งขันบนข้อมูลที่ได้รับอย่างเท่าเทียมกัน ไม่มีการกีดกันไม่ให้คู่ค้ารายหนึ่งรายใดเข้าร่วมแข่งขันทางธุรกิจ
 3. จัดทำรูปแบบสัญญาที่เหมาะสมและเป็นมาตรฐานเดียวกัน
 4. จัดให้มีระบบการจัดการและติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติตามสัญญาครบถ้วน มีระบบการควบคุมภายในที่ป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบในทุกขั้นตอนของกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง
 5. จ่ายเงินให้คู่ค้าตรงเวลา ตามเงื่อนไขการชำระเงินที่ตกลงกัน
 6. ไม่มีนโยบายให้กรรมการ และ/หรือพนักงานรับผลประโยชน์ใดๆ เป็นส่วนตัวจากคู่ค้า
 7. จัดให้มีการประเมินคู่ค้าเป็นประจำทุกปี และแจ้งผลการประเมินพร้อมข้อเสนอแนะ เพื่อให้คู่ค้าได้ปรับปรุงคุณภาพสินค้าและงานบริการอย่างต่อเนื่อง ในขณะเดียวกันก็เปิดโอกาสให้คู่ค้าสามารถติดต่อผู้บริหารเพื่อแจ้งข้อร้องเรียนได้กรณีที่พบว่าได้รับการปฏิบัติอย่างไม่เป็นธรรม
 8. ไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับของคู่ค้าด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม เช่น การจ่ายสินจ้างให้แก่กรรมการ และพนักงานของคู่แข่ง
 9. ไม่กล่าวหาในทางร้ายแก่คู่ค้าโดยปราศจากข้อมูลแห่งความจริง
- 4) นโยบายด้านผู้ให้กู้** ทางด่วนกรุงเทพปฏิบัติตามเงื่อนไขสัญญาสินเชื่อมาโดยตลอด เพื่อสร้างความมั่นใจแก่สถาบันการเงิน ผู้สนับสนุนเงินทุนตามโครงการของบริษัท และไม่เคยมีการปฏิบัติที่ฝ่าฝืนเงื่อนไขที่ตกลงกันแต่อย่างใด สำหรับเงื่อนไขที่บริษัทนำมาปฏิบัติและยึดถือเป็นกฎเกณฑ์ได้แก่
1. ปฏิบัติตามสัญญาสินเชื่อเงื่อนไขต่างๆ ที่ตกลงกันไว้อย่างเคร่งครัด กรณีไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อใดข้อหนึ่งต้องรีบแจ้งให้ผู้ให้กู้ทราบล่วงหน้า เพื่อร่วมกันพิจารณาหาแนวทางการแก้ไข
 2. ปฏิบัติต่อผู้ให้กู้ทุกรายอย่างเสมอภาคและเป็นธรรม และตั้งอยู่บนพื้นฐานของการได้รับผลตอบแทนที่เป็นธรรมทั้งสองฝ่าย
 3. รายงานข้อมูลทางการเงินให้กับผู้ให้กู้อย่างถูกต้อง ครบถ้วน ตรงเวลา และสม่ำเสมอ
 4. ละเว้นการเรียก รับ หรือรับจ้างผลประโยชน์ใดๆ ที่ไม่สุจริตในการค้า
 5. หากมีข้อมูลว่ามีการเรียก รับ หรือรับจ้างผลประโยชน์ใดๆ ไม่สุจริตเกิดขึ้น จะเปิดเผยรายละเอียดต่อผู้ให้กู้ และร่วมกันแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยยุติธรรมและรวดเร็ว
- ในส่วนของผู้ถือหุ้น ทางด่วนกรุงเทพได้ดำเนินการออกหุ้นกู้ตามข้อกำหนด กฎหมาย และประกาศต่างๆ ของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และปฏิบัติตามนโยบาย วัตถุประสงค์ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้นอย่างเคร่งครัด และบริษัทยังได้ให้ความสำคัญกับการรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นตามข้อกำหนดว่าด้วยสิทธิ และหน้าที่ของผู้ถือหุ้น และเงื่อนไขตามสัญญาที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน
- 5) นโยบายด้านพนักงาน** ทางด่วนกรุงเทพตระหนักดีว่าพนักงานเป็นทรัพยากรหลักในการขับเคลื่อนธุรกิจและเป็นปัจจัยสำคัญต่อความสำเร็จของบริษัท โดยได้กำหนดข้อพึงปฏิบัติต่อพนักงานไว้ในจรรยาบรรณของบริษัทอย่างชัดเจน และคณะกรรมการได้มีการประเมินผลการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวทุกปี ซึ่งนโยบายประกอบด้วย
1. การให้ผลตอบแทนที่เป็นธรรมและเหมาะสมแก่พนักงานตามศักยภาพการทำงาน ด้วยการนำระบบประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานในการวัดความสามารถเพื่อเป็นหลักในการพัฒนาสมรรถนะ (Competency) และมีการวัดผลการปฏิบัติงานที่ชัดเจนกำหนดเป็นดัชนีชี้วัดผล (KPI) ในทุกกิจกรรมที่สำคัญประกอบการพิจารณาความดีความชอบของพนักงาน และเพื่อเป็นแรงจูงใจในการพัฒนางาน และผลตอบแทนที่เชื่อมโยงกับการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับกิจการในระยะยาว
 2. การสร้างบรรยากาศการทำงานแบบมีส่วนร่วม และการทำงานเป็นทีม โดยเปิดโอกาสให้พนักงานได้ร่วมแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับงานที่ปฏิบัติอย่างทั่วถึง
 3. การมุ่งมั่นที่จะให้พนักงานมีความภาคภูมิใจและรู้สึกผูกพันต่อองค์กร โดยการเปิดโอกาสให้พนักงาน มีความก้าวหน้าในอาชีพ
 4. การให้ความเสมอภาค สุจริตใจ เทียบธรรม ในการลงโทษ แต่งตั้ง โยกย้าย รวมถึงการให้รางวัลบนพื้นฐานของความรู้ความสามารถและความเหมาะสมของพนักงานนั้นๆ

5. การจัดให้มีสภาพแวดล้อม และสุขอนามัยในสถานที่ทำงาน ให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตตลอดจนทรัพย์สินของพนักงานและของบริษัท บริษัทยังได้คำนึงถึงความปลอดภัยทั้งต่อการปฏิบัติงานของพนักงาน และต่อผู้ใช้ทาง ด้วยการจัดให้มีการอบรมให้กับทีมช่างเทคนิคและวิศวกรตลอดจนพนักงานที่ปฏิบัติงานกู้ภัยและจัดการจราจรบนทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและความปลอดภัย
 6. การให้ความสำคัญ และส่งเสริมให้พนักงานได้พัฒนาความรู้ความสามารถ โดยทางด่วนกรุงเทพได้เปิดโอกาสในการพัฒนาความรู้ด้วยการส่งเสริมให้พนักงานมีการอบรมหรือศึกษาเพิ่มเติม เพื่อเพิ่มพูนทักษะและศักยภาพในการทำงาน อีกทั้งสนับสนุนการจัดรูปแบบองค์กรให้มีความสมดุลระหว่างประสิทธิภาพและความสุขตลอดจนปลูกฝังแนวคิดและค่านิยมในเรื่องของระบบงานคุณภาพและจิตสำนึกในการอนุรักษ์พลังงานและสิ่งแวดล้อมอย่างทั่วถึงและสม่ำเสมอ
 7. บริษัทได้มีการกำหนดนโยบายด้านการเคารพสิทธิมนุษยชน โดยการกำหนดแนวทางการดำเนินงาน และแนวปฏิบัติที่ชัดเจนเป็นลายลักษณ์อักษร ในการไม่เลือกปฏิบัติ การให้โอกาสที่เท่าเทียมกันในการจ้างงานของสตรี ผู้พิการ กลุ่มผู้ด้อยโอกาส เยาวชน ผู้สูงอายุ และการยอมรับสิทธิในการรวมกลุ่มและร่วมเจรจาต่อรองของพนักงาน
 8. การกำกับดูแลให้พนักงานปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานอย่างเคร่งครัด รวมถึงการให้คำแนะนำและดูแลพนักงานอย่างใกล้ชิดเพื่อไม่ให้เกิดการกระทำผิดกฎหมายโดยหลงผิด โดยบริษัทกำกับดูแลให้พนักงานมีการใช้สินค้าถูกกฎหมาย และป้องกันการละเมิดลิขสิทธิ์หรือทรัพย์สินทางปัญญา ตลอดจนส่งเสริมให้ใช้แนวทางการดำเนินงานและปฏิบัติหน้าที่โดยสุจริตไม่เกี่ยวข้องกับการทุจริตคอร์รัปชันเพื่อผลประโยชน์และความสำเร็จของบริษัท
- 6) นโยบายด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม** ทางด่วนกรุงเทพมีเจตนารมณ์ที่จะร่วมสร้างความเจริญของเมืองหลวง ควบคู่ไปกับการช่วยพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อมของกรุงเทพมหานครให้เติบโตได้อย่างยั่งยืน บริษัทจึงมุ่งมั่นจะดำเนินธุรกิจ ตามนโยบายการพัฒนาอย่างยั่งยืนเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและความสะดวกในการเดินทางควบคู่ไปกับการดูแลสิ่งแวดล้อมและสังคมผ่านการจัดกิจกรรมต่างๆ เพื่อสังคมอย่างต่อเนื่อง โดยยึดถือแนวปฏิบัติดังนี้
1. คณะกรรมการได้ให้ความสำคัญต่อการดำเนินงานที่แสดงให้เห็นถึงความรับผิดชอบต่อสังคมอย่างจริงจังและต่อเนื่อง โดยกรรมการผู้จัดการเป็นผู้พิจารณารายละเอียดของแผนและงบประมาณในการดำเนินงานด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมโดยคำนึงถึงศักยภาพ ความเป็นไปได้ และผลลัพธ์การดำเนินงานที่ส่งผลกระทบต่อสังคมและองค์กรในการจัดทำแผนงานด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างรอบคอบ และนำเสนอคณะกรรมการเป็นผู้อนุมัติแผนและงบประมาณตามที่ฝ่ายบริหารนำเสนอ
 2. บริษัทมีการกำหนดนโยบายเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมที่ชัดเจน เป็นลายลักษณ์อักษร ให้ผู้บริหารและพนักงานรับทราบและนำไปปฏิบัติ โดยมีการกำหนดแผนงานรองรับที่สอดคล้องกับนโยบายอย่างต่อเนื่องไม่น้อยกว่า 3 ปี และมีการจัดตั้งหน่วยงานเฉพาะหรือแต่งตั้งบุคลากรเพื่อรับผิดชอบการดำเนินกิจกรรมเพื่อสังคม และมีการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม โดยมีการติดตามการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายและข้อกำหนดทุกๆ 3 เดือน ทั้งนี้เพื่อให้การปฏิบัติงานในทุกกิจกรรมสอดคล้องกับกฎหมาย
 3. ตอบสนองอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพต่อเหตุการณ์ที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน อันเนื่องมาจากการดำเนินงานของบริษัท โดยให้ความร่วมมืออย่างเต็มที่กับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง
 4. ส่งเสริมให้พนักงานบริษัทมีจิตสำนึกและมีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมภายใต้ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (ISO 14001 : 2004) ตลอดจนรณรงค์การอนุรักษ์และใช้พลังงานและทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพผ่านการฝึกอบรมและให้ความรู้ผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ อาทิ เสียงตามสาย สารภายใน บอร์ดประชาสัมพันธ์ หนังสือเวียนภายในต่อพนักงานเพื่อเพิ่มพูนความรู้และทักษะด้านสิ่งแวดล้อมอย่างสม่ำเสมอ

ด้วยนโยบายที่ชัดเจนและความร่วมมือของพนักงาน เป็นผลให้ทางด่วนกรุงเทพได้รับรางวัล ASEAN Energy Awards 2007 ประเภทอาคารอนุรักษ์พลังงาน โดยบริษัทได้รับการคัดเลือกจากกระทรวงพลังงาน เป็นตัวแทนประเทศไทยเข้าประกวดในระดับอาเซียน ที่ประเทศสิงคโปร์ และรางวัล Thailand Energy Awards 2007 โดยบริษัทได้รับรางวัลดีเด่นด้านการอนุรักษ์พลังงาน ประเภทอาคารนอกข่ายควบคุมจากกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (พพ.) กระทรวงพลังงาน นอกจากนี้บริษัทได้รับการรับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 : 2004 จาก UKAS ประเทศอังกฤษ และ NAC ประเทศไทยตั้งแต่วันที่ 14 พฤศจิกายน 2551 และได้รับการต่ออายุอีก 3 ปี ตั้งแต่วันที่ 14 พฤศจิกายน 2554

5. มีการนำเสนอผลการปฏิบัติงานตามนโยบายและแผนงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมในรูปแบบการรายงานตรงต่อคณะกรรมการ และเผยแพร่การดำเนินงานด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมแก่พนักงานของบริษัท ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับบริษัท รวมถึงเผยแพร่ข้อมูลดังกล่าวต่อสาธารณชนผ่านเว็บไซต์และรายงานประจำปีของบริษัท
6. สนับสนุนให้มีการสื่อสารระหว่างผู้ถือหุ้น ฝ่ายบริหารและพนักงานหรือส่วนอื่นๆ ของบริษัท เพื่อเปิดรับความคิดเห็นของแต่ละฝ่าย โดยเน้นการสื่อสาร 2 ทาง (two-way communication) ผ่านทางแผนกประชาสัมพันธ์ เพื่อสื่อสารกับผู้ใช้งานชุมชนบริเวณใกล้เคียงทางพิเศษ ผ่านทางแผนกนักลงทุนสัมพันธ์ เพื่อสื่อสารกับผู้ถือหุ้น นักลงทุน นักวิเคราะห์ และผ่านทางแผนกทรัพยากรบุคคล เพื่อสื่อสารกับพนักงานภายในองค์กร เพื่อให้เข้าถึงกลุ่มเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ด้วยนโยบายของทางด่วนกรุงเทพและความมุ่งมั่นที่จะดูแลสังคมในทุกภาคส่วนอย่างต่อเนื่อง ทั้งในด้านการบริหารจัดการผลประกอบการที่ดี การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ถือหุ้น และการให้ความสำคัญกับการทำประโยชน์เพื่อสังคม โดยดูแลทั้งสังคมใกล้ และสังคมไกล ภายใต้แนวคิด “ทางด่วนกรุงเทพ ยกระดับคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อม” โดยปี 2555 ทางด่วนกรุงเทพได้จัดกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

1. กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับผู้ให้บริการทางพิเศษ

“ทางด่วนชวนแม่ลูกผูกสัมพันธ์ สานสายใยแห่งสายน้ำบางปะกง”

วันแม่แห่งชาติ ถือเป็นวันที่มีความสำคัญต่อครอบครัว ทางด่วนกรุงเทพจึงขอเป็นสื่อกลางในการสร้างสายใยความสัมพันธ์ในครอบครัวผ่านกิจกรรม “ทางด่วนชวนแม่ลูกผูกสัมพันธ์ สานสายใยแห่งสายน้ำบางปะกง” โดยนำผู้ให้บริการทางพิเศษจำนวน 14 ครอบครัว รวม 42 คน ร่วมเดินทางสักการะ “หลวงพ่อโสธร” สิ่งศักดิ์สิทธิ์คู่บ้านคู่เมืองแปดริ้ว ณ วัดโสธรวรารามวรวิหาร นอกจากนี้ ได้แวะเยี่ยมชมตลาดโบราณ และลองแพชมวิถีชีวิตสองฝั่งแม่น้ำบางปะกง พร้อมชิมอาหารอร่อยในจังหวัดฉะเชิงเทรา รวมถึงกิจกรรมพิเศษ “ME & MOM MADE” ซึ่งถือเป็นช่วงเวลาที่เปิดโอกาสให้คุณลูกได้สวมกอดและบอกรักแม่ โดยมอบการ์ดแทนคำรักจากฝีมือคุณลูกมอบเป็นของขวัญให้คุณแม่ ท่ามกลางบรรยากาศอันอบอุ่นของความรักในครอบครัว

“ทางด่วนกรุงเทพชวนพ่อลูกสืบสานมรดก ศิลปวัฒนธรรมไทย”

ทางด่วนกรุงเทพร่วมสืบสานมรดกศิลปวัฒนธรรมไทย ผ่านกิจกรรมสร้างความรักและความอบอุ่นในครอบครัวเนื่องในโอกาสวันพ่อแห่งชาติ ภายใต้ชื่อกิจกรรม “ทางด่วนกรุงเทพชวนพ่อลูกสืบสานมรดก ศิลปวัฒนธรรมไทย” นำผู้ใช้งานจำนวน 13 ครอบครัว รวม 39 คน เยี่ยมชมเมืองโบราณ จังหวัดสมุทรปราการ ร่วมเรียนรู้เรื่องราวประวัติศาสตร์ชาติไทยจากการชมโบราณสถานจำลองที่สำคัญ อาทิ พระที่นั่งสรรเพชญปราสาท เขาพระวิหาร มณฑปพระพุทธรูป จังหวัดสระบุรี ฯลฯ นอกจากนี้ ทุกครอบครัวได้ร่วมกิจกรรม “ปั้นรักให้พ่อ” โดยร่วมกันปั้นนมลูกชุบขนมหวานของไทย มอบให้เป็นของขวัญแทนใจให้กับคุณพ่อก่อนกลับแวะเยี่ยมชมและให้อาหารฝูงนกนางนวลที่สถานตากอากาศบางปู ซึ่งถือเป็นอีกหนึ่งกิจกรรมประทับใจส่งท้ายปลายปี 2555 ด้วยความรักและความอบอุ่นของครอบครัวทางด่วนกรุงเทพ

2. กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับผู้ถือหุ้น

“ผู้ถือหุ้นเยี่ยมชมกิจการ”

ทางด่วนกรุงเทพมุ่งมั่นดำเนินงานตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอ และทุกฝ่ายสามารถเข้าถึงข้อมูลอย่างเท่าเทียม ในปี 2555 ทางด่วนกรุงเทพได้จัดกิจกรรม “ผู้ถือหุ้นเยี่ยมชมกิจการ” นำคณะผู้ถือหุ้นผู้มีความประสงค์ในการเยี่ยมชมกิจการของบริษัท จำนวน 21 คน เยี่ยมชมการดำเนินงานของบริษัทในด้านต่างๆ อาทิ การทำงานของระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง การตรวจสอบรายได้ค่าผ่านทาง รวมถึงการรายงานสภาพจราจรและแจ้งเหตุฉุกเฉินของศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัช เพื่อให้ผู้ถือหุ้นมีความเข้าใจในการดำเนินงาน และเป็นโอกาสอันดีที่ผู้ถือหุ้นและผู้บริหารได้พบปะแลกเปลี่ยนความคิดเห็น รวมถึงแนะนำข้อมูลอันเป็นประโยชน์ในการบริหารงานของบริษัทต่อไป

“ผู้ถือหุ้นสัมพันธ์ เยี่ยมชมโครงการพระราชดำริ”

โครงการพระราชดำรินิพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช เป็นโครงการที่เกิดขึ้นจากพระปรีชาสามารถในศาสตร์ต่างๆ ทรงมีพระราชหฤทัยมุ่งมั่นที่จะแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของราษฎร เช่น โครงการเกี่ยวกับดิน น้ำ และป่าไม้ ในปีนี้ ทางด่วนกรุงเทพได้จัดกิจกรรมนำคณะผู้ถือหุ้นจำนวน 27 คนร่วมเยี่ยมชมศูนย์ศึกษาวิธีการฟื้นฟูที่ดินเสื่อมโทรมเขาชะงุ้ม อันเนื่องมาจากพระราชดำริ จังหวัดราชบุรี เพื่อเรียนรู้ถึงแนวคิดและทฤษฎีของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวในการฟื้นฟูดินเสื่อมโทรมและการเกษตรแบบเศรษฐกิจพอเพียง รวมถึงการอนุรักษ์

ทรัพยากรดิน น้ำ และป่าไม้ ให้คงความอุดมสมบูรณ์ตามธรรมชาติอย่างยั่งยืน และเป็นการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างผู้ถือหุ้นกับบริษัท

3. กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การส่งมอบบริการที่ดีเพื่อให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษเกิดความพึงพอใจสูงสุด ถือเป็นนโยบายหลักของบริษัท โดยการทำงานให้สำเร็จนั้นต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ พนักงาน กทพ. เจ้าหน้าที่ตำรวจ สน.ทางด่วน 2 และพนักงานบริษัท บริษัทจึงได้จัดกิจกรรมกระชับความสัมพันธ์ระหว่าง 3 หน่วยงาน เพื่อเป็นการสร้างความสัมพันธ์อันดี และเกิดความสามัคคีในการทำงาน อันจะเป็นพลังขับเคลื่อนในการดำเนินงานให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ดังนี้

“ทางด่วนชวนดูหนัง”

ทางด่วนกรุงเทพมหานครนำครอบครัวพนักงาน กทพ. ครอบครัวเจ้าหน้าที่ตำรวจ สน.ทางด่วน 2 และครอบครัวพนักงานบริษัทร่วมพบปะสังสรรค์และชมภาพยนตร์เรื่อง “Dr.Seuss The Lorax” ซึ่งมีเนื้อหาเกี่ยวกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ณ โรงภาพยนตร์เมเจอร์ซีนีเพล็กซ์ รัชโยธิน โดยสมาชิกทุกคนครอบครัวร่วมเล่นเกมแจกของรางวัล และร่วมชมภาพยนตร์อย่างสนุกสนาน

“กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์กับ กทพ.”

ทางด่วนกรุงเทพมหานครนำคณะผู้บริหารและพนักงานฝ่ายจัดเก็บค่าผ่านทาง กทพ. และฝ่ายรายได้ค่าผ่านทางของบริษัทจำนวน 53 คน ร่วมอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมไทย โดยเยี่ยมชมความสวยงามของภาพจิตรกรรมฝาผนัง ณ วัดคงคาราม และชมการแสดงหนังใหญ่ มหรสพที่เก่าแก่และหาดูได้ยาก ณ วัดชนอน จังหวัดราชบุรี พร้อมแะชมศิลปะเครื่องปั้นดินเผาที่สวยงาม ณ โรงงานเถาฮงไถ่ ซึ่งเป็นโรงงานทำโอ่งและเครื่องปั้นดินเผาแห่งแรกในจังหวัดราชบุรี

“การแข่งขันกอล์ฟกระชับมิตร”

ทางด่วนกรุงเทพเป็นเจ้าภาพในการแข่งขัน “กอล์ฟกระชับมิตร” ซึ่งจัดขึ้นเป็นประจำทุกปี โดยมีผู้บริหารจาก กทพ. กองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.) และบริษัทร่วมแข่งขันและพบปะสังสรรค์ ณ สนามนาซิติ์ กอล์ฟ แอนด์ สปอร์ตคลับ

“มอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์แก่ กทพ. และสถานีตำรวจจราจรทางด่วน 2”

ทางด่วนกรุงเทพเล็งเห็นความสำคัญในการส่งเสริมการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การทำงานคล่องตัว สามารถดูแลและให้บริการผู้ใช้บริการทางพิเศษได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ บริษัทจึงมอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์ให้แก่ กทพ. และตำรวจจราจรสน.ทางด่วน 2 สำหรับใช้ในการปฏิบัติหน้าที่บนทางพิเศษศรีรัช เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและความปลอดภัยสูงสุดแก่ผู้ใช้ทางพิเศษ

4. กิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้ให้กับเยาวชน

การศึกษาเป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาความรู้และความสามารถของเยาวชน ถือเป็นพื้นฐานที่สำคัญในการพัฒนาสังคมไทย ทางด่วนกรุงเทพเล็งเห็นความสำคัญของการศึกษาตลอดมา จึงส่งเสริมและสนับสนุนด้านการศึกษาให้แก่เยาวชนอย่างต่อเนื่อง ผ่านกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

“มอบทุนการศึกษาแก่บุตรพนักงานเรียนดี”

ทางด่วนกรุงเทพมอบทุนการศึกษาแก่บุตร-ธิดาพนักงานบริษัทที่มีผลการเรียนดีเด่นระดับประถมศึกษาระดับมัธยมศึกษา และระดับอุดมศึกษา ซึ่งเป็นการมอบทุนต่อเนื่องเป็นปีที่ 6

“ทางด่วนมอบทุนการศึกษาแก่โรงเรียนใกล้เขตทางพิเศษ”

ทางด่วนกรุงเทพจัดโครงการ “ทางด่วนมอบทุนการศึกษาแก่โรงเรียนใกล้เขตทางพิเศษ” ซึ่งจัดต่อเนื่องเป็นปีที่ 5 โดยมอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนที่มีผลการเรียนดีแต่ขาดแคลนทุนทรัพย์และทุนพัฒนาโรงเรียน เพื่อสร้างประโยชน์ด้านการศึกษาให้กับโรงเรียนที่อยู่ใกล้เขตทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษอุดรรัถยาจำนวน 10 โรงเรียน

“มอบทุนการศึกษาบุตรสมาชิกสมาคมสโมสรพนักงาน กทพ.”

ทางด่วนกรุงเทพร่วมกับสมาคมสโมสรพนักงาน กทพ. มอบทุนการศึกษาให้แก่บุตรพนักงาน กทพ.ที่เป็นสมาชิกสมาคมฯ และปฏิบัติงานในทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษอุดรรัถยา โดยมีผู้บริหารจากทั้งสองหน่วยงานร่วมมอบทุน

“มอบทุนการศึกษาแก่นุตรข้าราชการตำรวจ สน. ทางด่วน 2”

ทางด่วนกรุงเทพมหานครมอบทุนการศึกษาแก่นุตรข้าราชการตำรวจสถานีตำรวจทางด่วน 2 โดยมี พ.ต.อ. ขจรเกียรติ ศรีพันธุ์ ผู้กำกับการกองกำกับการ 2 กองบังคับการตำรวจจราจรเป็นผู้รับมอบ

“ตะลุยดินแดนแห่งความฝัน มหัศจรรย์...ดินแดนเทพนิยาย”

ทางด่วนกรุงเทพจัดกิจกรรมวันเด็กแห่งชาติต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี เพื่อเปิดโอกาสให้เด็กๆ ได้มีความสุข พร้อมทั้งได้เรียนรู้และสนุกสนานกับกิจกรรมบนเวที เล่นเกม และรับของขวัญรางวัลมากมาย โดยมีบุตรพนักงาน และบุตรเจ้าหน้าที่ตำรวจ สน.ทางด่วน 2 นักเรียนจากโรงเรียนใกล้เคียงทางพิเศษ และเด็กตามชุมชนใกล้เคียงเข้าร่วมงานเป็นจำนวนมาก

“ทางด่วนกรุงเทพมอบหนังสือให้แก่ห้องสมุดโรงเรียนวัดบางพูน”

การอ่าน คือหัวใจแห่งการเรียนรู้ และช่วยเปิดโลกทัศน์ให้กว้างไกล ทางด่วนกรุงเทพจึงได้จัดโครงการ “หนังสือสื่อหัวใจ ช่วยน้องประสบภัยน้ำท่วม” โดยเชิญชวนเพื่อนพนักงานร่วมบริจาคหนังสือเก่าและใหม่ ที่มีคุณภาพเหมาะสมกับเด็กและเยาวชน เช่น หนังสือนิทาน ความรู้วิชาการ และความรู้ทั่วไป นำมอบให้ห้องสมุดโรงเรียนวัดบางพูน เพื่อร่วมส่งเสริมการอ่านให้แก่เยาวชนและฟื้นฟูห้องสมุดหลังได้รับความเสียหายจากมหาอุทกภัยปี 2554

5. กิจกรรมปลูกจิตสำนึกการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

“ทางด่วนชวนรักษ์สิ่งแวดล้อม” ครั้งที่ 5

ทางด่วนกรุงเทพร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการร่วมรณรงค์ปลูกจิตสำนึกการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมให้กับพนักงานทุกคน โดยจัดกิจกรรมอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมต่อเนื่องเป็นประจำทุกปีกับกิจกรรม “ทางด่วนชวนรักษ์สิ่งแวดล้อม” ซึ่งในปีนั้น บริษัทจัดต่อเนื่องเป็นครั้งที่ 5 โดยนำคณะผู้บริหารและพนักงานเยี่ยมชมเขื่อนขุนด่านปราการชล จังหวัดนครนายก ซึ่งเป็นเขื่อนคอนกรีตอัดตัวยาวที่สุดในประเทศไทย ใช้กักเก็บน้ำในการทำเกษตรกรรม การอุปโภคบริโภค แก้ปัญหาดินเปรี้ยวเป็นแหล่งเพาะพันธุ์ปลา และบรรเทาอุทกภัย เพื่อร่วมศึกษาโครงการพัฒนาแหล่งน้ำ อันเนื่องมาจากพระราชดำริ และร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการรณรงค์ปลูกจิตสำนึกการอนุรักษ์พลังงานและสิ่งแวดล้อม

“กิจกรรมปลูกหญ้าแฝก เฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ”

ในปี 2554 ที่ผ่านมา ประเทศไทยต้องประสบกับอุทกภัยครั้งใหญ่ เหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลกระทบต่อทางพิเศษอุดรรัถยา ช่วงบางพูน-บางปะอิน ทำให้เกิดการทรุดตัวของดินบริเวณไหล่ทาง บริษัทจึงได้จัดกิจกรรมปลูกหญ้าแฝก เฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ เนื่องในวโรกาสมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 80 พรรษา ในโครงการทางด่วนชวนรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยนำคณะผู้บริหารและพนักงาน จำนวน 100 คน ร่วมกันปลูกหญ้าแฝกบริเวณไหล่ทาง ทางพิเศษอุดรรัถยาช่วงบางพูน-บางปะอิน เพื่อป้องกันดินไหล่ทางพังทลาย และเพื่อช่วยในการอนุรักษ์ดินและน้ำ ตามแนวพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว

“กิจกรรมทำดี 25 ปี ทางด่วนกรุงเทพ”

เนื่องในโอกาสครบรอบการก่อตั้งบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งครบรอบ 25 ปี ในวันที่ 25 ธันวาคม 2555 ทางบริษัทจึงได้กำหนดโครงการ “กิจกรรมทำดี 25 ปีทางด่วนกรุงเทพ” นำพนักงานร่วมกันทำกิจกรรมดีๆ เพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตลอดปี 2556 โดยกิจกรรมแรกบริษัทนำคณะผู้บริหารและตัวแทนพนักงานจำนวน 125 คน ร่วมกันปลูกต้นไม้ “เหลืองปรีดียาธร” จำนวน 577 ต้น ณ อุทยานพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม ในวันที่ 23 ธันวาคม 2555 เพื่อเป็นการเพิ่มพื้นที่สีเขียวและปลูกจิตสำนึกการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมให้กับพนักงาน

นอกจากนี้บริษัทได้จัดกิจกรรมทำบุญเพื่อความเป็นสิริมงคล โดยมีคณะผู้บริหารและพนักงานร่วมทำบุญ ฟังเทศน์ และถวายภัตตาหารแด่พระภิกษุสงฆ์ ณ ธรรมสถานเฉลิมพระเกียรติรัชกาลที่ 9 วัดพระราม 9 กาญจนาภิเษก เมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2555 ในการนี้ได้จัดให้มีการบรรยายธรรมในหัวข้อเรื่องชีวิตสดใสปีใหม่ 2556 เพื่อสร้างจิตสำนึกในการทำงานและความรับผิดชอบต่อสังคม

6. สนับสนุนกิจกรรมเพื่อสังคมอื่นๆ

“ทางด่วนชวนน้องร้องเพลง”

ทางด่วนกรุงเทพจัดกิจกรรมจิตอาสา โดยชมรมดนตรีของบริษัทและพนักงานร่วมเล่นดนตรีจัดกิจกรรมสันถนาการและเลี้ยงอาหารกลางวันน้องๆ ณ สถานสงเคราะห์เด็กชายบ้านปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2555 และสถานสงเคราะห์เด็กหญิงบ้านราชวิถี เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2555 ซึ่งน้องๆ ร่วมกิจกรรมอย่างสนุกสนานและเพลิดเพลิน โดยมีพี่ๆ พนักงาน ร่วมมอบความรัก ความห่วงใย และแบ่งปันความสุขให้กับน้องๆ ท่ามกลางบรรยากาศที่อบอุ่น

7.3.4 การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

1. คณะกรรมการมีนโยบายให้บริษัทมีการดำเนินงานด้วยความโปร่งใสตรวจสอบได้ มีการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินและข้อมูลที่มีใช้ข้อมูลทางการเงินอย่างเพียงพอแก่ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย พร้อมทั้งดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา น่าเชื่อถือ และทั่วถึงโดยทุกฝ่ายสามารถเข้าถึงข้อมูลอย่างเท่าเทียมกันเพื่อให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

ในการเปิดเผยข้อมูลสำคัญของบริษัท นอกจากการเผยแพร่ตามเกณฑ์ที่กำหนดผ่านช่องทางของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ทางส่วนกรุงเทพยังทำการเผยแพร่ไว้ในเว็บไซต์ของบริษัท www.becl.co.th ซึ่งจัดทำเป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ อาทิเช่น รายงานประจำปี แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) แนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี ข้อมูลบริษัท ความเคลื่อนไหวของปริมาณจรรยา รายได้ค่าผ่านทาง สถานะเงินกู้ ผลการดำเนินงาน อัตราส่วนทางการเงิน ราคาหลักทรัพย์ ประวัติการจ่ายเงินปันผลตลอดจนข้อมูลอื่นๆ เช่น การดำเนินกิจกรรมรับผิดชอบต่อสังคม และข่าวประชาสัมพันธ์ โดยเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ดังกล่าว สำหรับผู้ลงทุนและผู้ที่เกี่ยวข้องได้ใช้ประกอบการตัดสินใจลงทุน รวมถึงข้อมูลการนำเสนอต่อผู้ลงทุน (Presentation) เป็นรายเดือนและมีการปรับปรุงข้อมูลเป็นประจำทุกวันที่ 10 ของเดือนถัดไปเพื่อให้ผู้ลงทุนทุกท่านสามารถรับทราบข้อมูลใหม่อย่างทันเวลาและสม่ำเสมอผ่านทางเว็บไซต์ เพื่อให้ผู้สามารถใช้สามารถรับข้อมูลข่าวสารได้ทันต่อเหตุการณ์ เข้าถึงได้โดยสะดวก และได้รับประโยชน์มากที่สุด อีกทั้งได้มีการเชื่อมโยงข้อมูลความเห็นและประเด็นการวิเคราะห์ข้อมูลการลงทุนของบริษัทซึ่งจัดทำโดยนักวิเคราะห์หลักทรัพย์จากบริษัทหลักทรัพย์ต่างๆ จากเว็บไซต์ www.settrade.com ซึ่งรวบรวมไว้เป็นบทวิเคราะห์ของบริษัท Analyst Consensus เพื่อประกอบการพิจารณาของผู้ลงทุน

ในการเปิดเผยรายงานทางการเงินนั้น คณะกรรมการได้จัดให้มีรายงานความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน แสดงควบคู่กับรายงานของผู้สอบบัญชี รายละเอียดปรากฏในหน้า 114

2. คณะกรรมการมีนโยบายในเรื่องการรายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร โดยกำหนดให้กรรมการและผู้บริหารมีหน้าที่จัดทำรายงานการมีส่วนได้เสีย ภายใน 90 วัน หลังจากเข้าดำรงตำแหน่ง หรือมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูลในระหว่างปี โดยให้เปิดเผยข้อมูลการดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารในนิติบุคคลอื่น และข้อมูลการถือหุ้นในนิติบุคคลอื่น กรณีที่ถือเกินกว่าร้อยละ 25 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ทั้งของผู้รายงานและบุคคลที่เกี่ยวข้องกับผู้รายงาน (คู่สมรส บุตร/บุตรบุญธรรมที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ และนิติบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง) เพื่อจัดส่งให้เลขาธิการบริษัทเป็นผู้เก็บรักษา และส่งสำเนารายงานดังกล่าวให้ประธานกรรมการบริษัท และประธานกรรมการตรวจสอบทราบภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่บริษัทได้รับรายงาน

ทั้งนี้ เพื่อให้คณะกรรมการมีข้อมูลในการพิจารณาอนุมัติการเข้าทำรายการต่างๆ ของบริษัทและบริษัทย่อยได้อย่างถูกต้อง โปร่งใส และเป็นไปตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

3. ทางส่วนกรุงเทพได้จัดให้มีหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ (Investor Relations) เพื่อเป็นตัวแทนบริษัทในการสื่อสารข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้น ผู้ถือหุ้นกู้ ผู้ลงทุน นักวิเคราะห์หลักทรัพย์ สื่อมวลชน ตลอดจนผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยบริษัทเป็นสมาชิกชมรมนักลงทุนสัมพันธ์แห่งประเทศไทย (Thai IR Club) มาตั้งแต่ปี 2548 โดยมีแผนกนักลงทุนสัมพันธ์ทำหน้าที่ติดต่อสื่อสาร มีทีมงานเฉพาะพร้อมให้บริการข้อมูลข่าวสารแก่ผู้ลงทุน นักวิเคราะห์หลักทรัพย์ และสื่อมวลชน ติดต่อนัดหมาย ตลอดจนการประสานงานกับผู้ถือหุ้น ผู้ถือหุ้นกู้ และผู้ลงทุน เพื่อให้ได้รับข้อมูลอย่างทั่วถึงและเท่าเทียมกัน ทั้งนี้ผู้สนใจลงทุนสามารถติดต่อสอบถามข้อมูลได้ที่แผนกนักลงทุนสัมพันธ์ นางสุทธิดา สุขะนินทร์ หมายเลขโทรศัพท์ 0 2641 4611 ต่อ 6000 หรือ 6200 หรือ 6221 หากผู้ลงทุนที่ไม่สะดวกเดินทางมายังที่ทำการบริษัท เลขที่ 238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310 ก็สามารถติดต่อนัดหมายเพื่อทำการประชุมผ่านทางโทรศัพท์ (Conference Call) หรือสมัครสมาชิกเพื่อรับข่าวสารเป็น Mailing list ผ่านทางเว็บไซต์ หรือฝากคำถาม หรือ email ที่ ir@becl.co.th ได้เช่นกัน

นอกเหนือจากการเปิดเผยข้อมูลตามหน้าที่ภายใต้แนวปฏิบัติและข้อบังคับของกฎหมายแล้ว ทางส่วนกรุงเทพยังมีนโยบายหมุนเวียนผู้บริหารระดับสูงในการมีส่วนร่วมให้ข้อมูลและตอบข้อซักถามต่อผู้ลงทุนเพื่อให้ผู้บริหารได้รับทราบความคิดเห็นและตระหนักถึงความต้องการของผู้ลงทุนทั้งในประเทศ และต่างประเทศด้วยตนเอง ทั้งในระดับกรรมการผู้จัดการ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ ผู้อำนวยการฝ่ายการเงิน และเลขาธิการบริษัท ทุกคนได้ร่วมกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์มาโดยตลอด สำหรับการสื่อสารภายในองค์กร แผนกนักลงทุนสัมพันธ์ได้มีการจัดทำรายงานนักลงทุนสัมพันธ์ (IR Report) รวบรวมสรุปประเด็นคำถามและความเห็นของผู้ลงทุนที่มีต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทเพื่อรายงาน

สรุปเสนอต่อผู้บริหารเป็นประจำทุกเดือน เพื่อเป็นช่องทางการนำเสนอข้อแนะนำที่ดีหรือผลตอบรับจากผู้ลงทุนต่อผู้บริหารเพื่อมาปรับปรุงการดำเนินงานต่อไป

สำหรับปี 2555 ทางด่วนกรุงเทพมีการรับ Company Visit และ Conference Call มีการแถลงข่าวและการให้สื่อสัมภาษณ์ (Press Interview) ในส่วนของการให้ข้อมูลต่อผู้ลงทุนต่างประเทศมีการดำเนินกิจกรรม Road Show ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ดังนี้

- งาน Tisco Corporate Day ซึ่งจัดโดย Tisco Securities Company Limited และ Deutsche Bank
- งาน Transportation Day ซึ่งจัดโดยบริษัทหลักทรัพย์ไทยพาณิชย์ จำกัด
- งาน Thai Corporate Day ซึ่งจัดโดยบริษัทหลักทรัพย์บัวหลวง จำกัด (มหาชน) ร่วมกับ Morgan Stanley ณ ประเทศฮ่องกง และประเทศสิงคโปร์
- งาน Thailand Focus 2012 ซึ่งจัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย บล.ภัทร จำกัด และ Bank of America Merrill Lynch
- งาน Asia-Pacific Industrials, Infrastructure & Transportation Corporate ซึ่งจัดโดย Macquarie Securities ณ ประเทศฮ่องกง

ทั้งนี้ เพื่อชี้แจงผลการดำเนินงานตลอดจนความคืบหน้าของโครงการลงทุนอย่างเหมาะสม เพื่อให้ผู้บริหารตอบข้อซักถามกับผู้ลงทุนและสื่อมวลชนได้รับทราบโดยทั่วกัน ตลอดจนการเข้าร่วมงานมหกรรมส่งเสริมการลงทุนแห่งปี SET in the city 2012 ซึ่งจัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และงาน BECL's Analyst Meeting 2012 เพื่อให้ข้อมูลต่อบุคคลทั่วไปรวมถึงนักลงทุนและนักวิเคราะห์สถาบัน

ทางด่วนกรุงเทพได้จัดให้มีโครงการผู้ถือหุ้นสัมพันธ์ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นได้มีโอกาสเข้าเยี่ยมชมกิจการและพบปะคณะผู้บริหาร ทั้งยังได้จัดทำสารคดี (Newsletter) เพื่อเผยแพร่ข้อมูลธุรกิจ และได้นำส่งให้กับผู้ถือหุ้นและผู้ถือหุ้นกู้ของบริษัททุกรายเป็นประจำทุก 2 เดือน และบริษัทยังได้ทำการสำรวจความคิดเห็นและความต้องการของนักวิเคราะห์และผู้ลงทุนที่มีต่อคุณภาพของการสื่อสารและการดำเนินกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ในปี 2555 เพื่อนำมาปรับปรุงการทำงานด้วยเช่นกัน พบว่า ผลสำรวจการประเมินความพึงพอใจของการให้บริการงานนักลงทุนสัมพันธ์อยู่ที่ระดับร้อยละ 93

7.3.5 ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

1. โครงสร้างคณะกรรมการ

โครงสร้างคณะกรรมการของบริษัทประกอบด้วยบุคคลผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวนทั้งสิ้น 12 คน โดยประกอบด้วยกรรมการที่เป็นผู้บริหาร 5 คน กรรมการที่เป็นอิสระ 4 คน และกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 3 คน ซึ่งถือว่าการถ่วงดุลของกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร โดยบริษัทมีกรรมการที่เป็นอิสระ 4 คน คิดเป็น 1 ใน 3 ของกรรมการทั้งคณะ โดยประธานกรรมการเป็นกรรมการอิสระตามความหมายของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหาร และไม่เป็นบุคคลเดียวกับกรรมการผู้จัดการ เพื่อเป็นการแบ่งแยกหน้าที่ในการกำหนดนโยบายกำกับดูแลและการบริหารงานประจำ

สำหรับคุณสมบัติของ “กรรมการอิสระ” นั้น บริษัทมีการกำหนดให้เข้มงวดกว่าข้อกำหนดขั้นต่ำของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

คณะกรรมการไม่มีนโยบายจำกัดจำนวนบริษัทที่กรรมการแต่ละคนจะดำรงตำแหน่งกรรมการเนื่องจากพิจารณาแล้วเห็นว่ากรรมการทุกคนสามารถอุทิศเวลาเข้าประชุมได้อย่างสม่ำเสมอ นอกจากนั้นคณะกรรมการไม่มีนโยบายจำกัดจำนวนวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการ เนื่องจากกรรมการมีความเข้าใจธุรกิจของบริษัทเป็นอย่างดี และให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ทั้งต่อบริษัทและต่อผู้ถือหุ้น และที่สำคัญกรรมการแต่ละท่านล้วนแต่เป็นผู้ทรงคุณวุฒิ มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับในระดับประเทศ

2. คณะกรรมการชุดย่อย

ทางด่วนกรุงเทพได้จัดตั้งคณะกรรมการชุดย่อย 4 คณะเพื่อติดตามและกำกับดูแลการดำเนินงานอย่างใกล้ชิด และรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งประกอบด้วย คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน คณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริหาร โดย คณะกรรมการได้กำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของคณะกรรมการชุดย่อยแต่ละชุดดังมีรายละเอียดตามที่ปรากฏในหน้า 63 ถึง 66

3. บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

- 1) คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วยบุคคลในวงการธุรกิจ และจากหลายสาขาอาชีพ ซึ่งมีภาวะผู้นำมีวิสัยทัศน์ มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ในด้านต่างๆ และมีความเป็นอิสระในการตัดสินใจเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทและผู้ถือหุ้นโดยรวม คณะกรรมการได้มีส่วนร่วมในการกำหนด (หรือให้ความเห็นชอบ) วิสัยทัศน์ ภารกิจ กลยุทธ์ เป้าหมาย แผนธุรกิจ และงบประมาณของบริษัท ตลอดจนกำกับดูแลให้ฝ่ายจัดการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนธุรกิจและงบประมาณที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงสุดให้แก่กิจการ และความมั่นคงสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น
- 2) คณะกรรมการบริษัทได้จัดให้มีนโยบายการกำกับดูแลกิจการและกำหนดให้มีการทบทวนอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
- 3) บริษัทได้มีการจัดทำจรรยาบรรณของบริษัทขึ้นตั้งแต่ปี 2545 โดยคณะกรรมการบริษัทได้เห็นชอบในการนำไปปฏิบัติ ซึ่งจรรยาบรรณของบริษัทประกอบด้วยข้อพึงประพฤติปฏิบัติของกรรมการและผู้บริหาร และของพนักงานที่กำหนดแนวทางในการประพฤติปฏิบัติตนต่อบริษัท ผู้ร่วมงาน บุคคลภายนอก และต่อสังคม ตามหลักการทางจริยธรรมที่ดี ซึ่งตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนได้รับทราบ และเข้าใจอย่างดียิ่งข้อพึงประพฤติปฏิบัติตนที่เหมาะสม และถูกต้องทางจริยธรรม และยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ตามภารกิจของบริษัทด้วยความซื่อสัตย์สุจริตและเที่ยงธรรมเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม รวมทั้งสาธารณชนและสังคม
- 4) ในการพิจารณาการทำการรายการที่อาจมีความขัดแย้งของผลประโยชน์ กรรมการที่มีส่วนได้เสียจะไม่เข้าร่วมประชุม และงดออกเสียงในวาระนั้น
- 5) ในด้านการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการบริษัทได้มีการติดตามและรับทราบแผนการจัดการความเสี่ยงของบริษัทจากการรายงานของฝ่ายจัดการในรายงานผลการดำเนินงานในการประชุมคณะกรรมการทุกครั้ง และรับทราบจากรายงานของคณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง

นอกจากนี้บริษัทได้กำหนดให้มีการทบทวนจรรยาบรรณบริษัทเป็นประจำ หากปรากฏว่าข้อพึงประพฤติปฏิบัติในจรรยาบรรณของบริษัทไม่ครอบคลุมการดำเนินธุรกิจของบริษัทจะดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมให้เหมาะสมทันที นอกจากการจำกัดให้มีการสำรวจการปฏิบัติตามจรรยาบรรณของบริษัททั้งกรรมการผู้บริหาร และพนักงานทุกคนเป็นประจำทุกปีพร้อมให้มีการลงนามรับรองเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อการปฏิบัติตามจรรยาบรรณของบริษัทแล้ว บริษัทยังสนับสนุนให้ผู้บริหารทั้งระดับสูงและระดับกลางเข้ารับการอบรมหลักสูตรเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการอย่างต่อเนื่องทุกปีเพื่อเพิ่มพูนความรู้ ความเข้าใจ วิสัยทัศน์ ทักษะที่ดีต่อการบริหารงานตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อสร้างภาวะผู้นำและสืบทอดตำแหน่งในการบริหารงาน รวมถึงการปฏิบัติหน้าที่และขับเคลื่อนองค์กรด้วยคุณธรรมและจริยธรรมต่อไป

คณะกรรมการและผู้บริหาร ยึดมั่นในการปฏิบัติตนตามแนวทางหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยได้มีการปรับปรุงการประพฤติปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียให้สอดคล้องตามแนวทางดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง อาทิ ความเป็นอิสระของประธานกรรมการบริษัท การให้ความสำคัญแก่ผู้ถือหุ้น จนได้รับการประเมินคุณภาพการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้นในระดับ “ดีเยี่ยม” จากสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ร่วมกับสมาคมบริษัทจดทะเบียนและสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทยต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2550 จนถึงปี 2555 และคณะกรรมการบริษัทยังได้รับรางวัลประกาศเกียรติคุณ “คณะกรรมการแห่งปีดีเด่น (Board of the Year for Distinctive Practices)” ในการประกาศผลรางวัลคณะกรรมการแห่งปี 2549/50 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ร่วมกับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง มอบให้เพื่อเป็นการยกย่องคณะกรรมการบริษัทที่ปฏิบัติหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

4. การประชุมคณะกรรมการบริษัท

ทางด่วนกรุงเทพได้แจ้งกำหนดการประชุมคณะกรรมการพร้อมระเบียบวาระหลักประจำปีให้กรรมการได้รับทราบเป็นการล่วงหน้า ซึ่งช่วยให้กรรมการสามารถจัดเวลาและเข้าร่วมประชุมได้ โดยในการประชุมแต่ละครั้งมีกรรมการเข้าร่วมประชุมร้อยละ 100 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด ยกเว้นกรณีที่กรรมการติดภารกิจสำคัญเร่งด่วน ซึ่งตามข้อบังคับของบริษัทกำหนดองค์ประชุมของคณะกรรมการไม่น้อยกว่าร้อยละ 60 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด ซึ่งคณะกรรมการมีกำหนดการประชุมโดยปกติเป็นประจำทุก 3 เดือน และมีการประชุมพิเศษเพิ่มเติมตามความจำเป็น อย่างไรก็ตามคณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารเพื่อช่วยในการให้คำแนะนำคำปรึกษาแก่ฝ่ายบริหาร และตรวจสอบการดำเนินงานตามนโยบายและแผนงาน

ด้านต่างๆ ของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งคณะกรรมการบริหารมีกำหนดประชุมทุกเดือน ทำให้สามารถติดตามการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหารอย่างใกล้ชิด

โดยสำนักกรรมการผู้จัดการจะส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุม ซึ่งมีการกำหนดชัดเจนก่อนการประชุมล่วงหน้า 10 วัน และมีการส่งเอกสารประกอบการประชุมเป็นการล่วงหน้าอย่างน้อย 5 วันก่อนการประชุม เพื่อให้คณะกรรมการมีเวลาศึกษาก่อนเข้าประชุม

โดยระเบียบวาระการประชุมจะกำหนดขึ้นโดยการพิจารณาร่วมกันระหว่างประธานกรรมการบริษัท และกรรมการผู้จัดการ ในปี 2555 คณะกรรมการมีการประชุม 5 ครั้ง โดยเป็นการประชุมระหว่างกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารและไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุม 1 ครั้ง ทั้งนี้เพื่อให้กรรมการได้มีโอกาสอภิปรายแลกเปลี่ยนความคิดเห็นโดยอิสระ และสามารถติดตามการปฏิบัติงานของฝ่ายจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังมีการประชุมคณะกรรมการบริหารทุกวันพุธที่ 3 ของทุกเดือน รวม 12 ครั้ง ซึ่งกรรมการส่วนใหญ่เข้าร่วมประชุมครบถ้วนเว้นแต่ติดภารกิจสำคัญเร่งด่วน โดยในการประชุมทุกครั้ง ประธานกรรมการจะทำหน้าที่ประธานในที่ประชุม ดูแลให้มีการพิจารณาในแต่ละวาระอย่างรอบคอบ และเปิดโอกาสให้กรรมการทุกท่านได้มีการแสดงความคิดเห็นและอภิปรายร่วมกัน และผู้บริหารระดับสูงจะเข้าประชุมเพื่อชี้แจงข้อมูลในฐานะผู้เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานโดยตรงจนเป็นที่พอใจก่อนการลงมติในแต่ละวาระ

นอกจากนี้ คณะกรรมการมีนโยบายห้ามกรรมการ และผู้บริหารซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกันหรือมีส่วนได้เสียกับวาระที่จะพิจารณาเข้าร่วมประชุมหรือออกเสียงในวาระนั้น โดยฝ่ายบริหารจะแจ้งให้กรรมการและผู้บริหารซึ่งไม่ได้รับอนุญาตให้เข้าร่วมประชุมหรือออกเสียงในวาระนั้นๆ ทราบเป็นการล่วงหน้า ทั้งนี้การพิจารณาว่าบุคคลที่เกี่ยวข้องกันและผู้มีส่วนได้เสีย คณะกรรมการจะพิจารณาจากรายงานการมีส่วนได้เสีย ซึ่งกรรมการและผู้บริหารทุกคนมีหน้าที่จัดทำรายงานดังกล่าว ตามที่คณะกรรมการมีนโยบายให้กรรมการและผู้บริหารจัดทำรายงานการมีส่วนได้เสีย เพื่อเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวต่อประธานกรรมการบริษัทและประธานกรรมการตรวจสอบ

สำหรับการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการแต่ละท่าน (จำนวนครั้งที่เข้าประชุม / จำนวนครั้งที่ประชุมทั้งหมด) สรุปได้ดังนี้

รายชื่อคณะกรรมการ	คณะกรรมการบริษัท	คณะกรรมการบริหาร	คณะกรรมการตรวจสอบ	คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง
1. ดร.วีรพงษ์ รามางกูร	5/5	-	-	-	-
2. ศ.ศุภชัย พิศัยฐานิช	5/5	-	6/6	-	2/2
3. พล.อ.สำเภา ชูศรี	5/5	-	6/6	1/1	2/2
4. ดร.อรรณพ ตันละมัย	5/5	-	6/6	1/1	2/2
5. นายปลิว ตริวิศเวทย์	5/5	11/11	-	1/1	-
6. นายสุพงศ์ ชยุดสาหกิจ	5/5	11/11	-	1/1	2/2
7. ม.ล.ประสพชัย เกษมสันต์	4/5	10/11	-	-	-
8. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต ⁽¹⁾	5/5	6/6	-	-	-
9. นางสาวอาริศรา ธรรมธัช	5/5	-	-	-	-
10. นางวัลลภา อัสสกุล	5/5	11/11	-	-	-
11. นายเลิศศักดิ์ จิงหะรานนท์ ⁽²⁾	4/4	-	-	-	-
12. นางเพียว วัฒนิตะพร	5/5	10/11	-	-	-

หมายเหตุ ⁽¹⁾ นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต
⁽²⁾ นายเลิศศักดิ์ จิงหะรานนท์

ลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริหารเมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม 2555
ดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2555 และลาออกจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 11 มกราคม 2556

5. การประเมินตนเองของคณะกรรมการ

คณะกรรมการมีนโยบายให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการโดยรวมอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยในปี 2555 บริษัทได้จัดส่งแบบประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการให้แก่กรรมการแต่ละคน สำหรับประเมินผลการปฏิบัติของคณะกรรมการโดยรวมทั้งคณะ เพื่อนำผลประเมินมาใช้ในการพิจารณาเพื่อการปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ ทั้งนี้ผลการประเมินแบ่งตามหัวข้อ 6 หัวข้อ สรุปได้ดังนี้

1) โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ

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

- (1) คณะกรรมการตรวจสอบ ทำหน้าที่ช่วยในการกำกับดูแลกิจการ รวมทั้งการพิจารณาความเหมาะสม ความสมเหตุสมผลของการทำรายการต่างๆ ให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท
- (2) คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ทำหน้าที่พิจารณาหลักเกณฑ์ และกระบวนการสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท ด้วยความโปร่งใส ยุติธรรม ไม่อยู่ภายใต้อิทธิพลของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง รวมถึงค่าตอบแทนที่เหมาะสมแข่งขันได้ในการรักษากรรมการที่ดีมีความสามารถ
- (3) คณะกรรมการบริหารทั่วไปและบริหารความเสี่ยง ทำหน้าที่กำหนดนโยบาย และทิศทางการดำเนินงาน ด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท จรรยาบรรณธุรกิจ รวมถึงการบริหารและจัดการความเสี่ยง
- (4) คณะกรรมการบริหาร ทำหน้าที่ในการดูแลและให้คำแนะนำแก่ฝ่ายบริหาร และดำเนินการอื่นตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

2) บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

คณะกรรมการส่วนใหญ่มีความเห็นว่า บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการอยู่ในเกณฑ์ดี โดยคณะกรรมการได้ให้ความสำคัญและใช้เวลาอย่างเพียงพอในการพิจารณาเรื่องสำคัญที่เกี่ยวข้องกับทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทการทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทพร้อมทั้งดูแลให้มีการปฏิบัติตามนโยบายต่างๆ การพิจารณาทบทวนจรรยาบรรณธุรกิจ และดูแลให้มีการปฏิบัติตามพร้อมกันนี้คณะกรรมการบริษัทได้มีการกำหนดนโยบายเพื่อดูแลไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์สำหรับรายการเกี่ยวโยงกันและรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ คณะกรรมการได้ดำเนินการตามกระบวนการที่กำหนดไว้ โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของบริษัทเป็นสำคัญ พร้อมกันนี้คณะกรรมการบริษัทยังได้ทบทวนระบบควบคุมภายในอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า มีระบบภายในที่ดีพอ มีการบริหารและจัดการความเสี่ยงที่เหมาะสม รวมถึงการติดตามและดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของฝ่ายจัดการให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

3) การประชุมคณะกรรมการ

คณะกรรมการส่วนใหญ่มีความเห็นว่า การประชุมคณะกรรมการอยู่ในเกณฑ์ดี โดยทางด่วนกรุงเทพได้แจ้งกำหนดการประชุมพร้อมระเบียบวาระประจำปีให้กรรมการได้รับทราบล่วงหน้า ซึ่งช่วยให้กรรมการสามารถจัดสรรเวลามาประชุมได้ทุกครั้ง โดยจำนวนครั้งของการประชุมและระเบียบวาระมีความเหมาะสม ช่วยให้คณะกรรมการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและสามารถกำกับดูแลให้บริษัทดำเนินธุรกิจอย่างประสบความสำเร็จ นอกจากนั้นกรรมการจะได้รับเอกสารประกอบการประชุมล่วงหน้าและมีเวลาเพียงพอในการศึกษาข้อมูลเพื่อเตรียมตัวเข้าประชุม ซึ่งในเอกสารประกอบการประชุมจะมีข้อมูลอย่างเพียงพอต่อการตัดสินใจของกรรมการ ซึ่งคณะกรรมการสามารถขอข้อมูลที่เป็นเพิ่มเติมเพื่อประกอบการตัดสินใจให้เป็นประโยชน์ต่อบริษัท อีกทั้งบรรยากาศในการประชุมคณะกรรมการเอื้ออำนวยให้เกิดการแสดงความคิดเห็น

อย่างสร้างสรรค์ของกรรมการทุกคน และไม่ถูกครอบงำโดยบุคคลใดบุคคลหนึ่งและกรรมการสามารถอภิปรายปัญหาสำคัญอย่างเต็มที่ในที่ประชุม

4) การทำหน้าที่ของกรรมการ

คณะกรรมการส่วนใหญ่มีความเห็นว่า การทำหน้าที่ของกรรมการอยู่ในเกณฑ์ดี มีการเตรียมตัวและศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนการประชุมในแต่ละครั้ง และเข้าประชุมอย่างสม่ำเสมอ อีกทั้งกรรมการได้แสดงความคิดเห็นอย่างเป็นอิสระ และมีความเป็นกลางในการพิจารณาเรื่องต่างๆ มีอิสระในการตัดสินใจ ลงมติ รวมถึงการให้ความเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัทและเข้าใจว่าประเด็นใดมีความสำคัญและใช้เวลาในการพิจารณาประเด็นนั้นๆ อย่างเหมาะสม และยอมรับความเห็นที่แตกต่างระหว่างกันโดยไม่เกิดความขัดแย้ง

5) ความสัมพันธ์กับฝ่ายจัดการ

คณะกรรมการส่วนใหญ่มีความเห็นว่า ความสัมพันธ์กับฝ่ายจัดการอยู่ในเกณฑ์ดี กรรมการสามารถหารือกับกรรมการผู้จัดการได้อย่างตรงไปตรงมาและมีความสัมพันธ์ที่ดีกับฝ่ายจัดการ โดยกรรมการผู้จัดการสามารถขอคำแนะนำจากกรรมการได้เมื่อจำเป็น ซึ่งคณะกรรมการไม่ได้เข้าไปแทรกแซงการปฏิบัติหน้าที่ของฝ่ายจัดการ อีกทั้งคณะกรรมการได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพิจารณาแก้ไขปัญหอย่างเหมาะสม ในกรณีที่การปฏิบัติหน้าที่ของฝ่ายจัดการไม่เป็นไปตามแผนการดำเนินงาน และงบประมาณที่กำหนดไว้

6) การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหาร

คณะกรรมการส่วนใหญ่มีความเห็นว่า การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหารอยู่ในเกณฑ์ดี โดยกรรมการมีความเข้าใจบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของการเป็นกรรมการ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับธุรกิจของบริษัทอย่างเพียงพอ มีความใส่ใจหาข้อมูลหรือติดตามข่าวที่สำคัญเกี่ยวกับภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม การเปลี่ยนแปลงด้านกฎระเบียบต่างๆ และสภาพการแข่งขัน ซึ่งจะช่วยให้การปฏิบัติหน้าที่กรรมการมีประสิทธิภาพ โดยคณะกรรมการทุกท่านได้รับการฝึกอบรม เพื่อให้เข้าใจการปฏิบัติหน้าที่ในฐานะกรรมการ และเมื่อมีกรรมการใหม่ คณะกรรมการได้ดูแลให้ฝ่ายจัดการจัดเอกสารหรือจัดบรรยายสรุป (Briefing) เพื่อให้กรรมการใหม่เข้าใจธุรกิจ และการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการและคณะกรรมการได้มีการกำหนดแผนการสืบทอดตำแหน่ง เพื่อให้การทำหน้าที่ในตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงของบริษัทเป็นไปอย่างต่อเนื่อง

คณะกรรมการบริษัทกบและบริหารความเสี่ยงจะนำผลการประเมินตนเองของคณะกรรมการทั้งคณะมาใช้เป็นข้อมูลเพื่อเสนอแนวทางปฏิบัติของคณะกรรมการตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และนำเสนอคณะกรรมการพิจารณาตามความเหมาะสม

6. การประเมินการปฏิบัติตามจรรยาบรรณธุรกิจของบริษัท

คณะกรรมการได้กำหนดจรรยาบรรณธุรกิจของบริษัทตั้งแต่ปี 2545 เพื่อเป็นหลักการและเป้าหมายของการดำเนินธุรกิจของบริษัท และแนวทางการปฏิบัติงานของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคน โดยกรรมการและพนักงาน จะประเมินการปฏิบัติตามจรรยาบรรณธุรกิจของบริษัทอย่างต่อเนื่องทุกปี ทั้งนี้ผลการประเมินโดยรวมของกรรมการ และผู้บริหารสรุปได้ดังนี้

1) ข้อพึงประพฤติปฏิบัติต่อบริษัท

กรรมการและผู้บริหารได้ปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายตามนโยบาย และวัตถุประสงค์อันชอบด้วยกฎหมายของบริษัทด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ยึดถือประโยชน์ส่วนรวม ให้ความสำคัญต่อการดูแลผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน รวมถึงการดูแลผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ยกย่องคุณภาพชีวิตของพนักงานด้วยนโยบายการพัฒนาอย่างยั่งยืน ดูแลสิ่งแวดล้อมอย่างผ่านการจัดกิจกรรมเพื่อสังคมต่างๆ ทั้งนี้คณะกรรมการบริษัททุกท่านได้ปฏิบัติหน้าที่โดยใช้ความรู้และทักษะการบริหารจัดการอย่างสุดความสามารถ มีการเข้ารับการอบรมจากสถาบันต่างๆ เพื่อเป็นการเพิ่มพูนความรู้ความสามารถและพยายามศึกษาวิธีการจัดการแบบต่างๆ อยู่เสมอ จัดหามาตรการที่ถูกต้องและเหมาะสมเพื่อดูแลป้องกันและรักษาความปลอดภัยต่อสินทรัพย์ใดๆ ของบริษัทและรักษาผลประโยชน์ของบริษัท ไม่ดำเนินการใดๆ ในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท รักษาข้อมูลอันเป็นความลับของบริษัท ซึ่งได้รับทราบโดยตำแหน่งหน้าที่ และไม่ใช้ข้อมูลแสวงหาผลประโยชน์ให้ตนเอง หรือใช้ในทางซึ่งอาจจะมีส่วนนำความเสียหายหรือความเสื่อมเสียแก่บริษัท

2) การประพฤติปฏิบัติต่อพนักงาน

ทางด่วนกรุงเทพได้กำหนดค่าตอบแทนที่เป็นธรรมและเหมาะสมแก่พนักงานตามศักยภาพการทำงาน โดยบริษัทตระหนักดีว่าพนักงานเป็นทรัพยากรหลักในการขับเคลื่อนธุรกิจ และเป็นปัจจัยสำคัญต่อความสำเร็จของบริษัท ทั้งนี้บริษัทยังให้การส่งเสริมให้พนักงานมีการอบรมหรือศึกษาเพิ่มเติมเพื่อเป็นการเพิ่มพูนทักษะและศักยภาพในการทำงาน ให้การยอมรับและยกย่องตามควร ให้ความเมตตากรุณา และความเป็นธรรม โดยยึดถือข้อบังคับการทำงาน และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพนักงานอย่างเคร่งครัด พร้อมกันนี้บริษัทยังได้สร้างบรรยากาศของการทำงานที่เปิดโอกาสให้มีการเสนอข้อคิดเห็นใหม่ๆ รับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ของพนักงาน โดยผ่านกิจกรรมคุณภาพต่างๆ ดูแลรักษาสภาพแวดล้อมในการทำงานให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของพนักงานอยู่เสมอ พร้อมทั้งย้าให้พนักงานทุกคนสำนึกในสิทธิอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบของตนและการรักษาระเบียบวินัย

3) การประพฤติปฏิบัติต่อบุคคลภายนอก

ทางด่วนกรุงเทพมีการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมต่อผู้ที่เกี่ยวข้องทางธุรกิจกับบริษัท ให้การปฏิบัติที่เสมอภาค ไม่กีดกันไม่ให้เกิดสิทธิพิเศษไม่เลือกปฏิบัติ โดยปฏิบัติตามเงื่อนไขกรอบกติกาธรรมเนียมปฏิบัติระหว่างกัน ตามที่กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการ พร้อมทั้งส่งเสริมให้บริษัทมีการดำเนินธุรกิจโดยยึดมั่นที่จะพัฒนาและรักษาสัมพันธภาพที่ดีอันยั่งยืน

4) การประพฤติปฏิบัติต่อสังคม

ทางด่วนกรุงเทพได้ดำเนินธุรกิจตามนโยบายการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยคำนึงถึงหน้าที่และความรับผิดชอบที่พึงมีต่อประเทศชาติ สังคม และสิ่งแวดล้อม ให้ความร่วมมือในการทำประโยชน์แก่สังคมผ่านกิจกรรมเพื่อสังคมต่างๆ พร้อมกันนี้บริษัทได้มีการส่งเสริมและปลูกจิตสำนึกให้พนักงานบริษัททุกระดับมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ละเว้นการกระทำที่มีผลเสียต่อทรัพยากรธรรมชาติและสภาพแวดล้อมเพื่อเป็นแบบอย่างที่ดี โดยมีการปฏิบัติอย่างเคร่งครัดตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ ทางด่วนกรุงเทพยังได้รับการคัดเลือกจากกรมสรรพากรให้เป็นผู้เสียภาษีที่ดีและมีคุณภาพ โดยพิจารณาจากประวัติการเสียภาษี ความน่าเชื่อถือของระบบบัญชีและการควบคุมภายในที่แสดงให้เห็นถึงความร่วมมือและความสมัครใจในการชำระภาษี ความเข้าใจในระบบภาษี และการรักษาคุณภาพที่ดี กรมสรรพากรจึงมอบรางวัล “รัฐภักดีพัฒนา” ประจำปี 2554 เพื่อตอบแทนการปฏิบัติที่เต็มเปี่ยมด้วยความรับผิดชอบต่อการทำหน้าที่เสียภาษีให้ชาติในฐานะแบบอย่างของสังคม และเป็นพลเมืองดีที่สมควรยกย่องให้เป็นแกนนำในการสร้างจิตสำนึก กระตุ้นให้เกิดพลังทางสังคมในการทำความดี และนำพาให้เกิดกระแสการปฏิบัติตามในวงสังคมอย่างแพร่หลายมากยิ่งขึ้น โดยบริษัทได้เข้ารับรางวัลเมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2555

7. การประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ

คณะกรรมการบริษัททุกท่านยกเว้นกรรมการผู้จัดการจะทำการประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ ทุกปี โดยดำเนินการต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2550 ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนกำหนด และคณะกรรมการได้มอบหมายให้คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาเสนอค่าตอบแทนและผลประโยชน์อื่นที่เหมาะสมสำหรับกรรมการผู้จัดการเพื่อให้คณะกรรมการพิจารณาเห็นชอบ

นอกจากนี้ยังได้กำหนดเกณฑ์ชี้วัดระดับองค์กร (Corporate KPIs) เพื่อใช้ในการประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปี ซึ่งประกอบด้วย

- 1) กำไรสุทธิ
- 2) การบริหารค่าใช้จ่าย
- 3) การสร้างโอกาสทางธุรกิจ
- 4) การบริหารสัญญาสัมปทาน
- 5) ผลตอบแทนจากบริษัทที่ทางด่วนกรุงเทพลงทุน
- 6) ประสิทธิภาพในการให้บริการ / ประสิทธิภาพในการบำรุงรักษา / นวัตกรรม
- 7) ความคิดริเริ่ม / เทคโนโลยีเพื่อพัฒนาองค์กร
- 8) ภาพลักษณ์และความพึงพอใจของลูกค้า

8. ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

- ค่าตอบแทนกรรมการ : บริษัทได้กำหนดนโยบายค่าตอบแทนกรรมการและกรรมการผู้จัดการไว้ อย่างชัดเจนและโปร่งใสโดยสอดคล้องกับภาระหน้าที่และความรับผิดชอบ ของกรรมการแต่ละคนที่เป็นประธาน หรือสมาชิกของคณะกรรมการชุดย่อย ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาก่อน ซึ่งค่าตอบแทนอยู่ในระดับเดียวกับอุตสาหกรรมเดียวกันและสูงเพียงพอที่จะดูแลและรักษากรรมการที่มีคุณสมบัติที่ต้องการ
- ค่าตอบแทนกรรมการผู้จัดการ : คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะพิจารณาค่าตอบแทนของ กรรมการผู้จัดการ ให้สอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัท และผล การปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการเพื่อนำเสนอคณะกรรมการบริษัท พิจารณาในแต่ละปี
- ค่าตอบแทนผู้บริหาร : ค่าตอบแทนผู้บริหารไม่รวมกรรมการผู้จัดการเป็นไปตามหลักการ และ นโยบายที่คณะกรรมการบริหารกำหนด ซึ่งเชื่อมโยงกับผลการดำเนินงาน ของบริษัท และผลประเมินการปฏิบัติงานของผู้บริหารแต่ละคนตามระบบ บริหารผลการปฏิบัติงาน (Performance Management System : PMS)

จำนวนค่าตอบแทนในปี 2555 ปรากฏในหัวข้อค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหารหน้า 68 ถึง 70

9. การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

1) การอบรมสำหรับกรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการบริษัท และผู้บริหารระดับสูงให้ความสำคัญในการเข้าร่วมอบรมหรือสัมมนาในหลักสูตรต่างๆ หรือพัฒนาความรู้ความสามารถ โดยกรรมการบริษัทได้ผ่านการอบรมหลักสูตรกับสมาคมส่งเสริมสถาบัน กรรมการบริษัทไทย (IOD) แล้ว 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) (ตามรายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารบริษัทหน้า 115 ถึง 120) ทั้งนี้บริษัทยังได้มีการประสานกับ IOD อย่างต่อเนื่อง เพื่อส่งกรรมการเข้าร่วมอบรมหลักสูตรต่างๆ ตามที่ IOD จัดขึ้นสำหรับผู้บริหารตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการ ฝายลงมาถึงผู้จัดการ การอบรมเป็นไปตามโครงการอบรมสำหรับผู้บริหาร ซึ่งจัดทำขึ้นเพื่อเป็น Road Map สำหรับการพัฒนาผู้บริหาร รวมทั้งการอบรมตามความจำเป็นและเหมาะสมตามสถานการณ์ปัจจุบัน

2) การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

ทางด่วนกรุงเทพจัดให้มีการปฐมนิเทศกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งเข้ามาใหม่ โดยคณะกรรมการบริษัทได้ มอบหมายให้กรรมการผู้จัดการ เลขานุการบริษัท และสำนักกรรมการผู้จัดการเข้าพบกรรมการที่ได้รับการ แต่งตั้งใหม่ โดยจัดให้มีการประชุมร่วมกันกับกรรมการ และ/หรือผู้บริหาร และ/หรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเพื่อ ชี้แจงและตอบข้อซักถาม พร้อมทั้งจัดเตรียมเอกสารข้อมูลสรุปให้กรรมการใหม่ได้รับทราบ เช่น ข้อมูล เกี่ยวกับบริษัท คู่มือกรรมการบริษัทจดทะเบียน หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี จรรยาบรรณ อำนาจหน้าที่ของ คณะกรรมการบริษัท กำหนดการประชุมคณะกรรมการทั้งปี พร้อมกันนี้บริษัทยังได้จัดให้กรรมการได้เข้าร่วม อบรมหลักสูตรใดหลักสูตรหนึ่งตามข้อเสนอแนะของสำนักงาน ก.ล.ต. ซึ่งจัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบัน กรรมการบริษัทไทย (IOD)

10. แผนการสืบทอดตำแหน่ง

คณะกรรมการได้กำหนดแผนในการทดแทนตำแหน่งงาน (Succession Plan) ในระดับบริหารและตำแหน่งงานใน สายงานหลัก โดยพิจารณาจากผลการปฏิบัติงาน ศักยภาพและความพร้อมของแต่ละบุคคลเป็นหลัก ทั้งนี้บริษัท ได้จัดให้มีการเตรียมความพร้อมสำหรับบุคคลที่เป็น Successor ในการพัฒนาความรู้ ความสามารถ และทักษะ ที่จำเป็นตามตำแหน่งงาน

ทางด่วนกรุงเทพได้กำหนดให้มีแผนการสืบทอดตำแหน่งผู้บริหารในระดับต่างๆ โดยเฉพาะผู้บริหารและ ตำแหน่งในสายงานหลัก ซึ่งเน้นการสรรหาจากบุคลากรภายในองค์กร โดยแต่ละปีจะกำหนดให้มีการพิจารณา เลื่อนตำแหน่งตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด เพื่อพัฒนาบุคลากรที่มีผลการปฏิบัติงานที่ดีและมีศักยภาพได้เติบโต

ในตำแหน่งที่สูงขึ้นตามลำดับขั้นของพนักงานทั้งผู้บริหารระดับกลางและพนักงานโดยคณะกรรมการพิจารณาประกอบด้วยกรรมการผู้จัดการและผู้บริหารระดับผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป หรือผู้บริหารระดับกลางเป็นผู้พิจารณาตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้อย่างชัดเจน ในส่วนของการดำเนินกลยุทธ์และการวางแผนการสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) ของผู้บริหารระดับสูงที่อาจจะมีการเปลี่ยนแปลง หรือหมดวาระการดำรงตำแหน่ง หรือเกษียณอายุ ที่ประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้ทบทวนหลักการ ตลอดจนคัดเลือกผู้มีความรู้ ความสามารถและมีคุณสมบัติเหมาะสม โดยมีคณะกรรมการบริษัทเป็นผู้พิจารณาแต่งตั้งในระดับกรรมการผู้จัดการ และคณะกรรมการบริหารพิจารณาแต่งตั้งผู้บริหารตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการฝ่าย (General Manager) ขึ้นไป

สำหรับผู้บริหารที่ได้รับการกำหนดให้เป็นบุคลากรที่จะสืบทอดตำแหน่ง นอกจากจะต้องเป็นผู้ที่พร้อมด้วยคุณสมบัติและประสบการณ์การทำงานในสายงานที่เหมาะสมแล้ว ยังต้องได้รับการถ่ายทอดความรู้ประสบการณ์ ด้วยการหมุนเวียนปฏิบัติงานในหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง และเข้าอบรมตามหลักสูตรการฝึกอบรมที่จำเป็นเพิ่มเติม เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งที่สูงขึ้นไปในอนาคต และเพื่อให้มีการส่งมอบงานเป็นไปอย่างราบรื่น และการบริหารงานอย่างต่อเนื่อง

สำหรับการบริหารทรัพยากรบุคคลของบริษัท มีการวางระบบด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลโดยมีการจัดสรร ควบคุมติดตามประเมินผลอย่างเพียงพอ ทั้งในด้านการสรรหาเพื่อให้ได้บุคลากรที่มีความรู้ความสามารถตามที่กำหนด มีระบบค่าตอบแทนที่เหมาะสมและเป็นธรรม มีการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ การปฏิบัติงานของบุคลากร มาตรฐานการปฏิบัติงาน การพัฒนาบุคลากร และการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้พนักงานมีความรู้ความสามารถและการบริหารทรัพยากรบุคคลของบริษัทมีประสิทธิภาพและเหมาะสมด้วยระบบการบริหารผลการปฏิบัติงาน (Performance Management System : PMS) มาใช้เป็นเครื่องมือในการประเมินผลการปฏิบัติงานตั้งแต่ปี 2553 ต่อเนื่องมาจนปัจจุบัน โดยจัดให้มีการประเมิน 2 ครั้ง เน้นที่ประโยชน์ในการพัฒนาสมรรถนะของพนักงานและความชัดเจนในการประเมินผลการปฏิบัติงานสำหรับประกอบในการพิจารณา ค่าตอบแทนที่เหมาะสมกับความสามารถและผลการปฏิบัติงาน ทั้งนี้ บริษัทได้ติดตามการนำระบบการบริหารผลการปฏิบัติงาน (PMS) เพื่อปรับปรุงอย่างต่อเนื่องและเพื่อการพัฒนาสมรรถนะของบุคลากรอย่างแท้จริง

7.4 การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

ทางด่วนกรุงเทพมีนโยบายและวิธีการดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายในของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน เพื่อป้องกันมิให้เกิดกรณีที่กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานนำข้อมูลภายในไปใช้เพื่อประโยชน์ส่วนตนหรือผู้อื่น โดยข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัทได้กำหนดห้ามพนักงานบริษัทเปิดเผยความลับของบริษัท แก่บุคคลภายนอกหรือใช้ตำแหน่งหน้าที่ในบริษัทแสวงหาผลประโยชน์แก่ตนเองหรือแก่บุคคลอื่นโดยมิชอบ หากฝ่าฝืนถือว่ามีความผิดทางวินัย นอกจากนี้ยังกำหนดเป็นเงื่อนไขสำคัญในสัญญาจ้างพนักงานใหม่ โดยพนักงานจะต้องรักษาข้อมูลอันเป็นความลับทางธุรกิจของบริษัท ไม่ว่าจะล่วงรู้มาโดยทางตรงหรือทางอ้อม โดยจะไม่เปิดเผยให้กับบุคคลภายนอกหรือบุคคลอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องทราบ ซึ่งความลับทางธุรกิจหมายถึงข้อมูลทางการเงิน แผนการตลาดหรือแผนการดำเนินธุรกิจ ค่าจ้าง เป็นต้น ซึ่งที่ผ่านมายังไม่มีเหตุการณ์เกี่ยวกับการนำข้อมูลไปใช้เพื่อประโยชน์แก่ตนเองหรือผู้อื่น

นอกจากนี้ทางด่วนกรุงเทพยังได้มีการพัฒนาระบบการควบคุมการใช้ข้อมูลของบริษัท โดยนำระบบความปลอดภัยของข้อมูลสารสนเทศมาใช้ควบคุม เช่น ระบบการป้องกันการเข้าถึงข้อมูลของบริษัท โดยกำหนดระดับการเข้าถึงข้อมูลของบริษัทให้กับพนักงานระดับต่างๆ ให้เหมาะสมกับความรับผิดชอบ และกำหนด password ของผู้ใช้งานสำหรับการใช้แฟ้มข้อมูลร่วมกับบุคคลอื่นผ่านระบบคอมพิวเตอร์โดยมีระยะเวลาการเปลี่ยน password ทุก 3 เดือน

7.5 บุคลากร

7.5.1 จำนวนพนักงาน

ทางด่วนกรุงเทพมีจำนวนพนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ทั้งหมด 660 คน ประกอบด้วยบุคลากร ใน 2 สายงานหลัก ได้แก่ สายงานปฏิบัติการ ซึ่งประกอบด้วย ฝ่ายรายได้ค่าผ่านทาง ฝ่ายการจราจร และสายงานวิศวกรรม ซึ่งประกอบด้วย ฝ่ายบำรุงรักษา และฝ่ายก่อสร้าง คิดเป็นร้อยละ 78 ของพนักงานทั้งหมด บุคลากรในสายงานสนับสนุน คือ สำนักกรรมการผู้จัดการ สำนักตรวจสอบภายใน และสายงานบริหาร ซึ่งประกอบด้วย ฝ่ายบริหารทั่วไป และสำนักสารสนเทศ และสายงานการเงิน ซึ่งประกอบด้วย ฝ่ายการเงิน และฝ่ายพัฒนาธุรกิจ คิดเป็นร้อยละ 22

7.5.2 นโยบายการพัฒนาบุคลากร

ทางด่วนกรุงเทพตระหนักถึงความสำคัญในการพัฒนาบุคลากร โดยเน้นการปรับปรุง การเพิ่ม และพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากรของบริษัท เพื่อบรรลุเป้าหมายการบริการที่เป็นหนึ่ง สร้างความพอใจและความประทับใจแก่ผู้ให้บริการ การพัฒนาบุคลากรถือเป็นแผนงานหลักของบริษัทต่อเนื่องกันมาทุกปี บริษัทกำหนดแผนงานและดำเนินการในการพัฒนาบุคลากรโดยมุ่งเน้นในเรื่องหลักๆ ดังนี้

1) การพัฒนาความสามารถในการปฏิบัติงาน (Competency)

ทางด่วนกรุงเทพจัดให้มีการพัฒนาบุคลากรทั้งสายงานหลัก และสายงานสนับสนุนโดยเฉพาะสายงานหลักได้จัดหลักสูตรการอบรมความรู้ในการปฏิบัติงาน ทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติโดยผู้เชี่ยวชาญ เพื่อให้มีทักษะและความสามารถในการใช้อุปกรณ์เครื่องมือที่มีลักษณะเฉพาะในการปฏิบัติงานแต่ละด้าน ทั้งด้านกู้ภัย จัดจราจร จัดเก็บค่าผ่านทาง และการบำรุงรักษาระบบและสายทาง เพื่อเป็นการทบทวนและเสริมทักษะเฉพาะด้านอย่างต่อเนื่อง และมีโลกทัศน์ที่กว้างไกล สามารถตอบสนองและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางกรณีเกิดเหตุบนทางพิเศษได้อย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ เพื่อประกันการบริการที่เป็นหนึ่งตามแนวนโยบายของบริษัท นอกจากนี้ยังกำหนดให้มีการทบทวนตัวชี้วัดผลงานหลัก (Key Performance Indicators : KPIs) เป็นประจำทุกปีเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายและแผนงานหลักของบริษัท

2) การพัฒนาศักยภาพของพนักงาน (Potential)

โดยแนวคิดที่เชื่อว่าทุกคนมีศักยภาพในตัวที่สามารถนำออกมาใช้ได้โดยไม่มีขีดจำกัดหากได้รับการสนับสนุนและโอกาส ทางด่วนกรุงเทพได้เปิดโอกาสในการแสดงออกซึ่งศักยภาพของพนักงานโดยผ่านกิจกรรมคุณภาพ ได้แก่ กิจกรรม 5ส กิจกรรมข้อเสนอแนะ และกิจกรรม QCC การเปิดโอกาสให้พนักงานได้แสดงศักยภาพไม่เฉพาะภายในบริษัทแต่ยังเปิดโอกาสสำหรับเวทีภายนอกเช่น การเข้าร่วมแสดงผลงาน QCC ในงานมหกรรมคิวซีแห่งประเทศไทย ซึ่งจัดเป็นประจำทุกปี เพื่อประโยชน์ในการแลกเปลี่ยนประสบการณ์และการพัฒนาและสำหรับพนักงานที่จะก้าวขึ้นสู่ผู้บริหารในอนาคตจะได้รับการส่งเสริมพัฒนาศักยภาพในด้านการบริหาร ด้วยการเข้าอบรมหลักสูตร Mini MBA จากสถาบันการศึกษาชั้นนำ รวมทั้งการส่งเสริมให้ศึกษาต่อในระดับที่สูงกว่าระดับปริญญาตรีในสาขาวิชาที่เกี่ยวข้องกับงานในหน้าที่ หรือการอบรมหลักสูตรระยะยาวเฉพาะด้าน รวมทั้งการศึกษาดูงานทั้งในประเทศและต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง

3) การรักษาบุคลากรที่มีศักยภาพไว้กับบริษัท

ทางด่วนกรุงเทพมีการดูแลพนักงานที่มีความสามารถและมีศักยภาพสูงในการทำงาน ให้โอกาสในการก้าวหน้าในสายอาชีพ หรือ Career Path โดยการกำหนดหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนและกำหนดให้มีการดำเนินการเป็นประจำทุกปี นอกจากนี้ยังจัดให้มีการพัฒนาเป็นรายบุคคล (Individual Development Plan) โดยเฉพาะอย่างยิ่งบุคลากรระดับหัวหน้างานขึ้นไป และนอกจากนี้ยังได้ดำเนินการปรับปรุงการประเมินผลการปฏิบัติงาน ด้วยระบบ Performance Management System (PMS) โดยการนำตัวชี้วัดผลงานหลัก (KPIs) มาใช้ประเมินผลอย่างเป็นรูปธรรมวัดได้ ร่วมกับปัจจัยด้านความสามารถ และพฤติกรรมการทำงานของพนักงาน (Competency) ซึ่งจะเป็นเครื่องมือในการรักษาคัดคนที่มีความสามารถ และเป็นเครื่องมือในการพัฒนาขีดความสามารถของพนักงานอีกด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้พนักงานมีคุณลักษณะหลัก (Core Competency) ที่บริษัทพึงประสงค์ 5 ประการได้แก่

1. การเรียนรู้และการพัฒนาตนเอง เพื่อให้เกิดพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ (Learning Organization)
2. การมุ่งเน้นจริยธรรม เพื่อส่งเสริมการปฏิบัติงานตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
3. การมุ่งเน้นคุณภาพและความปลอดภัย เพื่อให้การบริการผู้ใช้ทางพิเศษด้วยความสะดวก รวดเร็วถึงที่หมาย ด้วยความปลอดภัย เป็นไปตามนโยบายหลักของบริษัท
4. การให้บริการลูกค้าภายใน/ภายนอก เพื่อการให้บริการที่ดี มีคุณภาพ สร้างความพึงพอใจแก่ลูกค้าภายในซึ่งอยู่ในกระบวนการทำงาน เพื่อส่งมอบบริการที่ดี มีคุณภาพ สร้างความพึงพอใจแก่ผู้ให้บริการทางพิเศษ และ กทพ. คู่สัญญาสัมปทานของบริษัท
5. การมุ่งเน้นผลลัพธ์ เพื่อกำหนดเป้าหมายในการชี้วัดผลสำเร็จ และการกำหนดแผนงานให้บรรลุเป้าหมาย

4) การกำหนดแผนในการทดแทนตำแหน่งงาน (Succession Plan)

ทางด่วนกรุงเทพเน้นการสรรหาภายในมากกว่าการสรรหาจากภายนอก โดยเฉพาะตำแหน่งงานในสายงานหลัก โดยผ่านกระบวนการเลื่อนขั้นเลื่อนตำแหน่งที่กำหนดเป็นประจำทุกปีตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด ซึ่งพิจารณาจากผลการ

ปฏิบัติงาน (Performance) และศักยภาพ (Potential) เป็นหลัก ทั้งนี้ บริษัทได้จัดให้มีการเตรียมความพร้อมสำหรับบุคคลที่เป็น Successor ในการพัฒนาความรู้ ความสามารถ และทักษะที่จำเป็นตามตำแหน่งงาน

5) ระบบบริหารงานคุณภาพ

ทางด่วนกรุงเทพยังยึดมั่นในการที่จะปรับปรุงประสิทธิภาพและคุณภาพการทำงานอย่างต่อเนื่อง ด้วยการรักษาคุณภาพการบริการด้วยระบบบริหารคุณภาพมาตรฐานสากล ISO 9001 ซึ่งบริษัทได้รับการรับรองจากบริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด ตามมาตรฐานของ UKAS แห่งประเทศอังกฤษ และ NAC แห่งประเทศไทย ต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2544 จนถึงปัจจุบัน บริษัทได้รับการรับรองระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001:2008 นอกจากนี้ บริษัทยังให้ความสำคัญและการสนับสนุนการทำการกิจกรรมกลุ่มคุณภาพ ทั้งกิจกรรม 5ส กิจกรรมข้อเสนอแนะ (Suggestion) และกิจกรรม QCC อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการจัดงาน Quality Day เป็นประจำทุกปีตั้งแต่ปี 2543 เป็นต้นมา เพื่อให้พนักงานได้มีโอกาสแสดงผลงานในการทำการกิจกรรมดังกล่าวต่อผู้บริหารระดับสูง และยังส่งเสริมให้ได้เข้าร่วมแสดงผลงานกับองค์กรภายนอกเพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ และเพื่อเป็นขวัญและกำลังใจในการทำการกิจกรรมกลุ่มคุณภาพต่อไป

7.5.3 ผลตอบแทน

1) ค่าตอบแทนพนักงาน

เพื่อให้การกำหนดค่าตอบแทนเป็นไปอย่างเหมาะสมและแข่งขันได้ในการรักษาพนักงานที่ดีมีความสามารถให้อยู่กับองค์กร โดยพนักงานจะได้รับค่าตอบแทนเป็นเงินเดือน ค่าทำงานล่วงเวลา ค่าทำงานกะ เงินประจำตำแหน่ง เงินช่วยเหลือพิเศษตามความเหมาะสมกับสถานะเศรษฐกิจ ทางด่วนกรุงเทพได้เข้าร่วมสำรวจค่าจ้างและค่าตอบแทนของบริษัทเพื่อเปรียบเทียบกับบริษัทอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกัน รวมทั้งมีการทบทวนค่าจ้างเริ่มต้น (Starting Salary) สำหรับผู้ที่จบใหม่ และเงินเดือนมูลฐาน (Base Salary) ตามค่าของงานผ่านสถาบันที่ดำเนินการสำรวจค่าจ้างเป็นประจำทำให้มั่นใจได้ว่าบริษัทมีโครงสร้างและการกำหนดค่าตอบแทนที่เป็นธรรมและเหมาะสมแก่พนักงาน รวมทั้งการประเมินผลการปฏิบัติงานด้วยระบบการบริหารผลงาน (Performance Management System : PMS) เพื่อการพัฒนาความรู้ความสามารถ และเพื่อกำหนดผลตอบแทนการปฏิบัติงานของพนักงานแต่ละคนได้อย่างเป็นธรรม โดยกำหนดให้มีการประเมินผลปีละ 2 ครั้ง

นอกจากนี้ทางด่วนกรุงเทพยังได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพสำหรับดูแลพนักงานในระยะยาว เพื่อเป็นการสร้างแรงจูงใจให้กับพนักงานในการร่วมงานกับบริษัท อีกทั้งยังเป็นการสร้างวินัยการออมให้กับพนักงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อที่พนักงานจะได้มีเงินออมจำนวนมากพอเมื่อถึงวันเกษียณอายุ และมีชีวิตในวัยเกษียณอย่างมีคุณภาพ ซึ่งพนักงานสามารถสมัครเป็นสมาชิกได้ทันทีเมื่อเข้าเป็นพนักงานของบริษัท โดยพนักงานจ่ายเงินสะสมในอัตราร้อยละ 5 ถึง 10 ของเงินเดือนตามอายุงาน และบริษัทสมทบให้อัตราเดียวกันเข้าเป็นเงินกองทุน โดยบริษัทได้มอบหมายให้บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน ทิสโก้ จำกัด เป็นผู้บริหารกองทุน ซึ่งพนักงานที่เป็นสมาชิกของกองทุนจะเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์ที่เกิดจากการบริหารตามสัดส่วนของเงินที่แต่ละคนมีอยู่ในกองทุน อีกทั้งยังได้จัดทำประกันชีวิตกลุ่มให้กับพนักงานเพื่อเป็นหลักประกันให้กับครอบครัวของพนักงานด้วย

2) ความปลอดภัยในการทำงาน

ทางด่วนกรุงเทพตระหนักถึงความปลอดภัยในการทำงาน โดยสนับสนุนให้ทุกหน่วยงานกำหนดมาตรการในการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยที่เหมาะสมในแต่ละงาน พร้อมทั้งสนับสนุนงบประมาณในการปรับปรุงประสิทธิภาพของอุปกรณ์ให้พร้อมใช้งานอย่างได้ผลและเพียงพอ รวมทั้งการทบทวนการใช้อุปกรณ์อย่างสม่ำเสมอตลอดปี เช่น การใช้รถน้ำและอุปกรณ์ดับเพลิง การใช้เครื่องมือตัด-ถ่าง เป็นต้น และการซ่อมแผนฉุกเฉินในเหตุการณ์จำลองเสมือนจริง นอกจากนี้ยังจัดให้มีการอบรมพนักงานเพื่อให้ตระหนักในเรื่องความปลอดภัยในการทำงาน ในชีวิตและทรัพย์สินของลูกค้าที่ใช้บริการ และเพื่อการให้บริการที่เป็นหนึ่งตามนโยบายของบริษัท โดยการจัดอบรมเพื่อทบทวนและการฝึกภาคสนามเป็นประจำทุกปีสำหรับหลักสูตร “การดับเพลิง” ให้กับพนักงานในสายงานหลักและสายงานสนับสนุนที่เกี่ยวข้อง และหลักสูตร “การปฐมพยาบาล” ให้กับพนักงานในสายงานการจราจร

3) คุณภาพชีวิตของพนักงาน

ทางด่วนกรุงเทพได้เล็งเห็นความสำคัญของคุณภาพชีวิตของพนักงาน รวมถึงผู้ใช้ทางและสังคมบริเวณตามแนวสายทางพิเศษ ด้วยแนวทางของระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 14001 : 2004 โดยบริษัทได้รับการรับรองจากบริษัท เอส จี เอส (ประเทศไทย) จำกัด ตามมาตรฐานของ UKAS แห่งประเทศอังกฤษ และ NAC แห่งประเทศไทย

เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2551 และด้วยความมุ่งมั่นของฝ่ายจัดการและการมีส่วนร่วมของพนักงานที่เล็งเห็นความสำคัญ และจำเป็นในฐานะประชาคมโลกที่มีหน้าที่ในการรักษาสังแวดล้อม ดังนั้น บริษัทจึงขอรับการตรวจต่ออายุใบรับรองระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 : 2004 จากบริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด เป็นครั้งที่ 2 ในปี 2554

4) สวัสดิการพนักงาน

นอกเหนือจากสวัสดิการตามที่กฎหมายกำหนดแล้ว ทางด่วนกรุงเทพยังได้มีการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมเพิ่มเติมให้กับพนักงาน และยังได้ให้การสนับสนุนบทบาทของคณะกรรมการสวัสดิการพนักงาน ตั้งแต่การจัดให้มีการเลือกตั้งอย่างถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด เพื่อให้ได้ตัวแทนพนักงานที่ได้รับการยอมรับมาทำหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติของบริษัทต่อพนักงานตามข้อกำหนดของกฎหมาย การจัดสวัสดิการอื่นที่นอกเหนือจากกฎหมายกำหนดให้ทั่วถึงและเป็นธรรม รวมทั้งการเสนอแนะในการปรับปรุงสวัสดิการให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป การจัดการประชุมร่วมกับคณะกรรมการสวัสดิการ โดยกรรมการผู้จัดการและผู้บริหารได้เข้าร่วมประชุมอย่างน้อยปีละ 4 ครั้ง ทำให้กรรมการสวัสดิการได้มีโอกาสพบผู้บริหารระดับสูงสุดขององค์กร ได้แสดงความคิดเห็น รวมทั้งการได้รับทราบแนวนโยบายต่างๆ ของบริษัทจากผู้บริหารโดยตรง ก่อให้เกิดความเข้าใจที่ตรงกัน นำมาซึ่งการแก้ไขปรับปรุงสวัสดิการของบริษัทในด้านต่างๆ เพื่อให้เกิดความเหมาะสมตามสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม

5) แรงงานสัมพันธ์

ทางด่วนกรุงเทพกำหนดนโยบายในการดูแลพนักงานโดยผ่านสายการบังคับบัญชา (Line Management) โดยแผนกทรัพยากรบุคคลทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษา สนับสนุน และจัดให้มีการอบรมให้ความรู้ในเรื่องการบริหารงานบุคคลและความรู้ความเข้าใจในเรื่องข้อบังคับการทำงานของบริษัทแก่หัวหน้างานอย่างต่อเนื่อง บริษัทได้กำหนดขั้นตอนการสอบข้อเท็จจริง กรณีพนักงานกระทำผิดทางวินัยอย่างชัดเจน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและการนำไปสู่การแก้ไขปรับปรุงมิให้เกิดการกระทำซ้ำเดิม รวมทั้งการกำหนดวิธีปฏิบัติในการร้องทุกข์ที่ชัดเจนและรวดเร็ว ทำให้ในรอบปี 2555 ไม่มีข้อพิพาทแรงงานเกิดขึ้น

นอกจากนี้ บริษัทยังส่งเสริมและสนับสนุนงบประมาณในการทำกิจกรรมนอกงาน โดยเปิดโอกาสให้พนักงานที่มีความสนใจในการทำกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ร่วมกันขอจัดตั้งกลุ่มกิจกรรมนอกงาน ในรูปของชมรมต่างๆ ได้แก่ ชมรมกีฬา และชมรมดนตรี โดยชมรมกีฬาได้มีการจัดกิจกรรมตลอดทั้งปี ทั้งการวิ่งออกกำลังกายเพื่อสุขภาพ รวมทั้งการเข้าร่วมกิจกรรมกับภาครัฐในรายการวิ่งการกุศลในวาระต่างๆ การจัดการแข่งขันกีฬาภายในประจำปี เพื่อส่งเสริมการออกกำลังกายของพนักงานและการคัดสรรนักกีฬาของบริษัทเข้าร่วมแข่งขันกับองค์กรภายนอกเพื่อส่งเสริมประสิทธิภาพ สำหรับชมรมดนตรีได้มีการจัดกิจกรรมต่อเนื่องเป็นประจำทุกปีเพื่อการสนทนา การแสดงออกทางด้านศิลปะและการแสดง พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้พนักงานได้แสดงในงานพิธีต่างๆ ของบริษัทรวมทั้งแบ่งปันความสุขให้กับสังคม โดยเฉพาะสังคมด้อยโอกาส

6) กิจกรรมรณรงค์ต่อต้านยาเสพติดในสำนักงาน

ทางด่วนกรุงเทพได้ตระหนักถึงปัญหาของประเทศไทยในแง่ภัยจากยาเสพติดที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม ความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนเป็นอย่างมาก จึงได้ร่วมกับคณะกรรมการสวัสดิการของบริษัทสมัครเข้าร่วมโครงการโรงงานสีขาวของกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ด้วยการเข้าร่วมกิจกรรมกับองค์กรภายนอก และการให้ความร่วมมือในการตรวจสอบสารเสพติดพนักงานทั้งบริษัท ซึ่งในการดำเนินการโครงการดังกล่าวบริษัทได้กำหนดเป็นนโยบาย เพื่อแสดงถึงความมุ่งมั่นดังกล่าวและเป็นแนวทางในการดำเนินการ ได้แก่

1. ให้ความสำคัญในการป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด โดยการให้ความรู้แก่พนักงานเกี่ยวกับพิษของยาเสพติด และการดูแลสุขภาพพนักงานด้วยการตรวจสุขภาพเป็นประจำทุกปี หรือเฉพาะกิจ
2. สนับสนุนส่งเสริมให้พนักงานทุกคนมีบทบาทและมีส่วนร่วมในการรณรงค์ป้องกันและแก้ปัญหายาเสพติดและร่วมกันสอดส่องบริเวณภายในและภายนอกบริษัท เพื่อป้องกันมิให้มีการแพร่ระบาดของยาเสพติดเข้ามาภายในบริษัท
3. ให้ความร่วมมือกับทางราชการสำหรับมาตรการต่างๆ ในการรณรงค์ป้องกันและแก้ปัญหายาเสพติด
4. แต่งตั้งคณะกรรมการสวัสดิการ เป็นคณะทำงานเพื่อรับผิดชอบดำเนินการโครงการโรงงานสีขาวให้บรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการและสอดคล้องกับนโยบายป้องกันและแก้ปัญหายาเสพติดในสถานประกอบกิจการ

ทั้งนี้ บริษัทมอบหมายให้คณะกรรมการสวัสดิการของบริษัทเป็นคณะกรรมการโครงการโรงงานสีขาว โดยตำแหน่งเพื่อให้โครงการโรงงานสีขาวดำเนินได้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งคณะทำงานโครงการโรงงานสีขาวมีหน้าที่และความรับผิดชอบดังนี้

1. เสนอแนะแนวทางการดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด
2. ปฏิบัติตามนโยบายและแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขปัญหายาเสพติด
3. ส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรม เพื่อเสริมสร้างจิตสำนึกและรณรงค์ต่อต้านยาเสพติดในบริษัท
4. เผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเรื่องยาเสพติดและวิธีการป้องกันที่ถูกต้องให้กับพนักงาน
5. ติดตามและประเมินผลการดำเนินการและรายงานต่อบริษัท

ในปี 2555 ทางด่วนกรุงเทพเป็น 1 ในสถานประกอบการ 150 แห่งที่ได้รับมอบเกียรติบัตรสถานประกอบการสีขาวจากกรมสวัสดิการ และคุ้มครองแรงงานในฐานะบริษัทที่มี “ระบบการจัดการด้านยาเสพติดในสถานประกอบการระดับที่ 1” เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2555 จากจำนวนผ่านเกณฑ์ทั้งหมด 258 แห่ง เพื่อเป็นแบบอย่างที่ดีแก่สถานประกอบการอื่นที่บริษัทสามารถกระตุ้นให้พนักงานได้มีส่วนร่วมด้านยาเสพติดในสถานประกอบการ จนประสบความสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม

8. การควบคุมภายใน

คณะกรรมการบริษัทได้ให้ความสำคัญต่อระบบการควบคุมภายในอย่างต่อเนื่อง โดยมอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระสอบทานการประเมินระบบการควบคุมภายใน โดยมีสำนักตรวจสอบภายในรายงานตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ ทำหน้าที่สอบทานระบบการปฏิบัติงานในฝ่ายต่างๆ ของบริษัทตามแผนการตรวจสอบประจำปี ที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล มีการใช้ทรัพยากรต่างๆ ของบริษัทอย่างคุ้มค่าสมประโยชน์ รวมถึงมีการควบคุมการดำเนินงาน การรายงานทางการเงินที่มีความถูกต้อง เชื่อถือได้ และทันเวลา รวมทั้งมีการปฏิบัติตามนโยบาย และเป็นไปตามข้อกำหนดกฎหมาย และข้อบังคับของทางราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีการทบทวนความมีประสิทธิภาพของระบบการควบคุมอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถดำเนินธุรกิจให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้ถือหุ้น บนพื้นฐานความเป็นธรรมด้านผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบยังมีหน้าที่ในการพิจารณาคัดเลือกและเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชี รวมถึงค่าตอบแทนผู้สอบบัญชี พิจารณาการเปิดเผยข้อมูลของบริษัทให้มีความถูกต้องครบถ้วนในกรณีที่เกิดรายการเกี่ยวโยงหรือรายการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

ด้านการบริหารความเสี่ยง ทางด่วนกรุงเทพได้ให้ความสำคัญในการนำระบบบริหารความเสี่ยงมาใช้ในการบริหารจัดการ โดยฝ่ายบริหารของบริษัทดำเนินการพิจารณาปัจจัยเสี่ยงที่บริษัทประสบอยู่หรือคาดว่าจะประสบ นำมาวิเคราะห์ผลกระทบ และโอกาสที่ความเสี่ยงนั้นจะเกิดขึ้น แล้วกำหนดมาตรการป้องกันและจัดการความเสี่ยงนั้นให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้และสอดคล้องกับนโยบายของบริษัท แล้วนำเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาและบริหารความเสี่ยงพิจารณาความเพียงพอและเหมาะสม รวมทั้งมีการทบทวนระบบและประเมินประสิทธิภาพของการจัดการความเสี่ยงทุกปีและในทุกช่วงเวลาที่เหมาะสม พบว่าระดับความเสี่ยงมีการเปลี่ยนแปลง โดยมีสำนักตรวจสอบภายในทำการติดตามผลเป็นระยะอย่างสม่ำเสมอ และรายงานผลให้ฝ่ายบริหารและคณะกรรมการบริษัทพิจารณาและบริหารความเสี่ยงรับทราบ สำหรับปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญของบริษัทได้อธิบายไว้ในหัวข้อเรื่องปัจจัยเสี่ยงหน้า 26 ถึง 32

ในรอบปี 2555 คณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมร่วมกัน 6 ครั้ง โดยฝ่ายบริหารของบริษัทเข้าร่วมประชุมด้วยทุกครั้ง และคณะกรรมการตรวจสอบได้ร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วยจำนวน 1 ครั้งในการพิจารณางบการเงินประจำปี 2555 เพื่อซักถามเกี่ยวกับแผนงานสอบบัญชีและประเด็นต่างๆ ที่ตรวจพบในระหว่างตรวจสอบอย่างเป็นอิสระ คณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบได้ประเมินระบบการควบคุมภายในตามแบบประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในมี 5 องค์ประกอบ คือ องค์การและสภาพแวดล้อม การบริหารความเสี่ยง การควบคุมการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหาร ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล ระบบการติดตาม ประกอบกับผลการตรวจสอบของสำนักตรวจสอบภายใน สรุปความเห็นได้ว่าทางด่วนกรุงเทพมีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอและเหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจ ไม่มีข้อบกพร่องเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่เป็นสาระสำคัญ สามารถป้องกันทรัพย์สินของบริษัทและบริษัทหายจากการที่ผู้บริหารหรือพนักงานนำไปใช้โดยไม่ชอบหรือโดยไม่มีอำนาจ รายงานทางการเงินของบริษัทได้จัดทำ

ขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีใหม่ที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์ การเปิดเผยข้อมูลในรายงานทางการเงินมีความถูกต้องเชื่อถือได้ การดำเนินธุรกิจของบริษัทได้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องครบถ้วน

นอกจากนี้คณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการตรวจสอบ และผู้สอบบัญชี มีความเห็นสอดคล้องกันว่าการดำเนินงานของบริษัทเป็นไปภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่โปร่งใส มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมมีประสิทธิภาพสามารถป้องกันทรัพย์สินของบริษัทจากการที่ผู้บริหารหรือพนักงานนำไปใช้ในทางมิชอบหรือโดยไม่มีอำนาจ

9. รายการระหว่างกัน

9.1 หลักการ

รายการธุรกิจกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง เป็นไปตามเงื่อนไขและเกณฑ์ตามปกติธุรกิจ การทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน และรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

การพิจารณาอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน บริษัทมีการนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท โดยกรรมการบริษัทที่มีส่วนเกี่ยวข้อง อันอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ไม่มีสิทธิเข้าร่วมประชุม และลงคะแนนเพื่อพิจารณาในวาระดังกล่าว นอกจากนี้คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทจะพิจารณาการเปิดเผยข้อมูลของบริษัทในกรณีที่เกิดรายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้มีความถูกต้องครบถ้วน

ในส่วนของการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไปที่บริษัทและบริษัทย่อยมี หรืออาจมีในอนาคต บริษัทได้ขออนุมัติในหลักการจากคณะกรรมการบริษัทแล้วในการประชุม ครั้งที่ 4/2551 เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2551 โดยผ่านความเห็นชอบจากที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ ครั้งที่ 6/2551 เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2551 ได้พิจารณาความสมเหตุสมผล และลักษณะการทำธุรกรรมแล้วก่อนเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณา

9.2 รายการระหว่างกันของบริษัท และบริษัทย่อยกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งปี 2555 และปี 2554

- | | | |
|---------------------------------|---|---|
| 1. นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง | : | บมจ.ช.การช่าง |
| ลักษณะความสัมพันธ์ | : | <ul style="list-style-type: none">- เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท โดยมีสัดส่วนการถือหุ้น ณ วันที่ 3 มกราคม 2556 คิดเป็นร้อยละ 15.15 ของทุนชำระแล้ว- นายปลิว ตริวิศเวทย์ ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบริหารของบริษัท ประธานกรรมการบริหารของบริษัทย่อย และดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบริหารและกรรมการผู้จัดการใหญ่ของ บมจ.ช.การช่าง- นางพเยาว์ มริตตะนพพร กรรมการผู้จัดการของบริษัท และรักษาการกรรมการผู้จัดการของบริษัทย่อย เป็นคู่สมรสของนายประเสริฐ มริตตะนพพร กรรมการและรองกรรมการผู้จัดการใหญ่อาวุโส ของ บมจ.ช.การช่าง |

รายการกับบริษัท

1.1 เงินจ่ายล่วงหน้าค่าบริการโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

รายการ	รายละเอียด	
	งบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	งบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554
มูลค่ารายการ (บาท)	2,250,000,000	-
คำอธิบายรายการ ระหว่างกัน	- เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2555 บริษัทได้ว่าจ้าง บมจ.ช.การช่าง ให้เป็นผู้บริหารโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เนื่องจากเป็นโครงการเชื่อมต่อและขยายโครงข่ายของระบบทางพิเศษที่บริษัทบริหารอยู่ในปัจจุบัน วงเงินทั้งสิ้น 22,500 ล้านบาท มีระยะเวลาก่อสร้างไม่เกิน 48 เดือน ปัจจุบันเริ่มดำเนินการก่อสร้างแล้วเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2555	
ความเห็นของ คณะกรรมการตรวจสอบ ถึงความจำเป็น / ความ สมเหตุสมผลของรายการ	- เนื่องจาก บมจ.ช.การช่าง เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างที่มีศักยภาพ ประสบการณ์ และความรู้ความชำนาญในการก่อสร้างโครงสร้างแบบ Segment Box Girder ตามข้อกำหนดของโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และมีประสบการณ์ดำเนินการสัญญาในลักษณะ Lump Sum Turnkey ให้กับบริษัทโดยได้ผลงานที่มีคุณภาพทำให้ค่าบำรุงรักษาต่ำและสามารถก่อสร้างแล้วเสร็จภายในกำหนดเวลา และงบประมาณที่แน่นอน และเป็นพันธมิตรผู้ร่วมลงทุนในบริษัท ทำให้มีความรับผิดชอบและความผูกพันในการดำเนินการโครงการให้ประสบความสำเร็จ	

1.2 งานตรวจสอบ ซ่อมแซม โครงสร้างทางพิเศษศรีรัช รอบที่ 3 ระยะที่ 1

รายการ	รายละเอียด	
	งบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	งบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554
มูลค่ารายการ (บาท)	35,472,226	-
คำอธิบายรายการ ระหว่างกัน	- เมื่อวันที่ 17 กันยายน 2555 บริษัทได้ทำสัญญาว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง ตรวจสอบซ่อมแซมโครงสร้างทางพิเศษศรีรัช รอบที่ 3 ระยะที่ 1 ในวงเงินทั้งสิ้น 86,787,409.95 บาท โดยมีระยะเวลาของสัญญา 10 เดือน นับตั้งแต่วันลงนามสัญญา	
ความเห็นของ คณะกรรมการตรวจสอบ ถึงความจำเป็น / ความ สมเหตุสมผลของรายการ	- ราคาจ้างมีความเหมาะสมและต่ำกว่าราคาประเมินของบริษัทที่ปรึกษาอิสระและผู้รับจ้าง มีความเชี่ยวชาญและมีประสบการณ์เคยก่อสร้างทางพิเศษศรีรัช จึงมีศักยภาพในการดำเนินงานได้ดีและมีความพร้อมสามารถดำเนินการได้ทันที	

1.3 งานตรวจสอบ ซ่อมแซมโครงสร้างทางพิเศษศรีรัชรอบที่ 2 ระยะที่ 4

รายการ	รายละเอียด	
	งบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	งบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554
มูลค่ารายการ (บาท)	-	51,775,806
คำอธิบายรายการ ระหว่างกัน	- เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2553 บริษัทได้ทำสัญญาว่าจ้าง บมจ.ช.การช่าง ตรวจสอบซ่อมแซมโครงสร้างทางพิเศษศรีรัช รอบที่ 2 ระยะที่ 4 ในวงเงินทั้งสิ้น 51,062,806 บาท โดยมีระยะเวลาของสัญญา 12 เดือน นับตั้งแต่วันลงนามสัญญา และบริษัทได้ทำหนังสือคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานเพิ่มเติม จำนวนเงินทั้งสิ้น 1,713,615 บาท	
ความเห็นของ คณะกรรมการตรวจสอบ ถึงความจำเป็น / ความ สมเหตุสมผลของรายการ	- ราคาจ้างมีความเหมาะสมและต่ำกว่าราคาประเมินของบริษัทที่ปรึกษาอิสระและผู้รับจ้าง มีความเชี่ยวชาญและมีประสบการณ์เคยก่อสร้างทางพิเศษศรีรัช จึงมีศักยภาพในการดำเนินงานได้ดีและมีความพร้อมสามารถดำเนินการได้ทันที	

รายการกับบริษัทย่อย

1.4 งานตรวจสอบ ซ่อมแซมโครงสร้างทางพิเศษอุดรรัถยา

รายการ	รายละเอียด	
	งบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	งบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554
มูลค่ารายการ (บาท)	14,185,388	-
คำอธิบายรายการ ระหว่างกัน	- เมื่อวันที่ 6 มกราคม 2555 บริษัทย่อยได้ทำสัญญาว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง ตรวจสอบซ่อมแซมโครงสร้างทางพิเศษอุดรรัถยา ในวงเงินทั้งสิ้น 14,185,388 บาท โดยมีระยะเวลาของสัญญา 6 เดือน นับตั้งแต่วันลงนามสัญญา	
ความเห็นของ คณะกรรมการตรวจสอบ ถึงความจำเป็น / ความ สมเหตุสมผลของรายการ	- ราคาจ้างมีความเหมาะสม และต่ำกว่าราคาประเมินของบริษัทที่ปรึกษาอิสระและผู้รับจ้าง มีความเชี่ยวชาญและมีประสบการณ์เคยก่อสร้างทางพิเศษศรีรัช จึงมีศักยภาพในการดำเนินงานได้ดีและมีความพร้อมสามารถดำเนินการได้ทันที	

1.5 ค่าเช่าพื้นที่สำนักงาน

รายการ	รายละเอียด	
	งบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	งบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554
มูลค่ารายการ (บาท)	120,000	120,000
คำอธิบายรายการ ระหว่างกัน	- บริษัทย่อยได้ทำสัญญาเช่าพื้นที่สำนักงาน ในอัตราค่าเช่าเดือนละ 10,000 บาท ระยะเวลาตามสัญญาเช่าเป็นรายปี	
ความเห็นของ คณะกรรมการตรวจสอบ ถึงความจำเป็น / ความ สมเหตุสมผลของรายการ	- ราคาเช่ามีความเหมาะสมเมื่อเทียบกับราคาตลาด และเป็นรายการเกี่ยวโยงกันที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไปตามหลักการที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทแล้ว	

2. นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง : บจก.เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี
- ลักษณะความสัมพันธ์ :
- บริษัทถือหุ้นใน บจก.เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี คิดเป็นร้อยละ 16.67 ของทุนจดทะเบียน ระหว่างปี 2555 บริษัทได้ขายหุ้นทั้งหมดที่บริษัท ถืออยู่ใน บจก.เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี ให้กับ บจก. ซีเค พาวเวอร์ พร้อมโอนภาระผูกพันในการสนับสนุนทางการเงินแก่ บจก.เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี และบจก.น้ำจืด 2 ให้กับ บจก.ซีเค พาวเวอร์
 - บริษัท และบจก.เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี มี บมจ.ช.การช่าง เป็น ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ โดย ณ วันที่ 3 มกราคม 2556 บมจ.ช.การช่าง ถือหุ้น บริษัทร้อยละ 15.15 ของทุนชำระแล้ว และในระหว่างปี 2554 บมจ.ช.การช่าง ขายหุ้นทั้งหมดที่ถือใน บจก.เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี
 - ดร.วีรพงษ์ รามางกูร ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบริษัทของบริษัท และดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบริษัทของ บจก.เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี
 - นายปลิว ตริวิศเวทย์ ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบริหารของ บริษัท และดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบริหารของ บจก.เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี
 - นางพเยาว์ มริตตะนระพร กรรมการผู้จัดการของบริษัทเป็นคู่สมรสของ นายประเสริฐ มริตตะนระพร กรรมการของ บจก.เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี

รายการกับบริษัท

2.1 เงินให้กู้ยืมและดอกเบี้ยค้างรับ

รายการ	รายละเอียด	
มูลค่ารายการ (บาท)	งบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	งบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554
	42,738,596	40,124,089
คำอธิบายรายการ ระหว่างกัน	<ul style="list-style-type: none"> - เมื่อวันที่ 4 กันยายน 2550 บริษัทได้ลงนามใน Shareholders' Loan Agreement ซึ่งเป็นการให้กู้ยืมเงิน ในรูปของเงินกู้ด้อยสิทธิ (Subordinated Loan) ตามสัดส่วนการถือหุ้น เป็นจำนวนเงินไม่เกิน 31.25 ล้านบาท ในอัตราดอกเบี้ย MLR เหลือ 3 ธนาครที่ เป็นผู้ให้กู้ ของ บจก.เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี บวกด้วยหนึ่ง (MLR + 1%) โดยมีกำหนดชำระคืนเงินต้นพร้อมดอกเบี้ย ภายในระยะเวลา 18 เดือน หรือวันสิ้นสุดการเจรจาสินเชื่อโครงการ (Financial Closing of the Project) แล้วแต่เหตุการณ์ใด จะเกิดขึ้นก่อน อย่างไรก็ตาม บริษัทได้จัดทำข้อตกลงเพิ่มเติมขยายระยะเวลาคืนหนี้ออกไป โดยมีกำหนดชำระคืนภายในวันที่ 4 กันยายน 2556 	
ความเห็นของ คณะกรรมการตรวจสอบ ถึงความจำเป็น / ความ สมเหตุสมผลของรายการ	<ul style="list-style-type: none"> - เป็นการให้ความช่วยเหลือทางการเงินตามสัดส่วนการถือหุ้นและมีอัตราดอกเบี้ยเท่ากับอัตรา ดอกเบี้ยเงินกู้ยืมของเจ้าหนี้เงินกู้ปัจจุบันของ บจก.เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี - วัตถุประสงค์ของเงินให้กู้เพื่อใช้สำหรับการเข้าสำรวจและพัฒนาโครงการใหม่ ซึ่งจะเสริมศักยภาพ ให้กับโครงการน้ำจืด 2 ของ บจก.เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทในฐานะ ผู้ถือหุ้นด้วย 	

2.2 ให้วงเงินสนับสนุนทางการเงินในรูปแบบของ Cash Deficiency Support (CDS) ซึ่งปัจจุบันได้ออกระบุผูกพันดังกล่าวให้กับ บจก.ซีเค พาวเวอร์ แล้ว

รายการ	รายละเอียด	
	งบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	งบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554
มูลค่ารายการ (บาท)	-	-
คำอธิบายรายการ ระหว่างกัน	<ul style="list-style-type: none"> เมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2549 บริษัทได้ลงนามในสัญญาสนับสนุนทางการเงิน (Equity Contribution Agreement) กับ บจก. เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี้ และ บจก. ไฟฟ้าน้ำจืด 2 (ผู้ถือหุ้น) ผู้ถือหุ้นรายอื่น และผู้ให้กู้ของบริษัทดังกล่าว โดยบริษัทตกลงให้เงินสนับสนุนสำหรับรายได้ส่วนขาดกรณีที่มีการก่อสร้างโรงไฟฟ้าพลังน้ำน้ำจืด 3 ซึ่งส่งผลกระทบต่อการผลิตไฟฟ้าของบริษัทดังกล่าว ทำให้บริษัทดังกล่าวไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขเกี่ยวกับการกู้ยืมจำนวนไม่เกิน 94 ล้านบาท และบริษัทตกลงให้เงินสนับสนุนเพิ่มเติมเป็นจำนวนเงินไม่เกิน 63 ล้านบาท หากผู้ถือหุ้นของบริษัทดังกล่าวผิดนัดชำระหนี้เงินกู้หรือไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ เกี่ยวกับการกู้ยืม 	
ความเห็นของ คณะกรรมการตรวจสอบ ถึงความจำเป็น / ความ สมเหตุสมผลของรายการ	<ul style="list-style-type: none"> วงเงินที่ให้ความช่วยเหลือมีพื้นฐานการคำนวณที่สมเหตุสมผลและเป็นการให้ความช่วยเหลือตามสัดส่วนการถือหุ้น 	

3. นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง : บจก.ซีเค พาวเวอร์

ลักษณะความสัมพันธ์ :

- บริษัทถือหุ้นใน บจก.ซีเค พาวเวอร์ คิดเป็นร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียน
- บริษัทและ บจก.ซีเค พาวเวอร์ มี บมจ.ช.การช่าง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ โดย ณ วันที่ 3 มกราคม 2556 บมจ.ช.การช่างถือหุ้นบริษัท ร้อยละ 15.15 ของทุนชำระแล้ว และ บมจ.ช.การช่างถือหุ้นใน บจก.ซีเค พาวเวอร์ ร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียน

3.1 กำไรจากการขายหุ้นใน บจก.เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี้

รายการ	รายละเอียด	
	งบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	งบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554
มูลค่ารายการ (บาท)	1,156,181,250	-
คำอธิบายรายการ ระหว่างกัน	<ul style="list-style-type: none"> เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2555 บริษัทได้ขายหุ้นที่ถืออยู่ใน บจก.เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี้ ทั้งหมดให้ บจก.ซีเค พาวเวอร์ จำนวน 110.1 ล้านหุ้น ในราคาหุ้นละ 25 บาท มีกำไรจากการขายหุ้นในงบกำไรขาดทุนรวม เป็นเงิน 1,156 ล้านบาท (สุทธิจากกำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นเฉพาะส่วนที่บริษัทถือหุ้นใน บจก.ซีเค พาวเวอร์ จำนวน 496 ล้านบาท) 	
ความเห็นของ คณะกรรมการตรวจสอบ ถึงความจำเป็น / ความ สมเหตุสมผลของรายการ	<ul style="list-style-type: none"> เป็นรายการเกี่ยวโยงกันที่เป็นไปตามปกติธุรกิจ และมีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป ซึ่งได้รับอนุมัติหลักการในการดำเนินการจากคณะกรรมการตรวจสอบและคณะกรรมการบริษัทแล้ว 	

3.2 รายได้ค่าบริการจัดการ

รายการ	รายละเอียด	
มูลค่ารายการ (บาท)	งบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	งบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554
	287,000	-
คำอธิบายรายการ ระหว่างกัน	- เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2555 บริษัทได้ลงนามสัญญาจ้างบุคลากรดำเนินงานบริหารจัดการด้านบัญชีและการเงิน เป็นเงิน 287,000 บาท ระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 15 ตุลาคม 2555 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2555	
ความเห็นของ คณะกรรมการตรวจสอบ ถึงความจำเป็น / ความ สมเหตุสมผลของรายการ	- เป็นรายการเกี่ยวโยงกันที่เป็นไปตามปกติธุรกิจ และมีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป	

4. นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง : บจก.ช.การช่าง-โตเกียว คอนสตรัคชั่น
- ลักษณะความสัมพันธ์ : - บริษัท และ บจก.ช.การช่าง-โตเกียว คอนสตรัคชั่น มี บมจ. ช.การช่าง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ โดย ณ วันที่ 3 มกราคม 2556 บมจ.ช.การช่าง ถือหุ้นบริษัท ร้อยละ 15.15 ของทุนชำระแล้วและ บมจ.ช.การช่าง ถือหุ้น บจก. ช.การช่าง-โตเกียว คอนสตรัคชั่น ร้อยละ 55.00 ของทุนจดทะเบียน

รายการกับบริษัท

4.1 งานก่อสร้างถนนและสะพานเพิ่มเติมบริเวณจุดตัดทางพิเศษศรีรัชกับถนนงามวงศ์วาน

รายการ	รายละเอียด	
มูลค่ารายการ (บาท)	งบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	งบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554
	-	27,077,672
คำอธิบายรายการ ระหว่างกัน	- เมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2553 บริษัทได้ทำสัญญาว่าจ้าง บจก. ช.การช่าง-โตเกียว คอนสตรัคชั่น ก่อสร้างถนนและสะพานเพิ่มเติมบริเวณจุดตัดทางพิเศษศรีรัชกับถนนงามวงศ์วาน ในวงเงินทั้งสิ้น 104,000,000 บาท โดยมีระยะเวลาของสัญญา 12 เดือน นับตั้งแต่วันลงนามสัญญาและบริษัท ได้ทำหนังสือคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานเพิ่มเติม จำนวนเงินทั้งสิ้น 4,353,552 บาท	
ความเห็นของ คณะกรรมการตรวจสอบ ถึงความจำเป็น / ความ สมเหตุสมผลของรายการ	- เป็นรายการเกี่ยวโยงกันที่เป็นไปตามปกติธุรกิจ และมีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป ซึ่งได้รับอนุมัติหลักการในการดำเนินการจากคณะกรรมการตรวจสอบและคณะกรรมการบริษัทแล้ว	

4.2 งานขยายช่องจราจร บริเวณหน้าด่านประชาชื่นขาเข้าและขาออก

รายการ	รายละเอียด	
	งบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	งบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554
มูลค่ารายการ (บาท)	-	6,800,000
คำอธิบายรายการ ระหว่างกัน	- เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2553 บริษัทได้ทำสัญญาว่าจ้าง บจก. ช.การช่าง-โตเกียว คอนสตรัคชั่น ดำเนินการขยายช่องจราจร บริเวณหน้าด่านประชาชื่นขาเข้า และขาออก ในวงเงินทั้งสิ้น 6,800,000 บาท โดยมีระยะเวลาของสัญญา 2 เดือน นับตั้งแต่วันลงนามสัญญา	
ความเห็นของ คณะกรรมการตรวจสอบ ถึงความจำเป็น / ความ สมเหตุสมผลของรายการ	- เป็นรายการเกี่ยวโยงกันที่เป็นไปตามปกติธุรกิจ และมีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไปซึ่งได้รับอนุมัติหลักการในการดำเนินการจากคณะกรรมการตรวจสอบและคณะกรรมการบริษัทแล้ว	

10. ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน

สรุปรายงานการสอบบัญชี

บริษัท สำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง จำกัด ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทและบริษัทย่อยได้ตรวจสอบงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 งบกำไรขาดทุนรวม งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและ งบกระแสเงินสดรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญและหมายเหตุเรื่องอื่นๆ ของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน โดยมีความเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

10.1 งบการเงินของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

ฐานะการเงินและผลการดำเนินงานที่น่าเสนอประกอบด้วย ผลการดำเนินงานจากงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ที่ผ่านการตรวจสอบจากผู้สอบบัญชี โดยแสดงเปรียบเทียบกับผลการดำเนินงานจากงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2553 ที่ผ่านการตรวจสอบจากผู้สอบบัญชีแล้ว

(หน่วย : บาท)

งบแสดงฐานะการเงิน	2555		2554		2553	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
สินทรัพย์						
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	261,656,094	0.63	128,259,054	0.33	100,473,958	0.25
เงินลงทุนชั่วคราว	2,937,978,113	7.11	3,014,319,406	7.81	1,936,981,850	4.79
ลูกหนี้อื่น	30,912,257	0.07	94,000,000	0.24	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	65,160,727	0.17	75,400,671	0.20	50,545,373	0.12
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	3,295,707,191	7.98	3,311,979,131	8.58	2,088,001,181	5.16
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน						
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	2,269,620,908	5.49	18,707,925	0.05	-	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	4,460,908,575	10.80	3,875,946,874	10.04	4,385,995,563	10.85
เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับ						
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	42,738,596	0.10	40,124,089	0.10	37,598,046	0.09
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	120,357,493	0.29	120,357,493	0.31	169,288,000	0.42
อาคารและอุปกรณ์	250,282,701	0.61	263,700,420	0.68	252,525,083	0.62
งานระหว่างก่อสร้าง	26,626,638	0.06	-	-	118,667,116	0.30
สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้าง						
ที่เสร็จแล้ว	28,305,131,772	68.51	30,926,664,653	80.11	33,358,337,567	82.51
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	39,483,799	0.10	41,652,525	0.11	5,053,272	0.01
เงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาก่อสร้างทางด่วน	2,250,000,000	5.45	-	-	-	-
เงินจ่ายล่วงหน้าค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่						
ก่อสร้างทางด่วน	177,180,000	0.43	-	-	-	-
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	60,496,185	0.15	-	-	-	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	18,379,077	0.03	7,814,645	0.02	13,768,386	0.04
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	38,021,205,744	92.02	35,294,968,624	91.42	38,341,233,033	94.84
รวมสินทรัพย์	41,316,912,935	100.00	38,606,947,755	100.00	40,429,234,214	100.00

(หน่วย : บาท)

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)	2555		2554		2553	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น						
หนี้สินหมุนเวียน						
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	227,320,702	0.55	195,509,895	0.51	205,072,518	0.51
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,996,000,000	4.83	1,142,790,000	2.96	926,455,014	2.29
หุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	5,100,000,000	12.34	1,895,000,000	4.91	2,900,000,000	7.17
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	150,776,958	0.36	182,660,977	0.47	312,968,234	0.77
หนี้สินหมุนเวียนอื่น						
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างจ่าย	-	-	42,489,527	0.11	36,960,928	0.09
เงินประกันผลงาน	56,919,452	0.14	64,015,877	0.17	58,406,153	0.14
เงินประกันอุปการณบัตรเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ	21,293	0.00	157,150,609	0.41	104,256,682	0.26
อื่นๆ	192,041,988	0.47	77,676,260	0.20	130,741,377	0.33
รวมหนี้สินหมุนเวียน	7,723,080,393	18.69	3,757,293,145	9.74	4,674,860,906	11.56
หนี้สินไม่หมุนเวียน						
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	-	-	75,740,000	0.20	433,720,000	1.07
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิ	810,323,512	1.96	2,806,323,512	7.27	4,104,322,586	10.15
หุ้นกู้ - สุทธิ	11,096,624,703	26.86	13,200,000,000	34.18	12,195,000,000	30.17
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	86,008,478	0.21	76,203,308	0.20	-	-
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	11,992,956,693	29.03	16,158,266,820	41.85	16,733,042,586	41.39
รวมหนี้สิน	19,716,037,086	47.72	19,915,559,965	51.59	21,407,903,492	52.95
ส่วนของผู้ถือหุ้น						
ทุนจดทะเบียน	8,000,000,000	19.36	8,000,000,000	20.72	8,000,000,000	19.79
ทุนที่ออกจำหน่ายและชำระแล้ว	7,700,000,000	18.64	7,700,000,000	19.94	7,700,000,000	19.05
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	4,848,492,969	11.73	4,848,492,969	12.56	4,848,492,969	11.99
กำไรสะสม						
จัดสรรแล้ว - สรรองตามกฎหมาย	800,000,000	1.94	800,000,000	2.07	797,555,569	1.97
ยังไม่ได้จัดสรร	6,770,739,476	16.39	5,533,230,050	14.34	5,233,109,068	12.95
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	1,508,489,979	3.65	(172,330,688)	-0.45	442,173,116	1.09
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	21,627,722,424	52.35	18,709,392,331	48.46	19,021,330,722	47.05
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	(26,846,575)	-0.07	(18,004,541)	-0.05	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	21,600,875,849	52.28	18,691,387,790	48.41	19,021,330,722	47.05
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	41,316,912,935	100.00	38,606,947,755	100.00	40,429,234,214	100.00

(หน่วย : บาท)

งบกำไรขาดทุน	2555		2554		2553	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
กำไรขาดทุน:						
รายได้						
รายได้ค่าผ่านทาง	7,732,222,618	83.82	7,308,190,551	95.51	7,811,038,712	97.59
รายได้อื่น						
ดอกเบี๋ยรับ	58,849,981	0.64	62,677,441	0.82	25,368,130	0.32
เงินปันผลรับ	173,312,500	1.88	129,062,500	1.69	118,000,000	1.47
กำไรจากเงินลงทุน	1,197,520,734	12.98	16,064,535	0.21	27,360,431	0.34
กำไรจากการขายสินทรัพย์	5,403,339	0.06	112,207,879	1.47	8,709,109	0.11
อื่น ๆ	57,009,234	0.62	23,588,299	0.30	13,302,897	0.17
รวมรายได้	9,224,318,406	100.00	7,651,791,205	100.00	8,003,779,279	100.00
ค่าใช้จ่าย						
ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์						
บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว	(2,735,674,982)	-29.66	(2,515,329,075)	-32.87	(2,377,777,848)	-29.72
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่						
ก่อสร้างทางด่วน	(947,080,000)	-10.27	(842,020,000)	-11.00	(743,850,000)	-9.29
ค่าใช้จ่ายในการขาย	(1,142,891,340)	-12.39	(1,035,567,817)	-13.54	(1,067,069,938)	-13.33
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(564,327,153)	-6.11	(472,297,396)	-6.17	(417,077,916)	-5.21
รวมค่าใช้จ่าย	(5,389,973,475)	-58.43	(4,865,214,288)	-63.58	(4,605,775,702)	-57.55
กำไรก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุน						
ในบริษัทรวม ค่าใช้จ่ายทางการเงิน						
และค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	3,834,344,931	41.57	2,786,576,917	36.42	3,398,003,577	42.45
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทรวม	16,419,233	0.18	8,666,714	0.11	-	-
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและ						
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	3,850,764,164	41.75	2,795,243,631	36.53	3,398,003,577	42.45
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	(828,902,000)	-8.99	(896,443,228)	-11.72	(994,453,267)	-12.42
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	3,021,862,164	32.76	1,898,800,403	24.81	2,403,550,310	30.03
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(776,794,772)	-8.42	(509,050,977)	-6.65	(600,625,765)	-7.50
กำไรสำหรับปี	2,245,067,392	24.34	1,389,749,426	18.16	1,802,924,545	22.53

(หน่วย : บาท)

งบกำไรขาดทุน (ต่อ)	2555		2554		2553	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
การแบ่งปันกำไร						
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	2,253,909,426	24.43	1,407,753,967	18.40	1,802,924,545	22.53
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	(8,842,034)	-0.09	(18,004,541)	-0.24	-	-
	2,245,067,392	24.34	1,389,749,426	18.16	1,802,924,545	22.53
กำไรต่อหุ้น						
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน						
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	2.93		1.83		2.34	

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	2555		2554		2553	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
กำไรสำหรับปี	2,245,067,392	24.34	1,389,749,426	18.16	1,802,924,545	22.53
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:						
ผลกำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่า						
เงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย	1,680,820,667	18.22	(614,503,804)	-8.03	598,956,236	7.48
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	1,680,820,667	18.22	(614,503,804)	-8.03	598,956,236	7.48
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	3,925,888,059	42.56	775,245,622	10.13	2,401,880,781	30.01
การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม						
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	3,934,730,093	42.66	793,250,163	10.37	2,401,880,781	30.01
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	(8,842,034)	-0.10	(18,004,541)	-0.24	-	-
	3,925,888,059	42.56	775,245,622	10.13	2,401,880,781	30.01

(หน่วย : บาท)

งบกระแสเงินสด	2555	2554	2553
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน			
กำไรก่อนภาษี	3,021,862,164	1,898,800,403	2,403,550,310
รายการปรับกระทบยอดกำไรก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)			
จากกิจกรรมดำเนินงาน:			
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	2,804,721,597	2,575,485,437	2,417,213,021
กำไรจากเงินลงทุน	(1,197,520,734)	(16,064,535)	(27,360,431)
กำไรจากการขายอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	-	(106,736,368)	-
กำไรจากการขายสินทรัพย์ถาวร	(5,403,339)	(5,471,511)	(8,709,109)
ตัดจำหน่ายสินทรัพย์ที่ได้รับค่าเสียหาย	-	83,512,871	-
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	2,151,165	-	-
ขาดทุนจากการตัดจำหน่ายอื่น ๆ	-	5,133,983	-
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	947,080,000	842,020,000	743,850,000
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	11,640,070	10,514,754	-
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(16,419,233)	(8,666,714)	-
ดอกเบี้ยรับ	(58,849,981)	(62,677,441)	(25,368,130)
เงินปันผลรับ	(173,312,500)	(129,062,500)	(118,000,000)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	801,126,453	873,254,530	930,015,818
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงใน			
สินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	6,137,075,662	5,960,042,909	6,315,191,479
สินทรัพย์ดำเนินงานลดลง (เพิ่มขึ้น)			
ลูกหนี้อื่น	63,087,743	(94,000,000)	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(12,015,636)	10,154,995	35,327,678
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(2,553,596)	(612,748)	(79,999)
หนี้สินจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	7,998,224	(11,230,865)	(9,621,491)
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างจ่าย	(42,489,527)	5,528,599	3,831,800
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(51,694,913)	7,044,774	199,608,405
จ่ายชำระค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	(1,200,000,000)	(1,200,000,000)	(1,200,000,000)
เงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	4,899,407,957	4,676,927,664	5,344,257,872
รับดอกเบี้ย	40,577,957	1,369,752	619,426
จ่ายภาษีเงินได้	(818,481,296)	(647,369,072)	(593,323,024)
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	4,121,504,618	4,030,928,344	4,751,554,274

(หน่วย : บาท)

งบกระแสเงินสด (ต่อ)	2555	2554	2553
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน			
เงินลงทุนชั่วคราวลดลง (เพิ่มขึ้น)	148,722,649	(1,041,314,233)	1,227,154,671
เงินลงทุนในบริษัทร่วมเพิ่มขึ้น	(2,730,000,000)	(42,000,000)	-
เงินสืบทอดจากการขายเงินลงทุนในบริษัทร่วม	-	12,000,000	-
เงินสืบทอดจากการขายเงินลงทุนระยะยาว	2,788,954,594	-	17,210,609
เงินลงทุนระยะยาวอื่นเพิ่มขึ้น	(72,450,000)	(104,455,115)	(120,225,000)
รับดอกเบี้ย	39,704,765	31,608,458	10,150,331
รับเงินปันผล	173,312,500	129,062,500	118,000,000
ซื้ออุปกรณ์	(48,575,312)	(70,541,458)	(84,796,117)
เงินสืบทอดจากการขายอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	-	155,666,875	-
เงินสืบทอดจากการขายอุปกรณ์	5,460,981	7,126,339	9,558,472
เงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาก่อสร้างทางด่วน	(2,250,000,000)	-	-
งานเพิ่มเติมทางด่วนขั้นที่ 2	-	(742,500)	(11,403,501)
งานระหว่างก่อสร้างเพิ่มขึ้น	(140,768,738)	(47,759,415)	(508,317,626)
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนเพิ่มขึ้น	(4,942,500)	(39,044,323)	(1,920,581)
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(2,090,581,061)	(1,010,392,872)	655,411,258
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน			
เงินสืบทอดจากการออกหุ้นกู้	3,000,000,000	2,900,000,000	3,500,000,000
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(1,142,790,000)	(1,081,664,088)	(3,054,600,000)
เงินสดจ่ายชำระคืนหุ้นกู้	(1,895,000,000)	(2,900,000,000)	(3,905,000,000)
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	(66,022,647)	-	-
จ่ายดอกเบี้ย	(777,313,870)	(871,586,288)	(983,557,166)
จ่ายเงินปันผล	(1,016,400,000)	(1,039,500,000)	(962,500,000)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(1,897,526,517)	(2,992,750,376)	(5,405,657,166)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ	133,397,040	27,785,096	1,308,366
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	128,259,054	100,473,958	99,165,592
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	261,656,094	128,259,054	100,473,958

10.2 อัตราส่วนทางการเงินของงบการเงิน

	หน่วย	2555	2554	2553
อัตราส่วนสภาพคล่อง (LIQUIDITY RATIO)				
1. อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.43	0.88	0.45
2. อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.41	0.84	0.44
3. อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	0.83	0.81	0.78
4. อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้	เท่า	N.A.	N.A.	N.A.
5. ระยะเวลาชำระหนี้เฉลี่ย	วัน	N.A.	N.A.	N.A.
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร (PROFITABILITY RATIO)				
6. อัตราส่วนกำไรขั้นต้น	%	64.62	65.58	69.56
7. อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร	%	211.31	243.65	220.99
8. อัตราส่วนกำไรสุทธิ	%	24.43	18.40	22.53
9. อัตราส่วนผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	%	11.18	7.46	9.85
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (EFFICIENCY RATIO)				
10. อัตราส่วนผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม	%	5.64	3.56	4.33
11. อัตราส่วนผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	%	16.85	12.21	12.17
12. อัตราส่วนการหมุนของสินทรัพย์	เท่า	0.23	0.19	0.19
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (FINANCIAL POLICY RATIO)				
13. อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	0.91	1.06	1.13
14. อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	8.28	6.14	6.18
15. อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน	เท่า	1.33	1.55	0.78
16. อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)	เท่า	2.50	3.14	3.47
ข้อมูลต่อหุ้น (Per Share DATA)				
17. มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น	บาท	28.09	24.30	24.70
18. กำไรสุทธิต่อหุ้น	บาท	2.93	1.83	2.34
19. เงินปันผลต่อหุ้น	บาท	1.50	1.30	1.30

หมายเหตุ

- ลำดับที่ 1 - 3 เนื่องจากบริษัทได้รับเงินสดจากรายได้ค่าผ่านทางทุกวันและชำระเงินกู้ทุกเดือนจากกระแสเงินสดรับสุทธิ อัตราส่วนสภาพคล่องนี้จึงไม่กระทบความสามารถในการชำระหนี้
- ลำดับที่ 4 - 5 เนื่องจากโดยส่วนใหญ่เจ้าหนี้การค้าของบริษัทและบริษัทย่อย เป็นรายการที่เกิดจากค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมบำรุงรักษาและการดำเนินงาน ส่วนต้นทุนขายเป็นการตัดจำหน่ายสิทธิประโยชน์ในการก่อสร้างที่เสร็จแล้ว ดังนั้น จึงไม่สามารถนำมาคำนวณอัตราการหมุนเวียนของเจ้าหนี้และระยะเวลาชำระหนี้เฉลี่ยที่มีความหมายเชิงวิเคราะห์ได้ตามปกติได้
- การจ่ายเงินปันผลสำหรับผลประกอบการปี 2555 ขึ้นอยู่กับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2556 ในวันที่ 24 เมษายน 2556 อย่างไรก็ตาม บริษัทได้มีการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลในอัตราหุ้นละ 0.62 บาท เมื่อเดือนตุลาคม 2555

10.3 คำอธิบายและวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ ปี 2555

ผลการดำเนินงาน

ในปี 2555 บริษัทมีกำไรสุทธิรวมในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท 2,254 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 846 ล้านบาท หรือร้อยละ 60.09 เนื่องจากมีกำไรจากการขายหุ้นบริษัท เซาท์อีสต์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด (SEAN) สุทธิหลังหักภาษีเงินได้นิติบุคคล จำนวน 776 ล้านบาท ประกอบกับเงินปันผลรับจากบริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน) ที่ได้รับในปีนี้ 173 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 44 ล้านบาท ในขณะที่ปริมาณรถที่ใช้ทางพิเศษเพิ่มขึ้นจากการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจภายหลังเหตุการณ์น้ำท่วม ทำให้รายได้ค่าผ่านทางเพิ่มขึ้น 424 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.80 ในส่วนของค่าใช้จ่ายที่ไม่รวมค่าใช้จ่ายทางการเงินเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 413 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.69 จากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บค่าผ่านทางและการควบคุมจราจร การเพิ่มขึ้นของค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์ สำหรับค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน รวมถึงค่าเบี้ยประกันภัยที่เพิ่มขึ้นตามภาวะตลาดประกันภัย ในส่วนของค่าใช้จ่ายทางการเงินลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน เนื่องจากการชำระคืนเงินต้น

สรุปผลการดำเนินงานเปรียบเทียบระหว่างปี 2555 และปี 2554

(หน่วย : ล้านบาท)

	ปี 2555	ปี 2554	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวนเงิน	ร้อยละ
รายได้ค่าผ่านทาง	7,732	7,308	424	5.80
กำไรจากการขายหุ้น SEAN สุทธิจากภาษีฯ	776	-	776	N/A
รายได้อื่น	337	344	(7)	-2.03
ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมค่าใช้จ่ายทางการเงิน)	5,787	5,374	413	7.69
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	829	896	(67)	-7.48
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	16	8	8	100.00
กำไรสุทธิ	2,245	1,390	855	61.51
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัท	2,254	1,408	846	60.09
กำไรสุทธิต่อหุ้นส่วนที่เป็นของบริษัท (บาท)	2.93	1.83	1.10	

รายได้ค่าผ่านทาง

ในปี 2555 บริษัทและบริษัทย่อยมีรายได้ค่าผ่านทาง จำนวน 7,732 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 424 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.80 จากปริมาณรถที่มาใช้ทางพิเศษเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในทุกสายทางเนื่องจากการฟื้นฟูกิจการเศรษฐกิจภายหลังเหตุการณ์น้ำท่วมในช่วงปลายปี 2554 ประกอบกับปัจจัยบวกจากปริมาณรถจดทะเบียนของกรุงเทพมหานครที่เติบโตขึ้นอย่างมีสาระสำคัญและการพัฒนาพื้นที่โดยรอบทางพิเศษ ส่งผลให้มีปริมาณรถเข้าสู่ระบบทางพิเศษมากขึ้น โดยเฉพาะทางพิเศษส่วนนอกเมือง มีอัตราการเติบโตค่อนข้างสูง รายละเอียดรายได้ค่าผ่านทางแยกตามสายทางเปรียบเทียบกับปีก่อน มีรายละเอียดดังนี้

	ปี 2555	ปี 2554	(หน่วย : ล้านบาท)	
			เปลี่ยนแปลง	
			จำนวนเงิน	ร้อยละ
ทางด่วนชั้นที่ 1	2,464	2,411	53	2.20
ทางด่วนชั้นที่ 2				
ส่วนเอ (พระราม 9 - รัชดาภิเษก)	1,416	1,410	6	0.43
ส่วนบี (พญาไท - บางโคล่)	675	654	21	3.21
ส่วนซี (รัชดาภิเษก - แจ้งวัฒนะ)	851	798	53	6.64
ส่วนดี (พระราม 9 - ศรีนครินทร์)	1,342	1,234	108	8.75
รวมทางด่วนชั้นที่ 2	4,284	4,096	188	4.59
ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด	984	801	183	22.85
รวมทั้งสิ้น	7,732	7,308	424	5.80

รายได้อื่น

ในปี 2555 บริษัทและบริษัทย่อยมีรายได้อื่น จำนวน 1,113 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 769 ล้านบาท หรือร้อยละ 223.55 สำคัญสำคัญจากกำไรจากการขายหุ้นบริษัท เซาท์อีสต์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด ในส่วนของกำไรจากการขายสินทรัพย์ถาวรลดลง เนื่องจากในปี 2554 มีกำไรจากการขายที่ดิน จำนวน 107 ล้านบาท รายได้อื่นเปรียบเทียบกับปีก่อนมีรายละเอียดดังนี้

	ปี 2555	ปี 2554	(หน่วย : ล้านบาท)	
			เปลี่ยนแปลง	
			จำนวนเงิน	ร้อยละ
กำไรจากการขายหุ้น SEAN สุทธิจากภาษี	776	-	776	N/A
รายได้อื่น				
เงินปันผลรับจาก TTW	173	129	44	34.11
กำไรจากการขายสินทรัพย์ถาวร	5	112	(107)	-95.54
ดอกเบี้ยรับและอื่นๆ	159	103	56	54.37
รวมทั้งสิ้น	1,113	344	769	223.55

ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมค่าใช้จ่ายทางการเงิน)

ในปี 2555 บริษัทและบริษัทย่อยมีค่าใช้จ่าย (ไม่รวมค่าใช้จ่ายทางการเงิน) ทั้งสิ้น 5,787 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนจำนวน 413 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.69 สรุปได้ดังนี้

	ปี 2555	ปี 2554	(หน่วย : ล้านบาท)	
			เปลี่ยนแปลง	
			จำนวนเงิน	ร้อยละ
ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์	2,736	2,515	221	8.79
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	947	842	105	12.47
ค่าใช้จ่ายในการขาย	1,143	1,036	107	10.33
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	564	472	92	19.49
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	397	509	(112)	-22.00
รวมทั้งสิ้น	5,787	5,374	413	7.69

1. ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว จำนวน 2,736 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 221 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.79 ตามการเพิ่มขึ้นของปริมาณรถที่ใช้ทางพิเศษ
2. สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน จำนวน 947 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 105 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.47 ซึ่งบัญชีสำรองดังกล่าวเป็นการบันทึกบัญชีเพื่อตัดต้นทุนของมูลค่าปัจจุบันของค่าทดแทนที่จะต้องจ่ายให้กับทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งการจ่ายชำระจริงได้เริ่มชำระงวดแรกตามสัญญาในปี 2547 โดยมีกำหนดจ่ายในวันที่ 1 มีนาคมและวันที่ 1 กันยายนของทุกปี สำหรับปี 2555 บริษัทมีภาระผูกพันในการจ่ายค่าทดแทนฯ จำนวน 1,200 ล้านบาท ซึ่งบริษัทได้จ่ายให้ทางพิเศษแห่งประเทศไทยแล้ว
3. ค่าใช้จ่ายในการขาย จำนวน 1,143 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 107 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.33 ซึ่งรายการที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บค่าผ่านทางและการควบคุมจราจร
4. ค่าใช้จ่ายในการบริหาร จำนวน 564 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 92 ล้านบาท หรือร้อยละ 19.49 โดยสาเหตุหลักเป็นการเพิ่มขึ้นของค่าเบี้ยประกันภัยตามภาวะตลาดประกันภัย และการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายสำนักงานที่สนับสนุนการปฏิบัติงานบนทางพิเศษ
5. ภาษีเงินได้นิติบุคคล จำนวน 397 ล้านบาท ลดลง 112 ล้านบาท หรือร้อยละ 22.00 เมื่อเทียบกับปีก่อน เนื่องจากในปี 2555 อัตราภาษีเงินได้นิติบุคคลเท่ากับร้อยละ 23 ในขณะที่ปี 2554 อัตราภาษีเงินได้นิติบุคคลเท่ากับร้อยละ 30

ค่าใช้จ่ายทางการเงิน

ในปี 2555 บริษัทและบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายทางการเงิน จำนวน 829 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 67 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.48 จากการลดลงของเงินต้นซึ่งมีการจ่ายชำระคืนในระหว่างงวด

ค่าใช้จ่ายทางการเงินเปรียบเทียบกับปีก่อนมีรายละเอียดดังนี้

	ปี 2555	ปี 2554	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวนเงิน	ร้อยละ
ดอกเบี้ยจ่าย	801	873	(72)	-8.25
ค่าธรรมเนียมทางการเงิน	28	23	5	21.74
รวมทั้งสิ้น	829	896	(67)	-7.48

ฐานะการเงิน

สินทรัพย์

สินทรัพย์รวมของบริษัทและบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวนทั้งสิ้น 41,317 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากสิ้นปีที่ผ่านมา 2,710 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.02 โดยมีรายละเอียดการเพิ่มขึ้นลดลงที่มีสาระสำคัญเมื่อเปรียบเทียบกับสิ้นปีที่ผ่านมาดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	เปลี่ยนแปลง	
	2555	2554	จำนวนเงิน	ร้อยละ
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดและ				
เงินลงทุนชั่วคราว	3,200	3,143	57	1.81
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	96	169	(73)	-43.20
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	2,270	19	2,251	11,847.37
เงินลงทุนระยะยาวอื่น - สุทธิ	4,461	3,876	585	15.09
เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับ				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	43	40	3	7.50
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	120	120	-	-
อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ	250	263	(13)	-4.94
สิทธิในการใช้ประโยชน์ - สุทธิ	28,332	30,927	(2,595)	-8.39
เงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาก่อสร้างทางด่วน	2,250	-	2,250	N/A
เงินจ่ายล่วงหน้าค่าทดแทนการจัดหา				
พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	177	-	177	N/A
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	60	-	60	N/A
อื่นๆ	58	50	8	16.00
รวมทั้งสิ้น	41,317	38,607	2,710	7.02

1. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดและเงินลงทุนชั่วคราว จำนวน 3,200 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากสิ้นปีที่ผ่านมา 57 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.81 โดยสำรองไว้เพื่อจ่ายค่างานก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร
2. สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น จำนวน 96 ล้านบาท ลดลงสุทธิจากสิ้นปีที่ผ่านมา 73 ล้านบาท หรือร้อยละ 43.20 สาเหตุหลักมาจากการได้รับเงินชดเชยค่าความเสียหายจากเหตุการณ์น้ำท่วมจากบริษัทประกันภัย ซึ่งบันทึกค้างรับไว้เมื่อปลายปี 2554
3. เงินลงทุนในบริษัทร่วม จำนวน 2,270 ล้านบาท เป็นการลงทุนในบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (CKP) ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลักในการลงทุนถือหุ้นในบริษัทอื่นที่ดำเนินธุรกิจด้านพลังงาน ซึ่งเงินลงทุนดังกล่าวเพิ่มขึ้นจากสิ้นปีที่ผ่านมา 2,251 ล้านบาท หรือร้อยละ 11,847.37 เนื่องจาก CKP มีการเพิ่มทุนและบริษัทได้ลงทุนเพิ่มตามสัดส่วนการถือหุ้น ณ ปัจจุบันบริษัทถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 30
4. เงินลงทุนระยะยาวอื่น จำนวน 4,461 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากสิ้นปีที่ผ่านมา 585 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.09 จากการปรับเพิ่มมูลค่าเงินลงทุนตามราคาตลาดของหลักทรัพย์ในบริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน) (TTW) จำนวน 1,512 ล้านบาท และบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) จำนวน 101 ล้านบาท รวมถึงการชำระค่าน้ำเพิ่มทุนตามสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท ไชยบุรี พาวเวอร์ จำกัด (XPCL) จำนวน 73 ล้านบาท แต่ในขณะเดียวกันมีการขายเงินลงทุนทั้งหมดในบริษัท เซาท์อีสต์ เอเชีย เอนเนอร์จี้ จำกัด (SEAN) ที่มีราคาตามบัญชี 1,101 ล้านบาท ให้บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (CKP) ซึ่งรายละเอียดเงินลงทุนระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

	สัดส่วน การถือหุ้น	ราคาหุ้น	มูลค่ายุติธรรม		เปลี่ยนแปลง	
			31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	จำนวนเงิน	ร้อยละ
			2555	2554		
BMCL	11.23%	1,668	939	838	101	12.05
TTW	9.24%	1,137	3,374	1,862	1,512	81.20
SEAN	-	-	-	1,101	(1,101)	-100.00
XPCL	7.50%	148	148	75	73	97.33
รวมทั้งสิ้น		2,953	4,461	3,876	585	15.09

- สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว จำนวน 28,332 ล้านบาท ลดลงจากสิ้นปีที่ผ่านมา 2,595 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.39 จากการตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนตามปริมาณรถที่ใช้ทางพิเศษ ขณะเดียวกัน มีการบันทึกต้นทุนสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วเพิ่มขึ้นจากการปรับปรุงทางพิเศษของบริษัทย่อย ที่เสียหายจากเหตุอุทกภัย
- เงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาก่อสร้างทางด่วน จำนวน 2,250 ล้านบาท เป็นเงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาว่าจ้างผู้จัดการโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร
- เงินจ่ายล่วงหน้าค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน จำนวน 177 ล้านบาท เป็นการโอนจัดประเภทรายการจากหนี้สินไม่หมุนเวียนซึ่งแสดงไว้ภายใต้บัญชีสำรองค่าทดแทนจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน มาเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน ในปี 2555 บริษัทมีภาระในการชำระเงินค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย จำนวน 1,200 ล้านบาท ซึ่งบริษัทได้จ่ายให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยแล้ว
- ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายสำหรับเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกใช้ จำนวน 60 ล้านบาท เพิ่มขึ้นทั้งจำนวน โดยเป็นค่าธรรมเนียมในการจัดหาเงินสินเชื่อและค่าธรรมเนียมอื่นๆ จากการกู้ยืมระยะยาวสำหรับงานก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

หนี้สิน

หนี้สินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวนทั้งสิ้น 19,716 ล้านบาท ลดลงจากสิ้นปีที่ผ่านมา 200 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.00 โดยมีรายละเอียดการเพิ่มขึ้นลดลงที่มีสาระสำคัญ เมื่อเปรียบเทียบกับสิ้นปีที่ผ่านมา ดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	เปลี่ยนแปลง	
	2555	2554	จำนวนเงิน	ร้อยละ
เจ้าหนี้การค้าและหนี้สินหมุนเวียนอื่น	476	537	(61)	-11.36
ภาษีเงินได้นิติบุคคลค้างจ่าย	151	183	(32)	-17.49
เงินกู้ยืมระยะยาว	2,806	3,949	(1,143)	-28.94
หุ้นกู้	16,197	15,095	1,102	7.30
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่	-	76	(76)	-100.00
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	86	76	10	13.16
รวมทั้งสิ้น	19,716	19,916	(200)	-1.00

- เจ้าหนี้การค้าและหนี้สินหมุนเวียนอื่น จำนวน 476 ล้านบาท ลดลง 61 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.36 สาระสำคัญ เป็นการจ่ายเงินประกันอุปกรณ์บัตรเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ ซึ่งยกเลิกการเก็บเงินประกันตั้งแต่เดือนกรกฎาคม ที่ผ่านมา

2. ภาษีเงินได้นิติบุคคลค้างจ่าย จำนวน 151 ล้านบาท ลดลงสุทธิ 32 ล้านบาท หรือร้อยละ 17.49 จากการจ่ายภาษีของงวดหกเดือนหลังของปี 2554 และงวดหกเดือนแรกของปี 2555 จำนวน 183 ล้านบาทและ 550 ล้านบาทตามลำดับ และมีการบันทึกบัญชีค้างจ่ายเพิ่มขึ้นระหว่างปี จำนวน 701 ล้านบาท
3. เงินกู้ยืมระยะยาว จำนวน 2,806 ล้านบาท ลดลง 1,143 ล้านบาท หรือร้อยละ 28.94 จากการชำระคืนเงินกู้ตามกำหนดการจ่ายชำระ
4. หุ้นกู้ จำนวน 16,197 ล้านบาท เพิ่มขึ้นสุทธิ 1,102 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.30 จากการออกหุ้นกู้ในระหว่างปี 2555 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ครั้งที่	หุ้นกู้อายุ	จำนวนเงิน	อัตราดอกเบี้ย
1/2555	3 ปี	1,000 ล้านบาท	คงที่ร้อยละ 4.12 ต่อปี
2/2555	4 ปี	2,000 ล้านบาท	คงที่ร้อยละ 4.08 ต่อปี*

หมายเหตุ: *บริษัทได้ทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย สำหรับหุ้นกู้ครั้งที่ 2/2555 จากอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 4.08 ต่อปี เป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัวร้อยละ MLR - 3.3 ต่อปี

เงินที่ได้รับจากการออกหุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2555 เมื่อเดือน มีนาคม 2555 ใช้สำหรับจ่ายคืนหุ้นกู้เดิม จำนวน 1,895 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.88 ต่อปี ที่ครบกำหนดไถ่ถอนเมื่อเดือน สิงหาคม 2555 และหุ้นกู้ที่ออกครั้งที่ 2/2555 เมื่อเดือน ตุลาคม 2555 ใช้สำหรับชำระเงินล่วงหน้าตามสัญญาผู้จัดการโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

5. สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน ในระหว่างงวดบริษัทมีการตั้งสำรองเพิ่มขึ้นจำนวน 947 ล้านบาท และมีการชำระเงินให้กับทางพิเศษแห่งประเทศไทย จำนวน 1,200 ล้านบาท ในปีบัญชีสำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนได้ถูกจัดประเภทเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนซึ่งแสดงไว้ภายใต้บัญชีเงินจ่ายล่วงหน้าค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน
6. สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน จำนวน 86 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 10 ล้านบาท หรือร้อยละ 13.16 จากการบันทึกบัญชีตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 เรื่องผลประโยชน์พนักงาน ที่มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ปี 2554

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมของบริษัทและบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวนทั้งสิ้น 21,601 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากสิ้นปีที่ผ่านมา จำนวน 2,910 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.57 ซึ่งมีรายละเอียดการเพิ่มขึ้นลดลงที่มีสาระสำคัญ เมื่อเปรียบเทียบกับสิ้นปีที่ผ่านมา ดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

	31 ธันวาคม 2555	31 ธันวาคม 2554	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวนเงิน	ร้อยละ
ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	7,700	7,700	-	-
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	4,848	4,848	-	-
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	1,509	(172)	1,681	977.33
กำไรสะสม	7,571	6,333	1,238	19.55
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	(27)	(18)	(9)	-50.00
รวมทั้งสิ้น	21,601	18,691	2,910	15.57

1. องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น ได้แก่ รายการกำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเงินลงทุน ซึ่งเป็น การปรับมูลค่าเงินลงทุนให้เป็นไปตามราคาตลาด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีการปรับเพิ่มมูลค่าเงินลงทุนใน TTW และ BMCL จำนวน 1,512 ล้านบาท และ 169 ล้านบาท ตามลำดับ เพื่อให้เป็นไปตามราคาตลาด
2. กำไรสะสม เพิ่มขึ้นจากกำไรสุทธิจากการดำเนินงานสำหรับปี 2555 จำนวน 2,254 ล้านบาท ในขณะที่ลดลงจากการ จ่ายเงินปันผล สำหรับผลประกอบการงวดหกเดือนหลังของปี 2554 เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2555 จำนวน 539 ล้านบาท หรือหุ้นละ 0.70 บาท และสำหรับผลประกอบการงวดหกเดือนแรกของปี 2555 เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2555 จำนวน 477 ล้านบาท หรือหุ้นละ 0.62 บาท

กระแสเงินสด

สำหรับปี 2555 บริษัทและบริษัทย่อย มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน 4,122 ล้านบาท มีกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรม ลงทุน 2,091 ล้านบาท เป็นผลสุทธิจาก (1) ลงทุนในบริษัทร่วม จำนวน 2,730 ล้านบาท (2) ลงทุนในโครงการทางพิเศษ สายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร จำนวน 2,277 ล้านบาท (3) ลงทุนในงานปรับปรุงทางพิเศษเนื่องจากน้ำท่วม จำนวน 114 ล้านบาท (4) ลงทุนในเงินลงทุนระยะยาว จำนวน 72 ล้านบาท (5) ซื้อสินทรัพย์ถาวรสุทธิ จำนวน 49 ล้านบาท (6) รับเงินจาก การขายเงินลงทุนระยะยาว จำนวน 2,789 ล้านบาท (7) รับเงินปันผลและดอกเบี้ยรับจากการลงทุน จำนวน 213 ล้านบาท และ (8) ถอนเงินลงทุนชั่วคราว จำนวน 149 ล้านบาท

ในส่วนของกิจกรรมจัดหาเงิน มีกระแสเงินสดใช้ไป 1,897 ล้านบาท เป็นผลสุทธิจาก (1) ไถ่ถอนหุ้นกู้ที่ครบกำหนด จำนวน 1,895 ล้านบาท (2) จ่ายเงินปันผล จำนวน 1,016 ล้านบาท (3) จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาว จำนวน 1,143 ล้านบาท (4) จ่ายดอกเบี้ย จำนวน 777 ล้านบาท (5) จ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน จำนวน 66 ล้านบาท และ (6) รับเงินจากการออกหุ้นกู้ จำนวน 3,000 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทและบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด 262 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก สิ้นปีก่อน 134 ล้านบาท

อัตราส่วนทางการเงิน

	ปี 2555	ปี 2554
อัตราส่วนกำไรสุทธิ	24.43%	18.40%
อัตราส่วนผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	11.18%	7.46%
อัตราส่วนผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม	5.64%	3.56%
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (เท่า)	8.28	6.14
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	0.91	1.06

รายงานความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทได้ให้ความสำคัญต่อหน้าที่และความรับผิดชอบในการดูแลกิจการบริษัทให้มีการจัดการที่ดีให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ระมัดระวัง รักษาผลประโยชน์ของบริษัท ผู้ถือหุ้น และผู้ลงทุนทั่วไป โดยกำกับดูแลให้รายงานทางการเงินของบริษัทมีการบันทึกข้อมูลทางบัญชีที่ถูกต้อง ครบถ้วน สามารถสะท้อนฐานะการเงินและผลการดำเนินงานที่เป็นจริงของบริษัท

คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วย กรรมการอิสระที่เป็นผู้ทรงคุณวุฒิ มีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยให้เข้ามาทำหน้าที่สอบทานให้บริษัทมีการรายงานการเงินอย่างถูกต้องเพียงพอ รวมทั้งมีการเปิดเผยรายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างถูกต้องและครบถ้วนตามข้อกำหนดตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานผลการปฏิบัติงานต่อคณะกรรมการบริษัทแล้ว

คณะกรรมการบริษัทมีความเห็นว่า งบการเงินประจำปี 2555 ของบริษัทและบริษัทย่อย ที่คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานร่วมกับฝ่ายบริหาร และผู้สอบบัญชีของบริษัทได้ตรวจสอบแล้ว ได้แสดงฐานะการเงินและผลการดำเนินงานโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป



(ดร.วีรพงษ์ รามางกูร)
ประธานกรรมการบริษัท



(นางเพียว มริตตะนพพร)
กรรมการผู้จัดการ

รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารของบริษัท (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555)

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม	สัดส่วนในการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
1 ดร.วีรพงษ์ รามางกูร ประธานกรรมการบริษัท	69	- 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 - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 43/2547 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	พ.ศ. 2555 - ปัจจุบัน 2551 - ปัจจุบัน 2549 - ปัจจุบัน 2548 - ปัจจุบัน 2547 - ปัจจุบัน 2538 - ปัจจุบัน 2539 - พ.ศ. 2555 2549 - มี.ค. 2551 2548 - ก.พ. 2550 2548 - พ.ศ. 2550	- ประธานกรรมการ - ประธานกรรมการ - ประธานกรรมการ - ประธานกรรมการ - กรรมการตรวจสอบ - นายกสมาคม - ประธานกรรมการบริหาร - กรรมการ - สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ - ประธานกรรมการ - ที่ปรึกษาคณะกรรมการ - ที่ปรึกษาประธานกรรมการบริหาร	ธนาคารแห่งประเทศไทย บริษัท ไฟฟ้าน้ำจืด 2 จำกัด บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด บริษัท ฟินนซ์ จำกัด (มหาชน) บริษัท โพลีเทคส์ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) สมาคมไทย-ลาวเพื่อมิตรภาพ กระทรวงการต่างประเทศ บริษัท ดับเบิล เอ (1991) จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ธนาคารเพื่อการส่งออกและ นำเข้าแห่งประเทศไทย บริษัท กลุ่มวังนาย จำกัด
2 ศ.ศุภชัย พิเศษฐานิช กรรมการบริษัท ประธานกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการบริษัทภิบาล และบริหารความเสี่ยง	72	- ปริญญาดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ (บัญชีย) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - วปอ. รุ่น 32 - M.B.A. (Finance) Ohio State University, USA - ปริญญาตรี สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - 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	-	-	2553 - ปัจจุบัน 2552 - ปัจจุบัน 2550 - ปัจจุบัน 2549 - ปัจจุบัน 2547 - ปัจจุบัน 2546 - พ.ศ. 2553 2548 - 2551 2547 - 2551	- ประธานกรรมการ - กรรมการอิสระ - ประธานกรรมการ - ประธานกรรมการ - ประธานกรรมการ และ กรรมการอิสระ - ประธานกรรมการ และ ประธานกรรมการตรวจสอบ - ประธานกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการตรวจสอบ - ประธานกรรมการ - กรรมการวินิจัยยุทธวิธี	บริษัท ไอร่า แคปปิตอล จำกัด บริษัท ซีพี ออลล์ จำกัด (มหาชน) บริษัทหลักทรัพย์ ไอร่า จำกัด (มหาชน) บริษัท เสนาทรายทอง จำกัด บริษัท สามาร ไอบีมา จำกัด (มหาชน) บริษัท แมทซิง สตูดิโอ จำกัด (มหาชน) บริษัท ซีพีพีซี จำกัด (มหาชน) Business Development Bank (Shanghai-China) บริษัท เมอริทแลนด์ จำกัด สำนักงานคณะกรรมการกำกับ หลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.)
3 พลเอกสำเนา ชูศรี กรรมการบริษัท กรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการสรรหา และ กำหนดค่าตอบแทน กรรมการบริษัทภิบาล และ บริหารความเสี่ยง	71	- โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า - Royal Military Academy (Saint Cyr), France - โรงเรียนเสนาธิการทหารบก รุ่นที่ 51 - วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร หลักสูตรป้องกันอาชญากรรม รุ่นที่ 6 - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 15/2547 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2555 - ปัจจุบัน 2544 - ปัจจุบัน 2549 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ - ประธานกรรมการ - ประธานที่ปรึกษา	บริษัท ที โอ พี เอส จำกัด บริษัท ทศภาค จำกัด บริษัท ไทยแอ็กโกร เอ็กสเซนจ์ จำกัด

รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารของบริษัท (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555)

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม	สัดส่วนในการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
4 ดร.อรรณพ ดันละมัย กรรมการบริษัท กรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน กรรมการบรรษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง	62	- 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 วิศวกรรมศาสตร์ (เครื่องกล) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 154/2554 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	ต.ค. 2555 - ปัจจุบัน	- คณะบดี วิทยาลัยการจัดการ	มหาวิทยาลัยมหิดล
					มิ.ย. 2555 - ปัจจุบัน	- กรรมการบริษัท และ	บริษัท เอ็มเค เรสโตรองต์ จำกัด
					2554 - 2555	- ประธานกรรมการตรวจสอบ	
						- ที่ปรึกษาหลักสูตรบริหารธุรกิจ	จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
						มหาดบัณฑิต	
					2531 - 2554	- คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี	จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
						- อาจารย์ประจำภาควิชา	
						พาณิชยศาสตร์	
					2550 - 2554	- คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี	จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
					2542 - 2550	- ประธานคณะกรรมการดำเนินงาน	จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
5 นายปลิว ตริวิศเวทย์ กรรมการบริษัท ประธานกรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน กรรมการผู้มีอำนาจ ลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท	67	- M.Sc. (Electrical Engineering) Osaka University, Japan - B.Sc. (Electrical Engineering) Osaka University, Japan - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 50/2547 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (หลักสูตร วตท.) รุ่นที่ 4/2550	-	-	2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด
					2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด
					2552 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน)
					2549 - ปัจจุบัน	- กรรมการและ	บริษัท ไฟฟ้าน้ำจืด 2 จำกัด
						ประธานกรรมการบริหาร	
					2549 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการบริหาร	บริษัท เซาท์อีสต์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด
					2547 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ	บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
						- ประธานกรรมการบริหาร และ	
						กรรมการสรรหาและกำหนด	
						ค่าตอบแทน	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด
6 นายสุพงศ์ ชยุตลาหกิจ กรรมการบริษัท รองประธานกรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน กรรมการบรรษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง กรรมการผู้มีอำนาจ ลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท	71	- คุรุภัณฑ์บัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร - Executive Master of Business Administration Sasin Graduate Institute of Business Administration of Chulalongkorn University - Master of Engineering (Electrical) University of Tokyo, Japan - Bachelor of Engineering (Electrical) University of Tokyo, Japan - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 8/2544 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) รุ่น 17/2550 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด
					2552 - ปัจจุบัน	- รองประธานกรรมการ	บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
					2545 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	
					2552 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ	บริษัท แบงคอก แมโทรเน็ทเวิร์ค จำกัด
					2551 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บริษัท เซาท์อีสต์ เอเชีย
						เอนเนอร์จี จำกัด	
						- กรรมการ	บริษัท ไฟฟ้าน้ำจืด 2 จำกัด
					2539 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด
					2549 - ปัจจุบัน	- นายกสภาสถาบัน	สถาบันเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น
						- กรรมการ และกรรมการตรวจสอบ	บริษัท สยามสตีลอินดอร์เนชั่นแนล
7 นายสุพงศ์ ชยุตลาหกิจ กรรมการบริษัท รองประธานกรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน กรรมการบรรษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง กรรมการผู้มีอำนาจ ลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท	71	- คุรุภัณฑ์บัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร - Executive Master of Business Administration Sasin Graduate Institute of Business Administration of Chulalongkorn University - Master of Engineering (Electrical) University of Tokyo, Japan - Bachelor of Engineering (Electrical) University of Tokyo, Japan - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 8/2544 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) รุ่น 17/2550 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2547 - 2552	- ประธานกรรมการ	บริษัท บีเอ็มซีแอล เน็ทเวิร์ค จำกัด
						- ประธานกรรมการ	บริษัท แมโทร มอลล์ ดีเวลลอปเม้นท์
						- ประธานกรรมการ	จำกัด
						- ประธานกรรมการ	บริษัท ไดรแอดส์ เน็ทเวิร์ค จำกัด

รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารของบริษัท (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555)

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม	สัดส่วนในการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
7 ม.ล. ประสพชัย เกษมสันต์ กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร กรรมการผู้มีอำนาจ ลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท	57	- M.S. (Civil Engineering) Stanford University, USA - M.S. (Operations Research) Stanford University, USA - B.S. (Civil Engineering , Mathematics) Virginia Military Institute, Virginia, USA - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 33/2546 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตรประกาศนียบัตรกฎหมายมหาชน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ พ.ศ. 2550 - หลักสูตรประกาศนียบัตรกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ พ.ศ. 2550	-	-	ต.ค. 2555 - ปัจจุบัน 2539 - ปัจจุบัน ต.ค. 2553 - ก.ย. 2555 2552 - ก.ย. 2553 2550 - 2552	- รองปลัดกระทรวงกลาโหม - กรรมการ และกรรมการบริหาร - ที่ปรึกษาพิเศษ สำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม - ผู้อำนวยการสำนักงานสนับสนุน สำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม - หัวหน้าสำนักงานจเรทหารทั่วไป	กระทรวงกลาโหม บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด กระทรวงกลาโหม กระทรวงกลาโหม กระทรวงกลาโหม
8 นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต กรรมการบริษัท	56	- 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	0.0035	-	2549 - ปัจจุบัน 2546 - ปัจจุบัน 2543 - ปัจจุบัน 2537 - ปัจจุบัน 2543 - 2553	- กรรมการ - กรรมการ และกรรมการบริหาร - ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่ - กรรมการ - กรรมการ และกรรมการบริหาร	บริษัท ไทยยามาฮ่ามอเตอร์ จำกัด บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ธนาคาร กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท กรุงเทพ เอนิเนียริง คอนซิลแดนท์ จำกัด บริษัท ซีบีเอ็นพี (ประเทศไทย) จำกัด
9 นางสาวอารีศรา ธรรมธัช กรรมการบริษัท	55	- M.B.A., Roosevelt University, USA - ปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์ เกียรตินิยมอันดับ 2 มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 75/2549 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร ปรอ. รุ่นที่ 24 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ	-	-	ต.ค. 2555 - ปัจจุบัน 2549 - 2553 2548 - ก.ย. 2555 ปัจจุบัน	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่อาวุโส ผู้บริหารสาย สายงานธุรกิจภาครัฐ - กรรมการ และกรรมการบริหาร - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารกลุ่ม กลุ่มธุรกิจขนาดใหญ่ 2 สายงานธุรกิจขนาดใหญ่ 1 - กรรมการ	ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กรุงไทย จำกัด (มหาชน)
10 นางวัลลภา อัศสกุล กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร	63	- 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	0.016	-	2553 - ปัจจุบัน 2553 - ปัจจุบัน 2552 - ปัจจุบัน 2548 - 2550 2552 - ปัจจุบัน 2551 - ปัจจุบัน 2549 - ปัจจุบัน 2551 - ปัจจุบัน 2547 - 2550	- กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการความเสี่ยง - กรรมการตรวจสอบ - กรรมการและประธานกรรมการ สรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน - กรรมการ - รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ สายงานธุรกิจขนาดใหญ่และ พาณิชย์กิก	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด บริษัท สยามเอสเตท จำกัด บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท ไทยสมุทรประกันชีวิต จำกัด บริษัท อำพัน จำกัด ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)

รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารของบริษัท (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555)

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม	สัดส่วนในการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
11 นายชวลิต วัฒนกุล * กรรมการบริษัท	60	- Master of Science, University of Wales, UK - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า วิทยาเขตธนบุรี	-	-	2552 - ปัจจุบัน 2550	- รองผู้อำนวยการฝ่ายก่อสร้างและ บำรุงรักษา - ผู้อำนวยการฝ่ายก่อสร้าง ทางพิเศษ	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
12 นางเพียร มริตตะนพร ** กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร กรรมการผู้จัดการ กรรมการผู้มีอำนาจ ลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท	55	- 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	-	-	ปัจจุบัน 2554 - ปัจจุบัน 2550 - ปัจจุบัน 2547 - ปัจจุบัน	- กรรมการ - กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน - กรรมการบริหารความเสี่ยง - กรรมการ - กรรมการผู้จัดการ - กรรมการ และกรรมการบริหาร	บริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด
13 นายสงวน คุณาธินันท์ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานวิศวกรรม	51	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 101/2551 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2549 - ปัจจุบัน	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานวิศวกรรม	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
14 นางสุดฤทัย พรหมมาต ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการ	49	- M.B.A. (Financial Accounting) Northrop University, Inglewood, California, USA - ปริญญาตรี สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 151/2554 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2550 - ปัจจุบัน	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการ	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
15 นางงามนิช กนกกาญจนา ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานกำกับดูแล	57	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 113/2552 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	ม.ค. 2555 - ปัจจุบัน 2550 - 2554 2546 - 2550	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานกำกับดูแล - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหาร - ผู้อำนวยการฝ่ายธุรการ	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุ * ได้รับแต่งตั้งเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2556 แทนนายเลิศศักดิ์ จิงะรานนท์ ซึ่งลาออกเมื่อวันที่ 11 มกราคม 2556

** ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2556

รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารของบริษัท (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555)

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม	สัดส่วนในการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
16 นายภาคภูมิ ทวีวิทยศิริ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหาร และ เลขานุการบริษัท	46	- 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	-	-	ม.ค. 2555 - ปัจจุบัน 2551 - ปัจจุบัน ก.ย. 2554 - ธ.ค.2554 2551 - ส.ค. 2554 2550	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหาร และ รักษาการผู้อำนวยการ ฝ่ายบริหารทั่วไป - เลขานุการบริษัท - ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายบริหารทั่วไป - ผู้อำนวยการอาวุโส สำนักกรรมการผู้จัดการ - ผู้อำนวยการ สำนักตรวจสอบภายใน	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
17 นางสาวปัทมรัตน์ โตสุวรรณถาวร ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานการเงิน	45	- ปริญญาโท สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 158/2555 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	ม.ค. 2555 - ปัจจุบัน 2551 - 2554 2549 - 2550	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานการเงิน - ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายการเงิน - ผู้อำนวยการฝ่ายการเงิน	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
18 นางวัฒนา สิทธิไวทยาภรณ์ ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายก่อสร้าง	49	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	-	-	ม.ค. 2555 - ปัจจุบัน 2551 - 2554	- ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายก่อสร้าง - ผู้อำนวยการฝ่ายวางแผนและพัฒนา	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
19 นายไพสันท์ เลิศศลารักษ์ ผู้อำนวยการฝ่ายการจราจร	49	- ปริญญาโท สาขาเทคโนโลยีพลังงาน มหาวิทยาลัยพระจอมเกล้าธนบุรี - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยพระจอมเกล้าธนบุรี	-	-	2550 - ปัจจุบัน 2547 - ก.ค. 2550	- ผู้อำนวยการฝ่ายการจราจร - ผู้อำนวยการฝ่ายบำรุงรักษา	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
20 นางสาววาสนา วัฒนานุกุลชัย ผู้อำนวยการ สำนักตรวจสอบภายใน	51	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยกรุงเทพ	-	-	2551 - ปัจจุบัน 2549 - 2550	- ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายใน - ผู้อำนวยการฝ่ายรายได้ค่าผ่านทาง	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
21 นายอมสิน พิบูลวงกูร ผู้อำนวยการฝ่ายบำรุงรักษา	51	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ - Master of Information Engineering NIGATA University, Japan - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า เจ้าคุณทหารลาดกระบัง	-	-	ม.ค. 2555 - ปัจจุบัน 2551 - 2554 2550	- ผู้อำนวยการฝ่ายบำรุงรักษา - ผู้อำนวยการฝ่ายก่อสร้างและ บำรุงรักษา - รองกรรมการฝ่ายเทคโนโลยี สารสนเทศ และฝ่ายทรัพยากร มนุษย์	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท เจวีซี แมนูแฟคเจอร์ (ประเทศไทย) จำกัด
22 นางสุภัทรา บำเหน็จพันธุ์ ผู้อำนวยการ ฝ่ายรายได้ค่าผ่านทาง	51	- ปริญญาโท สาขารัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่	-	-	2552 - ปัจจุบัน 2550 - 2551 2548 - 2550	- ผู้อำนวยการฝ่ายรายได้ค่าผ่านทาง - รองผู้อำนวยการ ฝ่ายรายได้ค่าผ่านทาง - ผู้จัดการอาวุโส แผนกจัดเก็บค่าผ่านทาง	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารของบริษัท (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555)

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม	สัดส่วนในการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
23 นายเฉลิมเกียรติ สกลวิศาลศักดิ์ รองผู้อำนวยการฝ่ายบำรุงรักษา	50	- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า	-	-	ม.ค. 2555 - ปัจจุบัน 2552 - 2554 2546 - 2551	- รองผู้อำนวยการฝ่ายบำรุงรักษา - รองผู้อำนวยการฝ่ายก่อสร้าง และบำรุงรักษา - วิศวกร 6 ประจำฝ่ายบำรุงรักษา	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
24 นางสาวเพ็ญพร กิตติโยภาสรองผู้อำนวยการ สำนักสารสนเทศ	46	- ปริญญาโท สาขาการจัดการระบบสารสนเทศ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาวิทยาศาสตร์ (สถิติ) มหาวิทยาลัยศิลปากร	-	-	ม.ค. 2555 - ปัจจุบัน 2551 - 2554 2547 - 2550	- รองผู้อำนวยการสำนักสารสนเทศ - รองผู้อำนวยการฝ่ายวางแผนและพัฒนา - ผู้จัดการอาวุโสแผนกสารสนเทศ	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
25 นายรุ่งศักดิ์ เหลืองรัตนมาศ รองผู้อำนวยการฝ่ายบำรุงรักษา	40	- M.S.(Computer Engineering and Management) มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ - ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า เจ้าคุณทหารลาดกระบัง	-	-	ม.ค. 2555 - ปัจจุบัน 2553 - 2554 2551 - 2552 2548 - 2550	- รองผู้อำนวยการฝ่ายบำรุงรักษา - รองผู้อำนวยการฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา - ผู้จัดการอาวุโสแผนกวิศวกรรมระบบ - ผู้จัดการแผนกบำรุงรักษาอุปกรณ์	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
26 นางมนัสวีร์ ทรัพย์วโรจน์ รองผู้อำนวยการ สำนักกรรมการผู้จัดการ	46	- Master of Law (LL.M. in International Business Legal Studies) University of Exeter, UK - ปริญญาตรี สาขานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตร Company Secretary Program (CSP) รุ่น 5/2547 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Effective Minutes Taking รุ่น EMT 4/2549 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	ม.ค. 2555 - ปัจจุบัน 2548 - 2554	- รองผู้อำนวยการสำนักกรรมการผู้จัดการ - ผู้จัดการอาวุโสแผนกนิติกรและงานประชุม	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
27 นางสุทธิดา สุขะนินทร์ รองผู้อำนวยการ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	39	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ - ปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตรผู้ปฏิบัติงานเลขานุการบริษัท รุ่นที่ 23/2554 (Fundamental Practice for Corporate Secretary : FPCS) สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย	-	-	ม.ค. 2555 - ปัจจุบัน 2550 - 2554	- รองผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ - ผู้จัดการอาวุโสแผนกนักลงทุนสัมพันธ์	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
28 นายกิตติ อภรณ์รัตน์ รองผู้อำนวยการฝ่ายการเงิน	44	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ (การเงิน) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ปริญญาตรี สาขาบริหารธุรกิจ (การตลาด) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	-	-	ม.ค. 2555 - ปัจจุบัน ก.ย. 2554 - ธ.ค. 2554 2551 - ส.ค. 2554 2550	- รองผู้อำนวยการฝ่ายการเงิน - ผู้จัดการอาวุโสแผนกวางแผน - ผู้จัดการอาวุโสแผนกวางแผน - ผู้จัดการอาวุโสแผนกพัฒนาธุรกิจ	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ผู้บริหารซึ่งดำรงตำแหน่งในบริษัทย่อย และบริษัทที่เกี่ยวข้อง

รายชื่อกรรมการ	บริษัท	บริษัทย่อย	บริษัทที่เกี่ยวข้อง			
			บมจ. รถไฟฟ้า กรุงเทพ	บมจ. น้ำประปาไทย	บจก.ซีเค พาวเวอร์	บจก.ไชยะบุรี พาวเวอร์
1. ดร.วีรพงษ์ รามางกูร	X	-	-	-	-	-
2. นายปลิว ตริวิศเวทย์	/, //	X, //	X, //	/	/	/, //
3. นายสุพงศ์ ชยุตสาณกิจ	/, //	/, //	/, //	-	/	-
4. ม.ล. ประสพชัย เกษมสันต์	/, //	/, //	-	-	-	-
5. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต	/	/, //	-	-	-	-
6. นางวัลลภา อัสสกุล	/, //	/, //	/	-	-	-
7. นายชวลิต วัฒนกุล *	/	/	-	-	-	-
8. นางเพียว มริตตะนพร **	/, //	/, //	-	/	-	/

หมายเหตุ

- / = กรรมการ X = ประธานกรรมการ // = กรรมการบริหาร
- บริษัทที่เกี่ยวข้องให้หมายถึงนิยามนิติบุคคลของบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งของประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ที่ กจ. 40/2540
- * ได้รับแต่งตั้งเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2556 แทนนายเลิศศักดิ์ จิงหะรานนท์ ซึ่งลาออกเมื่อวันที่ 11 มกราคม 2556
- ** ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2556

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย

รายชื่อกรรมการ	บจก.ทางด่วนกรุงเทพเหนือ
1. นายปลิว ตริวิศเวทย์	X, //
2. นายสุพงศ์ ชยุตสาณกิจ	/, //
3. ม.ล. ประสพชัย เกษมสันต์	/, //
4. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต	/, //
5. นางวัลลภา อัสสกุล	/, //
6. นายชวลิต วัฒนกุล ***	/
7. นางเพียว มริตตะนพร	/, //

หมายเหตุ

- / = กรรมการ X = ประธานกรรมการ // = กรรมการบริหาร
- บริษัทย่อยให้หมายถึง บริษัทย่อยที่มีนัยสำคัญ เช่น มีรายได้เกินกว่าร้อยละ 10 ของรายได้รวมตามงบกำไรขาดทุนรวมของปีบัญชีล่าสุด
- *** ได้รับแต่งตั้งเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2556 แทนนายสินธร สิริสิงห์ ซึ่งลาออกเมื่อวันที่ 30 มกราคม 2556

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 งบกำไรขาดทุนรวม งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญและหมายเหตุเรื่องอื่นๆ และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน

ความรับผิดชอบของผู้บริหารต่องบการเงิน

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำและการนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินและรับผิดชอบต่อกรรมการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็น เพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชี

ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของข้าพเจ้า ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ซึ่งกำหนดให้ข้าพเจ้าปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณ รวมถึงวางแผนและปฏิบัติตามตรวจสอบเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการตรวจสอบเพื่อให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีเกี่ยวกับจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน วิธีการตรวจสอบที่เลือกใช้นั้นขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้สอบบัญชี ซึ่งรวมถึงการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญของงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ในการประเมินความเสี่ยงดังกล่าว ผู้สอบบัญชีพิจารณาการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและการนำเสนองบการเงินโดยถูกต้องตามที่ควรของกิจการ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกิจการ การตรวจสอบรวมถึงการประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีที่จัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร รวมทั้งการประเมินการนำเสนองบการเงินโดยรวม

ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

ความเห็น

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เรื่องอื่น

งบการเงินของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 ตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีท่านอื่นในสำนักงานเดียวกันกับข้าพเจ้า ซึ่งแสดงความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไขตามรายงานลงวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2555 โดยได้ให้สังเกตเพิ่มเติมเกี่ยวกับผลขาดทุนจากดำเนินงานของบริษัทย่อยและเงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อยดังกล่าว



โสภณ เพ็ญศิริวัฒน

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 3182

บริษัท สำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง จำกัด

กรุงเทพฯ: 27 กุมภาพันธ์ 2556

งบแสดงฐานะการเงิน

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2555	2554	2555	2554
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	6, 7	261,656,094	128,259,054	222,998,013	113,035,677
เงินลงทุนชั่วคราว	8	2,937,978,113	3,014,319,406	2,935,102,213	2,936,230,423
ลูกหนี้อื่น	7, 9	30,912,257	94,000,000	3,142,590	2,675,000
เงินทดรองจ่ายตามสัญญาบริการ	7	9,749,139	5,729,368	9,749,139	5,729,638
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	7	55,411,588	69,671,303	48,418,406	59,045,361
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		3,295,707,191	3,311,979,131	3,219,410,361	3,116,716,099
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	7, 11	2,269,620,908	18,707,925	2,760,000,000	30,000,000
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	7, 12	4,460,908,575	3,875,946,874	4,460,908,575	3,875,946,874
เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับ					
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	7	42,738,596	40,124,089	8,769,235,032	9,300,312,604
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	13	120,357,493	120,357,493	120,357,493	120,357,493
อาคารและอุปกรณ์	14	250,282,701	263,700,420	249,166,416	262,491,551
งานระหว่างก่อสร้าง	15	26,626,638	-	26,626,638	-
สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว	16	28,305,131,772	30,926,664,653	19,543,302,716	21,779,908,567
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	17	39,483,799	41,652,525	39,483,799	41,652,525
เงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาก่อสร้างทางด่วน	7	2,250,000,000	-	2,250,000,000	-
เงินจ่ายล่วงหน้าค่าทดแทน					
การจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	21, 30.1	177,180,000	-	177,180,000	-
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	19	60,496,185	-	60,496,185	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		18,379,077	7,814,645	7,162,797	4,609,202
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		38,021,205,744	35,294,968,624	38,463,919,651	35,415,278,816
รวมสินทรัพย์		41,316,912,935	38,606,947,755	41,683,330,012	38,531,994,915

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

(หน่วย: บาท)

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หมายเหตุ	2555	2554	2555	2554
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	7, 18	227,320,702	195,509,895	219,333,748	192,438,176
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	7, 19	1,996,000,000	1,142,790,000	1,996,000,000	1,142,790,000
หุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	20	5,100,000,000	1,895,000,000	5,100,000,000	1,895,000,000
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย		150,776,958	182,660,977	150,776,958	182,660,977
หนี้สินหมุนเวียนอื่น					
เงินประกันผลงาน	7	56,919,452	64,015,877	55,211,339	62,970,204
เงินประกันอุปกรณ์บัตรเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ		21,293	157,150,609	21,293	157,150,609
อื่น ๆ		192,041,988	120,165,787	162,827,959	112,037,047
รวมหนี้สินหมุนเวียน		7,723,080,393	3,757,293,145	7,684,171,297	3,745,047,013
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	21, 30.1	-	75,740,000	-	75,740,000
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	7, 19	810,323,512	2,806,323,512	810,323,512	2,806,323,512
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	20	11,096,624,703	13,200,000,000	11,096,624,703	13,200,000,000
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	22	86,008,478	76,203,308	86,008,478	76,203,308
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		11,992,956,693	6,158,266,820	1,992,956,693	16,158,266,820
รวมหนี้สิน		19,716,037,086	19,915,559,965	19,677,127,990	19,903,313,833
ส่วนของผู้ถือหุ้น					
ทุนเรือนหุ้น					
ทุนจดทะเบียน					
หุ้นสามัญ 800,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท		8,000,000,000	8,000,000,000	8,000,000,000	8,000,000,000
ทุนที่ออกจำหน่ายและชำระแล้ว					
หุ้นสามัญ 770,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท		7,700,000,000	7,700,000,000	7,700,000,000	7,700,000,000
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ		4,848,492,969	4,848,492,969	4,848,492,969	4,848,492,969
กำไรสะสม					
จัดสรรแล้ว - สำรองตามกฎหมาย	23	800,000,000	800,000,000	800,000,000	800,000,000
ยังไม่ได้จัดสรร		6,770,739,476	5,533,230,050	7,149,219,074	5,452,518,801
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น		1,508,489,979	(172,330,688)	1,508,489,979	(172,330,688)
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		21,627,722,424	18,709,392,331	22,006,202,022	18,628,681,082
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย		(26,846,575)	(18,004,541)	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		21,600,875,849	18,691,387,790	22,006,202,022	18,628,681,082
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		41,316,912,935	38,606,947,755	41,683,330,012	38,531,994,915

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุน

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

(หน่วย: บาท)

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
หมายเหตุ		2555	2554	2555	2554
กำไรขาดทุน:					
รายได้					
รายได้ค่าผ่านทาง	25	7,732,222,618	7,308,190,551	6,747,831,630	6,506,651,272
รายได้อื่น					
ดอกเบี้ยรับ	7	58,849,981	62,677,441	363,511,961	310,918,017
เงินปันผลรับ	7	173,312,500	129,062,500	173,312,500	129,062,500
กำไรจากเงินลงทุน	7, 12	1,197,520,734	16,064,535	1,691,708,276	35,872,737
กำไรจากการขายสินทรัพย์		5,403,339	112,207,879	5,403,342	112,207,227
อื่น ๆ	7	57,009,234	23,588,299	58,136,810	43,038,295
รวมรายได้		9,224,318,406	7,651,791,205	9,039,904,519	7,137,750,048
ค่าใช้จ่าย					
ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์					
บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว	16	(2,735,674,982)	(2,515,329,075)	(2,236,605,851)	(2,105,288,712)
สำรวจค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	21	(947,080,000)	(842,020,000)	(947,080,000)	(842,020,000)
ค่าใช้จ่ายในการขาย	7	(1,142,891,340)	(1,035,567,817)	(970,050,901)	(899,113,521)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	7	(564,327,153)	(472,297,396)	(540,393,685)	(448,600,392)
ขาดทุนจากการด้อยค่าของเงินลงทุน		-	-	(29,999,999)	(59,999,998)
รวมค่าใช้จ่าย		(5,389,973,475)	(4,865,214,288)	(4,724,130,436)	(4,355,022,623)
กำไรก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม					
ค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้					
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	11	16,419,233	8,666,714	-	-
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและ					
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		3,850,764,164	2,795,243,631	4,315,774,083	2,782,727,425
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	7	(828,902,000)	(896,443,228)	(825,879,038)	(893,495,748)
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้					
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		(776,794,772)	(509,050,977)	(776,794,772)	(509,050,977)
กำไรสำหรับปี		2,245,067,392	1,389,749,426	2,713,100,273	1,380,180,700
การแบ่งปันกำไร					
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ					
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย		(8,842,034)	(18,004,541)		
		2,245,067,392	1,389,749,426		
กำไรต่อหุ้น					
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	26				
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		2.93	1.83	3.52	1.79

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
กำไรสำหรับปี	2,245,067,392	1,389,749,426	2,713,100,273	1,380,180,700
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:				
ผลกำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าเงินลงทุน ในหลักทรัพย์เพื่อขาย	1,680,820,667	(614,503,804)	1,680,820,667	(614,503,804)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	1,680,820,667	(614,503,804)	1,680,820,667	(614,503,804)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	3,925,888,059	775,245,622	4,393,920,940	765,676,896
การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	3,934,730,093	793,250,163	4,393,920,940	765,676,896
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม ของบริษัทย่อย	(8,842,034)	(18,004,541)		
	3,925,888,059	775,245,622		

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

(หน่วย: บาท)

งบการเงินรวม

	ส่วนของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่						ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	รวม
	ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	กำไรสะสม		องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	รวมส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		
					กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น			
			จัดสรรแล้วสำรองตามกฎหมาย	ยังไม่ได้จัดสรร	ส่วนเกิน (ต่ำกว่า) ทุนจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย			
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2554	7,700,000,000	4,848,492,969	797,555,569	5,167,420,514	442,173,116	18,955,642,168	-	18,955,642,168
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 29)	-	-	-	(1,039,500,000)	-	(1,039,500,000)	-	(1,039,500,000)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	1,407,753,967	(614,503,804)	793,250,163	(18,004,541)	775,245,622
สำรองตามกฎหมาย	-	-	2,444,431	(2,444,431)	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554	7,700,000,000	4,848,492,969	800,000,000	5,533,230,050	(172,330,688)	18,709,392,331	(18,004,541)	18,691,387,790
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2555	7,700,000,000	4,848,492,969	800,000,000	5,533,230,050	(172,330,688)	18,709,392,331	(18,004,541)	18,691,387,790
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 29)	-	-	-	(1,016,400,000)	-	(1,016,400,000)	-	(1,016,400,000)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	2,253,909,426	1,680,820,667	3,934,730,093	(8,842,034)	3,925,888,059
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	7,700,000,000	4,848,492,969	800,000,000	6,770,739,476	1,508,489,979	21,627,722,424	(26,846,575)	21,600,875,849

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

(หน่วย: บาท)

งบการเงินเฉพาะกิจการ

	ทุนเรือนหุ้นที่ออก และชำระแล้ว	ส่วนเกิน มูลค่าหุ้นสามัญ	กำไรสะสม		องค์ประกอบอื่น ของส่วนของผู้ ถือหุ้น	รวม
			จัดสรรแล้ว สำรองตามกฎหมาย	ยังไม่ได้จัดสรร	กำไรขาดทุน เบ็ดเสร็จอื่น	
					ส่วนเกิน (ต่ำกว่า) ทุนจากการวัด มูลค่าเงินลงทุน ในหลักทรัพย์ เพื่อขาย	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2554	7,700,000,000	4,848,492,969	797,555,569	5,114,282,532	442,173,116	18,902,504,186
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 29)	-	-	-	(1,039,500,000)	-	(1,039,500,000)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี	-	-	-	1,380,180,700	(614,503,804)	765,676,896
สำรองตามกฎหมาย	-	-	2,444,431	(2,444,431)	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554	7,700,000,000	4,848,492,969	800,000,000	5,452,518,801	(172,330,688)	18,628,681,082
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2555	7,700,000,000	4,848,492,969	800,000,000	5,452,518,801	(172,330,688)	18,628,681,082
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 29)	-	-	-	(1,016,400,000)	-	(1,016,400,000)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี	-	-	-	2,713,100,273	1,680,820,667	4,393,920,940
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	7,700,000,000	4,848,492,969	800,000,000	7,149,219,074	1,508,489,979	22,006,202,022

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไรก่อนภาษี	3,021,862,164	1,898,800,403	3,489,895,045	1,889,231,677
รายการปรับกระทบยอดกำไรก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
จากกิจกรรมดำเนินงาน:				
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	2,804,721,597	2,575,485,437	2,305,559,886	2,165,402,697
กำไรจากเงินลงทุน	(1,197,520,734)	(16,064,535)	(1,691,708,276)	(35,872,737)
กำไรจากการขายอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	-	(106,736,368)	-	(106,736,368)
กำไรจากการขายสินทรัพย์ถาวร	(5,403,339)	(5,471,511)	(5,403,342)	(5,470,859)
ตัดจำหน่ายสินทรัพย์ที่ได้รับความเสียหาย	-	83,512,871	-	-
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	2,151,165	-	2,151,165	-
ขาดทุน (กำไร) จากการตัดจำหน่ายอื่น ๆ	-	5,133,983	-	(1,605,773)
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	947,080,000	842,020,000	947,080,000	842,020,000
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	11,640,070	10,514,754	11,640,070	10,514,754
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(16,419,233)	(8,666,714)	-	-
ขาดทุนจากการด้อยค่าของเงินลงทุน	-	-	29,999,999	59,999,998
ดอกเบี้ยรับ	(58,849,981)	(62,677,441)	(363,511,961)	(310,918,017)
เงินปันผลรับ	(173,312,500)	(129,062,500)	(173,312,500)	(129,062,500)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	801,126,453	873,254,530	801,126,453	873,254,530
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์ และหนี้สินดำเนินงาน	6,137,075,662	5,960,042,909	5,353,516,539	5,250,757,402
สินทรัพย์ดำเนินงานลดลง (เพิ่มขึ้น)				
ลูกหนี้อื่น	63,087,743	(94,000,000)	(467,590)	(107,000)
เงินทดรองจ่ายตามสัญญาบริการ	(4,019,771)	8,293,619	(4,019,771)	8,293,619
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(7,995,865)	1,861,376	(13,408,644)	(6,964,159)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(2,553,596)	(612,748)	(2,553,596)	(612,748)
หนี้สินจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	7,998,224	(11,230,865)	3,082,989	(13,900,815)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(94,184,440)	12,573,373	(115,932,169)	17,856,235
จ่ายชำระค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	(1,200,000,000)	(1,200,000,000)	(1,200,000,000)	(1,200,000,000)
เงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	4,899,407,957	4,676,927,664	4,020,217,758	4,055,322,534
รับดอกเบี้ย	40,577,957	1,369,752	40,341,595	744,823
จ่ายภาษีเงินได้	(818,481,296)	(647,369,072)	(808,678,791)	(639,358,234)
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	4,121,504,618	4,030,928,344	3,251,880,562	3,416,709,123

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินลงทุนชั่วคราวลดลง (เพิ่มขึ้น)	148,722,649	(1,041,314,233)	72,190,857	(965,414,233)
เงินลงทุนในบริษัทย่อยเพิ่มขึ้น	-	-	(29,999,999)	(59,999,998)
เงินลงทุนในบริษัทร่วมเพิ่มขึ้น	(2,730,000,000)	(42,000,000)	(2,730,000,000)	(42,000,000)
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนในบริษัทร่วม	-	12,000,000	-	12,000,000
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนระยะยาว	2,788,954,594	-	2,788,954,594	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่นเพิ่มขึ้น	(72,450,000)	(104,455,115)	(72,450,000)	(104,455,115)
รับชำระคืนเงินให้กู้ยืมระยะยาวจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	410,588,800	317,047,400
รับดอกเบี้ย	39,704,765	31,608,458	467,695,008	308,745,823
รับเงินปันผล	173,312,500	129,062,500	173,312,500	129,062,500
ซื้ออุปกรณ์	(48,575,312)	(70,541,458)	(48,575,312)	(69,310,376)
เงินสดรับจากการขายอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	-	155,666,875	-	155,666,875
เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์	5,460,981	7,126,339	5,460,981	7,125,217
เงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาก่อสร้างทางด่วน	(2,250,000,000)	-	(2,250,000,000)	-
งานเพิ่มเติมทางด่วนขั้นที่ 2	-	(742,500)	-	(742,500)
งานระหว่างก่อสร้างเพิ่มขึ้น	(140,768,738)	(47,759,415)	(26,626,638)	(47,759,415)
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนเพิ่มขึ้น	(4,942,500)	(39,044,323)	(4,942,500)	(39,044,323)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(2,090,581,061)	(1,010,392,872)	(1,244,391,709)	(399,078,145)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินสดรับจากการออกหุ้นกู้	3,000,000,000	2,900,000,000	3,000,000,000	2,900,000,000
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(1,142,790,000)	(1,081,664,088)	(1,142,790,000)	(1,081,664,088)
เงินสดจ่ายชำระคืนหุ้นกู้	(1,895,000,000)	(2,900,000,000)	(1,895,000,000)	(2,900,000,000)
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	(66,022,647)	-	(66,022,647)	-
จ่ายดอกเบี้ย	(777,313,870)	(871,586,288)	(777,313,870)	(871,586,288)
จ่ายเงินปันผล	(1,016,400,000)	(1,039,500,000)	(1,016,400,000)	(1,039,500,000)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(1,897,526,517)	(2,992,750,376)	(1,897,526,517)	(2,992,750,376)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ	133,397,040	27,785,096	109,962,336	24,880,602
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	128,259,054	100,473,958	113,035,677	88,155,075
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	261,656,094	128,259,054	222,998,013	113,035,677
ข้อมูลกระแสเงินสดเปิดเผยเพิ่มเติม				
รายการที่ไม่ใช่เงินสดประกอบด้วย: -				
กำไร (ขาดทุน) ที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเงินลงทุน	1,680,820,667	(614,503,804)	1,680,820,667	(614,503,804)
โอนงานระหว่างก่อสร้างเป็นงานเพิ่มเติมทางด่วนขั้นที่ 2	114,142,100	166,426,531	-	166,426,531
โอนภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายเกิน 1 ปีเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	8,010,838	-	-	-
รายการปรับปรุงสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน				
กับกำไรสะสมต้นงวด	-	65,688,554	-	65,688,554

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

1. ข้อมูลทั่วไป

1.1 ข้อมูลทั่วไปของบริษัทฯ

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) เป็นบริษัทมหาชนซึ่งจัดตั้งและมีภูมิลำเนาในประเทศไทย ธุรกิจหลักของบริษัทฯคือการดำเนินการก่อสร้างและบริหารโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และส่วนต่อขยายต่างๆ รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 กับกรมทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่ 1 มีนาคม 2533 และสิ้นสุดอายุสัญญาในวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2563 โดยมีสิทธิตามข้อตกลงที่จะขยายกำหนดเวลาของสัญญาออกไปได้อีก 2 ช่วงๆ ละ 10 ปี ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อกำหนดและเงื่อนไขที่จะตกลงกันระหว่างคู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่าย ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ประกอบด้วยส่วนเอ ส่วนบี ส่วนซี และส่วนดี

ที่อยู่ตามที่จดทะเบียนของบริษัทฯคือเลขที่ 238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ

ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2554 ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางสำหรับทางด่วนในเขตเมือง (ระบบทางด่วนขั้นที่ 1 และระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนเอและส่วนบี) ระหว่างบริษัทฯกับกรมทางพิเศษแห่งประเทศไทยเปลี่ยนแปลงจากเดิมในอัตรา 50 : 50 เป็นอัตรา 40 : 60 ซึ่งเป็นไปตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

1.2 การปรับค่าผ่านทาง

1.2.1 ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) กำหนดให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในฐานะคู่สัญญามีหน้าที่ที่ต้องร่วมกันพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางสำหรับระบบทางด่วนขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 และทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี ทุกๆระยะเวลา 5 ปี

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

1.2.2 ตามสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด กำหนดให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (บริษัทย่อย) ในฐานะคู่สัญญามีหน้าที่ที่ต้องร่วมกันพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางสำหรับทางพิเศษสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ทุกๆระยะเวลา 5 ปี

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

1.3 การลงทุนโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2555 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2555 ของบริษัทฯมีมติอนุมัติให้บริษัทฯลงทุนโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เนื่องจากเป็นโครงการเชื่อมต่อและขยายโครงข่ายของระบบทางพิเศษที่บริษัทฯบริหารอยู่ในปัจจุบัน และอนุมัติให้บริษัทฯว่าจ้างบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้จัดการโครงการสำหรับงานก่อสร้างทางพิเศษดังกล่าว

เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2555 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครกับกรมทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี และระยะเวลาก่อสร้างไม่เกิน 48 เดือน นับจากวันที่ กทพ. กำหนดให้เริ่มงาน

และในวันเดียวกัน บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาว่าจ้างบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้จัดการโครงการสำหรับงานก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร โดยมีมูลค่าสัญญา 22,500 ล้านบาท รวมทั้งลงนามในสัญญาสินเชื่อสำหรับโครงการดังกล่าวกับกลุ่มธนาคารผู้ให้สินเชื่อในวงเงินสินเชื่อ 10,000 ล้านบาท

2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

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

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่บริษัทฯ ใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินฉบับภาษาไทยนี้

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมเว้นแต่จะได้เปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

2.2 เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงินรวม

ก) งบการเงินรวมนี้ได้จัดทำขึ้นโดยรวมงบการเงินของบริษัททางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า “บริษัทฯ”) และบริษัทย่อยคือ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า “บริษัทย่อย”) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้น ในประเทศ	สัดส่วนเงินลงทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	ดำเนินงานและบริหารระบบ ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด	ไทย	2555 ร้อยละ 46.67	2554 ร้อยละ 46.36

บริษัทฯ นำงบการเงินของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด มาจัดทำงบการเงินรวม เนื่องจากบริษัทฯ มีอำนาจในการควบคุมการบริหารงานในบริษัทดังกล่าว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัทย่อยจำนวน 320 ล้านหุ้นซึ่งคิดเป็นร้อยละ 53.33 ของจำนวนหุ้นที่ออกโดยบริษัทย่อยทั้งสิ้น 600 ล้านหุ้น

ข) บริษัทฯ นำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมในการจัดทำงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่บริษัทฯ มีอำนาจในการควบคุมบริษัทย่อยจนถึงวันที่บริษัทฯ สิ้นสุดการควบคุมบริษัทย่อยนั้น

ค) งบการเงินของบริษัทย่อยได้จัดทำขึ้นโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ

ง) ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯ และบริษัทย่อย รายการค้าระหว่างกันที่มีสาระสำคัญได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้แล้ว

จ) ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม คือ จำนวนกำไรหรือขาดทุนและสินทรัพย์สุทธิของบริษัทย่อยส่วนที่ไม่ได้เป็นของบริษัทฯ และแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในส่วนของกำไรหรือขาดทุนรวมและส่วนของผู้ถือหุ้นในงบแสดงฐานะการเงินรวม

2.3 บริษัทฯ จัดทำงบการเงินเฉพาะกิจการเพื่อประโยชน์ต่อสาธารณะ โดยแสดงเงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมตามวิธีราคาทุน

3. มาตรฐานการบัญชีใหม่ที่ยังไม่มีผลบังคับใช้

สภาวิชาชีพบัญชีได้ออกมาตรฐานการบัญชีฉบับปรับปรุงและมาตรฐานการบัญชีใหม่ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2556 ตามรายละเอียดข้างล่างนี้

มาตรฐานการบัญชี

ฉบับที่ 12	ภาษีเงินได้
ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2552)	การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาล และการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2552)	ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 8	ส่วนงานดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการบัญชี	
ฉบับที่ 10	ความช่วยเหลือจากรัฐบาล-กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้อง อย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
ฉบับที่ 21	ภาษีเงินได้ - การได้รับประโยชน์จากสินทรัพย์ที่ไม่ได้คิดค่าเสื่อมราคาใหม่ที่ราคาใหม่
ฉบับที่ 25	ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯเชื่อว่ามาตรฐานการบัญชีข้างต้นจะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่อการเงินเมื่อนำมาถือปฏิบัติยกเว้นมาตรฐานการบัญชีดังต่อไปนี้

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 เรื่อง ภาษีเงินได้

มาตรฐานการบัญชีฉบับนี้กำหนดให้กิจการระบุผลแตกต่างชั่วคราวที่เกิดจากความแตกต่างของมูลค่าสินทรัพย์และหนี้สินระหว่างเกณฑ์ทางบัญชีและภาษีอากร เพื่อรับรู้ผลกระทบทางภาษีเป็นสินทรัพย์หรือหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด ฝ่ายบริหารของบริษัทฯคาดว่า การนำมาตรฐานการบัญชีดังกล่าวมาใช้จะมีผลทำให้กำไรสะสมที่ยกมาต้นปี 2556 ของบริษัทฯ และบริษัทย่อยมีจำนวนลดลงรวมประมาณ 510 ล้านบาท (เฉพาะบริษัทฯ: ประมาณ 625 ล้านบาท)

นอกจากนี้ สภาวิชาชีพบัญชีได้ออกประกาศสภาวิชาชีพบัญชี ฉบับที่ 30/2555-34/2555 ซึ่งลงประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2556 ให้ใช้แนวปฏิบัติทางบัญชีและการตีความมาตรฐานการบัญชี ดังต่อไปนี้

		<u>วันที่มีผลบังคับใช้</u>
แนวปฏิบัติทางบัญชีเกี่ยวกับการโอนและการรับโอนสินทรัพย์ทางการเงิน		1 มกราคม 2556
การตีความมาตรฐานการบัญชี		
ฉบับที่ 29	การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ	1 มกราคม 2557
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน		
ฉบับที่ 4	การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่	1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 12	ข้อตกลงสัมปทานบริการ	1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 13	โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า	1 มกราคม 2557

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯได้ประเมินแล้วเห็นว่าแนวปฏิบัติทางบัญชีเกี่ยวกับการโอนและการรับโอนสินทรัพย์ทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 4 ไม่เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจของบริษัทฯ ส่วนการตีความมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29 การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 12 และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 13 อยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบต่อการเงินในปีที่เริ่มใช้ ซึ่งยังไม่สามารถสรุปผลได้ในขณะนี้

4. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

รายได้ค่าผ่านทางจะบันทึกเป็นรายได้ตามราคาในใบกำกับภาษี (โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) เมื่อได้ให้บริการแล้ว

ดอกเบี้ยรับถือเป็นรายได้ตามเกณฑ์คงค้างโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง

เงินปันผลรับถือเป็นรายได้เมื่อบริษัทมีสิทธิในการรับเงินปันผล

ค่าใช้จ่ายบันทึกตามเกณฑ์คงค้าง

4.2 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดหมายถึง เงินสดและเงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง ซึ่งถึงกำหนดจ่ายคืนภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือนนับจากวันที่ได้มา และไม่มีข้อจำกัดในการเบิกใช้

4.3 เงินลงทุน

- ก) เงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อค้าแสดงตามมูลค่ายุติธรรม การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของหลักทรัพย์บันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุน
- ข) เงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายแสดงตามมูลค่ายุติธรรม การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของหลักทรัพย์ดังกล่าวบันทึกเป็นรายการต่างหากในส่วนของผู้ถือหุ้นและจะบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนเมื่อได้จำหน่ายหลักทรัพย์นั้นออกไป
- ค) เงินลงทุนในตราสารหนี้ที่จะครบกำหนดชำระในหนึ่งปีรวมทั้งที่จะถือจนครบกำหนด แสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุน ตัดจำหน่าย บริษัทฯ ตัดบัญชีส่วนเกิน/รับรู้ส่วนต่ำกว่ามูลค่าตราสารหนี้ตามอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ซึ่งจำนวนที่ตัดจำหน่าย/รับรู้นี้จะแสดงเป็นรายการปรับกับดอกเบี้ยรับ
- ง) เงินลงทุนในตราสารหนี้ที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาดถือเป็นเงินลงทุนทั่วไปซึ่งแสดงในราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)
- จ) เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่แสดงอยู่ในงบการเงินรวมแสดงมูลค่าตามวิธีส่วนได้เสีย
- ฉ) เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุน
- มูลค่ายุติธรรมของหลักทรัพย์ในความต้องการของตลาดคำนวณจากราคาเสนอซื้อหลังสุด ณ สิ้นวันทำการสุดท้ายของปี ส่วนมูลค่ายุติธรรมของตราสารหนี้คำนวณโดยใช้อัตราผลตอบแทนที่ประกาศโดยสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย มูลค่ายุติธรรมของหน่วยลงทุนคำนวณจากมูลค่าสินทรัพย์สุทธิของหน่วยลงทุน
- บริษัทฯ ใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการคำนวณต้นทุนของเงินลงทุน
- เมื่อมีการจำหน่ายเงินลงทุน ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับกับมูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุน จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

4.4 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

บริษัทฯ บันทึกมูลค่าเริ่มแรกของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนในราคาทุนซึ่งรวมต้นทุนการทำรายการ หลังจากนั้นบริษัทฯ จะบันทึกอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับที่ดินรอการขาย

บริษัทฯ รับรู้ผลต่างระหว่างจำนวนเงินที่ได้รับสุทธิจากการจำหน่ายกับมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในงวดที่ตัดรายการอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนออกจากบัญชี

4.5 อาคารและอุปกรณ์ และค่าเสื่อมราคา

อาคารและอุปกรณ์แสดงตามมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ (ถ้ามี)

ค่าเสื่อมราคาของอาคารและอุปกรณ์คำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์โดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณดังนี้

ส่วนปรับปรุงสำนักงานและสิ่งปลูกสร้างอื่น	5 ปี
เครื่องตกแต่งและติดตั้ง	5 ปี
เครื่องมือ เครื่องใช้และอุปกรณ์	3 - 5 ปี
อุปกรณ์บัตรเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ	7 ปี
ยานพาหนะ	5 - 16 ปี

ค่าเสื่อมราคารวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับงานระหว่างก่อสร้าง

บริษัทฯ ตัดรายการอาคารและอุปกรณ์ออกจากบัญชีเมื่อจำหน่ายสินทรัพย์หรือคาดว่าจะไม่ได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากการใช้หรือการจำหน่ายสินทรัพย์ รายการผลกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์จะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนเมื่อบริษัทฯ ตัดรายการสินทรัพย์นั้นออกจากบัญชี

4.6 ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนตามปริมาณรถที่ใช้บริการ
ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์ดังกล่าวมีวิธีการคำนวณดังนี้

$$\begin{aligned} \text{ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์สำหรับปี} &= \text{สิทธิในการใช้ประโยชน์สุทธิ} \times \text{อัตราส่วนปริมาณรถที่ใช้บริการสำหรับปี} \\ \text{อัตราส่วนปริมาณรถที่ใช้บริการสำหรับปี} &= \frac{\text{ปริมาณรถที่ใช้บริการจริงสำหรับปี}}{\text{ปริมาณรถที่ใช้บริการจริงสำหรับปี} + \text{ประมาณการปริมาณรถที่ใช้บริการ}} \\ &\quad \text{หลังปีปัจจุบันจนถึงสิ้นอายุสัญญาบริหารโครงการระบบทางด่วน)} \end{aligned}$$

$$\text{สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว - สุทธิ} = \text{สิทธิในการใช้ประโยชน์ที่เกิดขึ้นจริงทั้งหมด - ค่าตัดจำหน่ายสะสม}$$

4.7 สิทธิพลที่ไม่มีตัวตนและค่าตัดจำหน่าย

บริษัทบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสิทธิพลที่ไม่มีตัวตนตามราคาทุน ภายหลังการรับรู้รายการเริ่มแรก สิทธิพลที่ไม่มีตัวตนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่าสะสม (ถ้ามี) ของสิทธิพลนั้น

บริษัทตัดจำหน่ายสิทธิพลที่ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัดอย่างมีระบบตลอดอายุการให้ประโยชน์ของสิทธิพลนั้น และจะประเมินการด้อยค่าของสิทธิพลดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสิทธิพลนั้นเกิดการด้อยค่า บริษัทจะทบทวนระยะเวลาการตัดจำหน่ายและวิธีการตัดจำหน่ายของสิทธิพลที่ไม่มีตัวตนดังกล่าวทุกสิ้นปี เป็นอย่างน้อย
ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

สิทธิพลที่ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัดมีอายุการให้ประโยชน์ดังนี้
คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ 10 ปี

4.8 ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย

ค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับการกู้ยืมเงินซึ่งเกิดขึ้นก่อนหรือ ณ วันที่ทำสัญญาสินเชื่อและก่อนการเบิกถอนเงินกู้ยืมจะถูกบันทึกเป็นค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายซึ่งจะแสดงหักจากเงินกู้ยืมที่เกี่ยวข้องและตัดจำหน่ายตลอดอายุของสัญญาสินเชื่อดังกล่าว

ค่าตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินดังกล่าวได้ถูกนำไปรวมเป็นราคาทุนของสิทธิพลจนกว่าสิทธิพลนั้นจะอยู่ในสภาพที่พร้อมจะใช้งานได้ตามความประสงค์

4.9 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัท หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมบริษัทหรือถูกบริษัทควบคุมไม่ว่าจะเป็นโดยตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับบริษัท

นอกจากนี้บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบริษัทร่วมและบุคคลที่มีสิทธิออกเสียงโดยตรงหรือทางอ้อมซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อบริษัท ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของบริษัทที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของบริษัท

4.10 การด้อยค่าของสิทธิพล

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน บริษัทจะทำการประเมินการด้อยค่าของสิทธิพลเพื่อการลงทุน อาคารและอุปกรณ์ สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว หรือสิทธิพลที่ไม่มีตัวตนอื่นของบริษัท หากมีข้อบ่งชี้ว่าสิทธิพลดังกล่าวอาจด้อยค่า บริษัทรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าเมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสิทธิพลมีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสิทธิพลนั้น ทั้งนี้มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึงมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสิทธิพลหรือมูลค่าจากการใช้สิทธิพลแล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่าจากการใช้สิทธิพล บริษัทจะประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการคาดว่าจะได้รับจากสิทธิพลและคำนวณคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตราคิดลดก่อนภาษีที่สะท้อนถึงการประเมินความเสี่ยงในสภาพตลาดปัจจุบันของเงินสดตามระยะเวลาและความเสี่ยงซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของสิทธิพลที่กำลังพิจารณาอยู่ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย บริษัทใช้แบบจำลองการประเมินมูลค่าที่ดีที่สุดซึ่งเหมาะสมกับสิทธิพล ซึ่งสะท้อนถึงจำนวนเงินที่กิจการสามารถจะได้มาจากการจำหน่ายสิทธิพลหักด้วยต้นทุนในการจำหน่าย โดยการจำหน่ายนั้นผู้ซื้อและผู้ขายมีความรอบรู้และเต็มใจในการแลกเปลี่ยนและสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะของผู้ที่ไม่มี ความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทจะรับรู้รายการขาดทุนจากการด้อยค่าในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

4.11 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน

บริษัทฯ รับรู้เงินเดือน ค่าจ้าง โบนัส และเงินสมทบกองทุนประกันสังคมเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดรายการ

ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน

โครงการสมทบเงิน

บริษัทฯ และพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งประกอบด้วยเงินที่พนักงานจ่ายสะสมและเงินที่บริษัทฯ จ่ายสมทบให้เป็นรายเดือน สิทธิประโยชน์ของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้แยกออกจากสิทธิประโยชน์ของบริษัทฯ เงินที่บริษัทฯ จ่ายสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดรายการ

โครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน

บริษัทฯ มีภาระสำหรับเงินชดเชยที่ต้องจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อออกจากงานตามกฎหมายแรงงาน ซึ่งบริษัทฯ ถือว่าเงินชดเชยดังกล่าวเป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานสำหรับพนักงาน

บริษัทฯ คำนวณหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานโดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method) โดยผู้เชี่ยวชาญอิสระได้ทำการประเมินภาระผูกพันดังกล่าวตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานจะรับรู้ทันทีในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

หนี้สินของโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานประกอบด้วย มูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันตามโครงการผลประโยชน์ หักด้วย ต้นทุนบริการในอดีตที่ยังไม่ได้รับรู้ และผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่ยังไม่ได้รับรู้

ในการปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงานเป็นครั้งแรกในปี 2554 บริษัทฯ เลือกรับรู้หนี้สินในช่วงการเปลี่ยนแปลงที่มากกว่าหนี้สินที่รับรู้ ณ วันเดียวกันตามนโยบายการบัญชีเดิม โดยบันทึกปรับกับกำไรสะสม ณ วันต้นงวดของปี 2554

4.12 ประเมินการหนี้สิน

บริษัทฯ จะบันทึกประมาณการหนี้สินไว้ในบัญชีเมื่อภาระผูกพันซึ่งเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีตได้เกิดขึ้นแล้ว มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าบริษัทฯ จะเสียทรัพยากรเชิงเศรษฐกิจไปเพื่อปลดปล่อยภาระผูกพันนั้น และบริษัทฯ สามารถประมาณมูลค่าภาระผูกพันนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ หากบริษัทฯ คาดว่าจะสามารถเรียกคืนประมาณการรายจ่ายทั้งหมดหรือบางส่วนคืนได้ บริษัทฯ จะรับรู้รายจ่ายส่วนที่เรียกคืนได้ดังกล่าวเป็นสินทรัพย์แยกต่างหากเมื่อคาดว่าจะสามารถเรียกคืนรายจ่ายนั้นได้อย่างแน่นอน บริษัทฯ จะแสดงค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการประมาณหนี้สินในส่วนของกำไรหรือขาดทุนโดยแสดงสุทธิจากจำนวนรายจ่ายที่สามารถเรียกคืน ในกรณีที่มูลค่าของเงินตามเวลามีผลกระทบต่อจำนวนประมาณการหนี้สินนั้นอย่างมีนัยสำคัญ บริษัทฯ จะกำหนดจำนวนประมาณการหนี้สินโดยใช้มูลค่าปัจจุบันของรายจ่ายที่คาดว่าจะต้องนำมาจ่ายภาระผูกพันโดยใช้อัตราคิดลดก่อนหักภาษีซึ่งสะท้อนถึงความเสี่ยงของประมาณการหนี้สินนั้น

บริษัทฯ บันทึกสำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนที่จะต้องจ่ายให้กับทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งถือเป็นค่าใช้จ่ายในแต่ละปีตลอดอายุสัญญาโครงการ

4.13 ค่าบำรุงรักษาทางด่วน

ค่าบำรุงรักษาที่เกิดขึ้นระหว่างปีจะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดขึ้น ผู้เชี่ยวชาญอิสระระบุว่ารายการซ่อมแซมใหญ่นั้นอาจจะไม่จำเป็นถ้าหากบริษัทฯ และบริษัทย่อยได้มีการซ่อมบำรุงอย่างมีมาตรฐานโดยสม่ำเสมอทุกปี ดังนั้นบริษัทฯ และบริษัทย่อยจึงมิได้ตั้งสำรองค่าบำรุงรักษาสำหรับการซ่อมแซมใหญ่

4.14 ภาษีเงินได้

บริษัทฯ และบริษัทย่อยบันทึกภาษีเงินได้ตามจำนวนที่คาดว่าจะจ่ายให้กับหน่วยงานจัดเก็บภาษีของรัฐ โดยคำนวณจากกำไรทางภาษีตามกฎหมายภาษีอากร

4.15 ตราสารอนุพันธ์- สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

บริษัทฯรับรู้จำนวนสุทธิของดอกเบี้ยที่ได้รับจาก/จ่ายให้แก่คู่สัญญาตามสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเป็นรายได้/ค่าใช้จ่ายตามเกณฑ์ดังกล่าว

5. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฝ่ายบริหารอาจต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการในเรื่องที่มีความไม่แน่นอนซึ่งอาจมีผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและข้อมูลที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ด้วยเหตุนี้ผลที่เกิดขึ้นจริงจึงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ได้แก่

มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินที่ไม่มีการซื้อขายในตลาดและไม่สามารถหาค่าได้ในตลาดซื้อขายคล่อง ฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว โดยใช้หลักเกณฑ์และแบบจำลองการประเมินมูลค่าที่เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไป ซึ่งตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณมาจากการเทียบเคียงกับตัวแปรที่มีอยู่ในตลาด โดยคำนึงถึงสภาพคล่อง และข้อมูลความสัมพันธ์ และการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าของเครื่องมือทางการเงินในระยะยาว

ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุนในหลักทรัพย์

บริษัทฯและบริษัทย่อยจะตั้งค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายและเงินลงทุนทั่วไป เมื่อมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนดังกล่าวได้ลดลงอย่างมีสาระสำคัญและเป็นระยะเวลานานหรือมีข้อบ่งชี้ของการด้อยค่า การที่จะสรุปว่าเงินลงทุนดังกล่าวได้ลดลงอย่างมีสาระสำคัญหรือเป็นระยะเวลานานหรือไม่นั้นจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจของฝ่ายบริหาร

อาคารและอุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา

ในการคำนวณค่าเสื่อมราคาของอาคารและอุปกรณ์ ฝ่ายบริหารต้องประมาณอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือเมื่อเลิกใช้งานของอาคารและอุปกรณ์ และต้องทำการทบทวนอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือใหม่หากมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น

นอกจากนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องสอบทานการด้อยค่าของอาคารและอุปกรณ์ในแต่ละช่วงเวลาและบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่าหากคาดว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจที่เกี่ยวข้องกับการคาดการณ์รายได้และค่าใช้จ่ายในอนาคตซึ่งเกี่ยวข้องกับสินทรัพย์นั้น

ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว

ในการคำนวณค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วฝ่ายบริหารต้องประมาณการปริมาณรถที่ใช้บริการหลังปีปัจจุบันจนถึงสิ้นอายุสัญญาบริหารโครงการระบบทางด่วน โดยถือพื้นฐานประมาณการปริมาณรถที่ประเมินโดยผู้ประเมินอิสระและทำการปรับปรุงโดยการเปรียบเทียบกับปริมาณรถที่เกิดขึ้นจริง อย่างไรก็ตามปริมาณรถที่เกิดขึ้นจริงในอนาคตอาจแตกต่างไปจากประมาณการขึ้นอยู่กับเปลี่ยนแปลงของปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่ออัตราค่าผ่านทางและปริมาณจราจร

ผลประโยชน์หลังออกจากรางานของพนักงานตามโครงการผลประโยชน์

หนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากรางานของพนักงานประมาณขึ้นตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่างๆ ในการประมาณการนั้น เช่น อัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต อัตราภาษีและอัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน เป็นต้น

คดีฟ้องร้อง

บริษัทฯและบริษัทย่อยมีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากการถูกฟ้องร้องเรียกค่าเสียหาย ซึ่งฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจในการประเมินผลของคดีที่ถูกฟ้องร้องแล้วและเชื่อมั่นว่าจะไม่มีความเสียหายเกิดขึ้นจึงไม่ได้บันทึกประมาณการหนี้สินดังกล่าว ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

6. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
เงินสด	6,545	6,260	5,300	5,130
เงินฝากธนาคาร	255,111	121,999	217,698	107,906
รวม	261,656	128,259	222,998	113,036

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 เงินฝากออมทรัพย์และเงินฝากกระแสรายวันมีอัตราดอกเบี้ยระหว่างร้อยละ 0.63 ถึง 3.21 ต่อปี (2554: ร้อยละ 0.50 ถึง 0.75 ต่อปี)

7. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ในระหว่างปี บริษัทฯและบริษัทย่อยมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามที่ตกลงร่วมกันระหว่างบริษัทฯและบริษัทเหล่านั้นซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจโดยสามารถสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	2555	2554	2555	2554	
รายการธุรกิจกับบริษัทย่อย					
จ่ายชำระค่าหุ้นเพิ่มเติม บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	-	-	30,000	60,000	300,000,000 หุ้น หุ้นละ 0.10 บาท (2554: 300,000,000 หุ้น หุ้นละ 0.20 บาท)
รับชำระคืนเงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	-	-	533,693	383,000	
ดอกเบี้ยรับสำหรับเงินให้กู้ยืมระยะยาว บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	-	-	304,887	248,877	อัตราร้อยละ 2.63 ถึง 4.37 ต่อปี (2554: ร้อยละ 1.33 ถึง 4.35 ต่อปี)
รายได้ค่าจัดการ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	-	-	31,800	30,000	2,650,000 บาทต่อเดือน (2554: 2,500,000 บาทต่อเดือน)
รายการธุรกิจกับบริษัทร่วม					
จ่ายชำระค่าหุ้น บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด	2,730,000	42,000	2,730,000	42,000	273,000,000 หุ้น หุ้นละ 10 บาท (2554: 4,200,000 หุ้น หุ้นละ 10 บาท)

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	2555	2554	2555	2554	
กำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี้ จำกัด					
บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด	1,156,181	-	1,651,688	-	ตามที่ระบุในสัญญาโดย เปรียบเทียบกับราคา ประเมินโดยที่ปรึกษาอิสระ
รายได้ค่าบริการจัดการ บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด	287	-	287	-	ราคาตามสัญญา
รายการธุรกิจกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน					
เงินปันผลรับ					
บริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน)	173,312	129,062	173,312	129,062	368,750,000 หุ้น หุ้นละ 0.47 บาท (2554: 368,750,000 หุ้น หุ้นละ 0.35 บาท)
จำหน่ายเงินลงทุนในบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด บริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน)	-	12,000	-	12,000	1,200,000 หุ้น หุ้นละ 10 บาท
ดอกเบี้ยรับสำหรับเงินให้กู้ยืมระยะยาว บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี้ จำกัด	2,615	2,526	2,615	2,526	อัตราร้อยละ MLR+1 ต่อปี
ค่าใช้จ่ายซ่อมแซมระบบทางด่วน บริษัท ข.การช่าง จำกัด (มหาชน)	49,658	54,946	35,472	54,946	ตามที่ระบุในสัญญาโดย เปรียบเทียบกับราคา ประเมินโดยที่ปรึกษาอิสระ

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	2555	2554	2555	2554	
ค่าใช้จ่ายสำหรับก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ 2 และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด บริษัท ช.การช่าง-โตเกียว คอนสตรัคชั่น จำกัด ค่าเช่าจ่าย	-	33,878	-	33,878	ราคาตามสัญญา
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	120	120	-	-	10,000 บาทต่อเดือน
ค่าธรรมเนียมในการจัดการด้านการเงิน ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	12,000	12,000	9,500	9,500	2,500,000 บาทถึง 9,500,000 บาทต่อปี
ค่าธรรมเนียมทางการเงิน ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	22,450	-	22,450	-	ร้อยละ 0.5 ของวงเงินกู้ และ 1,200,000 บาทต่อปี
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	22,450	-	22,450	-	ร้อยละ 0.5 ของวงเงินกู้ และ 1,200,000 บาทต่อปี
บริษัทหลักทรัพย์ ฟินันซ่า จำกัด	10,000	-	10,000	-	ราคาตามสัญญา
รวม	54,900	-	54,900	-	
ค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการออกหุ้นกู้ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	3,000	-	3,000	-	ร้อยละ 0.15 ของมูลค่าหุ้นกู้
ดอกเบี้ยจ่ายสำหรับเงินกู้ยืมระยะยาว ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	45,622	57,537	45,622	57,537	ร้อยละ 3.75 และ 4.00 ต่อปี
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	33,561	42,327	33,561	42,327	
รวม	79,183	99,864	79,183	99,864	
จ่ายชำระค่าหุ้นเพิ่มเติม บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี้ จำกัด	-	29,455	-	29,455	2554: 60,112,500 หุ้น หุ้นละ 0.49 บาท
บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด	72,450	75,000	72,450	75,000	43,125,000 หุ้น หุ้นละ 1.68 บาท (2554: 7,499,999 หุ้น หุ้นละ 10 บาท)
รวม	72,450	104,455	72,450	104,455	

ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 และ 2554 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	ความสัมพันธ์	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2555	2554	2555	2554
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด					
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)*	*กรรมการบริษัทฯ	96,456	77,095	83,882	68,003
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)*	เป็นผู้มีอำนาจ ในธนาคาร	32	2	32	2
รวม		96,488	77,097	83,914	68,005
ลูกหนี้อื่น					
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	บริษัทย่อย	-	-	2,835	2,675
บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด	บริษัทร่วม	307	-	307	-
รวม		307	-	3,142	2,675
เงินทดรองจ่ายตามสัญญาบริการ (แสดงภายใต้สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น)					
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	กรรมการร่วมกัน	9,352	-	9,352	-

(หน่วย: พันบาท)

	ความสัมพันธ์	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2555	2554	2555	2554
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า (แสดงภายใต้สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น)					
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)*	*กรรมการบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจ ในธนาคาร	5,234	5,234	2,929	2,929
เงินลงทุนในบริษัทร่วม					
บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด	บริษัทร่วม	2,269,621	18,708	2,760,000	30,000
เงินลงทุนระยะยาวอื่น					
บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	กรรมการร่วมกัน	939,396	837,634	939,396	837,634
บริษัท เซาท์อีสต์ เอเชีย เอนเนอร์จี้ จำกัด	กรรมการร่วมกัน	-	1,101,125	-	1,101,125
บริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน)	กรรมการร่วมกัน	3,374,063	1,862,188	3,374,063	1,862,188
บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด	กรรมการร่วมกัน	147,450	75,000	147,450	75,000
รวม		4,460,909	3,875,947	4,460,909	3,875,947
เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ย ค้างรับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน					
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	บริษัทย่อย	-	-	8,726,496	9,260,189
บริษัท เซาท์อีสต์ เอเชีย เอนเนอร์จี้ จำกัด	กรรมการร่วมกัน	42,739	40,124	42,739	40,124
รวม		42,739	40,124	8,769,235	9,300,313
เงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาก่อสร้าง ทางด่วน					
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	กรรมการร่วมกัน	2,250,000	-	2,250,000	-

(หน่วย: พันบาท)

	ความสัมพันธ์	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2555	2554	2555	2554
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น					
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	กรรมการร่วมกัน	11,041	10	11,031	-
บริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน)	กรรมการร่วมกัน	4	14	4	14
บริษัท คอนสตรัคชั่นแมททีเรียลซ์พพลาย จำกัด	กรรมการร่วมกัน	390	-	390	-
รวม		11,435	24	11,425	14
เงินประกันผลงาน					
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	กรรมการร่วมกัน	8,713	14,358	8,004	14,358
บริษัท ช.การช่าง-โตเกียวคอนสตรัคชั่น จำกัด	กรรมการร่วมกัน	574	1,215	574	976
บริษัท คอนสตรัคชั่นแมททีเรียลซ์พพลาย จำกัด	กรรมการร่วมกัน	34	-	18	-
รวม		9,321	15,573	8,596	15,334
เงินกู้ยืมระยะยาวและเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)*	*กรรมการบริษัทฯ	965,465	1,360,138	965,465	1,360,138
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)*	เป็นผู้มีอำนาจ ในธนาคาร	710,229	1,000,565	710,229	1,000,565
รวม		1,675,694	2,360,703	1,675,694	2,360,703

รายละเอียดเงินกู้ยืมระยะยาวและเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี (เฉพาะเงินต้น) แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวมและ งบการเงินเฉพาะกิจการ	อัตราดอกเบี้ย
เงินกู้ยืมระยะยาวและเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี		
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2555	2,360,703	ร้อยละ 3.75 ต่อปี
หัก: จ่ายคืนเงินกู้ระหว่างปี	(685,009)	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	1,675,694	ร้อยละ 4.00 ต่อปี

ในระหว่างปี 2555 เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับบริษัทที่เกี่ยวข้องกันมีการเคลื่อนไหวดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม				
	31 ธันวาคม 2554	เพิ่ม ระหว่างปี	ลดลง ระหว่างปี	31 ธันวาคม 2555	อัตราดอกเบี้ย
บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี้ จำกัด					
เงินให้กู้ยืมระยะยาว	31,250	-	-	31,250	ร้อยละ MLR+1 ต่อปี
ดอกเบี้ยค้างรับ	8,874	2,615	-	11,489	
รวม	40,124	2,615	-	42,739	

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	31 ธันวาคม 2554	เพิ่ม ระหว่างปี	ลดลง ระหว่างปี	31 ธันวาคม 2555	อัตราดอกเบี้ย
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด					
เงินให้กู้ยืมระยะยาว	7,634,058	-	(410,589)	7,223,469	ร้อยละ 2.63 ถึง ร้อยละ 4.37 ต่อปี
ดอกเบี้ยค้างรับ	1,626,131	304,887	(427,991)	1,503,027	
รวม	9,260,189	304,887	(838,580)	8,726,496	
บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี้ จำกัด					
เงินให้กู้ยืมระยะยาว	31,250	-	-	31,250	ร้อยละ MLR+1 ต่อปี
ดอกเบี้ยค้างรับ	8,874	2,615	-	11,489	
รวม	40,124	2,615	-	42,739	
รวมทั้งสิ้น	9,300,313	307,503	(838,581)	8,769,235	

เมื่อวันที่ 4 กันยายน 2550 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ โดยบริษัทฯ ตกลงให้เงินกู้ยืมแก่บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี้ จำกัด เพื่อใช้จ่ายเกี่ยวกับการเข้าสำรวจและพัฒนาโครงการตามสัดส่วนการถือหุ้นเป็นจำนวนเงินไม่เกิน 31.25 ล้านบาท เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ MLR+1 ต่อปี และมีกำหนดชำระคืนเงินต้นพร้อมดอกเบี้ยภายในระยะเวลา 18 เดือน หรือเมื่อบริษัทดังกล่าวได้รับอนุมัติเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินแล้วแต่เหตุการณ์ใดจะเกิดก่อน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ขยายระยะเวลาคืนหนี้ออกไปโดยมีกำหนดชำระคืนภายในวันที่ 4 กันยายน 2556

คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 และ 2554 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานของกรรมการและผู้บริหาร ดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
ผลประโยชน์ระยะสั้น	85,183	73,384	84,303	72,444
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	4,512	2,411	4,512	2,411
รวม	89,695	75,795	88,815	74,855

8. เงินลงทุนชั่วคราว

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2555		2554		2555		2554	
	ราคาทุน	มูลค่า ยุติธรรม	ราคาทุน	มูลค่า ยุติธรรม	ราคาทุน	มูลค่า ยุติธรรม	ราคาทุน	มูลค่า ยุติธรรม
เงินฝากประจำ	200,000	200,000	1,100,000	1,100,000	200,000	200,000	1,100,000	1,100,000
หน่วยลงทุน ตัวแลกเงิน	2,091,346	2,137,114	729,806	736,219	2,088,470	2,134,238	679,893	686,230
	600,864	600,864	1,178,100	1,178,100	600,864	600,864	1,150,000	1,150,000
	2,892,210	2,937,978	3,007,906	3,014,319	2,889,334	2,935,102	2,929,893	2,936,230

9. ลูกหนี้อื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
ลูกหนี้อื่น - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน				
ลูกหนี้ค่าชดเชยความเสียหาย				
(หมายเหตุ 16)	30,605	94,000	-	-
รวมลูกหนี้อื่น - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	30,605	94,000	-	-
ลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
รายได้ค้างรับ	307	-	3,142	2,675
รวมลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	307	-	3,142	2,675
รวมลูกหนี้อื่น	30,912	94,000	3,142	2,675

10. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

เงินลงทุนจำนวนนี้เป็นเงินลงทุนในหุ้นสามัญและหุ้นบุริมสิทธิของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ซึ่งดำเนินงานและบริหารระบบทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด บริษัทดังกล่าวจดทะเบียนและจัดตั้งในประเทศไทย

เงินลงทุนในบริษัทย่อยตามที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

บริษัท	ทุนจดทะเบียน		ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน	
	2555	2554	2555	2554	2555	2554	2555	2554
					ร้อยละ	ร้อยละ		
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	6,000	6,000	5,250	5,220	46.67	46.36	2,450	2,420
หัก: ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุน							(2,450)	(2,420)
เงินลงทุน - สุทธิ							-	-

บริษัทฯ ถือว่าบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด เป็นบริษัทย่อย เนื่องจากบริษัทฯ มีอำนาจในการกำหนดนโยบายทางการเงินและการดำเนินงานของบริษัทดังกล่าว

ในเดือนธันวาคม 2555 บริษัทย่อยได้เรียกชำระค่าหุ้นเพิ่มเติมอีกร้อยละ 1 จากหุ้นที่บริษัทถืออยู่จำนวน 300 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท รวมเป็นเงิน 30 ล้านบาท บริษัทฯ ได้จ่ายชำระค่าหุ้นดังกล่าวแล้วในวันที่ 13 ธันวาคม 2555 ทำให้สัดส่วนเงินลงทุนเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 46.36 เป็นร้อยละ 46.67 ของทุนชำระแล้ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯถือหุ้นในบริษัทย่อยจำนวน 320 ล้านหุ้นซึ่งคิดเป็นร้อยละ 53.33 ของจำนวนหุ้นที่ออกโดยบริษัทย่อยทั้งสิ้น 600 ล้านหุ้น

บริษัทย่อยได้ใช้สินทรัพย์ได้แก่ เงินฝากธนาคาร เงินลงทุนชั่วคราว สิทธิในการใช้ประโยชน์ที่เกี่ยวกับทางด่วน สายบางปะอิน - ปากเกร็ด และการรับโอนสิทธิในรายได้ค่าผ่านทาง และสิทธิประโยชน์ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมจากบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม บริษัทย่อยสามารถถอนเงินฝากในบัญชีธนาคารและขายเงินลงทุนชั่วคราวเพื่อนำไปใช้เงินค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามปกติได้

11. เงินลงทุนในบริษัทร่วม

11.1 รายละเอียดของบริษัทร่วม

(หน่วย: ล้านบาท)

บริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	งบการเงินรวม					
			สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		มูลค่าตามบัญชีตามวิธีส่วนได้เสีย	
			2555 ร้อยละ	2554 ร้อยละ	2555	2554	2555	2554
บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด	ลงทุนในบริษัทอื่น	ไทย	30	30	2,760	30	2,270	19

(หน่วย: ล้านบาท)

บริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
			สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน	
			2555 ร้อยละ	2554 ร้อยละ	2555	2554
บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด	ลงทุนในบริษัทอื่น	ไทย	30	30	2,760	30

บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด

ในเดือนพฤศจิกายน 2554 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด มีมติให้เพิ่มทุนจดทะเบียนอีก 9,100 ล้านบาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 910 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 10 บาท บริษัทฯได้ใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนตามสัดส่วนการถือหุ้นจำนวน 273 ล้านหุ้นเป็นเงิน 2,730 ล้านบาท บริษัทฯได้จ่ายชำระค่าหุ้นดังกล่าวในวันที่ 10 พฤษภาคม 2555

ในเดือนพฤษภาคม 2555 บริษัทฯได้ให้การสนับสนุนทางการเงินโดยการค้ำประกันบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด โดยบริษัทฯตกลงให้เงินสนับสนุนในกรณีที่บริษัทย่อยแห่งหนึ่งของบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขเกี่ยวกับการกู้ยืมรวมถึงการผิดนัดชำระหนี้กับธนาคารผู้ให้กู้ของบริษัทย่อยดังกล่าว ตามสัดส่วนการถือหุ้นเป็นจำนวนเงินไม่เกิน 153.75 ล้านบาท

ในเดือนพฤศจิกายน 2555 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด มีมติให้ลดทุนจดทะเบียนลงจาก 9,200 ล้านบาท เป็น 3,067 ล้านบาท โดยการลดจำนวนหุ้นสามัญเป็นจำนวน 613 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท ทั้งนี้ ส่วนทุนที่ลดลงไปให้คืนแก่ผู้ถือหุ้นตามสัดส่วนการถือหุ้น

ต่อมา ในเดือนกุมภาพันธ์ 2556 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด ได้มีมติอนุมัติในเรื่องดังนี้

- ก) อนุมัติให้เพิ่มทุนจดทะเบียนจากเดิม 3,067 ล้านบาท เป็น 4,600 ล้านบาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 153 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท เพื่อเสนอขายผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้นในราคาหุ้นละ 40 บาท
- ข) อนุมัติให้เปลี่ยนแปลงมูลค่าหุ้นสามัญของบริษัทจากเดิมที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท จำนวน 460 ล้านหุ้น เป็นหุ้นละ 5 บาท จำนวน 920 ล้านหุ้น
- ค) อนุมัติให้แปรสภาพจากบริษัทจำกัดเป็นบริษัทมหาชนจำกัดและเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- ง) อนุมัติให้เพิ่มทุนจดทะเบียนจากเดิม 4,600 ล้านบาท เป็น 5,500 ล้านบาท โดยการออกหุ้นสามัญใหม่จำนวน 180 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 5 บาท เพื่อรองรับการเสนอขายหุ้นให้กับประชาชนทั่วไป

11.2 ส่วนแบ่งกำไร

ในระหว่างปี 2555 บริษัทฯรับรู้ส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนในบริษัทร่วมในงบการเงินรวมและรับรู้เงินปันผลรับจากบริษัทร่วมในงบการเงินเฉพาะกิจการดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

บริษัท	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ส่วนแบ่งกำไรจาก เงินลงทุนในบริษัทร่วม ในระหว่างปี		เงินปันผลที่บริษัทฯ รับระหว่างปี	
	2555	2554	2555	2554
บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด	16	9	-	-

11.3 ข้อมูลทางการเงินของบริษัทร่วม

ข้อมูลทางการเงินตามที่แสดงอยู่ในงบการเงินของบริษัทร่วม โดยสรุปมีดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

บริษัท	ทุนเรียกชำระ ณ วันที่ 31 ธันวาคม		สินทรัพย์รวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม		หนี้สินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม		รายได้รวม สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2555	2554	2555	2554	2555	2554	2555	2554	2555	2554
	2555	2554	2555	2554	2555	2554	2555	2554	2555	2554
บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด	9,200	100	45,155	6,499	22,881	6,437	2,688	48	56	(38)

12. เงินลงทุนระยะยาวอื่น

(หน่วย: ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ																					
	ประเภท กิจการ	จด ทะเบียน	ทุนจดทะเบียน		ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนการลงทุน		ราคาทุน		มูลค่ายุติธรรม											
			2555	2554	2555	2554	2555 ร้อยละ	2554 ร้อยละ	2555	2554	2555	2554										
<u>เงินลงทุนในตราสารทุน</u> <u>ในความต้องการของตลาด</u>																						
บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	สัมปทาน เดินรถไฟฟ้า	ประเทศไทย	11,950	11,950	11,950	11,950	11.23	11.68	1,668	1,735	940	838										
ขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจาก การเปลี่ยนแปลง มูลค่าเงินลงทุน									(728)	(897)												
									940	838												
บริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน)	ผลิตและ จำหน่าย น้ำประปา	ประเทศไทย	3,990	3,990	3,990	3,990	9.24	9.24	1,137	1,137	3,374	1,862										
กำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการ เปลี่ยนแปลง มูลค่าเงินลงทุน									2,237	725												
									3,374	1,862												
<u>เงินลงทุนทั่วไป</u>																						
บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด	ผลิตและ จำหน่ายไฟฟ้า	ประเทศไทย	6,607	6,607	6,607	6,607	-	16.67	-	1,101	-	-										
บริษัท ไชยบุรี พาวเวอร์ จำกัด									ผลิตและ จำหน่ายไฟฟ้า	ประเทศลาว			16,250	6,750	1,966	1,000	7.50	7.50	147	75	-	-
เงินลงทุนสุทธิ																			4,461	3,876		

บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ในระหว่างปีปัจจุบัน บริษัทฯได้จำหน่ายเงินลงทุนในบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวนรวม 54 ล้านบาท และได้บันทึกขาดทุนจากการจำหน่ายเงินลงทุนจำนวน 31 ล้านบาท ในงบกำไรขาดทุน การจำหน่ายเงินลงทุนดังกล่าวทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯในบริษัทดังกล่าวลดลงจากร้อยละ 11.68 เป็นร้อยละ 11.23

ในเดือนมกราคมและกุมภาพันธ์ 2556 บริษัทฯได้จำหน่ายเงินลงทุนในบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวนรวม 147 ล้านบาท ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯในบริษัทดังกล่าวลดลงจากร้อยละ 11.23 เป็นร้อยละ 10.00

หุ้นสามัญของบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน 220 ล้านหุ้นที่บริษัทฯซื้อจากผู้ถือหุ้นรายหนึ่ง ได้ติดภาระจำนองเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะยาวของบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด

เมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2549 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาสนับสนุนทางการเงิน (Equity Contribution Agreement) กับบริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด และบริษัท ไฟฟ้าน้ำจืด 2 จำกัด (ผู้ถือหุ้น) ผู้ถือหุ้นรายอื่นและผู้ให้กู้ของบริษัทดังกล่าว โดยบริษัทฯตกลงให้เงินสนับสนุนสำหรับรายได้ส่วนขาดกรณีที่มีการก่อสร้างโรงไฟฟ้าพลังน้ำน้ำจืด 3 ซึ่งส่งผลกระทบต่อการผลิตไฟฟ้าของบริษัทดังกล่าว ทำให้บริษัทดังกล่าวไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขเกี่ยวกับการกู้ยืมจำนวนไม่เกิน 94 ล้านบาท และบริษัทฯตกลงให้เงินสนับสนุนเพิ่มเติมเป็นจำนวนเงินไม่เกิน 63 ล้านบาท หากผู้ถือหุ้นของบริษัทดังกล่าวผิมนัดชำระหนี้เงินกู้หรือไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆเกี่ยวกับการกู้ยืม

เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2555 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2555 มีมติอนุมัติให้บริษัทฯ ขายหุ้นบริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด ที่บริษัทฯ ถืออยู่ทั้งหมดให้กับบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด ในราคาหุ้นละ 25 บาท รวมเป็นจำนวนเงิน 2,752.8 ล้านบาท บริษัทฯ ได้รับเงินค่าขายหุ้นและได้อินหุ้นดังกล่าวพร้อมกับภาระผูกพันในการสนับสนุนทางการเงินแก่บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด และบริษัท ไฟฟ้าน้ำจืด 2 จำกัด ให้กับบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2555 โดยบริษัทฯ รับรู้กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนดังกล่าวในงบกำไรขาดทุนรวมสำหรับปีปัจจุบันเป็นจำนวนเงิน 1,156 ล้านบาท (สุทธิจากกำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นเฉพาะส่วนที่บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด จำนวน 496 ล้านบาท)

บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด

ในเดือนธันวาคม 2554 บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 1,000 ล้านบาท เป็น 6,750 ล้านบาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 575 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท (ส่วนของบริษัทจำนวน 43.1 ล้านหุ้น)

ในระหว่างปีปัจจุบัน บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด ได้เรียกชำระค่าหุ้นเพิ่มเติมอีกร้อยละ 16.8 จากหุ้นที่บริษัทฯ ถืออยู่ในส่วนที่ยังเรียกชำระไม่เต็มจำนวนอีก 43.1 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท เป็นเงิน 72 ล้านบาท บริษัทฯ ได้จ่ายชำระค่าหุ้นดังกล่าวแล้ว

และในเดือนธันวาคม 2555 มกราคมและกุมภาพันธ์ 2556 บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด ได้เรียกชำระค่าหุ้นเพิ่มเติมอีกร้อยละ 13.9 จากหุ้นที่บริษัทฯ ถืออยู่ในส่วนที่ยังเรียกชำระไม่เต็มจำนวนอีก 43.1 ล้านบาท มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท เป็นเงิน 60 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ได้จ่ายชำระค่าหุ้นดังกล่าว 53 ล้านบาทแล้วในเดือนมกราคมและกุมภาพันธ์ 2556 ส่วนที่เหลือจำนวน 7 ล้านบาท มีกำหนดชำระในเดือนมีนาคม 2556

ในเดือนมิถุนายน 2555 บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 6,750 ล้านบาท เป็น 16,250 ล้านบาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 950 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท (ส่วนของบริษัทจำนวน 71.3 ล้านหุ้น) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทดังกล่าวยังไม่ได้เรียกชำระค่าหุ้นเพิ่มทุนในส่วนนี้

หุ้นสามัญของบริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด จำนวน 121.9 ล้านหุ้น ที่บริษัทฯ ถืออยู่ได้ติดภาระจำนำเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะยาวของบริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด

13. อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

มูลค่าตามบัญชีของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 และ 2554 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
ที่ดินรอการขาย - ราคาทุน	
1 มกราคม 2554	169,288
จำหน่าย	(48,931)
31 ธันวาคม 2554	120,357
31 ธันวาคม 2555	120,357

เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2553 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาจะซื้อจะขายที่ดินกับบริษัทแห่งหนึ่ง โดยบริษัทฯ ตกลงขายที่ดินจำนวน 2 แปลงให้กับบริษัทดังกล่าว ที่ดินดังกล่าวได้มีการโอนกรรมสิทธิ์ให้แก่ผู้ซื้อในวันที่ 31 มกราคม 2554 โดยบริษัทฯ มีกำไรจากการขายที่ดินเป็นจำนวนเงิน 107 ล้านบาท ซึ่งแสดงไว้เป็นรายได้อื่นในงบกำไรขาดทุนสำหรับปี 2554

มูลค่ายุติธรรมของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนซึ่งประเมินโดยผู้ประเมินราคาอิสระโดยใช้เกณฑ์ราคาตลาดตามรายงานเมื่อเดือนสิงหาคม 2554 มีมูลค่าประมาณ 270 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ พิจารณาแล้วเห็นว่ามูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ไม่แตกต่างจากราคาประเมินข้างต้นอย่างมีสาระสำคัญ

บริษัทฯ ได้นำอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนมูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวน 120 ล้านบาท (2554:120 ล้านบาท) ไปค้าประกันวงเงินสินเชื่อที่ได้รับจากกลุ่มผู้ให้สินเชื่อ

14. อาคารและอุปกรณ์

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม					
	ส่วนปรับปรุง สำนักงานและ สิ่งปลูกสร้างอื่น	เครื่องตกแต่ง และติดตั้ง	เครื่องมือ เครื่องใช้ และอุปกรณ์	ยานพาหนะ	อุปกรณ์บัตร เก็บค่าผ่านทาง อัตโนมัติ	รวม
ราคาทุน						
1 มกราคม 2554	25,746	6,799	44,824	264,459	129,101	470,929
ซื้อเพิ่ม	248	303	2,379	24,663	42,947	70,540
โอนเข้า(ออก)	(688)	354	334	-	-	-
จำหน่าย	-	(124)	(39)	(26,315)	-	(26,478)
ตัดจำหน่าย	-	(945)	(5,460)	(16)	-	(6,421)
31 ธันวาคม 2554	25,306	6,387	42,038	262,791	172,048	508,570
ซื้อเพิ่ม	5,334	245	5,444	29,602	7,950	48,575
โอนเข้า(ออก)	(461)	224	237	-	-	-
จำหน่าย	-	(32)	(2,549)	(37,408)	-	(39,989)
ตัดจำหน่าย	-	(64)	(2,253)	-	-	(2,317)
31 ธันวาคม 2555	30,179	6,760	42,917	254,985	179,998	514,839
ค่าเสื่อมราคาสะสม						
1 มกราคม 2554	8,025	5,464	33,623	165,700	5,592	218,404
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	4,077	452	4,627	28,513	20,042	57,711
ค่าเสื่อมราคาสะสม ส่วนที่โอน	(56)	-	56	-	-	-
ค่าเสื่อมราคาสะสม ส่วนที่จำหน่าย	-	(117)	(12)	(24,724)	-	(24,853)
ค่าเสื่อมราคาสะสม ส่วนที่ตัดจำหน่าย	-	(945)	(5,431)	(16)	-	(6,392)
31 ธันวาคม 2554	12,046	4,854	32,863	169,473	25,634	244,870
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	4,079	527	4,176	27,575	25,578	61,935
ค่าเสื่อมราคาสะสม ส่วนที่จำหน่าย	-	(32)	(2,493)	(37,408)	-	(39,933)
ค่าเสื่อมราคาสะสม ส่วนที่ตัดจำหน่าย	-	(62)	(2,254)	-	-	(2,316)
31 ธันวาคม 2555	16,125	5,287	32,292	159,640	51,212	264,556

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม					
	ส่วนปรับปรุง สำนักงานและ สิ่งปลูกสร้างอื่น	เครื่องตกแต่ง และติดตั้ง	เครื่องมือ เครื่องใช้ และอุปกรณ์	ยานพาหนะ	อุปกรณ์บัตร เก็บค่าผ่านทาง อัตโนมัติ	รวม
มูลค่าตามบัญชีสุทธิ						
1 มกราคม 2554	17,721	1,335	11,201	98,759	123,509	252,525
31 ธันวาคม 2554	13,260	1,533	9,175	93,318	146,414	263,700
31 ธันวาคม 2555	14,054	1,473	10,625	95,345	128,786	250,283
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี (รวมอยู่ในค่าใช้จ่ายในการขายและการบริหาร)						
2554						57,711
2555						61,935

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ส่วนปรับปรุง สำนักงานและ สิ่งปลูกสร้างอื่น	เครื่องตกแต่ง และติดตั้ง	เครื่องมือ เครื่องใช้ และอุปกรณ์	ยานพาหนะ	อุปกรณ์บัตร เก็บค่าผ่านทาง อัตโนมัติ	รวม
ราคาทุน						
1 มกราคม 2554	25,711	5,824	41,617	263,431	129,101	465,684
ซื้อเพิ่ม	248	303	2,380	23,432	42,947	69,310
โอนเข้า (ออก)	(688)	354	334	-	-	-
จำหน่าย	-	(118)	(39)	(26,315)	-	(26,472)
ตัดจำหน่าย	-	(38)	(3,289)	-	-	(3,327)
31 ธันวาคม 2554	25,271	6,325	41,003	260,548	172,048	505,195
ซื้อเพิ่ม	5,334	245	5,444	29,602	7,950	48,575
โอนเข้า (ออก)	(461)	224	237	-	-	-
จำหน่าย	-	(32)	(2,549)	(37,408)	-	(39,989)
ตัดจำหน่าย	-	(64)	(2,209)	-	-	(2,273)
31 ธันวาคม 2555	30,144	6,698	41,926	252,742	179,998	511,508
ค่าเสื่อมราคาสะสม						
1 มกราคม 2554	7,934	4,489	30,473	164,691	5,592	213,179
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	4,077	452	4,627	28,471	20,042	57,669
ค่าเสื่อมราคาสะสม						
ส่วนที่จำหน่าย	-	(111)	(12)	(24,724)	-	(24,847)
ค่าเสื่อมราคาสะสม						
ส่วนที่ตัดจำหน่าย	-	(38)	(3,260)	-	-	(3,298)
31 ธันวาคม 2554	12,011	4,792	31,828	168,438	25,634	242,703

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ส่วนปรับปรุง สำนักงานและ สิ่งปลูกสร้างอื่น	เครื่องตกแต่ง และติดตั้ง	เครื่องมือ เครื่องใช้ และอุปกรณ์	ยานพาหนะ	อุปกรณ์บัตร เก็บค่าผ่านทาง อัตโนมัติ	รวม
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	4,079	527	4,176	27,482	25,578	61,842
ค่าเสื่อมราคาสะสม ส่วนที่จำหน่าย	-	(32)	(2,493)	(37,408)	-	(39,933)
ค่าเสื่อมราคาสะสม ส่วนที่ตัดจำหน่าย	-	(62)	(2,208)	-	-	(2,270)
31 ธันวาคม 2555	16,090	5,225	31,303	158,512	51,212	262,342
มูลค่าตามบัญชีสุทธิ						
1 มกราคม 2554	17,777	1,335	11,144	98,740	123,509	252,505
31 ธันวาคม 2554	13,260	1,533	9,175	92,110	146,414	262,492
31 ธันวาคม 2555	14,054	1,473	10,623	94,230	128,786	249,166
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี (รวมอยู่ในค่าใช้จ่ายในการขายและการบริหาร)						
2554						57,669
2555						61,842

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯและบริษัทย่อยมีอาคารและอุปกรณ์จำนวนหนึ่ง ซึ่งตัดค่าเสื่อมราคาหมดแล้วแต่ยังใช้งานอยู่ มูลค่าตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของสินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวนเงินรวม 120 ล้านบาท (2554: 141 ล้านบาท) และเฉพาะของบริษัทฯ จำนวน 118 ล้านบาท (2554:139 ล้านบาท)

15. งานระหว่างก่อสร้าง

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2554	118,667	118,667
งานระหว่างก่อสร้างเพิ่มขึ้นระหว่างปี	47,759	47,759
โอนงานระหว่างก่อสร้างเป็น “สิทธิในการใช้ประโยชน์ บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว”	(166,426)	(166,426)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554	-	-
งานระหว่างก่อสร้างเพิ่มขึ้นระหว่างปี	140,769	26,627
โอนงานระหว่างก่อสร้างเป็น “สิทธิในการใช้ประโยชน์ บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว”	(114,142)	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	26,627	26,627

16. สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว

หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
ราคาทุน		
1 มกราคม 2554	61,115,842	48,315,712
โอนจากงานระหว่างก่อสร้าง	166,426	166,426
งานเพิ่มเติมระหว่างปี	743	743
ตัดจำหน่ายสินทรัพย์ที่ได้รับความเสียหาย	(83,513)	-
31 ธันวาคม 2554	61,199,498	48,482,881
โอนจากงานระหว่างก่อสร้าง	114,142	-
31 ธันวาคม 2555	61,313,640	48,482,881
ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์สะสม		
1 มกราคม 2554	27,757,504	24,597,684
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	2,515,329	2,105,289
31 ธันวาคม 2554	30,272,833	26,702,973
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	2,735,675	2,236,606
31 ธันวาคม 2555	33,008,508	28,939,579
มูลค่าตามบัญชีสุทธิ		
1 มกราคม 2554	33,358,338	23,718,028
31 ธันวาคม 2554	30,926,665	21,779,908
31 ธันวาคม 2555	28,305,132	19,543,302
ค่าตัดจำหน่ายที่รวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนสำหรับปี		
2554	2,515,329	2,105,289
2555	2,735,675	2,236,606

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วเป็นต้นทุนในการก่อสร้างระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด ซึ่งแสดงในราคาทุนสุทธิจากค่าตัดจำหน่ายสะสม

จากเหตุการณ์น้ำท่วมอย่างรุนแรงในประเทศไทยในเดือนตุลาคม 2554 ทำให้อุปกรณ์และพื้นที่ทางบางส่วนของบริษัทย่อยที่เป็นเส้นทางระดับดินซึ่งบันทึกอยู่ในสิทธิในการใช้ประโยชน์ฯ ได้รับความเสียหายบริษัทย่อยได้สำรวจมูลค่าความเสียหายและตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์ฯ ดังกล่าวด้วยมูลค่าตามบัญชีสุทธิเป็นจำนวนเงิน 84 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม บริษัทย่อยได้ทำประกันภัยซึ่งครอบคลุมความเสียหายโดยตรงต่อทรัพย์สินไว้แล้วและได้แจ้งขอรับค่าสินไหมทดแทนไปยังบริษัทประกันภัยโดยเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2554 บริษัทประกันภัยได้ออกจดหมายแจ้งจ่ายเงินชดเชยความเสียหายเบื้องต้นเป็นจำนวนเงิน 94 ล้านบาท โดยบริษัทย่อยได้รับเงินชดเชยค่าเสียหายดังกล่าวแล้วในเดือนมีนาคม 2555

ต่อมาเมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2555 บริษัทประกันภัยได้ออกจดหมายแจ้งจ่ายเงินชดเชยความเสียหายส่วนที่เหลือเป็นจำนวนเงิน 31 ล้านบาท บริษัทย่อยจึงบันทึกการรายการดังกล่าวโดยแสดงไว้เป็นรายได้อื่นในงบกำไรขาดทุนสำหรับปี ซึ่งบริษัทย่อยได้รับเงินชดเชยค่าเสียหายดังกล่าวครบถ้วนแล้วในเดือนกุมภาพันธ์ 2556

บริษัทได้โอนสิทธิในการใช้ประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางด่วนขั้นที่ 2 เป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะยาว

17. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่เป็นคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554
ราคาทุน	47,043	7,999
ซื้อเพิ่ม	4,943	39,044
	51,986	47,043
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(12,502)	(5,390)
สุทธิ	39,484	41,653
ค่าตัดจำหน่ายที่รวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนสำหรับปี	7,112	2,444

18. เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
เจ้าหนี้การค้า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	11,435	24	11,425	14
เจ้าหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	43,112	46,526	35,135	43,464
ดอกเบี้ยค้างจ่าย	172,773	148,960	172,773	148,960
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	227,320	195,510	219,333	192,438

19. เงินกู้ยืมระยะยาว

(หน่วย: พันบาท)

	วงเงิน (ล้านบาท)	วัตถุประสงค์	อัตราดอกเบี้ย	ระยะเวลา ชำระคืนเงินกู้	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
					2555	2554
สินเชื่อส่วน ก	29,888	ทดแทนสินเชื่อเดิมของบริษัทฯ (เบิกใช้วงเงินเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2546)	MLR - 2.0% ตั้งแต่เดือน ตุลาคม 2551 ถึงเดือน สิงหาคม 2553 ร้อยละ 3.75 ต่อปีตั้งแต่เดือน กันยายน 2553 ถึงเดือน มิถุนายน 2555 ร้อยละ 4.0 ต่อปีตั้งแต่เดือน กรกฎาคม 2555 เป็นต้นไป	ภายในเดือน กันยายน 2557	2,332,533	3,284,853
สินเชื่อส่วน ข	4,998	ให้บริษัทยืมกู้ยืมเพื่อชำระ ค่าน้ำประปา ระยะยาวจากธนาคาร พาณิชย์ (เบิกใช้วงเงินเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2546)	MLR - 2.0% ตั้งแต่เดือน ตุลาคม 2551 ถึงเดือน สิงหาคม 2553 ร้อยละ 3.75 ต่อปีตั้งแต่เดือน กันยายน 2553 ถึงเดือน มิถุนายน 2555 ร้อยละ 4.0 ต่อปีตั้งแต่เดือน กรกฎาคม 2555 เป็นต้นไป	ภายในเดือน กันยายน 2557	387,142	546,602
สินเชื่อส่วน ค	1,000	ใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนของ บริษัทฯ (เบิกใช้วงเงินเมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2547)	MLR - 2.0% ตั้งแต่เดือน ตุลาคม 2551 ถึงเดือน สิงหาคม 2553 ร้อยละ 3.75 ต่อปีตั้งแต่เดือน กันยายน 2553 ถึงเดือน มิถุนายน 2555 ร้อยละ 4.0 ต่อปีตั้งแต่เดือน กรกฎาคม 2555 เป็นต้นไป	ภายในเดือน กันยายน 2557	86,649	117,659
สินเชื่อส่วน ง	120	ใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนของ บริษัทฯ	MQR ของธนาคารพาณิชย์ ที่ให้สินเชื่อ	-	-	-
รวม	36,006				2,806,324	3,949,114
หัก: เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					(1,996,000)	(1,142,790)
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					810,324	2,806,324
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดำเนินการสำหรับเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกใช้					60,496	-

อัตราดอกเบี้ยลอยตัว MLR ที่ใช้ในการคำนวณดอกเบี้ยจ่ายเป็นอัตราดอกเบี้ยถัวเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ที่ให้สินเชื่อแก่บริษัทฯ

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2555	3,949,114
หัก: จ่ายคืนเงินกู้ระหว่างปี	(1,142,791)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	2,806,323

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ เช่น การดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น สัดส่วนผู้ถือหุ้นในบริษัทย่อย และการจ่ายเงินปันผล และเงื่อนไขการชำระคืนสินเชื่อที่กำหนดตามสัญญา (Mandatory Prepayment) ทั้งนี้ บริษัทฯมีค่าใช้จ่ายด้านการเงินที่ต้องชำระให้แก่ตัวแทนผู้ให้กู้ประมาณปีละ 2.4 ล้านบาท (2554: 2.4 ล้านบาท)

เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2553 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมจากสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาสินเชื่อฉบับลงวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2552 กับกลุ่มผู้ให้สินเชื่อรายเดิม โดยมีการเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยจาก MLR-2% ต่อปี เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ในอัตราร้อยละ 3.75 ต่อปี ตั้งแต่เดือนกันยายน 2553 จนถึงเดือนมิถุนายน 2555 และอัตราร้อยละ 4.0 ต่อปี ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2555 เป็นต้นไป

เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2555 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาสินเชื่อกับกลุ่มผู้ให้สินเชื่อเพื่อใช้สำหรับลงทุนในการออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร โดยมีวงเงินสินเชื่อรวม 10,000 ล้านบาท แบ่งเป็นสินเชื่อส่วน ก วงเงิน 5,750 ล้านบาท คิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ MLR-2.525% และสินเชื่อส่วน ข วงเงิน 4,250 ล้านบาทคิดดอกเบี้ยในอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำบวกร้อยละ 2 ต่อปี เงินกู้ยืมดังกล่าวมีกำหนดชำระคืนภายในเดือนกันยายน 2570 บริษัทฯได้เบิกใช้วงเงินสินเชื่อดังกล่าวจำนวน 400 ล้านบาท เมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2556

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯมีวงเงินกู้ยืมระยะยาวและวงเงินสินเชื่อเบิกเกินบัญชีธนาคารตามสัญญาเงินกู้ที่ยังมิได้เบิกใช้เป็นจำนวนเงิน 10,000 ล้านบาทและ 120 ล้านบาท ตามลำดับ (2554: วงเงินสินเชื่อเบิกเกินบัญชีธนาคารจำนวนเงิน 120 ล้านบาท)

บริษัทฯได้ใช้สินทรัพย์ได้แก่ ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง สิทธิตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 สิทธิในรายได้ค่าผ่านทางและสิทธิประโยชน์ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาว

20. หุ้นกู้

หุ้นกู้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 และ 2554 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

				งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ			
				จำนวนหน่วย (หน่วย)		จำนวนเงิน (พันบาท)	
ประเภทหุ้นกู้	อายุ	อัตราดอกเบี้ย	วันที่ครบกำหนด	2555	2554	2555	2554
หุ้นกู้ไม่มีประกัน ไม่ด้อยสิทธิและมีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้							
- ครั้งที่ 1/2550							
- ลำดับที่ 2	5 ปี	ร้อยละ 4.88 ต่อปี	2 สิงหาคม 2555	-	1,895,000	-	1,895,000
- ลำดับที่ 3	7 ปี	ร้อยละ 5.20 ต่อปี	2 สิงหาคม 2557	1,700,000	1,700,000	1,700,000	1,700,000
- ครั้งที่ 1/2551							
- ลำดับที่ 2	5 ปี	ปีที่ 1-2 ร้อยละ 5.20 ต่อปี ปีที่ 3-4 ร้อยละ 5.65 ต่อปี ปีที่ 5 ร้อยละ 6.00 ต่อปี	7 พฤศจิกายน 2556	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000
- ครั้งที่ 1/2552	4 ปี	ร้อยละ 4.25 ต่อปี	11 กันยายน 2556	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
- ครั้งที่ 2/2552	3 ปี 6 เดือน	ร้อยละ 4.10 ต่อปี	15 มีนาคม 2556	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
- ครั้งที่ 3/2552	5 ปี 5 เดือน	ร้อยละ MLR-3% ต่อปี	30 พฤษภาคม 2558	2,000,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000
- ครั้งที่ 1/2553	3 ปี 3 เดือน	ร้อยละ 6M FDR+1.33%	3 มิถุนายน 2556	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
- ครั้งที่ 2/2553	3 ปี 2 เดือน	ร้อยละ 6M FDR+1.33%	17 พฤษภาคม 2556	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
- ครั้งที่ 3/2553	7 ปี	ร้อยละ 6M FDR+1.65%	31 มีนาคม 2560	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000
- ครั้งที่ 1/2554							
- ลำดับที่ 1	3 ปี	ร้อยละ 3.70 ต่อปี	29 เมษายน 2557	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
- ลำดับที่ 2	10 ปี	ร้อยละ 4.72 ต่อปี	29 เมษายน 2567	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
- ครั้งที่ 2/2554	7 ปี	ร้อยละ 4.60 ต่อปี	29 ธันวาคม 2561	900,000	900,000	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	-
รวม				16,200,000	15,095,000	16,200,000	15,095,000
หัก: หุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี						(5,100,000)	(1,895,000)
หัก: ค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้รอดัดบัญชี						(3,375)	-
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี						11,096,625	13,200,000

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีหุ้นกู้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2555	15,095,000
บวก: ออกหุ้นกู้ระหว่างปี	3,000,000
หัก: ไถ่ถอนหุ้นกู้ระหว่างปี	(1,895,000)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	16,200,000

หุ้นกู้ดังกล่าวข้างต้นได้ระบุข้อปฏิบัติและข้อจำกัดบางประการ เช่น การดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น การให้กู้ยืมหรือค้ำประกันภายใต้เงื่อนไขบางประการ เป็นต้น

เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2555 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2555 มีมติอนุมัติให้บริษัทฯ ออกและเสนอขายหุ้นกู้ ประเภทมีหลักประกันและ/หรือไม่มีหลักประกัน มูลค่าไม่เกิน 19,000 ล้านบาท อายุไม่เกิน 15 ปี โดยจะเสนอขายในประเทศและ/หรือต่างประเทศ เพื่อขายให้แก่ประชาชนทั่วไปและผู้ลงทุนประเภทสถาบัน โดยจะเสนอขายทั้งจำนวนหรือแต่บางส่วนก็ได้ และจะขายทั้งหมดในคราวเดียวหรือหลายคราวก็ได้

เมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2555 บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ครั้งที่ 2/2555 ชนิดระบุชื่อผู้ถือ ไม่มีประกัน ไม่ด้อยสิทธิและไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้จำนวน 2 ล้านหน่วย มูลค่าที่ตราไว้หน่วยละ 1,000 บาท คิดเป็นจำนวนเงินรวม 2,000 ล้านบาท หุ้นกู้ดังกล่าวมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 4.08 ต่อปี และมีอายุ 4 ปี นับแต่วันออกหุ้นกู้ ครบกำหนดไถ่ถอนในวันที่ 10 ตุลาคม 2559

บริษัทฯ ได้ทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยสำหรับหุ้นกู้ครั้งที่ 2/2555 ข้างต้น จากอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 4.08 ต่อปี เป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัวร้อยละ MLR - 3.3 ต่อปี

21. สำรอง (เงินจ่ายล่วงหน้า) ค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	สำรอง (เงินจ่ายล่วงหน้า) ค่าทดแทน การจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	
ณ วันที่ 1 มกราคม 2554	433,720	
เพิ่มขึ้นในระหว่างปี	842,020	
ลดลงจากรายจ่ายที่เกิดขึ้น	(1,200,000)	
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554	75,740	
เพิ่มขึ้นในระหว่างปี	947,080	
ลดลงจากรายจ่ายที่เกิดขึ้นจริง	(1,200,000)	
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	(177,180)	

22. สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

จำนวนเงินสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานซึ่งเป็นเงินชดเชยพนักงานเมื่อออกจากงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554
ภาระผูกพันตามโครงการผลประโยชน์ต้นปี	76,203	65,689
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	8,211	7,559
ต้นทุนดอกเบี้ย	3,429	2,955
ผลประโยชน์ที่จ่ายในระหว่างปี	(1,835)	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานปลายปี	86,008	76,203

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายในการขายและการบริหารในส่วนของกำไร หรือขาดทุน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 จำนวน 12 ล้านบาท (2554: 11 ล้านบาท)

สมมติฐานที่สำคัญในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ณ วันประเมินสรุปได้ดังนี้

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555 (ร้อยละต่อปี)	2554 (ร้อยละต่อปี)
อัตราคิดลด	4.5%	4.5%
อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต (ขึ้นกับช่วงอายุของพนักงาน)	7.0%	7.0%
อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน	1.0% - 10.0%	1.0% - 10.0%

จำนวนเงินภาระผูกพันตามโครงการผลประโยชน์สำหรับปีปัจจุบันและสี่ปีย้อนหลังแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	ภาระผูกพันตามโครงการผลประโยชน์
ปี 2555	86,008
ปี 2554	76,203
ปี 2553	65,689
ปี 2552	56,190
ปี 2551	47,736

23. สำรองตามกฎหมาย

ภายใต้บทบัญญัติของมาตรา 116 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ.2535 บริษัทต้องจัดสรรกำไรสุทธิประจำปี ส่วนหนึ่งไว้เป็นทุนสำรองไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิประจำปีหักด้วยยอดขาดทุนสะสมยกมา (ถ้ามี) จนกว่าทุนสำรองนี้ จะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน สำรองตามกฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำไปจ่ายเป็นเงินปันผลได้ในปัจจุบัน บริษัทได้จัดสรรสำรองตามกฎหมายไว้ครบถ้วนแล้ว

24. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

รายการค่าใช้จ่ายแบ่งตามลักษณะประกอบด้วยรายการค่าใช้จ่ายที่สำคัญดังต่อไปนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	2,804,722	2,575,485	2,305,560	2,165,403
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	947,080	842,020	947,080	842,020
เงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่นของพนักงานกทพ.	589,250	508,445	475,353	410,762
เงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่นของพนักงานบริษัท	439,004	371,313	439,004	371,313
ค่าใช้จ่ายในการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย บนทางพิเศษ	477,332	442,672	403,375	397,377

25. รายได้ค่าผ่านทาง

ตามสัญญาการก่อสร้างและบริหารโครงการทางด่วนขั้นที่ 2 บริษัทฯและบริษัทย่อยกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตกลงที่จะแบ่งค่าผ่านทางที่ได้รับจากระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ในสัดส่วนดังต่อไปนี้

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

ตั้งแต่วันที่ 2 กันยายน 2545 ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางสำหรับโครงข่ายในเขตเมือง (ระบบทางด่วนขั้นที่ 1 และระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนเอและส่วนบี) ระหว่างบริษัทฯกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเปลี่ยนแปลงจากเดิมในอัตรา 60 : 40 เป็นอัตรา 50 : 50 และตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2554 ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางสำหรับโครงการโครงข่ายในเขตเมือง เปลี่ยนแปลงจากเดิมในอัตรา 50:50 เป็นอัตรา 40:60

บริษัทฯได้รับแจ้งจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยว่าคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2554 ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยยกเว้นการเก็บค่าผ่านทางในทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษอุดรรัถยาตั้งแต่วันที่ 9 พฤศจิกายน 2554 ถึงวันที่ 20 พฤศจิกายน 2554 เพื่อเป็นการช่วยเหลือด้านการจราจรสำหรับประชาชนผู้ได้รับความเดือดร้อนรวมถึงหน่วยงานต่างๆ ที่จะเข้าดำเนินการให้ความช่วยเหลือผู้ได้รับความเดือดร้อน โดยใช้เส้นทางพิเศษดังกล่าว ทั้งนี้ บริษัทฯและบริษัทย่อยได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางในช่วงเวลาดังกล่าวจำนวน 184 ล้านบาท

บริษัทฯยังมีส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางอีกจำนวนหนึ่งเกี่ยวกับระบบทางด่วนขั้นที่ 1 สำหรับระยะเวลาที่เริ่มจากวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรกของระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ตามที่กำหนดในสัญญากับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย จนถึงวันที่ 2 กันยายน 2536 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯยังตกลงกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยไม่ได้ในเรื่องที่เกี่ยวกับวันที่เปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรกรวมทั้งอัตราค่าผ่านทางที่เกี่ยวข้องตามที่กล่าวในหมายเหตุ 31.1 ดังนั้นบริษัทฯยังไม่ได้บันทึกส่วนแบ่งรายได้ดังกล่าวในงบการเงิน

26. กำไรต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นชั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไรสำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยจำนวนตัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปี

กำไรต่อหุ้นชั้นพื้นฐานแสดงการคำนวณได้ดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
กำไรสำหรับปี (พันบาท)	2,253,909	1,407,754	2,713,100	1,380,181
จำนวนหุ้นสามัญถ่วงน้ำหนัก (พันหุ้น)	770,000	770,000	770,000	770,000
กำไรต่อหุ้น (บาท/หุ้น)	2.93	1.83	3.52	1.79

27. ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยดำเนินกิจการในส่วนงานทางธุรกิจเดียว คือการดำเนินการก่อสร้างและบริหารระบบทางด่วน และมีส่วนงานทางภูมิศาสตร์เดียวคือในประเทศไทย ดังนั้น รายได้ กำไร และสินทรัพย์ทั้งหมดที่แสดงในงบการเงิน จึงเกี่ยวข้องกับส่วนงานทางธุรกิจและส่วนงานทางภูมิศาสตร์ตามที่กล่าวไว้

28. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ และพนักงานบริษัทฯ ได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 บริษัทฯ และพนักงานจ่ายสมทบกองทุนดังกล่าวเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 5 ถึงร้อยละ 10 ของเงินเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้นี้บริหารโดยบริษัทหลักทรัพย์ ทิสโก้ จำกัด และจะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานนั้นออกจากการตามระเบียบว่าด้วยกองทุนของบริษัทฯ ในระหว่างปี 2555 บริษัทฯ ได้จ่ายเงินสมทบกองทุนเป็นจำนวนเงิน 21 ล้านบาท (2554: 18 ล้านบาท)

29. เงินปันผลจ่าย

	อนุมัติโดย	เงินปันผลจ่าย รวม (ล้านบาท)	เงินปันผลจ่าย ต่อหุ้น (บาท)	วันที่จ่าย เงินปันผล
เงินปันผลสำหรับผลประกอบการ เดือนกรกฎาคมถึงเดือนธันวาคม 2554	ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2555	539	0.70	18 พฤษภาคม 2555
เงินปันผลสำหรับผลประกอบการ เดือนมกราคมถึงเดือนมิถุนายน 2555	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 5 กันยายน 2555	477	0.62	28 กันยายน 2555
รวมเงินปันผลสำหรับปี 2555		1,016	1.32	
เงินปันผลสำหรับผลประกอบการ เดือนกรกฎาคมถึงเดือนธันวาคม 2553	ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี เมื่อวันที่ 7 เมษายน 2554	578	0.75	6 พฤษภาคม 2554
เงินปันผลสำหรับผลประกอบการ เดือนมกราคมถึงเดือนมิถุนายน 2554	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2554	462	0.60	12 ตุลาคม 2554
รวมเงินปันผลจ่ายในปี 2554		1,040	1.35	

30. ภาระผูกพัน

30.1 ภาระผูกพันในการจ่ายค่าทดแทนสำหรับการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน

ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 บริษัทมีภาระผูกพันในการจ่ายค่าทดแทนสำหรับการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนให้กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นจำนวนเงินรวม 16,816 ล้านบาท เริ่มตั้งแต่ปีที่ 15 ถึงปีที่ 30 ของสัญญา หรือตั้งแต่ปี 2547 ถึง 2562 ตามงวดการจ่ายดังต่อไปนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทมีภาระผูกพันในการจ่ายค่าทดแทนดังกล่าวเป็นจำนวนเงินรวม 10,116 ล้านบาท (2554: 11,316 ล้านบาท) โดยบริษัทจ่ายค่าทดแทนดังกล่าวสูงกว่าหนี้สินที่บันทึกในบัญชีเป็นจำนวนเงิน 177 ล้านบาท บริษัทได้แสดงรายการดังกล่าวเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนในงบแสดงฐานะการเงิน (2554: แสดงเป็นหนี้สินไม่หมุนเวียนจำนวนเงิน 76 ล้านบาท)

30.2 ภาระผูกพันอื่นๆ

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
ภาระผูกพันเกี่ยวกับส่วนของเงินลงทุนที่ยังไม่ได้เรียกชำระ				
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	750	780	750	780
บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด	1,071	431	1,071	431
ภาระผูกพันในการสนับสนุนทางการเงินแก่				
บริษัท ซีเคพาวเวอร์ จำกัด (ตามรายละเอียดในหมายเหตุ 11)	154	-	154	-
บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด (ตามรายละเอียดในหมายเหตุ 12)	-	157	-	157
ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาจ้างงานและสัญญาบริการ				
สัญญาจ้างบริหารโครงการทางพิเศษ				
สายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	20,250	-	20,250	-
สัญญาจ้างงานตรวจสอบ ซ่อมแซมและปรับปรุงทางด่วน				
สายบางปะอิน - ปากเกร็ด	-	14	-	-
สัญญาจ้างงานตรวจสอบซ่อมแซมโครงสร้างทางพิเศษ ที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัย	22	-	-	-
สัญญาจ้างงานติดตั้งระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติและ เปลี่ยนระบบเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสด	4	53	4	52
สัญญาจ้างงานตรวจสอบ ซ่อมแซมและปรับปรุง ทางด่วนชั้นที่ 2	42	-	42	-
สัญญาซื้ออุปกรณ์และสัญญาบริการอื่น ๆ	28	51	26	40
ภาระผูกพันอื่น ๆ				
หนังสือค้ำประกันจากธนาคาร	511	210	511	210

31. ข้อพิพาทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

ปัจจุบันบริษัทฯ และบริษัทย่อยมีข้อพิพาทกับกทพ. จำนวนทั้งสิ้น 15 เรื่อง ซึ่งมีการนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะผู้พิจารณาและคณะอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนระงับข้อพิพาทตามสัญญา แบ่งเป็นข้อพิพาทที่บริษัทฯ และบริษัทย่อยนำเสนอเข้าสู่กระบวนการระงับข้อพิพาทตามสัญญาและเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 14,201.8 ล้านบาท และเป็นข้อพิพาทที่ กทพ. เป็นผู้ยื่นเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 15.8 ล้านบาท และบริษัทฯ ได้เรียกร้องยังเป็นจำนวนเงิน 5,114 ล้านบาท สำคัญของแต่ละข้อพิพาทมีดังนี้

31.1 ข้อพิพาทที่บริษัทฯ และบริษัทย่อยเป็นผู้ยื่นเรียกร้องค่าเสียหาย

31.1.1 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 มีความเห็นไม่ตรงกันว่าวันใดจะเป็นวันเริ่มแบ่งส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง

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 พึ่งได้รับสำหรับช่วงเวลาระหว่างวันที่ 13 พฤศจิกายน 2535 ถึงวันที่ 2 กันยายน 2536 เป็นเงิน 1,974.6 ล้านบาท ค่ามัดดอกเบียจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2544 เป็นเงิน 1,856.8 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 3,831.4 ล้านบาท และดอกเบี้ยนับตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2544 เป็นต้นไป จนกว่าจะชำระให้บริษัทฯ เสร็จสิ้น และให้ยกข้อเรียกร้องแย้งของ กทพ. กทพ. จึงไม่มีสิทธิเรียกให้บริษัทฯ ชดเชยรายได้ค่าผ่านทางคืนตามที่เรียกร้องแย้งในจำนวน 15,575.4 ล้านบาทซึ่ง กทพ. ได้มีหนังสือปฏิเสธการปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ

เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2552 กทพ. ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางขอให้ศาลเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ หรือมีคำสั่งปฏิเสธไม่รับบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการซึ่งบริษัทฯ ได้ยื่นคำให้การแก้คำร้องต่อศาลปกครองกลางแล้ว

เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2554 บริษัทฯ ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางเพื่อให้ศาลบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการเป็นอีก 1 คดี โดยมีทุนทรัพย์เรียกร้อง 5,021.1 ล้านบาท ซึ่ง กทพ. ได้ยื่นคำคัดค้านต่อศาลปกครองกลางแล้ว

ปัจจุบันคดีทั้งสองอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

31.1.2 ทางแข่งขันของทางพิเศษอุดรรัถยา

ตามสัญญากำหนดว่าในระหว่างระยะเวลาของสัญญา หาก กทพ. หรือรัฐบาลมีการก่อสร้างหรือปรับปรุงทางหรือถนนจนมีมาตรฐานเช่นเดียวกับทางพิเศษ ภายในขอบเขตพื้นที่ที่ใกล้เคียงกับทางพิเศษและส่งผลกระทบทำให้มีปริมาณการจราจรที่ใช้ทางพิเศษลดลงหรือรายได้ลดลงจากประมาณการ กทพ. ต้องชดเชยผลกระทบแก่บริษัทย่อย

การที่รัฐอนุญาตให้มีการก่อสร้างส่วนต่อขยายโครงการทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ช่วงระหว่างอนุสรณ์สถานถึงรังสิตถือเป็นทางแข่งขันตามสัญญา และส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินของบริษัทย่อย บริษัทย่อยจึงเรียกร้องให้ กทพ. ชดเชยผลกระทบดังกล่าวตามที่วิศวกรอิสระได้มีหนังสือรับรองผลกระทบที่บริษัทย่อยได้รับ

เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2547 บริษัทย่อยจึงได้ยื่นข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการเพื่อขอให้ชี้ขาดให้ 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 และบริษัทย่อยได้ยื่นคำให้การแก้คำร้องต่อศาลปกครองกลาง

เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2554 บริษัทย่อยได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางเพื่อให้ศาลบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการเป็นอีก 1 คดี โดยมีทุนทรัพย์เรียกร้อง 3,296.7 ล้านบาท ซึ่ง กทพ.ได้ยื่นคำคัดค้านต่อศาลปกครองกลางแล้ว

ปัจจุบันคดีทั้งสองอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

31.1.3 การออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานโดย กทพ.

กทพ.ได้มีการออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานก่อสร้างทางพิเศษศรีรัชบางส่วนเป็นการเพิ่มเติมและยืนยันว่าจะยอมรับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานดังกล่าว ต่อมาวิศวกรอิสระได้มีหนังสือรับรองจำนวนเงินค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวรวมเป็นเงินจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาทต่อคณะผู้พิจารณา(ไม่รวมดอกเบี้ย) รวม 238 ล้านบาท กทพ.ปฏิเสธที่จะชำระเงินตามการรับรองของวิศวกรอิสระจึงเกิดเป็นข้อพิพาทขึ้น

เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2549 คณะผู้พิจารณาได้ยุติการพิจารณาเนื่องจากทั้งสองฝ่ายไม่สามารถตกลงกันได้

เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2552 บริษัทฯได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการเรียกร้องให้ กทพ.ชดใช้เงินจากการที่ กทพ.ออกหนังสือบอกกล่าวเปลี่ยนแปลงงานจำนวน 3 ฉบับ รวมจำนวนเงินค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น 209.1 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยจนถึงวันยื่นคำเสนอข้อพิพาทจำนวน 173.4 ล้านบาท รวมเป็นเงินต้นพร้อมดอกเบี้ยจำนวน 382.5 ล้านบาท ต่อมา วันที่ 12 พฤษภาคม 2553 กทพ.ได้ยื่นคำคัดค้านต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ

บริษัทฯ และกทพ.ได้แต่งตั้งอนุญาโตตุลาการฝ่ายละคน และมีการแต่งตั้งประธานคณะอนุญาโตตุลาการแล้ว

บริษัทฯ ได้นำพยานเข้าเบิกความแล้วทั้งหมด 3 ปาก และ กทพ.ได้นำพยานเข้าเบิกความ 1 ปากโดยกำหนดนัดสืบพยานฝ่ายกทพ.ครั้งต่อไปในวันที่ 29 มกราคม และวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2556

31.1.4 การเปิดใช้งานทางพิเศษศรีรัช ส่วนดีและทางพิเศษอุดรรัถยาแล้วช้า

ตามสัญญาบริษัทและบริษัทย่อยจะต้องก่อสร้างทางพิเศษให้แล้วเสร็จและเปิดใช้ภายในกำหนดเวลา แต่เมื่อบริษัทและบริษัทย่อยได้ก่อสร้างแล้วเสร็จและวิศวกรอิสระได้มีหนังสือรับรองว่าสามารถเปิดใช้เป็นทางสาธารณะได้แล้ว กทพ.กลับไม่ดำเนินการให้มีการเปิดใช้งานทางพิเศษศรีรัช ส่วนดีและทางพิเศษอุดรรัถยา การชะลอการเปิดใช้ทางพิเศษดังกล่าวทำให้เกิดผลกระทบทางการเงินต่อบริษัทและบริษัทย่อย

เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2542 คณะผู้พิจารณาได้ยุติการพิจารณาข้อพิพาทที่บริษัทย่อยเสนอ และเมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2542 คณะผู้พิจารณาได้ยุติการพิจารณาข้อพิพาทที่บริษัทฯเสนอเนื่องจากทั้งสองฝ่ายไม่สามารถตกลงกันได้ ขณะนี้บริษัทและบริษัทย่อยอยู่ระหว่างการเตรียมนำข้อพิพาทยื่นต่ออนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนของสัญญาซึ่งคิดเป็นค่าเสียหาย (ไม่รวมดอกเบี้ย) ทั้งสิ้นจำนวน 85.5 ล้านบาท

31.1.5 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ของทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช

บริษัทฯขอปรับอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ที่กำหนดให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางทุกระยะเวลา 5 ปี แต่ กทพ.และบริษัทฯมีความเห็นไม่ตรงกันเกี่ยวกับการปรับค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้น ซึ่งบริษัทฯเห็นว่าต้องปรับขึ้นเป็นจำนวนเต็ม 5 บาท แต่ กทพ.เห็นว่าถ้าอัตราค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้นจำนวนได้ต่ำกว่า 5 บาทให้ปรับแค่ครึ่ง ดังนั้น กทพ.จึงไม่ได้ปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางตามที่บริษัทฯเสนอจึงเกิดเป็นข้อพิพาทขึ้น

เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2551 บริษัทฯได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการโดยขอให้ กทพ.ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บริษัทฯจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2546 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา ต่อมาวันที่ 27 มีนาคม 2552 บริษัทฯได้ยื่นคำร้องขอแก้ไขคำเสนอข้อพิพาทเกี่ยวกับตัวเลขอัตราค่าผ่านทางปี 2546 โดยคำนวณจากฐานตามประกาศกระทรวงมหาดไทยฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 ตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกาซึ่งทำให้เงินค่าเสียหายที่บริษัทฯขอให้กทพ.ชดใช้พร้อมดอกเบี้ยถึงวันที่ 31 มีนาคม 2551 รวมเป็นเงินจำนวน 4,368 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2552 กทพ.ได้ยื่นคำคัดค้านต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ

ปัจจุบันบริษัทและ กทพ.ได้ยื่นหนังสือแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการเพิ่มเติม ซึ่งคณะอนุญาโตตุลาการได้ร่วมกันคัดเลือกประธานคณะอนุญาโตตุลาการเรียบร้อยแล้ว และคณะอนุญาโตตุลาการได้กำหนดวันนัดสืบพยานฝ่ายบริษัท ในวันที่ 15 และ 22 กุมภาพันธ์ 2556

31.1.6 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี

บริษัทขอปรับอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดีที่กำหนดให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางทุกระยะเวลา 5 ปี แต่ กทพ.และบริษัทมีความเห็นไม่ตรงกันเกี่ยวกับการปรับเพิ่มของการคำนวณค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้น ซึ่งบริษัทเห็นว่าต้องปรับขึ้นเป็นจำนวนเต็ม 5 บาท แต่ กทพ.เห็นว่าถ้าอัตราค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้นคำนวณได้ต่ำกว่า 5 บาท ให้ปรับเศษทั้ง ดังนั้น กทพ.จึงไม่ได้ปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางตามที่บริษัทเสนอ จึงเกิดเป็นข้อพิพาทขึ้น

เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2551 บริษัทได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ โดยขอให้ กทพ.ชดเชยค่าเสียหายให้แก่บริษัทจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2546 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญารวมเป็นเงินจำนวน 1,048.2 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2552 กทพ.ได้ยื่นคำคัดค้านต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ

ปัจจุบันอยู่ระหว่างการสรรหาประธานคณะอนุญาโตตุลาการ

31.1.7 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ของทางพิเศษอุดรรัถยา

บริษัทย่อยขอปรับอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ที่กำหนดให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางทุกระยะเวลา 5 ปี

แต่ กทพ.และบริษัทย่อยมีความเห็นไม่ตรงกันเกี่ยวกับการปรับเพิ่มของการคำนวณค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้น ซึ่งบริษัทย่อยเห็นว่าต้องปรับขึ้นเป็นจำนวนเต็ม 5 บาท แต่ กทพ.เห็นว่าถ้าค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้นคำนวณได้ต่ำกว่า 5 บาท ให้ปรับเศษทั้ง ดังนั้น กทพ.จึงไม่ได้ปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางตามที่บริษัทย่อยเสนอจึงเกิดเป็นข้อพิพาทขึ้น

เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2548 คณะผู้พิจารณาได้ยุติการพิจารณาเนื่องจากทั้งสองฝ่ายไม่สามารถตกลงกันได้ ปัจจุบันบริษัทย่อยอยู่ในระหว่างการสรุปค่าเสียหายที่จะเตรียมนำข้อพิพาทยื่นต่อคณะอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนของสัญญา

31.2 ข้อพิพาทที่ กทพ.เป็นผู้ยื่นเรียกร้องค่าเสียหาย

31.2.1 การก่อสร้างถนนรวมและกระจายการจราจร (CD Road) ภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

กทพ.ไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างถนนรวมและกระจายการจราจร (CD Road) ช่วงพระราม 6-ราชดำริให้บริษัทได้แต่ยังต้องการให้บริษัทมีภาระที่จะต้องก่อสร้างต่อไป กทพ.จึงได้ยื่นข้อพิพาทต่อคณะผู้พิจารณา เพื่อบังคับให้ยอมรับว่าบริษัทยังมีภาระหน้าที่ที่จะต้องก่อสร้างโดยไม่มีการเรียกร้องค่าเสียหายเป็นต้นทุน

เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2544 บริษัท ยื่นคัดค้านว่า ภาระหน้าที่ในการก่อสร้างของบริษัทสิ้นสุดไปแล้วพร้อมทั้งเรียกร้องแย้งให้ กทพ.ชำระค่าขาดประโยชน์จากรายได้บริเวณดังกล่าว คิดเป็นค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยจนถึงวันที่ยื่นคำคัดค้านเป็นจำนวนเงิน 5,114 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2544 กทพ.ได้ยื่นคำคัดค้านข้อเรียกร้องแย้งว่า เมื่อ กทพ.ยังไม่ได้ส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างให้บริษัท และบริษัทยังไม่ได้เริ่มงานส่วนที่ล่าช้า บริษัทจึงยังไม่มีความเสียหายสิทธิในการเรียกร้องค่าขาดประโยชน์ของบริษัทจึงยังไม่เกิดขึ้น กทพ.จึงไม่สามารถชำระค่าขาดประโยชน์พร้อมดอกเบี้ยจากรายได้บริเวณดังกล่าวให้แก่บริษัทได้

เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2545 คณะผู้พิจารณาได้ยุติการพิจารณาเนื่องจากทั้งสองฝ่ายไม่สามารถตกลงกันได้ ปัจจุบัน กทพ.ยังไม่ได้ยื่นข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการแต่อย่างใด

31.2.2 ข้อพิพาทอื่น

กทพ.ได้เสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการเรียกร้องให้บริษัทและบริษัทย่อยรับผิดชอบค่าใช้จ่ายต่างๆ จำนวน 6 เรื่อง ซึ่งบริษัทและบริษัทย่อยเห็นว่าไม่อยู่ในขอบเขตความรับผิดชอบตามสัญญา คิดเป็นทุนทรัพย์รวมทั้งสิ้น 15.8 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2552 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดข้อพิพาท 1 เรื่อง โดยให้บริษัทชำระเงินที่ กทพ. ได้ตรองจ่ายเพื่อแก้ปัญหาค่าความเดือดร้อนให้แก่ผู้ร้องเรียนไปก่อน จำนวน 1.4 ล้านบาท บวก ดอกเบี้ย 0.3 ล้านบาท รวมเป็นเงิน 1.7 ล้านบาทให้แก่ กทพ. เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2553 บริษัทได้ยื่น คำร้องต่อศาลปกครองกลางขอให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และวันที่ 2 มิถุนายน 2553 กทพ.ได้ยื่นคำคัดค้านคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการต่อศาล ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง ต่อมาวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2555 กทพ. ได้ยื่นคำร้องขอบังคับ ตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลางเป็นอีกคดีหนึ่ง ซึ่งบริษัทได้ยื่นคำให้การแก้คำร้อง ต่อศาลปกครองกลางแล้วเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2555 และ กทพ.ได้ยื่นคำคัดค้านคำให้การแก้คำร้องต่อ ศาลปกครองกลาง เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2555 และบริษัทได้ยื่นคำให้การเพิ่มเติมแก้คำคัดค้านคำให้การ แก้คำร้องต่อศาลปกครองกลางเมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2555

เนื่องจากคดีต่างๆ ยังไม่ถึงที่สุด ดังนั้นบริษัทจึงยังมีได้บันทึกรายการไว้ในงบการเงิน

32. คดีฟ้องร้อง

ตามที่ กทพ.และบริษัทได้ถูกผู้ให้บริการทางพิเศษฟ้องในคดีละเมิดเกี่ยวกับการจัดจราจรและดูแลรักษา ความปลอดภัยบนระบบทางพิเศษศรีรัช โดยมี กทพ.เป็นจำเลยที่ 1 และบริษัทเป็นจำเลยที่ 2 นั้น

เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2550 ศาลชั้นต้นได้มีคำพิพากษายกฟ้องโจทก์ต่อมาวันที่ 8 พฤศจิกายน 2550 โจทก์ ได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลอุทธรณ์ และศาลอุทธรณ์ได้มีคำพิพากษาเมื่อวันที่ 24 เมษายน 2555 ให้ กทพ.และบริษัทร่วมกัน ชำระเงินแก่โจทก์ รวมจำนวน 2,309,977 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับตั้งแต่วันที่ 21 พฤษภาคม 2548 เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น ทั้งนี้ บริษัท กทพ. และโจทก์ได้ยื่นฎีกาต่อศาลแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณา ของศาลฎีกา

อย่างไรก็ตามฝ่ายบริหารของบริษัทเชื่อว่าจะไม่เกิดผลเสียต่อบริษัทอย่างเป็นทางการสำคัญดังนั้นบริษัท จึงไม่ได้ตั้งสำรองเผื่อหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นไว้ในบัญชี

33. เครื่องมือทางการเงิน

33.1 นโยบายการบริหารความเสี่ยง

เครื่องมือทางการเงินที่สำคัญของบริษัทตามที่นิยามอยู่ในมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 107 “การแสดงรายการ และการเปิดเผยข้อมูลสำหรับเครื่องมือทางการเงิน” ประกอบด้วย เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้เงินให้กู้ยืม เงินลงทุน เงินกู้ยืมระยะสั้น เงินกู้ยืมระยะยาวและหุ้นกู้ บริษัทและบริษัทย่อยมีความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว และมีนโยบายการบริหารความเสี่ยงดังนี้

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยคือ ความเสี่ยงที่การเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยในตลาดในอนาคตจะส่งผลกระทบต่อ การดำเนินงานและกระแสเงินสดของบริษัท และบริษัทย่อย

บริษัทและบริษัทย่อยมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องกับเงินฝากสถาบันการเงินและ เงินกู้ยืมระยะยาวและหุ้นกู้ที่มีดอกเบี้ยบริษัทได้ทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเพื่อเป็นเครื่องมือบริหารความเสี่ยง ที่เกี่ยวเนื่องกับอัตราดอกเบี้ยสำหรับหุ้นกู้มูลค่า 2,000 ล้านบาท รายละเอียดของเงินกู้ระยะยาวและหุ้นกู้แสดงไว้ใน หมายเหตุ 19 และ 20 ตามลำดับ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 และ 2554 สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตรา ดอกเบี้ย และสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่สามารถแยกตามวันที่ครบกำหนดนับจากวันที่ ในงบแสดงฐานะการเงิน ถึงวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่หรือวันที่ครบกำหนด (แล้วแต่วันใดจะถึงก่อน) ได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม						
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555						
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลง ตามราคาตลาด	ไม่มี อัตรา ดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)
	ภายใน 1 ปี	มากกว่า 1 ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี				
สินทรัพย์ทางการเงิน							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	-	-	255	7	262	0.63% - 3.21%
เงินลงทุนชั่วคราว	200	-	-	2,738	-	2,938	2.38% - 3.69%
ลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	31	31	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ย ค้างรับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	-	31	12	43	MLR + 1%
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	-	-	-	-	4,461	4,461	-
	200	-	-	3,024	4,511	7,735	
หนี้สินทางการเงิน							
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	-	-	-	227	227	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	1,996	810	-	-	-	2,806	4.00%
หุ้นกู้	3,100	3,700	1,900	7,497	-	16,197	หมายเหตุ 20
	5,096	4,510	1,900	7,497	227	19,230	

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม						
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554						
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลง ตามราคาตลาด	ไม่มี อัตรา ดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)
	ภายใน 1 ปี	มากกว่า 1 ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี				
สินทรัพย์ทางการเงิน							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	-	-	122	6	128	0.50% - 0.75%
เงินลงทุนชั่วคราว	1,100	-	-	1,914	-	3,014	1.54% - 4.21%
ลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	94	94	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ย ค้างรับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	-	31	9	40	MLR+1%
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	-	-	-	-	3,876	3,876	-
	1,100	-	-	2,067	3,985	7,152	
หนี้สินทางการเงิน							
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	-	-	-	196	196	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	1,143	2,806	-	-	-	3,949	3.75%
หุ้นกู้	1,895	5,800	1,900	5,500	-	15,095	หมายเหตุ 20
	3,038	8,606	1,900	5,500	196	19,240	

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554						
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลง ตามราคาดตลาด	ไม่มี อัตรา ดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)
	ภายใน 1 ปี	มากกว่า 1 ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี				
สินทรัพย์ทางการเงิน							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	-	-	218	5	223	0.63% - 3.21%
เงินลงทุนชั่วคราว	200	-	-	2,735	-	2,935	2.38% - 3.69%
ลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	3	3	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ย ค้างรับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	-	7,255	1,514	8,769	MLR+1% และ 2.63% - 4.37%
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	-	-	-	-	4,461	4,461	-
	200	-	-	10,208	5,983	16,391	
หนี้สินทางการเงิน							
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	-	-	-	219	219	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	1,996	810	-	-	-	2,806	4.00%
หุ้นกู้	3,100	3,700	1,900	7,497	-	16,197	หมายเหตุ 20
	5,096	4,510	1,900	7,497	219	19,222	

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554						
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลง ตามราคาดตลาด	ไม่มี อัตรา ดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)
	ภายใน 1 ปี	มากกว่า 1 ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี				
สินทรัพย์ทางการเงิน							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	-	-	108	5	113	0.50% - 0.75%
เงินลงทุนชั่วคราว	1,100	-	-	1,836	-	2,936	1.54% - 4.21%
ลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	3	3	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ย ค้างรับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	-	7,665	1,635	9,300	MLR+1% และ 1.33% - 4.35%
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	-	-	-	-	3,786	3,786	-
	1,100	-	-	9,609	5,429	16,138	
หนี้สินทางการเงิน							
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	-	-	-	192	192	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	1,143	2,806	-	-	-	3,949	3.75%
หุ้นกู้	1,895	5,800	1,900	5,500	-	15,095	หมายเหตุ 20
	3,038	8,606	1,900	5,500	192	19,236	

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนคือความเสี่ยงที่มูลค่าของเครื่องมือทางการเงินจะเปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯและบริษัทย่อยไม่มีสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ

ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ คือความเสี่ยงที่บริษัทฯและบริษัทย่อยจะได้รับความเสี่ยงทางการเงินอันสืบเนื่องมาจากการที่คู่สัญญาของบริษัทฯและบริษัทย่อยจะไม่สามารถปฏิบัติตามภาระผูกพันที่ระบุไว้ในเครื่องมือทางการเงินได้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯและบริษัทย่อยไม่มีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการให้บริการเนื่องจากบริษัทฯ และบริษัทย่อยรับชำระเงินจากลูกค้าเป็นเงินสด

33.2 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง จำนวนเงินที่ผู้ซื้อและผู้ขายตกลงแลกเปลี่ยนสินทรัพย์กันหรือจ่ายชำระหนี้สินในขณะนี้ ทั้งสองฝ่ายมีความรอบรู้ และเต็มใจในการแลกเปลี่ยนและสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะที่ไม่มี ความเกี่ยวข้องกัน

วิธีการกำหนดมูลค่ายุติธรรมขึ้นอยู่กับลักษณะของเครื่องมือทางการเงิน ในกรณีของเครื่องมือทางการเงินที่มีการ ซื้อขายในตลาด มูลค่ายุติธรรมจะกำหนดจากราคาตลาดล่าสุด แต่หากไม่สามารถหาคาตลาดที่เหมาะสมได้ มูลค่า ยุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินจะกำหนดขึ้นโดยใช้เกณฑ์การวัดมูลค่าที่เหมาะสม เช่น การคำนวณมูลค่าปัจจุบันของ กระแสเงินสด เป็นต้น

ตารางต่อไปนี้เป็นสรุปเปรียบเทียบมูลค่าตามบัญชีและมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

(หน่วย: ล้านบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555		ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม
สินทรัพย์ทางการเงิน				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	262	262	128	128
เงินลงทุนชั่วคราว	2,938	2,938	3,014	3,014
ลูกหนี้อื่น	31	31	94	94
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	4,461	4,447	3,876	3,979
หนี้สินทางการเงิน				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	227	227	196	196
เงินกู้ยืมระยะยาว	2,806	2,709	3,949	3,311
หุ้นกู้	16,197	16,324	15,095	15,238

มูลค่ายุติธรรมของตราสารอนุพันธ์ มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554
	มูลค่ายุติธรรม	มูลค่ายุติธรรม
	กำไร (ขาดทุน)	กำไร (ขาดทุน)
ตราสารอนุพันธ์		
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	2	-

บริษัทและบริษัทย่อยมีการประมาณการมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินตามหลักเกณฑ์ดังนี้

- ก. สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่จะครบกำหนดในระยะเวลาอันสั้น ได้แก่ เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้ และเจ้าหนี้ แสดงมูลค่ายุติธรรมโดยประมาณตามมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน
- ข. เงินลงทุนในตราสารหนี้และตราสารทุนแสดงมูลค่ายุติธรรมตามราคาตลาด หรือคำนวณตามหลักเกณฑ์การประเมินมูลค่าที่เป็นที่ยอมรับทั่วไป หากกรณีไม่มีราคาตลาด
- ค. เงินกู้ยืมระยะยาวและหุ้นกู้ที่จ่ายดอกเบี้ยในอัตราคงที่ แสดงมูลค่ายุติธรรมโดยการคำนวณมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดจ่ายในอนาคต คัดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยโดยประมาณในตลาดปัจจุบันสำหรับเงินกู้ยืมที่มีเงื่อนไขใกล้เคียงกัน
- ง. เงินกู้ยืมระยะยาวที่จ่ายดอกเบี้ยในอัตราใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด แสดงมูลค่ายุติธรรมโดยประมาณตามมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน
- จ. ตราสารอนุพันธ์ แสดงมูลค่ายุติธรรมตามราคาตลาด หรือคำนวณตามหลักเกณฑ์การประเมินมูลค่าที่เป็นที่ยอมรับทั่วไป หากกรณีไม่มีราคาตลาด

34. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์หลักของบริษัทในการบริหารจัดการทุน คือ การจัดให้มีซึ่งโครงสร้างทางการเงินที่เหมาะสมและการดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง

บริษัทบริหารจัดการสถานะของทุนโดยใช้อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (Debt-to-Equity Ratio) เพื่อให้สอดคล้องกับเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวและข้อกำหนดของหุ้นกู้ ซึ่งต้องรักษาระดับของอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนนี้ให้ไม่เกิน 2.5 ต่อ 1 และ 2.5 ต่อ 1 ตามลำดับ (2554: 2.5 ต่อ 1 และ 2.5 ต่อ 1 ตามลำดับ)

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 และ 2554 บริษัทไม่ได้เปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์ นโยบาย หรือกระบวนการในการบริหารจัดการทุน

35. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

35.1 การซื้อหุ้นสามัญของบริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน)

เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2556 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัทฯมีมติอนุมัติให้บริษัทฯซื้อหุ้นสามัญของบริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน) เพิ่มเติมอีก 438.9 ล้านหุ้น จากบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 11 ของทุนจดทะเบียนในราคาหุ้นละ 7.55 บาท เป็นจำนวนเงิน 3,314 ล้านบาท เนื่องจากการลงทุนในบริษัทดังกล่าวให้ผลตอบแทนการลงทุนระยะยาวที่ดี

ทั้งนี้ ภายหลังจากการซื้อหุ้นเพิ่มเติมบริษัทฯจะถือหุ้นในบริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน) รวมทั้งสิ้น 807.7 ล้านหุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 20.24 ของทุนจดทะเบียนของบริษัทดังกล่าว

35.2 การจ่ายเงินปันผล

เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2556 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯมีมติให้เสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นเพื่ออนุมัติจ่ายเงินปันผลสำหรับปี 2555 ในอัตราหุ้นละ 1.50 บาท ซึ่งบริษัทฯได้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาลไปแล้วในอัตราหุ้นละ 0.62 บาท เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2555 และจะจ่ายเงินปันผลงวดสุดท้ายอีกในอัตราหุ้นละ 0.88 บาทภายในเดือนพฤษภาคม 2556 การจ่ายเงินปันผลดังกล่าวขึ้นอยู่กับการอนุมัติของผู้ถือหุ้น

36. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยคณะกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2556

1. ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (เรียกชื่อย่อว่า “BECL”)

ประกอบธุรกิจ

ดำเนินการก่อสร้างและบริหารงานทางพิเศษศรีรัชและส่วนต่อขยายต่างๆ รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องตามที่ระบุไว้ในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ระหว่างบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กับกรมทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ที่ตั้งสำนักงานใหญ่
ทะเบียนบริษัทเลขที่
ทุนจดทะเบียน

238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310

0107537002320 (เลขเดิม บมจ. 479)

8,000 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 7,700 ล้านบาท

โทรศัพท์

0 2641 4611

โทรสาร

0 2641 4610

เว็บไซต์

www.becl.co.th

E-mail

webmaster@becl.co.th

2. นิติบุคคลที่บริษัทถือหุ้นเกินร้อยละ 10

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (เรียกชื่อย่อว่า “NECL”)

ประกอบธุรกิจ

ดำเนินการก่อสร้างและบริหารงานทางพิเศษอุดรรัถยา

ที่ตั้งสำนักงานใหญ่

587 ถนนสุทธิสารวินิจฉัย แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400

ทุนจดทะเบียน

6,000 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 5,250 ล้านบาท

สัดส่วนการถือหุ้น

ร้อยละ 53.33

โทรศัพท์

0 2641 4647

โทรสาร

0 2641 4646

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์

บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (เรียกชื่อย่อว่า “BMCL”)

ประกอบธุรกิจ

สัมปทานจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ที่ตั้งสำนักงานใหญ่

189 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310

ทุนจดทะเบียน

11,950 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 11,950 ล้านบาท

สัดส่วนการถือหุ้น

ร้อยละ 11.23

โทรศัพท์

0 2354 2000

โทรสาร

0 2354 2020

เว็บไซต์

www.bangkokmetro.co.th

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์

บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (เรียกชื่อย่อว่า “CKP”)

ประกอบธุรกิจ

ลงทุนถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company)

ที่ตั้งสำนักงานใหญ่

587 อาคารวิริยะถาวร ชั้น 19 ถนนสุทธิสารวินิจฉัย แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400

ทุนจดทะเบียน

9,200 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 9,200 ล้านบาท

สัดส่วนการถือหุ้น

ร้อยละ 30

โทรศัพท์

0 2691 9720-2

โทรสาร

0 2691 9723

3. บุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์

บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด

62 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ชั้น 4, 7 ถนนรัชดาภิเษก แขวงคลองเตย

เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

โทรศัพท์ 0 2229 2800

โทรสาร 0 2359 1262-3

อาคารสถาบันวิทยาการตลาดทุน

2/7 หมู่ 4 (โครงการนอร์ธปาร์ค) ถนนวิภาวดีรังสิต

แขวงทุ่งสองห้อง เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ 10210

โทรศัพท์ 0 2596 9000

โทรสาร 0 2832 4994-6

ผู้สอบบัญชี

บริษัท สำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง จำกัด

193/136-137 อาคารเลอริชดา

ออฟฟิศ คอมเพล็กซ์ ชั้น 33

ถนนรัชดาภิเษกตัดใหม่ เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

โทรศัพท์ 0 2264 0777 / 0 2661 9190

โทรสาร 0 2264 0789-90

ที่ปรึกษากฎหมาย

บริษัท เดอะลีสจิสต์ จำกัด

990 อาคารอับดุลราฮิม ชั้น 9 ถนนพระราม 4

แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500

โทรศัพท์ 0 2636 1111

โทรสาร 0 2636 0000

ที่ปรึกษาทางการเงิน

บริษัท แอดไวเซอร์ พลัส จำกัด

1550 อาคารธณูมิ ชั้น 10 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่

แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ 0 2652 7858-64

โทรสาร 0 2652 7867

สถาบันการเงินที่ติดต่อประจำ

ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)

10 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย

เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

โทรศัพท์ 0 2208 8045

โทรสาร 0 2256 8147

ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

333 ถนนสีลม แขวงบางรัก

เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500

โทรศัพท์ 0 2626 4056

โทรสาร 0 2626 4959

ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)

9 ถนนรัชดาภิเษก แขวงจตุจักร

เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

โทรศัพท์ 0 2544 1828

โทรสาร 0 2937 7645

ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)

3000 ถนนพหลโยธิน แขวงจตุจักร

เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

โทรศัพท์ 0 2299 1561

โทรสาร 0 2299 2611

ธนาคารธนชาติ จำกัด (มหาชน)

1101 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่

แขวงมักกะสัน

เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ 0 2208 6301

โทรสาร 0 2253 5704

ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)

1 ถนนราชวัตรบูรณะ แขวงราชวัตรบูรณะ

เขตราชวัตรบูรณะ กรุงเทพฯ 10140

โทรศัพท์ 0 2470 6221

โทรสาร 0 2470 2881



บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
โทรศัพท์ (66) 2641-4611 โทรสาร (66) 2641-4610

สอบถามสภาพจราจรและแจ้งเหตุฉุกเฉินบนทางพิเศษ
โทร. 1543 หรือ 0-2664-6400

www.becl.co.th