

ส่วนที่ 1 การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) เริ่มจดทะเบียนก่อตั้งเมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2530 ด้วยทุนจดทะเบียน 100,000 บาท ต่อมาในปี 2537 ผู้ถือหุ้นใหญ่ คือ บริษัท กูมาโกมุ จำกัด ได้ถอนตัวจากการบริหาร และผู้ถือหุ้นกลุ่มธนาคารในประเทศ และกลุ่ม ข.การช่างได้เข้าบริหารงาน และรับซื้อหุ้นของบริษัท กูมาโกมุ จำกัดทั้งหมด บริษัทได้แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชน เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2537 และหุ้นสามัญของบริษัทได้รับการจดทะเบียนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนและเริ่มทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2538 ขณะนี้บริษัทมีทุนจดทะเบียน 8,000 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 7,700 ล้านบาท

1.1 ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท

1. การดำเนินธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษของบริษัทเริ่มจากการที่รัฐบาลไทยมีความประสงค์ให้เอกชนเป็นผู้ร่วมลงทุนในการพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศ รวมทั้งการขยายโครงข่ายของระบบทางพิเศษทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”) จึงได้เชิญชวนให้ผู้ที่สนใจจัดทำข้อเสนอเพื่อก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช (โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2) ซึ่งข้อเสนอของบริษัทได้รับการยอมรับจาก กทพ. และได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 20 กันยายน 2531 โดยในวันที่ 22 ธันวาคม 2531 บริษัทได้เข้าทำสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 กับ กทพ. เพื่อเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) และส่วนต่อขยายต่างๆ รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 กับ กทพ. ซึ่งมีระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2533 และต่อมาบริษัทได้เข้าทำสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนติ ระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2540
2. บริษัทได้จัดตั้งบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“บริษัทย่อย”) เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2539 โดยบริษัทถือหุ้นร้อยละ 99.99 ของทุนจดทะเบียน 3,000 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2546 บริษัทย่อยได้เพิ่มทุนจดทะเบียนอีก 3,000 ล้านบาท รวมเป็น 6,000 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 5,250 ล้านบาท ปัจจุบันบริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 53.33 ของทุนจดทะเบียน บริษัทย่อยได้ทำสัญญากับ กทพ. ในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) มีระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2539 ทางพิเศษอุดรรัถยามีเส้นทางที่มุ่งหน้าไปทางทิศเหนือโดยเชื่อมต่อจากทางพิเศษศรีรัชที่บริเวณถนนแจ้งวัฒนะผ่านบางพูน เขียงราก และสุดทางที่บางไทร
3. ในปี 2555 บริษัทได้รับสัมปทานในการดำเนินโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครตามที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติให้บริษัทเข้าดำเนินโครงการเมื่อวันที่ 4 กันยายน 2555 และในวันที่ 14 กันยายน 2555 บริษัทได้เข้าทำสัญญาสัมปทานโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร กับ กทพ. มีระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2555 ระยะเวลาก่อสร้าง 48 เดือน ระยะเวลาที่เหลือเป็นการเปิดให้บริการและเก็บค่าผ่านทาง โดยมีแนวเส้นทางเริ่มต้นที่ถนนกาญจนาภิเษกบริเวณโรงกรองน้ำมหาสวัสดิ์ไปทางทิศตะวันออกตามแนวเขตทางรถไฟสายใต้เดิม ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่สะพานพระรามหก และไปเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช บริเวณด้านเหนือของสถานีขนส่งหมอชิต 2 ระยะทาง 16.7 กิโลเมตร

โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 โครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด และโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครเป็นโครงการที่มีลักษณะ BTO (Build Transfer and Operate) คือ บริษัทและบริษัทย่อยลงทุนในการออกแบบ ก่อสร้าง และบริหารทางพิเศษ โดยกรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ เป็นของ กทพ. การให้บริการในลักษณะดังกล่าวเป็นลักษณะของบริการสาธารณูปโภค ซึ่งโดยปกติภาครัฐจะเป็นผู้ให้บริการนี้แก่ประชาชน แต่เนื่องจากภาครัฐมีงบประมาณที่จำกัด จึงเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามาร่วมดำเนินการในกิจการของ

รัฐตามเงื่อนไขที่ภาคีรัฐกำหนด โดยบริษัทและบริษัทย่อยมีสิทธิในการบริหารและได้รับรายได้ค่าผ่านทางตามสัดส่วนที่กำหนดในสัญญา อายุของสัญญามีระยะเวลา 30 ปี โดยในส่วนของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด สามารถเจรจาต่ออายุได้อีก 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปี ภายใต้เงื่อนไขข้อตกลงที่ต้องเจรจากับ กทพ.ต่อไป

การดำเนินโครงการทางพิเศษ

1) โครงการทางพิเศษศรีรัช

บริษัท และ กทพ.ได้ร่วมกันลงทุนในโครงการระบบทางพิเศษในกรุงเทพและปริมณฑล โดยบริษัทเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) ซึ่งประกอบด้วยทางพิเศษ 4 ส่วน คือส่วนเอ (พระราม 9-รัชดาภิเษก) ส่วนบี (พญาไท-บางโคล่) ส่วนซี (รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ) และส่วนดี (พระราม 9-ศรีนครินทร์) ระยะทางทั้งสิ้น 38.5 กิโลเมตร และ กทพ.ลงทุนก่อสร้างและบริหารทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) ระยะทาง 27.1 กิโลเมตร

ในส่วนของค่าผ่านทาง ผู้ใช้ทางพิเศษชำระค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดขึ้นทางพิเศษ โดย กทพ.จะเป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทางทั้งหมดแล้วแบ่งให้บริษัท การจัดแบ่งรายได้ระหว่างบริษัทกับ กทพ.ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 นั้น ตั้งแต่วันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก รายได้ค่าผ่านทางจากทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัชจะถูกนำมารวมกันและแบ่งตามเกณฑ์พื้นที่ คือ โครงข่ายในเขตเมือง 9 ปีแรก บริษัทได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 60 กทพ.ได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 40 สำหรับ 9 ปีสุดท้าย บริษัทได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 40 กทพ.ได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 60 และระยะเวลาระหว่าง 9 ปีแรกและ 9 ปีสุดท้ายได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 50 เท่ากัน ส่วนโครงข่ายนอกเขตเมืองคือทางพิเศษศรีรัช ส่วนซี และส่วนดี รายได้ค่าผ่านทางเป็นของบริษัททั้งหมดตลอดระยะเวลาสัญญา

2) โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

บริษัทมีหน้าที่ในการออกแบบและก่อสร้าง จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์และระบบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและมีหน้าที่ในการบริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาทางพิเศษรวมทั้งการเรียกเก็บค่าผ่านทาง เพื่อแลกเปลี่ยนกับสิทธิในรายได้ค่าผ่านทางและรายได้อื่น (ถ้ามี) ตลอดอายุสัมปทาน บริษัทเป็นผู้รับภาระในการลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมดตลอดระยะเวลาสัมปทานและแบ่งผลตอบแทนหรือให้ผลประโยชน์แก่รัฐตามที่ได้ตกลงกันในสัญญาสัมปทาน มีมูลค่าโครงการ 25,491 ล้านบาท

บริษัทมีสิทธิที่จะได้รับรายได้ค่าผ่านทางตลอดระยะเวลาสัมปทาน ซึ่งอัตราค่าผ่านทางและการปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นไปตามที่ตกลงในสัญญา

สัญญาสัมปทานมีระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่ กทพ.ได้ระบุในหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน (Notice to Proceed : NTP) คือวันที่ 15 ธันวาคม 2555 โดยแบ่งออกเป็น

ระยะที่ 1 การออกแบบ ก่อสร้างทางพิเศษ การจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ระบบควบคุมการเก็บเงินค่าผ่านทางพิเศษ ระบบสื่อสาร และระบบควบคุมการจราจร และระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องของทางพิเศษ โดยมีระยะเวลาก่อสร้างไม่เกิน 48 เดือนนับจากวันที่ 15 ธันวาคม 2555 ซึ่งเป็นวันที่ กทพ.กำหนดให้เริ่มงานตามที่ระบุไว้ใน NTP

ระยะที่ 2 การบริหารจัดการ และการให้บริการ ได้แก่ การเรียกเก็บค่าผ่านทาง การกู้ยืม และการบำรุงรักษาทางพิเศษ โดยมีกำหนดเวลาเริ่มจากวันเปิดดำเนินการโครงการจนถึงสิ้นสุดระยะเวลาสัมปทาน

บริษัทได้เริ่มเข้าดำเนินการก่อสร้างเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2555 โดยในช่วงแรก เป็นการเตรียมความพร้อมของพื้นที่ก่อสร้าง งานสำรวจ และงานออกแบบและมีความคืบหน้าของโครงการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 อยู่ที่ร้อยละ 12.31

แนวเส้นทางและลักษณะทางกายภาพ

1. เริ่มต้นที่ถนนกาญจนาภิเษก ใกล้ทางแยกต่างระดับฉิมพลี จากนั้นแนวเส้นทางจะใช้พื้นที่เขตทางรถไฟสายตะวันตกข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 6 จนถึงบริเวณบางซื่อและเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชบริเวณด้านเหนือของสถานีขนส่งหมอชิต 2 รวมระยะทางประมาณ 16.7 กิโลเมตร
2. เป็นทางพิเศษยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ก่อสร้างในรูปแบบโครงสร้างพื้นทางรูปกล่องใช้ชิ้นส่วนคอนกรีตหล่อสำเร็จ (Pre-cast Segmental Box Girder) และมีจุดเชื่อมต่อ 8 แห่ง มีทางขึ้น-ลงขนาด 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง รวม 6 แห่ง
3. ด่านเก็บค่าผ่านทางจำนวน 10 ด่าน แบ่งเป็นด่านขาเข้า 6 ด่าน ด่านขาออก 4 ด่าน

3) ทางพิเศษอุดรรัถยา (ภายใต้สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด)

บริษัทย่อยได้เป็นผู้ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) ซึ่งประกอบด้วยทางพิเศษ 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 แจ้งวัฒนะ-เชียงราก และระยะที่ 2 เชียงราก-บางไทร เชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชที่บริเวณถนนแจ้งวัฒนะมีระยะทางรวมทั้งสิ้น 32 กิโลเมตร สำหรับขาเข้าเมืองผู้ใช้งานชำระค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดขึ้นทางพิเศษ สำหรับขาออกจากเมืองชำระค่าผ่านทางที่จุดลงทางพิเศษ โดย กทพ.เป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทางทั้งหมดแล้วส่งมอบให้บริษัทย่อย รายได้ค่าผ่านทางในส่วนของทางพิเศษอุดรรัถยาเป็นของบริษัทย่อยทั้งหมด

1.2 นโยบายในการดำเนินงานของบริษัทในภาพรวม

วิสัยทัศน์ : บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีความมุ่งมั่นที่จะเป็นบริษัทชั้นนำที่ดำเนินธุรกิจให้บริการทางพิเศษด้วยระบบการจัดการที่ดีเพื่อให้บริการที่ประทับใจ และมีความปลอดภัยอำนวยความสะดวกต่อการเดินทางของสาธารณชน ด้วยระบบบริหารงานที่มีคุณภาพ เพื่อให้เกิดการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง อันนำมาซึ่งการยอมรับของส่วนรวม ภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีความรับผิดชอบต่อสังคม

พันธกิจ : บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เล็งเห็นความจำเป็นพื้นฐานในการเดินทางที่จะมีการเติบโตควบคู่ไปกับการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจของประเทศ ในขณะที่ยังคงมีความขาดแคลนอุปทานทางด้านสาธารณูปโภค โดยเฉพาะด้านการคมนาคมขนส่ง ทำให้เกิดความคับคั่งของปริมาณจราจรบนท้องถนน โดยเฉพาะในเมืองใหญ่ เช่น กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

บริษัทจึงมีความมุ่งมั่นที่จะมีส่วนร่วมในการบรรเทาปัญหาจราจรของกรุงเทพมหานคร บริษัทได้ลงทุนกว่า 50,000 ล้านบาทในการพัฒนาเครือข่ายระบบทางด่วนในโครงการทางพิเศษศรีรัช ซึ่งเชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหานคร ครอบคลุมใจกลางเมือง รวมถึงโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ซึ่งเป็นโครงการทางด่วนที่เชื่อมต่อระหว่างเมือง ด้วยความชำนาญและประสบการณ์ในธุรกิจกว่า 25 ปี ในปี 2555 บริษัทจึงได้รับสัมปทานในโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีมูลค่าที่บริษัทลงทุนเพิ่มเติมอีกกว่า 25,000 ล้านบาท

ปัจจุบันมีปริมาณจราจรที่ใช้ทางพิเศษในส่วนของทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษอุดรรัถยาเป็นประจำวันประมาณ 1 ล้านเที่ยวต่อวัน แต่บริษัทยังคงรักษาคุณภาพและมาตรฐานความปลอดภัยในการขับขี่ของทางพิเศษตลอดเส้นทาง อีกทั้งยังมีการพัฒนาโครงการอย่างต่อเนื่องเพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้งานได้รับความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง

เป้าหมายการดำเนินงาน

บริษัทมีเป้าหมายที่จะเป็นบริษัทชั้นนำของประเทศในการให้บริการทางพิเศษด้วยระบบการบริหารจัดการที่ดี เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการเดินทางของสาธารณชนภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและมีความรับผิดชอบต่อสังคม โดยมีนโยบายหลัก 4 ประการคือ

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

เพื่อให้การดำเนินงานกิจการของบริษัทเป็นไปตามนโยบายหลัก บริษัทได้ปฏิบัติตามกลยุทธ์และแผนงานหลัก ในปี 2556 ดังนี้

1. ดำเนินการให้การก่อสร้างทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง มีความคืบหน้าตามกำหนดการ
2. ดำเนินการตามขั้นตอนของสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด เพื่อรองรับการปรับอัตราค่าผ่านทางสำหรับทางพิเศษศรีรัช เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2556 และสำหรับทางพิเศษอุดรรัถยา เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2556
3. ศึกษาความเหมาะสม และเตรียมความพร้อมในการลงทุนโครงการทางพิเศษ ทางต่อเชื่อม รวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องตามที่รัฐบาลมีนโยบายเร่งรัดการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน
4. ร่วมปฏิบัติงานกับ กทพ. ในการบริหารและบำรุงรักษาทางพิเศษศรีรัชด้วยสัมพันธภาพที่ดีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และความพอใจให้ผู้ใช้บริการ
5. ติดตาม และเร่งรัดการดำเนินการให้ได้ข้อยุติเกี่ยวกับข้อพิพาทที่มีกับ กทพ. เพื่อลดผลกระทบต่อการดำเนินงาน
6. รักษาสภาพคล่องรวมถึงบริหารเงินลงทุนระยะสั้น และการลงทุนระยะยาวอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มรายได้ พร้อมทั้งนำเครื่องมือทางการเงินต่างๆ มาใช้ เพื่อบริหารความเสี่ยง และลดต้นทุนการเงิน
7. ดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้สังคมได้รับรู้ถึงความมุ่งมั่นในการให้บริการที่มีคุณภาพ และความรับผิดชอบต่อผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนโดยผ่านทางกิจกรรมเพื่อสังคม เพื่อให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีในใจของผู้ใช้บริการ และสังคมโดยรวม
8. รักษาไว้ซึ่งระบบบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ตรวจสอบได้ ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมถึงรักษาระบบบริหารงานคุณภาพ (ISO 9001) ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (ISO 14001) และพัฒนาระบบสารสนเทศด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการปฏิบัติงานที่ดี

1.3 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญ

บริษัทมีนโยบายหลักในการบรรเทาปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร โดยการบริหารจัดการทางพิเศษศรีรัชอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งบริษัทได้ปรับปรุงทางพิเศษให้มีความสะดวก ปลอดภัยสำหรับผู้ใช้งานพิเศษ และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการอย่างต่อเนื่อง อาทิ

1. บริษัทร่วมกับ กทพ. ในการนำระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ หรือ Easy Pass มาใช้ในการจัดเก็บค่าผ่านทาง ตั้งแต่ปี 2553 เพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการชำระค่าผ่านทางบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง และเพื่อบรรเทาปัญหาการสะสมของปริมาณจราจรโดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนที่จะเพิ่มขึ้น และในปี 2556 บริษัทได้เพิ่มช่องทาง Easy Pass จำนวน 25 ช่องทาง เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายของภาครัฐที่มีเป้าหมายเปิดให้บริการช่องทาง Easy Pass ร้อยละ 50 ของช่องทางทั้งหมด รวมถึงปัจจุบันมีช่องเก็บค่าผ่านทางโดยระบบ Easy

Pass ในทางพิเศษศรีรัช ทั้งสิ้นจำนวน 66 ช่องทาง โดยอัตราการใช้ Easy Pass มีการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ปริมาณการใช้ Easy Pass เฉลี่ยในวันทำการของเดือนธันวาคม 2556 คิดเป็นร้อยละ 33.54 ของปริมาณจราจรประเภทยนต์ 4 ล้อ

2. บริษัทได้ตระหนักถึงสภาพปัญหาจราจรซึ่งอยู่ในภาวะวิกฤตในหลายพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งบริเวณที่บริษัทจะสามารถช่วยบรรเทาปัญหาจราจร คือ บริเวณถนนพระราม 9 และถนนจตุรทิศ ช่วง ค. บริษัทจึงได้ร่วมกับ กทพ. และกรุงเทพมหานคร (กทม.) ก่อสร้างทางเชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี กับถนนจตุรทิศ ช่วง ค. เพื่อช่วยระบายการจราจรที่หนาแน่น และเพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้งานที่ประสงค์จะเดินทางไปสนามบิสิเนสพาร์ค โดยเริ่มก่อสร้างตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2556 คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการประมาณกลางปี 2557

การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในปี 2556

1. กทพ.ได้ปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่ตามประกาศกระทรวงคมนาคมฉบับลงวันที่ 2 สิงหาคม 2556 โดยอัตราค่าผ่านทางใหม่ของทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2556 และในส่วนช่องทางพิเศษอุดรรัถยา มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 พฤศจิกายน 2556 โดยมีกำหนดปรับครั้งต่อไปในปี 2561
2. บริษัทรับมอบพื้นที่เพื่อการก่อสร้างทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ที่ครบกำหนดตามสัญญา ทั้งในส่วนพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และเอกชน ยกเว้นพื้นที่ส่วนที่ทับซ้อนกับโครงการก่อสร้างรถไฟสายสีแดง (บางซื่อ-รังสิต) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งอยู่ระหว่างการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยยังคงเหลือพื้นที่เอกชนที่ กทพ. ต้องส่งมอบตามสัญญา ในวันที่ 15 มีนาคม 2557 และวันที่ 15 มิถุนายน 2557
3. เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2556 บริษัทได้ลงนามว่าจ้าง บริษัท ช.การช่าง-โตเกียว คอนสตรัคชั่น จำกัด ในการก่อสร้างทางเชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัชส่วนดีกับถนนจตุรทิศช่วง ค. โดยมีระยะเวลาการก่อสร้างนาน 16 เดือน และมีมูลค่าการก่อสร้างทั้งสิ้น 254 ล้านบาท
4. บริษัทได้ดำเนินการเพิ่มช่องบริการ Easy Pass อย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับปริมาณผู้ใช้บัตร Easy Pass ที่มีปริมาณสูงขึ้น โดยในปี 2556 บริษัทได้ดำเนินการเปิดให้บริการช่อง Easy Pass แบบเปิดตลอดวัน ในด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษศรีรัชจำนวน 10 ด่าน 10 ช่องทาง และติดตั้งระบบ Easy Pass เพิ่มเติม โดยเปิดให้บริการเป็นช่วงเวลาจำนวน 15 ด่าน 15 ช่องทาง ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องตามนโยบายของ กทพ. และกระทรวงคมนาคมที่มีเป้าหมายที่จะเปิดให้บริการช่องทาง Easy Pass ในอัตราร้อยละ 50 ของช่องทางทั้งหมด
5. ในเดือนกุมภาพันธ์ 2556 บริษัทเข้าซื้อหุ้นสามัญของบริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน) (TTW) เพิ่มเติมจากบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) จำนวน 438.90 ล้านหุ้น ในราคาหุ้นละ 7.55 บาท เป็นจำนวนเงิน 3,314 ล้านบาท ซึ่งทำให้บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นใน TTW เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 9.24 เป็นร้อยละ 20.24 ของทุนจดทะเบียน
6. ในเดือนกรกฎาคม 2556 บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) (CKP) ได้เสนอขายหุ้นสามัญให้ประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรก จำนวน 220 ล้านหุ้น ซึ่งบริษัทได้ร่วมเสนอขายหุ้นของ CKP จำนวน 20.6 ล้านหุ้น ในราคา 13 บาทต่อหุ้น ทำให้บริษัทมีสัดส่วนในการถือหุ้นของบริษัท CKP ลดลงจากเดิมในอัตราร้อยละ 30 เป็นอัตราร้อยละ 23.22 ของทุนจดทะเบียน
7. ในเดือนธันวาคม 2556 บริษัทได้ใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) ตามสัดส่วนจำนวน 855.05 ล้านหุ้น ในราคาหุ้นละ 1 บาท เพื่อคงสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน 20,500 ล้านบาท

8. ในปี 2556 มีการออกหุ้นกู้ใหม่ จำนวน 3 ครั้ง เป็นเงิน 7,000 ล้านบาท โดยออกและเสนอขายหุ้นกู้ในเดือน มีนาคม 2556 จำนวน 2 ครั้ง เป็นเงิน 6,000 ล้านบาท และในเดือนพฤศจิกายน 2556 จำนวน 1 ครั้ง เป็นเงิน 1,000 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

ในเดือนมีนาคม 2556 บริษัทได้ออกและเสนอขายหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2556 ชุดที่ 1 อายุ 3 ปี จำนวน 2,000 ล้านบาท ในอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 3.60 ต่อปี ชุดที่ 2 อายุ 5 ปี จำนวน 2,000 ล้านบาท ในอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 4.03 ต่อปี และชุดที่ 3 อายุ 7 ปี จำนวน 1,000 ล้านบาท ในอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 4.36 ต่อปี และหุ้นกู้ครั้งที่ 2/2556 อายุ 3 ปี จำนวน 1,000 ล้านบาท ในอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 3.60 ต่อปี เพื่อนำไปชำระคืนหุ้นกู้เดิมที่ครบกำหนดไถ่ถอนในเดือนมีนาคม พฤษภาคม มิถุนายน กันยายน และพฤศจิกายน 2556 และเพื่อเป็นแหล่งเงินทุนสำหรับชำระค่าก่อสร้างตามสัญญา Project Management Agreement ของโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

ในเดือนพฤศจิกายน 2556 บริษัทได้ออกและเสนอขายหุ้นกู้ครั้งที่ 3/2556 อายุ 5 ปี จำนวน 1,000 ล้านบาท ในอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 4.70 ต่อปี เพื่อเป็นแหล่งเงินทุนในการชำระค่าก่อสร้างตามสัญญา Project Management Agreement ของโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

9. ในเดือนเมษายน 2556 บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด (TRIS Rating) สถาบันจัดอันดับความน่าเชื่อถือทางการเงินของไทยได้ทบทวนการจัดอันดับความน่าเชื่อถือของบริษัท ซึ่งผลการทบทวน TRIS ยังคงอันดับความน่าเชื่อถือองค์กรของบริษัทที่ระดับ "A" และคงอันดับความน่าเชื่อถือของตราสารหนี้ของบริษัทที่ระดับ "A" เช่นกัน

1.4 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

1.4.1 นโยบายการแบ่งการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย

การประกอบธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อยเป็นลักษณะเดียวกัน คือ การก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ แต่เนื่องจากบริษัทย่อยได้รับผลกระทบทางการเงินอย่างรุนแรงจากการที่รายได้ไม่เป็นไปตามประมาณการ เนื่องจากผลของการมีทางที่มีลักษณะแข่งขันกับทางพิเศษอุดรรัถยาตั้งแต่ปี 2541 บริษัทย่อยจึงปรับปรุงการบริหารเพื่อลดค่าใช้จ่ายโดยปรับลดจำนวนพนักงานและว่าจ้างบริษัทเป็นผู้ดำเนินการบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา

1.4.2 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

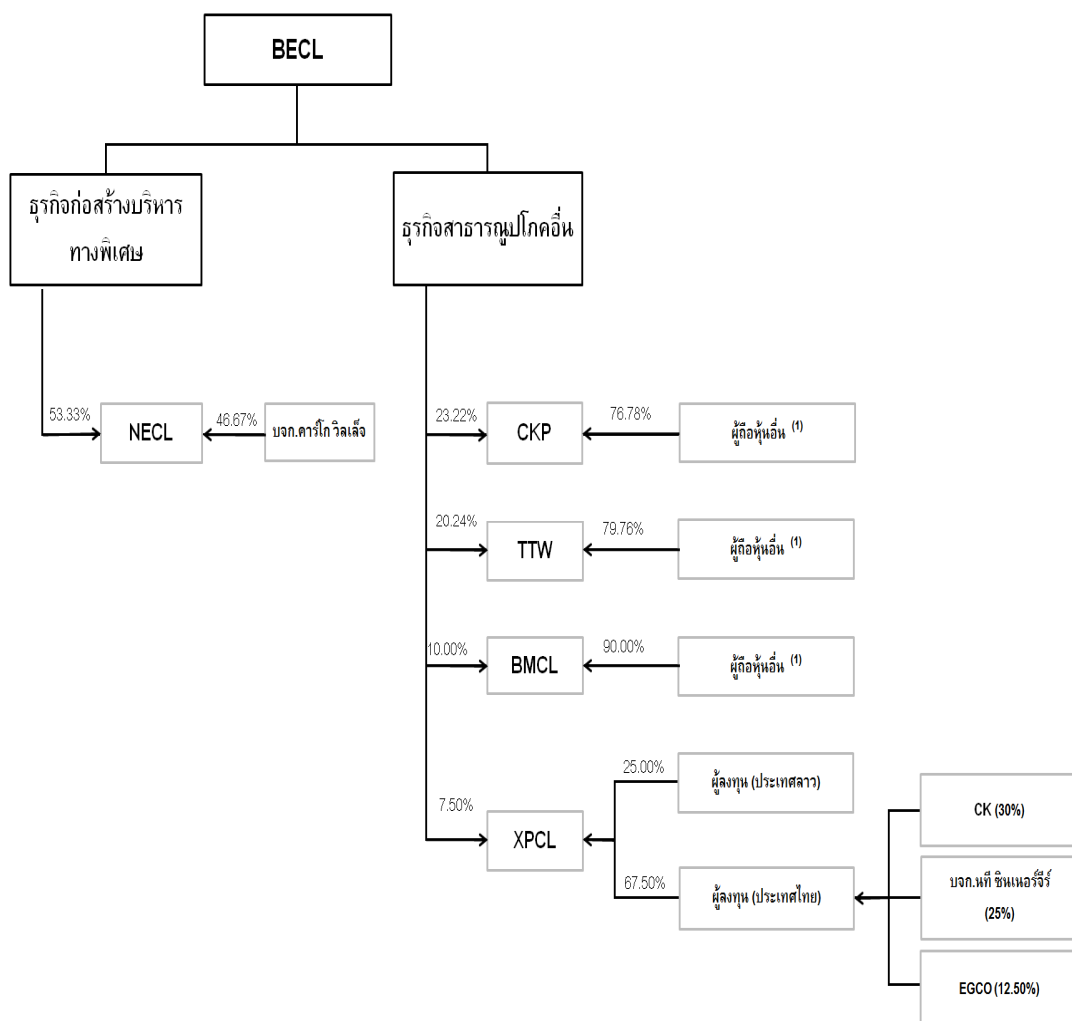
บริษัทมีนโยบายการลงทุนในธุรกิจสาธารณูปโภคพื้นฐานหรือธุรกิจสนับสนุนที่เกื้อหนุนการดำเนินงานของบริษัทและสร้างโอกาสและผลตอบแทนระยะยาวให้แก่บริษัท โดยบริษัทได้มีการลงทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 ดังนี้

1. ชื่อและสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทที่ไปร่วมลงทุน

หน่วย : ล้านบาท

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	ทุนจดทะเบียน	ทุนเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ต้นทุนเงินลงทุน
บจก.ทางด่วนกรุงเทพเหนือ	ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา	6,000	5,250	53.33%	2,450
บมจ. ซีเค พาวเวอร์	ลงทุนถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company)	5,500	5,500	23.22%	2,554
บมจ. น้ำประปาไทย	ผลิตและจำหน่ายน้ำประปา	3,990	3,990	20.24%	4,451
บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ	ให้บริการรถไฟฟ้า MRT	20,500	20,500	10.00%	2,340
บจก. ไชยบุรี พาวเวอร์	ก่อสร้างและดำเนินโครงการไฟฟ้าพลังน้ำ	26,861	5,790	7.50%	434

2. แผนผังโครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556



หมายเหตุ : ⁽¹⁾ ผู้ถือหุ้นตามรายชื่อที่ปรากฏใน www.set.or.th

1.4.3 โครงสร้างการถือหุ้นในบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (บริษัทย่อย) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

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. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

2.1 ลักษณะบริการ

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

ระบบทางพิเศษ	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 และอโศก-ศรีนครินทร์)	38.5	บมจ.ทางด่วนกรุงเทพ
3. ทางพิเศษอุดรรัถยา (บางปะอิน-ปากเกร็ด)	32.0	บจก.ทางด่วนกรุงเทพเหนือ
4. ทางพิเศษอุดรรัถยา (ดอนเมือง-โกลด์เวย์)	28.0	บมจ.ทางยกระดับดอนเมือง
5. ทางพิเศษฉลองรัชร่วมส่วนต่อขยาย (รามอินทรา-อาจณรังค์ และ รามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร)	37.7	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
6. ทางพิเศษบูรพาวิถี (บางนา-ชลบุรี)	55.0	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
7. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) และทางหลวงหมายเลข 37 (ช่วงสุขสวัสดิ์-บางขุนเทียน) รวมทางเชื่อมต่อถนนวงแหวน อุตสาหกรรม	37.8	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
8. ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (โครงการ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง)	16.7	บมจ.ทางด่วนกรุงเทพ
รวมระยะทางทั้งสิ้น	272.8	

2.1.1 โครงสร้างรายได้

รายได้ของบริษัทและบริษัทย่อยเปรียบเทียบปี 2554-2556

รายการ	บริหาร โดย	ปี 2556		ปี 2555		ปี 2554	
		ล้านบาท	%	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%
ทางพิเศษในเขตเมือง ⁽¹⁾							
ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1)	กทพ.	2,564	22.66	2,463.81	26.71	2,411.46	31.52
ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนเอ)	บริษัท	1,463	12.93	1,415.50	15.35	1,409.67	18.42
ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนบี)	บริษัท	703	6.20	674.69	7.31	654.14	8.55
รวม		4,730	41.81	4,554.00	49.37	4,475.27	58.49
ทางพิเศษนอกเขตเมือง							
ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนซี)	บริษัท	867	7.66	851.31	9.23	797.86	10.43
ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี)	บริษัท	1,393	12.31	1,342.52	14.55	1,233.52	16.13
ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด)	บริษัทย่อย	1,050	9.28	984.39	10.67	801.54	10.46
รวม		3,310	29.25	3,178.22	34.45	2,832.92	37.02
รวมรายได้ค่าผ่านทาง		8,040	71.06	7,732.22	83.82	7,308.19	95.51
รายได้อื่น							
กำไรจากการปรับมูลค่าธุรกรรมของเงิน ลงทุนจากการโอนเปลี่ยนประเภท		2,808	24.82	-	-	-	-
กำไรจากเงินลงทุน		309	2.73	1,197.52	12.98	16.06	0.21
อื่นๆ ⁽²⁾		157	1.39	294.58	3.20	327.54	4.28
รวมรายได้ทั้งสิ้น		11,314	100.00	9,224.32	100.00	7,651.79	100.00

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

⁽²⁾ รายได้อื่นๆ หมายถึง ดอกเบี้ยรับ เงินปันผลรับ และอื่นๆ

2.1.2 ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง

ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางสำหรับโครงข่ายในเขตเมือง ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2554 บริษัทได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางในอัตราร้อยละ 40 กทพ. ได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 60 สำหรับโครงข่ายนอกเขตเมือง บริษัทได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางทั้งหมด ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญา

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

2.1.3 อัตราค่าผ่านทาง

ทางพิเศษ / ด้านเก็บค่าผ่านทาง	อัตราค่าผ่านทาง (บาท/เที่ยว)		
	4 ล้อ	6-10 ล้อ	มากกว่า 10 ล้อ
ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1)	50	75	110
ยกเว้น ด้านออจณรงค์ 1 (ไปบางนา)	*	*	*
ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2)	50	75	110
ยกเว้น ด้านศรีนครินทร์ ด้านรามคำแหง ด้านพระราม 9 ด้านอโศก 3 ด้านพระราม 9-1 (ศรีรัช)	25	55	75
ด้านประชาชื่น (ขาเข้า)	60	90	140
ด้านประชาชื่น (ขาออก)	10	15	30

ทางพิเศษ / ด้านเก็บค่าผ่านทาง	อัตราค่าผ่านทางพิเศษ (บาท/เที่ยว)		
	4 ล้อ	6-10 ล้อ	มากกว่า 10 ล้อ
<div> <div> ด้านประาชชั้น 1 (ขึ้นจากถนนประาชชั้น)</div> <div>ด้านประาชชั้น 2 (ลงสู่ถนนประาชชั้น)</div> <div>ด้านางมวงศ์วาน 1 (ขาออก)</div> <div>ด้านางมวงศ์วาน 2 (ขาเข้า)</div> </div>	15	20	35
ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	** 50	** 80	** 115
ทางพิเศษอุดรรัถยา	45	100	150
ยกเว้น			
ด้านเมืองทองธานี	*** 35	*** 90	*** 140
ด้านบางปะอิน	55	120	180

หมายเหตุ : * อัตรานี้หลังหักส่วนลดพิเศษ 10 บาท สำหรับรถทุกประเภท จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2557
 ** อัตรานี้มีผลใช้บังคับนับแต่วันที่เปิดให้ดำเนินการโครงการเป็นต้นไปเป็นระยะเวลา 5 ปี
 *** อัตรานี้หลังหักส่วนลดพิเศษ 10 บาท สำหรับรถทุกประเภท จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2557

การปรับอัตราค่าผ่านทางของทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช เป็นไปตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งมีการปรับทุก 5 ปี โดยจะคำนวณการปรับอัตราค่าผ่านทางบนพื้นฐานของอัตราค่าเพิ่มของดัชนีราคาผู้บริโภคสำหรับกรุงเทพมหานครที่ออกโดยกระทรวงพาณิชย์ล่าสุด ทั้งนี้จะปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นจำนวนเต็มช่วงละ 5 บาท แต่จะปรับได้ไม่เกินครั้งละ 10 บาท ตลอดระยะเวลา 15 ปีแรกของสัญญา ในกรณีที่เกิดเงินเฟ้อสูงกว่าปกติหรือมีเหตุสุดวิสัย หรือเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น บริษัท และ กทพ. สามารถพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางตามสมควร โดยมีการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งล่าสุด เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2556 และมีกำหนดการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งต่อไปในวันที่ 1 กันยายน 2561

การปรับอัตราค่าผ่านทางของทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เป็นไปตามสัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร โดยปรับทุก 5 ปี นับแต่วันที่เปิดดำเนินการโครงการ ในอัตรา 15 บาท 25 บาท และ 35 บาท สำหรับรถ 4 ล้อ รถ 6-10 ล้อ และรถมากกว่า 10 ล้อตามลำดับ

และทางพิเศษอุดรรัถยา การปรับอัตราค่าผ่านทางจะมีการปรับทุก 5 ปี โดยจะคำนวณการปรับอัตราค่าผ่านทางบนพื้นฐานของอัตราค่าเพิ่มของดัชนีราคาผู้บริโภคสำหรับกรุงเทพมหานครที่ออก โดยกระทรวงพาณิชย์ล่าสุด ทั้งนี้จะปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นจำนวนเต็มช่วงละ 5 บาทแต่จะปรับได้ไม่เกินครั้งละ 15 บาท ตลอดระยะเวลา 15 ปีแรกของสัญญา โดยมีการปรับค่าผ่านทางครั้งแรกเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2546 และมีการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2556 สำหรับครั้งต่อไปมีกำหนดการปรับอัตราค่าผ่านทางในวันที่ 1 พฤศจิกายน 2561

แม้ว่า กทพ.ได้ดำเนินการให้มีการออกประกาศกระทรวงคมนาคมในการปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่ซึ่งลงนามโดยรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมในฐานะผู้มีอำนาจตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยอัตราค่าผ่านทางสำหรับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัชมีการปรับเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2556 และอัตราค่าผ่านทางสำหรับทางพิเศษอุดรรัถยาซึ่งมีการปรับเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2556 แต่บริษัทและบริษัทย่อยเห็นว่าอัตราค่าผ่านทางตามประกาศดังกล่าวยังคงไม่สอดคล้องกับข้อสัญญา

2.2 การตลาดและการแข่งขัน

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายและลักษณะลูกค้า

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของผู้ใช้ทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช คือ ผู้ใช้ทางที่มุ่งหวังความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง ต้องการร่นระยะทางในการเดินทางไปยังจุดหมาย รวมทั้งต้องการหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรตามเส้นทางปกติที่การจราจรติดขัดในพื้นที่ของกรุงเทพและปริมณฑล โดยสามารถจำแนกลูกค้าซึ่งเป็นผู้ใช้ทางตามประเภทของรถที่ใช้ทางพิเศษ ได้แก่ประเภทรถ 4 ล้อ รถ 6-10 ล้อ และรถมากกว่า 10 ล้อ โดยในปี 2556 มีสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 97.75 ร้อยละ 1.98 และร้อยละ 0.27 ตามลำดับ ทั้งนี้ปริมาณจราจรตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2556 ที่ใช้ทางพิเศษสามารถจำแนกตามพื้นที่ได้ดังนี้

ระบบทางพิเศษ	ปริมาณจราจรเฉลี่ย (เที่ยว/วัน)	สัดส่วน %
1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) ⁽¹⁾ (บางนา-ดินแดง-ดาวคะนอง)	370,034	22.91
2. ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) 2.1 ส่วนในเมือง (ประราชัน-พญาไท-บางโคล่-อโศก) 2.2 ส่วนนอกเมือง (ประราชัน-แจ้งวัฒนะ และอโศก-ศรีนครินทร์)	321,299 340,577	19.89 21.08
3. ทางพิเศษอุดรรัถยา (บางปะอิน-ปากเกร็ด)	67,741	4.19
4. ทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-อาจณรงค์ และ รามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร) ⁽¹⁾	180,682	11.18
5. ทางพิเศษบูรพาวิถี (บางนา-ชลบุรี) ⁽¹⁾	134,900	8.35
6. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ⁽¹⁾ และทางหลวงหมายเลข 37 (ช่วงสุขสวัสดิ์-บางขุนเทียน)	200,386	12.40
รวมปริมาณจราจรทั้งสิ้น	1,615,619	100

หมายเหตุ : ⁽¹⁾ แหล่งข้อมูล การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

เนื่องจากการให้บริการทางพิเศษจัดเป็นการให้บริการด้านสาธารณูปโภคต่อประชาชนผู้ใช้ทางที่ต้องการความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง ซึ่งถือเป็นลูกค้ากลุ่มเป้าหมายของระบบทางพิเศษ กลุ่มลูกค้าจึงมีการกระจายตัวตามจุดหมายการเดินทาง ที่พักอาศัย สถานที่ทำงาน ดังนั้นรายได้ของระบบทางพิเศษจึงไม่ได้ขึ้นอยู่กับบุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นพิเศษแต่อย่างใด

2.2.1 นโยบายและลักษณะการตลาด

กลยุทธ์ทางการตลาด

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

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

ในส่วนของกลยุทธ์ทางการตลาด บริษัทได้มีการดำเนินการ คือ

1) เส้นทางพิเศษและเครือข่ายการให้บริการ (Products)

1. การมีเครือข่ายการให้บริการทางพิเศษซึ่งตั้งอยู่บนทำเลที่ดี และเชื่อมต่อกับถนนหลักของเมืองทำให้สามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้ทางให้เดินทางไปยังจุดหมายได้ตรงตามต้องการ บริษัทได้ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพของสายทางและคุณภาพของการให้บริการที่ดีบริษัทได้ให้ความสำคัญต่อความต้องการของลูกค้าโดยได้นำมาปรับเป็นกลยุทธ์สำคัญเพื่อเสริมศักยภาพในการรองรับปริมาณจราจรที่หมุนเวียนในระบบให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น
2. การศึกษาความเหมาะสมเพื่อปรับปรุงทางขึ้น-ลงทางพิเศษเป็นอีกมาตรการที่บริษัทนำมาเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทางและรักษาระดับคุณภาพทางพิเศษในด้านความปลอดภัยเชิงวิศวกรรมให้อยู่ในระดับมาตรฐานสากลอย่างต่อเนื่อง
3. บริษัทมีการติดตามสถิติปริมาณจราจรอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของบริการ Easy Pass ให้เหมาะสมเพื่อปรับปรุงการให้บริการและรองรับจำนวนผู้ใช้ทางพิเศษที่เพิ่มขึ้น ในปี 2556 บริษัทได้เพิ่มจำนวนช่องบริการ Easy Pass บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษต่างๆ ในทางพิเศษศรีรัช จำนวน 25 ช่องทางเพื่อรองรับปริมาณผู้ใช้บัตร Easy Pass ที่เพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ บริษัทได้ดำเนินการปรับย้ายตำแหน่งช่องทาง Easy Pass ในด่านประชาชื่นขาเข้า และด่านอโศก 4 ให้อยู่ในช่องทางด้านขวา เพื่อให้ผู้ใช้บริการ Easy Pass เข้าใช้บริการได้สะดวกและปลอดภัยมากขึ้น และลดการตัดกระแสระจราจรระหว่างช่องเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสด และช่องทาง Easy Pass ซึ่งบรรเทาปัญหาการจราจรคับคั่งบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง
4. การศึกษาแนวเส้นทางใหม่ๆ เพื่อรองรับทิศทางการเติบโตของเมือง (Urbanization) ที่จะขยายตัวในอนาคตโดยเฉพาะพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานครตลอดจนการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้ทาง จัดเป็นการเตรียมพร้อมเพื่อรองรับการขยายขอบข่ายการให้บริการทางพิเศษ อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มช่องทางการให้บริการที่ตอบรับกับความต้องการของผู้ใช้ทางในอนาคตได้เป็นอย่างดี
5. บริษัทได้มีการเพิ่มช่องทางการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวกับการจราจรผ่านป้ายจราจรอัจฉริยะ (Smart Traffic) และป้ายสลับข้อความ (VMS) เพื่อให้ผู้ใช้ทางทราบถึงสภาพจราจรบนระบบทางพิเศษตลอดจนการแนะนำการเดินทางบนเส้นทางพิเศษให้สะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น
6. บริษัทได้ดำเนินการปรับปรุงป้ายแนะนำการใช้ทางพิเศษบนถนนพื้นราบ ทั้งที่เป็นถนนสายหลักและถนนซอยในกรุงเทพและปริมณฑลอย่างต่อเนื่อง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางและเพิ่มความมั่นใจในการเข้าใช้ทางพิเศษ โดยบริษัทจะเน้นการให้ข้อมูลสถานที่สำคัญในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงกับทางขึ้น-ลงทางพิเศษส่วนต่างๆ ผ่านเว็บไซต์และสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ เพื่อให้ลูกค้าที่เป็นผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง

2) อัตราค่าผ่านทาง (Price)

1. การกำหนดอัตราค่าผ่านทางพิเศษ ได้มีการตกลงและกำหนดอัตราค่าผ่านทางตลอดจนวิธีการพิจารณาการคำนวณปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่ไว้ในสัญญาโครงการเป็นการล่วงหน้า ซึ่งอัตราดังกล่าวเป็นอัตราที่ได้มีความเห็นชอบร่วมกันว่าเป็นอัตราที่เหมาะสมตามผลการศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนของแต่ละโครงการ ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดได้กำหนดให้มีการพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่เป็นประจำทุก 5 ปี โดยอ้างอิงตามการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาผู้บริโภคกรุงเทพมหานครที่ได้มีการออกประกาศโดยกระทรวงพาณิชย์ ซึ่งการคำนวณดังกล่าวเป็นการคำนวณเพื่อรักษามูลค่าที่แท้จริงของอัตราค่าผ่านทางตามระยะเวลาที่กำหนดของสัญญา
2. การให้ส่วนลดค่าผ่านทางในปี 2556 บริษัทได้มอบส่วนลดค่าผ่านทางให้กับผู้ใช้ทางอย่างต่อเนื่องในบางเส้นทาง โดยมีการกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดเป็นคราวๆ ไป เพื่อดึงดูดให้ผู้ใช้ทางหันมาใช้ทางพิเศษมากขึ้น โดยเฉพาะเส้นทางที่มีจุดเชื่อมต่อระหว่างระบบทางพิเศษ เช่น บริเวณด่านพระราม 9-1 (ที่มาจากทางพิเศษฉลองรัช เพื่อเข้าสู่ทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนติ) ซึ่งบริษัทให้ส่วนลดถึงวันที่ 31 สิงหาคม 2556 และด่านอาจณรงค์ 1 (มุ่งหน้าเข้าบางนา) ซึ่งบริษัทให้ส่วนลดจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2557 ตลอดจนทางพิเศษอุดรรัถยาที่ด่านศรีสมานและด่านบางพูน ซึ่งบริษัทย่อยให้ส่วนลดถึงวันที่ 31 ตุลาคม 2556 และที่ด่านเมืองทองธานีให้ส่วนลดถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2557

3) ช่องทางการจัดจำหน่าย (Place)

1. ปริมาณจราจรในระบบทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) และทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) ที่เกิดขึ้นในปี 2556 สามารถจำแนกตามสัดส่วนพื้นที่เขตในเมืองและนอกเมืองเท่ากับ 63 : 37

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

(หน่วย : เที่ยว/วัน)



	ในเมือง	นอกเมือง	รวม
ปี 2552	621,503	331,005	952,508
ปี 2553	630,032	344,131	974,163
ปี 2554	658,276	366,317	1,024,593
ปี 2555	688,139	396,626	1,084,765
ปี 2556	691,333	408,318	1,099,651

2. การชำระค่าผ่านทางพิเศษ

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

2.2 ผู้ใช้บริการทางพิเศษอุดรรัถยาที่เชื่อมต่อระบบทางพิเศษศรีรัชออกสู่ด้านทิศเหนือของกรุงเทพมหานคร มีระยะทาง 32 กิโลเมตร ซึ่งมีด่านเก็บค่าผ่านทางจำนวน 10 จุดโดยจะต้องชำระเงินค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดทางขึ้นสำหรับขาเข้าเมือง และ ณ จุดทางลงสำหรับขาออกนอกเมือง ซึ่งมีทางขึ้นจำนวน 5 จุด ทางลงจำนวน 5 จุด และผู้บริการจะต้องชำระเงินค่าผ่านทางด้วยเงินสดเท่านั้น

3. การให้บริการระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ

บริษัทได้ร่วมกับ 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 โดยหลังจากที่บริษัทเปิดให้บริการ Easy Pass ทำให้ระบบ Easy Pass สามารถให้บริการครอบคลุมทุกโครงข่ายทางพิเศษ ณ เดือนธันวาคม 2556 มีปริมาณรถใช้ระบบ Easy Pass เฉลี่ยวันทำการของทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัชอยู่ที่ประมาณ 350,019 คันต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 32.40 ของประเภทรถ 4 ล้อ นอกจากนี้การนำ Easy Pass มาใช้ยังเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บค่าผ่านทางในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน จากเดิมที่สามารถจัดเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสดอยู่ที่ 450 คันต่อชั่วโมง เมื่อนำระบบ Easy Pass มาใช้ ปัจจุบันพบว่า มีปริมาณการใช้ Easy Pass สูงสุดที่ 959 คันต่อชั่วโมง เมื่อเทียบกับความสามารถในการจัดเก็บด้วย Easy Pass สูงสุดที่ 1,200 คันต่อชั่วโมง นอกจากนี้บริษัทยังได้มีการประสานงานกับ กทพ. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บค่าผ่านทางในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนอย่างต่อเนื่อง และเพื่อส่งเสริมให้มีการใช้ระบบ Easy Pass มากขึ้น กทพ.ได้มีนโยบายยกเลิกค่าประกันความชำรุดเสียหาย / สูญหายของบัตร Easy Pass และบัตรเติมเงิน ตั้งแต่วันที่ 14 กรกฎาคม 2555

เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บัตร Easy Pass บริษัทจัดให้มีจุดบริการติดตั้ง และตรวจสอบบัตร Easy Pass รวมถึงบริการตัดฟิล์มเพื่อติดตั้ง Easy Pass และทดสอบระบบ Easy Pass โดยผู้ใช้ทางสามารถนำรถยนต์เข้าใช้บริการ ณ จุดบริการ Easy Pass ... Fast Service โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายได้ที่ บมจ.ทางด่วนกรุงเทพ ถนนอโศก-ดินแดง ทุกวันทำการ ตั้งแต่เวลา 09.00-17.00 น.

4) กิจกรรมส่งเสริมการขายและประชาสัมพันธ์ (Promotion)

บริษัทจัดให้มีส่วนลดค่าผ่านทางในบางเส้นทางและมีกำหนดเวลาสิ้นสุด เพื่อส่งเสริมให้ลูกค้ากลุ่มเป้าหมายหันมาใช้บริการทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอจนเกิดความเคยชินและเป็นลูกค้าประจำในที่สุด โดยในปี 2556 บริษัทยังคงให้ส่วนลด ณ จุดเชื่อมต่อจากทางพิเศษฉลองรัชมายังทางพิเศษเฉลิมมหานครที่ด่านอาจณรงค์ 1 เฉพาะไปบางนา รวมถึงทางพิเศษอุดรรัถยาของบริษัทย่อย ยังให้ส่วนลดแก่ผู้ใช้บริการที่ด่านเมืองทองธานีอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ ในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น วันสงกรานต์และวันขึ้นปีใหม่ บริษัทได้ร่วมมือกับ กทพ.จัดกิจกรรมส่งเสริมการใช้ทางพิเศษให้กับผู้ใช้ทางด้วยการแจกของที่ระลึกแก่ผู้ใช้ทางพิเศษ รวมทั้งจัดให้มีจุดให้บริการแก่ผู้ใช้ทางเพื่อสร้างความรู้สึกผูกพันให้กับลูกค้าภายใต้แนวคิดที่ว่าเราพร้อมส่งมอบความสุขด้วยบริการที่ดีให้กับลูกค้าตลอดสายทาง

บริษัทในฐานะเอกชนผู้ให้บริการทางพิเศษได้สนองตอบนโยบายของภาครัฐด้วยการร่วมรณรงค์ “โทรไม่ขับ” และ “เมาไม่ขับ” ผ่านกิจกรรมการขับซึ่ปลอดภัย ตลอดจนการใช้พลังงานเพื่อการเดินทางอย่างคุ้มค่าท่ามกลางสถานการณ์ราคาน้ำมันแพง บริษัทได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์ไปยังกลุ่มลูกค้าเป้าหมายมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ตระหนักถึงความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการใช้บริการทางพิเศษให้ทราบถึงบริการที่มีคุณภาพบนทางพิเศษ และให้ทราบถึงกิจกรรมส่งเสริมการให้บริการต่างๆ ของบริษัท อาทิ การจัดกิจกรรมพิเศษให้กับผู้ใช้ทางที่เป็นผู้โชคดี การให้ส่วนลดค่าผ่านทาง รวมถึงการต่อเชื่อมทางพิเศษกับเส้นทางต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทาง

สำหรับสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ ที่บริษัทใช้เพื่อเป็นช่องทางในการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร ประกอบด้วย สื่อสารคดีวิทยุ-โทรทัศน์ สปอติวิทยุ เอกสารแผ่นปลิว ป้ายสลับข้อความ (VMS) เว็บไซต์ www.becl.co.th ตลอดจนการสื่อสารผ่านโซเชียลมีเดีย (www.facebook.com/bangkokexpressway) รวมทั้งการจัดทำวารสารศรีรัช ราย 2 เดือน เพื่อเป็นช่องทางในการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างบริษัทกับผู้ใช้ทาง สำหรับปี 2556 บริษัทได้เน้นความถี่ในการดำเนินกิจกรรมลูกค้าสัมพันธ์กับลูกค้าเดิมและผู้มีส่วนได้เสียเนื่องในโอกาสครบรอบ 25 ปี ในปี 2555 เพื่อเสริมสร้างความรู้ ความพึงพอใจ และยังเป็นการจูงใจให้ลูกค้าใหม่เข้ามาใช้บริการเพิ่มขึ้น อีกทั้งยังมีการดำเนินกิจกรรมเพื่อสังคมอย่างต่อเนื่องตลอดปี จัดเป็นการสร้างความเข้าใจที่ดีทั้งต่อลูกค้าและสังคม

ในปี 2556 บริษัทได้จัดทำโครงการลุ้นดูหนังฟรีกับ Easy Pass ซึ่งเป็นโครงการที่ กทพ.ร่วมกับบริษัท จัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาดลูกค้า Easy Pass โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างการรับรู้เรื่องช่องทางการเติมเงินและการเพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการการเติมเงิน Easy Pass ผ่าน ATM และ online banking กับ ธนาคารกรุงไทย ธนาคารกรุงเทพ ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารไทยพาณิชย์ ซึ่งเป็นการส่งเสริมการตลาดและมอบสิทธิพิเศษให้กลุ่มลูกค้า Easy Pass

นอกจากนี้ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2556 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2556 กทพ.ได้จัดทำโปรโมชั่นสำหรับผู้ใช้บัตร Easy Pass ด้วยการให้ส่วนลดจากการเติมเงินร้อยละ 3 เช่น เติมเงินในบัตร Easy Pass 1,000 บาท จะได้มูลค่าในบัตร 1,030 บาท ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวเพื่อเป็นการสร้างแรงจูงใจให้มีผู้ใช้บริการบัตร Easy Pass เพิ่มขึ้น

2.2.2 ภาพอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

แม้ว่าเศรษฐกิจไทยจะประสบปัญหาชะลอตัวตั้งแต่กลางปี 2556 แต่สืบเนื่องจากโครงการรถยนต์คันแรกภายใต้นโยบายของรัฐบาล ประกอบกับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมรถยนต์ได้มีการจัดแผนการตลาดส่งเสริมการขายอย่างต่อเนื่อง ทำให้ปี 2556 ยังคงมีปริมาณรถยนต์ใหม่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลต่อการเจริญเติบโตของปริมาณจราจรบนทางพิเศษ จากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบกรายงานว่าในปี 2556 มีปริมาณรถยนต์จดทะเบียนใหม่ (รวมรถยนต์ทุกประเภท) ในเขตกรุงเทพมหานครสูงถึง 610,174 คัน สูงกว่าปี 2555 ที่มีปริมาณรถยนต์จดทะเบียนใหม่ 604,539 คัน ส่งผลให้กรุงเทพมหานครมีปริมาณรถยนต์สะสมรวม 5,010,006 คัน ซึ่งเมื่อเทียบกับถนนในกรุงเทพฯ ที่มีความยาวประมาณ 5,400-5,500 กิโลเมตร มีผลให้ความสามารถในการรองรับปริมาณรถในเขตกรุงเทพมหานครลดลง โดยในปี 2556 ความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์บนถนนทั่วกรุงเทพฯ ในชั่วโมงเร่งด่วนอยู่ที่ 21.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่หากเกิดฝนตกและมีน้ำท่วมความเร็วจะลดลงอยู่ที่ 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และในระยะ 5 ปีข้างหน้า ปริมาณรถจะมีมากขึ้นเป็นผลให้อัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์จาก 21.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ลดลงเหลือ 15-17 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง (ข้อมูลจาก : หนังสือพิมพ์โพสทูเดย์ ฉบับวันที่ 5 สิงหาคม 2556 และหนังสือพิมพ์โลกวันนี้ ฉบับวันที่ 11 สิงหาคม 2556)

ด้านการแข่งขันทางอ้อมจากการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะนั้น ในปัจจุบันมีระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าทั้งจากของกรุงเทพมหานคร (BTS) และรถไฟฟ้าใต้ดินของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ที่ได้เปิดดำเนินการนั้น ปัจจุบันมิได้ส่งผลกระทบทำให้ปริมาณรถที่ใช้ทางพิเศษลดลงแต่อย่างใด เหตุเพราะลูกค้าส่วนใหญ่ของรถไฟฟ้าเป็นผู้ที่ใช้บริการของระบบขนส่งสาธารณะอยู่ก่อนแล้ว ซึ่งเป็นลูกค้าคนละกลุ่มกับลูกค้าของระบบทางพิเศษ อีกทั้งระบบขนส่งมวลชนระบบรางมีระยะทางการให้บริการรวมทั้งสิ้นเพียง 84.25 กิโลเมตร แบ่งเป็น รถไฟฟ้าบีทีเอส 36.25 กิโลเมตร (รวมส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท อ่อนนุช-แบริ่ง และส่วนต่อขยายช่วงวงเวียนใหญ่-บางหว้า) รถไฟฟ้าใต้ดิน 20 กิโลเมตร และรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์ 28 กิโลเมตร ซึ่งครอบคลุมพื้นที่เพียงบางส่วนของกรุงเทพมหานคร จากการติดตามผลกระทบปริมาณรถที่ใช้ทางพิเศษ จากการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์ ตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2553 พบว่าไม่ได้ส่งผลกระทบต่อปริมาณรถที่ใช้ทางพิเศษอย่างมีสาระสำคัญ เนื่องจากมีผู้ใช้บริการจำนวนไม่มากนัก สำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสุขุมวิท (อ่อนนุช-แบริ่ง) ระยะทาง 5.25 กิโลเมตร ซึ่งเปิดดำเนินการ ตั้งแต่วันที่ 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 (ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ) กำหนดแล้วเสร็จปี 2559 จากการวิเคราะห์พบว่า โครงการต่างๆ ที่อยู่ระหว่างก่อสร้างเหล่านี้มีโอกาสส่งผลให้ผู้ใช้ทางหลักเลี่ยงถนนพื้นราบและใช้ทางพิเศษมากขึ้น และเมื่อโครงการต่างๆ ดังกล่าว เปิดให้บริการแล้ว บริษัทจะได้ติดตามผลกระทบอย่างใกล้ชิดต่อไป

2.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

2.3.1 ลักษณะการจัดให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์

กทพ.เป็นหน่วยงานหนึ่งของภาครัฐที่รับผิดชอบในการก่อสร้างทางพิเศษ สำหรับให้บริการต่อการสัญจรของรถยนต์ ให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย รวมทั้งการบรรเทาปัญหาการจราจร โดย กทพ.เชิญชวนให้ผู้สนใจเข้าร่วมจัดทำข้อเสนอการลงทุน บริษัทจึงทำการศึกษาถึงความเป็นไปได้ของโครงการ และเข้ายื่นข้อเสนอขอลงทุนเพื่อให้ได้มาซึ่งโครงการที่มีผลตอบแทนและเงื่อนไขที่เหมาะสม

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

สำหรับโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ซึ่งบริษัท และ กทพ.ได้ลงนาม สัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้าง บริหาร จัดการ ให้บริการ และบำรุงรักษาโครงการเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2555 มีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2555 ถึงวันที่ 14 ธันวาคม 2585 โดยมีระยะเวลาในการก่อสร้างไม่เกิน 48 เดือน กทพ.เป็นผู้กำหนดสายทางพื้นที่ที่จะใช้ในการก่อสร้าง และทำการเวนคืนที่ดินเพื่อส่งมอบให้บริษัทภายในเวลาที่กำหนด โดยบริษัทมีหน้าที่ออกแบบและทำการก่อสร้างตามแบบที่ได้รับอนุมัติจาก กทพ. ภายใต้การควบคุมคุณภาพการก่อสร้างของวิศวกรของ กทพ. และวิศวกรอิสระ ซึ่งวิศวกรอิสระจะทำการตรวจสอบและออกหนังสือรับรองความสำเร็จสมบูรณ์ เมื่องานก่อสร้างเสร็จสิ้นตามมาตรฐานที่กำหนดพร้อมเปิดให้บริการ โดยบริษัทได้ว่าจ้างบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้มีความชำนาญ และมีประสบการณ์ในการก่อสร้างและบริหารโครงการทางพิเศษทุกสายทางที่บริษัทได้รับสัมปทานมาทำหน้าที่ผู้จัดการโครงการและผู้ทำการก่อสร้างและบริหารโครงการทางพิเศษในลักษณะ Lump Sum Turnkey

ตามสัญญาสัมปทานโครงการนี้ บริษัทมีสิทธิในการบริหารจัดการ และให้บริการ ได้แก่การเรียกเก็บค่าผ่านทาง การกู้ยืม และการบำรุงรักษา โดยบริษัทมีสิทธิที่จะได้รับค่าผ่านทางทั้งหมดตลอดระยะเวลาสัมปทาน

2.3.2 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัทได้คำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมาโดยตลอด ตั้งแต่ช่วงการดำเนินการก่อสร้างทางพิเศษตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด บริษัทและบริษัทย่อยปฏิบัติตามมาตรการป้องกันมลภาวะตามมาตรฐานข้อบังคับที่กำหนดโดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา ทั้งนี้ บริษัทและบริษัทย่อยได้ใช้มาตรการรวมถึงวิธีการต่างๆ ในการปฏิบัติอย่างเหมาะสม สำหรับการก่อสร้างในเขตเมืองที่มีประชาชนอาศัยอยู่จำนวนมาก โดยนำเทคนิคการก่อสร้างแบบ Segmental Box Girder มาใช้ ทำให้บริษัทสามารถดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่สั้นกว่าการก่อสร้างโดยวิธีการอื่นที่ใช้กันอยู่ทั่วไปในขณะนั้น เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อสังคมรอบข้าง และมีผลกระทบต่อปริมาณจราจรบนพื้นล่างให้น้อยที่สุดในช่วงระหว่างงานก่อสร้าง และบริษัทไม่เคยมีประวัติการกระทำความผิดที่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมแต่อย่างใด ซึ่งรวมถึงงานก่อสร้างทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครที่ดำเนินอยู่ในขณะนี้

ในการบริหารโครงการระบบทางพิเศษ ณ ปัจจุบัน บริษัทยังคงตระหนักถึงความสำคัญของสิ่งแวดล้อมที่มีต่อคุณภาพชีวิตของพนักงาน ผู้ใช้บริการและสังคมบริเวณโดยรอบทางพิเศษ นอกจากนี้ตั้งแต่ปี 2551 บริษัทได้มีการปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานภายในเพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับการขอรับรองระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 : 2004 ในการนี้ บริษัทได้รับการรับรองจากบริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2551 และมีการตรวจต่ออายุใบรับรองการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง โดยบริษัทมีนโยบายสิ่งแวดล้อม คือ มีเป้าหมายที่จะเป็นบริษัทชั้นนำของประเทศในการให้บริการทางพิเศษด้วยระบบการบริหารจัดการเพื่ออำนวยความสะดวกการเดินทางของสาธารณชน ภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและมีความรับผิดชอบต่อสังคม โดยมีความมุ่งมั่นในการจัดการบริหารงานด้านสิ่งแวดล้อม ด้วยแนวทางการดำเนินงานดังต่อไปนี้

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

ในปี 2556 บริษัทยังชำระรักษาไว้ซึ่งระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 : 2004 อย่างต่อเนื่อง โดยได้ติดตามประเด็นปัญหาสิ่งแวดล้อมที่สำคัญต่างๆ ที่อาจมีโอกาสดังเกิดขึ้น รวมทั้งได้เพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า ด้วยมาตรการบริหารจัดการด้านพลังงาน ซึ่งบริษัทได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง อาทิ การขยายผลการใช้เทคโนโลยี Light-emitting Diode หรือ LED ขนาด 30 วัตต์ มาเปลี่ยนแทนเทคโนโลยีหลอด Metal Halide ขนาด 250 วัตต์ ทั้งบนทางพิเศษศรีรัชและภายในบริเวณบริษัท ซึ่งช่วยประหยัดพลังงาน อีกทั้งจากคุณสมบัติอายุการใช้งานยาวนานของเทคโนโลยี LED ส่งผลให้การซ่อมบำรุงไฟส่องป้ายบอกทางลดลง ช่วยบรรเทาปัญหาจราจรบนทางพิเศษ รวมทั้งยังเป็นการลดมลภาวะในอากาศ และช่วยลดภาวะโลกร้อนทางหนึ่งด้วย

จากคุณสมบัติของเทคโนโลยี LED ดังกล่าว บริษัทได้จัดทำโครงการศึกษาและทดลองนำเทคโนโลยี LED มาใช้ทดแทนไฟฟ้าส่องสว่างบนทาง ซึ่งหากโครงการดังกล่าวประสบผลสำเร็จก็จะช่วยประหยัดพลังงานได้จำนวนมาก

สำหรับการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม บริษัทมีหน่วยงานวิเคราะห์วิศวกรรมที่พร้อมด้วยบุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญในด้านวิศวกรรมจราจรและความปลอดภัยบนทางพิเศษ ทำหน้าที่ศึกษาผลกระทบจากปัจจัยต่างๆ โดยมีการจัดทำแบบจำลอง Traffic Simulation เพื่อศึกษาความเหมาะสมในการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง พร้อมทั้งตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน วิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตรายบนทางพิเศษ ศึกษาคุณสมบัติและรูปแบบการติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัย ทั้งนี้เพื่อพัฒนาปรับปรุงทางพิเศษให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดสำหรับผู้ใช้งาน รวมทั้งการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมโดยบริษัทได้นำผลการศึกษาดังกล่าวมาดำเนินการดังนี้

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

นอกจากนี้ บริษัทได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับการจัดให้มีการฝึกอบรมพนักงานตลอดจนผู้บริหารเพื่อเสริมสร้างความรู้ และทักษะในการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2004 ตลอดจนการจัดกิจกรรมการปลูกจิตสำนึกทั่วทั้งองค์กร และการดำเนินกิจกรรมด้านกรอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมร่วมกับสังคมรอบข้างอีกด้วย

2.4 งานที่ยังไม่ได้ส่งมอบ

2.4.1 การก่อสร้างทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

บริษัทได้เริ่มงานก่อสร้างตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2555 มีระยะเวลาก่อสร้างไม่เกิน 48 เดือน มูลค่าโครงการ 25,491 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 มีความคืบหน้าของงานก่อสร้างอยู่ที่ร้อยละ 12.31 จากแผนงานก่อสร้างตามสัญญาฯ ที่ร้อยละ 11.10 คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ภายในเดือนธันวาคม 2559

2.4.2 โครงการก่อสร้างทางเชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี กับถนนจตุรทิศ ช่วง ค.

บริษัทได้ก่อสร้างทางเชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี กับถนนจตุรทิศ ช่วง ค. เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้ทางที่มาจากถนนจตุรทิศ หรือมาจากถนนเพชรบุรีตัดใหม่ หรือมาจากโครงการสถานีรถไฟฟ้าเชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิ (City Airport Terminal) (CAT) ที่ต้องการเดินทางไปยังภาคตะวันออก และสนามบินสุวรรณภูมิ สามารถใช้ทางเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี จากถนนจตุรทิศดังกล่าว เข้าสู่ทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี บริเวณหลังด่านเก็บค่าผ่านทางอโศก 3 โดยจะช่วยลดระยะเวลาในการเดินทางทำให้ผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกมากขึ้น เริ่มงานเมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2556 มีระยะเวลาก่อสร้างไม่เกิน 16 เดือน โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 มีความคืบหน้าของงานก่อสร้างคิดเป็นร้อยละ 65.95 คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ภายในกลางปี 2557

3. ปัจจัยความเสี่ยง

บริษัทตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจภายใต้การเปลี่ยนแปลงของปัจจัยภายในและภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท โดยถือว่าการบริหารความเสี่ยงเป็นเครื่องมือสำคัญในการบริหารกิจการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเป็นส่วนที่เสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขัน อีกทั้งยังเป็นปัจจัยสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Governance) บริษัทจึงได้จัดให้มีการบริหารความเสี่ยงอย่างมีระบบ มีการเฝ้าระวัง และมีการใช้มาตรการต่างๆ เพื่อลดความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง โดยได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทกิตติภาพและบริหารความเสี่ยงเพื่อพิจารณาในระดับนโยบาย และมีฝ่ายบริหารทำหน้าที่ดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยงขององค์กรโดยรวม และปฏิบัติหน้าที่ประจำวันแทนคณะกรรมการบริษัทกิตติภาพและบริหารความเสี่ยง เพื่อทำหน้าที่ติดตาม ประเมินผล และจัดทำรายงานการบริหารความเสี่ยงในระดับของหน่วยงาน เพื่อรายงานคณะกรรมการบริษัททราบ

นอกจากนี้ ยังได้มีการจัดทำคู่มือการบริหารความเสี่ยงและแผนการบริหารความเสี่ยง เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงาน มีการติดตาม ประเมินผล ทบทวนความเสี่ยงให้สอดคล้องกับสถานการณ์แวดล้อมทั้งภายในและภายนอกที่เปลี่ยนแปลงไป อย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการจัดแผนสำรองฉุกเฉินสำหรับทุกหน่วยงานใช้ปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินในกรณีต่างๆ เพื่อให้สามารถเข้าดำเนินการแก้ไขปัญหาได้ทันทีและประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ตลอดเวลา โดยปัจจัยความเสี่ยงที่อาจทำให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการบรรลุเป้าหมายในการดำเนินธุรกิจของบริษัท มีดังนี้

3.1 ความเสี่ยงของสัญญาโครงการ (Concession Risk)

3.1.1 ความเสี่ยงเนื่องจากการดำเนินธุรกิจภายใต้สัญญากับหน่วยงานภาครัฐ

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

ปัจจุบันบริษัทและบริษัทย่อยมีข้อพิพาทกับ กทพ. ซึ่งเกิดจากการตีความในสัญญาที่แตกต่างกันในเรื่องต่างๆ เช่น การปรับอัตราค่าผ่านทาง และความรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายตามสัญญา

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 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 ยังไม่มีการยื่นข้อพิพาทนี้ต่ออนุญาโตตุลาการ อย่างไรก็ตาม บริษัทได้มีหนังสือแจ้ง กทพ. ขอสงวนสิทธิ์ที่จะปรับลดจำนวนเงินสำหรับจ่าย

ค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนให้กับ กทพ. ตามสัดส่วนจำนวนพื้นที่แท้จริงที่ กทพ. สามารถส่งมอบให้แก่บริษัทได้

รายละเอียดข้อพิพาทอื่นๆ ได้ถูกแสดงไว้ในหัวข้อเรื่องข้อพิพาทกับ กทพ. ในหน้า 5-1 ถึง 5-5 ซึ่งข้อพิพาทหลักที่มีทุนทรัพย์สูงส่วนใหญ่เป็นข้อพิพาทที่บริษัทเป็นฝ่ายฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายจาก กทพ. ผลการตัดสินจึงไม่มีความเสี่ยงที่เป็นเชิงลบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทอย่างเป็นสาระสำคัญ อย่างไรก็ตาม สัญญาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ได้มีการตกลงเพื่อลดข้อขัดแย้งในการตีความ อาทิ การปรับอัตราค่าผ่านทางซึ่งได้กำหนดอัตราที่จะมีการปรับเพิ่มไว้แล้วเป็นจำนวนที่ชัดเจน

3.1.2 ความเสี่ยงที่เป็นผลกระทบจากภาครัฐและการเมือง

การดำเนินธุรกิจของบริษัทอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ กทพ. ที่เป็นหน่วยงานรัฐ ความไม่แน่นอนของเสถียรภาพทางการเมืองและการเปลี่ยนแปลงในการบริหารงานภาครัฐจากฝ่ายการเมืองที่เข้ามากำกับดูแล อาจมีการเปลี่ยนแปลงในนโยบาย กฎหมาย หรือกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง อันอาจทำให้ กทพ. ไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญา หรือมีความประสงค์อื่นให้บริษัทปฏิบัติตามที่นอกเหนือจากสัญญาหรือข้อตกลง เพื่อลดผลกระทบดังกล่าว บริษัทได้สร้างระบบการบริหารงานร่วมกันกับหน่วยงานรัฐทั้งในระดับบริหารและระดับปฏิบัติการ มีการให้ข้อมูลที่เพียงพอซึ่งกันและกัน เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ดีต่อกัน รวมทั้งการติดตามสถานการณ์การเมืองและการเปลี่ยนแปลงด้านนโยบายอย่างใกล้ชิดสม่ำเสมอ โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทและการทบทวนกลยุทธ์และแผนงานให้เหมาะสมกับสถานการณ์อย่างสมเหตุสมผล และได้รับประโยชน์ร่วมกันในระยะยาว

การที่บริษัทได้รับโอกาสจากภาครัฐในการบริหารจัดการ ให้บริการ และบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ระยะเวลา 30 ปี ย่อมแสดงให้เห็นถึงความไว้วางใจที่บริษัทได้รับ

3.2 ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk)

3.2.1 ความเสี่ยงจากกรณีรายได้ไม่เพียงพอต่อการจ่าย

รายได้ค่าผ่านทางเป็นรายได้หลักของบริษัท ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากปัจจัยภายนอกในกรณีที่ส่งผลต่ออัตราค่าผ่านทางและปริมาณจราจรที่เป็นสาระสำคัญ หากรายได้ค่าผ่านทางแตกต่างจากผลการศึกษาหรือประมาณการที่คาดการณ์ไว้ อาจส่งผลกระทบต่อการบริหารสภาพคล่องและความสามารถในการชำระเงินตามข้อผูกพันที่มี เช่น ดอกเบี้ยจ่าย การชำระคืนเงินกู้ที่ถึงกำหนด ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามสัญญาโครงการระบบทางด่วน รวมถึงค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนซึ่งต้องจ่ายให้ กทพ. ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

ในส่วนของอัตราค่าผ่านทาง ตามที่ระบุไว้ในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 จะมีการปรับขึ้นทุก 5 ปี ตามอัตราเพิ่มของดัชนีราคาผู้บริโภคของกรุงเทพมหานคร กระทรวงคมนาคมได้ออกประกาศลงวันที่ 2 สิงหาคม 2556 กำหนดอัตราค่าผ่านทางอัตราใหม่ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2556 เป็นต้นไป ซึ่งการปรับอัตราค่าผ่านทางที่ผ่านมา บริษัทได้รับการปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางแต่ไม่เป็นไปตามอัตราที่เสนอ (รายละเอียดตามหัวข้อข้อพิพาททางกฎหมาย หน้า 5-3 ถึง 5-4) บริษัทเห็นว่าการปรับอัตราค่าผ่านทางดังกล่าวไม่สอดคล้องกับสัญญาทำให้รายได้ค่าผ่านทางของบริษัทต่ำกว่าที่ควรจะได้รับ ในปี 2546 บริษัทต้องดำเนินการแก้ไขผลกระทบดังกล่าวด้วยการเจรจาขยายระยะเวลาการชำระคืนเงินกู้ที่ครบกำหนดออกไปกับกลุ่มธนาคารผู้ให้กู้และขอปรับลดอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ อย่างไรก็ตาม ในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ได้มีการกำหนดขั้นตอน กระบวนการในการระงับข้อพิพาทในกรณีที่เกิดข้อพิพาทข้อขัดแย้ง หรือข้อเรียกร้องจากการไม่ปฏิบัติตามสัญญา ซึ่งบริษัทได้ดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดไว้แล้ว

ในส่วนของปริมาณจราจร บริษัทประเมินว่ายังคงมีความเสี่ยงจากความไม่แน่นอนของปริมาณจราจรที่ใช้ทางพิเศษ ซึ่งจัดเป็นปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลโดยตรงต่อรายได้ของบริษัท โดยบริษัทได้มีการติดตามผลกระทบ

อย่างใกล้ชิด รวมถึงการติดตามนโยบาย กฎหมาย กฎเกณฑ์ และแผนงานด้านการจราจรต่างๆ ของรัฐบาลอย่างต่อเนื่อง ซึ่งการเปลี่ยนแปลงทางด้านนโยบายของภาครัฐ เช่น การเปิดใช้ทางพิเศษสายใหม่ๆ งานซ่อมบำรุงสะพานข้ามแยกต่างๆ ในเขตกรุงเทพและปริมณฑล รวมถึงการสร้างถนนเพิ่มเติมบริเวณรอบนอกเขตกรุงเทพฯ เพื่อเชื่อมเป็นโครงข่ายต่างๆ โดยบางโครงการจะเข้ามาช่วยเสริม และอำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษมากขึ้น หรือช่วยเพิ่มปริมาณจราจรให้กับระบบทางพิเศษ หรืออาจทำให้เกิดผลกระทบในลักษณะเป็นทางแข่งขันจากการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้ทางได้ในกรณีโครงการมีลักษณะเป็นทางแข่งขัน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้ใช้บริการทางพิเศษเช่นกัน

ปริมาณจราจรที่ใช้ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษอุดรรัถยา ในปี 2556 เฉลี่ยวันละ 1,099,651 เที่ยว เพิ่มขึ้นจากปีก่อนที่มีจำนวนเฉลี่ยวันละ 1,084,765 เที่ยว คิดเป็นร้อยละ 1.37 โดยในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2556 ปริมาณจราจรได้รับผลกระทบจากการชุมนุมทางการเมือง และการปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช มีผลตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2556 และในทางพิเศษอุดรรัถยา มีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2556 แต่ด้วยปัจจัยบวกจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของภาครัฐในโครงการคืนภาษีรถยนต์คันแรกในปีก่อน ปริมาณรถยนต์จดทะเบียนของกรุงเทพมหานครเติบโตขึ้นอย่างมีสาระสำคัญ ส่งผลให้ภาพรวมปริมาณจราจรที่ใช้ทางพิเศษยังคงมีการเติบโตเพิ่มขึ้นจากปีก่อน ในส่วนของรายได้ค่าผ่านทางในปี 2556 เฉลี่ยวันละ 22.026 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนที่เฉลี่ยวันละ 21.126 ล้านบาทคิดเป็นร้อยละ 4.26 มากกว่าอัตราการเติบโตของปริมาณจราจรเนื่องจากการปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทาง

สำหรับการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนสาธารณะอื่นๆ เช่น รถไฟฟ้าบีทีเอส ที่เปิดให้บริการแก่ประชาชนตั้งแต่เดือนธันวาคม 2542 การเปิดให้บริการส่วนต่อขยายสายสีลมตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2552 การเปิดให้บริการส่วนต่อขยายสุขุมวิท (อ่อนนุช-แบริ่ง) ตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2554 และรถไฟฟ้าใต้ดินที่เปิดให้บริการตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2547 เป็นต้นมานั้น บริษัทได้ทำการสำรวจเก็บข้อมูลมาโดยตลอด พบว่าไม่ส่งผลกระทบต่อปริมาณจราจรของบริษัทในแง่ของการแข่งขันทางอ้อม เนื่องจากผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าส่วนใหญ่เป็นลูกค้ากลุ่มเป้าหมายคนละกลุ่มกับผู้ใช้ทางพิเศษและเป็นผู้ที่ใช้การเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ประกอบกับโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในปัจจุบันยังอยู่ในวงจำกัดเฉพาะพื้นที่ที่ให้บริการเท่านั้นยังไม่ครอบคลุมพื้นที่สำคัญตามความต้องการเดินทางของประชาชนส่วนใหญ่ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ส่วนด้านการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลอาจมีบ้าง แต่จากข้อมูลที่สำรวจพบว่า ยังไม่ส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัท แต่อย่างไรก็ตาม ตามนโยบายการขยายโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนสาธารณะทั้งสายสีม่วง สายสีแดง ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง บริษัทได้มีหน่วยงานในการติดตามผลกระทบที่อาจมีผลต่อปริมาณจราจรอย่างใกล้ชิด

ส่วนการให้บริการของรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport Rail Link) ที่เริ่มเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2553 โดยมีเส้นทางที่ขนานกับทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) ส่วนดี ซึ่งจากการติดตามผลกระทบอย่างต่อเนื่องปริมาณจราจรของเส้นทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี พระราม 9 - ศรีนครินทร์ ได้รับผลกระทบจากการเปิดใช้เพียงเล็กน้อยเท่านั้น แม้จะมีการเปิดให้บริการระบบขนส่งสาธารณะและระบบเช็คคิnlล่วงหน้าตั้งแต่เดือนมกราคม 2554 แล้ว ยังไม่มีผลกระทบต่อปริมาณจราจรที่ใช้ทางพิเศษอย่างมีสาระสำคัญ โดยบริษัทได้ดำเนินการติดตามผลกระทบต่อปริมาณจราจรมาโดยตลอด และเชื่อว่าในอนาคตจะมีผู้โดยสารลงสถานีปลายทางที่มักกะสัน หรือที่ City Airport Terminal (CAT) มากขึ้น ซึ่งบริเวณใกล้เคียงมีทางขึ้นทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอ บริเวณด่านอโศก 2 ที่สามารถรองรับปริมาณจราจรที่มาจากโครงการดังกล่าวให้เดินทางเข้าสู่ใจกลางกรุงเทพมหานครและส่วนอื่นๆ ได้สะดวกและรวดเร็ว และปัจจุบันบริษัทอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างทางเชื่อมต่อจากสถานีมักกะสันเพื่อเข้าสู่เส้นทางทางพิเศษศรีรัช ส่วนดีที่บริเวณด่านอโศก 3 เพื่อรองรับปริมาณจราจรที่จะเดินทางออกไปทางด้านตะวันออก และสนามบินสุวรรณภูมิให้สามารถเดินทางต่อเนื่องได้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น โดยกำหนดเปิดให้บริการประมาณกลางปี 2557

3.2.2 ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่เปลี่ยนแปลง

บริษัทมีภาระหนี้สินที่มีดอกเบี้ยในรูปแบบเงินกู้ยืมระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 19,310 ล้านบาท ซึ่งนำมาใช้ในการลงทุนก่อสร้างทางพิเศษศรีรัช และส่วนต่อขยายตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 รวมทั้งโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ดังนั้นดอกเบี้ยจ่ายจึงเป็นค่าใช้จ่ายรายการใหญ่ของบริษัท การเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ที่ปรับสูงขึ้นอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท เนื่องจากต้นทุนดอกเบี้ยในส่วนหนี้สินเชื่อบางส่วนเป็นอัตราลอยตัว ทำให้บริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยในกรณีที่อัตราดอกเบี้ยในตลาดเงินมีความผันผวนหรือปรับตัวสูงขึ้น อย่างไรก็ตามบริษัทได้บริหารความเสี่ยงในเรื่องของความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย โดยปัจจุบันบริษัทมีโครงสร้างเงินกู้ยืมระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 แบ่งเป็นเงินกู้อัตราดอกเบี้ยคงที่ประมาณร้อยละ 69 และเงินกู้อัตราดอกเบี้ยลอยตัวประมาณร้อยละ 31 หากอัตราดอกเบี้ยปรับสูงขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้บริษัทมีรายจ่ายดอกเบี้ยเพิ่มขึ้นเพียงปีละ 60 ล้านบาทเท่านั้น

3.3 ความเสี่ยงด้านการลงทุน (Investment Risk)

3.3.1 ความเสี่ยงจากการลงทุนในบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“บริษัทย่อย”)

บริษัทย่อยเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างและบริหารโครงการทางพิเศษอุดรรัถยา (บางปะอิน-ปากเกร็ด) มีปัญหาการดำเนินงานขาดทุนอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากได้รับผลกระทบจากนโยบายของภาครัฐที่ทำการก่อสร้างทางในลักษณะที่เป็นทางแข่งขัน ได้แก่ ทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ (ช่วงอนุสรณ์สถาน-รังสิต) ทำให้ปริมาณจราจรของทางพิเศษอุดรรัถยาต่ำกว่าที่ประมาณการไว้เดิมอย่างมีสาระสำคัญ ผลประกอบการของบริษัทย่อยต่ำกว่าประมาณการ และมีผลขาดทุนอย่างต่อเนื่อง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทย่อยมีผลขาดทุนสะสมจำนวน 5,069.46 ล้านบาท มีหนี้สินและเงินกู้ยืมจากบริษัทใหญ่คงค้างจำนวน 8,158.71 ล้านบาท ซึ่งมีผลกระทบต่อคุณภาพของเงินลงทุนและสินทรัพย์ของบริษัท

เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2546 วันที่ 1 พฤศจิกายน 2551 และวันที่ 1 พฤศจิกายน 2556 กระทรวงคมนาคมได้มีการประกาศปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางสำหรับทางพิเศษอุดรรัถยา แต่การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางดังกล่าวไม่เป็นไปตามอัตราที่บริษัทย่อยเสนอ บริษัทย่อยเห็นว่าการปรับอัตราค่าผ่านทางดังกล่าวไม่สอดคล้องกับสัญญา ทำให้รายได้ค่าผ่านทางของบริษัทย่อยต่ำกว่าที่ควรจะได้รับ ประกอบกับผลจากการมีทางแข่งขันดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น ส่งผลให้ปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นจริงต่ำกว่าปริมาณจราจรที่ได้ทำการศึกษาในการตัดสินใจลงทุนอย่างมีสาระสำคัญ ทำให้บริษัทย่อยมีผลการดำเนินงานที่ขาดทุนอย่างต่อเนื่อง

3.3.2 ความเสี่ยงจากการลงทุนในบริษัทต่าง ๆ

เนื่องจากบริษัทเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างและบริหารโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งใกล้จะครบกำหนดอายุสัญญาโครงการ ดังนั้น เพื่อเป็นการสร้างผลตอบแทนระยะยาวและสร้างมูลค่าเพิ่มแก่กิจการ แก่ผู้ถือหุ้น อีกทั้งให้บริษัทสามารถดำรงอยู่ต่อไปอย่างต่อเนื่องแม้ว่าจะระยะเวลาตามสัญญาโครงการสิ้นสุดลง และจากประสบการณ์ในการเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างและบริหารโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งเป็นกิจการสาธารณูปโภคในลักษณะการรับสัมปทานจากภาครัฐ บริษัทจึงได้พิจารณาเข้าลงทุนในธุรกิจสาธารณูปโภคพื้นฐานหรือธุรกิจสนับสนุน เพื่อเป็นการสร้างผลตอบแทนระยะยาวและสร้างมูลค่าเพิ่มแก่กิจการและผู้ถือหุ้น ดังนี้

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

ในปี 2544 บริษัทได้เข้าลงทุนในบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) ซึ่งเป็นบริษัทที่ได้รับสัมปทานจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในการลงทุนส่วนของอุปกรณ์งานระบบ พร้อมทั้งให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าเป็นเวลา 25 ปี

BMCL ได้เข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 21 กันยายน 2549 ทำให้ต้นทุนทางการเงินของ BMCL ลดลง โดย BMCL ได้นำเงินจากการเสนอขายหลักทรัพย์ให้ประชาชนทั่วไปชำระหนี้เงินกู้ยืมบางส่วนและเสริมสภาพคล่องของบริษัท และสืบเนื่องจากความล่าช้าของแผนการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยาย ส่งผลต่อผลประโยชน์ของบริษัท ดังนั้นในปี 2551 BMCL ได้ทำการปรับโครงสร้างหนี้โดยการปรับขยายระยะเวลาปลอดการคืนเงินต้นและปรับลดอัตราดอกเบี้ยเป็นแบบคงที่ร้อยละ 3.75 ต่อปีไปจนถึงปี 2555 และปรับเปลี่ยนเงื่อนไขสัญญาเงินกู้ต่างๆ ให้เหมาะสมกับกระแสเงินสดในช่วงเวลาที่รอการเติบโตของรายได้จากส่วนต่อขยายสายสีน้ำเงิน (ช่วงหัวลำโพง-บางแค และบางซื่อ-ท่าพระ) เปิดดำเนินการ ซึ่งได้เริ่มก่อสร้างตั้งแต่เดือนเมษายน 2554 กำหนดแล้วเสร็จและเปิดบริการปลายปี 2559 และเมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2555 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้มีหนังสือแจ้งว่าคณะกรรมการพิจารณาคัดเลือกเอกชนร่วมดำเนินโครงการได้คัดเลือกให้ BMCL เป็นผู้เข้าดำเนินงานลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและจัดหาขบวนรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ) และเมื่อวันที่ 4 กันยายน 2556 ได้มีการลงนามสัญญาว่าจ้างให้ BMCL เป็นผู้บริหารโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ทำให้โครงการมีการขยายต่อไปจากโครงการเดิม ซึ่งจะมีผลทำให้ปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้น

ในเดือนพฤศจิกายน 2556 BMCL ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 11,950 ล้านบาท เป็น 20,500 ล้านบาท โดยออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนอีก 8,550 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท เพื่อนำเงินที่ได้ไปชำระหนี้ และนำไปจัดซื้อระบบรถไฟฟ้าเพิ่มเติม เพื่อขยายธุรกิจและปรับปรุงประสิทธิภาพของการให้บริการ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้น BMCL ในอัตราร้อยละ 10

2) บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด (“XPCL”)

ในปี 2554 บริษัทได้ลงทุนในบริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด (XPCL) ซึ่งเป็นบริษัทที่ลงทุนในกิจการที่ได้รับสัมปทานจากรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ในการออกแบบ ก่อสร้าง และดำเนินการโครงการไฟฟ้าพลังน้ำไชยะบุรี ระยะเวลา 29 ปี ในเดือนมิถุนายน 2556 XPCL ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 16,250 ล้านบาทเป็น 26,861 ล้านบาท โดยออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 1,061 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นใน XPCL ในอัตราร้อยละ 7.50

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

3) บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) (“CKP”)

ในปี 2554 บริษัทได้เข้าร่วมลงทุนจัดตั้งบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) (CKP) ซึ่งประกอบธุรกิจหลักโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) CKP ได้เข้าถือหุ้นในบริษัท เซาท์อีสต์ เอเชีย เอเนอร์จี้ จำกัด (SEAN) ซึ่งเป็นบริษัทที่ลงทุนในบริษัท ไฟฟ้าน้ำจืด 2 จำกัด เป็นคู่สัญญาสัมปทานโครงการเขื่อนผลิตไฟฟ้าพลังน้ำ (น้ำจืด 2) กับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และเข้าถือหุ้นในบริษัท บางเขนชัย จำกัด (BKC) และบริษัท นครราชสีมา โซลาร์ จำกัด (NRS) และบริษัท เชียงราย โซลาร์ จำกัด (CRS) ซึ่งเป็นบริษัทที่ลงทุนในโรงไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ และบริษัท บางปะอิน โคเจนเนอเรชั่น จำกัด (BIC) ซึ่งเป็นบริษัทที่ลงทุนในโรงไฟฟ้าระบบ Cogeneration

ในเดือนกรกฎาคม 2556 ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยได้พิจารณาหุ้นสามัญของ CKP เป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ โดย CKP ได้เสนอขายหุ้นสามัญแก่ประชาชนทั่วไปจำนวน 220 ล้านหุ้น ประกอบด้วยหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 180 ล้านหุ้น และหุ้นสามัญเดิมจำนวน 40 ล้านหุ้น ราคาเสนอขายหุ้นละ 13 บาท โดยบริษัทได้ร่วมขายหุ้นสามัญของ CKP จำนวน 20.6 ล้านหุ้น ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นใน CKP ลดลงจากร้อยละ 30 เหลือร้อยละ 23.22

3.4 ความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน (Operational Risk)

3.4.1 ความเสี่ยงจากการก่อสร้างและดำเนินการโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครไม่เป็นไปตามแผนงาน

ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2555 เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2555 มีมติอนุมัติให้บริษัทลงทุนในโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นโครงการเชื่อมต่อและขยายโครงข่ายระบบทางพิเศษที่บริษัทบริหารอยู่ในปัจจุบัน และอนุมัติให้บริษัทว่าจ้างบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้จัดการโครงการในการก่อสร้างทางพิเศษ

วันที่ 14 กันยายน 2555 บริษัทได้ลงนามในสัญญาสัมปทานการลงทุน ออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร กับ กทพ. โดยมีระยะเวลา 30 ปี ระยะเวลาก่อสร้างไม่เกิน 48 เดือนนับจากวันที่ กทพ. กำหนดให้เริ่มงาน โดยในวันเดียวกัน บริษัทได้ลงนามในสัญญาว่าจ้างบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้จัดการโครงการ และลงนามในสัญญาสินเชื่อสำหรับโครงการกับกลุ่มธนาคารผู้ให้สินเชื่อ

ความเสี่ยงของโครงการในช่วงนี้เป็นความเสี่ยงในเรื่องของการก่อสร้างและสภาพคล่อง ในเรื่องของการก่อสร้างได้ลงนามสัญญากับบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้มีความชำนาญ และมีประสบการณ์ในการก่อสร้างและบริหารโครงการทางพิเศษทุกสายทางที่บริษัทได้รับสัมปทานมาทำหน้าที่ผู้จัดการโครงการ และผู้ทำการก่อสร้างและบริหารโครงการทางพิเศษในลักษณะ Lump Sum Turnkey โดยมีราคาก่อสร้างคงที่ ทำให้บริษัทไม่มีความเสี่ยงด้านต้นทุนการก่อสร้าง (cost overrun) ทั้งนี้ ความก้าวหน้าของการก่อสร้าง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 เท่ากับร้อยละ 12.31 เปรียบเทียบกับแผนก่อสร้างของโครงการที่ร้อยละ 11.10 การก่อสร้างเร็วกว่าแผนร้อยละ 1.21 และสำหรับในเรื่องสภาพคล่องเพื่อใช้ในการก่อสร้างบริษัทได้ทำสัญญาสินเชื่อกับกลุ่มธนาคารผู้ให้สินเชื่อจำนวน 10,000 ล้านบาท และมีวงเงินการออกหุ้นกู้ 19,000 ล้านบาท ซึ่งเพียงพอสำหรับการดำเนินโครงการ ณ สิ้นปี 2556 บริษัทได้เบิกใช้สินเชื่อแล้ว 400 ล้านบาท และออกหุ้นกู้จำนวน 4,000 ล้านบาท

3.4.2 ความเสี่ยงจากการปฏิบัติงาน

บริษัทได้คำนึงถึงความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงานที่อาจเกิดขึ้นเนื่องจากปัจจัยหลักได้แก่ บุคลากร ระบบงาน ระบบปฏิบัติการ และปัจจัยภายนอก ซึ่งทำให้เกิดความผิดพลาดหรือความไม่เพียงพอของกระบวนการทำงาน พนักงาน ระบบงาน หรือระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมทั้งการทุจริตของพนักงานและเหตุการณ์

หรือปัจจัยภายนอกอื่นอาจก่อให้เกิดความเสียหายที่เป็นตัวเงินและความเสียหายที่ไม่เป็นตัวเงิน เช่น ความเสียหายต่อชื่อเสียง หรือความมั่นคงของบริษัท จึงจำเป็นต้องมีระบบการควบคุมดูแลอย่างละเอียดรอบคอบและด้วยความระมัดระวัง บริษัทได้จัดให้มีหน่วยงานโดยเฉพาะทำหน้าที่ดูแลและบำรุงรักษาเส้นทางและระบบจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทางตามมาตรฐานการปฏิบัติงาน ซึ่งจะสามารถเชื่อมั่นได้ว่า ด้วยประสิทธิภาพและความชำนาญของพนักงานซึ่งดูแลรับผิดชอบจากทุกฝ่ายงานจะนำมาซึ่งคุณภาพและความพร้อมของการให้บริการที่มีประสิทธิภาพได้อย่างสมบูรณ์และต่อเนื่อง

นอกจากนั้น บริษัทได้กำหนดมาตรการป้องกันโครงสร้างสำคัญของระบบทางพิเศษให้สามารถใช้งานได้ตลอดเวลา โดยมีการกำหนดแผนการตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษทั้งทางพิเศษศรีรัชและทางพิเศษอุดรรัถยา ทั้งนี้ให้สอดคล้องกับผลการตรวจสอบของบริษัท JMI Pacific จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทผู้ออกแบบและเชี่ยวชาญด้านการตรวจสอบโครงสร้าง และมีการตรวจติดตามและเฝ้าระวังดูแลและบำรุงรักษาไม่ให้มีผลกระทบต่อการใช้งานของทางพิเศษ สำหรับระบบจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทาง ระบบสื่อสาร และควบคุมการจราจร ซึ่งมีความสำคัญต่อการดำเนินงานของบริษัท บริษัทได้ใช้การบำรุงรักษาแบบป้องกัน (Preventive Maintenance) มีระบบข้อมูลสำรอง ระบบไฟฟ้าสำรอง และมีการบริหารจัดการข้อผิดพลาดเพื่อสำรองการใช้งาน

3.4.3 ความเสี่ยงจากระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ

ในปี 2553 บริษัทได้เปิดให้บริการระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ หรือระบบ Easy Pass ซึ่งเป็นวิธีการชำระค่าผ่านทางแบบใหม่ด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัยและเป็นมาตรฐาน เพื่อช่วยแก้ปัญหาการสะสมบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางควบคู่กับระบบการเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสด โดยบริษัทได้ดำเนินการร่วมกับ กทพ. เพื่อให้บริการทั้งในทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษฉลองรัช ทางพิเศษบูรพาวิถี และทางพิเศษกาญจนาภิเษกด้านใต้ ซึ่งก่อให้เกิดความสะดวกในการใช้บริการ ช่วยลดปัญหาการจราจรติดสะสมหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง และเป็นการส่งเสริมให้ผู้ใช้งานทางพิเศษเพิ่มมากขึ้นอีกด้วย

ความเสี่ยงที่อุปกรณ์จัดเก็บค่าผ่านทางจะใช้งานไม่ได้ อาจเกิดได้จากหลายสาเหตุ เช่น ระบบไฟฟ้าไม่ทำงาน เนื่องจากกระแสไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวงขัดข้อง ระบบปฏิบัติการเกิดการประมวลผลผิดพลาด หรือการมีไวรัสเข้าสู่ระบบและเข้าทำลายข้อมูลต่างๆ ในระบบปฏิบัติการ รวมถึงการมีผู้ก่อวินาศกรรมแอบลักลอบเข้าทำลายข้อมูลข่าวสาร ทำให้เกิดความเสียหายต่อระบบ เป็นต้น ซึ่งบริษัทได้ให้ความสำคัญอย่างมากในการจัดการความเสี่ยงดังกล่าว โดยได้จัดให้มีระบบไฟฟ้าสำรอง ระบบความปลอดภัย เพื่อป้องกันการเข้าถึงระบบงานที่สำคัญจากบุคคลภายนอก มีการกำหนดระดับในการเข้าถึงข้อมูลและอุปกรณ์ต่างๆ การติดตั้งโปรแกรมสำหรับตรวจสอบไวรัส และมีระบบสำรองข้อมูลในระบบปฏิบัติการซึ่งสามารถทำงานทดแทนได้ในทันที สำหรับระบบ Easy Pass ได้จัดให้มี Server สำรองสำหรับงานที่สำคัญในระบบที่ศูนย์ควบคุม คือ Application Server, Gateway Server, Point of Sale และ Maintenance Server มีการตรวจสอบระยะเวลาที่ข้อมูลจากช่องทาง Easy Pass ถูกส่งถึง Central System และระยะเวลาที่ใช้ส่งยอดเงินคงเหลือของบัตรจาก Central System ถึงช่องทางทุกวัน และจัดทําระบบแจ้งเตือนเมื่อระบบที่ศูนย์ควบคุมทำงานผิดปกติ โดยส่งผ่านระบบ SMS เพื่อให้ผู้ดูแลระบบรับทราบโดยทันที สำหรับอุปกรณ์จัดเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสดที่เดิมเคยมีความเสี่ยงในเรื่องของเทคโนโลยีเริ่มล้าสมัยและหาอุปกรณ์ทดแทนยาก บริษัทได้ดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ใหม่ทดแทนครบถ้วนทุกช่องทางแล้วตั้งแต่ปี 2555 และคาดว่าจะใช้งานได้จนถึงสิ้นสุดระยะเวลาสัมปทาน

ในเดือนมิถุนายน 2556 ได้มีการยกเลิกเงินค่าประกันบัตรและปรับเปลี่ยนช่องทาง Easy Pass เป็นร้อยละ 50 ของจำนวนช่องทางทั้งหมดตามนโยบายของภาครัฐ ทำให้ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันเติบโตขึ้นเป็นลำดับจากเดิม 1.5 แสนรายการต่อวันในปี 2553 เป็นมากกว่า 4.5 แสนรายการต่อวันในปี 2556 ซึ่งระบบประมวลผลส่วนกลาง (Central System) ได้ถูกออกแบบให้สามารถรองรับการส่งผ่านข้อมูลได้เพียงวันละ 2.5 แสนรายการต่อวัน ทำให้ระบบประมวลผลส่วนกลาง (Central System) มีการทำงานช้า ส่งผลให้เกิดปัญหาป้ายบอกราคาแสดงผลไม่ตรง ผู้ใช้ Easy Pass เดิมเงินไม่พอ ต่อมาในช่วงต้นเดือนสิงหาคม 2556 กทพ.

ได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นโดยการปรับปรุงซอฟต์แวร์ของ Central System ให้สามารถส่งผ่านข้อมูลได้วันละ 1 ล้านรายการ ทำให้ข้อมูลรายการผ่านทางที่ค้างอยู่สามารถเข้าไปตัดยอดในบัญชีการผ่านทางได้และแสดงยอดที่ป้ายบอกราคาได้ถูกต้อง

เพื่อป้องกันปัญหาข้อมูลรายการผ่านทางค้างสะสมเป็นจำนวนมาก บริษัท และ กทพ.ได้จัดให้มีการทวนสอบปริมาณรายการผ่านทางในระบบที่ศูนย์ควบคุมเทียบกับ Central System ทุกวัน รวมทั้ง กทพ.ได้จัดให้มีคณะทำงานติดตามผลการทำงานของ Central System อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจว่าระบบทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพในส่วนของบริษัทได้พัฒนาโปรแกรมเพื่อเก็บข้อมูลระยะเวลาที่ใช้ในการส่งข้อมูลการผ่านทางจากช่องทางในระบบทางพิเศษศรีรัชไปยัง Central System เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบการส่งรายการผ่านทางว่า สามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็วและไม่เกิดการค้างสะสม

3.4.4 ความเสี่ยงจากอุบัติเหตุร้ายแรงและภัยธรรมชาติ

ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ หรือมีปัจจัยภายนอกที่ก่อให้เกิดเหตุสุดวิสัยกะทันหัน เช่น ภัยพิบัติ อุบัติเหตุร้ายแรง แผ่นดินไหว และเหตุที่อาจเกิดจากการก่อการร้าย วินาศกรรม เช่น การวางระเบิด จลาจล รวมถึงการชุมนุมที่เกิดจากกลุ่มผู้ก่อความไม่สงบ บริษัทได้มีการกำหนดให้ทุกหน่วยงานมีแผนสำรองฉุกเฉินเพื่อรองรับเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น รวมถึงมีการเตรียมความพร้อมเพื่อให้พนักงานที่รับผิดชอบปฏิบัติหน้าที่ได้ทันทีในการเข้าแก้ไขปัญหาเมื่อเกิดกรณีฉุกเฉินขึ้น และจัดตั้งหน่วยงานติดตามการเตือนภัยและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง บริษัทร่วมกับ กทพ. ในฐานะเจ้าพนักงานจราจรบนทางพิเศษมีการควบคุมดูแลการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่างๆ อย่างเคร่งครัด เช่น การห้ามรถบรรทุกวัตถุอันตรายใช้ทางพิเศษตามที่กฎหมายกำหนด ห้ามรถบรรทุกไม่มีหลังคาบรรทุกคนเข้าใช้ทางพิเศษ และรถบรรทุกสิ่งของต้องมีผ้าคลุมมิดชิด นอกจากนี้ บริษัทยังเพิ่มมาตรการในการตรวจแนวเส้นทาง และพื้นที่ในเขตทางมากยิ่งขึ้น รวมถึงประสานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในบริเวณโดยรอบทางพิเศษ รวมทั้งได้ปรับปรุงตำแหน่ง และเพิ่มเติมอุปกรณ์ และเครื่องมือต่างๆ ที่ติดตั้งบนทางพิเศษ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการควบคุมดูแลและเฝ้าระวัง เช่น ติดตั้งอุปกรณ์ดูดซับแรงปะทะ (Crash Cushion) ติดตั้งเส้นชะลอความเร็ว (Rumble Strip) กล้องโทรทัศน์วงจรปิด ไฟฟ้าแสงสว่าง ป้ายจราจร และป้ายข้อความต่างๆ

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

จากเหตุการณ์วิกฤตการณ์อุทกภัยในปี 2554 ทำให้ด้านเก็บค่าผ่านทางหลายแห่งของทางพิเศษอุดรรัถยาซึ่งเป็นของบริษัทย่อยได้รับผลกระทบจากภัยดังกล่าว บริษัทได้มีแผนป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเป็นการล่วงหน้าเพื่อให้ทางพิเศษมีความพร้อมให้บริการสาธารณะชนได้ตามปกติโดยเร็วที่สุด เช่น การถอดชุดอุปกรณ์ของงานระบบต่างๆ ที่สำคัญและจำเป็นในการดำเนินงานบริหารทางพิเศษเพื่อนำไปเก็บรักษายังสถานที่เก็บซึ่งปลอดภัยและพ้นจากระดับน้ำ การก่อกำแพงซีเมนต์ที่แข็งแรงและป้องกันความรุนแรงของกระแสน้ำซึ่งอาจเข้าทำลายตลอดจนการรั่วซึมของน้ำที่อาจทำความเสียหายต่ออุปกรณ์สำคัญซึ่งไม่สามารถเคลื่อนย้ายสถานที่ได้ การสำรองอะไหล่ต่างๆ เพื่อป้องกันการเกิดเหตุการณ์ขาดแคลนในภายหลัง รวมถึงการทำประกันคุ้มครองความเสียหายของทรัพย์สินต่างๆ (Property Damage) ที่เกิดจากปัญหาน้ำท่วมดังกล่าว เป็นต้น ผลจากการที่บริษัทได้มีการบริหารความเสี่ยงด้วยการใช้แผนฉุกเฉินเพื่อป้องกันความเสียหายดังกล่าวและรับมือกับวิกฤตการณ์อุทกภัยด้วยการเตรียมความพร้อมอย่างเต็มความสามารถ ประกอบกับได้มีการจัดทำประกันภัยป้องกันความเสียหายดังกล่าวไว้ ส่งผลให้สามารถลดทอนความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อบริษัทย่อยได้

3.4.5 ความเสี่ยงจากเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมือง

ในเดือนพฤศจิกายน 2556 ต่อเนื่องถึงสิ้นปี 2556 มีเหตุการณ์การชุมนุมทางการเมืองกระจายตามจุดต่างๆ ของกรุงเทพมหานคร ส่งผลกระทบต่อผู้ใช้บริการทางพิเศษในการใช้ทางขึ้น-ลงบางแห่งที่อยู่ใกล้บริเวณที่ชุมนุม ทั้งนี้บริษัทและ กทพ.ได้เตรียมแผนฉุกเฉินสำหรับรองรับในกรณีที่การชุมนุมเกิดความรุนแรงและส่งผลกระทบต่อให้บริการทางพิเศษ โดยการประชุมซักซ้อมพนักงานทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหา มีการจัดตั้งหน่วยงานติดตามการเตือนภัยและประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อเฝ้าสังเกตการณ์และเข้าดำเนินการแก้ไขระงับเหตุการณ์ต่างๆ ได้ทันที ซึ่งบริษัทมีความมั่นใจที่จะสามารถให้บริการทางพิเศษเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ในการสัญจรในช่วงวิกฤตดังกล่าว

3.4.6 ความเสี่ยงด้านบุคลากร

บริษัทได้ตระหนักถึงความสำคัญและคุณค่าของบุคลากรที่มีต่อบริษัท ซึ่งถือเป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนองค์กรไปสู่ความสำเร็จ จึงให้ความสำคัญต่อการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านบุคลากร เริ่มตั้งแต่การสรรหาและคัดเลือกเพื่อให้ได้บุคลากรที่มีคุณสมบัติเหมาะสมกับบริษัท พร้อมทั้งได้จัดให้มีการฝึกอบรมและพัฒนาพนักงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มพูนความรู้และทักษะในด้านต่างๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงานตามตำแหน่งหน้าที่ของพนักงานแต่ละคน ซึ่งเป็นการเพิ่มศักยภาพและโอกาสแก่พนักงาน การสร้างขวัญและกำลังใจ การพิจารณาจ่ายค่าตอบแทนและสวัสดิการต่างๆ ที่เหมาะสมและเป็นธรรม การทบทวนปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานและระบบงานให้มีความพร้อมตลอดเวลา รวมถึงจัดทำแผนการสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) โดยได้จัดเตรียมแผนการสืบทอดตำแหน่งและตั้งคณะทำงานซึ่งประกอบด้วยผู้บริหารระดับสูงเพื่อวางแผนงานในการคิดสรร และเตรียมความพร้อมด้านบุคลากร ทั้งในระดับผู้บริหารและหัวหน้างาน สำหรับการป้องกันความเสี่ยงเนื่องจากการขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ ความชำนาญและทักษะทางเทคนิคเฉพาะงาน จัดให้มีการรวบรวมองค์ความรู้เฉพาะงาน และขยายผลสู่โครงการการจัดการความรู้ (Knowledge Management) และเพื่อปรับปรุงกระบวนการทำงานอย่างต่อเนื่อง

บริษัทได้นำระบบกิจกรรมคุณภาพเข้ามาใช้ในการปฏิบัติงาน เช่น กิจกรรม 5ส กิจกรรม QCC กิจกรรมข้อเสนอแนะ รวมถึงระบบบริหารคุณภาพมาตรฐาน ISO 9001 : 2008 ซึ่งบริษัทได้ผ่านการตรวจรับรองอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2547 จนถึงปัจจุบัน เพื่อให้บริษัทมีระบบการควบคุมการปฏิบัติงานที่เป็นมาตรฐาน โดยใช้ดัชนีวัดผลงาน (Key Performance Indicator : KPI) ในการติดตามและวัดผลในทุกกิจกรรมที่มีความสำคัญในการปฏิบัติงานและการให้บริการแก่ผู้ใช้ทางพิเศษ และระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมมาตรฐาน ISO 14001 : 2004 ซึ่งได้ผ่านการตรวจรับรองตั้งแต่ปี 2551 จนถึงปัจจุบัน เพื่อการมีส่วนร่วมในการดูแลและรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยในวันที่ 16-17 พฤษภาคม 2556 และวันที่ 29 พฤศจิกายน 2556 บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด ในฐานะบริษัทที่ให้การรับรองมาตรฐานระบบบริหารคุณภาพและระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (Certification Body) ได้เข้าตรวจติดตาม (Surveillance Audit) ระบบมาตรฐานทั้ง 2 ระบบ และตรวจต่ออายุการรับรอง (Recertification Audit) ระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001 : 2008 โดยผลการตรวจผู้ตรวจสอบของบริษัท เอส จี เอส (ประเทศไทย) จำกัด เห็นว่าบริษัทยังคงมีการรักษาระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 14001 : 2004 อย่างต่อเนื่อง สำหรับระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001 : 2008 มีการปฏิบัติตามสอดคล้องกับมาตรฐานและได้รับการต่ออายุใบรับรองเป็นเวลา 3 ปี

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 ลักษณะสำคัญของทรัพย์สินถาวร / กรรมสิทธิ์

4.1.1 สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว

เป็นต้นทุนในการก่อสร้างระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ประกอบด้วย

ประเภทสินทรัพย์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556
ทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอ บี และซี	12,307
ทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี	4,988
ทางพิเศษอุดรรัถยา	8,269
รวม	25,564

หมายเหตุ : บริษัทได้โอนสิทธิในการใช้ประโยชน์เกี่ยวกับระบบทางด่วนขั้นที่ 2 เป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะยาว

เนื่องจากสัญญาโครงการทางพิเศษข้างต้นเป็นสัญญาโครงการลักษณะ BTO (Build Transfer and Operate) กรรมสิทธิ์ในทางพิเศษทั้งหมดรวมทั้งสิ่งก่อสร้างถาวรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องหรือใช้ประโยชน์อันเกี่ยวเนื่องกับระบบทางพิเศษจึงตกเป็นของ กทพ.ทันทีที่บริษัทจัดสร้างขึ้น และเมื่อเปิดใช้งานแล้ว บริษัทมีสิทธิที่จะใช้ทรัพย์สินนั้น โดยบริษัทมีหน้าที่บำรุงรักษาทรัพย์สินดังกล่าวตลอดระยะเวลาของสัญญา โดยสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช) กำหนดระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2533 และอาจต่ออายุออกไปได้อีก 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปี ตามเงื่อนไขที่บริษัท และ 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

4.2.1 นโยบายการลงทุนและการบริหารงานในบริษัทย่อย

บริษัทมุ่งสู่การดำเนินธุรกิจผู้ให้บริการทางพิเศษควบคู่ไปกับการเป็น Investment Holding โดยลงทุนในธุรกิจสาธารณูปโภคพื้นฐานหรือธุรกิจสนับสนุนที่เกื้อหนุนการดำเนินงานของบริษัท และสร้างโอกาสและผลตอบแทนระยะยาวให้แก่บริษัท โดยกำหนดให้มีนโยบายการลงทุนดังต่อไปนี้

1. เป็นการลงทุนในโครงการหรือซื้อหุ้นสามัญของบริษัทผู้ดำเนินโครงการในลักษณะการลงทุนระยะยาว
2. สัดส่วนการลงทุนตามสัดส่วนขั้นต่ำที่ทำให้บริษัทสามารถมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายและติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัทที่ลงทุน
3. ไม่ลงทุนในโครงการที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หรือขัดต่อศีลธรรมอันดีของสังคม

โดยบริษัทได้มีการลงทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 ดังนี้

1. บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“บริษัทย่อย”)

บริษัทลงทุนจัดตั้งบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (บริษัทย่อย) เมื่อปี 2539 โดยถือหุ้นร้อยละ 99.99 และผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับคือเงินปันผลจากการลงทุนในหุ้นของบริษัทย่อยและเส้นทางของโครงการทางพิเศษอุดรรัถยาจะช่วยเพิ่มปริมาณจราจรให้กับโครงการทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช ซึ่งจะสร้างรายได้และผลกำไรให้แก่ทั้งสองบริษัทในระยะยาว ทั้งนี้สืบเนื่องจากบริษัทย่อยได้รับผลกระทบจากนโยบายของภาครัฐที่ทำการก่อสร้างทางในลักษณะที่เป็นทางแข่งขัน ทำให้รายได้ของบริษัทย่อยไม่เป็นไปตามประมาณการ ผลประกอบการของบริษัทย่อยขาดทุนอย่างต่อเนื่องจนขาดทุนสะสมเกินทุนส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบ เมื่อปี 2546 บริษัทย่อยจึงได้เพิ่มทุนจดทะเบียนอีก 3,000 ล้านบาท เป็น 6,000 ล้านบาท โดยเรียกชำระครั้งแรกร้อยละ 25 จากผู้ถือหุ้นรายเดิม จนถึงปี 2556 บริษัทย่อยได้เรียกชำระค่าหุ้นแล้วร้อยละ 75 ของทุนจดทะเบียนที่เพิ่มขึ้น 3,000 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทย่อยมีทุนจดทะเบียนชำระแล้ว 5,250 ล้านบาท ปัจจุบันบริษัทถือหุ้นอยู่ในบริษัทย่อยร้อยละ 53.33 ของทุนจดทะเบียน เนื่องจากบริษัทมีเงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อยเป็นจำนวนมาก และเป็นเจ้าหนี้รายเดียวของบริษัทย่อย บริษัทได้ส่งกรรมการบริหารของบริษัทเข้าไปเป็นกรรมการบริษัทในบริษัทย่อยจำนวน 6 คน จากจำนวนกรรมการทั้งหมด 7 คนของบริษัทย่อย กรณีบริษัทย่อยมีการดำเนินการที่กระทบต่อบริษัทอย่างมีสาระสำคัญ บริษัทย่อยจะต้องขออนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการของบริษัทก่อน นอกจากนี้บริษัทยังเป็นผู้รับจ้างดำเนินงานทั้งหมดของบริษัทย่อย

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

บริษัทลงทุนในบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) ซึ่งเป็นบริษัทที่ได้รับสัมปทานจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในการลงทุนส่วนอุปกรณ์งานระบบ พร้อมทั้งให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าตลอดอายุสัมปทาน 25 ปี โดยมีสิทธิได้รับรายได้ค่าโดยสารรวมทั้งการดำเนินการกิจกรรมและจัดหารายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในสถานี ผลประโยชน์ที่บริษัทคาดว่าจะได้รับคือเงินปันผลจากการลงทุนดังกล่าว หลักทรัพย์ของ BMCL ได้เข้าเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2549 ในระหว่างปี 2556 BMCL เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 11,950 ล้านบาท เป็น 20,500 ล้านบาทเพื่อคงสัดส่วนการถือหุ้น ซึ่งบริษัทได้ทำการซื้อหุ้น BMCL เพิ่มเติมตามสัดส่วนการถือหุ้นจำนวน 855 ล้านบาท ทำให้ ณ สิ้นปี 2556 บริษัทถือหุ้นอยู่ใน BMCL ร้อยละ 10.00 ของทุนจดทะเบียน บริษัทได้ส่งผู้แทนของบริษัทเข้าไปเป็นกรรมการใน BMCL ในฐานะผู้ถือหุ้นจำนวน 1 คน ปัจจุบัน BMCL มีแผนขยายการให้บริการเดินรถไฟฟ้าในโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง โดยเป็นโครงการที่เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่สถานีบางซื่อ ซึ่ง BMCL ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน รวมไปถึงโครงการขยายการให้บริการเดินรถไฟฟ้าโครงการส่วนต่อขยายอื่นๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

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

บริษัทลงทุนในบริษัท น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน) (TTW) ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปาให้กับการประปาส่วนภูมิภาคในเขตพื้นที่จังหวัดนครปฐมและจังหวัดสมุทรสาคร โดยมีสัญญาซื้อขายน้ำประปากับการประปาส่วนภูมิภาค ซึ่งสัญญามีอายุ 30 ปี นับจากวันที่ 21 กรกฎาคม 2547 และในปี 2550 TTW ได้ลงทุนในบริษัท ประปาปทุมธานี จำกัด คิดเป็นร้อยละ 98 ของทุนจดทะเบียน โดยบริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปาในเขตพื้นที่ปทุมธานี และรังสิต โดยมีสัญญาซื้อขายน้ำประปากับการประปาส่วนภูมิภาค สัญญามีอายุ 25 ปี นับจากวันที่ 15 ตุลาคม 2541 ปัจจุบัน TTW ได้มีการขยายธุรกิจโดยการเข้าไปดำเนินการผลิตและจำหน่ายน้ำประปาและการให้บริการบำบัดน้ำเสียสำหรับเขตนิคมอุตสาหกรรมต่างๆ หลักทรัพย์ของ TTW ได้เข้าเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2551 นอกจากนี้ ในปี 2554 TTW ได้ลงทุนในธุรกิจพลังงานโดยผ่านการถือหุ้นร้อยละ 30 ในบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทที่ลงทุนในบริษัทอื่นที่ประกอบธุรกิจด้านพลังงาน ผลประโยชน์ที่บริษัทคาดว่าจะได้รับจากการลงทุนใน TTW คือ รายได้เงินปันผล

เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2555 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 5/2555 มีความเห็นว่า TTW เป็นบริษัทที่มีความมั่นคง มีความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจอยู่ในระดับต่ำ และการลงทุนใน TTW ให้ผลตอบแทนการลงทุนระยะยาวที่ดี จึงมีมติอนุมัติให้นำเสนอที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2556 เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2556 เพื่อพิจารณาอนุมัติให้บริษัทซื้อหุ้นสามัญ TTW เพิ่มเติมอีกจำนวน 438.9 ล้านหุ้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 11 ของทุนจดทะเบียน ในราคาหุ้นละ 7.55 บาท เป็นจำนวนเงิน 3,313.7 ล้านบาท ซึ่งเมื่อคิดรวมจำนวนหุ้น TTW ที่บริษัทถืออยู่เดิมจำนวน 368.8 ล้านหุ้นแล้ว บริษัทจะถือหุ้นใน TTW รวมทั้งสิ้น 807.7 ล้านหุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 20.24 ของทุนจดทะเบียน

การซื้อหุ้นดังกล่าวมีผลทำให้ TTW เปลี่ยนสถานะเป็นบริษัทรวม บริษัทได้รับรู้กำไรจากการปรับมูลค่าเงินลงทุนในส่วนที่บริษัทถือไว้อยู่เดิมให้เป็นมูลค่ายุติธรรมในงบกำไรขาดทุนรวมจำนวน 2,808 ล้านบาท ภายใต้หัวข้อ “กำไรจากการปรับมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนจากการโอนเปลี่ยนประเภท” และได้โอนกลับรายการกำไรจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย เนื่องจากโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุนจากเงินลงทุนระยะยาวอื่นเป็นเงินลงทุนในบริษัทรวมจำนวน 2,237 ล้านบาท ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ โดยในปี 2556 บริษัทได้รับเงินปันผลจาก TTW รวมเป็นเงิน 444 ล้านบาท ซึ่งถูกบันทึกเป็นรายได้ในงบการเงินเฉพาะบริษัท และรับรู้ส่วนแบ่งกำไรจาก TTW สุทธิจากค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่เกิดจากการปันส่วนราคาซื้อจำนวน 347 ล้านบาท ในงบกำไรขาดทุนรวม และจากการที่บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้น TTW เพิ่มขึ้น บริษัทจึงมีตัวแทนเพื่อเป็นกรรมการใน TTW เพิ่มขึ้นอีกจำนวน 1 คน ทำให้บริษัทมีผู้แทนเป็นกรรมการที่ TTW จำนวน 2 คน

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

บริษัทได้เข้าร่วมลงทุนจัดตั้งบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)(CKP) ซึ่งประกอบธุรกิจหลักโดยการลงทุนในบริษัทอื่นซึ่งประกอบธุรกิจพลังงานไฟฟ้า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 CKP มีการลงทุนในบริษัท เซาท์อีสท์เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด ร้อยละ 56 บริษัท นครราชสีมา โซลาร์ จำกัด ร้อยละ 30 บริษัท เชียงราย โซลาร์ จำกัด ร้อยละ 30 บริษัท บางเขนชัย จำกัด ร้อยละ 100 และบริษัท บางปะอินโคเจนเนอเรชั่น จำกัด ร้อยละ 65 ผลประโยชน์ที่บริษัทคาดว่าจะได้รับคือ เงินปันผลจากการลงทุน ในเดือนกรกฎาคม 2556 ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยได้พิจารณาหุ้นสามัญของ CKP เป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ โดย CKP ได้เสนอขายหุ้นสามัญแก่ประชาชนทั่วไปจำนวน 220 ล้านหุ้น ประกอบด้วยหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 180 ล้านหุ้น และหุ้นสามัญเดิมจำนวน 40 ล้านหุ้น ในราคาเสนอขายหุ้นละ 13 บาท บริษัทได้ร่วมขายหุ้นสามัญของ CKP จำนวน 20.6 ล้านหุ้น ในราคาหุ้นละ 13 บาท รวมเป็นเงิน 268 ล้านบาท ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นลดลงจากร้อยละ 30 เหลือร้อยละ 23.22 ทั้งนี้ บริษัทรับรู้กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนใน CKP และรับรู้กำไรเสมือนขายจริงจากการลดสัดส่วนเงินลงทุนในบริษัทรวม (Deemed disposal) ในงบกำไรขาดทุนรวมสำหรับปี 2556 จำนวนเงิน 274 ล้านบาท ในปี 2556 บริษัทรับรู้ส่วนแบ่งกำไรจาก CKP จำนวน 53 ล้านบาท บริษัทได้ส่งผู้แทนของบริษัทเข้าเป็นกรรมการใน CKP ในฐานะผู้ถือหุ้นจำนวน 2 คน

5. บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด (“XPCL”)

บริษัทลงทุนในบริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด (XPCL) ซึ่งเป็นบริษัทที่ได้รับสัมปทานจากรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ในการออกแบบพัฒนา ก่อสร้าง และดำเนินโครงการไฟฟ้าพลังน้ำ ไชยะบุรี เป็นระยะเวลา 29 ปี นับจากวันจ่ายไฟฟ้าเชิงพาณิชย์ ผลประโยชน์ที่บริษัทคาดว่าจะได้รับคือเงินปันผลจากการลงทุน โดย ณ สิ้นปี 2556 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 2556
ส่วนปรับปรุงและสิ่งปลูกสร้างอื่น	12.93
เครื่องตกแต่งและติดตั้ง	1.86
เครื่องมือเครื่องใช้และอุปกรณ์	14.89
ยานพาหนะ	97.11
รวม	126.79

หมายเหตุ : ไม่มีภาระผูกพันใดๆ

สำนักงานใหญ่ของบริษัท ตั้งอยู่ที่อาคารศูนย์ควบคุมทางด่วนชั้นที่ 2 เลขที่ 238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 แม้ว่ากรรมสิทธิ์ในอาคารจะเป็นของ กทพ.แต่บริษัทได้สิทธิในการใช้อาคารในการบริหารโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญา

4.3.2 บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด

ประเภทสินทรัพย์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556
ยานพาหนะ	1.02
รวม	1.02

หมายเหตุ : ไม่มีภาระผูกพันใดๆ

บริษัทย่อยไม่มีที่ดิน อาคารและเครื่องจักร บริษัทย่อยได้เช่าอาคารสำหรับเป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ ซึ่งตั้งอยู่ที่เลขที่ 587 ถนนสุทธิสารวินิจฉัย แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400 โดยเป็นสัญญาเช่าปีต่อปี อัตราค่าเช่าเดือนละ 10,000 บาท บริษัทย่อยใช้อาคารศูนย์ควบคุมทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ในการควบคุมงานปฏิบัติการ แม้ว่ากรรมสิทธิ์ในอาคารจะเป็นของ กทพ. แต่บริษัทย่อยได้สิทธิในการใช้อาคารในการบริหารโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญา

4.4 งานระหว่างก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2555 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2555 มีมติอนุมัติให้บริษัทลงทุนในโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และในวันที่ 14 กันยายน 2555 บริษัทได้ลงนามในสัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบ ก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร กับ กทพ.โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี และสัญญาผู้จัดการโครงการสำหรับงานก่อสร้างโครงการดังกล่าวกับบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ระยะเวลาก่อสร้างไม่เกิน 48 เดือน ซึ่งงานก่อสร้างได้เริ่มดำเนินการเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2555 มูลค่างานระหว่างก่อสร้าง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 2,731 ล้านบาท อัตราความสำเร็จของการก่อสร้างร้อยละ 12.31 สอดคล้องกับแผนที่วางไว้ ทั้งนี้งานระหว่างก่อสร้างดังกล่าวไม่มีภาระผูกพันใดๆ

4.5 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

บริษัทมีที่ดิน จำนวน 90 ไร่ 38 ตารางวา ตั้งอยู่ที่นิคมอุตสาหกรรมบางปะอิน อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งบริษัทเคยใช้เป็นโรงหล่อชิ้นส่วนคอนกรีตสำเร็จรูปเมื่อครั้งมีการก่อสร้างทางพิเศษศรีรัช มูลค่าตามบัญชีของที่ดิน ซึ่งบันทึกในราคาทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 120.36 ล้านบาท ที่ดินดังกล่าวได้นำไปค้ำประกันสินเชื่อที่ได้รับจากกลุ่มผู้ให้สินเชื่อ

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

5.1 ข้อพิพาทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

ปัจจุบันบริษัท และบริษัทย่อยมีข้อพิพาทกับ กทพ. จำนวนทั้งสิ้น 14 เรื่อง ซึ่งมีการนำเข้าสู่การพิจารณาของ คณะอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนระดับข้อพิพาทตามสัญญา และในชั้นศาลปกครองแบ่งเป็นข้อพิพาทที่บริษัทและ บริษัทย่อยนำเสนอเข้าสู่กระบวนการระดับข้อพิพาทตามสัญญาและเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึง วันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 28,179.8 ล้านบาท และเป็นข้อพิพาทที่ กทพ. เป็นผู้ยื่นเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 15.8 ล้านบาท สารสำคัญของแต่ละข้อพิพาทมีดังนี้

5.1.1 ข้อพิพาทที่บริษัทและบริษัทย่อยเป็นผู้ยื่นเรียกร้องค่าเสียหาย

1. วันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก (Priority Component Opening Date) ตามสัญญาโครงการ ระบบทางด่วนขั้นที่ 2

บริษัทได้ก่อสร้าง “พื้นที่ส่วนแรก” ของทางพิเศษศรีรัชแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2535 ซึ่งตาม สัญญากำหนดว่า วันที่มีการก่อสร้างในพื้นที่ส่วนแรกแล้วเสร็จ ถือว่าเป็นวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก และบริษัทมีสิทธิได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางแต่ กทพ. ได้เริ่มแบ่งรายได้ค่าผ่านทางให้บริษัทในวันที่ 2 กันยายน 2536 ทำให้บริษัทสูญเสียรายได้ที่ควรได้รับตามสัญญา

กทพ. และบริษัทมีความเห็นไม่ตรงกันว่าวันใดเป็นวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก ซึ่ง กทพ. มีหน้าที่ ตามสัญญา เริ่มต้นแบ่งส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางให้แก่บริษัทนับแต่วันดังกล่าว

เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2544 บริษัทจึงยื่นข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการเพื่อขอให้ชี้ขาดให้ กทพ. ชดเชยรายได้ที่ขาดไปพร้อมดอกเบี้ยจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาทเป็นเงินจำนวน 3,831.4 ล้านบาท ซึ่ง กทพ. คัดค้านและเรียกร้องแย้งเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 15,575.4 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2551 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดข้อพิพาทให้ กทพ.ชำระเงินส่วนแบ่ง รายได้ค่าผ่านทางโครงข่ายในเขตเมืองที่บริษัทพึงได้รับสำหรับช่วงเวลาระหว่างวันที่ 13 พฤศจิกายน 2535 ถึงวันที่ 2 กันยายน 2536 เป็นเงิน 1,974.6 ล้านบาท คำนวณดอกเบี้ยจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2544 เป็นเงิน 1,856.8 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 3,831.4 ล้านบาท และดอกเบี้ยนับตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2544 เป็นต้นไป จนกว่าจะชำระให้บริษัทเสร็จสิ้น และให้ยกข้อเรียกร้องแย้งของ กทพ. กทพ. จึงไม่มีสิทธิเรียกให้บริษัทชดเชยรายได้ค่าผ่านทางคืนตามที่เรียกร้องแย้งในจำนวน 15,575.4 ล้านบาท ซึ่ง กทพ.ได้มีหนังสือปฏิเสธการปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ

เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2552 กทพ.ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางขอให้ศาลเพิกถอนคำชี้ขาด ของคณะอนุญาโตตุลาการ หรือมีคำสั่งปฏิเสธไม่รับบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และ เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2554 บริษัทได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางเพื่อให้ศาลบังคับตามคำชี้ขาดของ คณะอนุญาโตตุลาการเป็นอีก 1 คดี โดยมีทุนทรัพย์เรียกร้อง 5,021.1 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2556 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกคำร้องของ กทพ.ซึ่งขอให้เพิกถอน คำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และให้บังคับตามคำร้องของบริษัทโดยให้ กทพ.ชำระเงินส่วนแบ่ง รายได้ค่าผ่านทางพิเศษโครงข่ายในเขตเมืองที่บริษัทพึงได้รับระหว่างวันที่ 13 พฤศจิกายน 2535 ถึง วันที่ 2 กันยายน 2536 ให้แก่บริษัท เป็นจำนวนเงิน 1,974.6 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา คำนวณดอกเบี้ยตั้งแต่วันที่ 13 พฤศจิกายน 2535 ถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2544 เป็นเงินจำนวน 1,856.8 ล้านบาท และคำนวณดอกเบี้ยตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2544 ถึงวันที่บริษัทยื่นคำร้องต่อศาล คือวันที่ 19 ตุลาคม 2544 เป็นเงินจำนวน 1,189.7 ล้านบาท รวมเป็นเงินส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางพร้อมดอกเบี้ย

จำนวน 5,021.1 ล้านบาทให้แก่บริษัทและให้ กทพ.ชำระดอกเบี้ยผิวนิดของเงินต้นจนกว่า กทพ.จะชำระเงินพร้อมดอกเบี้ยให้แก่บริษัทเสร็จสิ้น โดยให้ กทพ.ชำระให้แล้วเสร็จภายใน 60 วันนับแต่วันที่คดีถึงที่สุด

เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2556 กทพ. ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด ปัจจุบันอยู่ระหว่างบริษัทเตรียมการยื่นคำแก้อุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุด

2. ทางแข่งขันของทางพิเศษอุดรรัถยา

ตามสัญญากำหนดว่า ในระหว่างระยะเวลาของสัญญา หาก กทพ.หรือรัฐบาลมีการก่อสร้างหรือปรับปรุงทางหรือถนนจนมีมาตรฐานเช่นเดียวกับทางพิเศษ ภายในขอบเขตพื้นที่ที่ใกล้เคียงกับทางพิเศษและส่งผลกระทบต่อปริมาณการจราจรหรือรายได้ทางพิเศษลดลงจากประมาณการ กทพ.ต้องชดเชยผลกระทบต่อปริมาณการจราจร

การที่รัฐอนุญาตให้มีการก่อสร้างส่วนต่อขยายโครงการทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ช่วงระหว่างอนุสรณ์สถานถึงรังสิตถือเป็นทางแข่งขันตามสัญญา และส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินของบริษัทย่อย บริษัทย่อยจึงเรียกร้องให้ กทพ. ชดเชยผลกระทบดังกล่าวตามที่วิศวกรอิสระได้มีหนังสือรับรองผลกระทบที่บริษัทย่อยได้รับ

เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2547 บริษัทย่อยจึงได้ยื่นข้อพิพาทต่อคณะกรรมการเพื่อชี้ขาดให้ 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

เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2556 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกคำร้องของ กทพ. ซึ่งขอให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาให้บังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ โดยให้ กทพ.ชำระเงินค่าชดเชยรายได้ที่ลดลงจากประมาณการให้แก่บริษัทย่อย สำหรับปี 2542 จำนวน 730.8 ล้านบาท และสำหรับปี 2543 จำนวน 1,059.2 ล้านบาทพร้อมดอกเบี้ยจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น

เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2556 กทพ.ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาศาลปกครองกลางทั้งสองคดีต่อศาลปกครองสูงสุดและศาลปกครองสูงสุดได้มีคำสั่งรับอุทธรณ์ของ กทพ.ทั้ง 2 คดี โดยบริษัทย่อยได้ยื่นคำแก้อุทธรณ์ทั้ง 2 คดี ต่อศาลปกครองสูงสุดแล้วเมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2556 ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

3. การออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานโดย กทพ.

กทพ.ได้มีการออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานก่อสร้างทางพิเศษศรีรัชบางส่วนเป็นการเพิ่มเติมและยืนยันว่าจะยอมรับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานดังกล่าว ต่อมาวิศวกรอิสระได้มีหนังสือรับรองจำนวนเงินค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวรวมเป็นเงิน 238 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) ซึ่ง กทพ.ปฏิเสธที่จะชำระเงินตามการรับรองของวิศวกรอิสระ

เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2552 บริษัทได้ยื่นคำเสนอขอพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้เงินจากการที่ กทพ. ออกหนังสือบอกกล่าวเปลี่ยนแปลงงานจำนวน 3 ฉบับ รวมจำนวนเงินค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น 209.1 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยจนถึงวันยื่นคำเสนอขอพิพาทจำนวน 173.4 ล้านบาท รวมเป็นเงินต้นพร้อมดอกเบี้ยจำนวน 382.5 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2556 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดให้ กทพ. ชำระค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายต่างๆ ตามหนังสือบอกกล่าวเปลี่ยนแปลงงาน เป็นเงินต้นพร้อมดอกเบี้ยรวม 382.5 ล้านบาท และดอกเบี้ยของเงินต้นจำนวน 209.1 ล้านบาท คำนวณนับถัดจากวันยื่นคำเสนอขอพิพาทเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระให้แก่บริษัทเสร็จสิ้น ทั้งนี้ บริษัทสามารถยื่นคำร้องต่อศาลที่มีเขตอำนาจเพื่อให้ศาลทำคำสั่งบังคับตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการภายใน 3 ปี ในขณะที่ กทพ. อาจขอให้ศาลเพิกถอนคำชี้ขาดได้โดยยื่นคำร้องต่อศาลที่มีเขตอำนาจภายใน 90 วัน นับแต่วันที่ได้รับสำเนาคำชี้ขาด

4. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ของทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช

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

เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2551 บริษัทได้ยื่นคำเสนอขอพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ โดยขอให้ กทพ.ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บริษัทจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2546 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา ต่อมาวันที่ 27 มีนาคม 2552 บริษัทได้ยื่นคำร้องขอแก้ไขคำเสนอขอพิพาทเกี่ยวกับตัวเลขอัตราค่าผ่านทางปี 2546 โดยคำนวณจากฐานตามประกาศกระทรวงมหาดไทยฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 ตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกา ซึ่งทำให้เงินค่าเสียหายที่บริษัทขอให้ กทพ.ชดใช้พร้อมดอกเบี้ยถึงวันที่ 31 มีนาคม 2551 รวมเป็นเงินจำนวน 4,368 ล้านบาท ปัจจุบันอยู่ระหว่างการสืบพยาน

5. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ของทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี

บริษัทขอปรับอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดีที่กำหนดให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางทุกระยะเวลา 5 ปี แต่ กทพ. และบริษัทมีความเห็นไม่ตรงกันเกี่ยวกับการคำนวณค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้น ซึ่ง กทพ.ได้ดำเนินการให้มีการออกประกาศอัตราค่าผ่านทางโดยไม่ได้ปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางตามที่บริษัทเสนอ

เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2551 บริษัทได้ยื่นคำเสนอขอพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ โดยขอให้ กทพ.ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บริษัทจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2546 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา รวมเป็นเงินจำนวน 1,048.2 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2556 บริษัทได้ยื่นคำแถลงต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ เพื่อขอให้พิจารณากำหนดวันนัดพร้อมเพื่อแต่งตั้งประธานคณะอนุญาโตตุลาการ กำหนดประเด็นข้อพิพาท หน้าที่น่าสืบ และกระบวนการพิจารณาชั้นอนุญาโตตุลาการ

6. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ของทางพิเศษอุดรรัถยา

บริษัทขอย่อยปรับอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดที่กำหนดให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางทุกระยะเวลา 5 ปี แต่ กทพ.และบริษัทย่อมมีความเห็นไม่ตรงกันเกี่ยวกับการคำนวณค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้น ซึ่ง กทพ.ได้ดำเนินการให้มีการออกประกาศอัตราค่าผ่านทางโดยไม่ได้อัปปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางตามที่บริษัทขอย่อยเสนอ

เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2556 บริษัทขอย่อยได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ เพื่อขอให้ กทพ.ชดใช้เงินค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยจำนวน 908.7 ล้านบาท และดอกเบี้ยของเงินต้นค่าเสียหายจำนวน 561.9 ล้านบาท โดยคิดเป็นรายวันนับถัดจากวันยื่นคำเสนอข้อพิพาทเป็นต้นไปจนกว่า กทพ.จะชดใช้เงินต้นค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยแก่บริษัทขอย่อยเสร็จสิ้น

ปัจจุบันอยู่ระหว่างรอ กทพ. ยื่นคำคัดค้านต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ

7. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2551 ของทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช

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

เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2556 บริษัทได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ เพื่อขอให้ กทพ.ชดใช้เงินค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยจำนวนถึงวันที่ 31 พฤษภาคม 2556 รวม 9,091.8 ล้านบาท และดอกเบี้ยของเงินต้นค่าเสียหายจำนวน 7,909.6 ล้านบาท จำนวนตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2556 เป็นต้นไปจนกว่า กทพ.จะชดใช้เงินค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยแก่บริษัทจนเสร็จสิ้น และให้ชดใช้เงินค่าเสียหายคิดตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2556 เป็นต้นไปจนกว่า กทพ.จะดำเนินการปรับและบังคับใช้อัตราค่าผ่านทางให้เป็นไปตามอัตราที่บริษัทเสนอตามสัญญาพร้อมดอกเบี้ยของเงินต้นค่าเสียหาย

เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2556 กทพ.ได้ยื่นคำคัดค้านต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ

เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2556 คณะอนุญาโตตุลาการได้กำหนดนัดพร้อมครั้งแรก เพื่อไกล่เกลี่ยหรือกำหนดกระบวนการพิจารณาชั้นอนุญาโตตุลาการ ซึ่งคู่พิพาทตกลงที่จะให้ดำเนินการไกล่เกลี่ยระหว่างกัน พร้อมทั้งให้ดำเนินกระบวนการพิจารณาชั้นอนุญาโตตุลาการคู่ขนานไปด้วย

8. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2551 ทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี

บริษัทขอปรับอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดีที่กำหนดให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางทุกระยะเวลา 5 ปี แต่ กทพ.และบริษัทมีความเห็นไม่ตรงกันเกี่ยวกับการคำนวณค่าผ่านทางที่จะปรับขึ้น ซึ่ง กทพ.ได้ดำเนินการให้มีการออกประกาศอัตราค่าผ่านทางโดยไม่ได้อัปปรับขึ้นอัตราค่าผ่านทางตามที่บริษัทเสนอ

เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2556 บริษัทได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ เพื่อขอให้ กทพ.ชดใช้เงินค่าเสียหาย พร้อมดอกเบี้ยจำนวนถึงวันที่ 31 พฤษภาคม 2556 รวม 4,062.8 ล้านบาท และดอกเบี้ยของเงินต้นค่าเสียหายจำนวน 3,557.8 ล้านบาท จำนวนตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2556 เป็นต้นไปจนกว่า กทพ.จะชดใช้เงินต้นค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยแก่บริษัทเสร็จสิ้น และให้ชดใช้ค่าเสียหายนับตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2556 เป็นต้นไปจนกว่า กทพ.จะดำเนินการปรับและบังคับใช้อัตราค่าผ่านทางให้เป็นไปตามอัตราที่บริษัทเสนอตามสัญญาพร้อมดอกเบี้ยของเงินต้นค่าเสียหาย โดย กทพ.ได้ยื่นคำคัดค้านต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2556

5.1.2 ข้อพิพาทที่ กทพ. เป็นผู้ยื่นเรียกร้องค่าเสียหาย

กทพ.ได้เสนอข้อพิพาทต่อคณะกรรมการตุลาการเรียกร้องให้บริษัท และบริษัทย่อยรับผิดชอบค่าใช้จ่ายต่างๆ จำนวน 6 เรื่อง ซึ่งบริษัทและบริษัทย่อยเห็นว่า ไม่อยู่ในขอบเขตความรับผิดชอบตามสัญญา คิดเป็นทุนทรัพย์รวมทั้งสิ้น 15.8 ล้านบาท ซึ่งคณะกรรมการตุลาการได้มีคำชี้ขาดข้อพิพาท 2 เรื่อง ดังนี้

1. งานก่อสร้างเพิ่มเติม

เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2552 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดให้บริษัทชำระเงินที่ กทพ. ได้ทตรงจ่ายเพื่อแก้ปัญหาความเดือดร้อนให้แก่ผู้ร้องเรียนไปก่อน รวม 1.7 ล้านบาทให้แก่ กทพ. เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2553 บริษัทได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางขอให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ ต่อมาวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2555 กทพ. ได้ยื่นคำร้องขอบังคับตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลาง เป็นอีกคดีหนึ่ง

ศาลปกครองกลางได้นัดฟังคำพิพากษา เมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2556 โดยศาลมีความเห็นว่าไม่มีเหตุที่ศาลจะพิพากษาเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ จึงพิพากษายกคำร้องของบริษัท ซึ่งบริษัทได้พิจารณาจากข้อเท็จจริงปัจจุบันแล้วเห็นควรไม่ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด

สำหรับคดีที่ กทพ.ยื่นคำร้องขอบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ ศาลปกครองกลางได้กำหนดวันสิ้นสุดการแสวงหาข้อเท็จจริงเมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2556 ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครอง

2. ค่าใช้จ่ายในการทำทางเข้าออก และแก้ไขปัญหาร้องเรียน

เมื่อวันที่ 23 มกราคม 2557 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดว่า กทพ. ไม่อาจใช้สิทธิเรียกร้องให้บริษัทชำระเงินค่าจัดทำทางเข้า-ออก และค่าจัดทำทางพร้อมรางระบายน้ำ และค่าจัดทำท่อน้ำฝนจากฟรีโพล์รวมเป็นเงิน 404,728.82 บาท จึงชี้ขาดให้ยกข้อเรียกร้องและคำขอของ กทพ.

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากคดีที่กล่าวข้างต้นทั้งหมดยังไม่ถึงที่สุด ดังนั้น บริษัทจึงยังมีได้บันทึกรายการไว้ในงบการเงิน

5.2 คดีฟ้องร้อง

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

เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2550 ศาลชั้นต้นได้มีคำพิพากษายกฟ้องโจทก์ ต่อมาวันที่ 8 พฤศจิกายน 2550 โจทก์ได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลอุทธรณ์ และศาลอุทธรณ์ได้มีคำพิพากษาเมื่อวันที่ 24 เมษายน 2555 ให้ กทพ.และบริษัทร่วมกันชำระเงินแก่โจทก์ รวมจำนวน 2.3 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับตั้งแต่วันที่ 21 พฤษภาคม 2548 เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น ทั้งนี้ บริษัท กทพ. และโจทก์ได้ยื่นฎีกาต่อศาลแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา

อย่างไรก็ตาม ฝ่ายบริหารของบริษัทเชื่อว่าจะไม่เกิดผลเสียต่อบริษัทอย่างเป็นสาระสำคัญ ดังนั้น บริษัทจึงไม่ได้ตั้งสำรองเผื่อหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นไว้ในบัญชี

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

6.1 ข้อมูลทั่วไป

(1) ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

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

(2) นิติบุคคลที่บริษัทถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป

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 น้ำประปาไทย จำกัด (มหาชน) (เรียกชื่อย่อว่า “TTW”)
ประกอบธุรกิจ	ผลิตและจำหน่ายน้ำประปาให้กับการประปาส่วนภูมิภาค (กปภ.)
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	30/130 หมู่ที่ 12 ถนนพุทธมณฑลสาย 5 ตำบลไร่ขิง อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม 73210
ทุนจดทะเบียน	3,990 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 3,990 ล้านบาท
สัดส่วนการถือหุ้น	ร้อยละ 20.24
โทรศัพท์	0 2811 7526
โทรสาร	0 2420 6064
เว็บไซต์	www.thaitap.com
บริษัทที่ออกหลักทรัพย์	บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (เรียกชื่อย่อว่า “BMCL”)
ประกอบธุรกิจ	สัมปทานจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	189 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
ทุนจดทะเบียน	20,500 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 20,500 ล้านบาท
สัดส่วนการถือหุ้น	ร้อยละ 10.00
โทรศัพท์	0 2354 2000
โทรสาร	0 2354 2020
เว็บไซต์	www.bangkokmetro.co.th
บริษัทที่ออกหลักทรัพย์	บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) (เรียกชื่อย่อว่า “CKP”)
ประกอบธุรกิจ	ลงทุนถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company)
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	587 อาคารวิริยะถาวร ชั้น 19 ถนนสุขุมวิทวิจิตร แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
ทุนจดทะเบียน	5,500 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 5,500 ล้านบาท
สัดส่วนการถือหุ้น	ร้อยละ 23.22
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 อี วาย จำกัด****(เดิมชื่อบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ท แอนด์ ยัง จำกัด)**

193/136-137 อาคารเลครัชดา

ออฟฟิศ คอมเพล็กซ์ ชั้น 33

ถนนรัชดาภิเษกตัดใหม่ เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

โทรศัพท์ : 0 2264 0777 / 0 2661 9190

โทรสาร : 0 2264 0789-90

ที่ปรึกษากฎหมาย**บริษัท เดอะลิจิสต์ จำกัด**

990 อาคารอับดุลราฮิม ชั้น 9

ถนนพระราม 4 แขวงสีลม

เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500

โทรศัพท์ : 0 2636 1111

โทรสาร : 0 2636 0000

ที่ปรึกษาทางการเงิน**บริษัท แอดไวเซอร์ี พลัส จำกัด**

1550 อาคารธนภูมิ ชั้น 10

ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ แขวงมก๊กะสัน

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

ธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน)

1101 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ แขวงมักกะสัน

เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 0 2208 6301

โทรสาร : 0 2253 5704

ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)

1 ถนนราชวัตรบุรณะ แขวงราชวัตรบุรณะ

เขตราชวัตรบุรณะ กรุงเทพฯ 10140

โทรศัพท์ : 0 2470 6221

6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

-