

BEM/E/600/M102.002/60

7 เมษายน 2560

เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศเกี่ยวกับการได้มาซึ่งสินทรัพย์จากการลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสาย
สีน้ำเงินส่วนต่อขยาย

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น
บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

เอกสารแนบ 1. คดีหรือข้อเรียกร้องที่มีสาระสำคัญซึ่งอยู่ระหว่างการดำเนินงาน
2. ผลประโยชน์หรือรายการที่เกี่ยวข้องกันระหว่างบริษัทจดทะเบียนกับกรรมการ ผู้บริหาร
และผู้ถือหุ้นที่ถือทั้งทางตรงหรือทางอ้อมตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ("บริษัทฯ") ขอเรียนให้ทราบว่า ตามที่
ที่ประชุมคณะกรรมการของบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2560 เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2560 ได้มีมติอนุมัติให้บริษัทฯ ลงทุน
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย โดยเข้าทำสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน
("สัญญาสัมปทาน") กับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ("รฟม.") ระยะเวลาสัมปทาน 33 ปี มี
มูลค่าการลงทุนในโครงการดังกล่าวเป็นเงิน 22,036 ล้านบาท ซึ่งการเข้าทำสัญญาสัมปทานดังกล่าวเข้าข่าย
เป็นการได้มาซึ่งสินทรัพย์ ตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 20/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการ
ทำรายการที่มีนัยสำคัญที่เข้าข่ายเป็นการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สิน และประกาศคณะกรรมการ
ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในการ
ได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ พ.ศ. 2547 ("ประกาศเรื่องการได้มาหรือจำหน่ายไป") โดยมีสรุป
สาระสำคัญ ดังนี้

1. สารสนเทศที่เปิดเผยตามบัญชี (1) ของประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง
การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์
พ.ศ. 2547

1.1 วัน เดือน ปี ที่เกิดรายการ

บริษัทลงนามสัญญากับ รฟม. เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560

1.2 คู่กรณีที่เกี่ยวข้องและความสัมพันธ์ของบริษัทจดทะเบียน

ผู้ให้สัมปทาน : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ("รฟม.")

ผู้รับสัมปทาน : บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ("บริษัทฯ")

รฟม. มีความเกี่ยวข้องและความสัมพันธ์กับบริษัทฯ ดังนี้

1. เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ โดย ณ วันปิดสมุดทะเบียนครั้งล่าสุดของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2560 รฟม. ถือหุ้น จำนวน 1,256,259,584 หุ้น คิดเป็น ร้อยละ 8.22 ของทุนชำระแล้วของบริษัทฯ
2. รฟม. มีตัวแทนที่ดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการบริษัท 2 ท่าน ได้แก่ นายยุทธนา หิมากรูณ ซึ่งดำรงตำแหน่งกรรมการใน รฟม. และ นายธีรพันธ์ เตชะศิรินุกูล ซึ่งดำรงตำแหน่งรองผู้ว่าการ ฝ่ายกลยุทธ์และแผนใน รฟม.

ทั้งนี้ รฟม. ไม่จัดเป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ จึงไม่ต้องปฏิบัติตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 21/2551 เรื่อง หลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน ลงวันที่ 31 สิงหาคม 2551 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2546 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม)

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 2/2560 เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2560 นายยุทธนา หิมากรูณ และนายธีรพันธ์ เตชะศิรินุกูล ซึ่งเป็นกรรมการบริษัทที่เป็นตัวแทนของ รฟม. ไม่ได้เข้าร่วมประชุมและไม่ได้ออกเสียงในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทในการพิจารณาอนุมัติการลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย

1.3 ลักษณะโดยทั่วไปของรายการ

การลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย โดยเข้าทำสัญญาสัมปทานกับ รฟม. เป็นการตกลงเข้าทำรายการได้มาซึ่งสินทรัพย์ ซึ่งเป็นขนาดรายการที่มีขนาดสูงกว่าร้อยละ 15 แต่ต่ำกว่าร้อยละ 50 รายการดังกล่าวจึงเข้าข่ายเป็นการทำรายการประเภท 2 ตามประกาศเรื่องการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ โดยบริษัทมีหน้าที่เปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับการได้มาซึ่งสินทรัพย์ต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และต้องดำเนินการจัดส่งสารสนเทศ ตามรายละเอียดที่กำหนดในประกาศเรื่องการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ไปยังผู้ถือหุ้น ภายใน 21 วัน นับแต่วันที่เปิดเผยรายการต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

1.4 รายละเอียดของสินทรัพย์ที่ได้มา ประเภทและขนาดของรายการ

1.4.1 รายละเอียดของสินทรัพย์ที่ได้มา

สินทรัพย์ที่ได้มาในกรณีนี้ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ซึ่งมีแนวเส้นทางเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล ที่สถานีบางซื่อและสถานีหัวลำโพง แบ่งเป็น 2 ช่วง ระยะทางรวม 27 กิโลเมตร ดังนี้

1. ช่วงหัวลำโพง – หลักสอง

ระยะทางประมาณ 14 กิโลเมตร เริ่มต้นจากเส้นทางเชื่อมต่อกับสถานีหัวลำโพงเป็นทางวิ่งใต้ดินประมาณ 5 กิโลเมตร มี 4 สถานี จากถนนพระราม 4 ที่เข้าสู่ถนนเจริญกรุง ผ่านวัดมิ่งกรมทาวาส วัจนบูรพา เข้าสู่ถนนสนามไชย ลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณปากคลองตลาด เข้าสู่ถนนอิสรภาพแล้วเปลี่ยนเป็นทางวิ่งยกระดับเข้าสู่สี่แยกท่าพระ ซึ่งมีสถานีร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ แล้ววิ่งไปตามถนนเพชรเกษม ผ่านบางไผ่ บางหว้า ภาษีเจริญ บางแค สิ้นสุดที่ถนนกาญจนาภิเษก รวมทางวิ่งยกระดับประมาณ 9 กิโลเมตร มี 7 สถานี

2. ช่วงบางซื่อ – ท่าพระ

ระยะทางประมาณ 13 กิโลเมตร เป็นทางวิ่งยกระดับ มี 9 สถานี เริ่มจากสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อผ่านแยกเตาปูนซึ่งเป็นสถานีร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง เข้าสู่ถนนประชากรราษฎร์สาย 2 ผ่านแยกบางโพ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเข้าสู่ถนนจรัญสนิทวงศ์ ผ่านแยกบางพลัด แยกบรมราชชนนี แยกไฟฉาย และสิ้นสุดที่แยกท่าพระ ซึ่งมีสถานีร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-หลักสอง

ทั้งนี้ สาระสำคัญของสัญญาสัมปทานระหว่างบริษัทและ รฟม. ดังกล่าว สามารถสรุปได้ดังนี้

1.4.1.1 คู่กรณีที่เกี่ยวข้อง

ผู้ให้สัมปทาน : รฟม.

ผู้รับสัมปทาน : บริษัทฯ

1.4.1.2 ลักษณะโดยทั่วไปของสัญญาสัมปทาน

บริษัทฯ มีหน้าที่ดำเนินการจัดหาติดตั้ง และทดสอบอุปกรณ์งานระบบสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ดำเนินการให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลและโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย โดยให้เป็นการเดินรถแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) และบริษัทฯ มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสารและสิทธิในการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ตลอดจนอายุสัมปทานโดยบริษัทฯ เป็นผู้รับภาระในการลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมดตลอดระยะเวลาสัมปทาน และแบ่งผลตอบแทนหรือให้ผลประโยชน์แก่ รฟม. ตามที่ได้ตกลงกันในสัญญา

1.4.1.3 ระยะเวลาตามสัญญาสัมปทาน

ระยะเวลา 33 ปี นับจากวันที่ รฟม. แจ้งให้เริ่มงาน (Notice to Proceed : NTP) โดยแบ่งออกเป็น

ระยะที่ 1 : การจัดหา ติดตั้ง ทดสอบ อุปกรณ์งานระบบสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย และทดลองเดินรถไฟฟ้า โดยมีระยะเวลาดำเนินการ 36 เดือน นับจากวันที่ รฟม. แจ้งให้เริ่มงาน

ระยะที่ 2 : การดำเนินการและบำรุงรักษาโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน เป็นระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่เริ่มการบริการ ที่ก่อให้เกิดรายได้ทั้งสาย สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

1.4.1.4 ขอบเขตของงาน

1) ระยะที่ 1 การออกแบบและก่อสร้าง

บริษัทฯ มีหน้าที่ดำเนินการจัดหาติดตั้ง และทดสอบอุปกรณ์งานระบบ รวมถึงเปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย

2) ระยะที่ 2 การดำเนินการและบำรุงรักษา

บริษัทฯ มีหน้าที่ดำเนินการให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ให้เป็นการเดินรถแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) จัดเก็บค่าโดยสารจากผู้ใช้โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน รวมถึงจัดหารายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

1.4.1.5 กำหนดเวลาแล้วเสร็จ

ไม่เกิน 36 เดือน นับจากวันที่ รฟม. แจ้งให้เริ่มงาน โดยแบ่งการเปิดให้บริการเป็นช่วงๆ ดังนี้

ช่วงที่ 1 สถานีบางซื่อ-สถานีเตาปูน ภายใน 6 เดือน

ช่วงที่ 2 สถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง ภายใน 30 เดือน

ช่วงที่ 3 สถานีเตาปูน-สถานีท่าพระ ภายใน 36 เดือน

1.4.1.6 แหล่งรายได้

รายได้ของบริษัทฯ มาจากการจัดเก็บค่าโดยสาร โดยอัตราค่าโดยสารและการปรับอัตราค่าโดยสาร ใช้โครงสร้างตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล และรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

1.4.1.7 การแบ่งผลประโยชน์ให้ รฟม.

ส่วนที่ 1 ตามสัญญาสัมปทาน โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล

ส่วนที่ 2 โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายและภายหลังสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญาสัมปทาน โครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล

1. เมื่อบริษัทได้รับผลตอบแทนจากการลงทุน (Equity Internal Rate of Return หรือ “EIRR”) ในปีใดเกินกว่าร้อยละ 9.75 แต่ไม่เกินร้อยละ 11.0 บริษัทจะแบ่งผลประโยชน์ในปีนั้นให้แก่ รฟม. ในอัตราร้อยละ 50 ของกระแสเงินสดสุทธิส่วนที่ให้อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนเกินกว่าร้อยละ 9.75 แต่ไม่เกินร้อยละ 11.0
2. หากบริษัทได้รับผลตอบแทนจากการลงทุน ในปีใดเกินกว่าร้อยละ 11.0 แต่ไม่เกินร้อยละ 15.0 บริษัทจะแบ่งผลประโยชน์ในปีนั้นให้แก่ รฟม. ในอัตราร้อยละ 60 ของกระแสเงินสดสุทธิส่วนที่ให้อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนเกินกว่าร้อยละ 11.0 แต่ไม่เกินร้อยละ 15.0 และ
3. หากบริษัทได้รับผลตอบแทนจากการลงทุน ในปีใดเกินกว่าร้อยละ 15.0 บริษัทจะแบ่งผลประโยชน์ในปีนั้นให้แก่ รฟม. ในอัตราร้อยละ 75 ของกระแสเงินสดสุทธิส่วนที่ให้อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนเกินกว่าร้อยละ 15.0

1.4.2 ประเภท และขนาดของรายการ

การลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย โดยเข้าทำสัญญาสัมปทานกับ รฟม. เข้าข่ายเป็นการได้มาซึ่งสินทรัพย์ตามประกาศเรื่องการได้มาหรือจำหน่ายไป โดยการคำนวณขนาดของรายการได้มาซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทฯ จะประเมินจากมูลค่าของอุปกรณ์งานระบบ การจัดหา และติดตั้งตามข้อกำหนดในการจัดทำข้อเสนอโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ที่เสนอต่อ รฟม. รายละเอียดการคำนวณขนาดรายการซึ่งใช้ข้อมูลทางการเงินตามงบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 มีดังนี้

เกณฑ์การคำนวณ

วิธีการคำนวณ

1. เกณฑ์สินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ = ไม่นำมาคำนวณ เนื่องจากเป็นรายการได้มาซึ่งสินทรัพย์อื่นที่ไม่ใช่หลักทรัพย์

2. เกณฑ์กำไรสุทธิ = ไม่นำมาคำนวณ เนื่องจากเป็นรายการได้มาซึ่งสินทรัพย์อื่นที่ไม่ใช่หลักทรัพย์
3. เกณฑ์มูลค่ารวมของสิ่งตอบแทน = มูลค่าของอุปกรณ์งานระบบ การจัดหา และติดตั้งตามข้อกำหนดในการจัดทำข้อเสนอโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ที่เสนอต่อ รฟม. / มูลค่าสินทรัพย์รวมตามงบการเงินรวมของบริษัทฯ
- = 22,036 ล้านบาท / 82,786 ล้านบาท
- = ร้อยละ 26.62
4. เกณฑ์มูลค่าหลักทรัพย์ที่บริษัทออกให้ = ไม่นำมาคำนวณ เนื่องจากบริษัทฯ ไม่มีการออกหลักทรัพย์ของบริษัทจดทะเบียนเพื่อเป็นสิ่งตอบแทนการได้มาซึ่งสินทรัพย์

การเข้าทำรายการดังกล่าวมีขนาดรายการเท่ากับร้อยละ 26.62 ตามเกณฑ์มูลค่ารวมของสิ่งตอบแทน ทั้งนี้ เนื่องจากในระยะเวลาระหว่าง 6 เดือนที่ผ่านมา บริษัทฯ ไม่มีรายการได้มาซึ่งสินทรัพย์รายการอื่น ดังนั้นขนาดรวมของรายการจะเท่ากับร้อยละ 26.62 ตามเกณฑ์มูลค่ารวมของสิ่งตอบแทน และจัดเป็นรายการประเภทที่ 2 ที่มีขนาดรายการเท่ากับร้อยละ 15 หรือสูงกว่า แต่ต่ำกว่าร้อยละ 50 ดังนั้นบริษัทฯ จึงมีหน้าที่ต้องจัดทำรายงานและเปิดเผยรายการต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ทันที โดยมีสารสนเทศอย่างน้อยตามบัญชี (1) ท้ายประกาศเรื่องการได้มาหรือจำหน่ายไป และจัดส่งหนังสือเวียนให้ผู้ถือหุ้นภายใน 21 วันนับจากวันที่แจ้งข้อมูลต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ

1.5 มูลค่ารวมและเกณฑ์ที่ใช้ในการกำหนดมูลค่าสิ่งตอบแทน

- 1.5.1 มูลค่ารวม : 22,036 ล้านบาท โดยแบ่งชำระตามงวดงานก่อสร้าง ภายในระยะเวลา 36 เดือน
- 1.5.2 เกณฑ์ที่ใช้ในการกำหนดมูลค่า : มูลค่าอ้างอิงมาจากมูลค่าของอุปกรณ์งานระบบ การจัดหา และติดตั้งตามข้อกำหนดในการจัดทำข้อเสนอโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ที่เสนอต่อ รฟม.

1.6 ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดกับบริษัทฯ

1.6.1 เพิ่มความสามารถในการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง

เนื่องจากสัญญาสัมปทาน โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลระยะเวลาสัมปทาน 25 ปี จะครบกำหนดในปี 2572 และสัญญาสัมปทาน โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงระยะเวลาสัญญา 30 ปี จะครบกำหนดในปี 2586 ดังนั้นการลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายซึ่งมีระยะเวลาสัมปทาน 33 ปี จึงเป็นโอกาสที่ทำให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจระบบรางไปได้อย่างต่อเนื่องจากปี 2560 ถึงปี 2593

1.6.2 สามารถให้บริการและดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินอย่างต่อเนื่องทั้งสาย

บริษัทฯ สามารถให้บริการเดินรถไฟฟ้าในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินได้อย่างต่อเนื่องตลอดทั้งสายทาง ซึ่งจะเป็นการขยายเส้นทางและเชื่อมโยงโครงข่ายการให้บริการของโครงการรถไฟฟ้าและเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ ทำให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกและประหยัดเวลา และยังสามารถนำผู้โดยสารเข้าสู่กรุงเทพมหานครชั้นในและกระจายออกนอกเมืองไปจรัญสนิทวงศ์ บางแค ได้ นอกจากนี้ยังเชื่อมต่อการเดินทางกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ทำให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางจากกรุงเทพมหานครชั้นนอก ย่านนนทบุรี เข้าสู่ใจกลางกรุงเทพ โดยเปลี่ยนขบวนรถไฟฟ้าที่สถานีเตาปูนเพื่อเข้าสู่โครงการระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินได้ทั้ง 2 ทิศทางซึ่งครอบคลุมพื้นที่การให้บริการที่กว้างขวางมากขึ้น ทำให้การเดินทางระหว่างชานเมืองกรุงเทพมหานครกับกรุงเทพมหานครชั้นในเป็นไปได้โดยสะดวก

1.6.3 เพิ่มจำนวนผู้โดยสารและรายได้ของโครงการรถไฟฟ้าที่บริษัทฯ บริหารอยู่ในปัจจุบัน

เนื่องจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล เป็นโครงข่ายเดียวกันตลอดสาย ส่งผลให้โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ที่บริษัทฯ บริหารอยู่ในปัจจุบันมีจำนวนผู้โดยสารมาใช้บริการเพิ่มขึ้น จากการเชื่อมต่อการให้บริการ ตลอดจนการหมุนเวียนการเดินทางของผู้โดยสารที่ได้รับความสะดวกจากการเชื่อมโยงโครงข่ายการให้บริการ ส่งผลให้บริษัทฯ มีรายได้และกระแสเงินสดเพิ่มมากขึ้นตามลำดับด้วย

1.7 แหล่งเงินทุน

บริษัทฯ จะใช้กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน และ/หรือแหล่งเงินทุนจากภายนอก โดยปัจจุบันบริษัทฯ อยู่ระหว่างการจัดหาเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน และ/หรือบริษัทฯ อาจพิจารณาการออกหุ้นกู้เพื่อรองรับการดำเนินโครงการ

1.8 ความเห็นของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการของบริษัทฯ ได้พิจารณาความเป็นไปได้และความเหมาะสมของการเข้าทำสัญญาสัมปทานตลอดจนความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องแล้ว และเห็นสมควรให้บริษัทฯ ลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย โดยเข้าทำสัญญาสัมปทาน กับ รฟม. โดยมีเหตุผลดังนี้

1.8.1 ประโยชน์ที่จะได้รับจากการดำเนินโครงการ

1.8.1.1 ประโยชน์ต่อประเทศชาติและสังคมโดยรวม

การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินจะเป็นการเชื่อมต่อโครงการคมนาคมขนส่งในระบอบรางของประเทศให้มีความสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อประชาชนที่เป็นผู้ใช้บริการและเป็นการรักษาผลประโยชน์ของภาครัฐ

1.8.1.2 ประโยชน์ต่อบริษัทฯ และผู้ถือหุ้น

การเข้าทำสัญญาสัมปทานดังกล่าวจะเป็นผลดีต่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และเพิ่มศักยภาพในการทำกำไร อันจะทำให้ผู้ถือหุ้นมีโอกาสที่จะได้รับผลกำไรจากการลงทุน (Capital Gain) และเงินปันผลเพิ่มขึ้น โดยสามารถอธิบายได้ดังนี้

- เพิ่มความสามารถในการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง: เนื่องจากสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลระยะเวลาสัมปทาน 25 ปี จะครบกำหนดในปี 2572 และสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงระยะเวลาสัญญา 30 ปี จะครบกำหนดในปี 2586 ดังนั้นการลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายซึ่งมีระยะเวลาสัมปทาน 33 ปี จึงเป็นโอกาสที่ทำให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจระบบรางไปได้อย่างต่อเนื่องจากปี 2560 ถึงปี 2593

- สามารถให้บริการและดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินอย่างต่อเนื่อง
ทั้งสาย: บริษัทฯ สามารถให้บริการเดินรถไฟฟ้าในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินได้อย่างต่อเนื่องตลอดทั้งสายทาง ซึ่งจะเป็นการขยายเส้นทางและเชื่อมโยงโครงข่ายการให้บริการของโครงการรถไฟฟ้าและเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ ทำให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกและประหยัดเวลา และยังสามารถนำผู้โดยสารเข้าสู่กรุงเทพมหานครชั้นในและกระจายออกนอกเมืองไปจรัญสนิทวงศ์ บางแค ได้ นอกจากนี้ยังเชื่อมต่อการเดินทางกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ทำให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางจากกรุงเทพมหานครชั้นนอก ย่านนนทบุรี เข้าสู่ใจกลางกรุงเทพโดยเปลี่ยนขบวน

รถไฟฟ้าที่สถานีเตาปูนเพื่อเข้าสู่โครงการระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินได้ทั้ง 2 ทิศทางซึ่งครอบคลุมพื้นที่การให้บริการที่กว้างขวางมากขึ้น ทำให้การเดินทางระหว่างชานเมืองกรุงเทพมหานครกับกรุงเทพมหานครชั้นในเป็นไปได้โดยสะดวก

- เพิ่มจำนวนผู้โดยสารและรายได้ของโครงการรถไฟฟ้าที่บริษัทฯ บริหารอยู่ในปัจจุบัน: เนื่องจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล เป็นโครงข่ายเดียวกันตลอดสาย ส่งผลให้โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ที่บริษัทฯ บริหารอยู่ในปัจจุบันมีจำนวนผู้โดยสารมาใช้บริการเพิ่มขึ้น จากการเชื่อมต่อการให้บริการ ตลอดจนการหมุนเวียนการเดินทางของผู้โดยสารที่ได้รับความสะดวกจากการเชื่อมโยงโครงข่ายการให้บริการ ส่งผลให้บริษัทฯ มีรายได้และกระแสเงินสดเพิ่มมากขึ้นตามลำดับด้วย

1.8.2 ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

คณะกรรมการได้พิจารณาการบริหารจัดการความเสี่ยงต่างๆ ของฝ่ายบริหาร แล้วมีความเห็นดังนี้

- ความเสี่ยงจากการจัดหา ติดตั้ง ทดสอบ อุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าให้แล้วเสร็จ
เนื่องจากบริษัทฯ มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการจัดหาระบบรถไฟฟ้า รวมถึงการติดตั้งและทดสอบอุปกรณ์งานระบบไฟฟ้างดงกล่าว รวมถึงการเชื่อมต่อกับระบบโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลซึ่งมีกำหนดระยะเวลาการดำเนินการตามสัญญา ดังนั้นหากเกิดความล่าช้าหรือต้นทุนของการจัดหา ติดตั้ง ทดสอบ อุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าดังกล่าวแตกต่างจากที่คาดการณ์ไว้ อาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของบริษัทฯ

เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงจากผลกระทบต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น บริษัทฯ จะทำสัญญากับผู้รับเหมาที่มีความเชี่ยวชาญและประสบการณ์การจัดการ ติดตั้งและทดสอบระบบรถไฟฟ้าลักษณะ Lump Sum Turnkey โดยผู้รับเหมาจะรับผิดชอบการจัดหา ติดตั้ง และทดสอบระบบรถไฟฟ้าให้แล้วเสร็จตามระยะเวลาและมูลค่างานที่กำหนด

- ความเสี่ยงจากปริมาณผู้โดยสารไม่เป็นไปตามประมาณการ

บริษัทฯ ได้ว่าจ้าง บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด (“ทีมคอนซัลติ้ง”) เป็นผู้ศึกษาด้านปริมาณผู้โดยสารของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย จากผลการศึกษาพบว่าปริมาณผู้โดยสารที่ทีมคอนซัลติ้งศึกษาสอดคล้องกับปริมาณผู้โดยสาร ตามการศึกษาของ รฟม.

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากรายได้ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ขึ้นอยู่กับปริมาณผู้โดยสารเป็นหลักและระยะเวลาของโครงการมีระยะเวลานาน 30 ปี หากปริมาณผู้โดยสารที่เกิดขึ้นจริงแตกต่างไปจากการประมาณการของทีมคอนซัลติ้งอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งอาจจะเพิ่มมากขึ้นหรือลดลง ก็จะส่งผลกระทบต่อรายได้และผลประกอบการของโครงการได้ ทั้งเชิงบวกและเชิงลบ

1.9 ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ และ/หรือ กรรมการบริษัท ที่แตกต่างจากความเห็นของคณะกรรมการบริษัท ตามข้อ 1.8

- ไม่มี -

2. ความรับผิดชอบของคณะกรรมการของบริษัทฯ ที่มีต่อสารสนเทศในเอกสารที่ส่งให้ผู้ถือหุ้น
คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบในข้อมูลที่ได้ระบุไว้ในสารสนเทศนี้ และขอรับรองว่าข้อมูลในสารสนเทศฉบับนี้ถูกต้อง ครบถ้วน และไม่ทำให้บุคคลอื่นสำคัญผิดในสาระสำคัญ
3. ความเห็นของผู้เชี่ยวชาญอิสระที่ให้ความเห็นเกี่ยวกับการทำรายการ
- ไม่มี -
4. ประสิทธิภาพทางการเงินในปัจจุบัน
- ไม่มี -
5. คดีหรือข้อเรียกร้องที่มีสาระสำคัญซึ่งอยู่ระหว่างการดำเนินงาน
รายละเอียดตามเอกสารแนบ 1
6. ผลประโยชน์หรือรายการที่เกี่ยวข้องกันระหว่างบริษัทจดทะเบียนกับกรรมการ ผู้บริหาร และผู้ถือหุ้นที่ถือทั้งทางตรงหรือทางอ้อมตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป

รายละเอียดตามเอกสารแนบ 2

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ


(นางพเยาว์ มริตตะนพ)

กรรมการผู้จัดการ

สำนักกรรมการผู้จัดการ โทร : 0 2641 4611 ต่อ 8141, 8400

5. คดีหรือข้อเรียกร้องที่มีสาระสำคัญซึ่งอยู่ระหว่างการดำเนินงาน

ข้อพิพาทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”)

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีข้อพิพาทกับ กทพ. จำนวนทั้งสิ้น 11 เรื่อง ซึ่งมีการนำเข้าสู่การพิจารณาของ คณะอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนระงับข้อพิพาทตามสัญญา และในชั้นศาลปกครอง สาระสำคัญของ แต่ละข้อพิพาท มีดังนี้

5.1 ข้อพิพาทที่บริษัทฯ และบริษัทย่อยเป็นผู้ยื่นเรียกร้องค่าเสียหาย จำนวน 8 เรื่อง โดยมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 28,179.8 ล้านบาท

5.1.1 วันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก (Priority Component Opening Date) ตามสัญญา

โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2544 บริษัทฯ ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดเชยรายได้ที่ขาดไปพร้อมดอกเบี้ยเป็นเงินจำนวน 3,831.4 ล้านบาท มีสาเหตุมาจากการนับวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรกที่แตกต่างกัน ซึ่งมีผลต่อการเริ่มต้นแบ่งส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางให้แก่บริษัทฯ ตามสัญญา

เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2551 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดข้อพิพาทให้ กทพ. ชำระเงินตามที่บริษัทฯ เรียกร้องพร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา ซึ่งต่อมา กทพ. ได้มีหนังสือปฏิเสธการปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ

และเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2552 กทพ. ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางขอให้ศาลเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ หรือมีคำสั่งปฏิเสธไม่รับบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2554 บริษัทฯ ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางเพื่อขอให้ศาลบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ โดยคำนวณดอกเบี้ยเพิ่มเติมจนถึงวันฟ้องจำนวน 1,189.7 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 5,021.1 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2556 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกคำร้องของ กทพ. ที่ขอให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และให้บังคับตามคำร้องของบริษัทฯ

เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2556 กทพ. ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด

ศาลปกครองสูงสุดกำหนดให้วันที่ 5 มกราคม 2560 เป็นวันสิ้นสุดการแสวงหาข้อเท็จจริง ปัจจุบันอยู่ระหว่างการแต่งตั้งตุลาการเพื่อทำความเข้าใจ กำหนดวันนั่งพิจารณาคดีครั้งแรก และกำหนดนัดฟังคำพิพากษา

5.1.2 ทางแข่งขันของทางพิเศษอุดรรัถยา

เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2547 บริษัทย่อยได้ยื่นคำเสนอซื้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดเชยรายได้ที่ขาดไป จากการที่รัฐอนุญาตให้มีการก่อสร้างส่วนต่อขยายโครงการทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ ช่วงระหว่างอนุสรณ์สถานถึงรังสิต ซึ่งถือเป็นทางแข่งขันตามสัญญาและส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินของบริษัทย่อยคิดเป็นค่าเสียหายจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) จำนวน 1,790 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2551 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดข้อพิพาทให้ กทพ. ชำระเงินตามที่บริษัทย่อยเรียกร้องพร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา ซึ่ง กทพ. ได้มีหนังสือถึงบริษัทย่อยปฏิเสธการปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และเมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2552 กทพ. ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางขอให้ศาลเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ

เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2554 บริษัทย่อยได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางเพื่อขอให้ศาลบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ โดยมีทุนทรัพย์ที่เรียกร้อง 3,296.7 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2556 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกคำร้องของ กทพ. ที่ขอให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาให้บังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ

เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2556 กทพ. ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด

ปัจจุบันคดีนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

5.1.3 การออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานโดย กทพ.

เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ ยื่นคำเสนอซื้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้เงินจากการที่ กทพ. ออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานก่อสร้างทางพิเศษสายศรีรัชบางส่วนเป็นการเพิ่มเติม รวมเป็นเงิน 209.1 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย)

เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2556 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดเป็นเอกฉันท์ให้ กทพ. ชำระค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายต่างๆ ตามหนังสือบอกกล่าวเปลี่ยนแปลงงาน เป็นเงินรวม 382.5 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2557 กทพ. ได้มีหนังสือปฏิเสธการปฏิบัติตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการและเมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2557 กทพ. ได้ยื่นคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลาง

ศาลปกครองกลางกำหนดให้วันที่ 23 กันยายน 2559 เป็นวันสิ้นสุดการแสวงหาข้อเท็จจริง เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2559 บริษัทฯ ยื่นคำร้องขอบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลาง ปัจจุบันอยู่ระหว่างรอ กทพ. ยื่นคำให้การ

5.1.4 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ของทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษสายศรีรัช

เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2551 บริษัทฯ ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บริษัทฯ จากการปรับอัตราค่าผ่านทาง ปี 2546 สำหรับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษสายศรีรัช ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญาคิดเป็นค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยรวมเป็นเงินจำนวน 4,368 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2559 คณะอนุญาโตตุลาการเสียงข้างมากชี้ขาดให้ กทพ. ชำระค่าเสียหายตามที่บริษัทฯ เรียกร้องจำนวน 4,368 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

กทพ. ได้มีหนังสือปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และเมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2559 กทพ. ได้ยื่นคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลาง

เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2559 บริษัทฯ ได้ยื่นคำให้การแก้คำร้องต่อศาลปกครองกลาง

ปัจจุบันอยู่ระหว่างรอ กทพ. ยื่นคำคัดค้าน

5.1.5 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ทางพิเศษสายศรีรัช ส่วนดี

เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2551 บริษัทฯ ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บริษัทฯ จากการปรับอัตรา ค่าผ่านทางปี 2546 สำหรับทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา รวมเป็นเงินจำนวน 1,048.2 ล้านบาท

ปัจจุบันอยู่ระหว่างรอคู่พิพาททั้งสองฝ่ายยื่นคำแถลงการณ์ปิดคดี ทั้งนี้ ครบกำหนดบริษัทฯ ยื่นคำแถลงการณ์ปิดคดีภายในวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2560 และ ครบกำหนด กทพ. ยื่นคำแถลงการณ์ปิดคดีภายในวันที่ 17 มีนาคม 2560

5.1.6 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2551 ของทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษสายศรีรัช

เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2556 บริษัทฯ ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการโดยเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทฯ จากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2551 (ทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษสายศรีรัช) ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา รวมเป็นเงิน 9,091.8 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการกระบวนการพิจารณาของสถาบันอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนที่จำเป็น

5.1.7 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2551 ทางพิเศษสายศรีรัช ส่วนดี

เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2556 บริษัทฯ ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการโดยเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทฯ จากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2551 สำหรับทางพิเศษสายศรีรัช ส่วนดี ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญาพร้อมดอกเบี้ยคำนวณถึงวันที่ 31 พฤษภาคม 2556 รวมเป็นเงิน 4,062.8 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการกระบวนการพิจารณาของสถาบันอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนที่จำเป็น

5.1.8 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ของทางพิเศษอุดรรัถยา

เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2556 บริษัทฯ ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการโดยเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทฯ จากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2546 สำหรับทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญาจำนวน 908.7 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการกระบวนการพิจารณาของสถาบันอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนที่จำเป็น

5.2 ข้อพิพาทที่ กทพ. เป็นผู้ยื่นเรียกร้องค่าเสียหาย จำนวน 3 เรื่อง โดยมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 1,589.2 ล้านบาท

5.2.1 การก่อสร้างทางพิเศษอุดรรัถยา ส่วนที่ 2

เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2559 กทพ. ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการโดยเรียกร้องให้บริษัทฯ ย่อยดำเนินการก่อสร้างทางพิเศษอุดรรัถยา ส่วนที่ 2 ตามเงื่อนไขของสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ดข้อ 8.5 ก. ให้แล้วเสร็จ และให้บริษัทฯ ย่อยชดใช้เงินจำนวน 1,587.7 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา ซึ่งตามสัญญาระบุว่าแม้ครบเงื่อนไขตามสัญญาให้เริ่มก่อสร้าง แต่หาก กทพ. ผิดสัญญาจนเป็นเหตุให้บริษัทฯ ย่อย ได้รับผลกระทบทางการเงินอย่างร้ายแรง บริษัทฯ ย่อยยังไม่ต้องเริ่มก่อสร้าง ซึ่ง กทพ. ผิดสัญญาเรื่องทางแข่งขันและการปรับอัตราค่าผ่านทาง บริษัทฯ ย่อยจึงได้รับสิทธิยังไม่ต้องเริ่มก่อสร้าง และ กทพ. ไม่มีสิทธิเรียกเงินค่าปรับ

ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการกระบวนการพิจารณาของสถาบันอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนที่จำเป็น

5.2.2 ค่าใช้พื้นที่อาคารศูนย์ควบคุม (บางพูน)

เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2552 กทพ. ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการโดยเรียกร้องให้บริษัทย่อยรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการใช้พื้นที่อาคารศูนย์ควบคุม (บางพูน) จำนวน 1.1 ล้านบาท ซึ่งบริษัทย่อยเห็นว่าค่าใช้จ่ายที่ กทพ. เรียกมานั้น ไม่อยู่ในขอบเขตความรับผิดชอบของบริษัทย่อยตามสัญญา

ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการดำเนินกระบวนการพิจารณาของสถาบันอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนที่จำเป็น

5.2.3 ค่าใช้จ่ายทางเข้า-ออก และแก้ปัญหาข้อร้องเรียน

เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2550 กทพ. ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้บริษัทฯ ชดใช้ค่าใช้จ่ายในการจัดทำทางเข้า-ออกของผู้ร้องเรียน และค่าจัดทำที่รับน้ำฝนจากฟรีโพลว์รวมเป็นเงิน 0.4 ล้านบาท ซึ่งคณะอนุญาโตตุลาการได้ชี้ขาดว่า กทพ. ไม่มีสิทธิเรียกค่าใช้จ่ายดังกล่าว

เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2557 กทพ. ได้ยื่นคำร้องเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ

ปัจจุบันคดีนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

6. ผลประโยชน์หรือรายการที่เกี่ยวข้องกันระหว่างบริษัทจดทะเบียนกับกรรมการ ผู้บริหาร และผู้ถือหุ้นที่ถือทั้งทางตรงหรือทางอ้อมตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่ารายการ (บาท)		ความจำเป็น/รายละเอียด	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ	
			ปี 2559	ปี 2558			
1. บมจ. ช.การช่าง	<ul style="list-style-type: none"> - เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท โดยมีสัดส่วนการถือหุ้น ณ วันที่ 15 กันยายน 2559 ร้อยละ 29.73 - กรรมการ กรรมการบริหาร และผู้บริหารของ บมจ. ช.การช่าง คือ นายปลิว ศรีวิเศษเวทย์ เป็นกรรมการ และประธานกรรมการบริหารของบริษัท - กรรมการและรองกรรมการผู้จัดการใหญ่อาวุโสของ บมจ. ช.การช่าง คือ นายประเสริฐ มริตคนะพร เป็นคู่สมรสของนางเพียว มริตคนะพร กรรมการ กรรมการบริหาร และกรรมการผู้จัดการของบริษัท และรักษาการกรรมการผู้จัดการของ NECL - ผู้บริหารใน บมจ. ช.การช่าง คือ นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติคุณิชย์กุล เป็นกรรมการและกรรมการบริหารของบริษัท 	บริษัท <ul style="list-style-type: none"> - เงินจ่ายล่วงหน้า - ค่าบริหารโครงการ - เจ้าหนี้การค้า 	-	398,250,000 4,100,011,478 65,002,500	398,250,000 8,370,000,000 1,954,890,000	<ul style="list-style-type: none"> - เงินจ่ายล่วงหน้าและค่าบริหารโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร : - เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2555 บริษัทได้ว่าจ้าง บมจ. ช.การช่างให้เป็นผู้บริหารโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร วงเงินทั้งสิ้น 22,500 ล้านบาท มีระยะเวลาก่อสร้างไม่เกิน 48 เดือน เริ่มดำเนินการก่อสร้างเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2555 	<ul style="list-style-type: none"> - เนื่องจาก บมจ. ช.การช่างเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างที่มีศักยภาพ มีประสบการณ์ และมีความรู้ความชำนาญในการก่อสร้างโครงสร้างแบบ Segment Box Girder ตามข้อกำหนดของโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และมีประสบการณ์ดำเนินการสัญญาในลักษณะ Lump Sum Turnkey ให้กับบริษัท โดยได้ผลงานที่มีคุณภาพทำให้ค่าบำรุงรักษาต่ำและสามารถก่อสร้างแล้วเสร็จภายในกำหนดเวลา และงบประมาณที่แน่นอน และเป็นพันธมิตรผู้ร่วมลงทุนในบริษัท ทำให้มีความรับผิดชอบและความผูกพันในการดำเนินการโครงการให้ประสบความสำเร็จ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่ารายการ (บาท)		ความจำเป็น/รายละเอียด	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
			ปี 2559	ปี 2558		
1. บมจ. ช.การช่าง (ต่อ)		บริษัท				
		- ค่าตรวจสอบ ซ่อมแซม โครงสร้างทางพิเศษ	-	14,644,976	- งานตรวจสอบ ซ่อมแซม โครงสร้างทางพิเศษศรีรัช รอบที่ 3 ระยะที่ 3: เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2557 บริษัทได้ทำสัญญาว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง ตรวจสอบ ซ่อมแซม โครงสร้างทางพิเศษศรีรัช รอบที่ 3 ระยะที่ 3 ในวงเงินทั้งสิ้น 26,771,325 บาท โดยมีระยะเวลาของสัญญา 10 เดือน นับตั้งแต่วันลงนามสัญญา	- ราคาจ้างมีความเหมาะสมและต่ำกว่าราคาประเมินของบริษัทและที่ปรึกษาอิสระ โดยผู้รับจ้างมีความเชี่ยวชาญและมีประสบการณ์ก่อสร้างทางพิเศษศรีรัช จึงมีศักยภาพในการดำเนินงานได้ดี และมีความพร้อมสามารถดำเนินการได้ทันที
		- เจ้าหน้าที่การค้า	-	14,644,976		
		- ค่าตรวจสอบ ซ่อมแซม โครงสร้างทางพิเศษ	6,300,106	-	- งานตรวจสอบ ซ่อมแซม โครงสร้างทางพิเศษ ศรีรัช รอบที่ 3 ระยะที่ 5: เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2559 บริษัทได้ทำสัญญาว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง ตรวจสอบ ซ่อมแซม โครงสร้างทางพิเศษศรีรัช รอบที่ 3 ระยะที่ 5 ในวงเงินทั้งสิ้น 32,341,810 บาท โดยมีระยะเวลาของสัญญา 10 เดือน นับตั้งแต่วันลงนามสัญญา	
		- เจ้าหน้าที่การค้า	2,416,794	-		

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่ารายการ (บาท)		ความจำเป็น/รายละเอียด	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
			ปี 2559	ปี 2558		
1. บมจ. ช.การช่าง (ต่อ)		บริษัท - กำไรจากการขายเงินลงทุน - ดอกเบี้ยรับ - ลูกหนี้ค่าหุ้นสุทธิจากรายได้ดอกเบี้ยรอดบัญชี	- 35,985,138 756,834,379	1,235,536,377 44,994,038 1,320,849,241	- การขายหุ้นสามัญ บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ: เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2558 บริษัทได้ขายหุ้น บมจ.รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำนวน 2,050,134,895 หุ้น ให้แก่ บมจ. ช.การช่าง ในราคาหุ้นละ 1.79 บาท โดยบริษัทได้รับเงินในวันซื้อขายจำนวน 2,000 ล้านบาท ส่วนที่เหลือทยอยรับชำระเสร็จสิ้นภายในเดือนสิงหาคม 2560	- ราคาขายหุ้นมีความสมเหตุสมผล เพราะเป็นราคาที่ใกล้เคียงกับราคาตลาด โดยราคาดังกล่าวเป็นราคาที่ได้จากการเจรจาตกลงกันโดยอ้างอิงจากราคาหุ้นตัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้น บมจ.รถไฟฟ้ากรุงเทพ เป็นเวลา 60 วันย้อนหลัง หักด้วยส่วนลดประมาณร้อยละ 5 เนื่องจากเป็นการซื้อขายในปริมาณมาก (Big Lot) และเงื่อนไขการชำระเงินเป็นไปเพื่อให้บริษัทสามารถขายหุ้นได้ทั้งจำนวนในครั้งเดียวด้วยราคาที่ตกลงกัน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่ารายการ (บาท)		ความจำเป็น/รายละเอียด	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
			ปี 2559	ปี 2558		
1. บมจ. ช.การช่าง (ต่อ)		บริษัท - ลูกหนี้อื่น - เงินรับล่วงหน้าตามสัญญาจ้างบริการด้านวิศวกรรม (ซึ่งบันทึกรายการรวมอยู่ในบัญชีต้นทุนโครงการรถไฟฟ้ารอดัดจ่ายในงบแสดงฐานะการเงินของบริษัท)	12,840,000 104,000,000	17,120,000 86,000,000	- งานบริการด้านวิศวกรรมระบบรถไฟฟ้าและการให้บริการเดินรถไฟฟ้าในโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง สัญญาที่ 4 เมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2557 บริษัทได้ทำสัญญาว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง ในงานบริการด้านวิศวกรรมระบบรถไฟฟ้าและการให้บริการเดินรถไฟฟ้าในโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง สัญญาที่ 4 สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) โดยมีมูลค่าสัญญารวม 450 ล้านบาท	- มีการจัดทำสัญญาว่าจ้าง ซึ่งระบุเงื่อนไขการชำระเงินชัดเจน และ บมจ. ช.การช่าง เป็นบริษัทที่มีประสิทธิภาพและความชำนาญเป็นอย่างดี และเป็นผู้รับเหมางานโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาของสถานีรถไฟฟ้า มีข้อมูลงานระบบไฟฟ้าและโยธาซึ่งจะทำให้การดำเนินการก่อสร้างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่ารายการ (บาท)		ความจำเป็น/รายละเอียด	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
			ปี 2559	ปี 2558		
1. บมจ. ช.การช่าง (ต่อ)		บริษัท - ค่าซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล - เจ้าหนี้การค้า	87,555,556	2,444,444	- งานบริหารงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล (Civil Infrastructure and Electrical and Mechanical Systems Maintenance) โครงการสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 บริษัทได้ทำสัญญาว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง ในการบริหารงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล (Civil Infrastructure and Electrical and Mechanical Systems Maintenance) โครงการสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ระยะเวลา 9 ปี โดยมีมูลค่าสัญญารวม 1,270 ล้านบาท	- สัญญาว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง เป็นผู้บริหารงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกลของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมูลค่างานมีความเหมาะสมและต่ำกว่าราคาประเมินของวิศวกรอิสระ ภายใต้ขอบเขตของงานประเภทเดียวกัน อีกทั้ง บมจ. ช.การช่าง เป็นบริษัทที่รับเหมาก่อสร้างขนาดใหญ่ของประเทศที่มีประสบการณ์ ความชำนาญ และคุ้นเคยกับอุปกรณ์ รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาของรถไฟฟ้า เนื่องจากเป็นผู้รับเหมาก่อสร้างอุโมงค์และสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินส่วนใต้ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน จึงมีความพร้อมในการบริหารงานซ่อมบำรุงและจัดหาอุปกรณ์เครื่องมือสำหรับการบำรุงรักษา

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่ารายการ (บาท)		ความจำเป็น/รายละเอียด	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
			ปี 2559	ปี 2558		
1. บมจ. ช.การช่าง (ต่อ)		บริษัท - ค่างานซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล - งานปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาในสถานีและศูนย์ซ่อมบำรุงพร้อมจัดหาอะไหล่และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง (ซึ่งบันทึกรายการรวมอยู่ในบัญชีต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าอรรถตัดจ่ายในงบแสดงฐานะการเงินของบริษัท) - เจ้าหนี้การค้า	55,000,000 53,000,000 52,715,333	-	- เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 บริษัทได้ทำสัญญาว่าจ้าง บมจ.ช.การช่าง ในงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานโยธา ซ่อมบำรุงรักษาอุปกรณ์ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ซ่อมบำรุงรักษาลิฟท์และบันไดเลื่อนภายในสถานี ทางวิ่งยกระดับและศูนย์ซ่อมบำรุง และจัดหาอุปกรณ์ เครื่องมือ อะไหล่ และบุคลากร สำหรับงานซ่อมบำรุง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง เป็นระยะเวลา 8 ปี นับแต่วันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 จนถึงวันที่ 16 พฤศจิกายน 2566 มูลค่างานตามสัญญา จำนวน 1,520 ล้านบาท - ต่อมาเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2559 บริษัท ทำสัญญาว่าจ้าง บมจ.ช.การช่าง ในงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานโยธาและไฟฟ้าและเครื่องกล โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง เพิ่มเติม มูลค่างานตามสัญญา จำนวน 155 ล้านบาท ระยะเวลา 7 ปี นับแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2566	- สัญญาว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง เป็นผู้บริหารงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล รวมถึงจัดหาอุปกรณ์และเครื่องมือสำหรับการเดินรถ และซ่อมบำรุงต่างๆ สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง มูลค่างานมีความเหมาะสมและต่ำกว่าราคาประเมินของวิศวกรอิสระ ภายใต้ขอบเขตของงานประเภทเดียวกัน อีกทั้ง บมจ. ช.การช่าง เป็นบริษัทที่รับเหมาก่อสร้างขนาดใหญ่ของประเทศที่มีประสบการณ์ ความชำนาญ และคุ้นเคยกับอุปกรณ์ รวมถึงโครงสร้างทางวิศวกรรมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่ารายการ (บาท)		ความจำเป็น/รายละเอียด	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
			ปี 2559	ปี 2558		
1. บมจ. ช.การช่าง (ต่อ)		บจก.ทางด่วนกรุงเทพเหนือ (“NECL”) <ul style="list-style-type: none"> - ค่าตรวจสอบ ซ่อมแซม โครงสร้างทางพิเศษ - เจ้าหนี้การค้า 	24,972,181	608,350	- งานตรวจสอบ ซ่อมแซม โครงสร้างทางพิเศษ อุตราธรณ์ รอบที่ 3 ระยะที่ 4: เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2558 บริษัทย่อย (NECL) ได้ทำสัญญาว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง ตรวจสอบซ่อมแซม โครงสร้างทางพิเศษ อุตราธรณ์ รอบที่ 3 ระยะที่ 4 ในวงเงินทั้งสิ้น 25,580,531 บาท โดยมีระยะเวลาของสัญญา 10 เดือน นับตั้งแต่วันลงนามสัญญา	- ราคาจ้างมีความเหมาะสมและต่ำกว่าราคาประเมินของบริษัทและที่ปรึกษาอิสระ โดยผู้รับจ้างมีความเชี่ยวชาญ และมีประสบการณ์เกี่ยวกับสร้างทางพิเศษศรีรัช จึงมีศักยภาพในการดำเนินงานได้ดีและมีความพร้อมสามารถดำเนินการได้ทันที

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่ารายการ (บาท)		ความจำเป็น/รายละเอียด	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
			ปี 2559	ปี 2558		
1. บมจ. ช.การช่าง (ต่อ)		บจก.เบงกอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (“BMN”) <ul style="list-style-type: none"> - ค่าเช่าและค่าบริการสำนักงาน - เจ้าหน้าที่การค้า 	7,188,358	6,675,592	- BMN ทำสัญญาเช่าอาคารวิริยะถาวรกับ บมจ. ช.การช่าง เป็นระยะเวลา 3 ปี สิ้นสุด 9 กุมภาพันธ์ 2559 และขยายระยะเวลาอีก 5 เดือน สิ้นสุด 9 กรกฎาคม 2559 ต่อมา BMN ย้ายสำนักงานใหม่ โดยที่ทำสัญญาเช่าอาคารวิริยะถาวร 2 กับ บมจ.ช.การช่าง เป็นระยะเวลา 3 ปี นับตั้งแต่ 10 กรกฎาคม 2559 ถึง 9 กรกฎาคม 2562	- อัตราค่าเช่าสำนักงานดังกล่าว เป็นอัตราที่เทียบเคียงได้กับอัตราค่าเช่าที่ผู้ให้เช่าคิดกับผู้เช่ารายอื่นที่เป็นบุคคลภายนอก