

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

2.1 ประวัติความเป็นมาและพัฒนาการที่สำคัญ

2.1.1 ประวัติความเป็นมา

รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (ระยะแรกสายสีน้ำเงิน) คือ โครงการรถไฟฟ้าใต้ดินสายแรกของประเทศไทย ซึ่งริเริ่มขึ้นเพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ ที่ได้สะสมต่อเนื่องมาจากการขยายตัวของเมือง และจำนวนประชากรที่มากขึ้นในกรุงเทพมหานครเป็นระยะเวลาต่อเนื่องนับสิบปี เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2538 คณะรัฐมนตรีจึงได้มีมติอนุมัติหลักการให้รฟม. ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี ดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล เส้นทางหัวลำโพง – ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ - บางซื่อ เป็นระบบรถไฟฟ้าใต้ดินตลอดสายระยะทางประมาณ 20 กิโลเมตร มีสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินทั้งสิ้น 18 สถานี ซึ่งดำเนินการภายใต้กรอบพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 กล่าวคือ ภาครัฐเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานงานโยธาและเป็นผู้ให้สัมปทาน ในขณะที่ภาคเอกชนในฐานะผู้รับสัมปทานเป็นผู้ลงทุนในส่วนของการอุปกรณ์งานระบบพร้อมทั้งให้บริการเดินรถ และซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าเป็นเวลา 25 ปี

บริษัทฯ ได้จดทะเบียนจัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2541 เพื่อประกอบธุรกิจดำเนินการรถไฟฟ้าใต้ดิน โดยได้เข้าร่วมประมูลสัมปทานโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล และบริษัทฯ เป็นผู้ได้รับการคัดเลือกจากผู้เข้าร่วมประมูล จำนวน 2 ราย ซึ่งบริษัทฯ ในฐานะผู้รับสัมปทานเป็นผู้ลงทุนในส่วนของการอุปกรณ์งานระบบพร้อมทั้งให้บริการเดินรถ และซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้า เป็นเวลา 25 ปี นับแต่วันที่ รฟม. ออกหนังสือไม่คัดค้านการเริ่มให้บริการที่ก่อให้เกิดรายได้ คือ วันที่ 2 กรกฎาคม 2547 โดยบริษัทฯ ได้เปิดให้บริการเดินรถอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2547

2.1.2 พัฒนาการที่สำคัญในปีที่ผ่านมา

ปี 2541
18 กุมภาพันธ์ - บริษัทฯ จดทะเบียนจัดตั้งภายใต้ชื่อ “บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด” โดยเป็นบริษัทจำกัดจากการร่วมทุนระหว่าง บมจ. การช่าง และบริษัทหลักทรัพย์ เอเซีย จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 79.94 และร้อยละ 19.99 ตามลำดับ ด้วยทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้วจำนวน 1 ล้านบาท ประกอบด้วยหุ้นจำนวน 10,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท
16 มีนาคม - บริษัทฯ จดทะเบียนเปลี่ยนชื่อเป็น “บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด”
ปี 2543
28 มีนาคม และ 25 กรกฎาคม - คณะรัฐมนตรีมีมติให้บริษัทฯ เป็นผู้รับสัมปทานโครงการระบบรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล
1 สิงหาคม - บริษัทฯ และรฟม. ลงนามในสัญญาสัมปทาน ในการเป็นผู้ออกแบบ จัดหา ติดตั้ง ทดสอบ และใช้งานอุปกรณ์งานระบบและเพื่อดำเนินการเดินรถและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า สัญญามีระยะเวลา 25 ปี นับตั้งแต่วันที่รฟม. ออกหนังสือไม่คัดค้านการเริ่มให้บริการที่ก่อให้เกิดรายได้

15 สิงหาคม

- บริษัทฯ ว่าจ้างกิจการร่วมค้าซีเคอีที (Joint Venture CKET) ให้เป็นผู้จัดการโครงการทำหน้าที่กำกับและดูแลการปฏิบัติงานของผู้ที่จะเป็นผู้ผลิตอุปกรณ์งานระบบ ตลอดจนติดต่อประสานงานกับผู้รับเหมาทั้ง 5 รายของรฟม. ได้แก่ กิจการร่วมค้าบีเคที (Joint Venture BCKT) กิจการร่วมค้าไอโอเอ็น (ION Joint Venture) กิจการร่วมค้า Siam-Nippon Metro Consortium (SNMC) กิจการร่วมค้าซีเคเอสแอล (CKSL Joint Venture) กิจการร่วมค้าเอ็มเอ็มดับเบิลยู (MMW Joint Venture) ที่ปรึกษาของรฟม. ตลอดจนหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับการติดตั้งอุปกรณ์งานระบบ

ปี 2544**19 ธันวาคม**

- บริษัทฯ ลงนามในสัญญาจัดหาอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าและสัญญาซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบ ในลักษณะของการจ้างเหมาเบ็ดเสร็จ (Turnkey M&E Equipment Contract) กับซีเมนส์ซึ่งทำหน้าที่ในการจัดหาอุปกรณ์งานระบบทุกประเภท ("Supplier") ในประเทศ รวมถึงทำสัญญาซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบและรางรถไฟฟ้า (M&E Maintenance Contract) เพื่อให้ซีเมนส์ดูแลเรื่องงานซ่อมบำรุงให้กับบริษัทฯ เป็นเวลา 10 ปี นับตั้งแต่วันที่เริ่มเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ สัญญาดังกล่าวมีมูลค่ารวมกัน ประมาณ 3,150.50 ล้านบาท และ 273 ล้านบาท ตามลำดับ

- บริษัทฯ ลงนามในสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวกับกลุ่มผู้ให้กู้ในประเทศ (Onshore Facilities Agreement) ซึ่งประกอบด้วยธนาคารพาณิชย์สี่แห่ง ได้แก่ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และธนาคารนครหลวงไทย จำกัด (มหาชน) ในวงเงินสินเชื่อรวม 11,150 ล้านบาท แบ่งเป็น

- 1 วงเงินสินเชื่อ A (Tranche A Facility) จำนวน 11,000 ล้านบาท โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจ่ายชำระค่าต้นทุนโครงการในการจัดหาอุปกรณ์งานระบบ
2. วงเงินค้ำประกัน B (Tranche B Facility) เป็นวงเงินการออกหนังสือค้ำประกันจำนวน 150 ล้านบาท เพื่อค้ำประกันต่อรฟม. ตามที่ระบุไว้ในสัญญาสัมปทาน

ปี 2545**30 มกราคม**

- บริษัทฯ ได้ทำสัญญาว่าจ้างจัดหาอุปกรณ์งานระบบกับ Lincas โดย เป็นผู้จัดหาอุปกรณ์งานระบบร่วมกับซีเมนส์ รวมถึงทำสัญญาดูแล จัดหา และติดตั้งอุปกรณ์อะไหล่สำหรับงานซ่อมบำรุงให้กับบริษัทฯ เป็นเวลา 10 ปี

27 กุมภาพันธ์

- เริ่มเบิกวงเงินกู้จากสถาบันการเงิน

30 ธันวาคม

- MTRC (HK) ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญการให้บริการขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าใต้ดินในฮ่องกง เข้าทำสัญญากับซีเมนส์ เพื่อเป็นที่ปรึกษาและช่วยฝึกอบรมพนักงานของบริษัทฯ ในการเดินรถไฟฟ้าใต้ดิน ตั้งแต่ มกราคม 2546 – กรกฎาคม 2548 รวมระยะเวลา 2 ปี 6 เดือน

ปี 2546**16 มกราคม**

- บริษัทฯ ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) มีกำหนดเวลา 8 ปี เริ่มจากวันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการ

27 มกราคม

- บริษัทฯ ลงนามในสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวกับกลุ่มผู้ให้กู้ในประเทศ (Onshore Facilities Agreement) ฉบับแก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 1 กับธนาคารพาณิชย์สี่แห่ง เป็นวงเงินการออกหนังสือค้ำประกันจำนวน 60 ล้านบาท (วงเงินสินเชื่อ C หรือ Tranche C Facility) เพื่อค้ำประกันภาระผูกพันต่างๆ ของบริษัทฯ ต่อหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการโครงการ

1 กุมภาพันธ์

- บริษัทฯ เข้าร่วมเป็นสมาชิกองค์กร The International Association of Public Transport (UITP) ที่จัดตั้งขึ้นตั้งแต่ปีพ.ศ. 2428 (ค.ศ.1885) โดย UITP เป็นสมาคมการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งเกิดจากการรวมตัวขององค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ทั้งผู้ดำเนินการขนส่ง อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง สถาบันวิจัย องค์กรการศึกษา ที่ปรึกษา เพื่อสร้างเครือข่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมขนส่งในด้านต่างๆ แลกเปลี่ยนประสบการณ์ ข่าวสาร ข้อมูล และส่งเสริมการพัฒนาด้านเทคโนโลยี เป็นต้น

19 มีนาคม

- บริษัทฯ และผู้จัดหาอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าได้จัดบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) เกี่ยวกับการเร่งรัดงาน เพื่อให้งานแล้วเสร็จทันตามกำหนด โดยมีค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่มที่บริษัทฯ ต้องชำระให้ผู้จัดหาอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าจำนวน 10 ล้านบาท

18 มิถุนายน

- บริษัทฯ ลงนามในสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวกับกลุ่มผู้ให้กู้ในประเทศ (Onshore Facilities Agreement) ฉบับแก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 2 กับธนาคารพาณิชย์แห่งหนึ่ง โดยมีการแก้ไขวงเงินกู้ระยะยาวเพิ่มขึ้นจำนวน 500 ล้านบาท (วงเงินสินเชื่อ D หรือ Tranche D Facility) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการจ่ายชำระต้นทุนโครงการที่เพิ่มขึ้นจากการเร่งรัดงานจัดหาอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าและงานเพิ่มเติมการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง

ปี 2547**1 มีนาคม**

- บริษัทฯ ได้เริ่มทำการฝึกและทดลองการเดินรถอย่างเป็นทางการทั้งระบบ พร้อมกับการฝึกภาคปฏิบัติของพนักงานทุกระดับชั้นที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาหากมีเหตุการณ์ฉุกเฉินต่างๆ เกิดขึ้น

2 เมษายน

- บริษัทฯ ลงนามในสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวกับกลุ่มผู้ให้กู้ในประเทศ (Onshore Facilities Agreement) ฉบับแก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 3 กับธนาคารพาณิชย์แห่งหนึ่ง เป็นวงเงินกู้ระยะยาวจำนวน 790 ล้านบาท (วงเงินสินเชื่อ E หรือ Tranche E Facility) เพื่อการจ่ายชำระค่าให้จ่ายเพิ่มเติมจากสัญญาจัดหาอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้า ค่าธรรมเนียมการบริหารโครงการที่เพิ่มขึ้น การจ่ายชำระค่างานโครงสร้างพื้นฐานในส่วนของพื้นที่ร้านค้าเพื่อการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ค่าอุปกรณ์ภายในสถานีและค่าธรรมเนียมเริ่มแรกสำหรับสัญญาซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐานทางโยธา และเพื่อการลงทุนในบริษัทย่อยที่ตั้งขึ้นเพื่อการพัฒนาเชิงพาณิชย์

13 เมษายน

- บริษัทฯ เริ่มทดลองฝึกการเดินรถและแจกบัตรทดลองโดยสารให้ประชาชนทั่วไปมาใช้บริการฟรีบางช่วงเวลา โดยมีระยะเวลาการทดลองเดินรถตั้งแต่เดือนเมษายน ถึง เดือนมิถุนายน ปี 2547

11 พฤษภาคม

- แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด ภายใต้ชื่อ “บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนและนำหุ้นของบริษัทเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

- เปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ตราไว้จากหุ้นละ 100 บาท เป็นหุ้นละ 1 บาท บริษัทฯ จึงมีหุ้นจำนวนทั้งหมด 7,050 ล้านหุ้น

2 กรกฎาคม

- รฟม. ออกหนังสือไม่คัดค้านการเริ่มให้บริการที่ก่อให้เกิดรายได้ (ตามที่กำหนดตามสัญญาสัมปทาน)

3 กรกฎาคม

- เปิดบริการเดินรถอย่างเป็นทางการ โดยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ และสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สวรรค์ประชาราชดำเนินมาทรงเปิดการเดินรถอย่างเป็นทางการ ณ สถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพงและ ระหว่างวันที่ 3 กรกฎาคม 2547 – 12 สิงหาคม 2547 มีการจัดเก็บค่าโดยสารในอัตราพิเศษ 10.00 บาท ตลอดสาย (จากอัตราค่าโดยสารปกติ ขั้นต่ำ 12.00 บาท และเพิ่มขึ้นสถานีละ 2.00 บาทจนถึงค่าโดยสารสูงสุด 31.00 บาท) และรายได้จากการจัดเก็บค่าโดยสารทั้งหมดในช่วงเวลาดังกล่าวนี้ จำนวนประมาณ 89.00 ล้านบาท ได้นำขึ้นทูลเกล้าทูลกระหม่อมถวายแด่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ ในนามของรฟม. ร่วมกับ บริษัทฯ เพื่อโดยเสด็จพระราชกุศลตามพระราชอัธยาศัย
- บริษัทฯ เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการ

ปี 2548**6 มกราคม**

- บริษัทฯ และรฟม. ลงนามในบันทึกข้อตกลงการทดลองปรับลดอัตราค่าโดยสาร ตั้งแต่วันที่ 7 มกราคม – 31 มีนาคม 2548 เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชนให้มากขึ้น อันเป็นการสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร ส่งเสริมการประหยัดและลดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับผู้โดยสารทั่วไปจัดเก็บค่าโดยสารเริ่มต้นที่อัตรา 10 บาท ใน 3 สถานีแรก ส่วนผู้โดยสารที่ใช้บริการตั้งแต่ 4 สถานีขึ้นไปจะคิดในอัตรา 15 บาทตลอดเส้นทาง สำหรับนักเรียนนักศึกษาที่ใช้บัตรเติมเงิน จัดเก็บค่าโดยสารในอัตรา 7 บาทสำหรับ 3 สถานีแรก และ 11 บาทสำหรับสถานีที่ 4 จนถึงตลอดสาย

หมายเหตุ รฟม. และบริษัทฯ ได้ตกลงขยายระยะเวลาการปรับลดอัตราค่าโดยสารโดยให้สิ้นสุดในวันที่ 4 มิถุนายน 2548

17 มกราคม

- เกิดอุบัติเหตุระหว่างการให้บริการเดินรถไฟฟ้า ทำให้เกิดความเสียหายต่อขบวนรถไฟฟ้าและระบบการเดินรถไฟฟ้า เป็นผลให้บริษัทฯ ต้องหยุดให้บริการเดินรถไฟฟ้าเป็นการชั่วคราว โดยได้เปิดให้บริการอีกครั้งในวันที่ 1 กุมภาพันธ์ โดยมีรถไฟฟ้าให้บริการจำนวน 17 ขบวนจากทั้งหมด 19 ขบวน เนื่องจากรถไฟฟ้า 2 ขบวนที่เกิดอุบัติเหตุอยู่ในระหว่างการซ่อมแซม

1 มีนาคม

- บริษัทฯ ดำเนินการจดทะเบียนเปลี่ยนแปลงทุนที่ออกและเรียกชำระแล้วเป็น 7,350 ล้านบาท

29 เมษายน

- ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีได้มีมติอนุมัติให้บริษัทฯ เพิ่มทุนจดทะเบียนจากทุนจดทะเบียนเดิม 7,350 ล้านบาท เป็นทุนจดทะเบียน 10,400 ล้านบาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 3,050 ล้านหุ้น และอนุมัติการจัดสรรหุ้นเพิ่มทุนดังนี้
 - หุ้นสามัญจำนวน 300 ล้านหุ้น จัดสรรเพื่อเสนอขายให้แก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ
 - หุ้นสามัญจำนวน 2,750 ล้านหุ้น จัดสรรเพื่อเสนอขายให้แก่ประชาชน

15 พฤษภาคม

- จดทะเบียนเพิ่มทุนจดทะเบียน 3,050 ล้านบาท โดยออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนอีกจำนวน 3,050 ล้านหุ้น ทำให้ทุนจดทะเบียนมีจำนวน 10,400 ล้านบาท
- ลงนามสัญญา Independent Safety Auditor/Advisor Agreement (ISA Agreement) ระหว่างบริษัทฯ และ Lloyd's เพื่อมาทำหน้าที่เป็นผู้ตรวจสอบอิสระด้านความปลอดภัยของบริษัทฯ

4 มิถุนายน

- สิ้นสุดการทดลองปรับลดอัตราค่าโดยสาร ตามบันทึกข้อตกลงเมื่อวันที่ 6 มกราคม 2548

5 มิถุนายน

- ตั้งแต่ 5 มิถุนายน ถึง 30 กันยายน บริษัทฯ ใช้นโยบายการตลาด ส่งเสริมการใช้บัตรโดยสารแบบเติมเงินด้วยการคิดค่าโดยสารลดลง 20% จากอัตราปกติ ทั้งนี้ เพื่อส่งเสริมและเชิญชวนให้ผู้โดยสารหันมาใช้บัตรโดยสารแบบเติมเงินเนื่องจากมีความสะดวกและรวดเร็ว โดยไม่ต้องออกเป็นเหรียญโดยสารทุกครั้งที่เดินทาง นอกจากนี้ ยังเป็นการตอบสนองนโยบายของรัฐบาลในการรณรงค์ให้ประหยัดพลังงานด้วยการส่งเสริมการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ

30 มิถุนายน - ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2548 ได้มีมติยกเลิกมติการจัดสรรหุ้นจำนวน 300 ล้านหุ้นเพื่อเสนอขายให้กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานของบริษัทฯ และยกเลิกมติการจัดสรรหุ้นจำนวน 2,750 ล้านหุ้นเพื่อเสนอขายให้ประชาชน และที่ประชุมได้อนุมัติให้บริษัทฯ ลดทุนจดทะเบียนจาก 10,400 ล้านบาทเป็น 7,350 ล้านบาท และเพิ่มทุนจาก 7,350 ล้านบาทเป็น 11,950 ล้านบาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 4,600 ล้านหุ้น และอนุมัติการจัดสรรหุ้นเพิ่มทุนดังนี้ ○ หุ้นเพิ่มทุนจำนวน 2,600 ล้านหุ้น เพื่อเสนอขายให้รฟม. ในราคาตามมูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท ○ หุ้นเพิ่มทุนจำนวน 450 ล้านหุ้น เพื่อเสนอขายให้กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานของบริษัทฯ มูลค่าหุ้นละ 1 บาท ○ หุ้นเพิ่มทุนจำนวน 1,550 ล้านหุ้น เพื่อเสนอขายให้แก่ประชาชน
1 กรกฎาคม - จดทะเบียนลดทุนจดทะเบียน 3,050 ล้านบาท ทำให้ทุนจดทะเบียนมีจำนวน 7,350 ล้านบาท
4 กรกฎาคม - จดทะเบียนเพิ่มทุนจดทะเบียน 4,600 ล้านบาท โดยออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนอีกจำนวน 4,600 ล้านหุ้น ทำให้ทุนจดทะเบียนมีจำนวน 11,950 ล้านบาท
16 สิงหาคม - บริษัทฯ เข้าร่วมเป็นสมาชิกองค์กร American Public Transportation Association (APTA) ซึ่ง APTA เป็นสมาคมขนส่งมวลชนสาธารณะของสหรัฐอเมริกา ที่จัดตั้งขึ้นตั้งแต่ปีพ.ศ. 2425 (ค.ศ.1882) มีนโยบายช่วยเหลือผู้ประกอบการและบริการเกี่ยวกับขนส่งสาธารณะในหลายรูปแบบ เช่น ส่งผู้เชี่ยวชาญแต่ละสาขาช่วยศึกษาวิเคราะห์ปัญหา และให้คำแนะนำต่างๆ เป็นต้น
9 กันยายน - ได้รับการรับรองระบบบริหารคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9001:2000 จากการตรวจประเมินโดย RWTuW (TUV NORD) - เปิดให้บริการศูนย์การค้าเมโทรมอลล์ ที่สถานีสุขุมวิท เป็นสถานีแรกของโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล
1 ตุลาคม - ปรับอัตราค่าโดยสาร โดยอัตราค่าโดยสารสำหรับเหรียญโดยสารเรียกเก็บในอัตรา 14-36 บาท ซึ่งเป็นไปตามสัญญาสัมปทาน และยังคงให้ส่วนลดสำหรับบัตรโดยสารในอัตราร้อยละ 15 สำหรับบุคคลทั่วไป และส่วนลดสำหรับนักเรียน นักศึกษา ในอัตราร้อยละ 30
26-28 ธันวาคม - เสนอขายหุ้นสามัญจำนวน 450 ล้านหุ้นให้แก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน โดยมีการจองซื้อหุ้นเป็นจำนวน 296,689,300 หุ้น โดยหุ้นส่วนที่เหลือจากการเสนอขายให้แก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน จำนวน 153,310,700 หุ้นนั้น จะนำไปเสนอขายให้แก่ประชาชนต่อไป
28 ธันวาคม - บีเอ็มซีแอล เน็ตเวิร์ค ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการโทรคมนาคมจากคณะกรรมการกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กทช.)
ปี 2549
11 มกราคม - บริษัทฯ ดำเนินการจดทะเบียนเปลี่ยนแปลงทุนที่ออกและเรียกชำระแล้วเป็น 7,646.69 ล้านบาท
1 กุมภาพันธ์ - ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2549 ได้มีมติยกเลิกมติการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 2,600 ล้านหุ้น เสนอขายให้รฟม., ยกเลิกมติการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 153.31 ล้านหุ้น ซึ่งเป็นหุ้นในส่วนที่เหลือจากการจัดสรรเสนอขายให้แก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ โดยเป็นหุ้นที่จะนำไปเสนอขายให้แก่ประชาชน และยกเลิกมติการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ จำนวน 1,550 ล้านหุ้น เสนอขายให้แก่ประชาชน และอนุมัติการจัดสรรหุ้นเพิ่มทุนดังนี้ ○ พิจารณาอนุมัติการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 1,315,810,700 หุ้น เสนอขายให้แก่ประชาชน ○ พิจารณาอนุมัติการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 2,987,500,000 หุ้น เสนอขายให้รฟม. ในราคาตามมูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 1 บาท

5 สิงหาคม

- บริษัทฯ ได้จัดเก็บอัตราค่าโดยสารบนพื้นฐานอัตราค่าโดยสารใหม่ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน สำหรับเหรียญโดยสารของบุคคลทั่วไปจัดเก็บค่าโดยสารในอัตรา 15 – 39 บาท สำหรับบัตรโดยสารแบบเติมเงินสำหรับบุคคลทั่วไป มีส่วนลดร้อยละ 15 บัตรโดยสารแบบเติมเงินสำหรับนักเรียน นักศึกษา มีส่วนลดร้อยละ 30 และเด็กและผู้สูงอายุได้รับส่วนลดร้อยละ 50

2.1.3 เหตุการณ์ที่สำคัญ

เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2548 เกิดเหตุการณ์อุบัติเหตุรถไฟฟ้ามอเตอร์ไฟฟ้าที่กำลังจะเข้าจอดที่ศูนย์ซ่อมบำรุงไหลจากรางที่มีความชันลงมาด้วยแรงเฉื่อย และชนกับรถไฟฟ้ายานพาหนะหนึ่งที่กำลังจอดรอรับผู้โดยสารที่สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย อุบัติเหตุดังกล่าวทำให้เกิดความเสียหายดังนี้

1) งานระบบสถานี ได้แก่ ประตูกันชนชานชาลา ระบบอาณัติสัญญาณ และระบบรางบางส่วน คิดเป็นมูลค่าทั้งสิ้น 122,735 เหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 5 ล้านบาท (ยังไม่รวมค่าซ่อมแซมตัวรถไฟฟ้ามอเตอร์) ซึ่งบริษัทฯ ได้ให้ซีเมนส์ดำเนินการซ่อมแซมอุปกรณ์ระบบเป็นที่เรียบร้อยแล้วตั้งแต่เดือนมกราคม 2548

2) ขบวนรถไฟฟ้ามอเตอร์ 2 ขบวน (ขบวนละ 3 ตู้ รวมเป็น 6 ตู้) มีการประมาณการค่าซ่อมแซมโดยซีเมนส์ เป็นมูลค่าประมาณ 7.85 ล้านยูโร หรือประมาณ 385 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ได้นำรถไฟฟ้ามอเตอร์ (ส่วนหัวขบวน) ส่งไปซ่อมที่ประเทศออสเตรเลีย 2 ตู้ และ อีก 4 ตู้ นั้นสามารถซ่อมแซมได้ในประเทศไทย โดยได้เริ่มดำเนินการซ่อมแซมในเดือนตุลาคม 2548 และคาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนตุลาคม 2549

ทั้งนี้ ยังมีค่าใช้จ่ายในส่วนของการนำรถไฟฟ้ามอเตอร์ที่เสียหายขึ้นจากสถานีศูนย์วัฒนธรรมฯ มายังศูนย์ซ่อมบำรุง และค่าประเมินความเสียหายของตัวรถไฟฟ้ามอเตอร์ (Trains Damage Assessment) รวมเป็นเงิน 223,515 เหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 9 ล้านบาท

ความเสียหายที่เกิดขึ้นดังกล่าว บริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบตามวงเงินจำกัดความรับผิดชอบส่วนแรกสำหรับความเสียหายของตัวขบวนรถไฟฟ้ามอเตอร์และงานระบบในสถานี เป็นเงินจำนวน 250,000 เหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 10 ล้านบาท หากความเสียหายมากกว่าความรับผิดชอบส่วนแรก บริษัทฯ ประกันภัยจะเป็นผู้รับผิดชอบทั้งหมด ตามที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ Property All Risks Insurance

สำหรับความเสียหายต่อร่างกายและทรัพย์สินของบุคคลภายนอก จากอุบัติเหตุดังกล่าวทำให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บทั้งสิ้น 262 คนแต่ไม่มีผู้เสียชีวิต ทั้งนี้ ผู้ได้รับบาดเจ็บได้รับการดูแลรักษาพยาบาลเรียบร้อยแล้ว โดยค่ารักษาพยาบาล และค่าชดเชยอื่นๆ บริษัทฯ ประกันภัยจะเป็นผู้รับผิดชอบทั้งจำนวน ส่วนบริษัทฯ รับผิดชอบเฉพาะความเสียหายของทรัพย์สินของผู้โดยสาร ตามวงเงินจำกัดความรับผิดชอบส่วนแรก เป็นเงิน USD 10,000 หรือประมาณ 400,000 บาท หากความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก มากกว่าความรับผิดชอบส่วนแรก บริษัทฯ ประกันภัยจะเป็นผู้รับผิดชอบทั้งหมด ตามที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ Public Liability Insurance

ณ วันที่ 31 กรกฎาคม 2549 มีผู้โดยสารที่ได้รับความเสียหายดังกล่าว ได้รับเงินค่าชดเชยความเสียหายของทรัพย์สิน ค่ารักษาพยาบาล และค่าชดเชยอื่นๆ แล้ว รวมเป็นเงินประมาณ 24.67 ล้านบาท ซึ่งทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 18 มกราคม 2548 จนถึงวันที่ 31 กรกฎาคม 2549 มีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้บาดเจ็บทั้งสิ้น 77 ราย โดยจำนวน 74 ราย ได้มีการตกลงกันเรียบร้อยแล้ว โดยได้ลงนามในสัญญาประนีประนอมยอมความ ในการที่จะไม่เรียกร้องค่าเสียหายหรือทำการฟ้องร้องดำเนินคดีกับบริษัทฯ และ/หรือ บริษัทฯ ประกันภัยอีก และยังคงอยู่ระหว่างการเจรจาอีกเพียง 3 รายเท่านั้น ซึ่งคดีนี้ถือเป็นคดีแพ่งในข้อหาละเมิดเป็นเหตุให้มีผู้บาดเจ็บ

อย่างไรก็ตาม ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ สิทธิเรียกร้องของผู้เสียหายต่อผู้รับประกันภัย มีกำหนดอายุความ 2 ปี นับแต่วันที่เกิดวินาศภัย คือภายในวันที่ 17 มกราคม 2550 ทั้งนี้ หากมีการฟ้องเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้เสียหายภายใน 2 ปี นับจากวันที่เกิดอุบัติเหตุผู้รับประกันภัยจะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายแทนบริษัทฯ อนึ่ง บริษัทฯ ทยอยประกันภัย จำกัด (มหาชน) ในฐานะผู้รับประกันภัยของบริษัทฯ ได้มีหนังสือลงวันที่ 24 พฤศจิกายน 2548 ถึงบริษัทฯ ว่า อุบัติเหตุรถไฟฟ้ามอเตอร์ได้ดิน เมื่อวันที่

ที่ 17 มกราคม 2548 ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายต่อตัวรถไฟฟ้าใต้ดินและการบาดเจ็บต่อผู้โดยสารในขบวนรถไฟฟ้าใต้ดินนั้น ได้รับ ความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยที่บริษัทฯ ได้เอาประกันภัยไว้กับบริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน) และผู้รับประกันภัย ร่วม

จากเหตุการณ์ดังกล่าว ทำให้บริษัทฯ ต้องหยุดการให้บริการเดินรถตั้งแต่วันที่ 17 มกราคม 2548 จนถึงวันที่ 31 มกราคม 2548 รวม 15 วัน โดยกระทรวงคมนาคมได้แต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนข้อเท็จจริงเพื่อทราบสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว ซึ่ง คณะกรรมการดังกล่าวได้รายงานผลการสอบสวนข้อเท็จจริง กรณีเกิดอุบัติเหตุที่สถานีรถไฟฟ้าศูนย์วัฒนธรรมว่า มีสาเหตุมาจากการ ที่พนักงานของบริษัทฯ ไม่ปฏิบัติตามวิธีปฏิบัติและขั้นตอนที่กำหนดไว้ พร้อมทั้งมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมาตรการและแนวทางคุ้มครอง ความปลอดภัยแก่ประชาชนผู้ใช้บริการ ทั้งนี้ ในระหว่างการหยุดให้บริการเดินรถดังกล่าว บริษัทฯ ได้พิจารณาทบทวนสาเหตุของอุบัติเหตุ อีกโดยละเอียดและพบว่าคู่มือการปฏิบัติงานอาจมีข้อบกพร่อง ไม่ชัดเจน และไม่ครอบคลุมการปฏิบัติในกรณีที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ดังกล่าว จึงได้มีการเตรียมความพร้อมสำหรับการเปิดเดินรถในด้านของพนักงานและระบบ โดยได้ร่วมกับซีเมนส์ วิศวกรอิสระ ผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้อง รฟม. รวมทั้งหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ ในการฝึกทบทวนมาตรการการปฏิบัติงานให้แก่พนักงานทั้งในภาคทฤษฎีและภาค ปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดโดยเคร่งครัด ในส่วนของพนักงานได้มีการฝึกซ้อมโดยมีการจำลองสถานการณ์ต่างๆ ที่อาจ เกิดขึ้นเสมือนจริง ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เริ่มทดลองเดินรถเสมือนจริงในวันที่ 29 - 31 มกราคม 2548 และได้เปิดให้บริการเดินรถตามปกติใน วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2548 ซึ่งบริษัทฯ เชื่อว่าผลจากอุบัติเหตุดังกล่าวไม่ส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อบริษัทฯ แต่อย่างใด โดยสังเกต ได้จากจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันในปี 2548 มีการเติบโต ดังนี้

เดือน	จำนวน ผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน	เดือน	จำนวน ผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน	เดือน	จำนวน ผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน
มกราคม	145,218	พฤษภาคม	173,143	กันยายน	170,428
กุมภาพันธ์	147,783	มิถุนายน	168,175	ตุลาคม	168,830
มีนาคม	173,494	กรกฎาคม	160,098	พฤศจิกายน	168,501
เมษายน	154,078	สิงหาคม	167,584	ธันวาคม	153,437

นอกจากนี้ เพื่อเป็นการสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ให้บริการ บริษัทฯ ได้ดำเนินการว่าจ้างผู้ตรวจสอบอิสระด้านความปลอดภัย (Independent Safety Auditor / Advisor) ที่มีความเชี่ยวชาญ ได้แก่ Lloyd's เพื่อตรวจสอบมาตรการความปลอดภัยต่างๆ ในการ ให้บริการเดินรถไฟฟ้าของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับการดำเนินการตามมาตรฐานสากล โดย Lloyd's จะเข้าตรวจสอบแบ่งเป็น 3 ระยะ (Phase) ดังนี้

ระยะที่ 1 การตรวจสอบการปฏิบัติตาม (Initial Compliance Audit) มาตรฐานการปฏิบัติงานในระดับสากล (International Best Practice) .ในระหว่างเดือนเมษายน 2548 ถึงกรกฎาคม 2548

ระยะที่ 2 การตรวจสอบการปฏิบัติงานรายเดือน (Monthly Operational Audits) ในระหว่างเดือนกรกฎาคม 2548 ถึง ธันวาคม 2549 โดยครอบคลุมประเด็นต่างๆ ได้แก่

- วัฒนธรรมในเรื่องความปลอดภัย จิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัย (Overall Safety Culture)
- การฝึกอบรม (Training)
- การบำรุงรักษาและการซ่อมบำรุง (Maintenance and Faulting)
- การปล่อยรถไฟฟ้า (Train Dispatch)
- การขับรถไฟฟ้า (Train Driving)
- การควบคุมรถไฟฟ้า (Train Control)
- การบริหารจัดการผู้รับเหมาช่วง (Management of Sub – Contractors)
- การบริหารจัดการผู้จำหน่ายสินค้าช่วง (Management of Sub – Suppliers)

ทั้งนี้ โดยจะมีการจัดทำรายงานเสนอบริษัทฯ เป็นรายเดือน

ระยะที่ 3 การให้บริการที่ปรึกษาด้านความปลอดภัย (Safety Advisor) ในระหว่างเดือนกรกฎาคม 2548 ถึง ธันวาคม 2549 โดยครอบคลุมประเด็นต่างๆ ได้แก่

- กระบวนการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง (Continuous Improvement)
- การกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยในบริษัท (Responsibilities)
- การจัดอันดับความสำคัญของค่าใช้จ่ายด้านความปลอดภัย และแผนงานในการลดค่าใช้จ่าย (Economics)
- กระบวนการแก้ไขปัญหา (Problem Solving)
- การบริหารจัดการทรัพย์สิน (Asset Management)
- การปฏิบัติตามมอก. 18000 (RAMS : Reliability, Availability, Maintainability and Safety)
- การติดต่อสื่อสารกับหน่วยงานภายนอก (External Communication)

ทั้งนี้ โดยจะมีการจัดทำรายงานเสนอบริษัทฯ ทุก 2 เดือน

ทั้งนี้ ข้อเสนอแนะของ Lloyd's จากการตรวจสอบในระยะที่ 1 ตามรายงาน Initial Compliance Audit ลงวันที่ 17 ตุลาคม 2548 สรุปได้ดังนี้

เลขที่	หัวข้อ	ข้อเสนอแนะในการดำเนินการ
ข้อเสนอแนะที่ต้องดำเนินการโดยทันที		
1	การจัดการสิ่งของภายในบริเวณราง	■ ในกรณีพบสิ่งของภายในบริเวณรางซึ่งต้องนำออกจากพื้นที่ ควรจัดให้มีขั้นตอนหรือกระบวนการจัดการที่เหมาะสม โดยเร่งด่วน
2	การฝึกอบรมผู้รับเหมา ผู้รับเหมาช่วงโดยหลัก	■ บริษัทฯ ควรจัดทำขั้นตอนการดำเนินการในการอนุมัติหรือเห็นชอบร่วมกับผู้รับเหมาหลักในหลักสูตร และหัวข้อการฝึกอบรมของ ผู้รับเหมาช่วง
ข้อเสนอแนะที่ต้องดำเนินการภายใน 6 เดือน (ภายใน 16 เมษายน 2549)		
3	ระบบการจัดการความปลอดภัยของบริษัทฯ	■ ระดับบริหารต้องจัดทำแผนการ ดำเนินงาน ในการทบทวนเอกสารระบบการจัดการความปลอดภัยเพื่อให้รวมถึงความแตกต่างจากการเปรียบเทียบกับ LR Rail Best Practice Model.
4	การพัฒนาความรู้และฝึกอบรมในเชิงปฏิบัติให้แก่เจ้าหน้าที่เทคนิคและผู้ที่เกี่ยวข้อง	■ บริษัทฯ ต้องพัฒนาโปรแกรมการฝึกอบรมเพื่อเพิ่มความรู้ ความเข้าใจในเชิงปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง
5	การสืบสาเหตุ	■ ต้องปรับปรุง พัฒนาความสามารถของพนักงานที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการสืบสาเหตุ ซึ่งบริษัทฯ อาจจะจัดหาจัดจ้างผู้เชี่ยวชาญในการสืบสาเหตุจากภายนอก และบริษัทฯ ต้องรักษาไว้ซึ่งการควบคุมการบริหารจัดการ และหน้าที่ความรับผิดชอบในการสืบสาเหตุ
6	การฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ในส่วนความปลอดภัยและคุณภาพ	■ บริษัทฯ ต้องพัฒนาโปรแกรมการอบรมเพื่อเพิ่มความรู้ความสามารถให้พนักงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดความมั่นใจในประสิทธิภาพของขบวนการตรวจสอบ
7	การฝึกอบรมด้านปฏิบัติการ	■ บริษัทฯ ต้องจัดให้มีการฝึกอบรมซึ่งจำลองสถานการณ์จริงที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการเดินรถ (Training Simulator) ซึ่งบริษัทฯ อาจพัฒนาโปรแกรมดังกล่าวขึ้นไว้ใช้เองก็ได้
8	การจัดการฐานข้อมูลอันตราย (Hazard Log Management)	■ ฐานข้อมูลอันตราย ระบบการติดตามการแก้ไข ป้องกัน และข้อมูลการเกิดเหตุการณ์ ต้องสามารถแสดงการเกี่ยวเนื่อง หรืออ้างอิงกันได้ เพื่อ

เลขที่	หัวข้อ	ข้อเสนอแนะในการดำเนินการ
		สามารถเปรียบเทียบความเสี่ยงในฐานข้อมูลอันตรายกับข้อมูลที่เกิดขึ้นจริง (เช่น อุบัติเหตุ หรือเหตุจวนเจียน) และกำหนดให้ผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ตามเวลาที่กำหนด
9	การประเมินความเสี่ยงอันตรายที่เหลือนอยู่ ความถี่ที่เกิด และความรุนแรง	■ ความเสี่ยงอันตรายทั้งหมด ควรได้รับการทบทวนเพื่อให้มั่นใจว่าความถี่ที่เกิด และระดับความรุนแรง อยู่ในระดับที่ยอมรับได้
10	รายงานสถิติและแนวโน้มข้อมูลอันตราย	■ รายงานสถิติและแนวโน้มข้อมูลอันตรายควรเป็นเครื่องมือในการบริหาร เพื่อให้ผู้บริหารเกิดความเข้าใจในความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นและจัดลำดับความสำคัญในการจัดทำมาตรการแก้ไข และป้องกัน
11	การบริหารจัดการการเปลี่ยนแปลง	■ ควรทบทวนกระบวนการและขั้นตอนจัดการการเปลี่ยนแปลงในรายละเอียด เพื่อให้เกิดความเหมาะสมและสะท้อนการเปลี่ยนแปลงของระบบและการปฏิบัติงานที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต
12	การใช้ข้อมูลด้านการซ่อมบำรุง	■ ควรวิเคราะห์แนวโน้มของข้อมูลในรายงานการซ่อมบำรุงประจำเดือน เพื่อพิจารณาค่าที่ยอมรับได้
ข้อเสนอแนะที่ต้องดำเนินการภายใน 12 เดือน (ภายใน 16 ตุลาคม 2549)		
13	วัฒนธรรมการดำเนินงาน	■ บริษัทฯ ควรพิจารณาให้มีการกำหนดขั้นตอนปฏิบัติงานให้อยู่ในรูปของเอกสารมากขึ้น และหลีกเลี่ยงการดำเนินการสั่งการตามสายงาน โดยไม่มีการบันทึกในเอกสารซึ่งปฏิบัติอยู่ในส่วนการเดินรถ
14	การติดต่อสื่อสารกับหน่วยงานภายนอก	■ บริษัทฯ ต้องพิจารณาทบทวนการติดต่อสื่อสารระหว่างบริษัทฯ กับหน่วยงานภายนอก ซึ่งต้องจัดทำขั้นตอนการปฏิบัติในการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร และรายงานการดำเนินการให้ชัดเจนขึ้น

ทั้งนี้ สำหรับข้อเสนอแนะที่ต้องดำเนินการโดยทันทีนั้น บริษัทฯ ได้มีการดำเนินการดังนี้

1 การจัดการสิ่งของภายในบริเวณราง

บริษัทฯ ได้จัดทำระเบียบปฏิบัติ กรณีพบสิ่งของภายในบริเวณรางซึ่งต้องนำออก โดยกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบและขั้นตอนการดำเนินการที่ชัดเจน โดยคณะกรรมการเอกสารการเดินรถของบริษัทฯ ได้พิจารณาและประกาศใช้ระเบียบปฏิบัติดังกล่าวแล้วในวันที่ 25 พฤศจิกายน 2548

2 การฝึกอบรมของผู้รับเหมาและผู้รับเหมาช่วง

เพื่อให้ขั้นตอนปฏิบัติที่ชัดเจน ในการฝึกอบรม บริษัทฯ ร่วมกับผู้รับเหมาได้ดำเนินการจัดทำขั้นตอนการดำเนินการในการอนุมัติหรือให้ความเห็นชอบในหลักสูตรและหัวข้อการฝึกอบรม รวมทั้งการจัดฝึกอบรมเพิ่มเติมเมื่อจำเป็น โดย ณ 21 ธันวาคม 2548 ได้ดำเนินการจัดทำระเบียบปฏิบัติงาน เรื่อง การอบรมผู้รับเหมาช่วงงานบำรุงด้านความปลอดภัยในการทำงาน (Sub-Contractor Training Protocol for Safe Working Aspect) เป็นที่เรียบร้อยแล้ว โดยจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2549 หลังจากนั้น บริษัทฯ จะได้ดำเนินการตรวจติดตาม (Audit) เพื่อให้แน่ใจว่าผู้รับเหมา มีการฝึกอบรมตามที่ได้รับความเห็นชอบ ซึ่งเป็นการดำเนินการต่อเนื่อง

ทั้งนี้ สำหรับข้อเสนอแนะที่ต้องดำเนินการภายใน 6 เดือน หรือภายใน 16 เมษายน 2549 นั้น ณ 31 กรกฎาคม 2549 บริษัทฯ ได้มีการดำเนินการดังนี้

1 ระบบการจัดการความปลอดภัยของบริษัท

ดำเนินการแล้วเสร็จประมาณ 90% และอยู่ระหว่างการปรับปรุงแก้ไขเอกสารเพิ่มเติมตามข้อเสนอแนะของ Lloyd's จากการตรวจติดตามครั้งที่ 2 รวมถึงรอตัวอย่างและคำอธิบายเพิ่มเติมจาก Lloyd's ในบางส่วน

2 การพัฒนาความรู้และฝึกอบรมในเชิงปฏิบัติ

ได้ทบทวน ตารางความรับผิดชอบด้านความปลอดภัย (Safety Responsibility Matrix) ของพนักงานทุกตำแหน่งเรียบร้อยแล้ว ซึ่งจะระบุไว้ในความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยใน Job Description และอยู่ระหว่างการจัดทำ Training Plan เพื่อฝึกอบรมพนักงานตาม Job Description ที่ได้กำหนดไว้

3 การสืบสาเหตุ

ทำการฝึกอบรมการสืบสาเหตุเป็นการภายในเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2548 และอยู่ในระหว่างเจรจาจัดหาผู้เชี่ยวชาญในการสืบสาเหตุจากภายนอกมาทำการฝึกอบรมเพิ่มเติม

4 การฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ในส่วนความปลอดภัย

ได้ทำการฝึกอบรมให้กับเจ้าหน้าที่ดังกล่าวแล้วเสร็จ

5 การฝึกอบรมด้านปฏิบัติการ

บริษัทฯ ได้ทำหนังสือชี้แจงเรื่องการขอให้เลื่อนการจัดหา Simulator ไปเป็นช่วงเดียวกับการจัดหารถไฟฟ้าใหม่อีก 5 ขบวน

6. การจัดการฐานข้อมูลอันตราย

จัดทำระเบียบปฏิบัติการจัดการความเสี่ยงและแก้ไข ปรับปรุงกระบวนการจัดการความเสี่ยงให้สามารถเชื่อมโยงการสืบสาเหตุ การติดตาม การแก้ไขป้องกัน และฐานข้อมูลอันตรายกันอย่างเป็นระบบแล้วเสร็จ

7 การประเมินความเสี่ยง

อยู่ระหว่างการติดตาม PAR ที่ออกจากการทบทวนทะเบียนอันตราย (Hazard Log) ให้ตอบกลับให้ครบถ้วน

8 รายงานสถิติ

ได้นำเสนอสถิติและแนวโน้มความเสี่ยงในการประชุมคณะกรรมการความปลอดภัยประจำเดือนแล้วเสร็จ และได้ดำเนินการปรับปรุงการวิเคราะห์และนำเสนอข้อมูลรายงานแก่คณะกรรมการความปลอดภัยเพื่อให้กระบวนการวิเคราะห์และรายงานข้อมูลเกิดประสิทธิภาพสูงสุดและจะนำข้อมูลทางสถิติดังกล่าวเสนอต่อกรรมการบริษัทฯ

9 การบริหารจัดการการเปลี่ยนแปลง

ได้จัดทำระเบียบปฏิบัติการจัดการการเปลี่ยนแปลงและผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการเอกสารการเดินทางแล้ว

10 การใช้ข้อมูลด้านการซ่อมบำรุง

อยู่ระหว่างการปรับปรุงตามข้อเสนอแนะจากการตรวจติดตามในวันที่ 4 เมษายน 2549

ทั้งนี้ สำหรับข้อเสนอแนะที่ต้องดำเนินการภายใน 12 เดือน หรือภายใน 16 ตุลาคม 2549 นั้น ณ 31 กรกฎาคม 2549 บริษัทฯ ได้มีการดำเนินการดังนี้

1 วัฒนธรรมการดำเนินงาน

กำลังพิจารณาดำเนินการ คาดว่าจะสามารถนำมาปฏิบัติงานได้ภายในเดือนตุลาคม 2549

2 การติดต่อสื่อสารกับหน่วยงานภายนอก

กำลังพิจารณาทบทวน คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือน ตุลาคม 2549

2.2 ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัทฯ ได้จดทะเบียนจัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ในการประกอบธุรกิจดำเนินการรถไฟฟ้าใต้ดิน โดยได้รับสัมปทานเดินรถไฟฟ้าตามโครงการสายเฉลิมรัชมงคล แต่เพียงผู้เดียวจากกรม. ซึ่งบริษัทฯ ในฐานะผู้รับสัมปทานเป็นผู้ลงทุนในส่วนของอุปกรณ์งานระบบพร้อมทั้งให้บริการ และซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้า เป็นเวลา 25 ปี นับแต่วันที่รฟม.ออกหนังสือไม่คัดค้านการเริ่มให้บริการที่ก่อให้เกิดรายได้คือ วันที่ 2 กรกฎาคม 2547 โดยบริษัทฯ ได้เปิดให้บริการเดินรถอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2547 โดยบริษัทฯ มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสารรวมทั้งการดำเนินงานและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงการโฆษณาและการให้เข้าพื้นที่ภายในสถานีและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งพื้นที่ขึ้นใต้ดินของอาคารจอดและจร สถานีลาดพร้าว ตลอดจนอายุของสัมปทาน 25 ปี นับจากวันที่เริ่มเปิดให้บริการเดินรถอย่างเป็นทางการ ทั้งนี้ ภายใต้สัญญาดังกล่าว บริษัทฯ มีภาระผูกพันต้องจ่ายเงินตอบแทนให้แก่รฟม. ตามอัตราที่ระบุในสัญญาตลอดระยะเวลาดังกล่าว ซึ่งประกอบด้วยเงินตอบแทนจากค่าโดยสาร เงินตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ และเมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน โดยบริษัทฯ จะต้องโอนกรรมสิทธิ์ในอุปกรณ์งานระบบรวมทั้งศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารบริหารให้แก่รฟม. ตามหลักเกณฑ์ Acquire, Operate and Transfer (AOT) (ดูรายละเอียดสรุปสาระสำคัญของสัญญาสัมปทาน ในหัวข้อ 13 ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง หน้า 192) ทั้งนี้ ในส่วนของการพัฒนาเชิงพาณิชย์ สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่ม คือ

- 1 บริษัทฯ เป็นผู้ทำสัญญากับบริษัทอื่นโดยตรง เพื่อให้สิทธิแก่บริษัทอื่นในการดำเนินการดังนี้ คือ
 - การให้บริการเครื่องถอนเงินอัตโนมัติ กับธนาคารพาณิชย์ 8 แห่ง
 - การให้บริการการใช้โทรศัพท์สาธารณะ โดยให้สิทธิแก่บริษัท ทู คอรัปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)
 - การจัดหาหรือจัดทำสื่อภาพโฆษณาในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบนประตูชานชาลา (Platform Screen Door) บริษัทฯ ได้ให้สิทธิแก่บริษัท ฮาวคัม มีเดีย จำกัด บริษัทฯ ได้ให้สิทธิในการจัดหาโฆษณาในรูปแบบป้ายโฆษณา (ภาพเคลื่อนไหวพร้อมเสียง) ที่ประตูชานชาลา (Platform Screen Door) ภายในสถานีทั้ง 18 แห่ง แก่บริษัท ฮาวคัม มีเดีย จำกัด ซึ่งบริษัทฯ ได้รับผลตอบแทนในรูปของส่วนแบ่งรายได้ก่อนหักค่าใช้จ่ายและค่าส่วนกลางรายเดือนจากบริษัท ฮาวคัม มีเดีย จำกัด

(ดูสรุปข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท ฮาวคัม มีเดีย จำกัด และสรุปสาระสำคัญของสัญญาให้สิทธิพัฒนาเชิงพาณิชย์ในรูปแบบการโฆษณาและประชาสัมพันธ์ ในหัวข้อ 13 ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง หน้า 214)
- 2 บริษัทฯ ได้ให้สิทธิแก่บริษัทย่อยเป็นผู้ดำเนินการ ดังนี้
 - ให้สิทธิการจัดหาโฆษณาในรูปแบบป้ายโฆษณา (ภาพนิ่ง) แก่ไทรแอดส์
 - ให้สิทธิในการบริหารพื้นที่ร้านค้าปลีก แก่เมโทรมอลล์
 - ให้สิทธิการให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม แก่บีเอ็มซีแอล เน็ตเวิร์ค โดยปัจจุบัน บริษัทฯ อยู่ระหว่างดำเนินการเพื่อทำสัญญากับบีเอ็มซีแอล เน็ตเวิร์ค

ทั้งนี้ บริษัทฯ จะได้รับผลตอบแทนในรูปของส่วนแบ่งรายได้ก่อนหักค่าใช้จ่ายและเงินปันผลรับจากบริษัทย่อย

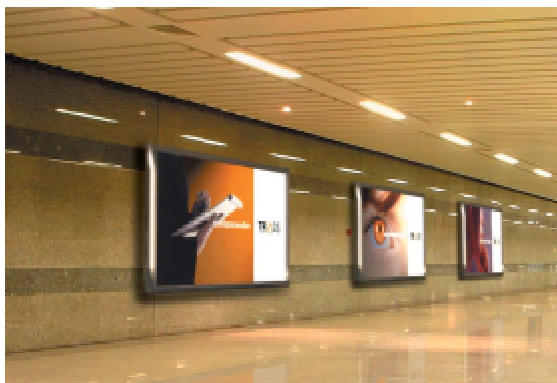
ณ วันที่ 31 กรกฎาคม 2549 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนจำนวน 11,950 ล้านบาท ทุนชำระแล้วจำนวน 7,646.69 ล้านบาท โดยมีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ คือ กลุ่มบมจ.ช.การช่าง และกลุ่มบมจ.เนเชอรัล พาร์ค ถือหุ้นร้อยละ 40.26 และ 18.75 ตามลำดับ (ดูรายละเอียดการถือหุ้นในบริษัทฯ ในหัวข้อ 8.2 ผู้ถือหุ้น หน้า 104)

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องผ่านบริษัทย่อยทั้ง 3 แห่ง ดังนี้

1. บริษัท ไตรแอดส์ เน็ทเวิร์คส์ จำกัด

จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2545 โดยมีทุนจดทะเบียนเริ่มแรก 15.00 ล้านบาท เพื่อประกอบธุรกิจจัดหา และ/หรือ จัดทำป้ายหรือสื่อโฆษณาบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินทั้งสิ้น 18 แห่ง และภายในขบวนรถไฟฟ้าทั้งสิ้น 19 ขบวน โดยเริ่มติดตั้งสื่อโฆษณาภายในขบวนรถไฟฟ้าตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2548 และเริ่มติดตั้งสื่อโฆษณาภายในสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินทุกแห่งตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2548

ณ วันที่ 31 กรกฎาคม 2549 มีทุนจดทะเบียนจำนวน 25 ล้านบาท ทุนชำระแล้วจำนวน 25 ล้านบาท โดยมีบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ถือหุ้นในอัตราร้อยละ 56 และกลุ่มตระกูลยัมวิไล โดยนางทิพย์สุดา ยัมวิไล และนายเอกสิทธิ์ ยัมวิไล (ไม่เป็นบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์) ซึ่งมีประสบการณ์และความชำนาญในธุรกิจสื่อโฆษณา เป็นกลุ่มผู้ถือหุ้นรวมกันในอัตราร้อยละ 44



2. บริษัท เมโทร มอลล์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด

จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2547 โดยมีทุนจดทะเบียนเริ่มแรก 50 ล้านบาท เพื่อประกอบธุรกิจให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินจำนวน 11 สถานี และพื้นที่ชั้นใต้ดินอาคารจอดและจรที่สถานีลาดพร้าว ซึ่งคิดเป็นพื้นที่เช่าเชิงพาณิชย์รวมทั้งหมดประมาณ 12,359 ตารางเมตร (พื้นที่สำหรับร้านค้าปลีกและพื้นที่สำหรับส่งเสริมการขาย) โดยเริ่มเปิดดำเนินการ ณ สถานีสุขุมวิท เป็นแห่งแรกเมื่อ 9 กันยายน 2548 และ ณ สถานีพหลโยธิน เมื่อ 16 ธันวาคม 2548 โดยจะเปิดดำเนินการอีก 2 สถานีคือ สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย และสถานีสวนจตุจักรในปี 2549 และที่เหลืออีก 7 สถานีคาดว่าจะสามารถเปิดดำเนินการได้ในปี 2550

ณ วันที่ 25 สิงหาคม 2549 มีทุนจดทะเบียนจำนวน 50 ล้านบาท ทุนชำระแล้วจำนวน 50 ล้านบาท โดยมีบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ถือหุ้นในอัตราร้อยละ 64 และกลุ่มตระกูลทยาอุท โดยนายคุณานันท์ ทยาอุท และนายเอกรินทร์ ทยาอุท (ไม่เป็นบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์) ซึ่งมีประสบการณ์และความชำนาญในธุรกิจการตลาดและอสังหาริมทรัพย์ เป็นกลุ่มผู้ถือหุ้นในอัตราร้อยละ 36



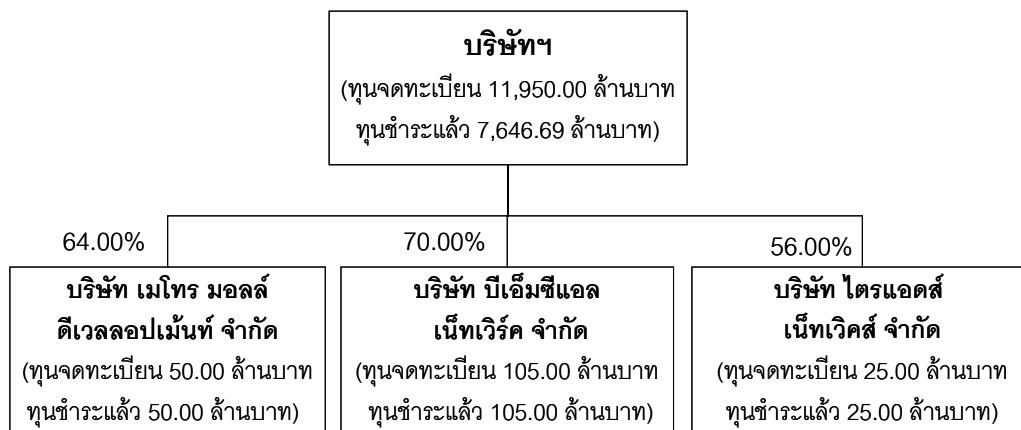
3. บริษัท บีเอ็มซีแอล เน็ทเวิร์ค จำกัด

จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 30 มกราคม 2547 (เดิมชื่อ บริษัท เบริแอนซ์ คอมมิวนิเคชั่น เน็ทเวิร์ค จำกัด) โดยมีทุนจดทะเบียนเริ่มแรก 50 ล้านบาท เพื่อประกอบธุรกิจให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมในสถานี่รถไฟฟ้า โดยจะเริ่มมีรายได้ในไตรมาสที่ 4 ปี 2549

ณ 25 สิงหาคม 2549 มีทุนจดทะเบียนจำนวน 105 ล้านบาท ทุนชำระแล้วจำนวน 105 ล้านบาท โดยมีบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ถือหุ้นในอัตราร้อยละ 70 และนายอนวัช สุวรรณฤทธิ์ (ไม่เป็นบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์) ซึ่งมีประสบการณ์และความชำนาญในธุรกิจด้านเทคโนโลยีการสื่อสารโทรคมนาคม เป็นผู้ถือหุ้นในอัตราร้อยละ 30

โครงสร้างการถือหุ้นในกลุ่มบริษัทฯ

ณ 25 สิงหาคม 2549



2.3 โครงสร้างรายได้ของกลุ่มบริษัทฯ

บริษัทฯ เริ่มเปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการตั้งแต่วันที่ 3 กรกฎาคม 2547 โดยตั้งแต่เริ่มเปิดดำเนินการจนถึงเดือน พฤษภาคม 2548 โครงสร้างรายได้หลักของกลุ่มบริษัทฯ มาจากรายได้ของธุรกิจรถไฟฟ้าใต้ดินโดยการจัดเก็บค่าโดยสาร เท่านั้น โดยในเดือนมิถุนายน 2548 บริษัทฯ เริ่มมีรายได้จากธุรกิจให้บริการโฆษณาโดยไตรแอดส์ สำหรับรายได้จากธุรกิจให้เช่าพื้นที่ร้านค้าโดย เมโทร มอลล์ นั้น เริ่มมีรายได้ในไตรมาสที่ 3 ของปี 2548 และรายได้จากธุรกิจให้บริการสื่อสารโทรคมนาคม โดยบีเอ็มซีแอลเน็ตเวิร์ค จะเริ่มมีรายได้ประมาณไตรมาสที่ 4 ปี 2549

(หน่วย: ล้านบาท)

	ดำเนินการโดย	%	ปี 2547		ปี 2548		30 มิถุนายน 2549	
			รายได้	%	รายได้	%	รายได้	%
รายได้จาก								
-ธุรกิจรถไฟฟ้าใต้ดิน	บริษัทฯ	-	443.14	99.39	990.39 ^{1/}	94.68	588.40	85.34
-ธุรกิจให้บริการโฆษณา	บริษัทฯ และ ไตรแอดส์	56.00	-	-	37.63	3.60	59.26	8.59
-ธุรกิจให้บริการสื่อสารโทรคมนาคม	บีเอ็มซีแอลเน็ตเวิร์ค	70.00	-	-	-	-	-	-
-ธุรกิจให้เช่าพื้นที่ร้านค้า	เมโทร มอลล์	64.00	-	-	4.75	0.45	13.47	1.95
- ธุรกิจให้บริการติดตั้งเครื่องถอนเงินอัตโนมัติและโทรศัพท์สาธารณะ	บริษัทฯ	-	0.20	0.04	10.96	1.05	10.22	1.48
รายได้อื่นๆ ^{2/}	บริษัทฯ และบริษัทย่อย	-	2.54	0.57	2.27	0.22	18.15	2.63
รวม			445.88	100.00	1,046.00	100.00	689.50	100.00

หมายเหตุ ^{1/} ประกอบด้วยรายได้จากค่าโดยสารจำนวน 969.91 ล้านบาท และรายได้เงินชดเชยค่าโดยสารจำนวน 20.48 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการที่บริษัทฯ ทดลองปรับลดอัตราค่าโดยสารตั้งแต่วันที่ 7 มกราคม 2548 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2548 โดยรฟม. จะจ่ายค่าชดเชยรายได้ให้กับบริษัทฯ ในอัตราร้อยละ 80 ของส่วนต่างของรายได้ที่ได้รับจริงในแต่ละวันซึ่งต่ำกว่ารายได้ที่กำหนดไว้ในบันทึกข้อตกลง

^{2/} รายได้อื่นๆ ในปี 2547 ส่วนใหญ่ประกอบด้วย รายได้ดอกเบี้ยรับ และรายได้จากการให้ซีเมนส์ใช้พื้นที่เพื่อฝึกอบรม

รายได้อื่นๆ ในปี 2548 ส่วนใหญ่ประกอบด้วย รายได้ดอกเบี้ยรับ และกำไรจากการขายวัสดุ

รายได้อื่นๆ ในงวด 6 เดือนแรกของปี 2549 ส่วนใหญ่ประกอบด้วย กำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อยจำนวน 17.15 ล้านบาท และดอกเบี้ยรับ

2.4 เป้าหมายในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

วิสัยทัศน์ ภารกิจและ เป้าหมายของบริษัทฯ ได้กำหนดไว้ดังนี้

2.4.1 วิสัยทัศน์

เป็นหนึ่งในผู้ให้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนชั้นนำของโลกด้วยคุณภาพการบริการที่ประทับใจ

(To be one of the world leading mass rapid transit operators with high quality of service)

2.4.2 ภารกิจ

บริษัทฯ จะให้บริการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าที่มีความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว เชื่อถือได้ ตรงเวลา เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจร ช่วยรักษาสีสิ่งแวดล้อม และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

2.4.3 เป้าหมายการดำเนินงานสำหรับปี 2548 และปี 2549

บริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมายที่สำคัญในการดำเนินงานในปี 2548 โดยสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1. เป้าหมายทั่วไป

1.1 คุณภาพการดำเนินงาน บริษัทฯ ตั้งดำเนินงานให้ได้รับใบรับรองคุณภาพการดำเนินงานตามมาตรฐาน ISO 9001: 2000 จากสถาบันรับรองคุณภาพที่มีชื่อเสียง ซึ่งบริษัทฯ ได้สามารถดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายโดยได้รับคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9001:2000 จากการตรวจประเมินโดย RWTuW หรือ TÜV NORD ณ วันที่ 9 กันยายน 2548

1.2 ความปลอดภัย โดยให้บริการรถไฟฟ้าที่มีความปลอดภัย โดยไม่มีอุบัติเหตุร้ายแรงที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตและในกรณีของอุบัติเหตุทั่วไป ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บและต้องได้รับการรักษาพยาบาลทันทีที่สถานพยาบาลต้องมีจำนวนไม่เกิน 6 คนต่อผู้โดยสาร 1 ล้านคน

2. เป้าหมายด้านการตลาดและพัฒนาเชิงพาณิชย์

2.1 ภาพลักษณ์องค์กร โดยต้องได้รับความพึงพอใจจากผู้ใช้บริการในระดับไม่ต่ำกว่าร้อยละ 80.00 ของกลุ่มตัวอย่างจากการสำรวจ

บริษัทฯ โดยฝ่ายการตลาดและพัฒนาเชิงพาณิชย์ จะดำเนินการสำรวจความพึงพอใจเป็นระยะ ซึ่งในปี 2548 บริษัทฯ ได้สำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ ณ กรกฎาคม ได้รับความพึงพอใจจากผู้ใช้บริการในระดับร้อยละ 61.76 ซึ่งบริษัทฯ ได้นำผลการสำรวจดังกล่าวเพื่อมาปรับปรุงการให้บริการต่อไป และได้ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการในเดือนพฤศจิกายน 2548 ผลปรากฏว่าได้รับความพึงพอใจจากผู้ใช้บริการในระดับร้อยละ 72.17

- 2.2 ระบบฐานข้อมูล ต้องจัดทำระบบฐานข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ใช้บริการและผลกระทบจากปัจจัยภายนอกเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ และวางแผนงานด้านการตลาดและงานด้านอื่นของบริษัท ให้เสร็จสิ้นภายในไตรมาสที่ 3 ปี 2548

บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดทำระบบฐานข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ใช้บริการและผลกระทบจากปัจจัยภายนอก แล้วเสร็จภายในเดือนมกราคม 2549

- 2.3 จำนวนผู้ให้บริการและรายได้ โดยการสร้างความมั่นใจให้ผู้ให้บริการเชื่อมั่นในระบบความปลอดภัย ความสะดวกสบาย และดำเนินการแผนการตลาดในการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารให้ถึง 200,000 เที่ยวในวันทำงาน ณ อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยไม่ต่ำกว่า 15.00 บาทต่อเที่ยว

สำหรับปี 2548 มีจำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้ใช้บริการเฉลี่ยในวันทำงาน เท่ากับ 179,145 เที่ยว ณ อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยคือ 16.96 บาท ซึ่งบริษัทฯ จะดำเนินการปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการต่อไปเพื่อดึงดูดให้ประชาชนมาใช้บริการให้มากขึ้น

- 2.4 งานพัฒนาเชิงพาณิชย์ โดยตั้งเป้าหมายให้มีรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ไม่น้อยกว่า 80.00 ล้านบาท

ณ สิ้นปี 2548 บริษัทฯ มีรายได้ดังกล่าวต่ำกว่าเป้าหมาย ทั้งนี้ สาเหตุมาจากมีการเลื่อนแผนการเปิดดำเนินงานร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน โดยในปี 2548 ได้เปิดดำเนินการร้านค้าในสถานีสุขุมวิท และสถานีพหลโยธิน และจะเปิดดำเนินการร้านค้าในบริเวณสถานีเพิ่มอีก 2 สถานีภายในปี 2549

สำหรับปี 2549 บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายการดำเนินงาน (ปรับปรุงแก้ไขล่าสุดตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 9/2549 เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2549) ไว้ดังนี้

- 1 มุ่งเน้นการพัฒนาคุณภาพบุคลากรและปรับปรุงงานระบบต่างๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานและคุณภาพในการให้บริการ
- 2 จัดสรรทรัพยากรบุคคล ซึ่งผ่านการฝึกอบรมและมีประสบการณ์ทางเทคนิคเป็นอย่างดี ให้มีความพร้อมในการร่วมเป็นคณะทำงานศึกษาและจัดทำข้อเสนอการให้บริการเดินรถส่วนต่อขยายระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสายสีม่วง พร้อมกับระบบการใช้บัตรโดยสารร่วม
- 3 ดำเนินการจัดสรรหุ้นเพื่อเสนอขายต่อประชาชนทั่วไป และเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ภายในปี 2549 และจัดกิจกรรมประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง เพื่อรักษาภาพลักษณ์การเป็นผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้าใต้ดินที่มีคุณภาพ
- 4 บริหารจัดการสภาพคล่องให้มีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับนักลงทุนและผู้ถือหุ้น
- 5 เพิ่มจำนวนเที่ยวการใช้บริการในวันทำงานให้เป็น 200,000 เที่ยวต่อวันทำงาน
- 6 บริหารรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ โดยให้มีสัดส่วนรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ต่อค่าใช้จ่ายรวมของการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ไม่น้อยกว่า 1 เท่า
- 7 ให้บริการรถไฟฟ้าที่มีความปลอดภัย โดยไม่มีอุบัติเหตุร้ายแรงที่ทำให้ผู้เสียชีวิต และในกรณีอุบัติเหตุทั่วไป ผู้โดยสารบาดเจ็บและต้องได้รับการพยาบาลทันทีที่สถานพยาบาล ต้องมีจำนวนไม่เกิน 0.15 คน ต่อผู้โดยสาร 1,000,000 คน

2.5 ข้อได้เปรียบทางธุรกิจ

บริษัทฯ เป็นผู้ให้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินเพียงรายเดียวในประเทศไทย ทั้งนี้ บริษัทฯ เชื่อว่า บริษัทฯ มีข้อได้เปรียบในการดำเนินธุรกิจเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ให้บริการขนส่งมวลชนอื่นๆ และผู้ที่อาจจะเป็นคู่แข่งในอนาคต โดยข้อได้เปรียบของบริษัทฯ มีดังนี้

2.5.1 รัฐบาลมีนโยบายให้รถไฟฟ้าเป็นส่วนสำคัญของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในอนาคต

ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมัน ทำให้รัฐบาลต้องหาแนวทางในการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเลือกใช้ระบบขนส่งสาธารณะแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยระบบขนส่งประเภทรถประจำทางซึ่งถือเป็นระบบขนส่งสาธารณะที่มีผู้ใช้บริการมากที่สุด ได้ประสบปัญหาการจราจรและการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันเช่นเดียวกัน ทั้งนี้ เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาดังกล่าว รัฐบาลได้ริเริ่มโครงการระบบโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของรัฐ (Mega Project) ระหว่างปี 2548 – 2555 ซึ่งจะเป็นการพัฒนาพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบรางจำนวน 10 เส้นทางครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 300 ตารางกิโลเมตร ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล บริษัทฯ ในฐานะผู้ให้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินเพียงรายเดียวในประเทศไทยเชื่อว่า (1) บริษัทฯ มีความได้เปรียบในการเข้าร่วมประมูลเพื่อเป็นผู้ประกอบการสำหรับเส้นทางที่มีความเป็นไปได้ในเชิงพาณิชย์ (2) จากการที่บริษัทฯ มีประสบการณ์ในธุรกิจ ทำให้บริษัทฯ สามารถเข้าไปมีส่วนร่วมในการสนับสนุนและพัฒนาระบบรถไฟฟ้าที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ร่วมกับบม. หรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ โครงการรถไฟฟ้าสายใหม่และส่วนต่อขยายของรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลที่จะเกิดขึ้นในอนาคต จะสนับสนุนให้รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลมีจำนวนผู้โดยสารมาใช้บริการเพิ่มขึ้น

2.5.2 รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลเป็นทางเลือกของการเดินทางที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ตรงต่อเวลา และทันสมัย ด้วยอัตราค่าโดยสารที่สมเหตุผล

ปัญหาการจราจรซึ่งทวีความรุนแรงขึ้นในหลายปีที่ผ่านมาทำให้การขนส่งมวลชนในถนนของกรุงเทพมหานคร ไม่ว่าด้วยพาหนะส่วนบุคคลหรือสาธารณะ ทำให้ผู้เดินทางใช้เวลาในการเดินทางยาวนานขึ้นและทำให้ไม่สามารถทราบระยะเวลาการเดินทางได้อย่างแน่นอน ดังนั้น รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลจึงเป็นทางเลือกที่ดีสำหรับผู้โดยสารในการเดินทาง ทั้งด้านความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย เชื่อถือได้ และตรงต่อเวลา ด้วยค่าใช้จ่ายที่สามารถเทียบเคียงได้กับการขนส่งสาธารณะอื่นๆ ซึ่งด้วยเหตุผลดังกล่าว บริษัทฯ เชื่อว่ารถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลเป็นทางเลือกในการเดินทางที่ดีที่สุดทางเลือกหนึ่งสำหรับผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร

2.5.3 บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นในศักยภาพและขนาดของธุรกิจในการรองรับการดำเนินงานธุรกิจในปัจจุบัน และสำหรับการดำเนินงานของรถไฟฟ้าสายใหม่ และส่วนต่อขยายของโครงการในปัจจุบันตามนโยบายของรัฐบาลในอนาคต

สถานีและระบบรางของรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลสามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารได้สูงสุดถึง 1.09 ล้านคนต่อวัน โดยบริษัทฯ มีสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปโภค อันรวมถึงศูนย์ซ่อมบำรุง ศูนย์ควบคุมกลาง ครบถ้วน ซึ่งสามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ ศูนย์ซ่อมบำรุงและศูนย์ควบคุมกลางจะสามารถรองรับการดำเนินงานของรถไฟฟ้าสายใหม่และส่วนต่อขยายของรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความพร้อมในการดำเนินงานสำหรับสายใหม่และส่วนต่อขยายของรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล จากการที่บริษัทฯ มีสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปโภคดังกล่าว บริษัทฯ เชื่อว่าบริษัทฯ มีความได้เปรียบทั้งในด้านระยะเวลาในการเตรียมการและการลงทุนในการได้รับสัมปทานสำหรับสายใหม่และส่วนต่อขยายของรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล

2.5.4 บริษัทฯ มีการพัฒนาการอบรมและขั้นตอนการดำเนินงาน ซึ่งได้รับการถ่ายทอดจากผู้ที่มีความเชี่ยวชาญในระบบรถไฟฟ้าชั้นนำจากต่างประเทศ

ปัจจัยหลักในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปโภค เช่น ศูนย์ซ่อมบำรุง ศูนย์ควบคุมกลาง เป็นต้น แต่ในขณะเดียวกันบริษัทฯ ได้มีการดำเนินงานร่วมกับที่ปรึกษาหลายรายที่เป็นผู้เชี่ยวชาญ เช่น ซีเมนส์ MTRC (HK) ของฮ่องกง และ SMRT ของสิงคโปร์ รวมทั้งที่ปรึกษาอิสระ เช่น Lloyd's ในการพัฒนาขั้นตอนการดำเนินงานอย่างละเอียด และหลักสูตรการฝึกอบรมภายใน ซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถดำเนินงานได้ตามมาตรฐานระดับสากล ซึ่งการที่บริษัทฯ ได้นำมาตรฐานระดับสากลมาใช้ในการปฏิบัติงาน ทำให้บริษัทฯ สามารถพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมที่หลากหลาย รวมทั้งหลักสูตรฝึกอบรมผู้ควบคุมการปฏิบัติงาน (“Train the Trainer” Training Program) ซึ่งส่งผลให้บริษัทฯ สามารถฝึกฝน และพัฒนาพนักงาน ให้มีความรู้ความสามารถในการเป็นผู้ควบคุมการปฏิบัติงาน นอกจากนี้ การจัดกิจกรรมการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องซึ่งได้รับการถ่ายทอดความรู้ประสบการณ์ และเทคโนโลยีจากผู้ประกอบการในต่างประเทศ ยังส่งผลให้บริษัทฯ มีข้อได้เปรียบจากความสัมพันธ์อันดีที่เกิดขึ้นระหว่างบริษัทฯ กับผู้ประกอบการในต่างประเทศเหล่านั้น รวมทั้งการที่บริษัทฯ เข้าร่วมเป็นสมาชิกขององค์กร UITP และ APTA ซึ่งมีการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ข่าวสาร ข้อมูล และส่งเสริมการพัฒนาด้านเทคโนโลยี ระหว่างกัน รวมทั้งโครงการฝึกอบรมให้แก่พนักงานและผู้ควบคุมการปฏิบัติงาน

2.5.5 ผู้ถือหุ้นใหญ่และผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ มีประสบการณ์อันยาวนานในการพัฒนาโครงการโครงสร้างพื้นฐานระดับประเทศ

ข. การช่าง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัทฯ มีประสบการณ์อันยาวนานในการพัฒนาโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานขนาดใหญ่ของประเทศให้ประสบความสำเร็จเป็นอย่างดีและมีส่วนช่วยในการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชากรไทย อาทิ โครงการทางด่วนและโครงการผลิตน้ำประปา เป็นต้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การประสบความสำเร็จในการประมูลและเจรจาสัญญาสัมปทานเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ ผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ จำนวนมากยังมีประสบการณ์ตรงโดยเฉลี่ย 10 ปี ในการพัฒนาโครงการเหล่านี้ให้ประสบความสำเร็จโดยเน้นความปลอดภัยและการควบคุมต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพอีกด้วย บริษัทฯ เชื่อว่าประสบการณ์ในโครงการเหล่านี้ประกอบกับความเชี่ยวชาญของที่ปรึกษาเฉพาะด้านที่บริษัทฯ ได้ว่าจ้าง อันได้แก่ ซีเมนส์ และ MTRC (HK) เป็นส่วนสำคัญในการพัฒนารถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลให้ประสบความสำเร็จเป็นอย่างดีและมีส่วนช่วยในการพัฒนาโครงการต่อเนื่องของบริษัทฯ ในอนาคต

2.5.6 บุคลากรของบริษัทฯ เป็นผู้มีความรู้ ความสามารถและประสบการณ์ โดยผ่านฝึกอบรมการดำเนินการระบบรถไฟฟ้าได้จนระดับมาตรฐานสากลโดยคำนึงถึงความปลอดภัยและความพึงพอใจของผู้โดยสารเป็นสำคัญ

บริษัทฯ ยึดถือความปลอดภัยเป็นสิ่งที่สำคัญที่สุดในการให้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน โดยพนักงานที่เข้าใหม่ในตำแหน่งต่างๆ จะได้รับการฝึกอบรมทั้งในทางทฤษฎีและการปฏิบัติการจากผู้ฝึกอบรมที่มีความเชี่ยวชาญของบริษัทฯ จำนวนกว่า 60 คน เป็นเวลา 2-9 เดือน รวมถึงการส่งเข้าฝึกอบรมในต่างประเทศตามความเหมาะสม เพื่อให้มั่นใจได้ว่า พนักงานใหม่เหล่านี้มีความสามารถและความพร้อมอย่างเพียงพอในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรฐานของผู้ประกอบการชั้นนำในต่างประเทศ นอกจากนี้ พนักงานของบริษัทฯ ยังคงได้รับการฝึกอบรมและพัฒนาทักษะในด้านต่างๆ อย่างต่อเนื่องเพื่อให้มั่นใจว่า การปฏิบัติการเป็นไปตามมาตรฐานสากลที่ใช้ในปัจจุบัน

นอกจากการมุ่งเน้นในเรื่องความปลอดภัยแล้ว บริษัทฯ ยังตระหนักถึงความสำคัญของการให้บริการผู้โดยสาร ซึ่งบริษัทฯ ได้มีการพัฒนาโครงการฝึกอบรมในด้านลูกค้าสัมพันธ์ร่วมกับที่ปรึกษาจากต่างประเทศ โดยมีการปรับให้เหมาะสมกับความต้องการของผู้โดยสารในประเทศไทย บริษัทฯ เชื่อว่าการฝึกอบรมเหล่านี้จะทำให้การโดยสารรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลของบริษัทฯ เป็นประสบการณ์ที่น่าพึงพอใจสำหรับผู้โดยสาร

2.5.7 บริษัทฯ ได้รับสิทธิตามสัญญาสัมปทานในการพัฒนาเชิงพาณิชย์อันเป็นส่วนสร้างรายได้ให้กับบริษัทฯ นอกเหนือไปจากรายได้ค่าโดยสาร

นอกจากรายได้ค่าโดยสารซึ่งเป็นรายได้หลักของบริษัทฯ แล้ว บริษัทฯ ยังสามารถสร้างรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ตามที่ระบุไว้ในสัญญาสัมปทาน อันได้แก่ รายได้จากการจัดหาโฆษณาในรูปแบบต่างๆ ตามสถานีและภายในตัวรถไฟฟ้า การให้เช่าพื้นที่ร้านค้า และการให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์สื่อสารโทรคมนาคมในสถานี ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยเพื่อดำเนินธุรกิจดังกล่าว โดยมีการร่วมทุนกับพันธมิตรที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในการบริหารงานธุรกิจเหล่านี้ บริษัทฯ เชื่อว่ารายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์เหล่านี้จะมีส่วนช่วยในการสร้างรายได้ให้กับบริษัทฯ นอกเหนือไปจากรายได้ค่าโดยสาร