



บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) BANGKOK EXPRESSWAY PUBLIC COMPANY LIMITED



BEEL

รายงานประจำปี 2544

สารบัญ

	หน้า
1. ข้อมูลทั่วไป	
1.1 ข้อมูลบริษัท	1
1.2 บริษัทย่อย	1
1.3 บุคคลอ้างอิง	1
2. ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัท	
2.1 ข้อมูลงบการเงินรวมของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย	2
2.2 อัตราส่วนทางการเงิน	2
3. ลักษณะการประกอบธุรกิจ	
3.1 ลักษณะของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด	2
3.2 โครงสร้างรายได้	4
3.3 การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในปีที่ผ่านมา	4
4. ปัจจัยความเสี่ยง	5
5. โครงสร้างการถือหุ้นและการจัดการ	
5.1 ผู้ถือหุ้น	6
5.2 การจัดการ	7
6. รายการระหว่างกัน	12
7. คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน	
7.1 ผลการดำเนินงาน	13
7.2 ฐานะการเงิน	13
8. งบการเงิน	13
รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารของบริษัท	ผนวก 1
รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ	ผนวก 2
งบการเงิน	ผนวก 3

รายงานประจำปี 2544

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

1. ข้อมูลทั่วไป

1.1 ข้อมูลบริษัท

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประกอบธุรกิจ การดำเนินการก่อสร้างและบริหารงานโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช) และส่วนต่อขยายต่างๆ รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องตามที่ระบุไว้ในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ระหว่าง บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กับกรมทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยมีที่ตั้งสำนักงานใหญ่ที่ เลขที่ 238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310 โทรศัพท์ 0-2641-4611 โทรสาร 0-2641-4610 E-mail : webmaster@becl.co.th เว็บไซต์ <http://www.becl.co.th> ปัจจุบันมีทุนจดทะเบียนจำนวน 8,000 ล้านบาท ชำระแล้วจำนวน 7,700 ล้านบาท

1.2 บริษัทย่อย

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ประกอบธุรกิจการดำเนินการก่อสร้างและบริหารงานโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องตามที่ระบุไว้ในสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดระหว่างบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัดกับกรมทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยมีที่ตั้งสำนักงานใหญ่ที่ เลขที่ 587 ถนนสุขุมวิท แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10320 มีทุนจดทะเบียนและชำระแล้ว จำนวน 3,000 ล้านบาท

1.3 บุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์ : บริษัทศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
62 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ชั้น 4, 7
ถ. รัชดาภิเษก แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์ 0-2359-1200-1 โทรสาร 0-2359-1262-3

ผู้สอบบัญชี : นางสาวรุ่งนภา เลิศสุวรรณกุล
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3516
บริษัท สำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง จำกัด
ชั้น 33 อาคารเลคซ์ดา
193/136-137 ถ. รัชดาภิเษกตัดใหม่ กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์ 0-2264-0777 / 0-2661-9190
โทรสาร 0-2264-0789-90 / 0-2661-9192

ที่ปรึกษากฎหมาย : บริษัท ไวท์ แอนด์ เคส (ประเทศไทย) จำกัด
999 เกษรพลาซ่า ชั้น 4 ถนนเพลินจิต
แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์ 0-2254-3335 / 0-2656-1721
โทรสาร 0-2254-3330-1 / 0-2656-1733

ที่ปรึกษาทางการเงิน : บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
1770 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ กรุงเทพฯ 10310
โทรศัพท์ 0-2253-7111
: บริษัท ไอเอฟซีที แอดไวเซอร์ จำกัด
1770 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ แขวงบางกะปิ
เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
โทรศัพท์ 0-2253-7111 / 0-2253-9666

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ที่ปรึกษาหรือผู้จัดการ : กิจการร่วมค้าปีซีที ซึ่งประกอบด้วย บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน)
โครงการภายใต้สัญญา บริษัท บิลฟิงเกอร์แอนด์ เบร์เกอร์ บาวอ็คเตียนเกเซลชาฟท์ จำกัด,
การจัดการ บริษัท โตคิว คอนสตรัคชั่น จำกัด, และ
บริษัท ช. การช่าง-โตคิวคอนสตรัคชั่น จำกัด
ซอยวัดอุทัยธาราม ถนนอโศกดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง
กรุงเทพฯ 10320

2. ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัท

2.1 ข้อมูลงบการเงินรวมของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

หน่วย : พันบาท

รายการ	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	2544	2543	2542
สินทรัพย์รวม	52,282,098	53,380,691	54,273,959
หนี้สินรวม	38,455,012	40,273,985	41,339,317
ส่วนของผู้ถือหุ้น	13,827,085	13,106,705	12,934,642
รายได้ค่าผ่านทาง	5,944,739	5,531,341	5,239,304
รายได้รวม	5,960,768	5,551,213	5,263,865
กำไรขั้นต้น	4,426,549	4,185,104	4,101,902
กำไร(ขาดทุน) สุทธิ	874,380	172,063	(44,799)

2.2 อัตราส่วนทางการเงิน

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

	2544	2543	2542
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อรายได้รวม	14.67 %	3.10 %	(0.85) %
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	6.49 %	1.32 %	(0.35) %
อัตราผลตอบแทนของสินทรัพย์รวม	1.66 %	0.32 %	(0.09) %
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อหุ้น (บาทต่อหุ้น)	1.14 %	0.22	(0.06)
เงินปันผลต่อหุ้น	*	0.20	ไม่มี
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น	17.96	17.02	16.80

หมายเหตุ : * ขึ้นอยู่กับการอนุมัติของที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นในเดือนเมษายน 2545

3. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

3.1 ลักษณะของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และส่วนต่อขยายต่างๆ รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ระหว่างการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กับบริษัท ซึ่งบริษัทได้รับสิทธิตามสัญญาดังกล่าวเป็นระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่ 1 มีนาคม 2533 จนถึงวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2563

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ซึ่งบริษัทถือหุ้นร้อยละ 99.99 ของทุนจดทะเบียน 3,000 ล้านบาท ได้เข้าทำสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเพื่อดำเนินการก่อสร้างและบริหารโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดเป็นเวลา 30 ปี นับจากวันที่ 27 กันยายน 2539 จนถึงวันที่ 26 กันยายน 2569

โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด เป็นโครงการในลักษณะ BTO (Build Transfer and Operate) คือ บริษัทและบริษัทย่อยจะเป็นผู้ลงทุน ในการออกแบบ ก่อสร้าง และบริหารระบบทางด่วน โดยกรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหรือใช้ประโยชน์ในระบบทางด่วนจะตกเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยบริษัทและบริษัทย่อยมีสิทธิในการเข้าบริหารทางด่วนขั้นที่ 2 และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด

การจัดแบ่งรายได้ระหว่างบริษัทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยตามที่กำหนดไว้ในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 นั้น ตั้งแต่วันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรกรายได้ค่าผ่านทางจากทางด่วนขั้นที่ 1 และทางด่วนขั้นที่ 2 จะถูกนำมารวมกันและแบ่งตามเกณฑ์พื้นที่ คือ พื้นที่ในเขตเมือง 9 ปีแรก บริษัทได้รับ 60% การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้รับ 40% 9 ปีสุดท้ายบริษัทได้รับ 40% การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้รับ 60% และระยะเวลาระหว่าง 9 ปีแรก และ 9 ปีสุดท้ายได้รับ 50% เท่ากัน ส่วนพื้นที่นอกเขตเมืองรายได้เป็นของบริษัททั้งหมดและในส่วนของโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด บริษัทย่อยได้รับรายได้เป็นของบริษัทย่อยทั้งหมด

ทางด่วน	ลักษณะพื้นที่	ระยะทาง (กม.)	วันที่ เปิดบริการ	รายได้	การแบ่งรายได้ บริษัท : กทพ.
ขั้นที่ 1 ดินแดง-ท่าเรือ บางนา-ท่าเรือ ท่าเรือ-ดาวคะนอง	ในเขตเมือง	8.9	4.1.24	บริษัท และ กทพ.	- 9 ปีแรก 60 : 40
	ในเขตเมือง	7.9	17.1.26	บริษัท และ กทพ.	- ระยะเวลาระหว่าง 9 ปีแรก
	ในเขตเมือง	10.3	8.8.30	บริษัท และ กทพ.	และ 9 ปีสุดท้าย 50 : 50 - 9 ปีสุดท้าย 40 : 60
ขั้นที่ 2 พระราม9-รัชดาภิเษก พญาไท-บางโคล่ รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ พระราม9-ศรีนครินทร์	ในเขตเมือง	12.4	2.9.36	บริษัท และ กทพ.	
	ในเขตเมือง	9.4	6.10.39	บริษัท และ กทพ.	
	นอกเขตเมือง	8	2.9.36	บริษัท	
	นอกเขตเมือง	8.7	ระยะที่หนึ่ง 2.12.41 ระยะที่สอง 1.3.43	บริษัท	
บางปะอิน - ปากเกร็ด แจ้งวัฒนะ-เชียงราก เชียงราก - บางไท	นอกเขตเมือง	22	2.12.41	บริษัทย่อย	
	นอกเขตเมือง	10	1.11.42	บริษัทย่อย	

สำหรับโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 อัตราค่าผ่านทางและการปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นไปตามสัญญา ซึ่งมีการปรับทุก 5 ปี โดยจะคำนวณการปรับอัตราค่าผ่านทางบนพื้นฐานของอัตราการเพิ่มของดัชนีราคาผู้บริโภคสำหรับกรุงเทพมหานครที่ออกโดยกระทรวงพาณิชย์ล่าสุด ทั้งนี้จะปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นจำนวนเต็มช่วงละ 5 บาท แต่จะปรับได้ไม่เกิน 10 บาท ตลอดระยะเวลา 15 ปีแรกของสัญญา ในกรณีที่เกิดเงินเฟ้อสูงกว่าปกติหรือมีเหตุสุดวิสัยหรือเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น ทางบริษัทและการทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางตามสมควร แต่ทั้งนี้รัฐมนตรืว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นผู้มีอำนาจในการอนุมัติการปรับอัตราค่าผ่านทาง

สำหรับโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด การปรับอัตราค่าผ่านทางจะมีการปรับทุก 5 ปี โดยจะคำนวณการปรับอัตราค่าผ่านทางบนพื้นฐานของอัตราค่าเพิ่มของดัชนีราคาผู้บริโภคสำหรับกรุงเทพมหานครที่ออกโดยกระทรวงพาณิชย์ล่าสุด ทั้งนี้จะปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นจำนวนเต็มช่วงละ 5 บาทแต่จะปรับได้ไม่เกิน 15 บาท ตลอดระยะเวลา 15 ปีแรกของสัญญา นอกจากนี้เพื่อส่งเสริมให้ลูกค้าประจำใช้ทางด่วนเส้นนี้มากขึ้น บริษัทฯยังได้ส่งเสริมการขายโดยให้ส่วนลดในอัตรา 20-50% โดยปรับลดทันทีที่จุดชำระเงิน เริ่มตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2543 และตั้งแต่เดือนมกราคม 2544 บริษัทฯยังได้เพิ่มการให้ส่วนลดเป็น 25-50% ต่อเนื่องไปถึงเดือนมิถุนายน 2545

ทางด่วนทุกเส้นทางของบริษัทฯและบริษัทฯย่อยเปิดให้บริการแล้ว ยกเว้นช่วงตอนปลายของส่วนดีซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยและกรมทางหลวงมีโครงการต่อเชื่อมทางด่วนส่วนดี (รามคำแหง-ศรีนครินทร์)เข้ากับทางหลวงพิเศษกรุงเทพ-ชลบุรีสายใหม่ (มอเตอร์เวย์) ที่บริเวณถนนศรีนครินทร์โครงการนี้เริ่มก่อสร้างในเดือนกันยายน 2543 กำหนดแล้วเสร็จเดือนมีนาคม 2545 มูลค่าโครงการ 361 ล้านบาท บริษัทฯและกรมทางหลวงร่วมกันรับผิดชอบค่าก่อสร้างในอัตราส่วนร้อยละ 54.036 และร้อยละ 45.964 ความคืบหน้าของโครงการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544 คิดเป็นร้อยละ 52.17

3.2 โครงสร้างรายได้

รายได้ของบริษัทฯและบริษัทฯย่อยเปรียบเทียบปี 2542-2544

รายการ	ดำเนินการ โดย	2544		2543		2542	
		ล้านบาท	%	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%
รายได้จากทางด่วนขั้นที่ 1	กทพ.	3,120.32	52.49	2,988.11	54.02	2,912.57	55.59
รายได้จากทางด่วนขั้นที่ 2	บริษัท	2,408.37	40.51	2,217.15	40.08	2,101.47	40.11
รายได้จากทางด่วนส่วนดี	บริษัท	175.23	2.95	113.32	2.05	65.48	1.25
รายได้จากทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด	บริษัทฯย่อย	240.82	4.05	212.76	3.85	159.78	3.05
รวม		5,944.74	100	5,531.34	100	5,239.30	100

หมายเหตุ

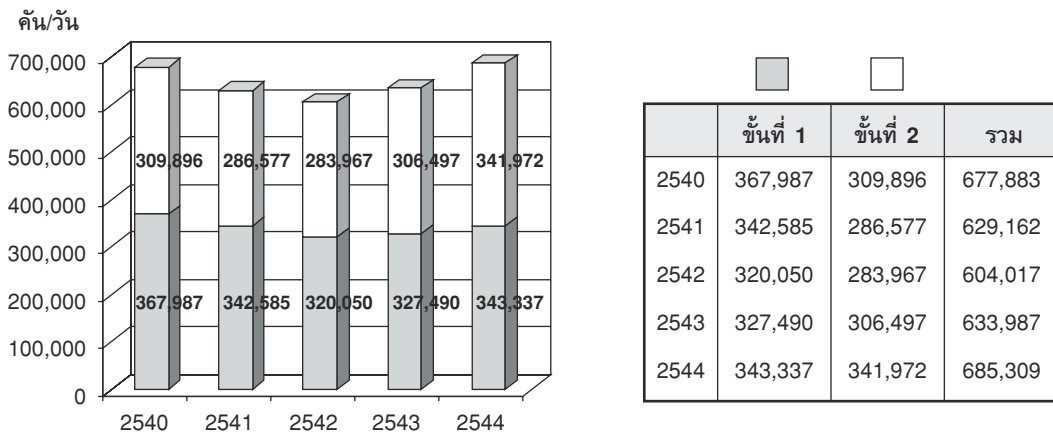
1. ทางด่วนส่วนดี เปิดให้บริการระยะที่ 1 เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2541 และระยะที่ 2 เมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2543
2. ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด เปิดให้บริการระยะที่ 1 เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2541 และเปิดให้บริการเต็มสายทางเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2542

3.3 การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในปีที่ผ่านมา

บริษัทฯได้อำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้ทางด่วน โดยเปิดให้บริการทางเข้า-ออกทางด่วนเพิ่มเติมบริเวณถนนประชาชื่น เมื่อเดือนพฤษภาคม 2544 ซึ่งจะอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้ทางที่ต้องการเดินทางระหว่างบริเวณประชาชื่นกับบริเวณงามวงศ์วานและแจ้งวัฒนะ รวมทั้งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อกับโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด เพื่อเดินทางไปยังภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งการประสานกับกรมทางหลวงในการต่อเชื่อมทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดีกับทางหลวงพิเศษกรุงเทพ-ชลบุรีสายใหม่ (มอเตอร์เวย์) บริเวณศรีนครินทร์ ซึ่งจะสามารถเปิดให้บริการได้ในเดือนมีนาคม 2545

สำหรับภาวะการแข่งขัน บริษัทฯจะได้รับผลกระทบจากโครงการระบบการจราจรขนส่งทางบกต่างๆ ที่นอกเหนือจากระบบทางด่วนในปัจจุบันที่มีเส้นทางขนานไปกับทางด่วนหรือมีทิศทางไปในทางเดียวกับทางด่วน จะมีส่วนทำให้ปริมาณรถของระบบทางด่วนลดลง แต่ระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าของกรุงเทพมหานครที่เปิดดำเนินการนั้นไม่มีผลกระทบทำให้ปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนลดลงเพราะลูกค้าส่วนใหญ่ของรถไฟฟ้าของกรุงเทพมหานครเป็นผู้ที่เคยใช้บริการของระบบขนส่งมวลชนอยู่ก่อนแล้ว ซึ่งเป็นลูกค้าคนละกลุ่มกับลูกค้าของระบบทางด่วน

ปริมาณจราจรระบบทางด่วนขั้นที่ 1 และ 2



4. ปัจจัยความเสี่ยง

ปัจจัยความเสี่ยงที่อาจทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการลงทุนของผู้ลงทุน มีดังนี้

(1) ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่เปลี่ยนแปลง

บริษัทและบริษัทย่อยมีเงินกู้ระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544 จำนวน 37,638.69 ล้านบาท ชำระคืนเงินต้นและชำระดอกเบี้ยเป็นรายเดือนอัตราดอกเบี้ยลอยตัวเท่ากับ MLR โดยบริษัทย่อยได้รับความเห็นชอบจากผู้ถือหุ้นในการปรับลดอัตราดอกเบี้ยจาก MLR+0.5% เป็น MLR ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2544 ดอกเบี้ยเงินกู้ยืมที่บริษัทและบริษัทย่อยต้องชำระให้แก่ผู้ถือหุ้นในปี 2544 เป็นเงินทั้งสิ้น 2,945.32 ล้านบาท

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่เปลี่ยนแปลงขึ้นอยู่กับอัตราดอกเบี้ยขั้นต่ำของเงินกู้ระยะยาว (MLR) ที่อาจเปลี่ยนแปลงสูงขึ้น การเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ย 1% จะกระทบค่าใช้จ่ายของบริษัทประมาณ 370 ล้านบาท ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อภาระการดำเนินงานของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญได้ อย่างไรก็ตามในปี 2544 อัตราดอกเบี้ยขั้นต่ำของเงินกู้ระยะยาว (MLR) ลดต่ำลงมาโดยตลอด บริษัทจึงมีกระแสเงินสดในมือสูงขึ้น บริษัทได้นำเงินสดจำนวนนี้ไปชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด (Prepayment) เพื่อลดภาระดอกเบี้ยจ่ายและลดความเสี่ยงจากผลของอัตราดอกเบี้ยที่อาจเปลี่ยนแปลง

(2) ความเสี่ยงเนื่องจากการดำเนินธุรกิจภายใต้สัญญากับหน่วยงานภาครัฐ

การตีความข้อความและเงื่อนไขในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ที่แตกต่างกันระหว่างคู่สัญญา คือ บริษัทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยอาจเกิดขึ้นได้ในช่วงการดำเนินธุรกิจ เพื่อแก้ไขปัญหาข้อพิพาทข้อขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้น สัญญาได้กำหนดขั้นตอนเพื่อระงับข้อพิพาท โดยหากบริษัทและการทางพิเศษแห่งประเทศไทยไม่สามารถยุติปัญหาความขัดแย้งได้ ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจจะเสนอเรื่องเข้าสู่ขั้นตอนระงับข้อพิพาทตามสัญญา โดยเสนอต่อคณะผู้พิจารณา และหากยังไม่สามารถหาข้อยุติในขั้นนี้ได้ เนื่องจากทั้งสองฝ่ายไม่สามารถตกลงกันได้ตามที่คณะผู้พิจารณาไกล่เกลี่ยหรือคำตัดสินไม่เป็นเอกฉันท์หรือคู่กรณีไม่ปฏิบัติตาม ก็สามารถนำข้อขัดแย้งนั้นขึ้นสู่กระบวนการอนุญาโตตุลาการตามสัญญาต่อไป

ตามที่บริษัทมีภาระหน้าที่ในการก่อสร้างถนนรวมและกระจายการจราจร (CD Road) ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยต้องส่งมอบพื้นที่บริเวณดังกล่าวให้บริษัทภายในวันที่ 18 ตุลาคม 2543 แต่เนื่องจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ให้บริษัทได้ภายในกำหนด ภาระหน้าที่ของบริษัทในการก่อสร้างในพื้นที่บริเวณดังกล่าวจึงยุติลง แต่บริษัทยังคงมีสิทธิเรียกค่าชดเชยความเสียหายจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยอันเนื่องมาจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างให้บริษัทได้ตามกำหนดเวลา

(3) ความเสี่ยงจากภาวะการเมืองและเศรษฐกิจของประเทศที่กระทบต่อปริมาณจราจร

การเปลี่ยนแปลงทางด้านนโยบาย กฎหมาย หรือกฎเกณฑ์ต่างๆ โดยรัฐบาลรวมทั้งปัญหาเศรษฐกิจของประเทศอาจมีผลกระทบให้ปริมาณรถยนต์ที่ใช้ทางด่วนลดลง ตั้งแต่ปี 2537 - 2540 ปริมาณรถยนต์ที่ใช้ทางด่วนชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2 ที่เกิดขึ้นจริง มีจำนวนสูงกว่าประมาณการ ซึ่งสำนักบริการวิชาการจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเป็นผู้ทบทวนผลการศึกษาของ M.V.A. (ASIA) LTD. เมื่อประเทศเข้าสู่ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำตั้งแต่ปี 2541 ปริมาณรถยนต์ที่ใช้ทางด่วนชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2 ต่ำกว่าประมาณการอย่างต่อเนื่องจนถึงปี 2544 ประมาณร้อยละ 6-10 สำหรับทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดได้รับผลกระทบจากนโยบายของภาครัฐที่ทำการก่อสร้างทางในลักษณะที่เป็นทางแข่งขัน ทำให้ปริมาณรถยนต์ต่ำกว่าที่ประมาณการไว้เดิมอย่างมีสาระสำคัญ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมจราจรได้จัดทำการศึกษาปริมาณรถขึ้นใหม่ พบว่าปริมาณจราจรที่ทำการศึกษาใหม่ต่ำกว่าเดิมเกินกว่าร้อยละ 50 ในช่วง 3 - 5 ปีแรก และความแตกต่างจะลดลงเมื่อปริมาณจราจรทุกระบบมีความหนาแน่นขึ้น

ผลกระทบจากปริมาณจราจรที่ต่ำกว่าประมาณการมีผลกระทบต่อรายได้และความสามารถในการจ่ายชำระคืนเงินกู้ให้แก่ผู้ให้กู้ บริษัทได้แก้ไขด้วยการเจรจาขอเลื่อนการชำระคืนเงินต้น และปรับตารางการชำระคืนเงินกู้ให้เป็นไปตามกระแสเงินสดของบริษัทตามประมาณการใหม่ ซึ่งผู้ให้กู้ให้ความเห็นชอบและลงนามในสัญญาปรับโครงสร้างหนี้แล้ว เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2543 โดยสำหรับปี 2543 ปรับลดจำนวนเงินต้นที่ต้องชำระจาก 1,379 ล้านบาท ลงเหลือ 50 ล้านบาท และในปี 2544 ลดลงจาก 2,758 ล้านบาท เป็น 100 ล้านบาท สำหรับบริษัทและบริษัทย่อย หลังจากการปรับตารางการชำระคืนเงินกู้แล้ว บริษัทสามารถชำระหนี้ได้ตามข้อกำหนดของสัญญาสินเชื่อจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2544 บริษัทได้ชำระหนี้ไปแล้ว จำนวน 2,764.48 ล้านบาท

อย่างไรก็ตามหากรายได้ของบริษัทในอนาคตไม่เป็นไปตามประมาณการอย่างมีสาระสำคัญก็อาจมีผลต่อความสามารถในการชำระหนี้และส่งผลกระทบต่อความสามารถในการปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาสินเชื่อเกี่ยวกับการผิดนัดชำระหนี้ และการดำรงอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นและอื่นๆ

5. โครงสร้างการถือหุ้นและการจัดการ

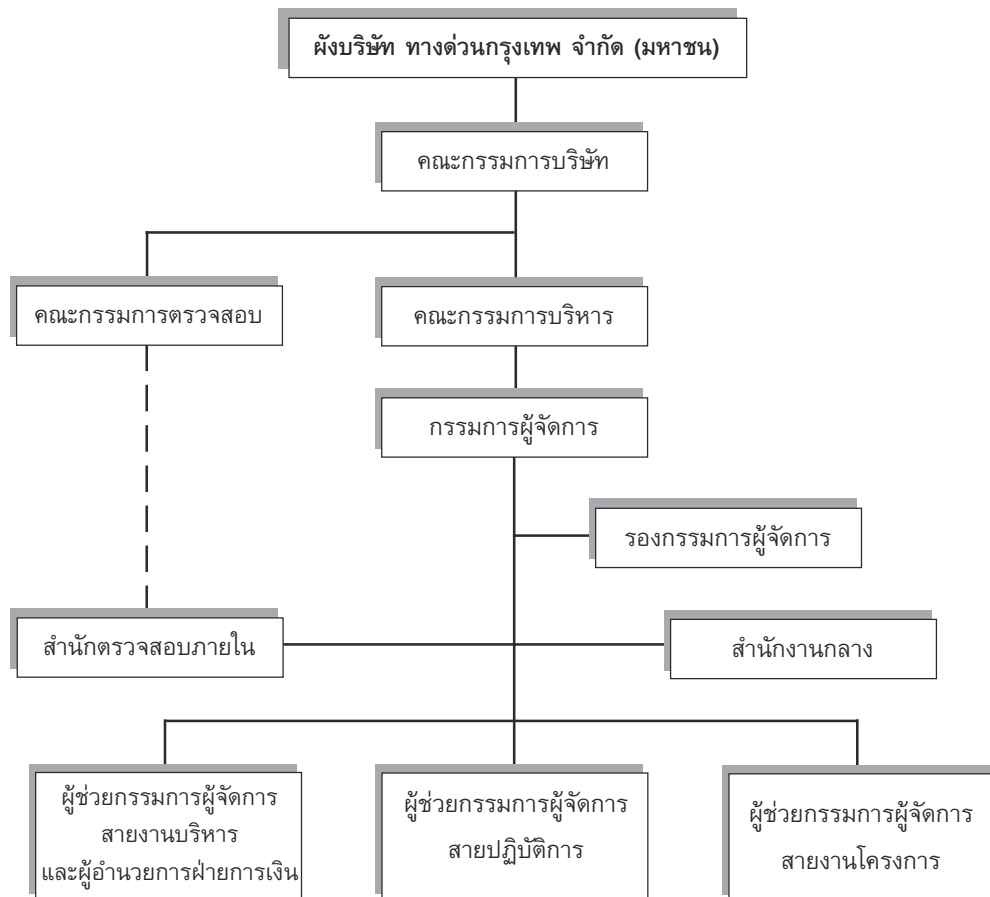
5.1 ผู้ถือหุ้น

รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก ณ วันที่ 21 มีนาคม 2544 ซึ่งเป็นวันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นครั้งสุดท้ายล่าสุด

รายชื่อผู้ถือหุ้น		ประเภทธุรกิจ	สัดส่วนการถือหุ้น	
			จำนวนหุ้น	% ของจำนวนหุ้นทั้งหมด
(1)	บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน)	งานก่อสร้าง	100,167,750	13.01
(2)	HSBC (SINGAPORE) NOMINEES PTE LTD	กองทุน	56,643,289	7.36
(3)	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธนาคารพาณิชย์	55,295,390	7.18
(4)	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	ธนาคารพาณิชย์	51,820,350	6.73
(5)	BILFINGER+BERGER BAUAKTIENGESSELLCHAFT	งานก่อสร้าง	33,837,140	4.39
(6)	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	ธนาคารพาณิชย์	33,246,963	4.32
(7)	ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)	ธนาคารพาณิชย์	20,345,750	2.64
(8)	ธนาคารเอเซีย จำกัด (มหาชน)	ธนาคารพาณิชย์	19,614,270	2.55
(9)	HSBC BANK PLC	ธนาคารพาณิชย์	17,490,000	2.27
(10)	ธนาคารไทยธนาคาร จำกัด (มหาชน)	ธนาคารพาณิชย์	16,298,733	2.12

5.2 การจัดการ

(1) โครงสร้างการจัดการ



โครงสร้างกรรมการบริษัท

โครงสร้างกรรมการบริษัท ประกอบด้วยคณะกรรมการทั้งหมด 3 ชุด คือ คณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการบริหารและคณะกรรมการตรวจสอบ

: คณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544 คณะกรรมการของบริษัทประกอบด้วยบุคคลผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวนทั้งสิ้น 12 ท่าน โดยมีกรรมการบริษัทที่เป็นกรรมการอิสระ 3 ท่าน และเป็นกรรมการบริหาร 7 ท่าน ดังมีรายชื่อต่อไปนี้ (รายละเอียดปรากฏตามผนวก 1)

1. ดร. วีรพงษ์	รามางกูร	ประธานกรรมการบริษัท
2. ศ. ศุภชัย	พิศิษฐวานิช	กรรมการบริษัท
3. พลเอกเชษฐา	ฐานะจาโร	กรรมการบริษัท
4. ศ. ดร.กนก	วงศ์ตระกูล	กรรมการบริษัท
5. นายปลิว	ตรีวิศวะเวทย์	กรรมการบริษัท
6. นายวัฒนชัย	สุวคนธ์	กรรมการบริษัท
7. ม.ล. ประสพชัย	เกษมสันต์	กรรมการบริษัท
8. ดร. สมบัติ	กิจจาลักษณ์	กรรมการบริษัท
9. นายชาลี	โสภณพนิช	กรรมการบริษัท
10. นายอรรถเดช	พีชผล	กรรมการบริษัท
11. นางเยาวลักษณ์	ลิขิตวัฒนารักษ์	กรรมการบริษัท
12. นายสุพงศ์	ชยุตสาหกิจ	กรรมการบริษัท

: กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อ

กรรมการซึ่งมีอำนาจลงลายมือชื่อแทนบริษัท ได้แก่ ดร.วีรพงษ์ รามางกูร นายปลิว ตริวิศวะเวทย์ ม.ล.ประสพชัย เกษมสันต์ ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์ นายอรรคเดช พิษผล นางเยาวลักษณ์ ลิขิตวัฒนานุรักษ์ นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ โดยกรรมการสองในเจ็ดท่านนี้ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัท

: อำนาจหน้าที่คณะกรรมการบริษัท

บริษัทไม่ได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่กำหนดตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชน (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2544

: คณะกรรมการตรวจสอบ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544 คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการตรวจสอบจำนวน 3 ท่าน คือ

1. ศ. ศุภชัย	พิศิษฐวนิช	ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. พลเอกเชษฐา	ฐานะจาโร	กรรมการตรวจสอบ
3. ศ.ดร. กนก	วงศ์ตระกูล	กรรมการตรวจสอบ

: อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานรายงานทางการเงินของบริษัท
2. สอบทานระบบการควบคุมภายในของบริษัท
3. พิจารณา คัดเลือก และเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีของบริษัท
4. สอบทานการปฏิบัติตามข้อบังคับและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
5. พิจารณาการเปิดเผยข้อมูลรายการเกี่ยวโยงให้ถูกต้องครบถ้วน
6. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบไว้ในรายงานประจำปีของบริษัท
7. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการของบริษัทมอบหมายและคณะกรรมการตรวจสอบเห็นชอบ

คณะกรรมการตรวจสอบได้จัดทำรายงานกิจกรรมของคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปี (รายละเอียดปรากฏตามผนวก 2)

: คณะกรรมการบริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544 คณะกรรมการบริหารประกอบด้วยกรรมการบริหารจำนวน 7 ท่าน คือ

1. นายปลิว	ตริวิศวะเวทย์	ประธานกรรมการบริหาร
2. ม.ล. ประสพชัย	เกษมสันต์	กรรมการบริหาร
3. ดร. สมบัติ	กิจจาลักษณ์	กรรมการบริหาร
4. นายชาลี	โสภณพนิช	กรรมการบริหาร
5. นายอรรคเดช	พิษผล	กรรมการบริหาร
6. นางเยาวลักษณ์	ลิขิตวัฒนานุรักษ์	กรรมการบริหาร
7. นายสุพงศ์	ชยุตสาหกิจ	กรรมการบริหาร

: **อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหาร**

คณะกรรมการบริษัทได้มอบหมายให้คณะกรรมการบริหารมีอำนาจหน้าที่ดังนี้

1. คณะกรรมการบริหารมีอำนาจที่จะอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมใดๆซึ่งมีผลผูกพันบริษัทในวงเงินไม่เกิน 50,000,000 บาท (ห้าสิบล้านบาทถ้วน) ต่อการทำนิติกรรมแต่ละครั้ง
2. ให้คำแนะนำ คำปรึกษา และแนวนโยบายแก่กรรมการผู้จัดการ และฝ่ายบริหาร
3. มีอำนาจอนุมัติ แต่งตั้ง การปลด การกำหนดเงินเดือน และผลตอบแทนอื่นๆ รวมทั้งค่าใช้จ่ายและสิ่งอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานบริษัทซึ่งมีตำแหน่งตั้งแต่ผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป แต่ทั้งนี้ไม่รวมถึงกรรมการผู้จัดการ
4. ทำการศึกษาความเป็นไปได้สำหรับโครงการใหม่ๆ เช่นโครงการซึ่งได้รับสิทธิจาก กทพ. หรือภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ฉบับลงวันที่ 22 ธันวาคม 2531 หรือเอกสารหนังสือยืนยันข้อตกลงการยุติปัญหาข้อพิพาทระหว่างกทพ. กับบริษัท
5. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการของบริษัทเป็นครั้งคราว

: **โครงสร้างกรรมการบริษัทของบริษัทย่อย**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544 คณะกรรมการของบริษัทย่อยประกอบด้วยบุคคลผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวนทั้งสิ้น 9 ท่าน ดังมีรายชื่อต่อไปนี้

1. นายปลิว	ตรีวิศวะเวทย์	ประธานกรรมการบริษัท
2. นายวัฒนชัย	สุคนธ์	กรรมการบริษัท
3. ม.ล. ประสบชัย	เกษมสันต์	กรรมการบริษัท
4. ดร. สมบัติ	กิจจาลักษณ์	กรรมการบริษัท
5. นายชาลี	โสภณพนิช	กรรมการบริษัท
6. นายอรรถเดช	พีชผล	กรรมการบริษัท
7. นางเยาวลักษณ์	ลิขิตวัฒนารักษ์	กรรมการบริษัท
8. นายสุพงศ์	ชยุตสาหกิจ	กรรมการบริษัท
9. นายสุวิช	พึงเจริญ	กรรมการบริษัท

กรรมการซึ่งมีอำนาจลงลายมือชื่อแทนบริษัท ได้แก่ นายปลิว ตรีวิศวะเวทย์ ม.ล. ประสบชัย เกษมสันต์ ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์ นายอรรถเดช พีชผล นางเยาวลักษณ์ ลิขิตวัฒนารักษ์ นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ นายสุวิช พึงเจริญ โดยกรรมการสองในเจ็ดท่านนี้ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัท

: **ฝ่ายจัดการ**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544 ฝ่ายจัดการของบริษัทมีจำนวนทั้งสิ้น 4 ท่าน ดังมีรายชื่อต่อไปนี้ (รายละเอียดปรากฏตามผนวก 1)

1. นายสุพงศ์	ชยุตสาหกิจ	กรรมการผู้จัดการ
2. นายสมนึก	ชานนท์	รองกรรมการผู้จัดการ รักษาการผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายปฏิบัติการ และรักษาการผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
3. นางพเยาว์	มริตตะพร	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายบริหาร และรักษาการผู้อำนวยการฝ่ายการเงิน
4. นายพะเนียด	สาหร่ายทอง	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายโครงการ และรักษาการผู้อำนวยการฝ่ายงานก่อสร้าง

: เลขานุการบริษัท

สำนักกรรมการผู้จัดการทำหน้าที่เสมือนเลขานุการบริษัท ซึ่งเป็นผู้ที่นักลงทุนสามารถติดต่อได้เมื่อต้องการทราบข้อมูลของบริษัท

(2) การสรรหากรรมการและผู้บริหาร

: คณะกรรมการบริษัท

ในการแต่งตั้งกรรมการบริษัทนั้นไม่ได้ผ่านการคัดเลือกโดยคณะกรรมการสรรหา แต่เป็นการเสนอรายชื่อโดยผู้ถือหุ้นซึ่งเข้าประชุม และที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการ โดยใช้เสียงข้างมากตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้

1. ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่งเสียงต่อทุกหนึ่งหุ้นที่ตนถืออยู่
2. การเลือกตั้งกรรมการให้ลงคะแนนเสียงเลือกตั้งเป็นคราวครั้งเดียวเต็มจำนวนกรรมการทั้งหมดที่จะต้องเลือกตั้งในคราวนั้น หรือหากที่ประชุมผู้ถือหุ้นเห็นสมควรก็ให้ลงคะแนนเสียงเลือกตั้งเป็นรายบุคคล ทั้งนี้ในการออกเสียงลงคะแนนไม่ว่าจะเป็นการเลือกตั้งเป็นรายบุคคลหรือเป็นคณะบุคคลแต่ละคนที่ผู้ถือหุ้นออกเสียงเลือกตั้งจะได้รับคะแนนเสียงจากผู้ถือหุ้นตามจำนวนหุ้นที่ผู้ถือหุ้นนั้นมียึดอยู่ทั้งหมดตาม (1) โดยผู้ถือหุ้นดังกล่าวจะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้หนึ่งผู้ใดมากหรือน้อยเพียงใดไม่ได้
3. ในกรณีที่ทำการลงคะแนนเสียงเลือกตั้งเป็นรายบุคคล บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมาไม่มีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ใช้วิธีการจับสลาก

: คณะกรรมการตรวจสอบ

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเป็นผู้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบโดยให้มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี โดยกรรมการตรวจสอบซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระอาจได้รับการแต่งตั้งใหม่อีกก็ได้

: คณะกรรมการบริหาร

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเป็นผู้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหาร ทั้งนี้เป็นไปตามข้อบังคับบริษัท ซึ่งกำหนดว่ากรรมการบริษัทอาจมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งหรือหลายคนปฏิบัติกรอย่างใดอย่างหนึ่งแทนคณะกรรมการบริษัทก็ได้

: ผู้บริหาร

ที่ประชุมคณะกรรมการบริหารเป็นผู้แต่งตั้งผู้บริหารตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป

(3) ค่าตอบแทนผู้บริหาร

- (ก) ค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท ประกอบด้วย ค่าตอบแทน ค่าเบี้ยประชุม ค่าเบี้ยเลี้ยง รวมค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทในปี 2544 เป็นเงิน 10,697,229 บาท
- (ข) ค่าตอบแทนของกรรมการบริหาร ประกอบด้วย ค่าตอบแทน ค่าเบี้ยประชุม ค่าเบี้ยเลี้ยง ส่วนค่าตอบแทนของผู้บริหาร ประกอบด้วย เงินเดือน โบนัส เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ค่าตอบแทนของกรรมการบริหาร และผู้บริหารในปี 2544 เป็นเงิน 22,291,942 บาท

(4) การกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการบริษัทมีการปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดีสำหรับกรรมการบริษัทจดทะเบียน (Code of best practices) ที่เป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

(5) การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

บริษัทมีนโยบายและวิธีการดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายในของผู้บริหารเพื่อป้องกันมิให้เกิดกรณีที่ผู้บริหารนำข้อมูลภายในไปใช้เพื่อประโยชน์ส่วนตน โดยจัดให้มีการให้ความรู้แก่ผู้บริหารเพื่อรับทราบภาระหน้าที่ที่ผู้บริหารต้องรายงานการถือหลักทรัพย์ของตน ของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ซึ่งถือหลักทรัพย์ของบริษัท รวมทั้งบทกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 และบริษัทได้กำหนดให้ผู้บริหารรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือหลักทรัพย์ต่อคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ตามมาตรา 59 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 นอกจากนี้ บริษัทได้กำหนดห้ามผู้บริหารที่ได้รับความไว้วางใจในการดำเนินการใดๆ ซึ่งเป็นการขัดต่อมาตรา 241 ของพระราชบัญญัติฯ

นอกจากนี้ข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัทได้กำหนดห้ามพนักงานบริษัทเปิดเผยความลับของบริษัทแก่บุคคลภายนอกหรือใช้ตำแหน่งหน้าที่ในบริษัทแสวงหาผลประโยชน์แก่ตนเองหรือแก่บุคคลอื่นโดยมิชอบ หากฝ่าฝืนถือว่ามีความผิดทางวินัย ซึ่งมีโทษคือการเลิกจ้าง

(6) บุคลากร

บริษัท มีจำนวนพนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544 ทั้งหมด 591 คน โดยจัดเป็นพนักงานในสายงานปฏิบัติการ 463 คน สายบริหาร 109 คน และสายงานโครงการ 19 คน โดยสายงานปฏิบัติการถือเป็นสายงานหลักของธุรกิจบริษัท

ผลตอบแทน

ผลตอบแทนของพนักงานนอกเหนือจากเงินเดือน ค่าทำงานล่วงเวลา ค่าทำงานวันหยุด ค่าทำงานล่วงเวลาวันหยุด ค่าทำงานกะแล้ว บริษัทยังจ่ายเงินสมทบกองทุนประกันสังคมในอัตราร้อยละ 3 ของค่าจ้าง ผู้ประกันตน เพื่อให้พนักงานได้รับสิทธิประโยชน์ 6 กรณี คือ กรณีเจ็บป่วย กรณีทุพพลภาพ กรณีคลอดบุตร กรณีเสียชีวิต กรณีสงเคราะห์บุตร และกรณีชราภาพ ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมาย

นอกจากนี้บริษัทยังได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงาน โดยบริษัทจ่ายสมทบในอัตราร้อยละ 5 ของค่าจ้าง ซึ่งเริ่มจ่ายเงินสมทบตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2543 ในปี 2544 บริษัทมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานรวมทั้งสิ้น 142,640,000 บาท

นโยบายในการพัฒนานักงาน

ในเรื่องของการปรับปรุงประสิทธิภาพคุณภาพของบุคลากรและคุณภาพของงานบริษัทได้กำหนดนโยบายและแผนงานหลักของบริษัทอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด โดยในปี 2543 ได้ร่วมกับสถาบันส่งเสริมเทคโนโลยีในนามของสมาคมส่งเสริมเทคโนโลยี (ไทย-ญี่ปุ่น) เพื่อจัดการฝึกอบรม และให้คำปรึกษาเพื่อนำระบบบริหารงานคุณภาพมาประยุกต์ใช้อย่างมีประสิทธิภาพในระบบการทำงานของบริษัท ระบบบริหารงานคุณภาพต่างๆที่บริษัทนำมาประยุกต์ใช้ได้แก่ กิจกรรม 5ส กิจกรรมกลุ่มคุณภาพ (QCC) และกิจกรรมข้อเสนอแนะ (Suggestion System) ซึ่งได้เริ่มดำเนินกิจกรรมตั้งแต่ปี 2543 จนกระทั่งปัจจุบัน โดยเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2544 บริษัทได้รับการรับรองระบบบริหารงานคุณภาพ (ISO) 9001 : 2000 จากบริษัท เอส ซี เอส (ประเทศไทย) จำกัด ตามมาตรฐานของ UKAS แห่งประเทศอังกฤษ และ NAC แห่งประเทศไทย

(7) การควบคุมภายใน

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2545 เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2545 โดยมีกรรมการตรวจสอบเข้าร่วมประชุมด้วย คณะกรรมการได้ประเมินระบบการควบคุมภายในตามแบบประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในและสรุปความเห็นได้ว่าบริษัทมีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอและเหมาะสมแล้ว

6. รายการระหว่างกัน

ข้อมูลบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง และรายการระหว่างกันในปีที่ผ่านมา

ชื่อนิติบุคคล	ลักษณะความสัมพันธ์	รายการระหว่างกันในปี 2544
1. กิจการร่วมค้าบีบีซีที	มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทเป็นผู้ร่วมทุนด้วย	- เป็นคู่สัญญากับบริษัทย่อย ในสัญญาว่าจ้างปรับปรุงทางออก สำหรับรถบรรทุกน้ำหนักเกินของทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด มูลค่าในสัญญารวม 1.19 ล้านบาท
2. บจก.ช.การช่าง-โตเกียคอนสตรัคชั่น จำกัด	มีกรรมการของบริษัทเป็นผู้มีอำนาจควบคุมในนิติบุคคลนั้นด้วย	- เป็นคู่สัญญากับบริษัท ในสัญญาว่าจ้างก่อสร้างทางเข้า-ออกเพิ่มเติมที่ด่านประชาชื่น และเพิ่มช่องการเก็บเงินที่ด่านอโศก 1 มูลค่าตามสัญญารวม 43.20 ล้านบาท
3. บมจ.ช.การช่าง	มีกรรมการของบริษัทเป็นผู้มีอำนาจควบคุมในนิติบุคคลนั้นด้วย	- เป็นคู่สัญญาในการให้บริษัทย่อยเช่าพื้นที่สำนักงาน ในอัตราค่าเช่าเดือนละ 10,000 บาท
4. บจก.รถไฟฟ้ากรุงเทพ	มีกรรมการของบริษัทเป็นผู้มีอำนาจควบคุมในนิติบุคคลนั้นด้วย	- บริษัท ได้ลงทุนซื้อหุ้นสามัญ ในราคาตามมูลค่า โดยมีสัดส่วนการลงทุนร้อยละ 15 ของทุนจดทะเบียน 2,000 ล้านบาท เรียกชำระแล้วร้อยละ 25 ของมูลค่าหุ้นที่ตราไว้ 100 บาทต่อหุ้น
5. บมจ.ธนาคารกรุงเทพ บมจ.ธนาคารกรุงไทยและ บมจ.ธนาคารทหารไทย	มีกรรมการของบริษัทเป็นผู้มีอำนาจควบคุมในนิติบุคคลนั้นด้วย หรือเป็นตัวแทนของผู้มีอำนาจควบคุมในนิติบุคคลนั้น	- เป็นคู่สัญญากับบริษัทและบริษัทย่อยในสัญญาให้กู้ยืมเงิน เพื่อโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 โครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ร่วมกับสถาบันการเงินอื่น มีวงเงินสินเชื่อ 40,621 ล้านบาท รายการระหว่างกันในปี 2544 เป็นการจ่ายชำระคืนเงินกู้ ดอกเบี้ยเงินให้กู้ยืม และค่าธรรมเนียมในการจัดการด้านการเงิน

7. คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

7.1 ผลการดำเนินงาน

- (1) ปี 2540 ถึง 2541 เป็นช่วงภาวะเศรษฐกิจถดถอย ตั้งแต่ปี 2542 เป็นต้นมา บริษัทและบริษัทย่อยมีผลประกอบการดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในปี 2544 บริษัทและบริษัทย่อยมีกำไรสุทธิจากการดำเนินงาน 874 ล้านบาท โดยปัจจัยสำคัญ 2 ประการ ที่ส่งผลต่อผลประกอบการ คือ การขยายตัวของรายได้ค่าผ่านทาง และการลดลงของอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมระยะยาวมีผลให้ดอกเบี้ยจ่ายซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายหลักของบริษัทและบริษัทย่อยลดลงอย่างมาก
- (2) สัดส่วนรายได้ของบริษัทและบริษัทย่อยในช่วง 3 ปีที่ผ่านมาไม่มีการเปลี่ยนแปลงมากนัก (ตามรายละเอียดหน้า 4) แต่มีอัตราการเติบโตในทุกเส้นทางดังนี้

รายได้จากทางด่วนชั้นที่ 1 และรายได้จากทางด่วนชั้นที่ 2 มีอัตราการเติบโตร้อยละ 4.42 และ 8.62 หรือเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา 132 ล้านบาท และ 191 ล้านบาท ตามลำดับ ทั้งนี้เป็นผลจากการที่บริษัทได้มีการปรับปรุงเพิ่มทางเข้า-ออก และเพิ่มช่องเก็บเงิน ทำให้เพิ่มความสะดวกกับผู้ใช้ทางมากขึ้น

รายได้จากทางด่วนสวนใต้ มีอัตราการเติบโตสูงสุด คือร้อยละ 54.62 ซึ่งเป็นผลจากผู้ใช้บริการได้เรียนรู้เส้นทางทำให้บริการมากขึ้น ซึ่งทางด่วนเส้นนี้ได้เปิดให้บริการถึงด่านศรีนครินทร์ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2543

รายได้จากทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด มีอัตราการเติบโตร้อยละ 13.19 ทั้งนี้เป็นผลมาจากการส่งเสริมการขยายอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2543 รวมถึงผลจากการปรับปรุงทางเข้า-ออก เพิ่มเติมที่ด่านประชาชื่น

7.2 ฐานะการเงิน

- (1) สินทรัพย์รวมของบริษัทและบริษัทย่อย ในปี 2544 ลดลง เนื่องจากการตัดจำหน่ายสิทธิการใช้ประโยชน์งานก่อสร้างที่แล้วเสร็จ และการตัดค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ถาวร ทำให้สินทรัพย์รวมของบริษัทลดลง สินทรัพย์หมุนเวียนส่วนใหญ่ เป็นเงินสด เงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนชั่วคราว ที่บริษัทและบริษัทย่อย ต้องดำรงไว้ตามสัญญาสินเชื่อ และเพื่อจ่ายชำระคืนเงินกู้ในช่วงต้นเดือน
- (2) กระแสเงินสดรับทั้งหมด เป็นเงินสดรับจากการดำเนินงาน และส่วนใหญ่ได้นำไปจ่ายชำระคืนเงินกู้ ซึ่งในปีที่ผ่านมาบริษัทและบริษัทย่อยสามารถจ่ายชำระคืนเงินกู้ได้มากกว่าที่กำหนดไว้มาก เนื่องจากในปีที่ผ่านมาไม่มีการก่อสร้างโครงการใหญ่ หนี้สินหมุนเวียนรายการหลัก จึงมีเพียงเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ถ้าพิจารณาเรื่องระยะเวลาครบกำหนดของหนี้ระยะสั้นและการได้มาของเงินทุน หรืออัตราส่วนสภาพคล่องและอัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว จะเห็นว่าอยู่ในระดับที่สูงและสูงขึ้นกว่าปีที่ผ่านมา
- (3) รายจ่ายลงทุนส่วนใหญ่เป็นรายจ่ายต่อเนื่องของโครงการก่อสร้างส่วนเชื่อมต่อทางด่วนสวนใต้กับถนนมอเตอร์เวย์ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2545 นอกจากนี้ในปี 2544 บริษัทมีการลงทุนในหุ้นสามัญ บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด จำนวน 75 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7)
- (4) ในปี 2544 บริษัทและบริษัทย่อยได้จ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว (หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 10) รวมทั้งสิ้น 1,982.97 ล้านบาท ทำให้อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นในปี 2544 ดีขึ้นจากปีที่ผ่านมา

8. งบการเงิน

(รายละเอียดปรากฏตามผนวก 3)

ภาคผนวก 1

รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารของบริษัท

ชื่อ-สกุล	อายุ (ปี)	ตำแหน่ง	จำนวนหุ้น ที่ถือ (ณ วันที่ 31/12/44)	สัดส่วนใน การถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	คุณวุฒิทางการศึกษา	ประสบการณ์การทำงาน (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544)
4 ศ.ดร. กนก วงษ์ตระหง่าน	49	กรรมการบริษัท และกรรมการตรวจสอบ	-	-	ไม่มี	- ปริญญาเอก สาขารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยจอร์เจียเทค สหรัฐอเมริกา	2540-ปัจจุบัน - ประธานบริหารสายปฏิบัติการและ กรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ห้างสรรพสินค้าโรบินสัน จำกัด (มหาชน) 2537-2540 - รองปลัดทบวงมหาวิทยาลัย
5 * นายบลิว ดรีวิศเวทย์	56	กรรมการบริษัท และ ประธานกรรมการบริหาร	-	-	ไม่มี	- ปริญญาโท สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (ไฟฟ้า) มหาวิทยาลัยไอซากา ญี่ปุ่น	2537-ปัจจุบัน - ประธานกรรมการบริหารและ กรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ซี. การ์ชัง จำกัด (มหาชน)
6 นายวันชัย สูดนัย	59	กรรมการบริษัท	-	-	ไม่มี	- ปริญญาตรี สาขาพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - หลักสูตร วปอ. วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร วปอ. รุ่นที่ 38 (พ.ศ. 2538-2539)	ธ.ค. 2544 -ปัจจุบัน - รองผู้อำนวยการฝ่ายกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน การทางพิเศษแห่งประเทศไทย 2544-ปัจจุบัน - รองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย 2540-2544 - รองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
7 * ม.ล. ประสพชัย เกษมสันต์	46	กรรมการบริษัท และกรรมการบริหาร	-	-	ไม่มี	- ปริญญาโท สาขาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยสแตนฟอร์ด สหรัฐอเมริกา - ปริญญาโท สาขาวิจัยเชิงปฏิบัติการ มหาวิทยาลัยสแตนฟอร์ด สหรัฐอเมริกา	ต.ค. 2544 -ปัจจุบัน - รองผู้อำนวยการโรงเรียนข่าวทหารบก 2542-ปัจจุบัน - กรรมการ บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด 2538-2544 - ผู้อำนวยการกอง กองการต่างประเทศ กรมข่าวทหารบก

รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารของบริษัท

ชื่อ-สกุล	อายุ (ปี)	ตำแหน่ง	จำนวนหุ้น ที่ถือ (ณ วันที่ 31/12/44)	สัดส่วนใน การถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	คุณวุฒิทางการศึกษา	ประสบการณ์การทำงาน (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544)
8 * ดร. สมบัติ กิจจลักษ์ณ์	44	กรรมการบริษัท และกรรมการบริหาร	-	-	ไม่มี	- ปริญญาเอก สาขาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยอินทรีบูต ออสเตรเลีย	ก.พ. 2544 - ปัจจุบัน - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ สายงานพัฒนธุรกิจ บริษัท ข. การช่าง จำกัด (มหาชน)
9 นายชวลี โสภณพนิช	40	กรรมการบริษัท และกรรมการบริหาร	-	-	ไม่มี	- ปริญญาโท สาขาการเงิน มหาวิทยาลัยยอร์กโก สหรัฐอเมริกา	2542-ปัจจุบัน - กรรมการผู้จัดการ บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด
10 *นายอรรถเดช พิชผล	55	กรรมการบริษัท และกรรมการบริหาร	-	-	ไม่มี	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์	2541-ปัจจุบัน - กรรมการรองผู้จัดการใหญ่อาวุโส ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
							2536-2540 - รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)

รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารของบริษัท

ชื่อ-สกุล	อายุ (ปี)	ตำแหน่ง	จำนวนหุ้น ที่ถือ (ณ วันที่ 31/12/44)	สัดส่วนใน การถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างผู้บริหาร	คุณวุฒิทางการศึกษา	ประสบการณ์การทำงาน (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544)
11 *นางเยาวลักษณ์ ลิขิตวัฒน์รุ่งษ์	41	กรรมการบริษัท และกรรมการบริหาร	-	-	ไม่มี	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	2544-ปัจจุบัน - ผู้จัดการฝ่ายธุรกิจสัมพันธ์ 2 สายงานธุรกิจขนาดใหญ่ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
							2543 - ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการขนาดใหญ่ 10 งานบริหารสินทรัพย์ธุรกิจขนาดใหญ่
							2542 - ผู้จัดการฝ่ายธุรกิจสัมพันธ์ สายงานบริหารสินทรัพย์
12 *นายสุพงษ์ ชยุดสาหกิจ	60	กรรมการบริษัท และกรรมการบริหาร	-	-	ไม่มี	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ปริญญาโท สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (ไฟฟ้า) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยี ภูเก็ต - จบหลักสูตรประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย	2537-ปัจจุบัน - กรรมการผู้จัดการ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุ : * กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารของบริษัท

ชื่อ-สกุล	อายุ (ปี)	ตำแหน่ง	จำนวนหุ้นที่ถือ (ณ วันที่ 31/12/44)	สัดส่วนในการถือหุ้น (%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	คุณวุฒิทางการศึกษา	ประสบการณ์การทำงาน (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544)
1 นายสุพงษ์ ชัยอุตสาหกรรมกิจ	60	กรรมการผู้จัดการ	-	-	ไม่มี	<ul style="list-style-type: none"> - ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ปริญญาโท สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (ไฟฟ้า) มหาวิทยาลัยโตเกียว ญี่ปุ่น - อบรมหลักสูตรประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย 	2537-ปัจจุบัน - กรรมการผู้จัดการ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
2 นายสมนึก ชานนท์	57	รองกรรมการผู้จัดการ	-	-	ไม่มี	<ul style="list-style-type: none"> - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (โทรคมนาคม) มหาวิทยาลัย อีเล็คโทรคอมมูนิเคชั่น ญี่ปุ่น - ปริญญาตรี สาขาวิทยาศาสตร์ (บริหารอุตสาหกรรม) มหาวิทยาลัยวอชิงตัน สหรัฐอเมริกา 	2543-ปัจจุบัน - รองกรรมการผู้จัดการ และ รักษาการผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ และ รักษาการผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 2540-2542 - รองกรรมการผู้จัดการ และ รักษาการผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
3 นางพะเยาว์ มริตตะพร	44	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ	-	-	ไม่มี	<ul style="list-style-type: none"> - ประกาศนียบัตรชั้นสูงทางการสอบบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 	2540-ปัจจุบัน - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ และ รักษาการผู้อำนวยการฝ่ายการเงิน บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 2537-2539 - ผู้อำนวยการฝ่ายการเงิน บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
4 นายพะเนียด สายราษฎร์ทอง	59	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ	-	-	ไม่มี	<ul style="list-style-type: none"> - ปริญญาโท สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (ขนส่ง) สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย 	2543-ปัจจุบัน - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ และ รักษาการผู้อำนวยการฝ่ายงานก่อสร้าง บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 2539-2542 - ผู้อำนวยการฝ่ายงานก่อสร้าง บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ภาคผนวก 2

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

ในรอบปี 2544 ที่ผ่านมา คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ปฏิบัติหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดและแนวทางปฏิบัติที่ดีสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

สำหรับปี 2544 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุม 4 ครั้ง ในการประชุมได้พิจารณาและให้ความเห็นชอบงบการเงินรายไตรมาสและงบการเงินประจำปี 2544 ของบริษัทก่อนนำเสนอตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและก่อนเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาโดยได้รับฟังคำชี้แจงจากผู้สอบบัญชี ผู้บริหารและผู้ตรวจสอบภายในซึ่งมีความชัดเจนพอเพียงที่คณะกรรมการตรวจสอบสามารถให้ความเห็นว่างบการเงินดังกล่าวถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญมีความน่าเชื่อถือ รวมทั้งได้มีการปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป

นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาผลการสอบทานระบบการควบคุมภายในของสำนักตรวจสอบภายในและผู้สอบบัญชีของบริษัท ตลอดจนได้ร่วมหารือกับผู้ตรวจสอบภายในแล้ว คณะกรรมการตรวจสอบเห็นว่าบริษัทมีระบบการควบคุมภายในโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดี มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ไม่มีข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ อีกทั้งในปี 2544 บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้รับการรับรองระบบบริหารงานคุณภาพ ISO 9001 : 2000 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการปฏิบัติงานที่เป็นระบบตามมาตรฐานสากล

คณะกรรมการตรวจสอบได้เสนอต่อคณะกรรมการบริษัทให้พิจารณาเสนอแต่งตั้งนายณรงค์ พันดาวงษ์ หรือนายรุทร เชาวนะทวี หรือนางสาวรุ่งนภา เลิศสุวรรณกุล แห่งบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท ประจำปี 2545 เพื่อนำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นนัดต่อไป

(ศาสตราจารย์ ศุภชัย พิธิษฐวนิช)

ประธานกรรมการตรวจสอบ

ภาคผนวก 3

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
และบริษัทย่อย

รายงาน และ งบการเงินรวม
31 ธันวาคม 2544 และ 2543

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต
เสนอต่อผู้ถือหุ้นและคณะกรรมการของ
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบดุลรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544 และ 2543 งบกำไรขาดทุนรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้นรวม และงบกระแสเงินสดรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปีของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน ซึ่งผู้บริหารของกิจการเป็นผู้รับผิดชอบต่อความถูกต้องและครบถ้วนของข้อมูลในงบการเงินเหล่านี้ ส่วนข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป ซึ่งกำหนดให้ข้าพเจ้าต้องวางแผนและปฏิบัติตามเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลว่างบการเงินแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการทดสอบหลักฐานประกอบรายการทั้งที่เป็นจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน การประเมินความเหมาะสมของหลักการบัญชีที่กิจการใช้และประมาณการเกี่ยวกับรายการทางการเงินที่เป็นสาระสำคัญ ซึ่งผู้บริหารเป็นผู้จัดทำขึ้น ตลอดจนการประเมินถึงความเหมาะสมของการแสดงรายการที่นำเสนอในงบการเงินโดยรวม ข้าพเจ้าเชื่อว่าการตรวจสอบดังกล่าวให้ข้อสรุปที่เป็นเกณฑ์อย่างเหมาะสมในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544 และ 2543 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปีของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

โดยมิได้เป็นการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินข้างต้น ข้าพเจ้าขอให้ข้อสังเกตตามหมายเหตุประกอบงบการเงินที่ 1 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544 บริษัทย่อยมีผลขาดทุนสะสมเป็นจำนวนมาก การที่บริษัทย่อยจะสามารถดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่องได้ขึ้นอยู่กับความสามารถทางการเงินของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม งบการเงินของบริษัทย่อยที่นำมาใช้ในการจัดทำงบการเงินรวมนี้ยังคงจัดทำขึ้นตามหลักการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องของกิจการ โดยถือว่าการขายหรือเรียกคืนสินทรัพย์และการจ่ายชำระหนี้สินของบริษัทฯ ย่อยจะเป็นไปตามปกติธุรกิจ โดยไม่คาดว่าจะมีการหยุดชะงักของการดำเนินงานตามปกติของบริษัทฯ ย่อยดังกล่าว



รุ่งนภา เลิศสุวรรณกุล
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 3516

บริษัท สำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง จำกัด
กรุงเทพฯ : 1 กุมภาพันธ์ 2545

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบดุล

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544 และ 2543

(หน่วย : บาท)

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ	
	หมายเหตุ	2544	2543	2544	2543
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและเงินฝากธนาคาร	4	384,455,216	186,540,914	348,308,455	170,726,415
เงินฝากระหว่างทาง	4	57,371,741	45,329,074	53,811,326	43,546,354
เงินลงทุนชั่วคราว	4	195,335,099	298,902,705	195,335,099	297,966,238
ลูกหนี้บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	5	-	-	1,070,000	8,395,136
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ		9,408,397	30,002,961	-	30,002,961
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า		8,353,093	15,302,861	7,072,765	7,726,377
เงินล่วงหน้าตามสัญญาก่อสร้าง		3,964,933	20,912,240	3,964,933	20,912,240
ภาษีเงินได้ถูกหัก ณ ที่จ่าย		19,777,096	1,244,219	19,715,115	1,242,295
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		4,268,173	8,785,917	2,505,858	3,235,929
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		682,933,748	607,020,891	631,783,551	583,753,945
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินลงทุนซึ่งบันทึกโดยวิธีส่วนได้เสีย	6	-	-	342,768,907	1,066,966,837
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	5, 7	75,000,000	-	75,000,000	-
เงินให้กู้ยืมและดอกเบี้ยค้างรับ					
จากบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	5	-	-	6,736,668,092	5,845,977,583
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ	8	280,585,667	307,436,703	273,722,160	298,548,421
งานระหว่างก่อสร้าง	9	2,464,031,546	4,241,056,089	2,464,031,546	4,241,056,089
สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้าง					
ที่เสร็จแล้ว - สุทธิ	9	48,752,506,271	48,194,566,681	36,334,396,175	35,633,581,482
เงินมัดจำ		15,036,608	9,135,647	10,761,620	5,436,950
ภาษีมูลค่าเพิ่มรอเรียกคืน - สุทธิ		10,759,511	21,474,805	10,715,294	21,430,588
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		1,244,220	-	1,242,295	-
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		51,599,163,823	52,773,669,925	46,249,306,089	47,112,997,950
รวมสินทรัพย์		52,282,097,571	53,380,690,816	46,881,089,640	47,696,751,895

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบดุล (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544 และ 2543

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ	
	2544	2543	2544	2543
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
หนี้สินหมุนเวียน				
เงินเบิกเกินบัญชีจากสถาบันการเงิน		3,929,953	2,877,803	3,291,902
เจ้าหนี้การค้า	5	14,612,538	30,683,278	10,413,241
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	5, 10	98,880,000	98,880,000	84,720,000
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างจ่าย		28,149,691	25,124,832	28,149,691
เจ้าหนี้อื่น		27,360,551	18,490,021	27,360,551
เงินประกันผลงานตามสัญญาก่อสร้าง	5	6,090,431	5,091,171	6,090,431
เงินปันผลค้างจ่าย		480,047	-	480,047
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		21,589,620	16,632,793	17,494,799
รวมหนี้สินหมุนเวียน		201,092,831	197,779,898	178,000,662
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
สำรองสำหรับค่าบำรุงรักษาทางด่วน		-	28,530,964	-
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	14.3	714,110,000	524,890,000	714,110,000
เงินกู้ยืมระยะยาว	5, 10	37,539,809,519	39,522,784,630	32,161,893,757
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		38,253,919,519	40,076,205,594	32,876,003,757
รวมหนี้สิน		38,455,012,350	40,273,985,492	33,054,004,419
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
ทุนเรือนหุ้น				
ทุนจดทะเบียน				
หุ้นสามัญ 800,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท		8,000,000,000	8,000,000,000	8,000,000,000
ทุนที่ออกจำหน่ายและเรียกชำระแล้ว				
หุ้นสามัญ 770,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท		7,700,000,000	7,700,000,000	7,700,000,000
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ		4,848,492,969	4,848,492,969	4,848,492,969
กำไรสะสม				
จัดสรรแล้ว - สำรองตามกฎหมาย	17	120,158,696	76,439,702	120,158,696
ยังไม่ได้จัดสรร		1,158,433,556	481,772,653	1,158,433,556
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		13,827,085,221	13,106,705,324	13,827,085,221
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		52,282,097,571	53,380,690,816	46,881,089,640

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2544 และ 2543

(หน่วย : บาท)

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ	
	หมายเหตุ	2544	2543	2544	2543
รายได้					
รายได้ค่าผ่านทาง	11, 16	5,944,739,213	5,531,340,769	5,703,919,783	5,318,585,228
ดอกเบี้ยรับ		10,591,516	16,965,150	81,690,978	58,805,478
รายได้อื่น		5,437,611	2,906,645	5,437,611	2,906,645
รวมรายได้		5,960,768,340	5,551,212,564	5,791,048,372	5,380,297,351
ค่าใช้จ่าย					
ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์					
บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว	9	1,518,190,243	1,346,236,578	1,369,110,576	1,243,235,249
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและการบริหาร		769,594,171	705,280,267	665,654,454	604,513,808
ค่าตอบแทนกรรมการ	18	11,917,229	12,549,560	10,697,229	11,279,560
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนตาม					
วิธีส่วนได้เสีย		-	-	724,197,929	800,950,086
รวมค่าใช้จ่าย		2,299,701,643	2,064,066,405	2,769,660,188	2,659,978,703
กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย		3,661,066,697	3,487,146,159	3,021,388,184	2,720,318,648
ดอกเบี้ยจ่าย		(2,786,686,800)	(3,315,083,046)	(2,147,008,287)	(2,548,255,535)
กำไรสุทธิสำหรับปี	16	874,379,897	172,063,113	874,379,897	172,063,113
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน					
กำไรสุทธิ		1.14	0.22	1.14	0.22

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2544 และ 2543

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม				
	ทุนเรือนหุ้นที่ออก	ส่วนเกิน	กำไรสะสม		รวม
	และชำระแล้ว	มูลค่าหุ้นสามัญ	จัดสรรแล้ว	ยังไม่ได้จัดสรร	
ยอดคงเหลือต้นปี 2543	7,700,000,000	4,848,492,969	67,836,546	318,312,696	12,934,642,211
กำไรสุทธิสำหรับปี 2543	-	-	-	172,063,113	172,063,113
สำรองตามกฎหมาย	-	-	8,603,156	(8,603,156)	-
ยอดคงเหลือปลายปี 2543	7,700,000,000	4,848,492,969	76,439,702	481,772,653	13,106,705,324
กำไรสุทธิสำหรับปี 2544	-	-	-	874,379,897	874,379,897
สำรองตามกฎหมาย	-	-	43,718,994	(43,718,994)	-
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 12)	-	-	-	(154,000,000)	(154,000,000)
ยอดคงเหลือปลายปี 2544	7,700,000,000	4,848,492,969	120,158,696	1,158,433,556	13,827,085,221

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2544 และ 2543

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ				
	ทุนเรือนหุ้นที่ออก	ส่วนเกิน	กำไรสะสม		รวม
	และชำระแล้ว	มูลค่าหุ้นสามัญ	จัดสรรแล้ว	ยังไม่ได้จัดสรร	
ยอดคงเหลือต้นปี 2543	7,700,000,000	4,848,492,969	67,836,546	318,312,696	12,934,642,211
กำไรสุทธิสำหรับปี 2543	-	-	-	172,063,113	172,063,113
สำรองตามกฎหมาย	-	-	8,603,156	(8,603,156)	-
ยอดคงเหลือปลายปี 2543	7,700,000,000	4,848,492,969	76,439,702	481,772,653	13,106,705,324
กำไรสุทธิสำหรับปี 2544	-	-	-	874,379,897	874,379,897
สำรองตามกฎหมาย	-	-	43,718,994	(43,718,994)	-
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 12)	-	-	-	(154,000,000)	(154,000,000)
ยอดคงเหลือปลายปี 2544	7,700,000,000	4,848,492,969	120,158,696	1,158,433,556	13,827,085,221

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2544 และ 2543

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ	
	2544	2543	2544	2543
กระแสเงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน :-				
กำไรสุทธิสำหรับปี	874,379,897	172,063,113	874,379,897	172,063,113
ปรับกระทบกำไรสุทธิเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
จากกิจกรรมดำเนินงาน :-				
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,562,817,408	1,390,679,781	1,411,617,204	1,285,647,351
สำรองภาษีมูลค่าเพิ่มรอเรียกคืน	10,715,294	10,715,293	10,715,294	10,715,293
ขาดทุนจากการขายสินทรัพย์	1,038,144	955,665	1,036,201	955,665
สำรองสำหรับค่าบำรุงรักษาทางด่วน	(28,530,964)	(26,155,413)	(28,530,964)	(26,155,413)
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	189,220,000	162,620,000	189,220,000	162,620,000
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย	-	-	724,197,929	800,950,086
	2,609,639,779	1,710,878,439	3,182,635,561	2,406,796,095
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	7,325,136	7,634,443
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	6,949,768	(835,826)	653,612	(816,364)
เงินล่วงหน้าตามสัญญาก่อสร้าง	16,947,307	(20,728,200)	16,947,307	(20,728,200)
ภาษีเงินได้ถูกหัก ณ ที่จ่าย	(18,532,877)	(940,003)	(18,472,820)	(944,912)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	4,517,745	(2,694,064)	730,071	2,340,561
เงินมัดจำ	(5,900,961)	(747,720)	(5,324,669)	(747,720)
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ	20,594,564	38,622,342	30,002,961	(464,979)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(1,244,220)	20,044,779	(1,242,295)	20,021,189
หนี้สินจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้า	(16,070,740)	(346,276,166)	(18,464,052)	(308,992,667)
ค่าธรรมเนียมในการเลื่อนชำระหนี้ค้างจ่าย	-	(101,007,921)	-	(86,523,590)
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างจ่าย	3,024,859	18,632,720	3,024,859	18,632,720
เจ้าหนี้อื่น	8,870,530	16,573,277	8,870,530	16,573,277
เงินประกันผลงาน	999,260	453,189	999,260	473,238
เงินปันผลค้างจ่าย	480,047	-	480,047	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	4,956,827	(4,531,558)	6,473,496	(2,301,262)
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	2,635,231,888	1,327,443,288	3,214,639,004	2,050,951,829

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2544 และ 2543

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ	
	2544	2543	2544	2543
กระแสเงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน :-				
งานก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ 2				
และสายบางปะอิน - ปากเกร็ด	(299,105,290)	(621,622,266)	(292,900,726)	(605,080,359)
ซื้อที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	(18,814,274)	(15,156,007)	(18,716,568)	(14,511,449)
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	(75,000,000)	-	(75,000,000)	-
เงินให้กู้ยืมและดอกเบี้ยค้างรับจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	(890,690,509)	(849,388,992)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(392,919,564)	(636,778,273)	(1,277,307,803)	(1,468,980,800)
กระแสเงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน :-				
เงินเบิกเกินบัญชีเพิ่มขึ้น (ลดลง)	1,052,150	(6,052,497)	445,354	(3,661,800)
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(1,982,975,111)	(781,503,961)	(1,698,560,682)	(664,261,795)
เงินปันผลจ่าย	(154,000,000)	-	(154,000,000)	-
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(2,135,922,961)	(787,556,458)	(1,852,115,328)	(667,923,595)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	106,389,363	(96,891,443)	85,215,873	(85,952,566)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	530,772,693	627,664,136	512,239,007	598,191,573
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี (หมายเหตุ 13)	637,162,056	530,772,693	597,454,880	512,239,007
ข้อมูลกระแสเงินสดเปิดเผยเพิ่มเติม				
เงินสดจ่ายระหว่างปี :-				
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	19,777,096	1,244,219	19,715,115	1,242,295
ดอกเบี้ยจ่ายที่บันทึกเป็นต้นทุนงานระหว่างก่อสร้าง	158,632,800	241,437,924	158,632,800	241,437,924
ดอกเบี้ยจ่ายที่บันทึกเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับปี	2,786,686,800	3,315,083,046	2,147,008,287	2,548,255,535
รายการที่ไม่ใช่เงินสดประกอบด้วย :-				
โอนงานระหว่างก่อสร้างเข้าสิทธิในการใช้ประโยชน์	2,064,626,935	2,536,535,512	2,064,626,935	2,536,535,512

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย**หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม****1. ข้อมูลทั่วไป**

- 1.1 บริษัทฯ จัดตั้งขึ้นเป็นบริษัทมหาชนจำกัดตามกฎหมายไทยและประกอบกิจการในประเทศไทย โดยมีธุรกิจหลักคือการดำเนินการก่อสร้างและบริหารโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และส่วนต่อขยายต่าง ๆ รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 กับทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่ 1 มีนาคม 2533 และสิ้นสุดอายุสัญญาในวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2563 โดยมีสิทธิตามข้อตกลงที่จะขยายกำหนดเวลาของสัญญาออกไปได้อีก 2 ช่วง ๆ ละ 10 ปี ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อกำหนดและเงื่อนไขที่จะตกลงกันระหว่างคู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่าย ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ระยะแรกซึ่งประกอบด้วยส่วนเอและส่วนซี 1 ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2536 และได้เปิดใช้งานเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2536 และระยะสองซึ่งประกอบด้วยส่วนบีเปิดใช้งานเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2539

ที่อยู่บริษัทตามที่จดทะเบียนตั้งอยู่ ณ เลขที่ 238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310 ในวันที่ 17 เมษายน 2540 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี และการขยายของจราจรทางด่วนส่วนซี 1 ดังต่อไปนี้ :-

- (ก) บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดีจากบริเวณด่านอโศกถึงศรีนครินทร์ กับทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2
- (ข) บริษัทฯ ทำสัญญาบริหารโครงการกับบริษัทผู้รับเหมา (ผู้จัดการโครงการ) ซึ่งผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ บางรายเป็นร่วมทุน โดยได้มอบหมายให้เป็นผู้ดำเนินการในการออกแบบก่อสร้างและบริหารการก่อสร้างการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดีจากบริเวณด่านอโศกถึงศรีนครินทร์ และการขยายของจราจรทางด่วนส่วนซี 1 จากประชาชื่นถึงแจ้งวัฒนะ
- (ค) บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสินเชื่อเงินกู้ยืมระยะยาวกับธนาคารและสถาบันการเงินในประเทศในวงเงินจำนวน 10,000 ล้านบาท มีอัตราดอกเบี้ยเท่ากับ $MLR + 0.875\%$ ในระหว่างก่อสร้างและ $MLR + 0.5\%$ หลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จ

การก่อสร้างส่วนดีระยะที่ 1 ได้แล้วเสร็จตามกำหนดการและได้เปิดใช้งานเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2541 การขยายของจราจรส่วนซี 1 ได้แล้วเสร็จตามกำหนดการและได้เปิดใช้งานเมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2543 บริษัทฯ ยังอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างส่วนดีระยะที่ 2 ซึ่งมีกำหนดการแล้วเสร็จภายในเดือนมีนาคม 2545

บริษัทฯ ได้ลงทุนจัดตั้งบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2539) โดยมีทุนจดทะเบียน 3,000 ล้านบาท เรียกชำระเบื้องต้นร้อยละ 25 เป็นจำนวนเงิน 750 ล้านบาท และชำระเต็มจำนวน 3,000 ล้านบาท ในวันที่ 28 ธันวาคม 2542 โดยมีธุรกิจหลักคือ การดำเนินการก่อสร้างและดำเนินงานบริหารทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด กับทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่ 27 กันยายน 2539 โดยมีสิทธิตามข้อตกลงที่จะขยายกำหนดเวลาของสัญญาออกไปได้อีก 2 ช่วง ๆ ละ 10 ปี ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อกำหนดและเงื่อนไขที่จะตกลงกันระหว่างคู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่าย

ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ระยะที่ 1 (แจ้งวัฒนะ-เชียงราก) ได้ก่อสร้างแล้วเสร็จตามกำหนดการและเปิดใช้งานเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2541 การก่อสร้างทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ระยะที่ 2 แล้วเสร็จและเปิดใช้งานเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2542

- 1.2 บริษัทฯ มีแผนการที่จะควบรวมกิจการระหว่างบริษัทฯ และบริษัทย่อย โดยจะโอนสินทรัพย์และหนี้สินทั้งหมดของบริษัทย่อยให้แก่บริษัทฯ เพื่อประโยชน์ในการดำเนินงานและบริหาร รวมถึงผลประโยชน์ทางด้านภาษี ซึ่งปัจจุบันแผนงานดังกล่าวได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นและเจ้าหน้าที่แล้วและอยู่ระหว่างการพิจารณาอนุมัติของทางพิเศษแห่งประเทศไทย

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

- 1.3 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544 บริษัทย่อยยังมีผลขาดทุนสะสมในบัญชี การที่บริษัทย่อยจะสามารถดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่องได้ขึ้นอยู่กับผลการดำเนินงานในอนาคตและการสนับสนุนทางการเงินจากบริษัท อย่างไรก็ตามงบการเงินของบริษัทย่อยที่นำมาใช้ในการจัดทำงบการเงินรวมยังคงจัดทำขึ้นตามหลักการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องของกิจการ โดยถือว่าการขายหรือเรียกคืนสินทรัพย์และการจ่ายชำระหนี้สินของบริษัทย่อยจะเป็นไปตามปกติธุรกิจ โดยไม่คาดว่าจะมีการหยุดชะงัก ของการดำเนินงานตามปกติของบริษัทย่อยดังกล่าว

2. หลักเกณฑ์ในการจัดทำงบการเงินรวม

งบการเงินรวมนี้ได้รวมงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2544 และ 2543 ของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (ซึ่งต่อไปเรียกว่า “บริษัท”) และบริษัทย่อยคือ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด โดยมีอัตราการถือหุ้นร้อยละ 100 ของทุนจดทะเบียนของบริษัทย่อย

สินทรัพย์รวมและรายได้รวมของบริษัทย่อยซึ่งรวมอยู่ในงบการเงินรวมคิดเป็นจำนวนประมาณร้อยละ 24.0 และร้อยละ 4.0 ของยอดสินทรัพย์รวมและยอดรายได้รวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544 ตามลำดับ (2543 : ยอดสินทรัพย์รวมประมาณร้อยละ 23.7 และรายได้รวมประมาณร้อยละ 3.8)

ยอดคงค้างระหว่างบริษัทกับบริษัทย่อย รายการระหว่างกัน ยอดเงินลงทุนของบริษัทและทุนเรือนหุ้นของบริษัทย่อยได้ตัดออกจากงบการเงินรวมนี้แล้ว

3. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่กำหนดโดยสมาคมนักบัญชีและผู้สอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศไทย และเป็นไปตามพระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543

นโยบายการบัญชีที่สำคัญของบริษัทโดยสรุปมีดังต่อไปนี้ :-

3.1 รายได้ค่าผ่านทาง

รายได้ค่าผ่านทางจะบันทึกเป็นรายได้ตามราคาในใบกำกับภาษี (โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) เมื่อได้ให้บริการแล้ว

3.2 เงินลงทุน

- ก) เงินลงทุนในบริษัทย่อย(ในงบการเงินเฉพาะของบริษัท)แสดงมูลค่าตามวิธีส่วนได้เสีย ซึ่งการบันทึกตามวิธีส่วนได้เสียนี้ เงินลงทุนจะบันทึกครั้งแรกในราคาทุนที่ซื้อและในแต่ละปีภายหลังจากวันที่ซื้อ เงินลงทุนนี้จะถูกปรับด้วยส่วนได้เสียที่เกิดจากผลการดำเนินงานของบริษัทย่อยตามอัตราส่วนการลงทุนของบริษัท
- ข) เงินลงทุนในหน่วยลงทุนซึ่งบริษัทถือ เป็นเงินลงทุนระยะสั้นแสดงด้วยมูลค่ายุติธรรม บริษัทบันทึกการเปลี่ยนแปลงมูลค่าของหลักทรัพย์ดังกล่าวในงบกำไรขาดทุน
- ค) เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาดถือเป็นเงินลงทุนทั่วไปซึ่งแสดงตามราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

บริษัทจะบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่า (ถ้ามี) ของเงินลงทุนทั่วไปในงบกำไรขาดทุน

3.3 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และค่าเสื่อมราคา

สิ่งปรับปรุงสำนักงานและสิ่งปลูกสร้าง และอุปกรณ์แสดงตามราคาทุนหลังหักค่าเสื่อมราคาสะสม

ค่าเสื่อมราคาของสิ่งปรับปรุงสำนักงานและสิ่งปลูกสร้าง และอุปกรณ์ของบริษัทและบริษัทย่อยคำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์ตามอายุการใช้งานของสินทรัพย์ในอัตราดังต่อไปนี้ :-

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย**หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม**

	อัตราร้อยละต่อปี
สิ่งปรับปรุงสำนักงานและสิ่งปลูกสร้างอื่น	20
เครื่องตกแต่งและติดตั้ง	20
เครื่องมือ เครื่องใช้และอุปกรณ์	20
ยานพาหนะ	10 และ 20

ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับที่ดิน

3.4 ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนตามปริมาณรถที่ใช้บริการ ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์ดังกล่าวมีวิธีการคำนวณดังนี้ :-

$$\begin{aligned} \text{ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์สำหรับปี} &= \text{สิทธิในการใช้ประโยชน์สุทธิ} \times \text{อัตราส่วนปริมาณรถที่ใช้บริการสำหรับปี} \\ \text{อัตราส่วนปริมาณรถที่ใช้บริการสำหรับปี} &= \frac{\text{ปริมาณรถที่ใช้บริการจริงสำหรับปี}}{(\text{ปริมาณรถที่ใช้บริการจริงสำหรับปี} + \text{ประมาณการปริมาณรถที่ใช้บริการ} \\ &\quad \text{หลังปีปัจจุบันจนถึงสิ้นอายุสัญญาบริหาร โครงการระบบทางด่วน})} \\ \text{สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว - สุทธิ} &= \text{สิทธิในการใช้ประโยชน์ที่เกิดขึ้นจริงทั้งหมด - ค่าตัดจำหน่ายสะสม} \end{aligned}$$

3.5 ดอกเบี้ยจ่ายที่ถือเป็นต้นทุน

ดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดจากการกู้ยืมเพื่อใช้ในการก่อสร้างระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดถือเป็นส่วนหนึ่งของราคาทุนของงานระหว่างก่อสร้างนั้น ๆ

3.6 เงินตราต่างประเทศ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศซึ่งเกิดขึ้นระหว่างปีได้แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ที่เกิดรายการ สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ คงเหลืออยู่ ณ วันที่ในงบดุลได้แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ในงบดุล เว้นแต่รายการที่ได้ตกลงอัตราแลกเปลี่ยนล่วงหน้ากับสถาบันการเงินไว้ จะใช้อัตราที่ตกลงกันนั้นแทน

กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยนได้รวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

3.7 ค่าบำรุงรักษาทางด่วน

ค่าบำรุงรักษาที่เกิดขึ้นระหว่างปีจะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดขึ้น ผู้เชี่ยวชาญอิสระของบริษัทฯ ระบุว่ารายการซ่อมแซมใหญ่นั้นอาจจะไม่จำเป็นถ้าหากบริษัทฯ ได้มีการซ่อมบำรุงอย่างมีมาตรฐานโดยสม่ำเสมอทุกปี ดังนั้น บริษัทฯ จึงมิได้ตั้งสำรองค่าบำรุงรักษาสำหรับการซ่อมแซมใหญ่

3.8 สำรองจ่ายค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน

บริษัทฯ บันทึกสำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนที่จะต้องจ่ายให้กับทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยคำนวณขึ้นเพื่อตัดต้นทุนของมูลค่าปัจจุบันของค่าทดแทนดังกล่าวในแต่ละปีตลอดระยะเวลาของสัญญา

3.9 กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยการหารกำไรสุทธิสำหรับปีด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกจำหน่ายในช่วงปี

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

4. เงินสดและเงินฝากธนาคาร/เงินฝากระหว่างทาง/เงินลงทุนชั่วคราว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544 บัญชีเงินฝากธนาคารทั้งหมดของบริษัทและบริษัทย่อยและเงินลงทุนชั่วคราวซึ่งประกอบด้วยตั๋วสัญญาใช้เงินและเงินฝากประจำได้นำไปวางไว้เป็นหลักประกันค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาว โดยบริษัทและบริษัทย่อยสามารถถอนเงินฝากในบัญชีดังกล่าวเพื่อนำไปใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามปกติได้

5. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ในระหว่างปี บริษัทมีรายการธุรกิจกับบริษัทย่อย (ซึ่งได้ตัดยอดระหว่างกันแล้วในการจัดทำงบการเงินรวม) และบริษัทที่เกี่ยวข้องกันอื่น ๆ (เกี่ยวข้องกันโดยการมีผู้ถือหุ้นบางรายเป็นผู้ร่วมทุนและ/หรือมีกรรมการของบริษัท เป็นผู้มีอำนาจในบริษัทเหล่านั้น) ซึ่งรายการส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ การก่อสร้าง และการกู้ยืมเงิน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขและเกณฑ์ที่ระบุไว้ในสัญญาที่ทำร่วมกันหรือเป็นไปตามปกติธุรกิจ โดยสามารถสรุปได้ดังนี้ :-

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะของบริษัท		นโยบายการกำหนดราคา
	2544	2543	2544	2543	
ค่าใช้จ่ายสำหรับการก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ 2 และทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด					
กิจการร่วมค้า บีบีซีที	1,125	269,151	12	256,851	ตามที่ระบุในสัญญา
บริษัท ช. การช่างโตเกียวคอนสตรัคชั่น จำกัด	9,353	35,275	9,353	35,275	ตามที่ระบุในสัญญา
รวม	10,478	304,426	9,365	292,126	
ซื้อหุ้นสามัญของบริษัทรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด					
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	75,000	-	75,000	-	ร้อยละ 25 ของมูลค่าหุ้นที่ตราไว้ 100 บาท ต่อหุ้น
ค่าเช่าจ่าย					
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	120	120	-	-	ตามที่ระบุในสัญญา
ค่าธรรมเนียมในการจัดการด้านการเงิน	8,764	8,764	6,264	6,264	ตามที่ระบุในสัญญา
ดอกเบี้ยจ่ายสำหรับเงินกู้ยืมระยะยาว	1,009,837	1,274,683	797,137	1,006,831	MLR ถึง MLR บวก ร้อยละ 0.5 ต่อปี
ดอกเบี้ยรับสำหรับเงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อย					
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	-	-	71,417	42,031	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละ 4 ต่อปี
รายได้ค่าจัดการจากบริษัทย่อย					
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	-	-	12,000	12,000	ตามที่ระบุในสัญญา
รายได้ค่าบริการจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน					
บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด	1,440	480	1,440	480	ตามที่ระบุในสัญญา

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

ยอดคงค้างของรายการข้างต้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544 และ 2543 ได้รวมอยู่ในรายการดังต่อไปนี้ในงบดุล :-

		(หน่วย : บาท)			
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ	
		31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม
ความสัมพันธ์		2544	2543	2544	2543
ลูกหนี้บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน					
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	บริษัทย่อย	-	-	1,070,000	8,395,136
เงินลงทุนระยะยาวอื่น					
บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด	กรรมการร่วมกัน	75,000,000	-	75,000,000	-
เงินให้กู้ยืมและดอกเบี้ยค้างรับจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน					
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	บริษัทย่อย	-	-	6,736,668,092	5,845,977,583
เจ้าหนี้การค้าค่าก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ 2 และ					
ทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด					
บริษัท ช. การช่างโตเกียวคอนสตรัคชั่น จำกัด	กรรมการร่วมกัน	-	6,227,467	-	6,227,467
เงินประกันผลงานตามสัญญาก่อสร้าง					
กิจการร่วมค้า บีบีซีที	กรรมการร่วมกัน	615,000	615,000	-	-
บริษัท ช. การช่างโตเกียวคอนสตรัคชั่น จำกัด	กรรมการร่วมกัน	4,190	1,468,087	4,190	1,468,087
รวม		619,190	2,083,087	4,190	1,468,087
เงินกู้ยืมระยะยาวและเงินกู้ยืมระยะยาว					
ที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี					
ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	กรรมการร่วมกัน	4,616,978,916	4,860,228,129	3,872,439,757	4,076,416,956
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	กรรมการร่วมกัน	8,338,592,134	8,777,887,846	7,402,085,057	7,791,983,071
รวม		12,955,571,050	13,638,115,975	11,274,524,814	11,868,400,027

รายละเอียดเงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อยและเงินกู้ยืมระยะยาวและเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี (เฉพาะเงินต้น) แสดงได้ดังนี้ :-

		(หน่วย : พันบาท)	
		งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ
เงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อย			
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2544		-	4,341,876
เงินให้กู้ยืมเพิ่มระหว่างปี		-	603,000
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544		-	4,944,876
เงินกู้ยืมระยะยาวและเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี			
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2544		13,638,116	11,868,400
จ่ายชำระคืนระหว่างปี		(682,545)	(593,875)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544		12,955,571	11,274,525

เงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544 จำนวน 4,945 ล้านบาท (31 ธันวาคม 2543 : 4,342 ล้านบาท)
คิดอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4 ถึง MLR

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)**บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย****หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม****6. เงินลงทุนซึ่งบันทึกโดยวิธีส่วนได้เสีย**

เงินลงทุนจำนวนนี้เป็นเงินลงทุนในหุ้นสามัญและหุ้นบุริมสิทธิของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ซึ่งดำเนินงานและบริหารระบบทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด บริษัทดังกล่าวจดทะเบียนและจัดตั้งในประเทศไทย

(หน่วย : ล้านบาท)

		ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544					ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2543				
		เงินลงทุน					เงินลงทุน				
		สัดส่วน	วิธี				สัดส่วน	วิธี			
ทุนชำระแล้ว	เงินลงทุน	ราคาทุน	ส่วนได้เสีย	เงินปันผลรับ	ทุนชำระแล้ว	เงินลงทุน	ราคาทุน	ส่วนได้เสีย	เงินปันผลรับ		
	%					%					
บริษัท ทางด่วน											
กรุงเทพเหนือ จำกัด	3,000	100	3,000	343	-	3,000	100	3,000	1,067	-	

บริษัทฯ ได้นำหุ้นสามัญและหุ้นบุริมสิทธิข้างต้นไปเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวของบริษัทฯและบริษัทย่อย

7. เงินลงทุนระยะยาวอื่น

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	ประเภทกิจการ	สถานที่ จดทะเบียน	ทุน จดทะเบียน	ทุน ชำระแล้ว	สัดส่วน เงินลงทุน	งบการเงินรวม/ งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ	
						ราคาทุน	
						ร้อยละ	
						2544	2543
บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด	สัมปทาน	ประเทศไทย	2,000	500.75	15	75	-
	สาธารณูปโภค						

บริษัทฯ ได้นำหุ้นสามัญข้างต้นไปเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวของบริษัทฯและบริษัทย่อย

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

8. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม					
	ที่ดิน	สิ่งปรับปรุง สำนักงานและ สิ่งปลูกสร้างอื่น	เครื่องตกแต่ง และติดตั้ง	เครื่องมือ เครื่องใช้ และอุปกรณ์	ยานพาหนะ	รวม
ราคาทุน :-						
31 ธันวาคม 2543	169,288,000	118,418,287	6,693,290	28,562,992	156,879,509	479,842,078
ซื้อเพิ่ม	-	934,580	139,032	1,840,198	15,900,464	18,814,274
โอนเข้า	-	-	-	7,751	-	7,751
จำหน่าย	-	-	(12,696)	(1,000,160)	(6,969,588)	(7,982,444)
โอนออก	-	-	-	-	(7,751)	(7,751)
31 ธันวาคม 2544	169,288,000	119,352,867	6,819,626	29,410,781	165,802,634	490,673,908
ค่าเสื่อมราคาสะสม :-						
31 ธันวาคม 2543	-	62,618,262	5,103,449	20,093,383	84,590,281	172,405,375
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	-	22,350,830	875,350	3,429,977	17,971,008	44,627,165
ค่าเสื่อมราคาสะสมส่วนที่โอนเข้า	-	-	-	2,115	-	2,115
ค่าเสื่อมราคาสะสมส่วนที่ จำหน่ายและโอนออก	-	-	(10,752)	(954,157)	(5,981,505)	(6,946,414)
31 ธันวาคม 2544	-	84,969,092	5,968,047	22,571,318	96,579,784	210,088,241
มูลค่าสุทธิตามบัญชีสุทธิ :-						
31 ธันวาคม 2544	169,288,000	34,383,775	851,579	6,839,463	69,222,850	280,585,667
31 ธันวาคม 2543	169,288,000	55,800,025	1,589,841	8,469,609	72,289,228	307,436,703
ค่าเสื่อมราคาที่อยู่ในงบกำไรขาดทุน :						
ปี 2544						44,627,165
ปี 2543						44,443,202

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ					
	สิ่งปรับปรุง สำนักงานและ		เครื่องมือ เครื่องตกแต่ง เครื่องใช้		ยานพาหนะ	รวม
	ที่ดิน	สิ่งปลูกสร้างอื่น	และติดตั้ง	และอุปกรณ์		
ราคาทุน :-						
31 ธันวาคม 2543	169,288,000	118,383,137	5,682,178	25,384,810	146,684,009	465,422,134
ซื้อเพิ่ม	-	934,580	139,032	1,742,492	15,900,464	18,716,568
โอนเข้า	-	-	-	7,751	-	7,751
จำหน่าย	-	-	-	(1,000,160)	(6,969,588)	(7,969,748)
โอนออก	-	-	-	-	(7,751)	(7,751)
31 ธันวาคม 2544	169,288,000	119,317,717	5,821,210	26,134,893	155,607,134	476,168,954
ค่าเสื่อมราคาสะสม :-						
31 ธันวาคม 2543	-	62,583,112	4,594,683	18,909,844	80,786,074	166,873,713
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	-	22,350,830	674,614	2,798,960	16,682,224	42,506,628
ค่าเสื่อมราคาสะสมส่วนที่โอนเข้า	-	-	-	2,115	-	2,115
ค่าเสื่อมราคาสะสมส่วนที่จำหน่าย และโอนออก	-	-	-	(954,157)	(5,981,505)	(6,935,662)
31 ธันวาคม 2544	-	84,933,942	5,269,297	20,756,762	91,486,793	202,446,794
มูลค่าสุทธิตามบัญชีสุทธิ :-						
31 ธันวาคม 2544	169,288,000	34,383,775	551,913	5,378,131	64,120,341	273,722,160
31 ธันวาคม 2543	169,288,000	55,800,025	1,087,495	6,474,966	65,897,935	298,548,421
ค่าเสื่อมราคาที่อยู่ในการก่อไรขาดทุน :-						
ปี 2544						42,506,628
ปี 2543						42,412,102

บริษัทฯและบริษัทย่อยได้จดจำนองที่ดินและสิ่งปลูกสร้างข้างต้นเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาว

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย**หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม****9. งานระหว่างก่อสร้างและสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว**

	(หน่วย : บาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะของบริษัท	
	งานระหว่าง ก่อสร้าง	สิทธิในการใช้ ประโยชน์	งานระหว่าง ก่อสร้าง	สิทธิในการใช้ ประโยชน์
ราคาทุน :-				
31 ธันวาคม 2543	4,241,056,089	55,833,924,219	4,241,056,089	43,107,081,851
งานเพิ่มเติมระหว่างปี	287,602,392	11,502,898	287,602,392	5,298,334
โอนเข้า	-	2,064,626,935	-	2,064,626,935
โอนออก	(2,064,626,935)	-	(2,064,626,935)	-
31 ธันวาคม 2544	2,464,031,546	57,910,054,052	2,464,031,546	45,177,007,120
ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์ :-				
31 ธันวาคม 2543	-	7,639,357,538	-	7,473,500,369
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	-	1,518,190,243	-	1,369,110,576
31 ธันวาคม 2544	-	9,157,547,781	-	8,842,610,945
มูลค่าสุทธิตามบัญชีสุทธิ :-				
31 ธันวาคม 2544	2,464,031,546	48,752,506,271	2,464,031,546	36,334,396,175
31 ธันวาคม 2543	4,241,056,089	48,194,566,681	4,241,056,089	35,633,581,482
ค่าตัดจำหน่ายที่อยู่ในงบกำไรขาดทุน :-				
ปี 2544		1,518,190,243		1,369,110,576
ปี 2543		1,346,236,578		1,243,235,249

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วเป็นต้นทุนในการก่อสร้างระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ซึ่งแสดงในราคาทุนสุทธิจากค่าตัดจำหน่ายสะสม

บริษัทและบริษัทย่อยได้โอนสิทธิในการใช้ประโยชน์ที่เกี่ยวกับระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาว

10. เงินกู้ยืมระยะยาว

เงินกู้ยืมระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544 และ 2543 ประกอบด้วยเงินกู้ยืมที่เป็นเงินสกุลบาทดังต่อไปนี้ :-

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะของบริษัท	
	2544	2543	2544	2543
เงินกู้ยืมระยะยาว	37,638,689,519	39,621,664,630	32,246,613,757	33,945,174,439
หัก เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระ				
คืนภายใน 1 ปี	(98,880,000)	(98,880,000)	(84,720,000)	(84,720,000)
	37,539,809,519	39,522,784,630	32,161,893,757	33,860,454,439

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

บริษัทและบริษัทย่อยได้ลงนามในข้อตกลงกับสถาบันการเงินผู้ให้กู้เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2543 ในการเลื่อนชำระคืนเงินกู้ยืมวงเงินทั้งสิ้น 40,881 ล้านบาท ซึ่งได้มีการจัดทำเป็นสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมและลงนามเมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2543 มีผลให้บริษัท และบริษัทย่อยเริ่มชำระคืนเงินกู้งวดแรกตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2543 การชำระคืนเงินกู้มีงวดการชำระคืนเป็นรายเดือนรวมจำนวน 144 เดือนในอัตราส่วนของยอดเงินกู้คงเหลือที่ระบุไว้ในสัญญา ยอดคงค้างเงินกู้ยืมระยะยาวของบริษัท และบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544 มีจำนวน 37,639 ล้านบาท (31 ธันวาคม 2543 : 39,622 ล้านบาท) และเฉพาะของบริษัทจำนวน 32,247 ล้านบาท (31 ธันวาคม 2543 : 33,945 ล้านบาท) และคิดอัตราดอกเบี้ย MLR

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืมบริษัทต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการซึ่งเป็นไปตามปกติของธุรกิจทั่วไป เช่น การดำรงอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้และการให้การสนับสนุนทางการเงินแก่บริษัทย่อย (ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 14.2) ฯลฯ ทั้งนี้บริษัทและบริษัทย่อยมีค่าใช้จ่ายด้านการเงินที่ต้องชำระให้แก่ตัวแทนผู้ให้กู้ประมาณปีละ 22 ล้านบาท และเฉพาะของบริษัทจำนวน 12 ล้านบาท

บริษัทและบริษัทย่อยได้ใช้สินทรัพย์ได้แก่ เงินฝากธนาคาร เงินฝากระหว่างทาง เงินลงทุนชั่วคราวหุ้นสามัญและหุ้นบุริมสิทธิบริษัทย่อยที่บริษัทถืออยู่ เงินลงทุนในหุ้นสามัญบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด ที่ดิน สิ่งปลูกสร้างและเครื่องจักร รวมทั้งสิทธิที่เกี่ยวกับระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และส่วนติและทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดและสิทธิประโยชน์ภายใต้กรรมสิทธิ์ประกันภัยเป็นหลักประกันเงินกู้ยืม

11. รายได้ค่าผ่านทาง

ตามสัญญาการก่อสร้างและบริหารโครงการทางด่วนขั้นที่ 2 (หมายเหตุ 1) บริษัทและบริษัทย่อยกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตกลงที่จะแบ่งค่าผ่านทางที่ได้รับจากระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ในสัดส่วนดังต่อไปนี้ :-

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

รายได้ค่าผ่านทางที่รวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนและงบกำไรขาดทุนรวมเป็นส่วนแบ่งค่าผ่านทางตามอัตราดังกล่าวข้างต้นจากระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และระบบทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด

บริษัท ยังมีส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางอีกจำนวนหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับระบบทางด่วนขั้นที่ 1 สำหรับระยะเวลาที่เริ่มจากวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรกของระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ตามที่กำหนดในสัญญากับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจนถึงวันที่ 2 กันยายน

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย**หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม**

2536 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯยังตกลงกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยไม่ได้ในเรื่องที่เกี่ยวกับวันที่เปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก รวมทั้งอัตราค่าผ่านทางที่เกี่ยวข้อง บริษัทฯจึงยังไม่สามารถประมาณจำนวนของส่วนแบ่งรายได้ดังกล่าวอย่างสมเหตุสมผล ดังนั้นบริษัทฯยังไม่ได้บันทึกส่วนแบ่งรายได้ดังกล่าวในงบการเงิน อย่างไรก็ตาม กรรมการของบริษัทฯเห็นว่าจะไม่มีผลกระทบที่มีสาระสำคัญต่องบการเงินจากการไม่บันทึกส่วนแบ่งรายได้ดังกล่าว

12. เงินปันผลจ่าย

เมื่อวันที่ 10 เมษายน 2544 คณะกรรมการของบริษัทฯได้เสนอต่อที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2544 ซึ่งในที่ประชุมได้มีมติอนุมัติจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราหุ้นละ 0.20 บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 154 ล้านบาท โดยบริษัทฯได้จ่ายเงินปันผลในวันที่ 30 เมษายน 2544

13. งบกระแสเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดตามที่แสดงอยู่ในงบกระแสเงินสดประกอบด้วยรายการดังต่อไปนี้ :-

	(หน่วย : บาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม		ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2544	2543	2544	2543
เงินสดและเงินฝากธนาคาร	384,455,216	186,540,914	348,308,455	170,726,415
เงินฝากระหว่างทาง	57,371,741	45,329,074	53,811,326	43,546,354
เงินลงทุนชั่วคราว	195,335,099	298,902,705	195,335,099	297,966,238
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	637,162,056	530,772,693	597,454,880	512,239,007

14. ภาระผูกพัน

- 14.1 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544 บริษัทฯมีภาระผูกพันเกี่ยวกับโครงการระหว่างก่อสร้างระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดีที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างเป็นจำนวนเงินประมาณ 100 ล้านบาท (31 ธันวาคม 2543 : 226 ล้านบาท)
- 14.2 ตามสัญญาสนับสนุนด้านการเงิน (BECL Support Agreement) ที่ได้ลงนามเมื่อวันที่ 27 กันยายน 2539 และแก้ไขเพิ่มเติมเมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2543 บริษัทฯมีภาระผูกพันในการให้การสนับสนุนทางการเงินแก่บริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544 ยอดเงินสนับสนุนเป็นจำนวน 4,031 ล้านบาท (31 ธันวาคม 2543 : 3,428 ล้านบาท)
- 14.3 บริษัทฯมีภาระผูกพันในการจ่ายค่าทดแทนสำหรับการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนให้กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นจำนวนเงินรวม 16,816 ล้านบาท เริ่มตั้งแต่ปีที่ 15 ถึงปีที่ 30 ของสัญญาตามงวดการจ่ายเงินต่อไปนี้ :-

(หน่วย : ล้านบาท)	
ปีที่ถึงกำหนดชำระ	จำนวนเงิน
ปีที่ 15 ของสัญญา	100
ปีที่ 16 ของสัญญา	300
ปีที่ 17 ของสัญญา	500
ปีที่ 18 ของสัญญา	700
ปีที่ 19 ของสัญญา	700
ปีที่ 20 ของสัญญา	800
ปีที่ 21 ของสัญญา	1,200
ปีที่ 22 ของสัญญา	1,200

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

(หน่วย : ล้านบาท)

<u>ปีที่ถึงกำหนดชำระ</u>	<u>จำนวนเงิน</u>
ปีที่ 23 ของสัญญา	1,200
ปีที่ 24 ของสัญญา	1,200
ปีที่ 25 ของสัญญา	1,200
ปีที่ 26 ของสัญญา	1,500
ปีที่ 27 ของสัญญา	1,500
ปีที่ 28 ของสัญญา	1,500
ปีที่ 29 ของสัญญา	1,600
ปีที่ 30 ของสัญญา	1,616
	<u>16,816</u>

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544 บริษัทฯได้บันทึกสำรองสำหรับค่าทดแทนดังกล่าวไว้แล้วเป็นจำนวน 714 ล้านบาท

- 14.4 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544 มีหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในนามของบริษัทฯเป็นจำนวนเงินประมาณ 1.8 ล้านบาท (31 ธันวาคม 2543 : 6.4 ล้านบาท) ซึ่งเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานเป็นปกติธุรกิจ

15. ข้อพิพาทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

- 15.1 เมื่อวันที่ 23 ตุลาคม 2541 กระทรวงมหาดไทยได้ประกาศเปลี่ยนแปลงการปรับอัตราค่าผ่านทาง โดยยกเลิกประกาศลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541 ที่ปรับอัตราค่าผ่านทางเพิ่มขึ้น เมื่อวันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2541 บริษัทฯไม่เห็นด้วยกับประกาศของกระทรวงมหาดไทยฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 จึงนำเรื่องเสนอต่อคณะผู้พิจารณาและอนุญาตตุลาการตามขั้นตอนของสัญญาโครงการ เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2542 อนุญาตตุลาการโดยเสียงข้างมากได้มีคำชี้ขาดว่าการปรับอัตราค่าผ่านทางตามประกาศกระทรวงมหาดไทยลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 เป็นไปตามสัญญาการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ยื่นข้อพิพาทต่อคณะผู้พิจารณาภายใต้สัญญาโครงการในการเรียกคืนเงินจำนวน 29 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯได้รับเป็นส่วนแบ่งค่าผ่านทางตามประกาศกระทรวงมหาดไทยฉบับลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541 บริษัทฯยังไม่ได้บันทึกส่วนแบ่งรายได้ที่ถูกเรียกคืนดังกล่าวนี้จนกว่าอนุญาตตุลาการจะมีคำตัดสินชี้ขาด ปัจจุบันข้อพิพาทดังกล่าวได้มีคำชี้ขาดแล้วเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2544 โดยได้ชี้ว่า

- 1) ประกาศกระทรวงมหาดไทยฉบับลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541 เป็นประกาศที่ได้ดำเนินการตามขั้นตอนของสัญญาครบถ้วนทุกประการ การที่มีการออกประกาศกระทรวงมหาดไทยฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 ยกเลิกประกาศฉบับลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541 โดยให้ใช้อัตราใหม่ไม่ได้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และขั้นตอนที่กำหนดไว้ในสัญญา ดังนั้นไม่มีผลผูกพันคู่สัญญา
- 2) บริษัทฯมีสิทธิได้รับชดเชยค่าเสียหายจาก กทพ. ในผลต่างระหว่างอัตราค่าผ่านทางที่พึงเรียกเก็บตามที่ตกลงกันตามประกาศฉบับลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541 และฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 จนถึงวันที่ 15 กรกฎาคม 2543 คิดเป็นจำนวนเงิน 360.8 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยและค่าเสียหาย นับจากวันที่ 16 กรกฎาคม 2543 พร้อมดอกเบี้ย จนกว่าจะมีการดำเนินการตามสัญญาให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯยังไม่ได้บันทึกรายการดังกล่าวไว้ในงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2544

- 15.2 บริษัทฯและบริษัทย่อยมีข้อพิพาทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย อันเนื่องมาจากทางที่มีลักษณะแข่งขันซึ่งมีผลกระทบทางการเงินต่อบริษัทฯและบริษัทย่อย วิศวกรอิสระได้รับรองว่าทางดังกล่าวมีลักษณะเป็นทางแข่งขัน ข้อพิพาทนี้ บริษัทฯได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการแล้ว แต่เนื่องจากมีข้อเท็จจริงเกี่ยวกับเส้นทางด่วนซึ่งมีการเปิดเพิ่มเติมเต็มเส้นทาง ดังนั้น บริษัทฯจึงขอถอนคำเสนอข้อพิพาทดังกล่าวเพื่อนำกลับมาแก้ไขเพิ่มเติมข้อเท็จจริง

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย**หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม**

- 15.3 ตามที่บริษัทมีภาระหน้าที่ในการก่อสร้างถนนรวมและกระจายการจราจร (CD Road) ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยต้องส่งมอบพื้นที่บริเวณดังกล่าวให้บริษัทภายในวันที่ 18 ตุลาคม 2543 แต่เนื่องจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ให้บริษัทได้ภายในกำหนด ภาระหน้าที่ของบริษัทในการก่อสร้างในพื้นที่บริเวณดังกล่าวจึงยุติลง แต่บริษัทยังคงมีสิทธิเรียกร้องค่าชดเชยความเสียหายจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย อันเนื่องมาจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างให้บริษัทได้ตามกำหนดเวลา
- 15.4 ในปีก่อน ๆ บริษัทย่อยมีข้อพิพาทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงแบบก่อสร้างบางส่วนทำให้บริษัทย่อยมีภาระที่จะต้องจ่ายค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้น ในระหว่างปีปัจจุบัน อนุญาโตตุลาการมีคำชี้ขาดโดยให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยรับผิดชอบค่าก่อสร้างที่เพิ่มขึ้นนี้ จากการเปลี่ยนแปลงงานและดอกเบี้ยเป็นจำนวนเงินประมาณ 193 ล้านบาท ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ชำระจำนวนเงินดังกล่าวแก่บริษัทย่อยเป็นที่เรียบร้อยแล้ว
- 15.5 ในระหว่างปีปัจจุบันบริษัทมีข้อพิพาทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับความรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายซึ่งเกิดขึ้นจากการดำเนินงานตามสัญญาโครงการและการแก้ไขปัญหามลกระทบจากทางด่วนชั้นที่ 2 ซึ่งทั้งสองเรื่องนี้บริษัทเห็นว่าไม่มีอยู่ในขอบเขตความรับผิดชอบตามสัญญา

16. การส่งเสริมการลงทุน

บริษัทและบริษัทย่อยได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนซึ่งรวมถึงการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริม โดยมีกำหนดระยะเวลา 8 ปี นับตั้งแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น (ส่วนของบริษัทหมดอายุในงวดปัจจุบัน) ทั้งนี้บริษัทและบริษัทย่อยจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อกำหนดต่าง ๆ ตามที่ระบุไว้ในบัตรส่งเสริมการลงทุน

รายได้ของบริษัทสำหรับปี 2544 แยกตามกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนและกิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนได้ดังนี้

	(หน่วย : บาท)		
	กิจการที่ได้ รับการส่งเสริม	กิจการที่ไม่ได้ รับการส่งเสริม	
	การลงทุน	การลงทุน	รวม
รายได้ค่าผ่านทาง	3,758,898,295	1,945,021,488	5,703,919,783
ดอกเบี้ยรับ	1,976,746	79,714,232	81,690,978
รายได้อื่น	-	5,437,611	5,437,611
รวม	3,760,875,041	2,030,173,331	5,791,048,372

บริษัทไม่มีภาระภาษีเงินได้นิติบุคคลจากกำไรสุทธิสำหรับปี 2544 เนื่องจากผลขาดทุนทางภาษีซึ่งยกมาจากรายได้นี้มีจำนวนสูงกว่ากำไรสุทธิสำหรับปี

17. สำรองตามกฎหมาย

บริษัทต้องจัดสรรกำไรสุทธิประจำปีส่วนหนึ่งไว้เป็นทุนสำรองไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิประจำปีจนกว่าทุนสำรองนี้จะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียนเพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 116 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชน จำกัด พ.ศ. 2535

18. ค่าตอบแทนกรรมการ

ค่าตอบแทนกรรมการนี้เป็นผลประโยชน์ที่จ่ายให้แก่กรรมการของบริษัทตามมาตรา 90 ของพระราชบัญญัติบริษัทมหาชน จำกัด

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

19. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทและพนักงานได้ร่วมกันจัดระเบียบจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพพ.ศ. 2530 ซึ่งประกอบด้วยเงินที่พนักงานจ่ายสะสมและเงินที่บริษัทจ่ายสมทบให้อัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือน และจะจ่ายให้กับพนักงาน ในกรณีที่ออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุนดังกล่าวกองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้บริหารโดยบริษัท หลักทรัพย์ ทิสโก้ จำกัด ในปี 2544 บริษัทจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นจำนวนเงิน 4,902,737 บาท (2543 : 1,174,541 บาท)

20. จำนวนและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะของบริษัท	
	2544	2543	2544	2543
จำนวนพนักงาน ณ วันสิ้นปี	592	614	591	613
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานสำหรับปี (พันบาท)	146,511	127,558	142,640	124,136

21. เครื่องมือทางการเงิน

นโยบายการบริหารความเสี่ยง

บริษัทและบริษัทย่อยไม่มีนโยบายประกอบธุรกรรมตราสารอนุพันธ์ทางการเงินเพื่อการเก็งกำไรหรือเพื่อการค้า

21.1 ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544 บริษัทและบริษัทย่อยไม่มีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการให้บริการ เนื่องจากบริษัทและบริษัทย่อยรับชำระเงินจากลูกค้าเป็นเงินสด

21.2 ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยเกิดขึ้นจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยในตลาดในอนาคตซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดของบริษัทและบริษัทย่อย บริษัทและบริษัทย่อยมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยเนื่องจากมีเงินฝากธนาคาร เงินลงทุนชั่วคราว เงินเบิกเกินบัญชีธนาคารและเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน บริษัทและบริษัทย่อยมิได้ใช้ตราสารอนุพันธ์ทางการเงินเพื่อป้องกันความเสี่ยงดังกล่าว รายละเอียดเงินกู้ยืมระยะยาวได้แสดงไว้ในหมายเหตุข้อ 10

รายละเอียดเงินฝากธนาคารและเงินลงทุนชั่วคราวของบริษัทและบริษัทย่อยแยกตามประเภทของอัตราดอกเบี้ยแสดงได้ดังนี้ :-

(หน่วย : บาท)

รายการ	งบการเงินรวม				
	อัตราดอกเบี้ยคงที่		อัตราดอกเบี้ยลอยตัว		รวม
	0-3 เดือน	อัตราดอกเบี้ย	เมื่อทวงถาม	อัตราดอกเบี้ย	
สินทรัพย์ทางการเงิน					
เงินฝากธนาคาร	-	-	383,649,216	0.25% - 0.5%	383,649,216
เงินลงทุนชั่วคราว	195,335,099	1.00% - 1.75%	-	-	195,335,099

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย**หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม**

(หน่วย : บาท)

รายการ	งบการเงินเฉพาะของบริษัท				
	อัตราดอกเบี้ยคงที่		อัตราดอกเบี้ยลอยตัว		รวม
	0-3 เดือน	อัตราดอกเบี้ย	เมื่อทวงถาม	อัตราดอกเบี้ย	
สินทรัพย์ทางการเงิน					
เงินฝากธนาคาร	-	-	347,777,455	0.25% - 0.5%	347,777,455
เงินลงทุนชั่วคราว	195,335,099	1.00% - 1.75%	-	-	195,335,099

21.3 ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544 บริษัทและบริษัทย่อยไม่มีสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

21.4 มูลค่ายุติธรรม

เนื่องจากเงินฝากธนาคารและเงินลงทุนชั่วคราวจัดอยู่ในประเภทระยะสั้น และเงินกู้ยืมระยะยาวมีอัตราดอกเบี้ยเทียบกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด ฝ่ายบริหารของบริษัทและบริษัทย่อยจึงเชื่อว่ามูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงินหนี้สินทางการเงินดังกล่าวจะไม่แตกต่างกับมูลค่าตามบัญชีอย่างเป็นสาระสำคัญ

22. การเสนอข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน

บริษัทและบริษัทย่อยดำเนินการในส่วนงานทางธุรกิจเดียว คือการดำเนินการก่อสร้างและบริหารระบบทางด่วน และมีส่วนงานทางภูมิศาสตร์เดียวคือในประเทศไทย ดังนั้น รายได้ กำไร และสินทรัพย์ทั้งหมดที่แสดงในงบการเงินจึงเกี่ยวข้องกับส่วนงานทางธุรกิจและส่วนงานทางภูมิศาสตร์ตามที่กล่าวไว้

23. การแสดงรายการในงบการเงิน

การแสดงรายการในงบการเงินนี้ได้ทำขึ้นเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดในประกาศกรมทะเบียนการค้า ลงวันที่ 14 กันยายน 2544 ออกตามความในพระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543

ทั้งนี้ได้มีการจัดประเภทรายการบัญชีในงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2543 ที่นำมาเปรียบเทียบใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดประเภทรายการบัญชีของปีปัจจุบัน ซึ่งไม่มีผลกระทบต่อกำไรสุทธิหรือส่วนของผู้ถือหุ้นตามที่ได้รายงานไปแล้ว

24. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติจากกรรมการของบริษัทแล้ว

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

BANGKOK EXPRESSWAY PUBLIC COMPANY LIMITED

238/7 ถนนสุขุมวิท-ถนนวงแหวนรอบนอก เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310 ทะเบียนเลขที่ บมจ.479 โทรศัพท์ 0-2641-4611 โทรสาร 0-2641-4610

238/7 Asoke-Dindaeng Road, Bangkok, Huaykwang, Bangkok 10310, THAILAND. Bor Mor Jor No.479 Tel : (66) 2641-4611 Fax : (66) 2641-4610

E-mail: webmaster@becl.co.th <http://www.becl.co.th>