



รายงานประจำปี 2545

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)



สารบัญ

ข้อมูลสรุป	1
บริษัทที่ออกหลักทรัพย์	2
1. ปัจจัยความเสี่ยง	2
2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ	3
3. การประกอบธุรกิจของบริษัท	8
4. การวิจัยและพัฒนา	12
5. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ	12
6. โครงการในอนาคต	14
7. ข้อพิพาททางกฎหมาย	14
8. โครงสร้างเงินทุน	14
9. การจัดการ (CG 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 15)	15
10. การควบคุมภายใน (CG 13)	23
11. รายการระหว่างกัน (CG 6)	23
12. ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน	24
13. ข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง	29
14. รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน (CG 14)	30
15. รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ	31
ผนวก 1 รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารของบริษัท	32
ผนวก 2 งบการเงิน	37

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเนื้อ จำกัด (บริษัทย่อย) เป็นผู้ดำเนินการ ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) ส่วนต่อขยายต่างฯ และทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสาย บางปะอิน- ปากเกร็ด) รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ระหว่างการทางพิเศษ แห่งประเทศไทยกับบริษัท ซึ่งมีระยะเวลา 30 ปี นับแต่วันที่ 1 มีนาคม 2533 ถึงวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2563 และ ภายใต้สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดระหว่างการทางพิเศษแห่งประเทศไทยกับบริษัทย่อย ซึ่งมีระยะเวลา 30 ปี นับแต่วันที่ 27 กันยายน 2539 ถึงวันที่ 26 กันยายน 2569 โดยเป็นการรับล้มปทานในระบบ BTO (Build Transfer and Operate) กล่าวคือ บริษัทเป็นผู้ออกแบบ ก่อสร้างและบริหารระบบทางด่วนโดย กรรมสิทธิ์ในลิ๊งก่อสร้างภารต่างๆ ทุกเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ปัจจุบันบริษัทมีทุนจดทะเบียนจำนวน 8,000 ล้านบาท ทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วจำนวน 7,700 ล้านบาท ส่วนบริษัทย่อยมีทุนจดทะเบียน 3,000 ล้านบาท ซึ่งชำระเต็มจำนวนเมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2542 บริษัทถือหุ้นใน บริษัทย่อยในสัดส่วนร้อยละ 99.99 ของทุนจดทะเบียน โครงสร้างผู้ถือหุ้นของบริษัทในส่วนที่เป็นสาธารณะ คือ กลุ่ม ช.การช่าง กลุ่มธนาคารกรุงเทพ กลุ่มธนาคารกรุงไทย กลุ่มธนาคารไทยพาณิชย์ และกลุ่มธนาคารทหารไทย ซึ่งใน ระยะเวลาที่ผ่านมา มีการประสานงานที่ดีระหว่างบริษัทกับผู้ถือหุ้น

ทางพิเศษศรีรัชประกอบด้วยทางพิเศษ 4 ลุ่น คือ ลุ่นเอ (พระราม9-รัชดาภิเษก) ลุ่นบี (พญาไท-บางโคลล์) ส่วนซี (รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ) และลุ่นดี (พระราม 9-ศรีนครินทร์) ส่วนทางพิเศษอุดรรัถยานั้น ประกอบด้วยทางด่วน 2 ระยะ ระยะที่ 1 แจ้งวัฒนะ-บางปูน-เชียงราก และระยะที่ 2 เชียงราก-บางไทร ซึ่งทางพิเศษอุดรรัถยานี้เชื่อมกับ ทางพิเศษศรีรัชที่ถนนแจ้งวัฒนะ

ในด้านการให้บริการ บริษัทได้อำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้ทางด่วนโดยประสานกับกรมทางหลวงในการ ต่อเชื่อมทางพิเศษศรีรัชลุ่นดีกับถนนกรุงเทพ-ชลบุรีสายใหม่(มอเตอร์เวย์) บริเวณครึ่นครินทร์แล้วเสร็จในเดือนมีนาคม 2545 เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางที่มารถจราจรต่อเนื่องต่อไปในการเข้าใช้ทางด่วนและรองรับรถที่มาจากถนน ศรีนครินทร์ และถนนพัฒนาการ และได้ดำเนินการเพิ่มคู่เก็บเงินค่าผ่านทางที่ด่านโศก 1 และด่านหัวลำโพง นอกจากนี้ บริษัทได้ขยายทางลงทางพิเศษที่ถนนสีลมและร่วมกับกรุงเทพมหานครขยายทางลงถนนพระราม 4 เพื่อลดปัญหา การจราจรติดขัดบริเวณทางลงดังกล่าว

นอกจากนี้ บริษัทยังมุ่งมั่นที่จะปรับปรุงคุณภาพของบุคลากรและคุณภาพงาน โดยบริษัทนำระบบบริหารงาน คุณภาพ ซึ่งได้แก่ ระบบบริหารงานคุณภาพ (ISO) กิจกรรม 5S กิจกรรมกลุ่มคุณภาพ (QCC) กิจกรรมข้อเสนอแนะ (Suggestion System) มาประยุกต์ใช้กับระบบการทำงานของบริษัท ซึ่งเมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2544 บริษัทได้รับ การรับรองระบบบริหารงานคุณภาพ ISO 9001:2000 จากบริษัท เอส จี เอส (ประเทศไทย) จำกัด ตามมาตรฐานของ UKAS แห่งประเทศไทย และ NAC แห่งประเทศไทย

ผลประกอบการในปี 2545 บริษัทและบริษัทย่อยมีกำไรสุทธิจากการดำเนินงาน 878 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา ซึ่งมีผลกำไรสุทธิ 874 ล้านบาท ผลประกอบการดีขึ้น 4 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.5

อย่างไรก็ตามมีปัจจัยความเสี่ยงที่อาจมีผลต่อการดำเนินงานของบริษัท เช่น ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่ เปลี่ยนแปลงความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจภายใต้สัญญากับหน่วยงานภาครัฐ ความเสี่ยงจากการเมือง และเศรษฐกิจของประเทศไทยที่กระทบต่อปริมาณจราจร ความเสี่ยงจากการณ์รายได้ไม่เป็นไปตามประมาณการ และความ เสี่ยงจากการที่คู่ลักษณ์ไม่ปฏิบัติตามสัญญา ซึ่งบริษัทได้เตรียมมาตรการรองรับปัญหาที่อาจจะเกิดแล้ว และด้วยการ ศึกษาหาระดับที่เหมาะสมในการดำเนินงาน การประสานงานที่ดีกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และการจัดการที่ดี บริษัท ยังเชื่อมั่นว่าสามารถที่จะคงมาตรฐานการบริการที่มีคุณภาพที่ดีควบคู่ไปกับการรักษาฐานะทางการเงินของบริษัท

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประกอบธุรกิจการดำเนินการก่อสร้าง และบริหารงานทางพิเศษ
ศรีรัช และส่วนต่อขยายต่างๆ รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องตามที่ระบุไว้ในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขันที่ 2 ระหว่าง
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยมีที่ตั้งสำนักงานใหญ่ที่เลขที่ 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> เลขทะเบียนบริษัท บมจ.479 ทุนจดทะเบียน
8,000 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 7,700 ล้านบาท

1) ปัจจัยความเสี่ยง

ปัจจัยความเสี่ยงที่อาจทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการลงทุนของผู้ลงทุน มีดังนี้

(1) ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่เปลี่ยนแปลง

บริษัทและบริษัทที่อยู่มีเงินกู้ระยะยาวจากสถาบันการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 จำนวน 35,826 ล้านบาท ดอกเบี้ยจ่ายจากเงินกู้ดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายที่เป็นสาระสำคัญของการดำเนินงานของบริษัท อัตราดอกเบี้ยที่เปลี่ยนแปลงไป 1% จะกระทบกับค่าใช้จ่ายของบริษัทประมาณ 360 ล้านบาท

ในปี 2545 บริษัทได้ทำการจัดทำลินเช่อใหม่เพื่อทดสอบลินเช่อเดิม โดยที่ลินเช่อใหม่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่และอัตราดอกเบี้ยลดตัวลงสัดส่วนใกล้เคียงกัน ขณะที่ลินเช่อเดิมเป็นอัตราดอกเบี้ยลดตัวทึบๆ หมวด ลินเช่อใหม่มีอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำกว่าลินเช่อเดิม บริษัทจึงมีกระแสเงินสดในมือสูงขึ้น บริษัทได้นำเงินสดจำนวนนี้ไปชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด ซึ่งนอกจากจะทำให้ลดภาระดอกเบี้ยจ่ายลงได้แล้ว ยังเป็นการลดความเสี่ยงจากการลุกลามของอัตราดอกเบี้ยที่อาจเปลี่ยนแปลงลงชันด้วย

(2) ความเสี่ยงเนื่องจากการดำเนินธุรกิจภายใต้สัญญาภันหน่วยงานภาครัฐ

การตีความข้อความและเงื่อนไขในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ที่แตกต่างกันระหว่างคู่สัญญา คือ บริษัทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยอาจเกิดขึ้นได้ในระหว่างการดำเนินธุรกิจ เพื่อแก้ไขปัญหาข้อพิพาท ข้อขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้น สัญญาได้กำหนดขั้นตอนเพื่อระงับข้อพิพาท โดยทางบริษัทและการทางพิเศษแห่งประเทศไทยไม่สามารถอยู่ต่อปัญหาความขัดแย้งได้ ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจจะเสนอเรื่องเข้าสู่ขั้นตอนระงับข้อพิพาทตามสัญญา โดยเสนอต่อคณะกรรมการ พิจารณา และหากยังไม่สามารถหาข้อยติในขั้นนี้ได้เนื่องจากทั้งสองฝ่ายไม่สามารถตกลงกันได้ตามที่คณะกรรมการพิจารณาใกล้เลื่ยหรือคำตัดสินไม่เป็นเอกฉันท์หรือคู่กรณีไม่ปฏิบัติตามที่สามารถนำข้อขัดแย้งนั้นชี้สู่กระบวนการอนุญาโตตัวการตามสัญญาต่อไป

(3) ความเสี่ยงจากการเมืองและเศรษฐกิจของประเทศที่กระทบต่อปริมาณจราจร

การเปลี่ยนแปลงทางด้านนโยบาย กฎหมาย หรือกฎหมายที่ต่างๆ โดยรัฐบาลรวมทั้งปัญหาเศรษฐกิจของประเทศไทยให้ปริมาณรายนต์ที่ใช้ทางคุณลักษณะ ตั้งแต่ปี 2537 - 2540 ปริมาณรายนต์ที่ใช้ทางพิเศษเฉลี่มมหานคร (ทางคุณลักษณะที่ 1) และทางพิเศษครึ่งที่เกิดขึ้นจริง มีจำนวนสูงกว่าประมาณการ ซึ่งจัดทำโดย M.V.A. (ASIA) LTD. และสำนักบริการวิชาการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเป็นผู้หันทวนผลการศึกษา เมื่อประเทศไทยเข้าสู่ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำตั้งแต่ปี 2541 ปริมาณรายนต์ที่ใช้ทางพิเศษเฉลี่มมหานครและทางพิเศษครึ่งที่ต่ำกว่าประมาณการโดยต่อเนื่องจนถึงปี 2545 ประมาณร้อยละ 4-10 สำหรับทางพิเศษอุดรรัถยาได้รับผลกระทบจากนโยบายของภาครัฐที่ทำการก่อสร้างทางในลักษณะที่เป็นทางแข็งข้นทำให้ปริมาณรายนต์ต่ำกว่าที่ประมาณการไว้เดิมอย่างมีสาระสำคัญ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมจราจรได้จัดทำการศึกษาปริมาณรายนต์ใหม่ พนับว่าปริมาณจราจรที่ทำการศึกษาใหม่ต่ำกว่าเดิมเกินกว่าร้อยละ 50 ในช่วง 3 - 5 ปีแรก และความแตกต่างจะลดลงเมื่อเวลาผ่านไปจนกว่าความหนาแน่นที่น้ำ



(4) ความเสี่ยงจากการณ์รายไดไม่เป็นไปตามประมาณการ

บริษัทจัดทำประมาณการรายได โดยใช้ปริมาณจราจรที่ผู้เช่าข่ายจัดทำขึ้น และใช้อัตราค่าผ่านทางตามที่ระบุไว้ในสัญญาโครงการทางด่วน ซึ่งจะมีการปรับขึ้นทุก 5 ปี ตามอัตราเพิ่มของดัชนีราคาผู้บริโภคของกรุงเทพมหานคร การที่รายได้ของบริษัทไม่เป็นไปตามประมาณการ อันเนื่องจากปริมาณจราจรลดลงจากสภาวะเศรษฐกิจ ความสามารถทางการแข่งขันของบริษัทลดลง ผลกระทบจากคู่แข่งขัน การปรับอัตราค่าผ่านทางที่ไม่เป็นไปตามสัญญาฯ ฯลฯ อาจเป็นผลให้ความสามารถในการชำระหนี้เงินกู้ของบริษัทดลง กระทบต่อการปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญาลินเช่อ เช่น การผิดนัดชำระหนี้ การชำรุดอัตราล่วงหนี้ลินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเป็นต้น

เกี่ยวกับปริมาณจราจร บริษัทได้จัดทำแผนการตลาด เพื่อเพิ่มปริมาณผู้ใช้ทาง โดยใช้สื่อโทรทัศน์ วิทยุ สิ่งพิมพ์ และการจัดกิจกรรมต่างๆ ตลอดปี 2545 นอกจากนี้ได้เพิ่มความสะดวกสำหรับทางเข้า - ออกจากระบบทางด่วน เป็นผลให้ปริมาณจราจรในปี 2545 สูงขึ้นกว่าปี 2544 ถึง 12.86%

ในส่วนของการให้บริการขนส่งมวลชนในรูปแบบเดียวกัน เช่น รถไฟฟ้า บริษัทได้ทำการสำรวจเก็บข้อมูลมาตลอดพบว่าไม่มีผลกระทบต่อปริมาณจราจรของบริษัทและในส่วนของการปรับอัตราค่าผ่านทาง บริษัทและคู่สัญญา คือการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางเมื่อปี 2541 ค่าผ่านทางสำหรับรถ 4 ล้อ ในเขตเมืองได้มีการปรับจาก 30 บาท เป็น 40 บาท เรียบร้อยแล้ว เพียงแต่ยังมีข้อพิพาทต่างๆ เกี่ยวกับการขึ้นค่าผ่านทางนอกเขตเมือง และค่าผ่านทางของรถตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปในเขตเมือง ซึ่งอนุญาโตตุลาการมีคำชี้ขาดแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการให้ กทพ. ปฏิบัติตามคำชี้ขาด

(5) ความเสี่ยงจากการที่คู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญา

ตามที่บริษัทมีภาระหน้าที่ในการก่อสร้างถนนรวมและประจำการจราจร (CD Road) ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยต้องล่วงมอบพื้นที่บริเวณดังกล่าวให้บริษัทภายในวันที่ 18 ตุลาคม 2543 แต่เนื่องจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยไม่สามารถล่วงมอบพื้นที่ให้บริษัทได้ภายในกำหนด ภาระหน้าที่ของบริษัทในการก่อสร้างในพื้นที่บริเวณดังกล่าวจึงยุติลง แต่บริษัทยังคงมีลิขสิทธิ์เรียกค่าชดเชยความเสียหายจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เช่น รายได้ส่วนที่ขาดท้ายไปจากการทางด่วนส่วนนี้อันเนื่องมาจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยไม่สามารถล่วงมอบพื้นที่ก่อสร้างให้บริษัทได้ตามกำหนดเวลา

2) ลักษณะการประกอบธุรกิจ

(1) ความเป็นมา

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เริ่มจดทะเบียนก่อตั้ง เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2530 ด้วยทุนจดทะเบียน 100,000 บาท โดยที่รัฐบาลไทยมีความประสงค์ให้ออกเป็นผู้ร่วมลงทุนในการพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศไทย รวมทั้งการขยายโครงข่ายของระบบทางพิเศษ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงได้เชิญชวนให้ผู้ที่สนใจจัดทำข้อเสนอเพื่อก่อสร้างและบริหารทางพิเศษครึ่งเข้า เชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหาราช ข้อเสนอของบริษัทได้รับการยอมรับจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยและได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2531 ในวันที่ 22 ธันวาคม 2531 บริษัทได้เข้าทำสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษครึ่ง และส่วนต่อขยายต่างๆ รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาดังกล่าวเป็นเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2533 จนถึงวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2563

ในปี 2537 ผู้ถือหุ้นใหญ่ คือบริษัท กูม่าไกคูมิ จำกัดได้ถอนตัวจากการบริหาร และการถือหุ้นกลุ่มธนาคารในประเทศไทยและกลุ่ม ช.การซ่างได้เข้าบริหารงาน และรับซื้อหุ้นของบริษัท กูม่าไกคูมิ จำกัด ทั้งหมด บริษัทได้แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชน เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2537 และหุ้นสามัญของบริษัทได้รับการจดทะเบียนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนและเริ่มทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2538 ขณะนี้บริษัทมีทุนจดทะเบียน 8,000 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 7,700 ล้านบาท วันที่ 25 กันยายน 2539 บริษัทได้จัดตั้งบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ขึ้นโดยบริษัท ถือหุ้นร้อยละ 99.99 ของทุนจดทะเบียน 3,000 ล้านบาทเรียกชำระเต็มจำนวนเมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2542 เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2539 บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ได้เข้าทำสัญญาโครงการ ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเพื่อดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยาเป็นเวลา 30 ปีนับจากวันที่ 27 กันยายน 2539 จนถึงวันที่ 26 กันยายน 2569

วันที่ 17 เมษายน 2540 บริษัทได้เข้าทำสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วน ขั้นที่ 2 ส่วนดี เป็นเวลา 30 ปีกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเพื่อก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ ศรีรัชส่วนดี (พระราม 9 - ศรีนครินทร์) นับตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2540 จนถึง 16 เมษายน 2570

โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 โครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด และโครงการ ทางด่วนส่วนดี เป็นโครงการในลักษณะ BTO (Build Transfer and Operate) คือบริษัทเป็นผู้ลงทุนในการออกแบบก่อสร้างและบริหารระบบทางด่วนแต่กรรมสิทธิ์ในลิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหรือใช้ประโยชน์ในระบบทางด่วนเป็นสิทธิของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยบริษัทได้รับผลตอบแทนในรูปของส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางที่กำหนดในสัญญา

(2) ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย

(2.1) ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัทและการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ร่วมกันลงทุนในโครงการระบบทางด่วน ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยลงทุนก่อสร้าง และบริหารทางพิเศษเฉลิมมahanak ซึ่งประกอบด้วยทางด่วน 3 สายคือ ดินแดง-ท่าเรือ บางนา-ท่าเรือ และท่าเรือ-ดาวคะนอง ระยะทางทั้งสิ้น 27.1 กิโลเมตร ขณะที่บริษัทเป็นผู้ลงทุน ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช ซึ่งประกอบด้วยทางด่วน 4 ส่วน คือส่วนเอ (พระราม 9-รัชดาภิเษก) ส่วนบี (พญาไท-บางโคล) ส่วนซี (รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ) และส่วนดี (พระราม 9-ศรีนครินทร์) ระยะทางทั้งสิ้น 38.5 กิโลเมตร ทางพิเศษเฉลิมมahanak และทางพิเศษศรีรัชต่อไปเรื่อยๆ ที่เชื่อมเข้าด้วยกันที่บริเวณทางต่างระดับมักจะลับและบริเวณทางต่างระดับ บางโคล ผู้ใช้ทางด่วนซึ่งจะต้องผ่านทางที่ด้านเก็บเงิน ณ จุดขึ้นทางด่วน โดยการทางพิเศษ แห่งประเทศไทยจะเป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทางทั้งหมดแล้วแบ่งให้บริษัท นอกจากนั้นการทางพิเศษแห่งประเทศไทยและกรมทางหลวงได้ร่วมกันก่อสร้างทางเชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัชส่วนดี กับมอเตอร์เวย์ที่บริเวณถนนศรีนครินทร์ มูลค่าโครงการ 361 ล้านบาท บริษัทและกรมทางหลวงร่วมกันรับผิดชอบค่าก่อสร้างในอัตราส่วนร้อยละ 54.036 และร้อยละ 45.964

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ได้เป็นผู้ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่งประกอบด้วยทางพิเศษ 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 แจ้งวัฒนะ-เชียงราก และระยะที่ 2 เชียงราก-บางไทร เชื่อมต่อ กับทางพิเศษศรีรัชที่บริเวณแจ้งวัฒนะระยะทางทั้งสิ้น 32 กิโลเมตร สำหรับขาเข้าเมืองผู้ใช้ทางชำระค่าผ่านทางที่ด้านเก็บเงิน ณ จุดขึ้นทางด่วน สำหรับขาออก จำกัดเมืองชำระค่าผ่านทางที่จุดลงทางพิเศษโดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นผู้จัดเก็บ



ค่าผ่านทางทั้งหมดแล้วล่วงมอบให้บริษัท ปัจจุบันทางพิเศษทุกเส้นทางของบริษัทและบริษัทย่อยเปิดให้บริการแล้ว

การจัดแบ่งรายได้ระหว่างบริษัทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 นั้น ตั้งแต่วันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรกรายได้ค่าผ่านทางจากทางพิเศษเฉลี่มท่านคร ทางพิเศษศรีรัชจะถูกนำมารวมกันและแบ่งตามเกณฑ์พื้นที่ คือ พื้นที่ในเขตเมือง 9 ปีแรก บริษัทได้รับ 60% การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้รับ 40% 9 ปีสุดท้ายบริษัทได้รับ 40% การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้รับ 60% และระยะเวลาระหว่าง 9 ปีแรกและ 9 ปีสุดท้ายได้รับ 50% เท่ากัน ล่วงพื้นที่นอกเขตเมืองรายได้ค่าผ่านทางเป็นของบริษัททั้งหมดและในส่วนของทางพิเศษอุดรรัถยารายได้ค่าผ่านทางเป็นของบริษัทย่อยทั้งหมด

ในปี 2545 ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางสำหรับพื้นที่ในเขตเมือง ระหว่างบริษัทและการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้เปลี่ยนจากบริษัทได้รับ 60% การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้รับ 40% มาเป็นได้รับ 50% เท่ากัน เริ่มตั้งแต่วันที่ 2 กันยายน 2545

ทางพิเศษ	ลักษณะพื้นที่	ระยะทาง (กม.)	วันที่เปิดบริการ	รายได้	การแบ่งรายได้บริษัท : กทพ.
เฉลี่มท่านคร	ในเขตเมือง	8.9	4.1.24	บริษัทและกทพ.	- 9 ปีแรก 60 : 40
บางนา-ท่าเรือ	ในเขตเมือง	7.9	17.1.26	บริษัทและกทพ.	- ระหว่าง 9 ปีแรก
ท่าเรือ-ดาวคะนอง	ในเขตเมือง	10.3	8.8.30	บริษัทและกทพ.	และ 9 ปีสุดท้าย 50 : 50
ศรีรัช	ในเขตเมือง	12.4	2.9.36	บริษัทและกทพ.	- 9 ปีสุดท้าย 40 : 60
พญาไท-บางโคลล์	ในเขตเมือง	9.4	6.10.39	บริษัทและกทพ.	
รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ	นอกเขตเมือง	8	2.9.36	บริษัท	
พระราม9-กรีนกรีนท์	นอกเขตเมือง	8.7	ระยะที่หนึ่ง 2.12.41 ระยะที่สอง 1.3.43	บริษัท	
อุดรรัถยา					
แจ้งวัฒนะ-เชียงราก	นอกเขตเมือง	22	2.12.41	บริษัทย่อย	
เชียงราก - บางไทร	นอกเขตเมือง	10	1.11.42	บริษัทย่อย	

สำหรับทางพิเศษเฉลี่มท่านครและทางพิเศษศรีรัช อัตราค่าผ่านทางและการปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นไปตามสัญญา ซึ่งมีการปรับทุก 5 ปี โดยจะคำนวณการปรับอัตราค่าผ่านทางบนพื้นฐานของอัตราการเพิ่มของดัชนีราค้าผู้บริโภคสำหรับกรุงเทพมหานครที่ออกโดยกระทรวงพาณิชย์ล่าสุด ทั้นจะปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นจำนวนเต็มช่วงละ 5 บาท แต่จะปรับได้ไม่เกิน 10 บาท ตลอดระยะเวลา 15 ปีแรกของสัญญา ในกรณีที่เกิดเงินเฟ้อสูงกว่าปกติหรือมีเหตุสุดวิสัยหรือเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น ทางบริษัทและการทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางตามสมควร โดยจะมีการปรับค่าผ่านทางครั้งลังใหม่ในปี 2546

สำหรับทางพิเศษอุดรรัถยา การปรับอัตราค่าผ่านทางจะมีการปรับทุก 5 ปี โดยจะคำนวณการปรับอัตราค่าผ่านทางบนพื้นฐานของอัตราการเพิ่มของดัชนีราค้าผู้บริโภคสำหรับกรุงเทพมหานครที่ออกโดยกระทรวงพาณิชย์ล่าสุด ทั้นจะปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นจำนวนเต็ม

ช่วงละ 5 บาทแต่จะปรับได้ไม่เกิน 15 บาท ตลอดระยะเวลา 15 ปีแรกของสัญญา โดยจะมีการปรับค่าผ่านทางครั้งแรกในปี 2546 นอกจากนี้เพื่อลดเสริมให้ลูกค้าประจำใช้ทางด่วนเล้นน้ำมากขึ้น บริษัทฯอยู่จึงได้ลงเสริมการขายโดยให้ส่วนลดในอัตรา 20-50% โดยปรับลดทันทีที่จุดชำระเงิน เริ่มตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2543 และตั้งแต่เดือนมกราคม 2544 บริษัทฯ ยังได้เพิ่มการให้ส่วนลดเป็น 25-50% ต่อเนื่องไปในปี 2546

แต่ทั้งนี้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นผู้มีอำนาจในการอนุมัติการปรับอัตราค่าผ่านทาง

(2.2) การแบ่งการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทฯอย่าง

การประกอบธุรกิจของบริษัทและบริษัทฯอย่างเป็นลักษณะเดียวกัน คือ การเข้าทำสัญญาโครงการทางด่วนกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อก่อสร้างและบริหารทางพิเศษโดยในปี 2539 บริษัทฯได้จัดตั้งบริษัทฯอย่าง คือ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด เพื่อดำเนินการโครงการทางพิเศษอุดรรัถยา แต่เนื่องจากเกิดผลกระทบทางการเงินอย่างรุนแรงจากการที่รายได้ไม่เป็นไปตามประมาณการจากผลของการแข่งขันตั้งแต่ปี 2541 บริษัทฯจึงปรับปรุงการบริหารเพื่อลดค่าใช้จ่ายโดยปรับลดจำนวนพนักงานและให้การบริหารทางพิเศษอุดรรัถยาดำเนินการโดยบริษัทเป็นผู้รับจ้างดำเนินการ

(2.3) โครงสร้างการถือหุ้นในบริษัทฯอย่าง

หุ้นจดทะเบียนของบริษัทฯอย่าง	จำนวนเงิน	3,000,000,000	บาท
มูลค่าหุ้นที่ตราไว้	หุ้นละ	10	บาท
มูลค่าหุ้นที่เรียกชำระแล้ว	หุ้นละ	10	บาท
หุ้นสามัญ	จำนวน	147,000,000	หุ้น
หุ้นบุริมสิทธิ์	จำนวน	153,000,000	หุ้น
	รวม	300,000,000	หุ้น
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นในบริษัทฯอย่าง		299,999,990	หุ้น
เป็นหุ้นสามัญ	จำนวน	147,000,000	หุ้น
เป็นหุ้นบุริมสิทธิ์	จำนวน	152,999,990	หุ้น

(3) โครงสร้างรายได้

รายได้ของบริษัทและบริษัทฯอย่างเปรียบเทียบปี 2543-2545

รายการ	ดำเนินการโดย	ปี 2545		ปี 2544		ปี 2543	
		ล้านบาท	%	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%
รายได้จากการค่าวัสดุที่ 1	กฟภ.	3,098.12	48.78	3,120.32	52.49	2,988.11	54.02
รายได้จากการค่าวัสดุที่ 2	บริษัท	2,580.22	40.62	2,408.37	40.51	2,217.15	40.08
รายได้จากการค่าวัสดุที่ 3	บริษัท	344.78	5.43	175.23	2.95	113.32	2.05
รายได้จากการค่าวัสดุที่ 4	บริษัทฯอย่าง	328.40	5.17	240.82	4.05	212.76	3.85
รวม		6,351.52	100	5,944.74	100	5,531.34	100

หมายเหตุ 1. ส่วนแบ่งรายได้ระหว่างบริษัทและการทางพิเศษแห่งประเทศไทย สำหรับพื้นที่ในเขตเมืองของทางด่วนขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 เป็นไปตามที่กำหนดตั้งแต่วันที่ 2 กันยายน 2545

2. ทางพิเศษฯรับซื้อส่วนที่ 1 เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2541 และเปิดเต็มทั้งสายทางเมื่อ 1 มีนาคม 2545



(4) เป้าหมายการดำเนินงาน

ในปี 2545 บริษัทได้ตั้งเป้าหมายไว้ใน 4 ด้าน คือ Service Survival Image และ Improvement

Service บริษัทมุ่งหมายที่จะเป็นล้วนหนึ่งที่ช่วยบรรเทาปัญหาภาระของกรุงเทพมหานคร จึงมุ่งมั่นที่จะทำการก่อสร้างทางพิเศษทุกสายทางตามลัญญาให้แล้วเสร็จในเวลา และในปี 2545 บริษัท ได้ต่อเขื่อมทางพิเศษศรีรัชล้วนดี กับถนนกรุงเทพ-ชลบุรี (มอเตอร์เวย์) แล้วเสร็จและเปิดให้บริการ ในเดือนมีนาคมตามกำหนดเวลาที่บริษัทตั้งเป้าหมายไว้ทำให้การเดินทางของผู้ใช้ทางถนนสะดวกวันออก ของกรุงเทพมหานครได้รวดเร็วขึ้น นอกจากนี้จากการก่อสร้างแล้วเสร็จเมืองเพื่อเข้าสู่ใจกลาง ของกรุงเทพมหานครได้รวดเร็วขึ้น นอกเหนือจากการก่อสร้างแล้วเสร็จในเขตเมืองเพื่อเข้าสู่ใจกลาง บริษัทได้ทำการ ศึกษาเพื่อปรับปรุงทางขึ้น-ลง เพื่อให้เกิดการไหลเวียนของจราจรที่ดีขึ้นในปี 2545 บริษัทได้เพิ่ม ตู้เก็บค่าผ่านทางที่ด่านอโศก 1 และด่านหัวลำโพง ทำให้รถผ่านเข้าสู่ระบบได้เร็วขึ้น 600 คันต่อน้ำที่ ในชั่วโมงเร่งด่วน และได้ขยายทางลงสู่ถนนสีลมจาก 2 เลน เป็น 3 เลนและได้ร่วมมือกับ กรุงเทพมหานครในการขยายทางลงถนนพระราม 4 จาก 3 เลนเป็น 4 เลน ทำให้รถจากทางพิเศษ สามารถออกจากระบบได้รวดเร็วขึ้น

บริษัทมีแผนงานที่อยู่ระหว่างศึกษาเพื่อดำเนินการเพื่อเพิ่มความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางและ ช่วยบรรเทาปัญหาภาระในบริเวณทางลงถนนมหาตมะพิรบุตร ทางขึ้นด่านยมราช ทางลงยมราช ทางขึ้น ด่านศรีนารายณ์ ทางขึ้นด่านย่านพหลโยธิน ทางเข้าประชาชื่นขาเข้า โดยจะดำเนินการให้แล้วเสร็จ ในเวลา 2 ปี

Survival บริษัทมุ่งที่จะสร้างฐานะของบริษัทให้แข็งแกร่งและอยู่รอด โดยในช่วงที่ภาวะ เศรษฐกิจของประเทศไทยบูรณาการ บริษัทได้ควบคุมค่าใช้จ่ายอย่างเคร่งครัด และพยายามเพิ่มรายได้ ด้วย การให้บริการที่ผู้ใช้ทางพึงพอใจ โดยการสร้างทางด่วนให้เต็มระบบ และให้ปรับทางขึ้นลงพร้อมทั้ง ทำการตลาดให้ผู้ใช้ทางเข้าใจเส้นทาง ให้กับกลุ่มลูกค้าเป้าหมายรู้จักเส้นทาง ซึ่งประสบผลสำเร็จ สามารถสร้างยอดรายได้ในปี 2545 สูงกว่าปี 2544 ถึง 6.84% โดยเฉพาะบริษัทที่อยู่สามารถเพิ่ม ยอดขายได้ถึง 36.37%

ค่าใช้จ่ายการเงินเป็นค่าใช้จ่ายที่สูงถึง 37.51% ของรายได้ บริษัทมีแผนงานที่จะลดค่า ใช้จ่ายในส่วนนี้และในปี 2545 บริษัทได้ทำสัญญาลินเช่นใหม่ ทดแทนลินเช่นเดิม (Refinance) ซึ่ง สามารถลดภาระดอกเบี้ยจ่ายได้ 1,900 ล้านบาท ตลอดอายุสัญญาลินเช่นที่เหลือ ถือได้ว่าบริษัท สามารถบรรลุเป้าหมายของการอยู่รอดโดยการลดภาระค่าใช้จ่ายทางการเงินตามที่บริษัทตั้งเป้าหมายไว้

Image บริษัทมุ่งหวังที่จะให้บริษัทมีภาพลักษณ์ที่ดีต่อผู้มีล้วนเกี่ยวข้องทั้งลูกค้า คู่ลัญญา ผู้ถือหุ้น พนักงาน และประชาชนทั่วไป บริษัทจึงปรับปรุงการสื่อสาร การสื่อความเข้าใจ ให้เกิด ความเข้าใจที่ถูกต้อง โดยผ่านสื่อต่างๆ ทั้งทางตรงและทางอ้อมให้เกิดการรับรู้ถึงการปฏิบัติหน้าที่ที่ ดีของบริษัท และการร่วมรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัท

Improvement ในช่วงต้นของการดำเนินงาน บริษัทมุ่งเน้นให้การก่อสร้างสำเร็จลุล่วง อย่างสมบูรณ์ในกำหนดเวลา เมื่อบริษัทปฏิบัติภารกิจแรกได้สมบูรณ์แล้ว บริษัทจึงมุ่งเน้นใน เป้าหมายด้วยการนำเสนอคุณภาพที่ดีให้แก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ ซึ่งคุณภาพที่ดีจะต้องมีการพัฒนา ปรับปรุงโดยไม่มีที่ลื้นสุด บริษัทได้เริ่มทำการคุณภาพต่างๆ ได้แก่ ISO 5S QCC และ Suggestion ด้วยความเชื่อมั่นว่า การพัฒนาคุณภาพงาน จะต้องดำเนินการพร้อมๆ กับการ พัฒนาคุณภาพของพนักงาน และต้องดำเนินการโดยต่อเนื่อง

3) การประกอบธุรกิจของบริษัท

(1) ลักษณะบริการ

การประกอบธุรกิจของบริษัทและบริษัทที่อยู่ เป็นการให้บริการความสัมภារะเรื่วในการเดินทางด้วยเครื่อข่ายของทางด่วน ซึ่งประกอบด้วยทางพิเศษเฉลิมมหานคร ที่ลงทุนก่อสร้างและดำเนินงานโดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ทางพิเศษศรีรัช ที่ลงทุนก่อสร้างและบริหารงานโดยบริษัททางพิเศษอุดรรัถยาที่ลงทุนก่อสร้างและบริหารโดยบริษัทที่อยู่ และทางพิเศษศรีรัชล่างดี (พระราม 9 - ศรีนคินทร์) ที่เชื่อมต่อกับทางพิเศษฉลองรัช (สายรามอินทรา - อาจณรงค์) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ระบบเครือข่ายทั้งหมดครอบคลุมพื้นที่ของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทำให้ผู้ที่ใช้ทางสามารถเดินทางจากทิศเหนือของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไปยังทิศใต้และทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้อย่างสะดวกสบาย ไม่จำเป็นต้องเข้ามาผ่านการจราจรที่ติดขัดใจกลางเมือง โดยผู้ใช้ทางสามารถเดินทางถึงที่หมายได้สะดวกรวดเร็วกว่าการใช้เส้นทางธรรมดากล่าวเป็น

การให้บริการในลักษณะดังกล่าวเป็นลักษณะของสาธารณูปโภคซึ่งโดยปกติภาครัฐจะเป็นผู้ให้บริการนี้แก่ประชาชน แต่เนื่องจากภาครัฐมีงบประมาณที่จำกัด จึงให้โอกาสเอกชนเข้ามาร่วมลงทุนในเรื่องนี้ที่ภาครัฐกำหนด บริษัทและบริษัทที่อยู่ได้เข้าทำสัญญากับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โครงการทั้งหมดของบริษัทและบริษัทที่อยู่เป็นลักษณะ BTO (Build Transfer and Operate) เมื่อบริษัทลงทุนก่อสร้างทางด่วนเสร็จแล้ว กรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างถูกต้องตามกฎหมาย จะตกเป็นของ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย บริษัทมีสิทธิในการเข้าบริหารและได้รับรายได้ค่าผ่านทางตามสัดส่วนที่กำหนดในสัญญา อายุของสัญญา มีระยะเวลา 30 ปี สามารถเจรจาต่ออายุได้อีกรอบละ 10 ปี 2 ครั้ง ภายใต้เงื่อนไขข้อตกลงที่ต้องเจรจา กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยต่อไป

บริษัทได้รับบัตรสั่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการสั่งเสริมการลงทุนในกิจการดำเนินงาน และการก่อสร้างโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ประเภท 6.28 กิจการทางสัมปทาน ซึ่งสิทธิประโยชน์ที่บริษัทได้รับได้ครบกำหนดแล้ว เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2544

บริษัทที่อยู่ได้รับบัตรสั่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการสั่งเสริมการลงทุนในกิจการดำเนินงานและการก่อสร้างโครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด ประเภท 7.3 กิจการทางสัมปทาน

สิทธิประโยชน์ที่บริษัทที่อยู่ได้รับและเงื่อนไขที่ยังต้องปฏิบัติอยู่ล้วนได้ดังนี้

สิทธิประโยชน์ที่ได้รับ

- ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิตบุคคล สำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการสั่งเสริมมีกำหนดเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น ซึ่งสิทธิประโยชน์ในส่วนนี้จะครบกำหนดในปี 2549
- ได้รับการยกเว้นไม้ต้องน้ำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการสั่งเสริมไปรวมคำนวณเพื่อเลี้ยงภาษี เงินได้ต่อระยะเวลาที่ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิตบุคคลนั้น
- ได้รับอนุญาตให้นำทรัพย์สินอุปกรณ์ของราชการมาจัดเป็นเงินตราต่างประเทศได้

เงื่อนไขสำคัญที่บริษัทด้อยด้วย

- รายงานผลการปฏิบัติงานตามโครงการและการดำเนินงานในเรื่องที่เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงอัตราแล่งการอื้อทุนระหว่างผู้มีสัญชาติไทยและคนต่างด้าว และการเปลี่ยนแปลงการอื้อทุนของคนต่างด้าวต่างสัญชาติทุกครั้ง ตลอดจนรายงานฐานะการเงินและผลการดำเนินงานเป็นทันที ทั้งนี้เป็นไปตามแบบและภายในเวลาที่ลําบากงานกำหนด



2. บุคคลผู้มีลัญชาติไทยต้องถือหุ้นรวมกันทั้งสิ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของทุนจดทะเบียนสำหรับบริษัทอย่าง

(2) การตลาดและการแข่งขัน

ก.นโยบายและลักษณะการตลาด

กลยุทธ์ทางการตลาด

สำหรับกลยุทธ์ทางการตลาดค่าต่างๆ เพื่อเพิ่มยอดขายหรือจำนวนผู้ใช้ทางด่วนนั้น ในส่วนของช่องทางการให้บริการ บริษัทได้ดำเนินการเพิ่มตู้เก็บเงินค่าผ่านทางที่ด้านนอก 1 ด้านหัวลำโพง ขยายทางลงถนนสีลม และร่วมกับกรุงเทพมหานครขยายทางลงถนนมหานครเพื่อลดปัญหาการติดขัดบริเวณดังกล่าว และได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมในการปรับปรุงแก้ไขทางชั้นทางลงและด้านเก็บค่าผ่านทางอีกด้วย รวมทั้งการประสานงานกับกรมทางหลวงในการก่อสร้างจุดเชื่อมต่อระหว่างทางพิเศษศรีรัชส่วนดี กับถนนกรุงเทพ-ชลบุรีสายใหม่ (มอเตอร์เวย์) บริเวณถนนศรีนครินทร์เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางที่มาจากการตะวันออกในการเข้ามาใช้ทางพิเศษและรองรับรถที่มาจากถนนศรีนครินทร์และถนนพัฒนาการ

ในส่วนของการส่งเสริมทางด้านการตลาด บริษัทได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์ไปยังกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ

- ให้ทราบถึงความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการใช้ทางด่วน
- ให้ทราบถึงบริการที่มีคุณภาพดีๆ บนทางด่วน
- ให้ทราบถึงกิจกรรมการขายต่างๆ ของบริษัท อีก อาทิ การให้ส่วนลดค่าผ่านทาง การต่อเชื่อมทางด่วนเลี้นทางต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทาง

สำหรับลือประชาสัมพันธ์ต่างๆ ที่บริษัทใช้เพื่อเป็นช่องทางในการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและกิจกรรมต่างๆ ประกอบด้วยสารคดีโทรศัพท์ เพื่อแนะนำการใช้ทางพิเศษ เพื่อเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ สารคดีวิทยุเพื่อแนะนำการใช้ทางพิเศษ การบริการต่างๆ บนทางพิเศษ เอกสารแผ่นบลิว ป้ายโฆษณา ป้ายข้อความบนทางพิเศษ เพื่อแนะนำการเปิดจุดชั้น-ลงเพิ่มเติม การต่อเชื่อมทางพิเศษสายต่างๆ และการลดราคาค่าผ่านทาง เว็บไซต์ เพื่อแนะนำบริษัท แนะนำเลี้นทาง แนะนำสถานที่ท่องเที่ยวร้านอาหารโดยใช้ทางพิเศษ และจัดทำวารสารราย 2 เดือน เพื่อเป็นลือกลางในการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างบริษัท กับผู้ใช้ทาง

นอกจากนี้ บริษัทยังได้ดำเนินการติดตั้งป้ายเพิ่มเติมและปรับปรุงแก้ไขจุดติดตั้งป้ายและข้อความบนป้าย ที่แนะนำไปยังสถานที่สำคัญต่างๆ บนทางพิเศษ และป้ายแนะนำการใช้ทางด่วนถนนพื้นฐาน ทั้งที่เป็นถนนสายหลัก และถนนซอยในกรุงเทพมหานคร และในจังหวัดทางตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร เพื่อให้ผู้ใช้บริการเกิดความสะดวกในการเข้าใช้ทางด่วน

ในส่วนของกิจกรรมล่งเสริมการขายนั้น บริษัทได้ดำเนินการให้ส่วนลดค่าผ่านทาง เลี้นทางและมีกำหนดเวลาลื้นสุด ซึ่งการให้ส่วนลดค่าผ่านทางดังกล่าวจะทำให้ลูกค้ากลุ่มเป้าหมายทันมาใช้บริการทางพิเศษอย่างต่อเนื่องจนเกิดความเคยชินและกล้ายเป็นลูกค้าประจำ ในที่สุด โดยในปี 2545 ที่ผ่านมาบริษัทยังไถ่ดำเนินการให้ส่วนลดในอัตรา 25 - 50% แก่ผู้ที่ใช้บริการทางพิเศษอุตสาหกรรมซึ่งการให้ส่วนลดดังกล่าวมีผลทำให้ปริมาณจราจรเฉลี่ยเพิ่มขึ้นประมาณวันละ 15,000 คัน หรือประมาณ 76% รวมทั้งบริษัทได้ดำเนินการให้

ส่วนลด ณ จุดเชื่อมต่อจากทางพิเศษฉลองรัชมายั้งทางพิเศษศรีรัชส่วนดี ที่ด่านพระราม 9-1 (ศรีรัช) และ ณ จุดเชื่อมต่อจากทางพิเศษฉลองรัชมายั้งทางพิเศษเฉลิมมหานครที่ด่านอาจนรังค์ 1 เผาฯไปทางบางนา

นอกจากราคาในช่วง 90 วันตั้งแต่วันที่ 21 กันยายน ถึงวันที่ 21 ธันวาคม 2545 บริษัทได้ให้ความร่วมมือกับภาครัฐในการทดลองลดค่าผ่านทางในเล้นทางเลี้ยงสำหรับผู้ใช้เส้นทางบางนา-ทางพิเศษฉลองรัช-ทางพิเศษศรีรัชส่วนดี และทางพิเศษศรีรัชที่ด่านอโศก 4 ไปดินแดงและในเส้นทางกลับกัน โดยในช่วง 45 วันแรกลดจาก 135 บาทเหลือ 65 บาท และ 45 วันหลังเหลือ 40 บาท อย่างไรก็ตามการให้ส่วนลดดังกล่าวมีผู้สนใจทดลองใช้เป็นจำนวนต่ำมากเมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมาย

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายและลักษณะลูกค้า

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช คือ ผู้ใช้รถที่มุ่งหวังความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทางในบริเวณของระบบทางพิเศษ หรือต้องการรับประทานในการเดินทางไปยังจุดหมายรวมทั้งต้องการหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรตามเส้นทางปกติที่มีปัญหาการจราจรติดขัดอันเป็นปัญหาสำคัญในกรุงเทพมหานคร

สำหรับกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของทางพิเศษอุดรรัถยา คือ ผู้ใช้รถที่ต้องการความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางในบริเวณตอนเหนือของกรุงเทพฯรวมทั้งต้องการความสะดวกรวดเร็วในการเชื่อมต่อเข้าสู่ทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช โดยหลีกเลี่ยงการจราจรที่ติดขัดบนถนนพหลโยธิน หรือ ถนนวิภาวดี-รัชสิต

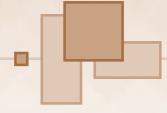
จากการกลุ่มของลูกค้าเป้าหมายของระบบทางพิเศษข้างต้นนั้น จะสังเกตได้ว่าลักษณะของลูกค้าของระบบทางพิเศษ มีการกระจายตัวอย่างกว้างขวางตามลักษณะของความต้องการในการเดินทางดังนั้นรายได้ของระบบทางพิเศษจะไม่ได้พึ่งพอยู่กับบุคคลใดบุคคลหนึ่งแต่อย่างใด

ช่องทางการจัดจำหน่าย/บริการ

ผู้ใช้บริการทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัชสามารถเลือกใช้บริการทางพิเศษ ณ จุดขึ้นลงทางพิเศษต่างๆ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่สำคัญในกรุงเทพมหานคร โดยผู้ใช้บริการทางพิเศษจะต้องชำระเงินค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดขึ้นทางพิเศษ ซึ่งมีทั้งหมดจำนวน 47 จุด เป็นของทางพิเศษเฉลิมมหานครจำนวน 17 จุด และทางพิเศษศรีรัชจำนวน 30 จุด ทั้งนี้การใช้บริการทางพิเศษเฉลิมมหานครสามารถชำระค่าผ่านทางได้ด้วยเงินสด คูปอง หรือใช้บัตรทางด่วนสำหรับซื้อค่าผ่านทางที่ติดตั้งระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ สำหรับการใช้บริการทางพิเศษศรีรัชสามารถชำระค่าผ่านทางได้ด้วยเงินสด และคูปอง ซึ่งสามารถใช้ได้ทุกด้าน ยกเว้นพื้นที่ส่วนดี และส่วนชี 1

สำหรับผู้ใช้บริการทางพิเศษอุดรรัถยาจะต้องชำระเงินค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดทางขึ้น สำหรับขาเข้าเมือง และ ณ จุดทางลง สำหรับขาออกเมือง ซึ่งมีทางขึ้นจำนวน 5 จุด ทางลงจำนวน 5 จุด โดยทางด่วนสายนี้รับชำระค่าผ่านทางได้ด้วยเงินสด

จุดเด่นทางการตลาด คือ ทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัชมีเครือข่ายครอบคลุมพื้นที่จากทิศเหนือไปยังทิศใต้ และจากทิศตะวันตกไปยังทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานคร การเชื่อมต่อของเครือข่ายเป็นทางด่วนเดียวทันตลอด นอกจากนี้ได้มีการเชื่อมต่อกับทางพิเศษฉลองรัชและเชื่อมต่อกับทางพิเศษบูรพาวิถี (สายบางนา-บางพลี-บางปะกง) ในอนาคตเพื่อให้เป็นระบบทางด่วนที่ครบวงจรทำให้ผู้ใช้บริการสามารถเดินทางไปถึงที่หมายได้สะดวกและรวดเร็วกว่าการใช้ถนนพื้นฐาน



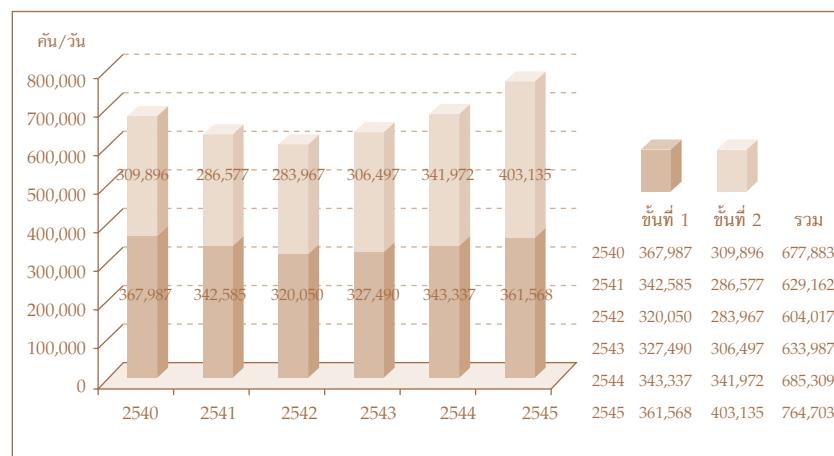
จุดด้อยทางการตลาด คือ ความล่าช้าและรวดเร็วในการใช้ทางพิเศษบางครั้งมีข้อจำกัดจากการระบายน้ำร้อนริเวณทางลงทางพิเศษ ซึ่งขึ้นอยู่กับการจราจรบนถนนพื้นฐานที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้

ข. ภาระการแข่งขัน

ภาระอุตสาหกรรมของระบบทางพิเศษในปี 2545 มีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องจากปี 2544 อนเป็นผลมาจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจซึ่งจะเห็นได้จากการเติบโตของยอดขายรถยนต์ใหม่ นอกจากนี้ยังเป็นผลจากการลั่งเสริมการขายที่บริษัทดำเนินการอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2543

สำหรับภาระการแข่งขัน บริษัทจะได้รับผลกระทบจากโครงการระบบการจราจรบนลั่งทางบกคู่ๆ ที่นอกเหนือจากระบบทางคู่ในปัจจุบันที่มีเล้นทางขนาดไปกับทางคู่นั้น หรือมีศักดิ์ทางไปในทางเดียวกับทางคู่นั้น จะมีล้วนทำให้ปริมาณรถของระบบทางคู่นั้นลดลงแต่ระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าของกรุงเทพมหานครที่ได้เปิดดำเนินการนั้นไม่มีผลกระทบทำให้ปริมาณรถที่ใช้ทางคู่นั้นลดลง เพราะลูกค้าส่วนใหญ่ของรถไฟฟ้าของกรุงเทพมหานครเป็นผู้ที่เคยใช้บริการของระบบขนส่งมวลชนอยู่ก่อนแล้ว ซึ่งเป็นลูกค้าคนละกลุ่มกับลูกค้าของระบบทางคู่นั้น

ปริมาณจราจรระบบทางคู่นั้นที่ 1 และ 2



(3) การจัดทำผลิตภัณฑ์และบริการ

ก. ลักษณะการจัดทำได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์

การทำพิเศษแห่งประเทศไทย (กพพ.) เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการสร้างทางพิเศษ เพื่ออำนวยความสะดวกและความรวดเร็วแก่การจราจรและการขนส่งทั้งโครงการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดย กพพ. จะเชิญชวนให้ผู้สนใจเข้าร่วมจัดทำข้อเสนอเพื่อพิจารณาหรือเปิดประมูล เพื่อบริษัทจะได้ทำการศึกษาถึงความเป็นไปได้ของโครงการ และเข้ายื่นข้อเสนอหรือยื่นประมูลเพื่อให้ได้มาซึ่งโครงการที่มีผลตอบแทนและเงื่อนไขที่เหมาะสม

โครงการทางคู่นั้นตามลัญญาโครงการระบบทางคู่นั้นที่ 2 ลัญญาโครงการทางคู่นั้นสายบางปะอิน-ปากเกร็ดและลัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางคู่นั้นที่ 2 ส่วนตี่ เป็นโครงการในลักษณะ BTO ซึ่งสาระสำคัญของลัญญา คือ กพพ. มีหน้าที่ในการกำหนดรูปแบบ (Characteristic) กำหนดสายทาง กำหนดพื้นที่ที่จะใช้ในการก่อสร้าง และทำการเวนคืนที่ดิน เพื่อส่งมอบให้บริษัททำการก่อสร้างในเวลาที่กำหนดตามลัญญา จากนั้น

บริษัทจะทำการก่อสร้าง ตามแบบที่ได้รับอนุมัติจาก กทพ. ภายใต้การควบคุมคุณภาพการ ก่อสร้างของวิศวกรของ กทพ. วิศวกรอิสระ และผู้ตรวจสอบอิสระ เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ วิศวกรอิสระจะทำการตรวจสอบ และออกหนังสือรับรองความเสร็จสมบูรณ์ แสดงว่างาน ก่อสร้างเสร็จลั่นตามมาตรฐานที่กำหนดพร้อมเปิดให้บริการ และบริษัทมีสิทธิได้รับค่าผ่านทาง ตามเงื่อนไขสัญญาได้

ในการก่อสร้างที่ผ่านมา บริษัทได้ว่าจ้างผู้จัดการโครงการเป็นผู้ทำการก่อสร้างและ บริหารโครงการทางด่วนในลักษณะ Lump Sum Turnkey และในลักษณะ Sub contract เนื่องจากโครงการก่อสร้างทางด่วนเป็นโครงการขนาดใหญ่อาจเกิดปัญหาในเรื่อง Cost Overrun และปัญหาการก่อสร้างไม่แล้วเสร็จทันเวลา การจ้างในลักษณะ Lump Sum Turnkey จะเป็นการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวได้ และในการว่าจ้างผู้บริหารโครงการ บริษัท จะคัดเลือกผู้มีความชำนาญ และมีประสบการณ์มาทำหน้าที่ผู้จัดการโครงการและผู้ทำการ ก่อสร้าง เพื่อผลลัพธ์ของงานที่มีคุณภาพในเวลาที่กำหนด

ข. ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

ในการดำเนินการก่อสร้างทางด่วนตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และ สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด บริษัทและบริษัทอื่นจะต้องปฏิบัติตาม มาตรการป้องกันมลภาวะตามมาตรฐานข้อบังคับที่กำหนดโดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา

ทั้งนี้บริษัทและบริษัทอื่นได้ใช้มาตรการรวมถึงวิธีการต่างๆ ในการปฏิบัติอย่าง เหมาะสม และไม่เคยมีประวัติการกระทำความผิดเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม

4) การวิจัยและพัฒนา

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีหน่วยงานเฉพาะที่รับผิดชอบในการศึกษาความเป็นไปได้ และติดตามประเมินผลการลงทุนในโครงการต่างๆ เช่น การก่อสร้างทางด่วนสายใหม่ การก่อสร้างทางขึ้น-ลง เพิ่มเติม การปรับปรุงทางขึ้น-ลงเป็นต้น นอกจากนี้บริษัทยังมีการจ้างผู้เชี่ยวชาญจากภายนอก เพื่อทำการ ศึกษาด้านต่างๆ เช่น ด้านการจราจร ด้านการก่อสร้าง เป็นโครงการฯ ไป

ปัจจุบันบริษัทกำลังศึกษาโครงการทางด่วนส่วนเชื่อมต่อระหว่างทางพิเศษครีรัช (บริเวณบางซื่อ) กับ ถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันตก โดยมีงบประมาณจำนวนทั้งสิ้น 1.0 ล้านบาท

5) ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

(1) ลักษณะสำคัญของทรัพย์สิน

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีที่ดิน 126 ไร่ 2 งาน 89 ตารางวา ราคาทุน 169,288,000 บาท ซึ่งใช้เป็นโรงหล่อชิ้นส่วนคอนกรีตสำเร็จรูป เมื่อมีการก่อสร้างทางด่วน ตั้งอยู่ที่นิคมอุตสาหกรรมบางปะอิน อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ที่ดินของบริษัท ทั้งหมดมีภาระผูกพันกับผู้ให้กู้โดยบริษัทใช้เป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันเงินกู้ของบริษัท อาคารที่ตั้ง ลั่นกังหันใหญ่ คือ อาคารศูนย์ควบคุมทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการทางด่วนขั้นที่ 2 แม้ว่ากรรมสิทธิ์ในอาคารจะเป็นของทางพิเศษแห่งประเทศไทย แต่บริษัทได้สิทธิในการใช้อาคาร ในการบริหารโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ได้ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญา

บริษัทยังไม่มีที่ดินอาคารและเครื่องจักร บริษัทยังได้เช่าอาคารสำนักงานให้กับ อยู่ที่เลขที่ 587 ถนนสุทธิสาร แขวงคินCADE กรุงเทพฯ 10310 โดยมีสาระสำคัญของสัญญาเช่า คือ เป็นลัญญา เช่าปีต่อปี อัตราค่าเช่าเดือนละ 10,000 บาท บริษัทยังคงใช้อาคารศูนย์ควบคุมทางด่วนบางปะอิน-



ปากเกร็ดซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดในการควบคุมงานปฏิบัติการ แม้ว่ากรรมสิทธิ์ในอาคารจะเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยแต่บริษัทย่อยได้สิทธิในการใช้ อาคารในการบริหารโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดได้ ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญา

(2) สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่สำคัญในการประกอบธุรกิจ

บริษัทและบริษัทย่อยมีสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่แล้วเสร็จสิ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 จำนวน 37,460 ล้านบาท และ 12,200 ล้านบาท ตามลำดับ จากการลงทุนก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ 2 ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดและทางด่วนส่วนดีดวย ค่าใช้จ่ายของบริษัท

เนื่องจากสัญญาสัมปทานทั้งสองโครงการเป็นสัญญาโครงการลักษณะ BTO (Build Transfer and Operate) กรรมสิทธิ์ในทางด่วนทั้งหมดรวมทั้งลิ้งก่อสร้างสาธารณะฯ ที่เกี่ยวข้องหรือ ใช้ประโยชน์อันเกี่ยวเนื่องกับระบบทางพิเศษซึ่งตกเป็นของโครงการพิเศษแห่งประเทศไทยทันทีที่ บริษัทจัดสร้างขึ้นและเมื่อเปิดใช้งานแล้ว บริษัทมีสิทธิที่จะใช้ทรัพย์สินนั้นโดยบริษัทมีหน้าที่บำรุง รักษาทรัพย์สินดังกล่าวตลอดระยะเวลาของสัญญา สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 กำหนด ระยะเวลา 30 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2533 และอาจต่ออายุอีก 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปี ตามเงื่อนไขที่บริษัทและโครงการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะตกลงกันต่อไป สัญญาโครงการทางด่วน สายบางปะอิน-ปากเกร็ดมีระยะเวลา 30 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2539 และสามารถต่ออายุ ในลักษณะการเช่าได้อีก 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปี สัญญาโครงการทางด่วนส่วนดีมีกำหนดระยะเวลา 30 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2540 สัญญากำหนดให้บริษัทและบริษัทย่อยเป็นผู้รับผิดชอบ ค่าใช้จ่าย ในการจัดจราจรและการถูกยกบันทางพิเศษ รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บค่าผ่านทาง โดยบริษัทเป็น ผู้จ่ายค่าจ้าง สวัสดิการ และเงินอื่นๆ ให้แก่พนักงานของโครงการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ที่ทำหน้าที่ จัดเก็บค่าผ่านทางรวมทั้งจ่ายค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทางพิเศษตลอดอายุสัญญา

(3) นโยบายการลงทุน และการบริหารงานในบริษัทย่อย

บริษัทมีนโยบายการลงทุนในธุรกิจสาธารณูปโภคที่เกือบทุนการดำเนินงานของบริษัทและ สร้างโอกาสให้แก่บริษัท โดยบริษัทได้มีการลงทุนดังนี้

(3.1) บริษัทลงทุนในบริษัทย่อย โดยมีผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับคือ เงินปันผลจากการลงทุน ในทุนของบริษัทย่อย และเส้นทางของโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด จะช่วย เพิ่มปริมาณจราจรให้กับโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 และ 2 ซึ่งจะสร้างรายได้และผลกำไร ให้แก่ทั้งสองบริษัทในระยะยาว

บริษัทลือทุนในบริษัทย่อยร้อยละ 99.99 คณะกรรมการบริหารของบริษัทเป็น คณะกรรมการบริษัทของบริษัทย่อยโดยตำแหน่ง บริษัทควบคุมดูแลบริษัทย่อย โดยลิ่ง กรรมการเข้าเป็นตัวแทนในบริษัทย่อยจำนวน 7 คน ในจำนวนกรรมการทั้งหมด 9 คน กรณี บริษัทย่อยมีการดำเนินการที่กระทบต่อบริษัทอย่างมีสาระสำคัญ บริษัทย่อยจะต้องขอ อนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทก่อน และบริษัทเป็นผู้รับจ้างดำเนินงานทั้งหมดของ บริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 บริษัทมีเงินลงทุนในบริษัทย่อย 3,000 ล้านบาท

ในวันที่ 31 ธันวาคม 2545 บริษัทย่อยมีผลขาดทุนสะสม 3,236 ล้านบาท บริษัทมี ข้อผูกพันตามสัญญาสินเชื่อในการสนับสนุนเงินเพื่อการดำเนินงาน (Cash Deficiency Support) ในวงเงิน 6,000 ล้านบาท ต่อบริษัทย่อย

บริษัทมีแผนการที่จะควบรวมกิจการระหว่างบริษัท และบริษัทย่อย โดยจะโอนสินทรัพย์และหนี้สินทั้งหมดของบริษัทย่อยให้แก่บริษัท เพื่อประโยชน์ในการดำเนินงานและบริหาร รวมถึงผลประโยชน์ทางด้านภาษี ซึ่งปัจจุบันแผนงานดังกล่าวได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นและเจ้าหนี้เงินกู้แล้วและอยู่ในระหว่างการพิจารณาอนุมัติของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

- (3.2) บริษัทลงทุนในบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่ได้รับสัมปทานจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ให้เป็นผู้ออกแบบ ผลิต จัดหา ติดตั้ง และใช้งานอุปกรณ์งานระบบ พร้อมทั้งบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าแต่ผู้เดียวตลอดอายุสัมปทาน 25 ปี โดยมีลิขสิทธิ์ได้รับรายได้ค่าโดยสารรวมทั้งการดำเนินกิจกรรมและจัดหารายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในสถานี

โดยบริษัทถือหุ้นจำนวนร้อยละ 15 ของทุนจดทะเบียน 6,500 ล้านบาท ผลประโยชน์ที่บริษัทคาดว่าจะได้รับคือเงินปันผลจากการลงทุนดังกล่าว

6) โครงการในอนาคต

โครงการก่อสร้างเพิ่มเติมส่วนต่อขยายตามลัญญาโครงการระบบทางค่าวันขั้นที่ 2 ซึ่งกำหนดลิธิของบริษัทที่จะได้รับการพิจารณา ก่อน ในกรณีที่จะมีการก่อสร้างหรือการดำเนินการส่วนต่อขยายของระบบทางค่าวันขั้นที่ 2 ทั้งนี้โดยเงื่อนไขในการเข้าดำเนินการดังกล่าวจะต้องให้ประโยชน์แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยไม่น้อยกว่าผู้เสนอรายอื่น

โครงการส่วนต่อขยายเพิ่มเติม มีดังนี้

- พื้นที่ต่อขยายส่วนดีบวก เป็นเล้นทางที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ส่วนดีที่ถนนศรีนครินทร์ลงไปทางทิศใต้และไปลิ้นสุดที่ถนนบางนา-ตราด โดยมีระยะทางประมาณ 9 กม.
- พื้นที่ต่อขยายส่วนบีบวกเป็นเล้นทางที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ส่วนบี 1 ที่แยกอุรุพงษ์ (และ/หรือบริเวณที่เหมาะสม) ไปทางทิศตะวันตก จนถึงพุทธอมฤตและครชัยครรี (และ/หรือบริเวณที่เหมาะสม)

ขณะนี้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ยังไม่ได้เปิดให้ประมูลโครงการทั้งสอง

7) ข้อพิพาททางกฎหมาย

บริษัทได้เบิกเผยแพร่รายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินแล้ว

8) โครงการเงินทุน

(1) หลักทรัพย์ของบริษัท

- (ก) บริษัทมีทุนจดทะเบียน 8,000 ล้านบาท เป็นทุนสามัญ 800 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท เรียกชำระแล้ว 7,700 ล้านบาท แบ่งเป็นทุนสามัญ 770 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท
(ข) บริษัทและกลุ่มผู้ถือหุ้นรายใหญ่ได้มีข้อตกลงระหว่างกัน (Second Shareholders Agreement) โดยกำหนดให้เรื่องซึ่งมีผลต่อการดำเนินงานของบริษัทอย่างเป็นสาระสำคัญ ต้องผ่านการพิจารณาโดยที่ประชุมกลุ่มผู้ถือหุ้นหลักก่อนที่จะนำเสนอที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทพิจารณาต่อไป



(ค) ณ วันที่ 31 มกราคม 2546 หุ้นสามัญของบริษัทมีการออกเป็น Non-Voting Depositary Receipt หรือ NVDR จำนวน 5,628,797 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.73 ของจำนวนหุ้นบริษัท ทั้งหมด โดยหุ้นดังกล่าวมีสิทธิในการรับปันผลตอบแทนจากการลงทุนใน NVDR เท่ากับจำนวนเงินปันผลที่บริษัทไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด ได้รับ แต่ผู้ถือหุ้น NVDR ไม่สามารถใช้สิทธิออกเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้น นักลงทุนสามารถตรวจสอบจำนวนหุ้นที่เป็นเอ็นวีดีอาร์ ได้จากเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ www.set.or.th/nvdr

(2) ผู้ถือหุ้น

รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก ณ วันที่ 21 มีนาคม 2545 ซึ่งเป็นวันปิดสมุดทะเบียน
ผู้ถือหุ้นครั้งที่หลังสุด

	รายชื่อผู้ถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ	สัดส่วนการถือหุ้น	
			จำนวนหุ้น	% ของจำนวนหุ้นทั้งหมด
(1)	บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน)	งานก่อสร้าง	100,167,750	13.01
(2)	HSBC (SINGAPORE) NOMINEES PTE LTD	กองทุน	56,025,600	7.28
(3)	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธนาคารพาณิชย์	55,295,390	7.18
(4)	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	ธนาคารพาณิชย์	39,890,550	5.05
(5)	BILFINGER+BERGER BAUAKTIENGESELLCHAFT	งานก่อสร้าง	33,837,140	4.39
(6)	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	ธนาคารพาณิชย์	33,243,163	4.32
(7)	MORGAN STANLEY & CO INTERNATIONAL LIMITED	หลักทรัพย์	21,174,700	2.75
(8)	ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)	ธนาคารพาณิชย์	20,878,530	2.71
(9)	ธนาคารกรุงเชียงใหม่ จำกัด (มหาชน)	ธนาคารพาณิชย์	19,614,270	2.55
(10)	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	หลักทรัพย์	17,231,700	2.24

(3) นโยบายการจ่ายเงินปันผล

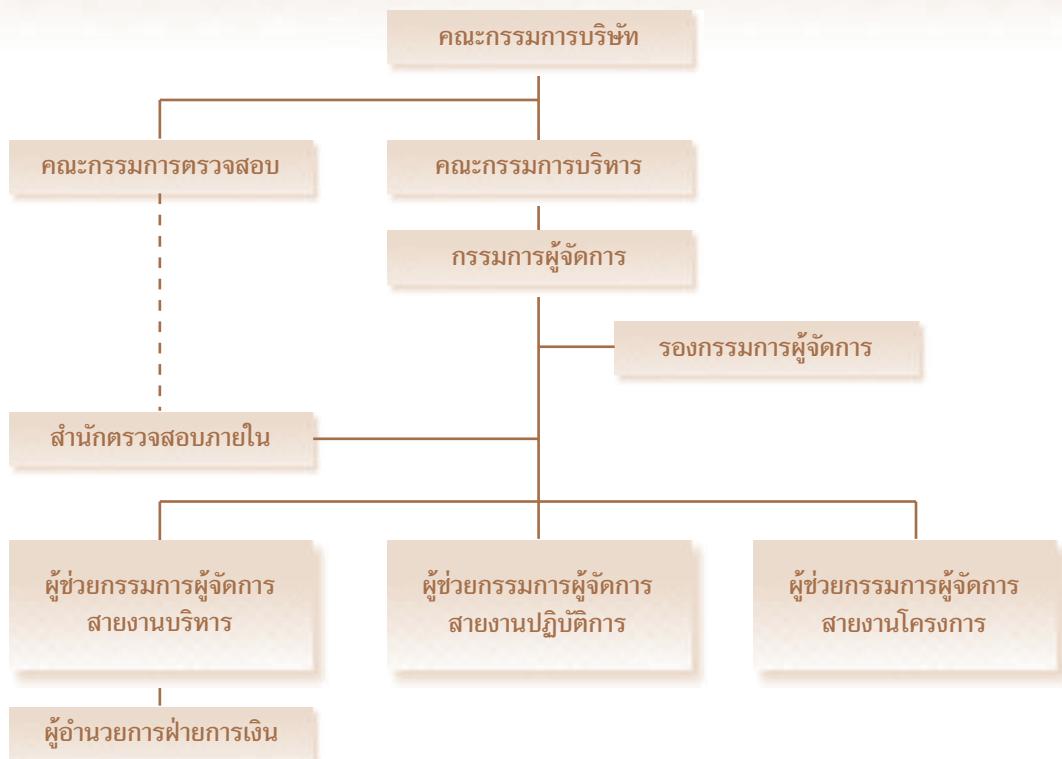
ตามเงื่อนไขของลัญญาลินเชื่อก่อนการจ่ายเงินปันผล บริษัทและบริษัทย่อยจะต้องมีเงินสำรองจำนวนที่สูงกว่า (ก) เงินเดือนและค่าตอบแทนที่ครบกำหนดชำระภายใน 3 งวดล่วงหน้า และ (ข) จำนวน 2,000 ล้านบาท ทั้งนี้ผู้ให้กู้อาจจะยกเลิกเงื่อนไขเรื่องการดำเนินสำรองในกรณีที่บริษัทและบริษัทย่อยเพิ่มทุนจดทะเบียนและจำนวนหุ้นใหม่ให้กับนักลงทุน โดยในปี 2545 บริษัทได้จ่ายปันผลสำหรับปี 2544 ให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราหุ้นละ 0.75 บาท

ตามเงื่อนไขใหม่ในลัญญาลินเชื่อชี้แจงแก่ไขเมื่อเดือนกรกฎาคม 2545 บริษัทสามารถจ่ายเงินปันผลได้ไม่เกินร้อยละ 60 ของกำไรสุทธิประจำปี ในกรณีจ่ายเงินปันผลสูงกว่าร้อยละ 60 ของกำไรสุทธิประจำปีจะต้องได้รับอนุมัติจากผู้ให้กู้

9) การจัดการ

(1) โครงสร้างการจัดการ

โครงสร้างการจัดการของบริษัท ประกอบด้วยคณะกรรมการทั้งหมด 3 ชุด คือ คณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการบริหาร และคณะกรรมการตรวจสอบ และเจ้าหน้าที่บริหาร ดังนี้



คณะกรรมการบริษัท (หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีข้อ 8 และข้อ 9)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 คณะกรรมการของบริษัทประกอบด้วยบุคคลผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวนทั้งสิ้น 12 ท่าน โดยประกอบด้วย

- กรรมการที่เป็นผู้บริหาร 7 ท่าน
- กรรมการที่เป็นอิสระ 4 ท่าน
- กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 1 ท่าน

ดังนั้น บริษัทมีกรรมการที่เป็นอิสระ 4 ท่าน คิดเป็น 1 ใน 3 ของกรรมการทั้งคณะ ซึ่งถือว่ามีการถ่วงดุลของกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร โดยประ岸กรรมการเป็นกรรมการอิสระตามความหมายของตลาดหลักทรัพย์และไม่มีความสัมพันธ์ใด ๆ กับฝ่ายบริหาร และไม่เป็นบุคคลเดียวกับกรรมการผู้จัดการ เพื่อเป็นการแบ่งแยกหน้าที่ในการกำหนดนโยบายกำกับดูแลและการบริหารงานประจำ

รายชื่อคณะกรรมการมีดังนี้⁽¹⁾

1. ดร. วีรพงษ์ รามาภรณ์	ประธานกรรมการบริษัท
2. ศ.ศุภชัย พิเชฐฐานิช	กรรมการบริษัท
3. พลเอกเชษฐา ฐานะชาโร	กรรมการบริษัท
4. ศ.ดร.กนก วงศ์คระห์เจ่น	กรรมการบริษัท
5. นายปิยวิศว์ ศรีวิเศษพงษ์	กรรมการบริษัท
6. นายมณฑีร กุลธรรม ⁽²⁾	กรรมการบริษัท
7. ม.ล. ประسنชัย เกษมลั้นด์	กรรมการบริษัท
8. ดร. สมบัติ กิจลักษณ์	กรรมการบริษัท
9. นายชาลี โสภณพนิช	กรรมการบริษัท
10. นายคุณิต เต็งนิยม ⁽³⁾	กรรมการบริษัท



11. นายอรุณเดช พิชผล กรรมการบริษัท
 12. นายสุพงศ์ ชัยตสาหกิจ กรรมการบริษัท
 หมายเหตุ ⁽¹⁾ รายละเอียดปรากฏตามผนวก 1
⁽²⁾ แทนนายวัฒน์ชัย สุวนันธ์ ตั้งแต่วันที่ 28 พฤษภาคม 2545
⁽³⁾ แทนนางเยาวลักษณ์ ลิขิตวัฒนา Nurwaksh ตั้งแต่วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2545
 กรรมการผู้มีอำนาจจะลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท ได้แก่ ดร. วีรพงษ์ รามาภรณ์ นายปลิว ศรีวิศวะเวทย์ ม.ล.ประสนชัย เกษมลันด์ ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์ นายสุพงศ์ ชัยตสาหกิจ โดยกรรมการสองในท้าท่านนี้ลงลายมือชื่อร่วมกัน และประทับตราสำคัญของบริษัท

การประชุมคณะกรรมการบริษัท (หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีข้อ 11)

คณะกรรมการมีกำหนดการประชุมโดยปกติเป็นประจำทุก 3 เดือน และมีการประชุมพิเศษเพิ่มตามความจำเป็น โดยมีการกำหนดควรซัดเจนล่วงหน้า และมีวาระพิจารณาผลการดำเนินงานเป็นประจำ สำนักกรรมการผู้จัดการ ซึ่งทำหน้าที่เลือกนิเลขาธนุการบริษัทได้ส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อม ระเบียบวาระการประชุม ก่อนการประชุมล่วงหน้า 10 วัน และมีการส่งเอกสารประกอบการประชุม ล่วงหน้า 3 วัน เพื่อให้คณะกรรมการมีเวลาศึกษาก่อนเข้าประชุม โดยในปี 2545 คณะกรรมการมี การประชุมตามวาระปกติ 4 ครั้ง นอกจากนี้ยังมีการประชุมคณะกรรมการบริหารทุกวันพุธสบดีที่ 3 ของทุกเดือน

อำนาจหน้าที่คณะกรรมการบริษัท

การทำรายการระหว่างกรรมการและบุคคลที่เกี่ยวข้องต้องขออนุมัติจากคณะกรรมการทุกกรณี และกรรมการที่มีส่วนได้เสียจะไม่สามารถออกเสียงได้ และหากเป็นรายการที่มีมูลค่าสูงก็ต้องขอ อนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ตามประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องรายการที่เกี่ยวโยง

คณะกรรมการตรวจสอบ (หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีข้อ 12)

คณะกรรมการบริษัทมีการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อช่วยในการกำกับดูแล กิจการของบริษัท โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 3 ท่าน คือ

1. ศ. ศุภชัย พิศิษฐวนิช ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. พลเอกเชษฐา ฐานะจาริ กรรมการตรวจสอบ
3. ศ.ดร.กนก วงศ์ธรรมงาน กรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบมีกำหนดการประชุมโดยปกติเป็นประจำทุก 3 เดือน และรายงาน ต่อคณะกรรมการบริษัท โดยในปี 2545 มีการประชุมทั้งสิ้น 4 ครั้ง

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอดแทบรายงานทางการเงินของบริษัท
2. สอดแทบระบบการควบคุมภายในของบริษัท
3. พิจารณา คัดเลือก และเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีของบริษัท
4. สอดแทบการปฏิบัติตามข้อบังคับและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
5. พิจารณาการเปิดเผยข้อมูลรายการเกี่ยวโยงให้ถูกต้องครบถ้วน
6. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบไว้ในรายงานประจำปีของบริษัท
7. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการของบริษัทมอบหมายและคณะกรรมการตรวจสอบเห็นชอบ

คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารเพื่อช่วยในการให้คำแนะนำ คำปรึกษา แก่ฝ่ายบริหาร และดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 คณะกรรมการบริหารประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 7 ท่าน คือ

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| 1. นายปลิว ศรีวิศิวนาท | ประธานกรรมการบริหาร |
| 2. ม.ล. ประลับชัย เกษมลันด์ | กรรมการบริหาร |
| 3. ดร. สมบัติ กิตจลักษณ์ | กรรมการบริหาร |
| 4. นายชาลี โสภณพนิช | กรรมการบริหาร |
| 5. นายคุลิต พึ่งนิยม ⁽¹⁾ | กรรมการบริหาร |
| 6. นายอรุคเดช พีชผล | กรรมการบริหาร |
| 7. นายสุพงศ์ ชัยฤทธิ์ | กรรมการบริหาร |
- หมายเหตุ ⁽¹⁾ แทนนางเยาวลักษณ์ ลิขิตวัฒนาธุรกษ์ ตั้งแต่วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2545

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริษัทได้มอบหมายให้คณะกรรมการบริหารมีอำนาจหน้าที่ในการอนุมัติการ เข้าทำรายการใด ๆ ซึ่งมีผลผูกพันบริษัทในวงเงินครั้งละไม่เกิน 50,000,000 บาท (ห้าล้านบาทถ้วน) และให้คำแนะนำ คำปรึกษา และแนะนำนโยบายแก่กรรมการผู้จัดการ และฝ่ายบริหาร และดำเนินการ อื่น ๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการของบริษัทเป็นครั้งคราว

เจ้าหน้าที่บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 เจ้าหน้าที่บริหาร ⁽¹⁾ ของบริษัทมีจำนวนทั้งสิ้น 4 ท่าน ดังนี้

- | | |
|-------------------------|--|
| 1. นายสุพงศ์ ชัยฤทธิ์ | กรรมการผู้จัดการ |
| 2. นายสมนึก ชานนท์ | รองกรรมการผู้จัดการ
รักษาการผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการสายงานปฏิบัติการ และ
รักษาการผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม |
| 3. นางพ耶าว์ มริตคนะพร | ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการสายงานบริหาร และ
รักษาการผู้อำนวยการฝ่ายการเงิน |
| 4. นายพเนยด ส่าหร่ายทอง | ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการสายงานโครงการ
หมายเหตุ ⁽¹⁾ เจ้าหน้าที่บริหารตามคำนิยาม “ผู้บริหาร” ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับ
หลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (รายละเอียดปรากฏตามผนวก 1) |

เลขานุการบริษัท

สำนักกรรมการผู้จัดการทำหน้าที่เลื่อนเลขาธุการบริษัท มีหน้าที่ในการดูแลให้บริษัทมีการ ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับบริษัท

โครงสร้างกรรมการบริษัทของบริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 คณะกรรมการของบริษัทย่อยประกอบด้วยบุคคลผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวนทั้งสิ้น 9 ท่าน ดังนี้

- | | |
|--------------------------------------|---------------------|
| 1. นายปลิว ศรีวิศิวนาท | ประธานกรรมการบริษัท |
| 2. นายมนเทียร กลอธาร์ ⁽¹⁾ | กรรมการบริษัท |
| 3. ม.ล. ประลับชัย เกษมลันด์ | กรรมการบริษัท |



4. ดร. สมบัติ	กิจจาลักษณ์	กรรมการบริษัท
5. นายชาลี	โสกนพนิช	กรรมการบริษัท
6. นายดุลิต	เด็งนิยม ⁽²⁾	กรรมการบริษัท
7. นายอรุณเดช	พีชผล	กรรมการบริษัท
8. นายสุพงค์	ชยุตสาหกิจ	กรรมการบริษัท
9. นายสุวิช	พึงเจริญ	กรรมการบริษัท
หมายเหตุ ⁽¹⁾	แทนนายวัฒน์ชัย สุวนันธ์	ตั้งแต่วันที่ 25 พฤษภาคม 2545
	(2) แทนนางเยาวลักษณ์ ลิขิตวัฒนาอุรักษ์	ตั้งแต่วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2545

กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท ได้แก่ นายปลิว ตรีวิศวะทย์ ม.ล. ประธานชัย เกษมลันด์ ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์ นายสุพงค์ ชยุตสาหกิจ นายสุวิช พึงเจริญ โดยกรรมการ สองในห้าท่านนี้ลงลายมือชื่อร่วมกัน และประทับตราสำคัญของบริษัท

(2) การสรุหารายการและเจ้าหน้าที่บริหาร

คณะกรรมการบริษัท

ในการแต่งตั้งกรรมการบริษัทนั้นไม่ได้ผ่านการคัดเลือกโดยคณะกรรมการสรรหา แต่ เป็นการเสนอรายชื่อโดยผู้ถือหุ้นซึ่งเข้าประชุม และที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการ โดยใช้ เลียงข้างมากตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้

- ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่งเสียงต่อหุ้นที่ตนถืออยู่
- การเลือกตั้งกรรมการให้ลงคะแนนเสียงเลือกตั้งเป็นคะแนนครึ่งเดียวเต็มจำนวนกรรมการทั้งหมด ที่จะต้องเลือกตั้งในคราวนั้น หรือหากที่ประชุมผู้ถือหุ้นเห็นสมควรก็ให้ลงคะแนนเสียงเลือกตั้ง เป็นรายบุคคล ทั้งนี้ในการออกเสียงลงคะแนนไม่ว่าจะเป็นการเลือกตั้งเป็นรายบุคคลหรือ เป็นคะแนนบุคคล แต่ละคนที่ผู้ถือหุ้นออกเสียงเลือกตั้งจะได้รับคะแนนเสียงจากผู้ถือหุ้นตาม จำนวนหุ้นที่ผู้ถือหุ้นนั้นมีอยู่ทั้งหมดตาม ข้อ 1 โดยผู้ถือหุ้นดังกล่าวจะแบ่งคะแนนเสียงให้ แก่ผู้หนึ่งผู้ใดมากหรือน้อยเพียงใดไม่ได้
- ในกรณีที่ทำการลงคะแนนเสียงเลือกตั้งเป็นรายบุคคล บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุด ตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะ พึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับลงมาไม่มีคะแนนเสียง เท่ากันเกินจำนวนที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้นให้ใช้วิธีการจับสลาก

คณะกรรมการตรวจสอบ

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเป็นผู้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบโดยให้มีวาระการดำรง ตำแหน่งคราวละ 3 ปี โดยกรรมการตรวจสอบซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระอาจได้รับการแต่งตั้งใหม่ อีกครั้งได้

คณะกรรมการบริหาร

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเป็นผู้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารทั้งนี้เป็นไปตามข้อบังคับบริษัท ซึ่งกำหนดว่ากรรมการบริษัทอาจมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งหรือหลายคนปฏิบัติการอย่างใด อย่างหนึ่งแทนคณะกรรมการบริษัทก็ได้

เจ้าหน้าที่บริหาร

ที่ประชุมคณะกรรมการบริหารเป็นผู้แต่งตั้งผู้บริหารตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป

(3) ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร (หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีข้อ 10)

บริษัทได้กำหนดนโยบายค่าตอบแทนกรรมการไว้อย่างชัดเจน โดยได้ขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น และสำหรับค่าตอบแทนผู้บริหารเป็นไปตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการกำหนด โดยในปี 2545 จำนวนค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารมีดังนี้

1. ค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท ประกอบด้วย ค่าตอบแทนประจำตำแหน่ง ค่าเบี้ยประชุม ค่าเบี้ยเลี้ยง โบนัส รวมค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท 12 ท่าน ในปี 2545 เป็นเงิน 15,168,478 บาท
2. ค่าตอบแทนของกรรมการบริหาร ประกอบด้วย ค่าตอบแทน ค่าเบี้ยประชุม ค่าเบี้ยเลี้ยง ส่วนค่าตอบแทนของผู้บริหาร ประกอบด้วย เงินเดือน โบนัส เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพร้อยละ 5 ของเงินเดือน ค่าตอบแทนของกรรมการบริหาร 7 ท่าน และผู้บริหาร 4 ท่าน ในปี 2545 เป็นเงิน 28,916,473 บาท

(4) สิทธิของผู้ถือหุ้นและการประชุมผู้ถือหุ้น (หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีข้อ 2 และข้อ 4)

ในปี 2545 บริษัทได้มีการประชุมผู้ถือหุ้น จำนวน 1 ครั้ง โดยการประชุมได้จัดที่โรงแรมเรดิสัน และบริษัทได้จัดส่งหนังสือนัดประชุมพร้อมทั้งวาระต่าง ๆ ให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าก่อนวันประชุม 10 วัน โดยในแต่ละวาระมีความเห็นของคณะกรรมการประกอบ และมีการบันทึกการประชุมถูกต้องครบถ้วน เพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถตรวจสอบได้ โดยประธานในที่ประชุมได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิอย่างเท่าเทียมกันในการตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัท สอดคล้องและแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่าง ๆ รวมทั้งได้บันทึกประเด็นซักถามและข้อคิดเห็นที่สำคัญไว้ในรายงานการประชุมแล้ว

(5) การกำกับดูแลกิจการ

นโยบายการกำกับดูแลกิจการ (หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีข้อ 1)

คณะกรรมการบริษัทได้ให้ความสำคัญต่อการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อเพิ่มความโปร่งใส ความรับผิดชอบตามหน้าที่ของคณะกรรมการ และผู้บริหาร และเพิ่มความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ถือหุ้น ผู้ลงทุนและผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย จึงได้กำหนดนโยบายสนับสนุนการกำกับดูแลกิจการ โดยครอบคลุมหลักสำคัญดังนี้

1. การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างเท่าเทียมกัน เป็นธรรมต่อทุกฝ่าย
2. คณะกรรมการมีความมุ่งมั่นในการสร้างมูลค่าเพิ่มแก่กิจการในระยะยาว บริหารงานด้วยความรอบคอบและระมัดระวัง รับผิดชอบต่อการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความสามารถและประจิวติภาพ ที่เพียงพอเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้ถือหุ้น ดูแลมิให้เกิดปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และรับผิดชอบต่อการตัดสินใจและการกระทำการของตนเอง
3. การดำเนินงานเป็นไปด้วยความโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ เปิดเผยข้อมูลอย่างเที่ยงพอแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย
4. การดำเนินธุรกิจโดยคำนึงถึงความเสี่ยงอยู่เสมอ โดยมีการควบคุมและบริหารความเสี่ยง ที่เหมาะสม
5. บริษัทมีการกำหนดจรรยาบรรณเพื่อให้กรรมการและพนักงานถือปฏิบัติแล้ว

(6) ภาวะผู้นำและวิสัยทัศน์ (หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีข้อ 5)

1. คณะกรรมการได้มีส่วนร่วมในการกำหนด (หรือให้ความเห็นชอบ) วิสัยทัศน์ ภารกิจ กลยุทธ์ เป้าหมาย แผนธุรกิจ และงบประมาณของบริษัท ตลอดจนกำกับดูแลให้ฝ่ายจัดการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนธุรกิจ และงบประมาณที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงสุดให้แก่กิจการ และความมั่นคงสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น



2. คณะกรรมการได้จัดให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน และมาตรการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิผลรวมทั้งมีการติดตามการดำเนินการในเรื่องดังกล่าวอย่างสม่ำเสมอ
3. คณะกรรมการเป็นผู้พิจารณาการกำหนดและแยกบทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการ อนุกรรมการ และฝ่ายจัดการอย่างชัดเจน ดังรายละเอียดในหัวข้อ 9) รวมทั้งมีการสื่อสารบทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบดังกล่าวต่อกรรมการ อนุกรรมการ ฝ่ายจัดการและพนักงานของบริษัทยอย่างสม่ำเสมอ
4. คณะกรรมการกำกับดูแลให้คณะกรรมการบริหารดำเนินการตามนโยบายที่กำหนดไว้ โดยคณะกรรมการบริหารมีอำนาจอนุมัติการเข้าทำรายการใด ๆ ซึ่งผู้พนักงานบริษัทในวงเงินไม่เกินครั้งละ 50 ล้านบาท ทั้งนี้ไม่รวมถึงรายการที่มีความขัดแย้งหรือมีล่วงໄດ้เสีย รวมทั้งรายการที่ต้องขอความเห็นจากผู้ถือหุ้นตามข้อกำหนดของ กลต. และตลาดหลักทรัพย์

(7) การคุ้มครองการใช้ข้อมูลภายใน (หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีข้อ 6)

บริษัทมีนโยบายและวิธีการคุ้มครองการใช้ข้อมูลภายในของผู้บริหารเพื่อป้องกันมิให้เกิดกรณีที่ผู้บริหารนำข้อมูลภายในไปใช้เพื่อประโยชน์ส่วนตน โดยจัดให้มีการให้ความรู้แก่ผู้บริหารเพื่อรับทราบภาระหน้าที่ ที่ผู้บริหารต้องรายงานการถือหุ้นหลักทรัพย์ของตน ของคู่ล้มรัลและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะซึ่งถือหุ้นหลักทรัพย์ของบริษัท รวมทั้งบทกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 และบริษัทได้กำหนดให้ผู้บริหารรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือหุ้นหลักทรัพย์ต่อคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตามมาตรา 59 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 นอกจากนี้บริษัทได้กำหนดห้ามผู้บริหารที่ได้รับทราบ ข้อมูลภายในกระทำการใด ๆ ซึ่งเป็นการขัดต่อกฎหมาย 241 ของพระราชบัญญัติฯ

นอกจากนี้บังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัทได้กำหนดห้ามพนักงานบริษัทเปิดเผยความลับของบริษัทแก่บุคคลภายนอกหรือใช้ดำเนินการที่ไม่ควรกระทำการใดๆ ที่จะเปิดเผยความลับของบริษัทแก่บุคคลอื่นโดยมิชอบ หากฝ่าฝืนถือว่ามีความผิดทางวินัย ซึ่งมีโทษคือการเลิกจ้าง

ความลับพันธ์กับผู้ลงทุน (หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีข้อ 15)

คณะกรรมการให้ความสำคัญต่อการเปิดเผยข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส และทั่วถึง ทั้งรายงานการเงินและข้อมูลทั่วไป ตลอดจนข้อมูลสำคัญที่มีผลกระทบต่อราคางานหลักทรัพย์ของบริษัทตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ดังกล่าวเพื่อให้ผู้ลงทุน และผู้ที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ ทั้งโดยผ่านตลาดหลักทรัพย์ฯ เว็บไซต์ของบริษัท <http://www.becl.co.th> และหน่วยงานนักลงทุนลับ (Investor Relations) ซึ่งบริษัทได้มีการให้ข้อมูลกับนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศโดยในปี 2545 ได้มีการพบนักลงทุน (Road Show) ในประเทศไทยและฮ่องกง และในกรุงเทพมหานคร

(8) จริยธรรมธุรกิจ (หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีข้อ 7)

บริษัทได้ออกข้อพึงปฏิบัติเกี่ยวกับจรรยาบรรณของผู้บริหาร และพนักงาน เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ตามภารกิจของบริษัทด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต และเที่ยงธรรม ทั้งการปฏิบัติต่อบริษัท และผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม สาธารณะ และสังคม โดยบริษัทอยู่ร่วมกับติดตามการปฏิบัติตามแนวทางดังกล่าว

(9) บุคลากร

บริษัทมีจำนวนพนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 ทั้งหมด 608 คน โดยเป็นผู้บริหาร ดังเด็ดผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการขึ้นไป จำนวน 4 คน เป็นพนักงานลังกัดสำนักกรรมการผู้จัดการ และ

สำนักตรวจสอบภายใน รวม 23 คน ที่เหลือจัดแบ่งเป็น พนักงานในสายงานปฏิบัติการ 482 คน สายงานบริหาร 83 คนและสายงานโครงการ 16 คน โดยสายงานปฏิบัติการถือเป็นสายงานหลักของธุรกิจบริษัท

บริษัทได้ให้ความสำคัญในด้านการพนักงาน โดยมีการปฏิบัติกับพนักงานอย่างเท่าเทียม เป็นธรรม และให้ผลตอบแทนที่เหมาะสม โดยมีนโยบายหลัก ๆ ดังนี้

นโยบายทางด้านแรงงานล้มพันธ์

ตลอดเวลาที่บริษัทดำเนินธุรกิจมาไม่เคยมีข้อพิพาททางด้านแรงงาน บริษัทได้ดำเนินนโยบายทางด้านแรงงานล้มพันธ์ที่ให้พนักงานมีส่วนร่วม เปิดโอกาสให้พนักงานได้แสดงความเห็น ความสามารถ รวมทั้งการปฏิบัติตามข้อกำหนดของกฎหมายอย่างเคร่งครัด ดังนี้

1. การกำหนดวิธีการและขั้นตอนการร้องทุกข์ สำหรับพนักงานที่เห็นว่าตนอาจถูกกลั่นแกล้ง หรือไม่ได้รับความเป็นธรรมเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ หรือเกี่ยวกับเรื่องที่ถูกดำเนินการทางวินัย หรือเกี่ยวกับลิทธิประโยชน์อันควรได้
2. การจัดให้มีการเลือกตั้งคณะกรรมการสวัสดิการของบริษัท ตั้งแต่ปี 2541 เป็นต้นมา เพื่อทำหน้าที่
 - (1) ร่วมหารือกับบริษัท เพื่อจัดสวัสดิการแก่พนักงาน
 - (2) ให้คำปรึกษาหารือและเสนอแนะความเห็นแก่บริษัทในการจัดสวัสดิการสำหรับพนักงาน
 - (3) ตรวจสอบ ควบคุม ดูแล การจัดสวัสดิการ ที่บริษัทจัดให้แก่พนักงาน
 - (4) เสนอข้อคิดเห็นและแนวทางในการจัดสวัสดิการที่เป็นประโยชน์สำหรับพนักงานต่อคณะกรรมการสวัสดิการแรงงาน
3. ซึ่งในการดำเนินกิจกรรมของคณะกรรมการสวัสดิการของบริษัทที่ให้ได้มีการpub แปลงปลี่ยนความคิดเห็นกันอย่างใกล้ชิด ระหว่างผู้บริหารระดับสูงกับพนักงาน ทำให้เกิดการปรับปรุงสวัสดิการของบริษัทอย่างต่อเนื่อง การสนับสนุนให้พนักงานที่มีความสนใจทำกิจกรรมนอกงานที่เป็นกิจกรรมที่สร้างสรรค์ และเป็นประโยชน์ รวมตัวกันเพื่อขอจัดตั้งชมรม โดยให้พนักงานจัดการดูแลกิจกรรมของชมรมเอง โดยการสนับสนุนค่าใช้จ่าย และวัสดุอุปกรณ์ รวมถึงลิทธิบัตรประจำการจากบริษัท โดยชมรมกิจกรรมแรกที่จัดตั้ง คือ ชมรมกีฬาพนักงานบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งจัดตั้งเมื่อปี 2542 จนกระทั่งปัจจุบัน ซึ่งกิจกรรมของชมรมมีความหลากหลายเป็นลำดับ ดังจะเห็นได้จากประเภทของกีฬาที่พนักงานเข้าร่วมมีเพิ่มมากขึ้น จากเดิมที่เริ่มก่อตั้งมี 3 ประเภท ปัจจุบันเพิ่มเป็น 6 ประเภท

ผลตอบแทน

ผลตอบแทนของพนักงานนอกเหนือจากเงินเดือน ค่าทำงานล่วงเวลา ค่าทำงานวันหยุด ค่าทำงานล่วงเวลาวันหยุด ค่าทำงานกะ แล้วบริษัทยังจ่ายเงินสมบทกองทุนประกันสังคมในอัตรา ร้อยละ 3 ของค่าจ้างผู้ประกันตน ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมาย

นอกจากนี้บริษัทยังได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงาน โดยพนักงานจ่ายเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 5 ของค่าจ้าง บริษัทจ่ายสมทบในอัตราร้อยละ 5 ของค่าจ้าง เช่นกัน คิดเป็นเงินที่บริษัทจ่ายสมทบในปี 2545 จำนวน 5,060,991.70 บาท ในปี 2545 บริษัทมีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับพนักงานรวมทั้งสิ้น 150,572,270.34 บาท

นโยบายในการพัฒนาพนักงาน

ในเรื่องของการปรับปรุงประสิทธิภาพ คุณภาพของบุคลากรและคุณภาพของงาน บริษัทได้กำหนดนโยบาย และแผนงานหลักของบริษัทอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด โดยในปี 2543 ได้ร่วมกับ



สถาบันส่งเสริมเทคโนโลยีในนามของสมาคมล่งเสริมเทคโนโลยี (ไทย-ญี่ปุ่น) เพื่อจัดการฝึกอบรมและให้คำปรึกษา เพื่อนำระบบบริหารงานคุณภาพมาประยุกต์ใช้อย่างมีประสิทธิผลในระบบการทำงานของบริษัท ระบบบริหารงานคุณภาพต่างๆที่บริษัทนำมาประยุกต์ใช้ได้แก่ กิจกรรม 5S กิจกรรมกลุ่มคุณภาพ (QCC) ระบบบริหารงานคุณภาพ (ISO) และกิจกรรมข้อเสนอแนะ (Suggestion System) ซึ่งได้เริ่มดำเนินกิจกรรมตั้งแต่ปี 2543 จนกระทั่งปัจจุบัน โดยเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2544 บริษัทได้รับการรับรองระบบบริหารงานคุณภาพ (ISO) 9001 : 2000 จากบริษัท เอส จี เอส (ประเทศไทย) จำกัด ตามมาตรฐานของ UKAS แห่งประเทศไทยอังกฤษ และ NAC แห่งประเทศไทย และภายหลังจากการได้รับการรับรองระบบบริหารงานคุณภาพแล้ว ได้มีการตรวจสอบตามระบบคุณภาพภายใน (Surveillance) โดยบริษัท เอส จี เอส (ประเทศไทย) จำกัด มาโดยลำดับ คือ ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2545 และครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2545 ผลการตรวจสอบตาม ปรากฏว่า บริษัทมีการรักษาคุณภาพอย่างต่อเนื่อง มีการปรับปรุงงานในระบบสอดคล้องกับข้อกำหนด ไม่พ้นรายการที่ไม่สอดคล้อง (NC:Non-Conformance)

ในปี 2545 และปี 2546 บริษัทยังคงเน้นนโยบาย และแผนงานหลัก ในการพัฒนาประสิทธิภาพ และคุณภาพงาน ด้วยระบบ ISO 9001:2000 โดยมีกิจกรรม 5S QCC และ Suggestion รองรับ

(10) ลิฟธิขอผู้มีส่วนได้เสีย (หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีข้อ 3)

บริษัทได้ให้ความสำคัญต่อลิฟธิขอผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ไม่ว่าจะเป็นผู้มีส่วนได้เสียภายใน ได้แก่ พนักงานและผู้บริหารของบริษัทและบริษัทที่อยู่ หรือผู้มีส่วนได้เสียภายนอก ได้แก่ คู่แข่ง เจ้าหนี้ ภาครัฐและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากบริษัทตระหนักรถึงแรงสนับสนุนจากผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ ซึ่งจะสร้างความสามารถในการแข่งขันและสร้างกำไรให้กับบริษัท ซึ่งถือว่าเป็นการสร้างความสำเร็จในระยะยาวของบริษัทได้

10) การควบคุมภายใน (หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีข้อ 13)

บริษัทให้ความสำคัญต่อระบบการควบคุมภายใน เพื่อเป็นการป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับบริษัท คุ้มครองทรัพย์สินของบริษัท ให้มีการนำใบเชือย่างมีประสิทธิภาพ และควบคุมการปฏิบัติงานในเรื่องต่างๆ ตามข้อกำหนดกฎหมายและข้อบังคับของทางราชการ โดยมีสำนักตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามระบบการควบคุมภายในที่กำหนดไว้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ และเพื่อให้สำนักตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระสามารถทำหน้าที่ตรวจสอบและถ่วงดุลได้อย่างเต็มที่ บริษัทจึงกำหนดให้สำนักตรวจสอบภายใน รายงานผลการตรวจสอบโดยตรงต่อกomitee คณะกรรมการตรวจสอบ

ในด้านการบริหารความเสี่ยง บริษัทได้ให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่งโดยได้มีการพิจารณาปัจจัยเสี่ยงที่บริษัทประสบอยู่หรือคาดว่าจะประสบ นำมารวบเคราะห์ผลกระทบและโอกาสที่ความเสี่ยงนั้นจะเกิดขึ้นแล้ว กำหนดมาตรการป้องกันและจัดการความเสี่ยงนั้น จัดทำเป็นรายงานบริหารความเสี่ยงและมีการติดตามผล เป็นระยะอย่างสม่ำเสมอสำหรับปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญของบริษัทได้อธิบายไว้ในหัวข้อเรื่องปัจจัยเสี่ยง หน้า 2

คณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบได้ประเมินระบบการควบคุมภายในตามแบบประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในในการประชุมคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2546 และสรุปความเห็นได้ว่าบริษัทมีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอและเหมาะสมแล้ว

11) รายการระหว่างกัน (หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีข้อ 6)

รายการธุรกิจกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง เป็นไปตามเงื่อนไขและเงื่อนไขตามปกติธุรกิจ การทำรายการเกี่ยวโยงเป็นไปตามเงื่อนไขข้อกำหนดตลาดทั่วไปของประเทศไทย จำนวนเงินของรายการระหว่างกันในปี 2545 และยอดเจ้าหนี้/ลูกหนี้คงเหลือของรายการระหว่างกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 ได้แสดงไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6

รายละเอียดเงินกู้ยืมระยะยาว และยอดคงค้าง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545

รายชื่อผู้ให้กู้	ยอดคงค้าง (บาท)	สัดส่วน
1 ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	12,718,128,116	35.50
2 ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	9,355,893,777	26.11
3 ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)	8,474,936,678	23.66
4 ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	5,277,486,253	14.73
	35,826,444,824	100.00

12) ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

(1) งบการเงิน

(1.1) รายงานการสอบบัญชี

(1.1.1) รายการการตรวจสอบของผู้สอบบัญชีในระยะ 3 ปีที่ผ่านมา ผู้สอบบัญชีได้แสดงความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไขต่องบการเงิน แม้มีข้อสังเกตเกี่ยวกับผลขาดทุนสะสมจำนวนมากของบริษัทอยู่ ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อที่ 1.3

(1.1.2) ผู้สอบบัญชีของบริษัทคือ นางสาวรุ่งนภา เลิศสุวรรณกุล ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3516 บริษัท สำนักงาน เอ็นล็อก แอนด์ ยัง จำกัด

(1.1.3) นโยบายการบัญชีที่สำคัญ แสดงอยู่ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อที่ 3

(1.2) สรุปฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

(1.2.1) ตารางสรุปงบดุลรวมของบริษัทและบริษัทอยู่ 3 ปีย้อนหลัง แสดงในหน้า 27

(1.2.2) ตารางสรุปงบกำไรขาดทุนรวมของบริษัทและบริษัทอยู่ 3 ปีย้อนหลัง แสดงในหน้า 28

(1.3) อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ แสดงในหน้า 26

(2) คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

(2.1) ผลการดำเนินงาน

(2.1.1) ในปี 2545 บริษัทและบริษัทอยู่ มีกำไรสุทธิจากการดำเนินงาน 878 ล้านบาท สูงกว่าปีที่ผ่านมาร้อยละ 0.5 โดยมีปัจจัยสำคัญหลายประการ ที่มีผลต่อผลประกอบการดังนี้

การเพิ่มขึ้นของปริมาณรถที่ใช้ทางค่าวนในทุกระบบประมาณร้อยละ 12.86 ล่งผลให้รายได้ค่าผ่านทางเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 407 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6.85 โดยตั้งแต่วันที่ 2 กันยายน 2545 ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางสำหรับทางค่าวนในเขตเมืองระหว่างบริษัทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเปลี่ยนแปลงจากเดิมในอัตรา 60:40 เป็นอัตรา 50:50 รายได้โดยรวมจึงมีอัตราเพิ่มขึ้นแตกต่างจากการเพิ่มของปริมาณรถ

ค่าตัดจำหน่ายสิทธิประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว เพิ่มขึ้น 153 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 10.08 การเพิ่มขึ้นของค่าตัดจำหน่ายเกิดจากปริมาณรถยนต์ที่ใช้ทางค่าวนเพิ่มขึ้น และในปี 2545 บริษัท ได้มีการว่าจ้างวิศวกรรมราชอิสระให้สอนท่านประมาณการปริมาณจราจรในอนาคตใหม่เพื่อให้ลักษณะที่ถูกต้อง ผลกระทบต่องบการเงินแสดงในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อที่ 10



ดอกเบี้ยจ่ายซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายหลักลดลง 398 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 14.28 เป็นผลจากการลดลงของอัตราดอกเบี้ยเงินกู้มีระยะยาวในตลาดการเงินของประเทศไทย รวมถึงการที่บริษัทและบริษัทย่อยได้ทำการปรับลดต้นทุนทางการเงินโดยทำลินเชื่อใหม่กับธนาคารพาณิชย์สแห่งเพื่อทดแทนลินเชื่อดเดือนมิถุนายน 2545 ซึ่งในการปรับลดต้นทุนทางการเงินครั้งนี้มีค่าธรรมเนียมในการจ่ายคืนเงินกู้มีก่อนกำหนดจำนวน 206 ล้านบาท

บริษัท มีภาระภาษีเงินได้นิตบุคคล จำนวน 346 ล้านบาท เนื่องจากสิทธิประโยชน์จากการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ทั้งหมดดังแต่เดือนสิงหาคม 2544 และผลขาดทุนสะสมภาษียกมาในปี 2545 มีจำนวนต่ำกว่ากำไรสุทธิ

- (2.1.2) จากการที่บริษัทก่อสร้าง และทายอยเปิดให้บริการทางด่วนออกเขตเมืองเพิ่มขึ้นทำให้ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา สัดส่วนรายได้จากการทางด่วนนอกเขตเมืองมีสัดส่วนที่เพิ่มขึ้น ตามลำดับ อย่างไรก็ตามสัดส่วนรายได้จากการทางด่วนในเขตเมืองยังคงสูงเป็นสาระสำคัญของรายได้รวม (รายละเอียดหน้า 6)

ทางด่วนในเขตเมืองประกอบด้วย ทางด่วนขันที่ 1 และทางด่วนขันที่ 2 ปริมาณรถของทางด่วนขันที่ 1 เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.31 ซึ่งเป็นอัตราที่ใกล้เคียงเมื่อเทียบกับปีก่อน ส่วนปริมาณรถของทางด่วนขันที่ 2 เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.50 ซึ่งเป็นอัตราที่เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อน เนื่องจากปริมาณรถเพิ่มจากการเปิดทางด่วนดีเต็มระบบ และจากการทางด่วนสายบางปะอินปากเกร็ด ตั้งแต่วันที่ 2 กันยายน 2545 ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางสำหรับทางด่วนในเขตเมือง ระหว่างบริษัทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเปลี่ยนแปลงจากเดิมในอัตรา 60:40 เป็นอัตรา 50:50 เป็นผลให้รายได้ค่าผ่านทางของทางด่วนในเขตเมืองในปี 2545 มีอัตราเพิ่มขึ้นที่ไม่สอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของปริมาณรถ โดยรายได้ค่าผ่านทางของทางด่วนขันที่ 1 ลดลงเล็กน้อยคือร้อยละ 0.71 และทางด่วนขันที่ 2 เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.14

รายได้จากการทางด่วนส่วนที่ มีอัตราการเติบโตสูงสุดเมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการทางด่วนทุกเส้นทาง คือร้อยละ 96.76 หรือเพิ่มขึ้นจากปีที่แล้ว 170 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลจากการทางด่วนเส้นนี้ได้เปิดให้บริการเต็มสายทางเมื่อเดือนมีนาคม 2545 และผู้ใช้ทางได้เรียนรู้เส้นทางการให้บริการมากขึ้น

รายได้จากการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด มีอัตราการเติบโตร้อยละ 36.43 ทั้งนี้เป็นผลมาจากการล่งเสริมการขายอย่างต่อเนื่อง ทำให้เพิ่มลูกค้าใหม่ ในขณะที่ลูกค้าเดิมๆได้เรียนรู้เส้นทางการให้บริการมากขึ้น

(2.2) ฐานการเงิน

- (2.2.1) สินทรัพย์รวมของบริษัทและบริษัทย่อยในปี 2545 ลดลง เนื่องจากการตัดจำหน่ายสิทธิการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่แล้วเสร็จ และการตัดค่าเสื่อมราคางานทรัพย์ตัวร

งานระหว่างก่อสร้าง เป็นการก่อสร้างทางด่วนขันที่ 2 ส่วนดี ซึ่งได้โอนเข้าบัญชีสิทธิประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว หลังจากที่สร้างเสร็จและเปิดให้บริการเต็มสายทางในเดือนมีนาคม 2545

สินทรัพย์หมุนเวียนส่วนใหญ่ เป็นเงินสด เงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนชั้วคราว ที่บริษัทและบริษัทย่อย ต้องดำเนินไว้ตามลัญญาลินเชื่อ และเพื่อจ่ายชำระคืนเงินกู้ในช่วงต้นเดือนของทุกเดือน

เงินลงทุนระยะยาวอื่น เป็นเงินลงทุนในบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด

(2.2.2) ในปี 2545 บริษัทมีกำไรสุทธิ 878 ล้านบาท ค่าตัดจำหน่ายลิทชิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว และค่าสำรองค่างๆ เป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่เป็นรายการเงินสด เป็นผลให้บริษัทมีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานในปี 2545 เพิ่กัน 3,061 ล้านบาท บริษัทได้ใช้เงินสดนี้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 1,001 ล้านบาท โดยเป็นการลงทุนในทรัพย์สิน固定资产 การสร้างทางด่วนส่วนตัว และลงทุนในบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด เงินสดส่วนใหญ่บริษัทได้ใช้ไปในกิจกรรมการจัดทำเงินรวม 2,386 ล้านบาท โดยใช้จ่ายชำระคืนเงินกู้และจ่ายเงินปันผล

เงินสดจากการดำเนินงานในปีนี้สูงกว่าปีก่อน เนื่องจากรายได้ค่าผ่านทางสูงขึ้น และดอกเบี้ยจ่ายลดลง บริษัทได้นำเงินส่วนนี้ไปใช้ในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดทำเงินเพิ่มสูงกว่าปีก่อน อัตราส่วนสภาพคล่องของปี 2545 ต่ำกว่าในปีที่ผ่านมา มาก เนื่องจากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ตามตารางการชำระคืนในปี 2546 มีจำนวน 712 ล้านบาท เปรียบเทียบปี 2545 ที่มีจำนวน 99 ล้านบาทซึ่งได้นับทึกบัญชีเป็นเงินกู้ยืม ระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี และการที่ปี 2545 เป็นปีที่บริษัทเริ่มมีภาระภาษีเงินได้ การบันทึกบัญชีภาษีเงินได้ติดบุคคลค้างจ่ายจำนวน 240 ล้านบาท เป็นผลให้หนี้ลินหมุนเวียนของปี 2545 สูงกว่าปี 2544 ถึงร้อยละ 412.32 อย่างไรก็ตาม โดยที่ธุรกิจของบริษัทเป็นธุรกิจที่ได้รับเงินสดรับจากค่าผ่านทางทุกวันและจ่ายคืนหนี้เงินกู้เป็นรายเดือน บริษัทจึงไม่มีปัญหาเกี่ยวกับความสามารถในการชำระหนี้

(2.2.3) ในปี 2545 บริษัทและบริษัทย่อยได้จ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว (หมายเหตุ ประกอบงบการเงินข้อ 11) รวมทั้งสิ้น 1,812.24 ล้านบาท ประกอบกับผลการดำเนินงานมีกำไรสุทธิ ทำให้อัตราส่วนหนี้ลินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นในปี 2545 ดีขึ้น มากกว่าปีที่ผ่านมา

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

	หมายเหตุ	2543	2544	2545
อัตราส่วนสภาพคล่อง				
อัตราส่วนสภาพคล่อง		3.07	3.38	0.54
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	1	2.68	3.15	0.54
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด		3.46	13.17	4.94
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า		N.A.	N.A.	N.A.
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย	2	N.A.	N.A.	N.A.
อัตราส่วนหมุนเวียนลินค้าคงเหลือ		N.A.	N.A.	N.A.
ระยะเวลาขายลินค้าเฉลี่ย		N.A.	N.A.	N.A.
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้	3	N.A.	N.A.	N.A.
ระยะเวลาชำระหนี้เฉลี่ย		N.A.	N.A.	N.A.
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร				
อัตรากำไรขั้นต้น		75.66	74.46	73.69
อัตราเงินสดต่อการทำกำไร		7.71	3.01	3.49
อัตรากำไรสุทธิ		3.10	14.67	13.79



**บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ (ต่อ)**

	หมายเหตุ	2543	2544	2545
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น		1.32	6.49	6.28
อัตราส่วนแสวงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน				
อัตราผลตอบแทนจากลินทรัพย์		0.32	1.66	1.70
อัตราผลตอบแทนจากลินทรัพย์ถาวร		2.90	4.67	5.13
อัตราราคาหมุนของลินทรัพย์		0.10	0.11	0.12
อัตราส่วนวิเคราะห์ที่นโยบายทางการเงิน				
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น		3.07	2.78	2.63
อัตราส่วนความสามารถซื้อระดอกเบี้ย		1.31	1.84	2.39
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน		0.94	1.04	0.97
อัตราการจ่ายเงินปันผล	4	0.90	0.66	N.A.

- หมายเหตุ 1) ในปี 2545 อัตราส่วนสภาพคล่องลดลงจากการบันทึกบัญชีหนี้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีข้างหน้า เนื่องจากกิจการได้รับเงินสดจากค่าผ่านทางทุกวันและชำระเงินกู้ทุกเดือนจากกรະแสบเงินสครับสุทธิ อัตราส่วนสภาพคล่องนี้จึงไม่กระบวนการถึงความสามารถในการชำระหนี้
- 2) โดยลักษณะธุรกิจของการทางด่วนเป็นการขายบริการ และได้รับค่าผ่านทางเป็นเงินสดทุกวัน ดังนั้นจึงไม่มีรายการลูกหนี้การค้า และลินค้าคงเหลือที่จะใช้คำนวณอัตราส่วนข้างต้นได้
- 3) โดยส่วนใหญ่เจ้าหนี้การค้าของบริษัทและบริษัทย่อย เป็นรายการที่เกิดจากค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม บำรุงรักษาและการดำเนินงาน ส่วนต้นทุนขายเป็นการตัดจำหน่ายสิทธิประโยชน์ในการก่อสร้างที่ เสร็จแล้ว ดังนั้นจึงไม่สามารถนำมาคำนวณอัตราการหมุนเวียนของเจ้าหนี้ และระยะเวลาชำระหนี้เฉลี่ย ที่มีความหมายเชิงวิเคราะห์ตามปกติได้
- 4) การจ่ายเงินปันผลปี 2545 ขึ้นอยู่กับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นในเดือนเมษายน 2546

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

ตารางสรุปงบดุลรวม

(หน่วย : บาท)

รายการ	2543	2544	2545
สินทรัพย์			
เงินสด เงินฝากธนาคาร และเงินฝากระหว่างทาง	529,176,875	634,831,198	309,527,858
เงินลงทุนชั่วคราว	1,595,818	2,330,858	247,245,928
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	76,248,198	47,010,063	5,685,485
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	607,020,891	684,172,119	562,459,271
เงินลงทุนระยะยาว	-	75,000,000	683,500,000
ที่ดิน อาคาร และ อุปกรณ์ (สุทธิ)	307,436,703	280,585,667	269,252,949
งานระหว่างก่อสร้าง	4,241,056,089	2,464,031,546	-
สิทธิในการใช้ประโยชน์งานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว (สุทธิ)	48,194,566,681	48,752,506,271	49,660,763,662
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	30,610,452	27,040,339	38,405,150
รวมสินทรัพย์	53,380,690,816	52,283,335,942	51,214,381,032

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

ตารางสรุปงบคุณรวม (ต่อ)

(หน่วย : บาท)

รายการ	2543	2544	2545
หนี้สิน			
เงินเบิกเกินบัญชีธนาคาร	2,877,803	3,929,953	7,823,249
เจ้าหนี้การค้า	30,683,278	14,612,538	15,309,373
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	98,880,000	98,880,000	711,600,000
ภาษีเงินได้นิตบุคคล gang จ่าย	-	-	240,386,941
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	65,338,817	84,908,711	61,465,937
รวมหนี้สินหมุนเวียน	197,779,898	202,331,202	1,036,585,500
สำรองสำหรับค่าบำรุงรักษาทางด่วน	28,530,964	-	-
สำรองค่าทดแทนการจัดทำพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	524,890,000	714,110,000	935,320,000
เงินกู้ยืมระยะยาว	39,522,784,630	37,539,809,519	35,114,844,824
รวมหนี้สิน	40,273,985,492	38,456,250,721	37,086,750,324
ส่วนของผู้ถือหุ้น			
ทุนที่ออกจำหน่ายและเรียกชำระแล้ว	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	558,212,355	1,278,592,252	1,579,137,739
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	13,106,705,324	13,827,085,221	14,127,630,708
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	53,380,690,816	52,283,335,942	51,214,381,032
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น	17.02	17.96	18.35

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

ตารางสรุปงบกำไรขาดทุนรวม

(หน่วย : บาท)

รายการ	2543	2544	2545
รายได้	5,551,212,564	5,960,768,340	6,368,922,202
ค่าใช้จ่าย	5,379,149,451	5,086,388,443	5,144,777,638
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	172,063,113	874,379,897	1,224,144,564
ภาษีเงินได้นิตบุคคล	-	-	346,099,077
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	172,063,113	874,379,897	878,045,487
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น	0.22	1.14	1.14



13) ข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง

บุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์ : บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (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 เลิศสุวรรณกล

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3516

บริษัท สำนักงาน เอ็นส์ท แอนด์ ยัง จำกัด

ชั้น 33 อาคารเลครัชดา

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 กรุงเทพ 10330

โทรศัพท์ 0-2254-3335 / 0-2656-1721

โทรสาร 0-2254-3330-1 / 0-2656-1733

ที่ปรึกษาทางการเงิน

: บรรษัทเบินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

1770 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ กรุงเทพฯ 10310

โทรศัพท์ 0-2253-7111

: บริษัท ไอเอฟซีที แอดไวเซอรี่ จำกัด

1770 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ แขวงบางกะปิ

เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310

โทรศัพท์ 0-2253-7111 / 0-2253-9666

สถานะการเงินที่ติดต่อประจำปีกันนี้

ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)
และธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) มียอดลินเขื่อร่วมของบริษัทและบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 รวมทั้งสิ้น 35,826,444,824.22 บาท และยอดเงินฝากรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 รวมทั้งสิ้น 556,773,786.19 บาท

14) รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน (ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีข้อ 14)

คณะกรรมการบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี งบการเงินดังกล่าวจะจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย โดยเลือกใช้ข้อโดยนายบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ และใช้คุณลักษณะอย่างระมัดระวังและประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

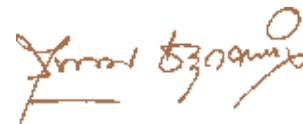
คณะกรรมการได้จัดให้มีและดำเนินการรักษาไว้ซึ่งระบบควบคุมภายในที่มีประสิทธิผล เพื่อให้มั่นใจได้อย่างมีเหตุผลว่าการบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้อง ครบถ้วน และเพียงพอที่จะดำเนินการตรวจสอบและเพื่อให้ทราบจุดอ่อนเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริตหรือการดำเนินการที่ผิดปกติอย่างมีสาระสำคัญ

ในการนี้ คณะกรรมการบริษัท ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วย กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงินและระบบควบคุมภายใน และความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับเรื่องนี้ปรากฏในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีแล้ว

คณะกรรมการมีความเห็นว่า ระบบควบคุมภายในของบริษัทโดยรวมอยู่ในระดับที่น่าพอใจ และสามารถสร้างความเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลต่อความเชื่อถือได้ของงบการเงินของบริษัทและบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545



(ดร. วีรพงษ์ รามาธนู)
ประธานกรรมการบริษัท



(นายสุพงศ์ ชัยฤทธิ์)
กรรมการผู้จัดการ

15) รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบ ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทให้ทำหน้าที่สอบทานรายงานทางการเงิน สอบทานความเพียงพอและความเหมาะสมของระบบการควบคุมภายในของบริษัทและหน้าที่อื่นซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดและแนวทางปฏิบัติที่สำหรับคณะกรรมการตรวจสอบของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติงานสำเร็จลุล่วงตามได้รับมอบหมาย โดยมีกิจกรรมหลัก ๆ ดังนี้

1. คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมร่วมกัน 4 ครั้ง
2. คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานงบการเงินรายไตรมาส และงบการเงินประจำปี 2545 ของบริษัทก่อนนำเสนอสู่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และก่อนเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณา
3. คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาผลสอบทานระบบควบคุมภายในที่ปฏิบัติโดยสำนักตรวจสอบภายใน และผู้สอบบัญชีของบริษัท
4. คณะกรรมการตรวจสอบได้สนับสนุนให้บริษัทปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมถึงการจัดการความเสี่ยง โดยนำแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ มาพิจารณาปฏิบัติให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมและการปฏิบัติของบริษัท

คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติงานอย่างเป็นอิสระในการพิจารณาและให้คำแนะนำในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดีจากผู้บริหารของบริษัท ผู้ตรวจสอบภายใน และผู้สอบบัญชีของบริษัท และมีความเห็นว่า การดำเนินงานของบริษัทในปี 2545 ที่ผ่านมาเป็นไปภายใต้ระบบการควบคุมภายในที่ดีมีการมอบอำนาจและอนุมัติให้ดำเนินงานอย่างมีขั้นตอนตามหลักเกณฑ์ที่เหมาะสม และมีการปฏิบัติตามมาตรฐานบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป ส่งผลให้รายงานการเงินมีความถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญ และเชื่อถือได้

นอกจากนี้คณะกรรมการตรวจสอบได้เสนอต่อคณะกรรมการของบริษัทให้พิจารณาเสนอแต่งตั้ง นายณรงค์ พันดาวงษ์ หรือ นายรุثر เชванะกิว หรือ นางสาวรุ่งนภา เลิศสุวรรณกุล แห่งบริษัทสำนักงานเอินล์ท แอนด์ ยัง จำกัด เป็นผู้สอบบัญชี ของบริษัทประจำปี 2546 เพื่อนำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติ

(ศาสตราจารย์ คุณชัย พิคิษฐวนานิช)

ประธานกรรมการตรวจสอบ

ก้าวคนที่ 1





รายงานผลการดำเนินการตามแผนพัฒนาฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๔๕

ข้อ สกุล / ตำแหน่ง	จำนวนเงิน (บาท)	สัดส่วนใน การอุดหนุน (%)	คุณวุฒินทางการศึกษา	ประสมการผลการทำงานในระยะ 5 ปีข้างหน้า		
				ช่างเด็ก	ตำแหน่ง	ห่วงโซ่อุปทาน
1 ศธ. วิทยาลัย ร่องรอยดี - ปรับปรุงการบริหาร - กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ และผู้มีอิทธิพลบริษัท	59	-	- ปรับปรุงยอก สาขาศรีสะเกษ มหาวิทยาลัยเพฟช์ลวะเนี่ย สหรัฐยมราช	2538 - ปัจจุบัน บ.ก. 2544 - 1 พ.ค. 2545	- ปรับปรุงนักเรียนการบริหาร - ปรับปรุงนักเรียนการ	บริษัท เอ็มดีวันชลีฟ์วิค จำกัด (มหาชน) บริษัท กานดาภิเษก จำกัด (มหาชน)
2 ศศ. ศูนย์พัฒนานัก - กรรมการบริษัท - ประเมินกรรมการตรวจสอบ	62	-	- ปรับปรุงไทย สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยอีโค โลหะรัตน์วิภา	2544 - ปัจจุบัน 2544 - 24 ม.ค. 2545 2544 - อ.ค. 2545 2540 - 2543 2540	- ปรับปรุงนักเรียนการ - ปรับปรุงนักเรียนการ - ปรับปรุงนักเรียนการ - ผู้ดูแลกระบวนการ - รองปลัดกระทรวง	ธนาคาร กสิกรไทย จำกัด (มหาชน) การไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย องค์การบริหารส่วนท้องที่แห่งประเทศไทย กระทรวงการคลัง
3 พลเอกเชษฐา จันทร์ใจ - กรรมการบริษัท - กรรมการตรวจสอบ	64	-	- โภชเรียนนาบรอยพรวชุลจอมเกล้า วุฒิ ๙	ม.ค. 2544 - ปัจจุบัน 2541 - 2544 2541 - 2543 2539 - 2541	- จานปรัชนากรร่วมการที่ปรึกษาภายนอกชั้นนำ - ปรับปรุงนักเรียนการก่ออิฐมิตรแห่งประเทศไทย - พัฒนาครุภัณฑ์การสอนภาษาต่างประเทศ - ผู้ฝึกอบรมภาษาต่างประเทศ - ผู้ฝึกอบรมภาษาต่างประเทศ	บริษัท พานิชรพัฒนาโปรดีสัน จำกัด (มหาชน) ทบวงมหาวิทยาลัย
4 ศศ.ร. กนก วงศ์ธรรม - กรรมการบริษัท - กรรมการตรวจสอบ	50	0.00130	- ปรับปรุงยอก สาขาศรีสะเกษ มหาวิทยาลัยจลท.อ่อนทองกินส์ สหรัฐยมราช	2540 - ปัจจุบัน 2537 - 2540	- ปรับปรุงนักเรียนภาษาต่างประเทศ กรรมการผู้ดูแลการไฟฟ้า - รองปลัดหน่วย	บริษัท พานิชรพัฒนาโปรดีสัน จำกัด (มหาชน)

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	สัดส่วนใน การผลิต (%)	คุณลักษณะการศึกษา	ประสมการทางนิรภัย 5 ปีของเหลว		หน่วยงาน
				ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	
5 นายลิสา ตระกาเนษ - กรรมการบริษัท - ประธานกรรมการบริหาร - กรรมการผู้มีอำนาจ ลงนามเมื่อผู้ก่อพัฒนาธุรกิจ	57	0.01325	- ปริญญาโท สาขาวิชาเคมีศาสตร์ (ไฟฟ้า) มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่	2537 - ปัจจุบัน	- ประยุกต์นิรภัยบริหารผลิต กรรมการผู้จัดการใหญ่	บริษัทฯ. กรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
6 นายณเดช เกิดวงศ์ - กรรมการบริษัท	50	-	- ปริญญาตรี สาขาวิชาคหกรรม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	1 ต.ค. 2545 - ปัจจุบัน 2543 - ปัจจุบัน 2540 - 2543	- รักษาความปลอดภัยการฝ่ายกฎหมาย แสง กาวมลักษณะดี - ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมการจราจร - ผู้อำนวยการฝ่ายรวมลิสต์ห้อง	กรุงเทพนิรภัยบริษัทประกันไทย
7 ม.ส. ประสนชัย เกษมสันต์ - กรรมการบริษัท - กรรมการบริหาร - กรรมการผู้มีอำนาจ ลงนามเมื่อผู้ก่อพัฒนาธุรกิจ	47	-	- ปริญญาโท สาขาวิชาเคมีศาสตร์ มหาวิทยาลัยสแตฟฟอร์ด สาขาวิชามิวิค - ปริญญาโท สาขาวิชารังสีบินติการ มหาวิทยาลัยสแตฟฟอร์ด สาขาวิชามิวิค	ต.ค. 2544 - ปัจจุบัน 2542 - ปัจจุบัน 2538 - 2544	- รองผู้บัญชาการ กาวมการ - ผู้อำนวยการกองการต่างประเทศ	โภเรือนช่างภาพรับ บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด กรมว่าการรับ
8 ดร. สมบัต กิจจังษ์ - กรรมการบริษัท - กรรมการบริหาร - กรรมการผู้มีอำนาจ ลงนามเมื่อผู้ก่อพัฒนาธุรกิจ	45	-	- ปริญญาเอก สาขาวิชาเคมีศาสตร์ มหาวิทยาลัยอินโนเวชันบุรี ออกสตรีวิทยา	ก.พ. 2544 - ปัจจุบัน 2542 - ปัจจุบัน	- ผู้อำนวยการผู้ดูแลการไฟฟ้า สำนักงานพัฒนาธุรกิจ - กรรมการผู้จัดการ	บริษัทฯ. กรุงเทพ จำกัด บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	ตัวส่วนใน การถือหุ้น (%)	คณิตศาสตร์ศึกษา	ประสมการณ์กรทำนในระบะ 5 ปีข้อมูล		
				ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
9 นายชาลี โภกนพน - กรรมการบริษัท - กรรมการบริหาร	41	-	- ปริญญาโท สาขาวิชาเงิน มหาวิทยาลัยเชียง ก ลัษฐ์อุบลราช สหกรณ์	2537 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการบริษัท	บริษัทหลักทรัพย์ เอเบิ่น แอนด์ จำกัด (มหาชน) บริษัทหลักทรัพย์ เอเบิ่น แอนด์ จำกัด (มหาชน)
10 นายอรรถเดช พึ่งผล - กรรมการบริษัท - กรรมการบริหาร	56	-	- ปริญญาโท สาขาวิชาธุรกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนาธุรกิจการสัมภาร	2541 - ปัจจุบัน 2536 - 2540	- ประธานกรรมการผู้จัดการใหญ่ - รองประธานกรรมการผู้จัดการใหญ่	ธนาคาร พกไทร จำกัด (มหาชน) ธนาคาร พกไทร จำกัด (มหาชน)
11 นายดลิศ เพ็ญยม - กรรมการบริษัท - กรรมการบริหาร	55	-	- ปริญญาโท สาขาวิชาระดับศึกษาสูง มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง อรัญประเทศ สอนและเก็บสัมภาร	ส.ค. 2540 - ปัจจุบัน 2537 - 2540	- รองกรรมการผู้จัดการ - ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่	ธนาคาร กุบไทร จำกัด (มหาชน) ธนาคาร กุบไทร จำกัด (มหาชน)
12 นายสุพงษ์ ชัยมงคล - กรรมการบริษัท - กรรมการบริหาร - กรรมการผู้จัดการ - กรรมการผู้อำนวยการ กลุ่มอักษรผู้นำนวัต กรรม	61	-	- ปริญญาโท สาขาวิชาธุรกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนาธุรกิจศรีนครินทร บุพลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ปริญญาโท สาขาวิชาการค้าสัมภาร (เพื่อ) มหาวิทยาลัยสังคี讶 ปัจจุบัน - ประธานกรรมการบริษัท สอนและเก็บสัมภาร	2537 - ปัจจุบัน	- กรรมการผู้จัดการ	บริษัท พหุคงกสหพ จำกัด (มหาชน)

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	สัดส่วนใน การสอน (%)	คุณลักษณะพื้นฐานของครูศึกษา	ประจำสมการทางนานาชาติระดับ 5 ปีเยี่ยมใหม่		
				ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
13 นายสมบูรณ์ ขามนันท์ - รองกรรมการผู้จัดการ	58	-	- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (ไฮบริดนิค) มหภาคีภานุสิริ์พิทยอมมินิชน์ชั้น ปีสุน	2543 - ปัจจุบัน	- 旧行政รวมถึงการผู้จัดการ รักษาการผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สภามนวิศวกรรม	บริษัท ทางด้านกุญแจไทย จำกัด (มหาชน)
		-	- ปริญญาตรี สาขาวิชาภาษาต่างประเทศ (บริหารธุรกิจภาษาต่างประเทศ)	2540 - 2542	- 旧行政รวมถึงอ่อนนวยการผู้ช่วยผู้จัดการ แหล่ง รักษาการผู้ช่วยภาษาต่างประเทศ แหล่ง รวม行政รวมถึงอ่อนนวยการผู้ช่วยผู้จัดการ แหล่ง	บริษัท ทางด้านกุญแจไทย จำกัด (มหาชน)
14 นายพิယาร์ มริตนาพร - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ	45	-	- ปรัชญาศิลป์และชั้นสูงทางการสอนนักศึกษา มหาวิทยาลัยล้านนารัตน์ธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาวิชัญชี บุคลิกการสอนมหาวิทยาลัย	2540 - ปัจจุบัน	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการสายบริหาร และ รักษาการผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการที่ปรึกษา - ผู้ช่วยนักวิชาการฝ่ายการเงิน	บริษัท ทางด้านกุญแจไทย จำกัด (มหาชน)
		-		2537 - 2539		บริษัท ทางด้านกุญแจไทย จำกัด (มหาชน)
15 นายพะเนียด สาทรรัชย์ - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ	60	-	- ปริญญาโท สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (ชั้นสูง) สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย	2543 - 2545	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการสายโครงการ แหล่ง รักษาการผู้ช่วยนักวิชาการฝ่ายงานท่องเที่ยว - ผู้ช่วยนักวิชาการฝ่ายงานก่อสร้าง	บริษัท ทางด้านกุญแจไทย จำกัด (มหาชน)
		-		2539 - 2542		บริษัท ทางด้านกุญแจไทย จำกัด (มหาชน)

2 UCNMR





รายงานผลงบการเงินรวม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 และ 2544

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอต่อผู้ถือหุ้นและคณะกรรมการของ
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบดุลรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 และ 2544 งบกำไรขาดทุนรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวมสำหรับปีล็นสุดวันเดียวกันของแต่ละปีของบริษัททางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทอื่น และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน ซึ่งผู้บริหารของกิจการเป็นผู้รับผิดชอบต่อความถูกต้องและครบถ้วนของข้อมูลในการเงินเหล่านี้ ส่วนข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปซึ่งกำหนดให้ข้าพเจ้าต้องวางแผนและปฏิบัติตามเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลว่างบการเงินแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการทดสอบหลักฐานประกอบรายการทั้งที่เป็นจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน การประเมินความเหมาะสมของหลักการบัญชีที่กิจการใช้และประมาณการเกี่ยวกับรายการทางการเงินที่เป็นสาระสำคัญ ซึ่งผู้บริหารเป็นผู้จัดทำขึ้น ตลอดจนการประเมินถึงความเหมาะสมของการแสดงรายการที่นำเสนอในงบการเงินโดยรวม ข้าพเจ้าเชื่อว่าการตรวจสอบดังกล่าวให้ข้อสรุปที่เป็นเกณฑ์อย่างเหมาะสมในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 และ 2544 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีล็นสุดวันเดียวกันของแต่ละปีของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทอื่นและเฉพาะของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

โดยมิได้เป็นการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินข้างต้น ข้าพเจ้าขอให้ข้อสังเกตตามท้ายเหตุประกอบงบการเงินข้อที่ 1.3 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 บริษัทอยู่มีผลขาดทุนสะสมเป็นจำนวนมาก การที่บริษัทอยู่จะสามารถดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่องได้ขึ้นอยู่กับการสนับสนุนทางการเงินของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม งบการเงินของบริษัทอยู่ที่นำมาใช้ในการจัดทำงบการเงินรวมนี้ยังคงจัดทำขึ้นตามหลักการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องของกิจการ โดยถือว่าการดำเนินการหารายได้หรือเรียกคืนลินทรัพย์และการจ่ายชำระหนี้ลินของบริษัทอยู่จะเป็นไปตามปกติธุรกิจ โดยไม่คาดว่าจะมีการหยุดชะงักของการดำเนินงานตามปกติของบริษัทอยู่ดังกล่าว

รุ่งนา เลิศสุวรรณกุล
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 3516

บริษัท สำนักงาน เอินส์ท แอนด์ ยัง จำกัด
กรุงเทพฯ : 30 มกราคม 2546

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ	
	2545	2544	2545	2544
สินทรัพย์				
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินสดและรายการเดียบเท่าเงินสด	4	309,527,858	634,831,198	290,062,110
เงินลงทุนชั่วคราว	5	247,245,928	2,330,858	241,159,188
ลูกหนี้บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	6	-	-	1,070,000
ภาษีมูลค่าเพิ่มรอรับคืน		-	10,289,867	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น				
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า		3,278,487	8,353,093	3,254,487
เงินล่วงหน้าตามสัญญาค่าสร้าง		-	3,964,933	-
ภาษีเงินได้ถูกหัก ณ ที่จ่าย		31,051	19,777,096	-
อื่นๆ		2,375,947	4,625,074	1,885,505
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		562,459,271	684,172,119	537,431,290
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
เงินลงทุนซึ่งบันทึกโดยวิธีส่วนได้เสีย	7	-	-	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	6, 8	683,500,000	75,000,000	683,500,000
เงินให้กู้ยืมและดอกเบี้ยค้างรับจากบริษัท ที่เกี่ยวข้องกัน	6	-	-	7,385,954,557
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ	9	269,252,949	280,585,667	263,970,322
งานระหว่างค่าสร้าง	10	-	2,464,031,546	-
สิทธิในการใช้ประโยชน์งานก่อสร้าง ที่เสร็จแล้ว - สุทธิ	10	49,660,763,662	48,752,506,271	37,460,701,819
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น				
เงินมัดจำ		16,620,720	14,434,234	12,275,932
ภาษีมูลค่าเพิ่มรอเรียกคืน - สุทธิ		44,218	10,759,511	-
ภาษีเงินได้ถูกหัก ณ ที่จ่าย		21,021,315	1,244,220	20,957,410
อื่นๆ		718,897	602,374	718,897
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		50,651,921,761	51,599,163,823	45,828,078,937
รวมสินทรัพย์		51,214,381,032	52,283,335,942	46,365,510,227
				46,881,089,640

(หน่วย : บาท)

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ	
หมายเหตุ		2545	2544	2545	2544
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เงินเบิกเกินบัญชีธนาคาร		7,823,249	3,929,953	7,017,051	3,291,902
เจ้าหนี้การค้า	6	15,309,373	14,612,538	13,711,578	10,413,241
เงินกู้ยืมระยะยาวที่อ้างกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	6,11	711,600,000	98,880,000	609,720,000	84,720,000
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างจ่าย		29,426,626	29,031,161	27,811,466	28,149,691
เจ้าหนี้อื่น		8,233,989	27,717,452	6,981,594	27,360,551
หนี้สินหมุนเวียนอื่น					
ภาษีเงินได้มคบุคคลค้างจ่าย		240,386,941	-	240,386,941	-
เงินประกันผลงานตามสัญญาภู่สร้าง	6	3,314,413	6,725,481	3,314,413	6,090,431
เงินปันผลค้างจ่าย		2,133,103	480,047	2,133,103	480,047
อื่นๆ		18,357,806	20,954,570	15,221,073	17,494,799
รวมหนี้สินหมุนเวียน		1,036,585,500	202,331,202	926,297,219	178,000,662
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
สำรองขาดทุนจากการจัดทำพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน					
โดยวิธีส่วนได้เสีย	7	-	-	291,860,087	-
สำรองค่าทุนแทนการจัดทำพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	15.3	935,320,000	714,110,000	935,320,000	714,110,000
เงินกู้ยืมระยะยาว	6,11	35,114,844,824	37,539,809,519	30,084,402,213	32,161,893,757
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		36,050,164,824	38,253,919,519	31,311,582,300	32,876,003,757
รวมหนี้สิน		37,086,750,324	38,456,250,721	32,237,879,519	33,054,004,419
ส่วนของผู้ถือหุ้น					
หุ้นเรือนหุ้น					
หุ้นจดทะเบียน					
หุ้นสามัญ 800,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท		8,000,000,000	8,000,000,000	8,000,000,000	8,000,000,000
หุ้นที่ออกจำนำรายและเรียกชำระแล้ว					
หุ้นสามัญ 770,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท		7,700,000,000	7,700,000,000	7,700,000,000	7,700,000,000
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ		4,848,492,969	4,848,492,969	4,848,492,969	4,848,492,969
กำไรสะสม					
จัดสรรแล้ว - สำรองตามกฎหมาย	18	164,060,970	120,158,696	164,060,970	120,158,696
ยังไม่ได้จัดสรร		1,415,076,769	1,158,433,556	1,415,076,769	1,158,433,556
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		14,127,630,708	13,827,085,221	14,127,630,708	13,827,085,221
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		51,214,381,032	52,283,335,942	46,365,510,227	46,881,089,640

งบกำไรขาดทุน

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีล็อตสุดท้ายที่ 31 ธันวาคม 2545 และ 2544

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ	
	2545	2544	2545	2544
รายได้				
รายได้ค่าผ่านทาง	12	6,351,661,811	5,944,739,213	6,023,107,986
คอกเบี้ยรับ		10,210,748	10,591,516	80,932,946
รายได้อื่น		7,049,643	5,437,611	19,049,643
รวมรายได้		6,368,922,202	5,960,768,340	6,123,090,575
ค่าใช้จ่าย				
ค่าตัดจำหน่ายลิทธิในการใช้ประโยชน์บันทึกก่อสร้าง				
ที่เสื่อมแล้ว	10	1,671,181,315	1,518,190,243	1,451,379,161
ส่วนของค่าทดแทนการจัดทำพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	15.3	221,210,000	189,220,000	221,210,000
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและการบริหาร		640,632,346	580,374,171	546,659,268
ค่าธรรมเนียมการจ่ายคืนเงินกู้ยืมก่อนกำหนด	11	206,291,900	-	164,401,760
ค่าตอบแทนกรรมการ	19	16,428,478	11,917,229	15,168,478
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนชั่วคราว		-	-	10,697,229
โดยอิสระนี้ได้เลี้ยง		-	-	634,628,994
รวมค่าใช้จ่าย		2,755,744,039	2,299,701,643	3,033,447,661
กำไรก่อนคอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้		3,613,178,163	3,661,066,697	3,089,642,914
คอกเบี้ยจ่าย		(2,389,033,599)	(2,786,686,800)	(1,865,498,350)
ภาษีเงินได้นิตบุคคล	14	(346,099,077)	-	(346,099,077)
กำไรสุทธิสำหรับปี		878,045,487	874,379,897	878,045,487
กำไรต่อหุ้นชั้นพื้นฐาน		1.14	1.14	1.14
กำไรสุทธิ				1.14

งบฯแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ก่อหุ้น

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทที่อยู่
สำหรับปีลิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2545 และ 2544

(หน่วย : บาท)

งบการเงินรวม					
ทุนเรือนทุนที่ออก และชำระแล้ว	ส่วนเกิน มูลค่าทุนสามัญ	กำไรสะสม		รวม	
		จัดสรรแล้ว	ยังไม่ได้จัดสรร		
ยอดคงเหลือต้นปี 2544	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
สำรองความภัยหมาย (หมายเหตุ 18)	-	-	43,718,994	(43,718,994)	-
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 13)	-	-	-	(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
กำไรสุทธิสำหรับปี 2545	-	-	-	878,045,487	878,045,487
สำรองความภัยหมาย (หมายเหตุ 18)	-	-	43,902,274	(43,902,274)	-
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 13)	-	-	-	(577,500,000)	(577,500,000)
ยอดคงเหลือปลายปี 2545	7,700,000,000	4,848,492,969	164,060,970	1,415,076,769	14,127,630,708

(หน่วย : บาท)

งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ					
ทุนเรือนทุนที่ออก และชำระแล้ว	ส่วนเกิน มูลค่าทุนสามัญ	กำไรสะสม		รวม	
		จัดสรรแล้ว	ยังไม่ได้จัดสรร		
ยอดคงเหลือต้นปี 2544	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
สำรองความภัยหมาย (หมายเหตุ 18)	-	-	43,718,994	(43,718,994)	-
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 13)	-	-	-	(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
กำไรสุทธิสำหรับปี 2545	-	-	-	878,045,487	878,045,487
สำรองความภัยหมาย (หมายเหตุ 18)	-	-	43,902,274	(43,902,274)	-
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 13)	-	-	-	(577,500,000)	(577,500,000)
ยอดคงเหลือปลายปี 2545	7,700,000,000	4,848,492,969	164,060,970	1,415,076,769	14,127,630,708

งบกำไรสุทธิ

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีล็อกสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2545 และ 2544

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ		
	2545	2544	2545	2544
กำไรสุทธิสำหรับปี	878,045,487	874,379,897	878,045,487	874,379,897
ปรับกระหบกกำไรสุทธิเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
จากกิจกรรมดำเนินงาน :-				
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,714,068,116	1,562,817,408	1,492,672,719	1,411,617,204
สำรองภาษีมูลค่าเพิ่มรอเรียกคืน	12,243,644	10,715,294	10,715,294	10,715,294
ขาดทุนจากการขายลินทรัพย์	361,019	1,038,144	361,019	1,036,201
สำรองสำหรับค่าบำรุงรักษาทางด่วน	-	(28,530,964)	-	(28,530,964)
สำรองค่าทดสอบการจัดทำพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	221,210,000	189,220,000	221,210,000	189,220,000
ส่วนแบ่งขาดทุนจากการเงินลงทุนซึ่งบันทึกโดยวิธีส่วนได้เสีย	-	-	634,628,994	724,197,929
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง	2,825,928,266	2,609,639,779	3,237,633,513	3,182,635,561
ลูกหนี้บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	-	7,325,136
ภาษีมูลค่าเพิ่มรอรับคืน	10,289,867	-	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	9,729,266	9,881,943	8,403,564	(141,830)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(2,303,009)	13,449,383	(2,233,209)	23,435,997
หนี้สินจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้า	696,835	(16,070,740)	3,298,337	(18,464,052)
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างจ่าย	395,465	3,024,859	(338,225)	3,024,859
เจ้าหนี้อื่น	(19,483,463)	8,870,530	(20,378,957)	8,870,530
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	236,032,165	6,436,134	236,990,253	7,952,803
เงินสดสุทธิจากการกิจกรรมดำเนินงาน	3,061,285,392	2,635,231,888	3,463,375,276	3,214,639,004

งบกำไรเส้นสุด (ต่อ)

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทอยู่อย่างหนึ่งในสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2545 และ 2544

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ	
	2545	2544	2545	2544
กระแสเงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน :-				
เงินลงทุนซื้อคร่าวเพิ่มขึ้น	(244,915,070)	(2,330,858)	(238,828,330)	(2,330,858)
งานก่อสร้างทางคุณภาพชั้นที่ 2				
และสายบางปะอิน - ปากเกร็ด	(115,407,160)	(299,105,290)	(113,653,259)	(292,900,726)
ซื้อที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	(31,915,103)	(18,814,274)	(31,902,739)	(18,716,568)
เงินลงทุนระยะยาวอื่นเพิ่มขึ้น	(608,500,000)	(75,000,000)	(608,500,000)	(75,000,000)
เงินให้กู้ยืมและดอกเบี้ยค้างรับจากบริษัท ที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	(649,286,465)	(890,690,509)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(1,000,737,333)	(395,250,422)	(1,642,170,793)	(1,279,638,661)
กระแสเงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดทำเงิน :-				
เงินเป็นกันบัญชีอนาคตเพิ่มขึ้น	3,893,296	1,052,150	3,725,149	445,354
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวยา (หมายเหตุ 11)	(38,843,749,303)	(1,982,975,111)	(33,278,990,622)	(1,698,560,682)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวยา (หมายเหตุ 11)	37,031,504,608	-	31,726,499,078	-
เงินปันผลจ่าย	(577,500,000)	(154,000,000)	(577,500,000)	(154,000,000)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดทำเงิน	(2,385,851,399)	(2,135,922,961)	(2,126,266,395)	(1,852,115,328)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(325,303,340)	104,058,505	(305,061,912)	82,885,015
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	634,831,198	530,772,693	595,124,022	512,239,007
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี (หมายเหตุ 4)	309,527,858	634,831,198	290,062,110	595,124,022
ข้อมูลกระแสเงินสดเบ็ดเตล็ดเพิ่มเติม				
เงินสดจ่ายระหว่างปี :-				
ภาษีเงินได้และบุคคล	105,743,188	19,777,096	105,712,137	19,715,115
ดอกเบี้ยจ่ายที่บันทึกเป็นต้นทุนงานระหว่างก่อสร้าง	32,996,352	158,632,800	32,996,352	158,632,800
ดอกเบี้ยจ่ายที่บันทึกเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับปี	2,389,033,599	2,786,686,800	1,865,498,350	2,147,008,287
รายการที่ไม่ใช้เงินสดประกอบด้วย :-				
โอนงานระหว่างก่อสร้างเข้าสู่การใช้ประโยชน์ฯ	2,507,022,669	2,064,626,935	2,507,022,669	2,064,626,935

หมายเหตุประกอบการเงินรวม (ต่อ)

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทอยู่
สำหรับปีล็อกสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2545 และ 2544

1. ข้อมูลทั่วไป

1.1 บริษัทฯ จัดตั้งขึ้นเป็นบริษัทมหาชนจำกัดตามกฎหมายไทยและประกอบกิจการในประเทศไทย โดยมีธุรกิจหลักคือการดำเนินการก่อสร้างและบริหารโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 และส่วนต่อขยายต่างๆ รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่ 1 มีนาคม 2533 และล็อกสุดอายุสัญญาในวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2563 โดยมีลิขิตามข้อตกลงที่จะขยายกำหนดเวลาของสัญญาออกไปอีก 2 ช่วงๆ ละ 10 ปี ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อกำหนดและเงื่อนไขที่จะตกลงกันระหว่างคู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่าย ระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ระยะแรกซึ่งประกอบด้วยส่วนเหนือและส่วนชี 1 ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2536 และได้เปิดใช้งานเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2536 และระยะสองซึ่งประกอบด้วยส่วนนี้เปิดใช้งานเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2539

ที่อยู่บริษัทฯตามที่จดทะเบียนตั้งอยู่ ณ เลขที่ 238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310

ในวันที่ 17 เมษายน 2540 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วนดี และการขยายช่องจราจรสากลต่อส่วนชี 1 ดังต่อไปนี้ :-

- (ก) บริษัทฯได้ทำสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วนดีจากบริเวณด้านอโศกถึงศรีนครินทร์ กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2
- (ข) บริษัทฯทำสัญญาร่วมกับบริษัทผู้รับเหมา (ผู้จัดการโครงการ) ซึ่งผู้ถือหุ้นของบริษัทฯทางรายเป็นผู้ร่วมทุน โดยได้มอบหมายให้เป็นผู้ดำเนินการในการออกแบบก่อสร้างและบริหารการก่อสร้างการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วนดีจากบริเวณด้านอโศกถึงศรีนครินทร์ และขยายช่องจราจรสากลต่อส่วนชี 1 จากประชานิยมแจ้งวัฒนะ
- (ค) บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาสินเชื่อเงินกู้ยืมระยะยาวกับธนาคารและสถาบันการเงินในประเทศในวงเงินจำนวน 10,000 ล้านบาท มีอัตราดอกเบี้ยเท่ากับ $MLR + 0.875\%$ ในระหว่างก่อสร้างและ $MLR + 0.5\%$ หลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จ

การก่อสร้างส่วนดีระยะที่ 1 ได้แล้วเสร็จตามกำหนดการและได้เปิดใช้งานเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2541 การขยายช่องจราจรส่วนชี 1 ได้แล้วเสร็จตามกำหนดการและได้เปิดใช้งานเมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2543 และการก่อสร้างส่วนดีระยะที่ 2 ได้เปิดใช้งานเมื่อเดือนมีนาคม 2545

บริษัทฯได้ลงทุนจัดตั้งบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเนื้อ จำกัด (เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2539) โดยมีทุนจดทะเบียน 3,000 ล้านบาท เรียกชำระเบ็ดเตล็ดน้อยละ 25 เป็นจำนวนเงิน 750 ล้านบาท และชำระเต็มจำนวน 3,000 ล้านบาท ในวันที่ 28 ธันวาคม 2542 โดยมีธุรกิจหลักคือ การดำเนินการก่อสร้างและดำเนินงานบริหารทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่ 27 กันยายน 2539 โดยมีลิขิตามข้อตกลงที่จะขยายกำหนดเวลาของสัญญาออกไปอีก 2 ช่วงๆ ละ 10 ปี ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อกำหนดและเงื่อนไขที่จะตกลงกันระหว่างคู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่าย

ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ระยะที่ 1 (แจ้งวัฒนะ-เชียงราก) ได้ก่อสร้างแล้วเสร็จตามกำหนดการ และเปิดใช้งานเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2541 การก่อสร้างทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ระยะที่ 2 แล้วเสร็จและเปิดใช้งานเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2542

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม (ต่อ)

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2545 และ 2544

- 1.2 บริษัทมีแผนการที่จะควบรวมกิจกรรมระหว่างบริษัทฯและบริษัทย่อย โดยจะโอนสินทรัพย์และหนี้สินทั้งหมดของบริษัทย่อยให้แก่บริษัทฯเพื่อประโยชน์ในการดำเนินงานและบริหาร รวมถึงผลประโยชน์ทางด้านภาษี ซึ่งปัจจุบันแผนงานดังกล่าวได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นและเจ้าหนี้เงินกู้แล้ว และอยู่ในระหว่างการพิจารณาอนุมัติของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- 1.3 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 บริษัทย่อยยังมีผลขาดทุนสะสมในบัญชี การที่บริษัทย่อยจะสามารถดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่องได้ขึ้นอยู่กับผลการดำเนินงานในอนาคตและการสนับสนุนทางการเงินจากบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม งบการเงินของบริษัทย่อยที่นำมาใช้ในการจัดทำงบการเงินรวมยังคงจัดทำขึ้นตามหลักการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องของกิจการ โดยถือว่าการดำเนินการหารายได้หรือเรียกคืนสินทรัพย์และการจ่ายชำระหนี้สินของบริษัทย่อยจะเป็นไปตามปกติธุรกิจโดยไม่คาดว่าจะมีการหยุดชะงักของการดำเนินงานตามปกติของบริษัทย่อยดังกล่าว
- 1.4 ตั้งแต่วันที่ 2 กันยายน 2545 ล้วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางสำหรับทางด่วนในเขตเมือง (ทางด่วนขั้นที่ 1 ทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนเอ บี) ระหว่างบริษัทฯกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเปลี่ยนแปลงจากเดิมในอัตรา 60 : 40 เป็นอัตรา 50 : 50 ซึ่งเป็นไปตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2
- 1.5 เมื่อวันที่ 23 กันยายน 2545 กระทรวงมหาดไทยได้ออกประกาศการเก็บอัตราค่าผ่านทางโดยมีผลบังคับใช้เป็นเวลา 90 วันนับตั้งแต่วันที่ 23 กันยายน 2545 โดยในช่วง 45 วันแรก ผู้ใช้บริการทางด่วนสำหรับข้อก้อนออกเมืองจากดินแดงไปบางนา ซึ่งต้องผ่านทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่สอง ส่วนดี) และทางพิเศษ ฉลองรัช (ทางด่วนรามอินทรา-อาจณรงค์) ต้องจ่ายค่าผ่านทางทั้งสิ้น 65 บาท (จากเดิมที่ต้องจ่ายค่าผ่านทางทั้งสิ้น 135 บาท) และสำหรับขาเข้าเมืองจากบางนาไปดินแดงโดยผ่านระบบทางด่วนดังกล่าว ผู้ใช้บริการต้องจ่ายค่าผ่านทางทั้งสิ้น 55 บาท และในช่วง 45 วันหลังระหว่างวันที่ 7 พฤศจิกายน 2545 ถึงวันที่ 21 ธันวาคม 2545 ผู้ใช้บริการทั้งขาเข้าเมืองและขาออกนอกเมืองโดยเดินทางผ่านพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่สอง ส่วนดี) และทางพิเศษฉลองรัช (ทางด่วนรามอินทรา-อาจณรงค์) ต้องจ่ายค่าผ่านทาง ทั้งสิ้น 40 บาท โดยอัตราค่าผ่านทางตามประกาศนี้จะไม่มีผลเป็นการเปลี่ยนแปลงแก้ไขลัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 แต่อย่างใดทั้งสิ้น

2.

หลักเกณฑ์ในการจัดทำงบการเงินรวม

งบการเงินรวมนี้ได้รวมงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2545 และ 2544 ของบริษัททางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (ซึ่งต่อไปเรียกว่า “บริษัทฯ”) และบริษัทย่อยคือ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเทเนีย จำกัด โดยมีอัตราการถือหุ้นร้อยละ 100 ของทุนจดทะเบียนของบริษัทย่อย

สินทรัพย์รวมและรายได้รวมของบริษัทย่อยซึ่งรวมอยู่ในงบการเงินรวมคิดเป็นจำนวนประมาณร้อยละ 24 และร้อยละ 5 ของยอดลินทรัพย์รวมและยอดรายได้รวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 ตามลำดับ (2544 : ยอดลินทรัพย์รวมประมาณร้อยละ 24 และรายได้รวมประมาณร้อยละ 4)

ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯกับบริษัทย่อย รายการระหว่างกัน ยอดเงินลงทุนของบริษัทฯและทุนเรือนหุ้นของบริษัทย่อยได้ตัดออกจากงบการเงินรวมนี้แล้ว

หมายเหตุประกอบการเงินรวม (ต่อ)

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทอยู่
สำหรับปีล็อกสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2545 และ 2544

3. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่กำหนดโดยสมาคมนักบัญชีและผู้สอบบัญชีรับอนุญาต
แห่งประเทศไทย และเป็นไปตามพระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543

นโยบายการบัญชีที่สำคัญของบริษัทฯ และบริษัทอยู่โดยสรุปมีดังต่อไปนี้ :-

3.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

รายได้ค่าผ่านทางบันทึกเป็นรายได้ตามราคาในใบกำกับภาษี (โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) เมื่อ
ได้ให้บริการแล้ว

ค่าใช้จ่ายบันทึกตามเกณฑ์คงค้าง

3.2 เงินลงทุน

- ก) เงินลงทุนในบริษัทอยู่ (ในงบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ) และคงมูลค่าตามวิธีส่วนได้เสีย ซึ่ง
การบันทึกตามวิธีส่วนได้เสียนี้ เงินลงทุนจะบันทึกครั้งแรกในราคาน้ำที่ซื้อมา และในแต่ละปี
ภายหลังจากวันที่ซื้อ เงินลงทุนนี้จะถูกปรับด้วยส่วนได้เสียที่เกิดจากการดำเนินงานของ
บริษัทอยู่ตามอัตราส่วนการลงทุนของบริษัทฯ
- ข) เงินลงทุนในหน่วยลงทุนซึ่งบริษัทฯ ถือเป็นเงินลงทุนระยะสั้นแสดงด้วยมูลค่ายุติธรรม บริษัทฯ
บันทึกการเปลี่ยนแปลงมูลค่าของหักทรัพย์ดังกล่าวในงบกำไรขาดทุน มูลค่ายุติธรรมของ
หน่วยลงทุนคำนวณจากมูลค่าสินทรัพย์สุทธิ
- ค) เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาดถือเป็นเงินลงทุนทั่วไปซึ่งแสดงตาม
ราคาทุนสุทธิจากค่าต่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

บริษัทฯ บันทึกขาดทุนจากการตัดยอดค่า (ถ้ามี) ของเงินลงทุนทั่วไปในงบกำไรขาดทุน

บริษัทใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการคำนวณต้นทุนของเงินลงทุน

3.3 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และค่าเสื่อมราคา

ลิ่งปรับปรุงสำนักงานและลิ่งปลูกสร้างและอุปกรณ์แสดงตามราคาทุนหลังหักค่าเสื่อมราคาระยะ

ค่าเสื่อมราคากองลิ่งปรับปรุงสำนักงานและลิ่งปลูกสร้าง และอุปกรณ์ของบริษัทฯ และบริษัทอยู่
คำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์ตามอายุการใช้งานของสินทรัพย์ในอัตราดังต่อไปนี้ :-

อัตราเรื้อรังต่อปี	
ลิ่งปรับปรุงสำนักงานและลิ่งปลูกสร้างอื่น	20
เครื่องคอมพิวเตอร์และติดตั้ง	20
เครื่องมือ เครื่องใช้และอุปกรณ์	20
ยานพาหนะ	10 และ 20

ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคางวดที่ดิน

3.4 ค่าตัดจำหน่ายลิทธิในการใช้ประโยชน์งานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว

ลิทธิในการใช้ประโยชน์งานก่อสร้างที่เสร็จแล้วค่าตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน
ตามปริมาณรถที่ใช้บริการ ค่าตัดจำหน่ายลิทธิในการใช้ประโยชน์ดังกล่าวมีวิธีการคำนวณดังนี้ :-

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม (ต่อ)

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทที่อยู่
สำหรับปีล็อกสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2545 และ 2544

ค่าตัดจางน่ายล็อกอินในการใช้ประโยชน์สำหรับปี	= ลักษณะในการใช้ประโยชน์สุทธิ x อัตราส่วนปริมาณรถที่ใช้บริการสำหรับปี
อัตราส่วนปริมาณรถที่ใช้บริการสำหรับปี	= ปริมาณรถที่ใช้บริการจักรยานสำหรับปี
	(ปริมาณรถที่ใช้บริการจักรยานสำหรับปี + ปริมาณการปริมาณรถที่ใช้บริการ หลังปีปัจจุบันจนถึงล็อกอิน) / หารโครงการระบบทางด่วน

ล็อกอินในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว - สุทธิ = ลักษณะในการใช้ประโยชน์ที่เกิดขึ้นจริงทั้งหมด - ค่าตัดจางน่ายสะสม

3.5 ดอกเบี้ยจ่ายที่ถือเป็นดันทุน

ดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดจากการซื้อยืมเพื่อใช้ในการก่อสร้างระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดถือเป็นส่วนหนึ่งของราคากลุ่มของงานระหว่างก่อสร้างนั้น ๆ และจะหยุดบันทึกเมื่อโครงการเสร็จสมบูรณ์

3.6 เงินตราต่างประเทศ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศซึ่งเกิดขึ้นระหว่างปีได้แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ที่เกิดรายการ ลินทรัพย์และหนี้ลินที่เป็นเงินตราต่างประเทศคงเหลืออยู่ ณ วันที่ในงบคุณได้แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ในงบคุณ เว้นแต่รายการที่ได้ตกลงอัตราแลกเปลี่ยนล่วงหน้ากับสถาบันการเงินไว้จะใช้อัตราที่ตกลงกันนั้นแทน

กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยนได้รวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

3.7 ค่าบำรุงรักษาทางด่วน

ค่าบำรุงรักษาที่เกิดขึ้นระหว่างปีจะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดขึ้น ผู้เชี่ยวชาญอิสระระบุว่า รายการซ่อมแซมใหญ่นั้นอาจจะไม่จำเป็นถ้าหากบริษัทฯ และบริษัทที่อยู่ได้มีการซ่อมบำรุงอย่างมีมาตรฐานโดยสมำเสมอทุกปี ดังนั้น บริษัทฯ และบริษัทที่อยู่จึงมิได้ตั้งสำรองค่าบำรุงรักษาสำหรับการซ่อมแซมใหญ่

3.8 สำรองจ่ายค่าทดสอบการจัดทำพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน

บริษัทฯ บันทึกสำรองค่าทดสอบการจัดทำพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนที่จะต้องจ่ายให้กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยคำนวณขึ้นเพื่อตัดต้นทุนของมูลค่าปัจจุบันของค่าทดสอบดังกล่าว ในแต่ละปี ตลอดระยะเวลาของลัญญา

3.9 เครื่องมือทางการเงิน

บริษัทฯ และบริษัทที่อยู่ไม่มีนโยบายที่จะประกอบธุกรรมตราสารทางการเงินนอกงบดุลที่เป็นตราสารอนุพันธ์เพื่อการเก็บกำไรหรือเพื่อการค้า

เครื่องมือทางการเงินที่แสดงในงบดุลประกอบด้วยเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เงินลงทุนชั่วคราว เงินเบิกเกินบัญชี เจ้าหนี้การค้า และเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน ซึ่งนโยบายการบัญชีเฉพาะสำหรับแต่ละรายการได้เปิดเผยแยกไว้ในแต่ละหัวข้อที่เกี่ยวข้อง

3.10 การใช้ประมาณการทางบัญชี

ในการจัดทำงบการเงินนี้ให้เป็นไปตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป ในบางกรณีฝ่ายบริหารอาจต้องใช้การประมาณและการตั้งสมมติฐาน ซึ่งมีผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงิน และหมายเหตุประกอบงบการเงิน ดังนั้นผลที่เกิดขึ้นจริงจึงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณไว้

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม (ต่อ)

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทอยู่
สำหรับปีล็อกสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2545 และ 2544

3.11 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ บริษัทอยู่และพนักงานได้ร่วมกันจดทะเบียนจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 ซึ่งประกอบด้วยเงินที่พนักงานจ่ายสะสมและเงินที่บริษัทฯ และบริษัทอยู่จ่ายลงทุนให้ในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือน และจะจ่ายให้กับพนักงานในกรณีที่ออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุนดังกล่าว กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้โดยบริหารโดยบริษัท หลักทรัพย์ ทิลโก้ จำกัด

3.12 กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยการหารกำไรสุทธิสำหรับปีด้วยจำนวนหุ้นเฉลี่ยต่อหุ้นกของหุ้นสามัญที่ถือโดยบุคคลภายนอกที่ออกจำหน่ายในระหว่างปี

4. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		อัตราดอกเบี้ยต่อปี	
	2545	2544	2545	2544
เงินสด	886,000	806,000	-	-
เงินฝากประจำทาง	65,802,137	57,371,741	-	-
เงินฝากธนาคาร	242,839,721	383,649,216	ร้อยละ 0.25-1.50	ร้อยละ 0.25-0.50
ตัวลัญญาใช้เงินอายุไม่เกิน 3 เดือน	-	193,004,241	-	ร้อยละ 1.00-1.75
รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	309,527,858	634,831,198		

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ		อัตราดอกเบี้ยต่อปี	
	2545	2544	2545	2544
เงินสด	591,000	531,000	-	-
เงินฝากประจำทาง	60,635,427	53,811,326	-	-
เงินฝากธนาคาร	228,835,683	347,777,455	ร้อยละ 0.25-1.50	ร้อยละ 0.25-0.50
ตัวลัญญาใช้เงินอายุไม่เกิน 3 เดือน	-	193,004,241	-	ร้อยละ 1.00-1.75
รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	290,062,110	595,124,022		

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 และ 2544 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดส่วนใหญ่ของบริษัทฯ และบริษัทอยู่ได้นำไปวางไว้เป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามเงื่อนไขในลัญญาเงินกู้ยืมระยะยาว โดยบริษัทฯ และบริษัทอยู่สามารถถอนเงินฝากในบัญชีธนาคารและไถ่ถอนตัวลัญญาใช้เงินเพื่อนำไปใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามปกติได้

5. เงินลงทุนขั้วครัว

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ	
	2545	2544	2545	2544
หลักทรัพย์เพื่อค้า - หน่วยลงทุน	247,245,928	2,330,858	241,159,188	2,330,858

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม (ต่อ)

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทอื่นๆ
สำหรับปีลิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2545 และ 2544

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 และ 2544 เงินลงทุนชั่วคราวส่วนใหญ่ของบริษัทฯและบริษัทอื่นๆได้นำไปวางไว้เป็นหลักทรัพย์ค้าประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาว โดยบริษัทฯและบริษัทอื่นๆสามารถขายเงินลงทุนชั่วคราวเพื่อนำไปใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามปกติได้

6.

รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ในระหว่างปี บริษัทฯมีรายการธุรกิจกับบริษัทอื่นๆ (ซึ่งได้ด้วยระยะเวลาห่วงกันแล้วในการจัดทำงบการเงินรวม) และบริษัทที่เกี่ยวข้องกันอื่นๆ (เกี่ยวข้องกันโดยการมีผู้ถือหุ้นบางรายเป็นผู้ร่วมทุนและ/หรือมีกรรมการของบริษัทเป็นผู้มีอำนาจในบริษัทเหล่านั้น) ซึ่งรายการส่วนใหญ่เกี่ยวเนื่องกับการให้บริการ การก่อสร้าง และการกู้ยืมเงิน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขและเกณฑ์ที่ระบุไว้ในสัญญาที่ทำร่วมกันหรือเป็นไปตามปกติธุรกิจ โดยสามารถสรุปได้ดังนี้ :-

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะ ของบริษัทฯ	
	2545	2544	2545	2544
ค่าใช้จ่ายสำหรับการก่อสร้างทางด่วนชั้นที่ 2 และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด				
กิจการร่วมค้า บีบีซีที	-	1,125	-	12 ตามที่ระบุในสัญญา
บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน)	430	-	430	- ตามที่ระบุในสัญญา
บริษัท ช. การช่างໂຕกิวคอนสตรัคชั่น จำกัด	3,232	9,353	3,232	9,353 ตามที่ระบุในสัญญา
รวม	3,662	10,478	3,662	9,365
ข้อทุนสามัญของบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด				
บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน)	135,000	75,000	135,000	75,000 หุ้นละ 100 บาท
บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด	472,500	-	472,500	- หุ้นละ 100 บาท
รวม	607,500	75,000	607,500	75,000
ค่าเช่าจ่าย				
บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน)	120	120	-	- ตามที่ระบุในสัญญา
ค่าธรรมเนียมในการจัดการด้านการเงิน	14,609	14,097	6,109	6,264 ตามที่ระบุในสัญญา
ดอกเบี้ยจ่ายสำหรับเงินกู้ยืมระยะยาว	1,010,945	1,009,837	791,949	797,137 อัตราดอกเบี้ยลดลงตัวที่ MLR-1% ถึง MLR
ค่าเช่ารับ				
บริษัท ไฮครีตโปรดักส์ แอนด์ เทคโนโลยี จำกัด	2,100	1,200	2,100	1,200 ตามที่ระบุในสัญญา
ดอกเบี้ยรับสำหรับเงินให้กู้ยืมแก่บริษัท ที่เกี่ยวข้องกัน				
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	-	-	71,169	71,417 อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 1 ต่อปีถึง MLR
รายได้ค่าจัดการจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน				
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	-	-	12,000	12,000 ตามที่ระบุในสัญญา
รายได้ค่าบริการจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน				
บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด	470	1,440	470	1,440 ตามที่ระบุในสัญญา

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม (ต่อ)

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีล็อกสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2545 และ 2544

ยอดคงค้างของรายการข้างต้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 และ 2544 ได้รวมอยู่ในรายการ
ดังต่อไปนี้ในงบดุล :-

(หน่วย : บาท)

ความสัมพันธ์	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ	
	2545	2544	2545	2544
ลูกหนี้บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน				
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเนื่อง จำกัด	บริษัทย่อย	-	-	1,070,000 1,070,000
เดินลงทุนระยะยาวอื่น				
บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด	กรรมการร่วมกัน	682,500,000	75,000,000	682,500,000 75,000,000
เดินให้กู้ยืมและค่าตอบแทนค้ารับจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน				
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเนื่อง จำกัด	บริษัทย่อย	-	-	7,385,954,557 6,736,668,092
เจ้าหนี้การค้าทั่วไปส่วนตัวทั้งตัวหนี้ที่ 2 และ				
ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด				
บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน)	กรรมการร่วมกัน	460,000	-	460,000 -
เดินประกันผลงานตามสัญญาท่อสีร้าว				
กิจการร่วมมือ บีบีซีที	กรรมการร่วมกัน	-	615,000	- -
บริษัท ช. การช่างโดยกิจกรรมผลิตครั้งชั้น จำกัด	กรรมการร่วมกัน	165,766	4,190	165,766 4,190
รวม		165,766	619,190	165,766 4,190
เดินกู้ยืมระยะยาวและเดินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี				
ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	กรรมการร่วมกัน	5,277,486,254	4,616,978,916	4,521,459,186 3,872,439,757
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	กรรมการบัวชา	12,718,128,115	8,338,592,134	10,896,190,806 7,402,085,057
เป็นผู้มีอำนาจ ในธนาคาร				
รวม		17,995,614,369	12,955,571,050	15,417,649,992 11,274,524,814

รายละเอียดเงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อยเงินกู้ยืมระยะยาวและล้วนของเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระ
ภายใน 1 ปี (เฉพาะเงินดัน) และคงได้ดังนี้ :-

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะ ของบริษัทฯ
เงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อย		
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2543	-	4,341,876
เงินให้กู้ยืมเพิ่มระหว่างปี	-	603,000
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544	-	4,944,876
เงินให้กู้ยืมเพิ่มระหว่างปี	-	402,000
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545	-	5,346,876
เงินกู้ยืมระยะยาวและเดินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี		
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2543	13,638,116	11,868,400
จ่ายชำระคืนระหว่างปี	(682,545)	(593,875)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544	12,955,571	11,274,525
จ่ายชำระคืนระหว่างปี	(13,560,873)	(11,793,088)
เงินกู้ยืมเพิ่มระหว่างปี	18,600,916	15,936,213
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545	17,995,614	15,417,650

เงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 จำนวน 5,347 ล้านบาท (31 ธันวาคม 2544 :
4,945 ล้านบาท) คิดอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 1 ต่อปีถึง MLR (31 ธันวาคม 2544 : อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4
ต่อปีถึง MLR)

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม (ต่อ)

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีล็นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2545 และ 2544

การจ่ายชำระคืนและกู้เพิ่มเติมในระหว่างปีตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2545 ของเงินกู้ยืมระยะยาวเป็นไป
ตามการขอสินเชื่อใหม่เพื่อทดแทนสินเชื่อเดิมตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุ 11

7. เงินลงทุนซึ่งบันทึกโดยวิธีส่วนได้เสีย

เงินลงทุนจำนวนนี้เป็นเงินลงทุนในหุ้นสามัญและหุ้นบุริมสิทธิ์ของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด
ซึ่งดำเนินงานและบริหารระบบทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด บริษัทดังกล่าวจะจดทะเบียนและจดตั้งใน
ประเทศไทย

(หน่วย : ล้านบาท)

	ทุน ชำระแล้ว	สัดส่วน เงินลงทุน%	เงินลงทุน			
			วิธีรากทุน	วิธีส่วนได้เสีย	2545	2544
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	3,000	100	3,000	3,000	(292)	343

บริษัทฯได้นำหุ้นสามัญและหุ้นบุริมสิทธิ์ข้างต้นไปวางไว้เป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาว
ของบริษัทฯและบริษัทย่อย

8. เงินลงทุนระยะยาวอื่น

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	ประเภท กิจการ	สถานที่ จดทะเบียน	ทุนจดทะเบียน		ทุนเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนเงินลงทุน	งบการเงินรวม/ฉบับ ^{การเงินเฉพาะบริษัทฯ}	
			2545	2544			2545	2544
บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ สัมปทาน ประเทศไทย จำกัด	จำกัด สายอาชญากรรม	ประเทศไทย	6,500	2,000	4,562	501	15	15
							683	75

บริษัทฯได้นำหุ้นสามัญข้างต้นไปวางไว้เป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวของบริษัทฯและ
บริษัทย่อย เมื่อวันที่ 2 มกราคม 2546 บริษัทฯได้จ่ายชำระค่าหุ้นเพิ่มเติมอีกจำนวน 97.5 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 เงินลงทุนระยะยาวอื่นได้รวมสлагก้อนมลินเป็นจำนวนเงิน 1 ล้านบาท
ซึ่งมีกำหนดค่าอ่อนปี พ.ศ. 2548

9. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

(หน่วย : บาท)

ที่ดิน		งบการเงินรวม					
		ล็งปรับปรุง สำนักงานและ ล็งปลูกสร้างอื่น	เครื่องมือ เครื่องตกแต่ง และติดตั้ง	เครื่องใช้ และอุปกรณ์	ยานพาหนะ	รวม	
ราคาทุน :-							
31 ธันวาคม 2544	169,288,000	119,352,867	6,819,626	29,410,781	165,802,634	490,673,908	
ซื้อเพิ่ม	-	844,226	62,412	2,019,629	28,988,836	31,915,103	
โอนเข้า	-	-	271,052	48,523	-	319,575	
จำหน่าย	-	-	-	(267,114)	(8,287,302)	(8,554,416)	
โอนออก	-	-	(48,523)	(536,702)	-	(585,225)	
31 ธันวาคม 2545	169,288,000	120,197,093	7,104,567	30,675,117	186,504,168	513,768,945	

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม (ต่อ)

บริษัท ท่านคุณกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทฯอยู่
สำหรับปีลิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2545 และ 2544

(หน่วย : บาท)

งบการเงินรวม (ต่อ)						
ที่ดิน	ลิ้งปรับปรุง สำนักงานและ ลิ้งปลูกสร้างอื่น	เครื่องมือ เครื่องตกแต่ง และติดตั้ง	เครื่องใช้ และอุปกรณ์	ยานพาหนะ	รวม	

ค่าเสื่อมราคาสะสม :-

31 ธันวาคม 2544	-	84,969,092	5,968,047	22,571,318	96,579,784	210,088,241
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	-	19,503,010	400,832	2,692,479	20,290,480	42,886,801
ค่าเสื่อมราคาสะสมล่วงหน้าโอนเข้า	-	-	268,351	48,442	-	316,793
ค่าเสื่อมราคาสะสมล่วงหน้า						
จำนำยแล้วโอนออก	-	-	(48,442)	(689,683)	(8,037,714)	(8,775,839)

31 ธันวาคม 2545	-	104,472,102	6,588,788	24,622,556	108,832,550	244,515,996
-----------------	---	-------------	-----------	------------	-------------	-------------

มูลค่าตามบัญชีสุทธิ :-

31 ธันวาคม 2544	169,288,000	34,383,775	851,579	6,839,463	69,222,850	280,585,667
31 ธันวาคม 2545	169,288,000	15,724,991	515,779	6,052,561	77,671,618	269,252,949

ค่าเสื่อมราคาก่อซื้อ :

งบกำไรขาดทุน :-

ปี 2544						44,627,165
ปี 2545						42,886,801

(หน่วย : บาท)

งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ						
ที่ดิน	ลิ้งปรับปรุง สำนักงานและ ลิ้งปลูกสร้างอื่น	เครื่องมือ เครื่องตกแต่ง และติดตั้ง	เครื่องใช้ และอุปกรณ์	ยานพาหนะ	รวม	

ราคาทุน :-

31 ธันวาคม 2544	169,288,000	119,317,717	5,821,210	26,134,893	155,607,134	476,168,954
หักเพิ่ม	-	844,226	62,412	2,007,265	28,988,836	31,902,739
โอนเข้า	-	-	271,052	48,523	-	319,575
จำนำย	-	-	-	(265,115)	(8,287,302)	(8,552,417)
โอนออก	-	-	(48,523)	(536,702)	-	(585,225)

31 ธันวาคม 2545	169,288,000	120,161,943	6,106,151	27,388,864	176,308,668	499,253,626
-----------------	-------------	-------------	-----------	------------	-------------	-------------

ค่าเสื่อมราคาสะสม :-

31 ธันวาคม 2544	-	84,933,942	5,269,297	20,756,762	91,486,793	202,446,794
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	-	19,503,010	231,597	2,088,526	19,470,425	41,293,558
ค่าเสื่อมราคาสะสมล่วงหน้าโอนเข้า	-	-	268,351	48,442	-	316,793
ค่าเสื่อมราคาสะสมล่วงหน้าจำนำย						
และโอนออก	-	-	(48,442)	(687,685)	(8,037,714)	(8,773,841)

31 ธันวาคม 2545	-	104,436,952	5,720,803	22,206,045	102,919,504	235,283,304
-----------------	---	-------------	-----------	------------	-------------	-------------

มูลค่าตามบัญชีสุทธิ :-

31 ธันวาคม 2544	169,288,000	34,383,775	551,913	5,378,131	64,120,341	273,722,160
31 ธันวาคม 2545	169,288,000	15,724,991	385,348	5,182,819	73,389,164	263,970,322

ค่าเสื่อมราคาก่อซื้อ :

งบกำไรขาดทุน :-

ปี 2544						42,506,628
ปี 2545						41,293,558

บริษัทฯและบริษัทฯอยู่ได้ด้วยจำนวนที่ดินและลิ้งปลูกสร้างข้างต้นเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 ราคาตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคาก่อสร้างของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ของบริษัทฯและบริษัทฯอยู่ซึ่งหักค่าเสื่อมราคาก่อสร้างจำนวนแล้วแต่ยังคงใช้งานอยู่มีจำนวนเงิน 70 ล้านบาท (เฉพาะของบริษัทฯ 67 ล้านบาท)

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม (ต่อ)

บริษัท ทางค่าวัสดุคงเหลือ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีลิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2545 และ 2544

ในระหว่างปี 2545 ผู้ประเมินราคาก่อสร้างได้ประเมินราคาก่อสร้างที่คิดของบริษัทฯ โดยใช้วัสดุค่าทัดแทน ซึ่งมีมูลค่าประมาณ 253 ล้านบาท

10.

งานระหว่างก่อสร้างและสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ	
	งานระหว่าง ก่อสร้าง	สิทธิในการใช้ประโยชน์ฯ	งานระหว่าง ก่อสร้าง	สิทธิในการใช้ประโยชน์ฯ

ราคานุน :-

31 ธันวาคม 2544	2,464,031,546	57,910,054,052	2,464,031,546	45,177,007,120
งานเพิ่มเติมระหว่างปี	42,991,123	72,416,037	42,991,123	70,662,136
โอนเข้า	-	2,507,022,669	-	2,507,022,669
โอนออก	(2,507,022,669)	-	(2,507,022,669)	-
31 ธันวาคม 2545	-	60,489,492,758	-	47,754,691,925

ค่าตัดจำนำยสิทธิในการใช้ประโยชน์ฯ สะสม :-

31 ธันวาคม 2544	-	9,157,547,781	-	8,842,610,945
ค่าตัดจำนำยสำหรับปี	-	1,671,181,315	-	1,451,379,161
31 ธันวาคม 2545	-	10,828,729,096	-	10,293,990,106

มูลค่าตามบัญชีสุทธิ :-

31 ธันวาคม 2544	2,464,031,546	48,752,506,271	2,464,031,546	36,334,396,175
31 ธันวาคม 2545	-	49,660,763,662	-	37,460,701,819

ค่าตัดจำนำยที่อยู่ในงบกำไรขาดทุน :-

ปี 2544	1,518,190,243	1,369,110,576
ปี 2545	1,671,181,315	1,451,379,161

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วเป็นต้นทุนในการก่อสร้างระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ซึ่งแสดงในราคานุนสิทธิจากค่าตัดจำนำยสะสม

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้โอนสิทธิในการใช้ประโยชน์ที่เกี่ยวกับระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดเพื่อค้าประกันเงินกู้ยืมระยะยาว

บริษัทฯ ได้มีการว่าจ้างวิศวกรรมจราจรอิสระให้สอบทานประมาณการปริมาณจราจรในอนาคตใหม่ เพื่อให้สะท้อนถึงสภาพการจราจรในปัจจุบันและที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้คำนวณค่าตัดจำนำยของปี 2545 ใหม่โดยใช้ประมาณการปริมาณจราจรสังกัดล่าสุด การเปลี่ยนแปลงประมาณการนี้มีผลทำให้ค่าตัดจำนำยในงบการเงินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อยและในงบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ สำหรับปีลิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2545 ลดลงเป็นจำนวนเงิน 98 ล้านบาท และ 113 ล้านบาท ตามลำดับ หรือเทียบเป็นต่อหุ้นเท่ากับ 0.13 บาทต่อหุ้น และ 0.15 บาทต่อหุ้น ตามลำดับ

หมายเหตุประกอบการเงินรวม (ต่อ)

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทอยู่
สำหรับปีล็อกสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2545 และ 2544

11. เงินกู้ยืมระยะยาว

เงินกู้ยืมระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 และ 2544 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้ :-

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ		อัตราดอกเบี้ย	
	2545	2544	2545	2544	2545	2544
เงินกู้ยืมระยะยาว	35,826,444,824	37,638,689,519	30,694,122,213	32,246,613,757	อัตราเรือยละ 6 ต่อปี และ MLR - 1%	อัตราดอกเบี้ย ^ล โดยตัวที่ MLR
หัก : ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถือกำกับชาระภัยในที่นี้เป็น	(711,600,000)	(98,880,000)	(609,720,000)	(84,720,000)		
เงินกู้ยืมระยะยาวสุทธิ	35,114,844,824	37,539,809,519	30,084,402,213	32,161,893,757		

บริษัทฯและบริษัทย่อยได้ลงนามในสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่สองเมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2545 กับธนาคารพาณิชย์ลี่แท้ในการขอelinเชื่อใหม่เพื่อทดสอบแทนelinเชื่อเดิม โดยมีวงเงินelinเชื่อของบริษัทฯและบริษัทย่อยรวมทั้งสิ้น 37,032 ล้านบาท (เฉพาะของบริษัทฯ 31,726 ล้านบาท) เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2545 บริษัทฯและบริษัทย่อยได้เบิกวงเงินelinเชื่อจากธนาคารเหล่านั้นไปชำระเงินกู้ยืมระยะยาวทั้งหมด

ตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่สอง บริษัทฯและบริษัทย่อยต้องจ่ายชำระหนี้เงินต้นและดอกเบี้ยเป็นรายเดือน โดยมีระยะเวลาการชำระหนี้ 10 ปีเริ่มต้นแต่เดือนกรกฎาคม 2545 เป็นต้นไปตามอัตราส่วนที่กำหนดไว้ในสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าว และมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 6 ต่อปีและอัตราดอกเบี้ยลolyตัวที่ MLR - 1% สำหรับระยะเวลา 3 ปีแรก อัตราดอกเบี้ยลolyตัวที่ MLR - 0.5% สำหรับระยะเวลา 3 ปีถัดไป และอัตราดอกเบี้ยลolyตัวที่ MLR สำหรับระยะเวลาที่เหลือของสัญญา โดยอัตราดอกเบี้ยลolyตัวที่ MLR ที่ใช้ในการคำนวนดอกเบี้ยจ่ายเงินอัตราดอกเบี้ยถาวรสิ่งของธนาคารพาณิชย์ทั้งสิ้นแห่ง

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืมและสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวบริษัทฯและบริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการซึ่งเป็นไปตามปกติของธุรกิจทั่วไป เช่น การชำระเงินสำรองขันต่อตามที่กำหนดไว้ การชำระอัตราส่วนที่ลินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น การจ่ายเงินปันผล อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้และการให้การสนับสนุนทางการเงินแก่บริษัทย่อย (ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบการเงินข้อ 15.2) ฯลฯ ทั้งนี้บริษัทฯและบริษัทย่อยมีค่าใช้จ่ายด้านการเงินที่ต้องชำระให้แก่ตัวแทนผู้ให้กู้ประมาณปีละ 24 ล้านบาท และเฉพาะของบริษัทฯจำนวน 12 ล้านบาท

บริษัทฯและบริษัทย่อยได้ใช้ลินทรัพย์ได้แก่ เงินฝากธนาคาร เงินฝากระหว่างทาง เงินลงทุนชั่วคราว หุ้นสามัญและหุ้นบุริมสิทธิ์ของบริษัทฯที่ถืออยู่ เงินลงทุนในหุ้นสามัญบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด ที่ดิน ลิ่งปลูกสร้างและเครื่องจักร รวมทั้งสิทธิ์ที่เกี่ยวกับระบบทางด่วนขันที่ 2 และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด สิทธิ์ในค่าผ่านทางและสิทธิ์ประโยชน์ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันเงินกู้ยืม

ในระหว่างปี 2545 บริษัทฯและบริษัทย่อยมีค่าธรรมเนียมที่จ่ายสถาบันการเงินผู้ให้กู้เดือนอันเนื่องจาก การจ่ายคืนเงินกู้ยืมก่อนกำหนดเป็นจำนวน 206 ล้านบาท (เฉพาะของบริษัทฯ 164 ล้านบาท)

ในเดือนสิงหาคม 2545 เจ้าหนี้เงินกู้ได้มีหนังสือถึงบริษัทย่อยที่ yêuกับการที่บริษัทย่อยไม่สามารถดำเนินอัตราส่วนทางการเงินให้เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาเงินกู้ยืมได้โดยให้บริษัทย่อยดำเนินการแก้ไขสถานการณ์ดังกล่าว ซึ่งบริษัทย่อยได้ทำหนังสือขอผ่อนผันเงื่อนไขดังกล่าวกับเจ้าหนี้เงินกู้แล้ว และใน

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม (ต่อ)

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีล็อกสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2545 และ 2544

เดือนตุลาคม 2545 เจ้าหนี้เบินกู้ได้มีหนังสืออนุมัติผ่อนผันเบื้องตนี้ให้ดังกล่าวถึงปลายปี 2546 ดังนั้น บริษัท
ยื่อยึงไม่ได้จัดประเภทเงินกู้ยืมระยะยาวทั้งจำนวนเป็นเงินกู้ยืมระยะยาวที่อาจถูกเรียกคืนก่อนกำหนด

12.

รายได้ค่าผ่านทาง

ตามลัญญาการก่อสร้างและบริหารโครงการทางด่วนขั้นที่ 2 (หมายเหตุ 1) บริษัทฯ และบริษัทย่อย
กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยตกลงที่จะแบ่งค่าผ่านทางที่ได้รับจากระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ระบบ
ทางด่วนขั้นที่ 2 และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ในสัดส่วนดังต่อไปนี้ :-

บริษัทฯ (ร้อยละ)	การทางพิเศษ (ร้อยละ)
---------------------	-------------------------

โครงข่ายในเขตเมือง (ระบบทางด่วนขั้นที่ 1 และระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนເວລະສ່ວນນີ້)

- | | | |
|---|----|----|
| ก) 9 ปีแรก นับจากวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก (ล็อกสุดแล้ว) | 60 | 40 |
| ข) 9 ปีสุดท้ายล็อกสุดวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2563 | 40 | 60 |
| ค) ระยะเวลาทั่ว ก) และ ข) ชั้งต้น | 50 | 50 |

โครงข่ายนอกเขตเมือง (ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนນີ້)

- | | | |
|---|-----|-------|
| ก) นับจากวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรกจนถึงส่วนบีแล้วเสร็จหรือวันที่
19 ตุลาคม 2539 แล้วแต่วันใดจะถึงก่อน | 60 | 40 |
| ข) ระยะเวลาทั้งจากวันที่ในข้อ ก) จนถึงวันล็อกสุดโครงการ | 100 | ไม่มี |

โครงข่ายนอกเขตเมือง (ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนคี)

- | | | |
|---|-----|-------|
| นับจากวันที่การก่อสร้างแล้วเสร็จของส่วนได้ส่วนหนึ่ง จนถึงวันล็อกสุดของลัญญา
(21 เมษายน 2570) | 100 | ไม่มี |
|---|-----|-------|

ระบบทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด

- | | | |
|--|-----|-------|
| นับจากวันที่การก่อสร้างแล้วเสร็จของส่วนได้ส่วนหนึ่ง จนถึงวันล็อกสุดของลัญญา
(26 กันยายน 2569) | 100 | ไม่มี |
|--|-----|-------|

รายได้ค่าผ่านทางที่รวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนและงบกำไรขาดทุนรวมเป็นส่วนแบ่งค่าผ่านทางตามอัตรา¹
ดังกล่าวข้างต้นจากระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และระบบทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด

บริษัทฯยังมีส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางอีกจำนวนหนึ่งที่เกี่ยวกับระบบทางด่วนขั้นที่ 1 สำหรับระยะเวลาที่เริ่มจากวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรกของระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ตามที่กำหนดในลัญญา กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยไม่ได้ในเรื่องที่เกี่ยวกับวันที่เปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรกรวมทั้งอัตราค่าผ่านทางที่เกี่ยวข้องตามที่กล่าวในหมายเหตุ 16.2 บริษัทฯจึงยังไม่สามารถประมาณจำนวนของส่วนแบ่งรายได้ดังกล่าวอย่างสมเหตุสมผล ดังนั้นบริษัทฯ ยังไม่ได้บันทึกส่วนแบ่งรายได้ดังกล่าวในงบการเงิน

13.

เงินปันผลจ่าย

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

เมื่อวันที่ 10 เมษายน 2545 คณะกรรมการของบริษัทฯได้เสนอต่อที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2545 ซึ่งในที่ประชุมได้มีมติอนุมัติจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราหุ้นละ 0.75 บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 577.5 ล้านบาท โดยบริษัทฯได้จ่ายเงินปันผลในวันที่ 9 พฤษภาคม 2545

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม (ต่อ)

บริษัท ท่านด่วนกรุ๊ป เทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีล็อตนสุดทันที่ 31 ธันวาคม 2545 และ 2544

14. ภาษีเงินได้นิติบุคคล

บริษัทฯไม่มีภาระภาษีเงินได้นิติบุคคลจากกำไรสุทธิสำหรับปี 2544 เนื่องจากบริษัทฯได้รับยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับกำไรสุทธิที่ได้รับการลงเสริมการลงทุน ซึ่งหมดอายุในเดือนสิงหาคม 2544 และผลขาดทุนสะสมทางภาษีซึ่งยกมาจากปีก่อนมีจำนวนสูงกว่ากำไรสุทธิสำหรับปี

ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี 2545 คำนวณขึ้นจากกำไรของบริษัทฯหลังจากการหักผลขาดทุนสะสมทางภาษียกมาจากปีก่อนและบวกกลับด้วยสำรองและค่าใช้จ่ายที่ไม่อนุญาตให้ถือเป็นรายจ่ายในการคำนวณภาษี รายการสำรองดังกล่าวจะถือเป็นรายจ่ายในการคำนวณภาษีเมื่อเกิดขึ้นจริง

15. ภาระผูกพัน

15.1 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 บริษัทฯมีภาระผูกพันเกี่ยวกับโครงการระหว่างก่อสร้างระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ล่วงดี ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้างเป็นจำนวนเงินประมาณ 18 ล้านบาท (31 ธันวาคม 2544 : 100 ล้านบาท)

15.2 ตามสัญญาสนับสนุนด้านการเงิน (BECL Support Agreement) ที่ได้ลงนามเมื่อวันที่ 27 กันยายน 2539 และแก้ไขเพิ่มเติมเมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2543 บริษัทฯมีภาระผูกพันในการให้การสนับสนุนทางการเงิน แก่บริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 บริษัทฯได้ให้การสนับสนุนด้านการเงินแก่ บริษัทย่อยเป็นจำนวนเงิน 4,433 ล้านบาท (31 ธันวาคม 2544 : 4,031 ล้านบาท)

15.3 บริษัทฯมีภาระผูกพันในการจ่ายค่าทดสอบสำหรับการจัดทำพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนให้กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นจำนวนเงินรวม 16,816 ล้านบาท เริ่มต้นแต่ปีที่ 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
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
	16,816

หมายเหตุประกอบการเงินรวม (ต่อ)

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีล็นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2545 และ 2544

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 บริษัทฯได้บันทึกสำรองสำหรับค่าทดแทนดังกล่าวไว้แล้วเป็นจำนวน
935 ล้านบาท (31 ธันวาคม 2544 : 714 ล้านบาท)

15.4 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 บริษัทฯมีภาระผูกพันเทียวกับส่วนของเงินลงทุนในบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ
จำกัด ที่ยังไม่ได้เรียกชำระจำนวนเงินประมาณ 292.5 ล้านบาท (31 ธันวาคม 2544 : 300 ล้านบาท)

16.

ข้อพิพาทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กพ.)

16.1 บริษัทฯมีข้อพิพาทกับ กพ. เนื่องจากกระทรวงมหาดไทยได้ออกประกาศกระทรวงมหาดไทยฉบับ^{ลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541}เปลี่ยนแปลงอัตราค่าผ่านทาง โดยยกเลิกประกาศฉบับลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541 ที่ปรับอัตราค่าผ่านทางเพิ่มขึ้นเมื่อวันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2541 ซึ่งบริษัทฯไม่เห็นด้วยกับประกาศฉบับนี้ ลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 จึงเสนอข้อพิพาทด่อนัญญาโดยคุกคาม ซึ่งก็ได้มีคำชี้ขาดว่า การปรับอัตราค่าผ่านทางตามประกาศฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 เป็นไปตามลัญญา กพ. จึงได้ยื่นข้อพิพาทด่อนัญญาโดยคุกคามเป็นข้อพิพาทใหม่เพื่อเรียกเงินจำนวน 34 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯได้รับเป็นส่วนแบ่ง ค่าผ่านทางตามประกาศฉบับลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541 คืนจากบริษัทฯ บริษัทฯจึงได้ยื่นคำคัดค้านว่าบริษัทฯมีลิธิในจำนวนเงิน 34 ล้านบาทดังกล่าว และขอให้อนุญาโดยคุกคามวินิจฉัยว่า ประกาศฉบับนี้ ลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541 ถูกต้อง และให้ กพ. ชดเชยค่าเสียหายแก่บริษัथาตามผลต่างของรายได้ค่าผ่านทางตามประกาศทั้งสองฉบับ ต่อมาอนุญาโดยคุกคามมีคำตัดสินชี้ขาดเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2544 โดยได้ชี้ขาดว่า

1) ประกาศฉบับลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541 เป็นประกาศที่ได้ดำเนินการตามขั้นตอนของลัญญาครบถ้วนทุกประการ การที่มีการออกประกาศฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 ยกเลิกประกาศฉบับลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541 โดยให้ใช้อตราใหม่มิได้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และขั้นตอนที่กำหนดไว้ในลัญญา ดังนั้นไม่มีผลผูกพันคู่ลัญญา

2) บริษัทฯมีลิธิได้รับชดเชยค่าเสียหายจาก กพ. ในผลต่างระหว่างอัตราค่าผ่านทางที่พึงเรียกเก็บตามที่ตกลงกัน ตามประกาศฉบับลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541 และฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 จนถึงวันที่ 15 กรกฎาคม 2543 คิดเป็นจำนวนเงิน 360.8 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ย และค่าเสียหาย นับจากวันที่ 16 กรกฎาคม 2543 เป็นต้นไปพร้อมดอกเบี้ย จนกว่าจะมีการดำเนินการตามลัญญาให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯยังมิได้บันทึกรายการดังกล่าวไว้ในงบการเงิน

กพ. ได้มีหนังสือปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะกรรมการอนุญาโดยคุกคาม บริษัทฯจึงได้ยื่นคำร้องต่อศาลแพ่งกรุงเทพใต้เพื่อขอให้ศาลมีคำพิพากษาบังคับตามคำชี้ขาดของอนุญาโดยคุกคาม ซึ่ง กพ. ได้ได้แจ้งว่าการที่บริษัทฯนำคดีไปร้องที่ศาลแพ่งกรุงเทพใต้ไม่ชอบด้วยกฎหมาย ศาลแพ่งกรุงเทพใต้ไม่มีอำนาจพิจารณา โดย กพ. เห็นว่าลัญญาโครงสร้างระบบทางด่วนชั้นที่ 2 เป็นลัญญาทางปกครอง เมื่อเกิดข้อพิพาทด้อยยื่นต่อศาลปกครอง และขอให้ศาลมีคำสั่งชะลอการพิจารณาไว้ชั่วคราวและคัดค้านว่ากระบวนการพิจารณาและคำวินิจฉัยชี้ขาดของอนุญาโดยคุกคาม ไม่ชอบด้วยกฎหมายและลัญญาอนุญาโดยคุกคาม และการคำนวณค่าชดเชยค่าเสียหายไม่ชอบด้วยกฎหมาย และในขณะเดียวกันเมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2545 กพ. ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองเพื่อขอให้เพิกถอนคำชี้ขาดของอนุญาโดยคุกคาม ซึ่งบริษัทฯได้ยื่นคำให้การแก้คำร้องของ กพ. เมื่อวันที่ 2 มกราคม 2546

ឧបាយករណ៍ការងារសេវាទីផ្លូវ (ព័ត៌មាន) (ចំណាំ)

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2545 และ 2544

16.2 บริษัทฯ มีข้อพิพากษ์ กพพ. เกี่ยวกับกำหนดวันเปิดใช้งานของพื้นที่ล่วงแรก (Priority Component Opening Date) โดยภายใต้ลัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ลัญญา) กพพ. ต้องส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างของ “พื้นที่ล่วงแรก” ตามที่ระบุไว้ในลัญญา ก่อนหรือในวันที่ 1 มีนาคม 2533 เพื่อให้บริษัทฯ ทำการก่อสร้าง และเมื่อบริษัทฯ ได้ทำการก่อสร้างพื้นที่ล่วงนั้นแล้วเสร็จ กพพ. ต้องปรับอัตราค่าผ่านทางให้เป็นไปตามลัญญา โดยถือว่าวันดังกล่าวเป็นวันเปิดใช้งานของพื้นที่ล่วงแรก และบริษัทฯ จะมีลิฟธ์ได้รับล่วงแบ่งค่าผ่านทางทั้งระบบจาก กพพ. ตามลัดล่วงที่ตกลงกัน ไว้ตามลัญญา แต่ในทางปฏิบัติ กพพ. ไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ดังกล่าวได้ทั้งหมดตามลัญญา โดยส่งมอบได้เพียงเฉพาะพื้นที่ก่อสร้างบางส่วนเท่านั้น และเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2533 กพพ.ยังคงไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างล่วงที่เหลือของ “พื้นที่ล่วงแรก” ให้แก่บริษัทฯ ได้ครบถ้วนตามลัญญาได้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงเห็นว่าตามข้อลัญญากำหนดว่า วันเปิดใช้งานพื้นที่ล่วงแรกคือ วันที่มีการก่อสร้างบนพื้นที่ล่วงแรกแล้วเสร็จ โดยบริษัทฯ ได้ก่อสร้างทางด่วนบนพื้นที่ล่วงแรกที่ กพพ. ได้ส่งมอบภายในวันที่ 1 มีนาคม 2533 แล้วเสร็จและวิศวกรอิสระได้ทำการรับรองการแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2535 บริษัทฯ จึงมีลิฟธ์ได้รับล่วงแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง ทั้งระบบตั้งแต่วันดังกล่าว แต่ กพพ. เริ่มแบ่งรายได้ให้บริษัทฯ เมื่อวันที่ 2 กันยายน 2536 บริษัทฯ ได้เสนอขอพิพากษาต่ออนุญาโต�ุลาการ เพื่อขอล่วงแบ่งรายได้ค่าผ่านทางที่บริษัทฯ ควรจะได้รับตั้งแต่วันที่ 13 พฤษภาคม 2535 ถึงวันที่ 1 กันยายน 2536 พร้อมดоказเบี้ย

กพพ. ได้ยื่นคำคัดค้านว่าคณานุญาตอุดมการไม่มีอำนาจวินิจฉัยข้อพิพาทนี้ เนื่องจาก กพพ. เท็นว่าเป็นข้อพิพาทอันเกี่ยวกับลัญญาทางปกรของจังหวัดอยู่ในอำนาจการพิจารณาพิพากษา คดีของศาลปกรของ และคดีค้านต่อว่า วันเปิดให้ข้างหนึ่งพื้นที่ล่วงแรกไม่ใช้วันที่บริษัทฯ อ้างถึง และ นอกจากนั้น กพพ. โต้แย้งว่า บริษัทฯ ไม่มีสิทธิที่จะได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางด้วยวันที่ 2 กันยายน 2536 จนถึงวันที่ 29 มิถุนายน 2539 ซึ่งเป็นช่วงก่อนที่จะมีการเปิดใช้ทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วนนี้ โดย กพพ. ถือว่าอย่างไม่มีโครงข่ายในเขตเมือง ดังนั้น การแบ่งรายได้ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในลัญญา จังหวัดไม่อาจมีขึ้นได้ บริษัทฯ จึงไม่มีสิทธิที่จะรับเงินส่วนแบ่งรายได้ดังกล่าว กพพ. จึงขอเรียกคืน ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางที่บริษัทฯ ได้รับไปทั้งหมดด้วยวันที่ 2 กันยายน 2536 จนถึงวันที่ 29 มิถุนายน 2539 คืนพร้อมดอกเบี้ย ซึ่งบริษัทฯ ได้แก้ข้อเรียกคืนเงียบว่า กพพ. ไม่มีสิทธิที่จะเรียก เงินดังกล่าวคืนจากบริษัทฯได้ เนื่องจากส่วนแบ่งรายได้ที่บริษัทฯ ได้รับนั้นเป็นเงินรายได้ค่าผ่าน ทางที่เป็นไปตามข้อตกลงในลัญญา บริษัทฯ จึงมีสิทธิโดยชอบในค่าผ่านทางดังกล่าว ปัจจุบันข้อ พิพาทดังกล่าวอยู่ในระหว่างรอแต่งตั้งคณานุญาตอุดมการเพื่อพิจารณาต่อไป

16.3 บริษัทฯและบริษัทฯอยู่มีข้อพิพาทกับ กพพ. อันเนื่องมาจากการที่มีลักษณะแข่งขันซึ่งมีผลกระทบทางการเงินต่อ บริษัทฯและบริษัทฯอย่างวิเคราะห์อิสระได้รับรองว่าทางดังกล่าวมีลักษณะเป็นทางแข่งขัน ข้อพิพาทนี้ บริษัทฯและบริษัทฯอยู่ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการแล้ว แต่เนื่องจากมี ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับเงินทางด่วนซึ่งมีการเปิดเพิ่มเติมเดิมเงินทางด่วนนั้น บริษัทฯและบริษัทฯอยู่จึงถอน คำเสนอข้อพิพาทดังกล่าวเพื่อนำกลับมาแก้ไขเพิ่มเติมข้อเท็จจริง โดยขณะนี้ บริษัทฯอยู่ได้ยื่นข้อ พิพาทด้วย คณะผู้พิจารณาตามขั้นตอนของลัญญาและไม่สามารถได้ข้อยุติในขั้นนี้ บริษัทฯอยู่จะนำ ข้อพิพาทยื่นต่ออนุญาโตตุลาการต่อไป

16.4 จากการที่ กพพ. ได้มีการลั่งงานเพิ่มเติมและแจ้งว่าจะยอมรับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น ซึ่งวิศวกรอิสระได้มีหนังสือรับรองจำนวนเงินค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวแล้ว ต่อมา กพพ. ปฏิเสธการชำระเงินตาม การรับรองของวิศวกรอิสระนั้น บริษัทฯ จึงได้เล่นอ้อพิพาทด้วยกฎหมายโศกนาฏกรรม อย่างไรก็ตาม เป็นเจ้าของบ้านเข้าห้องเรียนพิพากษาค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นเป็นปกติ

หมายเหตุประกอบการเงินรวม (ต่อ)

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีล็อกสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2545 และ 2544

16.5 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีข้อพิพาทกับ กทพ. อันเนื่องมาจากการเปิดใช้งานทางด่วนชั้นที่สอง ส่วนดี และทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ดล่าช้า ซึ่งมีผลกระทบทางการเงินต่อบริษัทฯ และบริษัทย่อย บริษัทฯและบริษัทย่อยจึงได้เสนอข้อพิพาทด่อนุญาโตคุลากา แต่เนื่องจากมีข้อเท็จจริงเกี่ยวกับ เส้นทางด่วนดังกล่าวเพิ่มเติม ดังนี้ บริษัทฯและบริษัทย่อยจึงขออนุญาตเสนอด่วนอข้อพิพาทดังกล่าว เพื่อนำกลับมาแก้ไขเพิ่มเติมข้อเท็จจริง

16.6 ตามที่บริษัทฯ มีภาระหน้าที่ในการก่อสร้างถนนรวมและกระจายการจราจร (CD Road) ชั้น กทพ. ต้อง ล่งมอบพื้นที่บริเวณดังกล่าวให้บริษัทฯภายในวันที่ 18 ตุลาคม 2543 แต่เนื่องจาก กทพ. ไม่ สามารถล่งมอบพื้นที่ให้บริษัทฯได้ภายในกำหนด ภาระหน้าที่ของบริษัทฯในการก่อสร้างในพื้นที่ บริเวณดังกล่าวจึงยุติลง แต่บริษัทฯยังคงมีสิทธิเรียกร้องค่าชดเชยความเสียหายจาก กทพ. อัน เนื่องมาจากการ ไม่สามารถล่งมอบพื้นที่ก่อสร้างให้บริษัทฯได้ตามกำหนดเวลารวมทั้งค่าขาด ประโยชน์จากการได้ค่าผ่านทางหากมีการก่อสร้างตามกำหนด ปัจจุบันยังไม่มีการยื่นข้อพิพาทนี้ต่อ อนุญาโตคุลากา

16.7 กทพ. ได้เสนอข้อพิพาทด่อนุญาโตคุลากา กรณีรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายซึ่งเกิดขึ้นจากการ ดำเนินงานตามสัญญาโครงการและการแก้ไขปัญหาผลกระทบทางด่วนชั้นที่ 2 ชั้นทั้งสอง เรื่องนี้บริษัทฯเห็นว่าไม่มีอยู่ในขอบเขตความรับผิดชอบตามสัญญา ซึ่งไม่สามารถได้ข้อยุติใน ชั้นคณะกรรมการ ปัจจุบัน กทพ. ยังไม่ได้นำข้อพิพาทดังกล่าวที่ยื่นต่อสำนักอนุญาโตคุลากา แต่อย่างใด

17.

การส่งเสริมการลงทุน

บริษัทย่อยได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนชั้นรวมถึงการได้รับ ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริม โดยมี กำหนดระยะเวลา 8 ปี นับตั้งแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น (ล้วนของบริษัทฯหมดอายุ ในปีที่แล้ว) ทั้งนี้บริษัทย่อยจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อกำหนดต่างๆ ตามที่ระบุไว้ในบัตรส่งเสริม การลงทุน

18.

สำรองตามกฎหมาย

ตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 บริษัทฯจะต้องจัดสรรเงินสำรองอย่างน้อยร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิประจำปีหลังจากหักขาดทุนสะสมยกมา (ถ้ามี) จนกว่าสำรองดังกล่าวมีจำนวนเท่ากับร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน สำรองตามกฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำไปจ่ายเป็นเงินปันผลได้

19.

ค่าตอบแทนกรรมการ

ค่าตอบแทนกรรมการนี้เป็นผลประโยชน์ที่จ่ายให้แก่กรรมการของบริษัทฯตามมาตรา 90 ของ พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด

20.

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

ในปี 2545 บริษัทฯและบริษัทย่อยจ่ายสมทบทุนเข้ากองทุนเป็นจำนวนเงิน 5,220,592 บาท (2544 : 5,057,537 บาท)

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม (ต่อ)

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีล็อกสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2545 และ 2544

21. จำนวนและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับพนักงาน

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ	
	2545	2544	2545	2544
จำนวนพนักงาน ณ วันล็อกปี	609	592	608	591
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานสำหรับปี(พันบาท)	154,838	146,511	150,572	142,640

22. เครื่องมือทางการเงิน

นโยบายการบริหารความเสี่ยง

บริษัทฯ และบริษัทย่อยไม่มีนโยบายประกอบธุกรรมตราสารอนุพันธ์ทางการเงินเพื่อการเก็บกำไรหรือเพื่อการค้า

22.1 ความเสี่ยงด้านการให้ลิขสิทธิ์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 บริษัทฯ และบริษัทย่อยไม่มีความเสี่ยงด้านการให้ลิขสิทธิ์ที่เกี่ยวเนื่องกับการให้บริการ เนื่องจากบริษัทฯ และบริษัทย่อยรับข้าระเงินจากลูกค้าเป็นเงินสด

22.2 ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยเกิดขึ้นจากการผันผวนของอัตราดอกเบี้ยในตลาดในอนาคต ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดของบริษัทฯ และบริษัทย่อย บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยเนื่องจากมีเงินฝากธนาคาร เงินลงทุนชั่วคราว เงินเบิกเกินบัญชีธนาคารและเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีได้ใช้ตราสารอนุพันธ์ทางการเงินเพื่อ ป้องกันความเสี่ยงดังกล่าว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 รายละเอียดเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เงินลงทุนชั่วคราว และเงินกู้ยืมระยะยาวของบริษัทฯ และบริษัทย่อยแยกตามประเภทของอัตราดอกเบี้ยแสดงได้ดังนี้ :-

(หน่วย : ล้านบาท)

	งบการเงินรวม		
	ยอดคงเหลือของเครื่องมือทางการเงิน		
	อัตราดอกเบี้ยตามตลาด	อัตราดอกเบี้ยคงที่	ไม่มีดอกเบี้ย
สินทรัพย์ทางการเงิน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	222.12	-	87.41
เงินลงทุนชั่วคราว	247.25	-	-
หนี้ลิขสิทธิ์ทางการเงิน			
เงินกู้ยืมระยะยาว	17,995.61	17,830.83	-
งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ			
ยอดคงเหลือของเครื่องมือทางการเงิน			

สินทรัพย์ทางการเงิน

	อัตราดอกเบี้ยตามตลาด	อัตราดอกเบี้ยคงที่	ไม่มีดอกเบี้ย	รวม
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	222.12	-	87.41	309.53
เงินลงทุนชั่วคราว	247.25	-	-	247.25

หนี้ลิขสิทธิ์ทางการเงิน

เงินกู้ยืมระยะยาว	17,995.61	17,830.83	-	35,826.44
-------------------	-----------	-----------	---	-----------

	งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ		
	ยอดคงเหลือของเครื่องมือทางการเงิน		
	อัตราดอกเบี้ยตามตลาด	อัตราดอกเบี้ยคงที่	ไม่มีดอกเบี้ย
สินทรัพย์ทางการเงิน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	209.33	-	80.73
เงินลงทุนชั่วคราว	241.16	-	-
หนี้ลิขสิทธิ์ทางการเงิน			
เงินกู้ยืมระยะยาว	15,417.65	15,276.47	-
งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ			
ยอดคงเหลือของเครื่องมือทางการเงิน			

สินทรัพย์ทางการเงิน

	อัตราดอกเบี้ยตามตลาด	อัตราดอกเบี้ยคงที่	ไม่มีดอกเบี้ย	รวม
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	209.33	-	80.73	290.06
เงินลงทุนชั่วคราว	241.16	-	-	241.16

หนี้ลิขสิทธิ์ทางการเงิน

เงินกู้ยืมระยะยาว	15,417.65	15,276.47	-	30,694.12
-------------------	-----------	-----------	---	-----------

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม (ต่อ)

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีล็อกสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2545 และ 2544

22.3 ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 บริษัทฯ และบริษัทย่อยไม่มีลินทรัพย์และหนี้ลินทางการเงินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

22.4 มูลค่าอยู่ดิ่รรม

เนื่องจากเงินฝากธนาคารและเงินลงทุนชั้นควรวางด้อยในประเทศไทยระยะสั้น และเงินกู้ยืมระยะยาวมีอัตราดอกเบี้ยเทียบกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ และบริษัทย่อยจึงเชื่อว่ามูลค่าอยู่ดิ่รรมของลินทรัพย์ทางการเงินและหนี้ลินทางการเงินคงคล่องไว้จะไม่แตกต่างกันมูลค่าตามบัญชี อย่างเป็นสาระสำคัญ

23.

การเสนอข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยดำเนินกิจการในส่วนงานทางธุรกิจเดียว คือการดำเนินการก่อสร้างและบริหารระบบทางด่วน และมีส่วนงานทางภูมิศาสตร์เดียวคือในประเทศไทย ดังนั้น รายได้ กำไร และลินทรัพย์ทั้งหมดที่แสดงในงบการเงินจึงเกี่ยวข้องกับส่วนงานทางธุรกิจและส่วนงานทางภูมิศาสตร์ตามที่กล่าวไว้

24.

การแสดงรายการในงบการเงิน

การแสดงรายการในงบการเงินนี้ได้ทำขึ้นเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดในประกาศกรรมทະเบียนการค้าลงวันที่ 14 กันยายน 2544 ออกตามความในพระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543

ทั้งนี้ได้มีการจัดประเภทรายการบัญชีในงบการเงินสำหรับปีล็อกสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2544 ที่นำมาเปรียบเทียบใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดประเภทรายการบัญชีของปีปัจจุบัน ซึ่งไม่มีผลกระทบต่อกำไรสุทธิหรือส่วนของผู้ถือหุ้นตามที่ได้รายงานไปแล้ว

25.

การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติจากการของบริษัทฯ และ



บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

238/7 ถนนหอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310

ทะเบียนเลขที่ บมจ.479 โทรศัพท์ 0-2641-4611 โทรสาร 0-2641-4610

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