รายงานประจำปี 2546

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

สารบัญ

ข้อมูลสรุป	*1*
บริษัทที่ออกหลักทรัพย์	*2*
1. ปัจจัยความเสี่ยง	*2*
2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ	*4*
3. การประกอบธุรกิจของบริษัท	*9*
4. การวิจัยและพัฒนา	*13*
5. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ	*13*
6. โครงการในอนาคต	*15*
7. ข้อพิพาททางกฎหมาย	*15*
8. โครงสร้างเงินทุน	*16*
9. การจัดการ	*17*
10. การควบคุมภายใน	*29*
11. รายการระหว่างกัน	*29*
12. ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน	*32*
13. ข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง	*37*
14. รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน	*38*
15. รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ	*39*
เอกสารแนบ 1 รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารของบริษัท	*40*
เอกสารแนบ 2 รายงานและงบการเงินรวม	*47*

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (บริษัทย่อย) เป็นผู้ดำเนินการ ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) ส่วนต่อขยายต่างๆ และทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน- ปากเกร็ด) รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ระหว่างการทางพิเศษแห่งประเทศไทยกับบริษัท ซึ่งมีระยะเวลา 30 ปี นับแต่วันที่ 1 มีนาคม 2533 ถึงวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2563 และภายใต้สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดระหว่างการทางพิเศษแห่งประเทศไทยกับบริษัทย่อย ซึ่งมีระยะเวลา 30 ปี นับแต่วันที่ 27 กันยายน 2539 ถึงวันที่ 26 กันยายน 2569 โดยเป็นการรับสัมปทานในระบบ BTO (Build Transfer and Operate) กล่าวคือ บริษัทเป็นผู้ออกแบบ ก่อสร้างและบริหารระบบทางด่วนโดยกรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ตกเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ปัจจุบันบริษัทมีทุนจดทะเบียนจำนวน 8,000 ล้านบาท ทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วจำนวน 7,700 ล้านบาท ส่วนบริษัทย่อยมีทุนจดทะเบียน 6,000 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 3,750 ล้านบาท บริษัทถือหุ้นในบริษัทย่อยในสัดส่วนร้อยละ 83.33 ของทุนจดทะเบียน โครงสร้างผู้ถือหุ้นของบริษัทในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ คือ กลุ่ม ช.การช่าง กลุ่มธนาคารกรุงเทพ กลุ่มธนาคารกรุงไทย กลุ่มธนาคารไทยพาณิชย์ และกลุ่มธนาคารทหารไทย ซึ่งในระยะเวลาที่ผ่านมามีการประสานงานที่ดีระหว่างบริษัทกับผู้ถือหุ้น

ทางพิเศษศรีรัชประกอบด้วยทางพิเศษ 4 ส่วน คือ ส่วนเอ (พระราม 9 - รัชดาภิเษก) ส่วนบี (พญาไท-บางโคล่) ส่วนซี (รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ) และส่วนดี (พระราม 9 - ศรีนครินทร์) ส่วนทางพิเศษอุดรรัถยานั้นประกอบด้วยทางด่วน 2 ระยะ ระยะที่ 1 แจ้งวัฒนะ-บางพูน-เชียงราก และระยะที่ 2 เชียงราก-บางไทร ซึ่งทางพิเศษอุดรรัถยานี้เชื่อมกับทางพิเศษศรีรัชที่ถนนแจ้งวัฒนะ

ในด้านการให้บริการ บริษัทได้อำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้ทางด่วนโดยมีการเพิ่มตู้เก็บค่าผ่านทางที่ด่านประชาชื่น และปรับปรุงทางขึ้นที่ด่านยมราช รวมทั้งร่วมกับกรุงเทพมหานคร เพื่อจะขยายทางลงถนนมหานครและปรับปรุงทางลงถนนพระราม 9 เพื่อลดปัญหาการติดขัดบริเวณดังกล่าว สำหรับการให้บริการแจ้งเหตุและสอบถามสภาพการจราจรบนทางพิเศษ บริษัทได้เพิ่มหมายเลขโทรศัพท์อีก 1 หมายเลข 5 คู่สายอัตโนมัติ คือ 0-2664-6400 พร้อมพนักงานคอยบริการตลอด 24 ชั่วโมง

นอกจากนี้ บริษัทยังมุ่งมั่นที่จะปรับปรุงคุณภาพของบุคลากรและคุณภาพงาน โดยบริษัทนำระบบบริหารงานคุณภาพ ซึ่งได้แก่ ระบบบริหารงานคุณภาพ (ISO) กิจกรรม 5ส กิจกรรมกลุ่มคุณภาพ (QCC) กิจกรรมข้อเสนอแนะ (Suggestion System) มาประยุกต์ใช้กับระบบการทำงานของบริษัท ซึ่งเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2544 บริษัทได้รับการรับรองระบบบริหารงานคุณภาพ ISO 9001:2000 จากบริษัท เอส จี เอส (ประเทศไทย) จำกัด ตามมาตรฐานของ UKAS แห่งประเทศอังกฤษ และ NAC แห่งประเทศไทย

ผลประกอบการในปี 2546 บริษัทและบริษัทย่อยมีกำไรสุทธิจากการดำเนินงาน 1,233 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา ซึ่งมีผลกำไรสุทธิ 878 ล้านบาท ผลประกอบการดีขึ้น 355 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 40

อย่างไรก็ตามมีปัจจัยความเสี่ยงที่อาจมีผลต่อการดำเนินงานของบริษัท เช่น ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่เปลี่ยนแปลงความเสี่ยงเนื่องจากการดำเนินธุรกิจภายใต้สัญญากับหน่วยงานภาครัฐ ความเสี่ยงจากภาวะการเมืองและเศรษฐกิจของประเทศที่กระทบต่อปริมาณจราจร ความเสี่ยงจากกรณีรายได้ไม่เป็นไปตามประมาณการและความเสี่ยงจากการที่คู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญา ซึ่งบริษัทได้เตรียมมาตรการรองรับปัญหาที่อาจจะเกิดแล้วและด้วยการศึกษาหาระดับที่เหมาะสมในการดำเนินงาน การประสานงานที่ดีกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และการจัดการที่ดี บริษัทยังเชื่อมั่นว่าสามารถที่จะคงมาตรฐานการบริการที่มีคุณภาพที่ดีควบคู่ไปกับการรักษาฐานะทางการเงินของบริษัท

ในการกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการบริษัทได้ตระหนักถึงความรับผิดชอบที่มีต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทในการปกป้องผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นให้ได้รับการดูแลและรับทราบข้อมูลของบริษัทอย่างเท่าเทียมกัน เป็นผลให้บริษัทได้รับคัดเลือกเป็นบริษัทที่สมควรได้รับการชมเชย และเป็นแบบอย่างที่ดีให้กับบริษัทจดทะเบียนในการเปิดเผยข้อมูลประจำปีจากคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และได้รับการจัดอันดับให้เป็นหนึ่งในบริษัทที่มีผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการดีที่สุด 50 อันดับแรกจากสถาบันกรรมการบริษัทไทย

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (เรียกชื่อย่อว่า “BECL”)
ประกอบธุรกิจ	ดำเนินการก่อสร้างและบริหารงานทางพิเศษศรีรัช และส่วนต่อขยายต่างๆ รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องตามที่ระบุไว้ในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ระหว่าง บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	เลขที่ 238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
ทะเบียนบริษัทเลขที่	บมจ.479
ทุนจดทะเบียน	8,000 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 7,700 ล้านบาท
โทรศัพท์	0-2641-4611
โทรสาร	0-2641-4610
Home Page	http://www.becl.co.th
E-mail	webmaster@becl.co.th

1. ปัจจัยความเสี่ยง

ปัจจัยความเสี่ยงที่อาจทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการลงทุนของผู้ลงทุน มีดังนี้

(1) ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่เปลี่ยนแปลง

บริษัทและบริษัทย่อยมีเงินกู้ระยะยาวจากสถาบันการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 จำนวน 33,735 ล้านบาท ดอกเบี้ยจ่ายจากเงินกู้ดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายที่เป็นสาระสำคัญของการดำเนินงานของบริษัท อัตราดอกเบี้ยที่เปลี่ยนแปลงไป 1% จะกระทบกับค่าใช้จ่ายของบริษัทประมาณ 340 ล้านบาท

ในปี 2546 บริษัทได้ทำสัญญาแก้ไขสัญญาสินเชื่อกับเจ้าหนี้เงินกู้เดิมและขอสินเชื่อใหม่กับธนาคารพาณิชย์อีกหนึ่งแห่ง โดยวงเงินสินเชื่อกับเจ้าหนี้เงินกู้เดิม จำนวน 34,886 ล้านบาท โดยมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 4 ต่อปี สำหรับ 3 ปีแรก, ร้อยละ 5 ต่อปี สำหรับ 2 ปีถัดไป และอัตราลอยตัวที่ MLR-2.0% สำหรับปีที่ 6 เป็นต้นไป สำหรับสินเชื่อใหม่จำนวน 1,000 ล้านบาท มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 2.50 ต่อปีสำหรับปีแรก ร้อยละ 3.25 ต่อปีสำหรับ 2 ปีถัดไป และร้อยละ 5.0 ต่อปีสำหรับปีที่ 4 กับปีที่ 5 หลังจากนั้นเป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัว MLR-2.0%

เงื่อนไขต่างๆ ตามสัญญาแก้ไขสัญญาสินเชื่อในปี 2546 นี้ ทำให้ภาระดอกเบี้ยจ่ายต่ำกว่าสินเชื่อเดิม และยังเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่อาจเปลี่ยนแปลงสูงขึ้นในระยะ 5 ปีนี้ด้วย

(2) ความเสี่ยงเนื่องจากการดำเนินธุรกิจภายใต้สัญญากับหน่วยงานภาครัฐ

การตีความข้อความและเงื่อนไขในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ที่แตกต่างกันระหว่างคู่สัญญา คือ บริษัทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยอาจเกิดขึ้นได้ในระหว่างการดำเนินธุรกิจ เพื่อแก้ไขปัญหาข้อพิพาท ข้อขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้น สัญญาได้กำหนดขั้นตอนเพื่อระงับข้อพิพาท โดยหากบริษัทและการทางพิเศษแห่งประเทศไทยไม่สามารถยุติปัญหาความขัดแย้งได้ ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจจะเสนอเรื่องเข้าสู่ขั้นตอนระงับข้อพิพาทตามสัญญาฯ โดยเสนอต่อคณะผู้พิจารณา และหากยังไม่สามารถหาข้อยุติในชั้นนี้ได้ เนื่องจากทั้งสองฝ่ายไม่สามารถตกลงกันได้ตามที่คณะ ผู้พิจารณาไกล่เกลี่ยหรือคำตัดสินไม่เป็นเอกฉันท์หรือคู่กรณีไม่ปฏิบัติตามก็สามารถนำข้อขัดแย้งนั้นขึ้นสู่กระบวนการอนุญาโตตุลาการตามสัญญาต่อไป ขณะนี้มีข้อขัดแย้งเกี่ยวกับการตีความในสัญญาที่แตกต่างกันเกี่ยวกับ 1. การปรับอัตราค่าผ่านทางสำหรับทางด่วนนอกเขตเมือง และการปรับอัตราค่าผ่านทางสำหรับรถ 6 ล้อขึ้นไป 2. กำหนดวันเปิดใช้งานพื้นที่ส่วนแรก 3. การปรับอัตราค่าผ่านทางสำหรับระบบทางด่วนขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 และระบบทางด่วนขั้นที่ 2

(ส่วนดี) ตามประกาศกระทรวงคมนาคมที่มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2546 รายละเอียดปรากฏในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12.1 , 12.2 และ 13.1

(3) ความเสี่ยงจากภาวะการเมืองและเศรษฐกิจของประเทศที่กระทบต่อปริมาณจราจร

การเปลี่ยนแปลงทางด้านนโยบาย กฎหมาย หรือกฎเกณฑ์ต่างๆ โดยรัฐบาล รวมทั้งปัญหาเศรษฐกิจของประเทศอาจมีผลกระทบให้ปริมาณรถยนต์ที่ใช้ทางด่วนลดลง ตั้งแต่ปี 2537 - 2540 ปริมาณ รถยนต์ที่ใช้ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1) และทางพิเศษศรีรัชที่เกิดขึ้นจริงมีจำนวนสูงกว่าประมาณการ ซึ่งจัดทำโดย M.V.A. (ASIA) LTD. และสำนักบริการวิชาการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเป็นผู้ทบทวนผลการศึกษา เมื่อประเทศเข้าสู่ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำตั้งแต่ปี 2541 ปริมาณรถยนต์ที่ใช้ทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัชต่ำกว่าประมาณการโดยต่อเนื่องจนถึงปี 2546 ประมาณร้อยละ 8

สำหรับทางพิเศษอุดรรัถยาได้รับผลกระทบจากนโยบายของภาครัฐที่ทำการก่อสร้างทางในลักษณะที่เป็นทางแข่งขันทำให้ปริมาณรถยนต์ต่ำกว่าที่ประมาณการไว้เดิมอย่างมีสาระสำคัญ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมจราจรได้จัดทำการศึกษาปริมาณรถขึ้นใหม่ พบว่าปริมาณจราจรที่ทำการศึกษาใหม่ต่ำกว่าเดิมเกินกว่าร้อยละ 50 ในช่วง 3 - 5 ปีแรก และความแตกต่างจะลดลงเมื่อปริมาณจราจรทุกระบบมีความหนาแน่นขึ้น

(4) ความเสี่ยงจากกรณีรายได้ไม่เป็นไปตามประมาณการ

บริษัทจัดทำประมาณการรายได้ โดยใช้ปริมาณจราจรที่ผู้เชี่ยวชาญจัดทำขึ้น และใช้อัตราค่าผ่านทางตามที่ระบุไว้ในสัญญาโครงการทางด่วน ซึ่งจะมีการปรับขึ้นทุก 5 ปี ตามอัตราเพิ่มของดัชนีราคาผู้บริโภคของกรุงเทพมหานคร การที่รายได้ของบริษัทไม่เป็นไปตามประมาณการอันเนื่องจากปริมาณจราจรลดลงจากสภาวะเศรษฐกิจ ความสามารถทางการแข่งขันของบริษัทลดลง ผลกระทบจากคู่แข่งขัน การปรับอัตราค่าผ่านทางที่ไม่เป็นไปตามสัญญา ฯลฯ อาจเป็นผลให้ความสามารถในการชำระคืนเงินกู้ของบริษัทลดลง กระทบต่อการปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญาสินเชื่อ เช่น การผิดนัดชำระหนี้ การดำรงอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเป็นต้น

เกี่ยวกับปริมาณจราจร บริษัทได้ปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานโดยใช้กิจกรรมคุณภาพและจัดทำแผนประชาสัมพันธ์ เพื่อเพิ่มปริมาณผู้ใช้ทาง โดยใช้สื่อโทรทัศน์ วิทยุ สิ่งพิมพ์ และการจัดกิจกรรมต่างๆ ตลอดปี 2546 นอกจากนี้ได้เพิ่มความสะดวกสำหรับทางเข้า - ออกจากระบบทางด่วน เป็นผลให้ปริมาณจราจรเฉลี่ยในปี 2546 สูงขึ้นกว่าปี 2545 ถึง 6.26%

ในส่วนของการให้บริการขนส่งมวลชนในรูปแบบเดียวกัน เช่น รถไฟฟ้าบีทีเอส ที่เปิดให้บริการแก่ประชาชนตั้งแต่เดือน ธันวาคม 2542 จนถึงปัจจุบัน บริษัทได้ทำการสำรวจเก็บข้อมูลมาตลอดพบว่าไม่มีผลกระทบต่อปริมาณจราจรของบริษัท สำหรับรถไฟฟ้าใต้ดินที่มีกำหนดเปิดใช้ในเดือนเมษายน 2547 บริษัทคาดว่าจะไม่มีผลกระทบต่อปริมาณจราจรมากนัก เนื่องจากผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส และรถไฟฟ้าใต้ดินจะเป็นผู้ที่เดินทางโดยรถยนต์สาธารณะเป็นส่วนใหญ่ การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ใช้รถส่วนบุคคลอาจมีบ้าง แต่คาดว่ามีผลกระทบน้อยต่อบริษัท อย่างไรก็ตามในปี 2547 บริษัทมีแผนงานปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการ เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวก รวดเร็ว มากยิ่งขึ้น

(5) ความเสี่ยงจากการที่คู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญา

ตามที่บริษัทมีภาระหน้าที่ในการก่อสร้างถนนรวมและกระจายการจราจร (CD Road) ซึ่งการทางพิเศษแห่งประเทศไทยต้องส่งมอบพื้นที่บริเวณดังกล่าวให้บริษัทภายในวันที่ 18 ตุลาคม 2543 แต่เนื่องจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ให้บริษัทได้

ภายในกำหนดภาระหน้าที่ของบริษัทในการก่อสร้างในพื้นที่บริเวณดังกล่าวจึงยุติลง แต่บริษัทยังคงมีสิทธิเรียกค่าชดเชยความเสียหายจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เช่น รายได้ส่วนที่ขาดหายไปจากทางด่วนส่วนนี้อันเนื่องมาจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างให้บริษัทได้ตามกำหนดเวลา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 ยังไม่มีการยื่นข้อพิพาทนี้ต่ออนุญาโตตุลาการ

แต่อย่างไรก็ตามการยุติภาระหน้าที่การก่อสร้างถนนรวมและกระจายการจราจรดังกล่าวมีผลกระทบต่อรายได้ของบริษัท ซึ่งไม่เป็นไปตามที่ประมาณการไว้ และกระทบต่อระบบการจราจรโดยรวม เนื่องจากถนนดังกล่าวสามารถช่วยบรรเทาปัญหาจราจรในใจกลางเมืองได้ ดังนั้นการไม่ก่อสร้างถนนดังกล่าวทำให้ประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรโดยรวมเสียไป

(6) ความเสี่ยงจากการลงทุนในบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (บริษัทย่อย)

เนื่องจากผลประกอบการบริษัทย่อยต่ำกว่าประมาณการ และยังมีผลขาดทุนอย่างต่อเนื่อง สาเหตุหลักได้กล่าวไว้แล้วใน (3) ซึ่งมีผลต่อคุณภาพของเงินลงทุนและสินทรัพย์ของบริษัท อย่างไรก็ตาม บริษัท ยังคงมีแผนในการปรับปรุงผลตอบแทนจากการลงทุนดังกล่าว ตามที่ประชุมผู้ถือหุ้นประจำปี 2544 ได้อนุมัติให้ควบรวมกิจการระหว่าง บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กับ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาให้ความยินยอมจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยในฐานะคู่สัญญา

เพื่อลดความเสี่ยงจากการลงทุน ในเดือนธันวาคม 2546 บริษัทได้ขายหุ้นที่ถือในบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด บางส่วนให้กับนิติบุคคลอื่น คือ บริษัท คาร์โก วิลเล็จ จำกัด ในราคาเท่ากับมูลค่าหุ้นตามบัญชี ณ วันที่ขาย จำนวน 100 ล้านหุ้น ซึ่งเป็นไปตามมติของที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2546 ที่มอบหมายให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาดำเนินการดังกล่าว ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อยลดลงจากเดิม ในปี 2545 ร้อยละ 99.99 เป็นร้อยละ 83.33 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

(1) ความเป็นมา

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เริ่มจดทะเบียนก่อตั้ง เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2530 ด้วยทุนจดทะเบียน 100,000 บาท โดยที่รัฐบาลไทยมีความประสงค์ให้เอกชนเป็นผู้ร่วมลงทุนในการพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศ รวมทั้งการขยายโครงข่ายของระบบทางพิเศษการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงได้เชิญชวนให้ผู้ที่สนใจจัดทำข้อเสนอเพื่อก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัชเข้าเชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหานครข้อเสนอของบริษัทได้รับการยอมรับจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยและได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2531 ในวันที่ 22 ธันวาคม 2531 บริษัทได้เข้าทำสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช และส่วนต่อขยายต่างๆรวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาดังกล่าวเป็นเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2533 จนถึงวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2563

ในปี 2537 ผู้ถือหุ้นใหญ่ คือบริษัท กูมาไกกูมิ จำกัด ได้ถอนตัวจากการบริหาร และผู้ถือหุ้นกลุ่มธนาคารในประเทศและกลุ่ม ช.การช่างได้เข้าบริหารงาน และรับซื้อหุ้นของบริษัท กูมาไกกูมิ 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 ขึ้นโดยบริษัทถือหุ้นร้อยละ 99.99 ของทุนจดทะเบียน 3,000 ล้านบาทเรียกชำระเต็มจำนวนเมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2542 เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2539 บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ได้เข้าทำสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเพื่อดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยาเป็นเวลา 30 ปีนับจากวันที่ 27 กันยายน 2539 จนถึงวันที่ 26 กันยายน 2569 ต่อมาบริษัทย่อยได้มีการเพิ่มทุนจดทะเบียนอีก 3,000 ล้านบาท เมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2546 โดยเรียกชำระแล้ว 750 ล้านบาท ดังนั้นปัจจุบันบริษัทย่อยมีทุนจดทะเบียน 6,000 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 3,750 ล้านบาท

วันที่ 17 เมษายน 2540 บริษัทได้เข้าทำสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี เป็นเวลา 30 ปีกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเพื่อก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัชส่วนดี (พระราม 9 - ศรีนครินทร์) นับจากวันที่ 17 เมษายน 2540 จนถึงวันที่ 16 เมษายน 2570

โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 โครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด และโครงการทางด่วนส่วนดี เป็นโครงการในลักษณะ BTO (Build Transfer and Operate) คือ บริษัทเป็นผู้ลงทุนในการออกแบบ ก่อสร้างและบริหารระบบทางด่วนแต่กรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหรือใช้ประโยชน์ในระบบทางด่วนเป็นสิทธิของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยบริษัทได้รับผลตอบแทนในรูปของส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางที่กำหนดในสัญญา

(2) ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย

(2.1) ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัทและการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ร่วมกันลงทุนในโครงการระบบทางด่วนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยลงทุนก่อสร้างและบริหารทางพิเศษเฉลิมมหานคร ซึ่งประกอบด้วยทางพิเศษ 3 สายคือ ดินแดง-ท่าเรือ บางนา-ท่าเรือ และท่าเรือ-ดาวคะนอง ระยะทางทั้งสิ้น 27.1 กิโลเมตร ขณะที่บริษัทเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช ซึ่งประกอบด้วยทางพิเศษ 4 ส่วน คือส่วนเอ (พระราม 9-รัชดาภิเษก) ส่วนบี (พญาไท-บางโคล่) ส่วนซี (รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ) และส่วนดี (พระราม 9-ศรีนครินทร์) ระยะทางทั้งสิ้น 38.5 กิโลเมตร ทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัชต่อเชื่อมเข้าด้วยกันที่บริเวณทางต่างระดับมักกะสันและบริเวณทางต่างระดับบางโคล่ ผู้ใช้ทางพิเศษชำระค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดขึ้นทางพิเศษ โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะเป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทางทั้งหมดแล้วแบ่งให้บริษัท 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 เชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชที่บริเวณแจ้งวัฒนะระยะทางทั้งสิ้น 32 กิโลเมตร สำหรับขาเข้าเมืองผู้ใช้ทางชำระค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดขึ้นทางด่วน สำหรับขาออกจากเมืองชำระค่าผ่านทางที่จุดลงทางพิเศษโดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทางทั้งหมดแล้วส่งมอบให้บริษัท ปัจจุบันทางพิเศษทุกเส้นทางของบริษัทและบริษัทย่อยเปิดให้บริการแล้ว

การจัดแบ่งรายได้ระหว่างบริษัทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 นั้น ตั้งแต่วันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก รายได้ค่าผ่านทางจากทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัชจะถูกนำมารวมกัน และแบ่งตามเกณฑ์พื้นที่ คือ พื้นที่ในเขตเมือง 9 ปีแรก บริษัทได้รับ 60% การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้รับ 40% 9 ปีสุดท้ายบริษัทได้รับ 40% การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้รับ 60% และระยะเวลาระหว่าง 9 ปีแรกและ 9 ปีสุดท้ายได้รับ 50% เท่ากัน ส่วนพื้นที่นอกเขตเมืองรายได้ค่าผ่านทางเป็นของบริษัททั้งหมดและในส่วนของทางพิเศษอุดรรัถยารายได้ค่าผ่านทาง เป็นของบริษัทย่อยทั้งหมด

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

ทางพิเศษ	ลักษณะพื้นที่	ระยะทาง (กม.)	วันที่เปิดบริการ	รายได้	การแบ่งรายได้ บริษัท : กทพ.
เฉลิมมหานคร		27.1			
ดินแดง-ท่าเรือ	ในเขตเมือง	8.9	4.1.24	บริษัทและกทพ.	- 9 ปีแรก 60 : 40
บางนา-ท่าเรือ	ในเขตเมือง	7.9	17.1.26	บริษัทและกทพ.	- ระยะเวลาระหว่าง 9 ปีแรก และ 9 ปีสุดท้าย 50 : 50
ท่าเรือ-ดาวคะนอง	ในเขตเมือง	10.3	8.8.30	บริษัทและกทพ.	- 9 ปีสุดท้าย 40 : 60
ศรีรัช		38.5			
พระราม 9-รัชดาภิเษก	ในเขตเมือง	12.4	2.9.36	บริษัทและกทพ.	
พญาไท-บางโคล่	ในเขตเมือง	9.4	6.10.39	บริษัทและกทพ.	
รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ	นอกเขตเมือง	8	2.9.36	บริษัท	
พระราม 9-ศรีนครินทร์	นอกเขตเมือง	8.7	ระยะที่หนึ่ง 2.12.41 ระยะที่สอง 1.3.43	บริษัท	
อุดรรัถยา		32			
แจ้งวัฒนะ-เชียงราก	นอกเขตเมือง	22	2.12.41	บริษัทย่อย	
เชียงราก - บางไทร	นอกเขตเมือง	10	1.11.42	บริษัทย่อย	

สำหรับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช อัตราค่าผ่านทางและการปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นไปตามสัญญา ซึ่งมีการปรับทุก 5 ปี โดยจะคำนวณการปรับอัตราค่าผ่านทางบนพื้นฐานของอัตราการเพิ่มของดัชนีราคาผู้บริโภคสำหรับกรุงเทพมหานครที่ออกโดยกระทรวงพาณิชย์ ล่าสุด ทั้งนี้จะปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นจำนวนเต็มช่วงละ 5 บาท แต่จะปรับได้ไม่เกิน 10 บาท ตลอดระยะเวลา 15 ปีแรกของสัญญา ในกรณีที่เกิดเงินเฟ้อสูงกว่าปกติหรือมีเหตุสุดวิสัยหรือเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น ทางบริษัทและการทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางตามสมควร โดยมีการปรับค่าผ่านทางครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2546

สำหรับทางพิเศษอุดรรัถยา การปรับอัตราค่าผ่านทางจะมีการปรับทุก 5 ปี โดยจะคำนวณการปรับอัตราค่าผ่านทางบนพื้นฐานของอัตราการเพิ่มของดัชนีราคาผู้บริโภคสำหรับกรุงเทพมหานครที่ออกโดยกระทรวงพาณิชย์ล่าสุด ทั้งนี้จะปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นจำนวนเต็มช่วงละ 5 บาทแต่จะปรับได้ไม่เกิน 15 บาท ตลอดระยะเวลา 15 ปีแรกของสัญญา โดยมีการปรับค่าผ่านทางครั้งแรกเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2546 นอกจากนี้

เพื่อส่งเสริมให้ลูกค้าประจำใช้ทางพิเศษเส้นนี้มากขึ้น บริษัทย่อยจึงได้ส่งเสริมการขาย โดยให้ส่วนลดในอัตรา 20-50% โดยปรับลดทันทีที่จุดชำระเงิน เริ่มตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2543 และตั้งแต่เดือนมกราคม 2544 บริษัทย่อยได้เพิ่มการให้ส่วนลดเป็น 25-50% ต่อเนื่องไปในปี 2547

ทั้งนี้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นผู้มีอำนาจในการอนุมัติการปรับอัตราค่าผ่านทาง ซึ่งอัตราค่าผ่านทางที่มีการปรับเมื่อวันที่ 1 กันยายน และวันที่ 1 พฤศจิกายน 2546 บริษัทเห็นว่าไม่สอดคล้องกับข้อสัญญา

(2.2) การแบ่งการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย

การประกอบธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อยเป็นลักษณะเดียวกัน คือ การเข้าทำสัญญาโครงการทางด่วนกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเพื่อก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ โดยในปี 2539 บริษัทได้จัดตั้งบริษัทย่อย คือ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด เพื่อดำเนินการโครงการทางพิเศษอุดรรัถยา แต่เนื่องจากเกิดผลกระทบทางการเงินอย่างรุนแรงจากการที่รายได้ไม่เป็นไปตามประมาณการจากผลของทางแข่งขันตั้งแต่ปี 2541 บริษัทจึงปรับปรุงการบริหารเพื่อลดค่าใช้จ่ายโดยปรับลดจำนวนพนักงานและให้การบริหารทางพิเศษอุดรรัถยาดำเนินการโดยบริษัทเป็นผู้รับจ้างดำเนินการ

(2.3) โครงสร้างการถือหุ้นในบริษัทย่อย

ทุนจดทะเบียนของบริษัทย่อย		6,000,000,000	บาท
มูลค่าหุ้นที่ตราไว้	หุ้นละ	10	บาท
เรียกชำระแล้ว		3,750,000,000	บาท
หุ้นสามัญ	จำนวน	294,000,000	หุ้น
หุ้นบุริมสิทธิ	จำนวน	306,000,000	หุ้น
	รวม	600,000,000	หุ้น
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นในบริษัทย่อย		499,999,980	หุ้น
เป็นหุ้นสามัญ	จำนวน	244,000,000	หุ้น
เป็นหุ้นบุริมสิทธิ	จำนวน	255,999,980	หุ้น

(3) โครงสร้างรายได้

รายได้ของบริษัทและบริษัทย่อยเปรียบเทียบปี 2544-2546

รายการ	ดำเนินการโดย	ปี 2546		ปี 2545		ปี 2544	
		ล้านบาท	%	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%
ทางพิเศษในเขตเมือง							
ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1)	กทพ.	2,749.62	44.46	3,098.12	48.78	3,120.32	52.49
ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนเอและบี)	บริษัท	1,898.26	30.70	2,045.51	32.20	1,955.20	32.89
รวม		4,647.88	75.16	5,143.63	80.98	5,075.52	85.38
ทางพิเศษนอกเขตเมือง							
ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนซี)	บริษัท	592.57	9.58	534.71	8.42	453.17	7.62
ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี)	บริษัท	536.10	8.67	344.78	5.43	175.23	2.95
ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด)	บริษัทย่อย	407.37	6.59	328.40	5.17	240.82	4.05
รวม		1,536.04	24.84	1,207.89	19.02	869.22	14.62
รวมทั้งสิ้น		6,183.92	100.00	6,351.52	100.00	5,944.74	100.00

หมายเหตุ 1. ส่วนแบ่งรายได้ระหว่างบริษัทและการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ของทางด่วนขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 ส่วนเอและบี ซึ่งเป็นพื้นที่ในเขตเมือง เปลี่ยนแปลงจากอัตรา 60:40 เป็นอัตรา 50:50 นับตั้งแต่วันที่ 2 กันยายน 2545

2. ทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี เปิดให้บริการระยะที่ 1 เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2541 เปิดให้บริการระยะที่ 2 เมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2543 และต่อเชื่อมกับถนนกรุงเทพ-ชลบุรี (มอเตอร์เวย์) ในเดือนมีนาคม 2545

(4) เป้าหมายการดำเนินงาน

ในปี 2546 บริษัทได้ตั้งเป้าหมายไว้ใน 4 ด้าน คือ Service Survival Image และ Improvement

Service บริษัทมุ่งหมายที่จะเป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยบรรเทาปัญหาจราจรของกรุงเทพมหานคร จึงมุ่งมั่นที่จะทำการก่อสร้างทางพิเศษทุกสายทางตามสัญญาให้แล้วเสร็จในเวลา ภายหลังจากการต่อเชื่อมทางพิเศษศรีรัชส่วนดี กับถนนกรุงเทพ-ชลบุรี (มอเตอร์เวย์) แล้วเสร็จและเปิดให้บริการในเดือนมีนาคม 2545 ตามกำหนดเวลาที่บริษัทตั้งเป้าหมายไว้ทำให้การเดินทางของผู้ใช้ทางแถบตะวันออกของกรุงเทพมหานครสามารถใช้ทางพิเศษศรีรัชส่วนดีและทางพิเศษในเขตเมืองเพื่อเข้าสู่ใจกลางของกรุงเทพมหานครได้รวดเร็วขึ้น นอกเหนือจากการก่อสร้างเส้นทางสายหลักแล้ว บริษัทได้ทำการศึกษาเพื่อปรับปรุงทางขึ้น-ลง เพื่อให้เกิดการไหลเวียนของจราจรที่ดีขึ้น บริษัทได้เพิ่มตู้เก็บค่าผ่านทางที่ด่านอโศก 1 และด่านหัวลำโพง ทำให้รถผ่านเข้าสู่ระบบได้เร็วขึ้น 600 คันต่อนาที ในชั่วโมงเร่งด่วนและขยายทางลงสู่ถนน สีลมจาก 2 เลน เป็น 3 เลน และได้ร่วมมือกับกรุงเทพมหานครในการขยายทางลงถนนพระราม 4 จาก 3 เลน เป็น 4 เลน

ในปี 2546 นี้ บริษัทได้ขยายทางขึ้นที่ด่านยมราชทำให้ผู้ใช้ทางสามารถเข้าและออกจากระบบได้สะดวกรวดเร็วขึ้น นอกจากนี้บริษัทได้เพิ่มตู้เก็บค่าผ่านทางที่ด่านประชาชื่น รวมทั้งประสานงานกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ในการเปิดตู้เก็บค่าผ่านทางที่มีอยู่ทุกตู้ในช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วน เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทาง และได้ประสานงานกับตำรวจจราจร ทั้งที่รับผิดชอบบนทางพิเศษและพื้นราบเพื่อระบายการจราจรบริเวณทางลงทางพิเศษ

นอกจากนี้ บริษัทได้เพิ่มหมายเลขโทรศัพท์แจ้งเหตุและสอบถามสภาพจราจรอีก 1 หมายเลข 5 คู่สายอัตโนมัติ คือ 0-2664-6400 พร้อมจัดพนักงานเพื่อคอยบริการตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อให้สามารถบริการผู้ใช้ทางได้มากยิ่งขึ้น

Survival บริษัทมุ่งที่จะสร้างฐานะของบริษัทให้แข่งแกร่งและอยู่รอด โดยในช่วงที่ภาวะเศรษฐกิจของประเทศมีปัญหา บริษัทได้ควบคุมค่าใช้จ่ายอย่างเคร่งครัด และพยายามเพิ่มรายได้ด้วยการให้บริการที่ผู้ใช้ทางพึงพอใจ โดยการสร้างทางด่วนให้เต็มระบบ และให้ปรับทางขึ้นลงพร้อมทั้งทำการตลาดให้ผู้ใช้ทางเข้าใจเส้นทางให้กลุ่มลูกค้าเป้าหมายรู้จักเส้นทางซึ่งประสบผลสำเร็จโดยมีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้น แต่อย่างไรก็ตามยอดรายได้ในปี 2546 ต่ำกว่าปี 2545 คิดเป็น 2.37% เนื่องจากการเปลี่ยนสัดส่วนส่วนแบ่งรายได้จากเดิมที่บริษัทได้รับ 60% และการทางพิเศษฯ ได้รับ 40% เป็นสัดส่วน 50:50 เมื่อวันที่ 2 กันยายน 2545

ในด้านค่าใช้จ่ายบริษัทได้ดำเนินการเพื่อลดค่าใช้จ่ายลง โดยในปี 2546 ค่าใช้จ่ายการเงินลดลงจาก 37.51% ของรายได้ในปี 2545 เป็น 29.79% ของรายได้ในปี 2546 ทั้งนี้เนื่องจากในเดือนกันยายน 2546 บริษัทได้แก้ไขสัญญาสินเชื่อ ซึ่งสามารถลดภาระดอกเบี้ยจ่ายได้ 2,407 ล้านบาท ตลอดอายุสัญญาสินเชื่อที่เหลือถือได้ว่าบริษัทสามารถบรรลุเป้าหมายของการอยู่รอดโดยการลดภาระค่าใช้จ่ายทางการเงินตามที่บริษัทตั้งเป้าหมายไว้

Image บริษัทมุ่งหวังที่จะให้บริษัทมีภาพลักษณ์ที่ดีต่อผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งลูกค้า คู่สัญญา ผู้ถือหุ้น พนักงาน และประชาชนทั่วไป บริษัทจึงปรับปรุงการสื่อสาร การสื่อความเข้าใจ ให้เกิดความเข้าใจที่ถูกต้อง โดยผ่านสื่อต่างๆ ทั้งทางตรงและทางอ้อมให้เกิดการรับรู้ถึงการปฏิบัติหน้าที่ที่ดีของบริษัท และการร่วมรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัท

Improvement ในช่วงต้นของการดำเนินงาน บริษัทมุ่งเน้นให้การก่อสร้างสำเร็จลุล่วงอย่างสมบูรณ์ในกำหนดเวลา เมื่อบริษัทปฏิบัติภารกิจแรกได้สมบูรณ์แล้ว บริษัทจึงมุ่งเน้นในเป้าหมายด้วยการนำเสนอคุณภาพที่ดีให้แก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ ซึ่งคุณภาพที่ดีจะต้องมีการพัฒนาปรับปรุงโดยไม่มีที่สิ้นสุด บริษัทได้เริ่มทำโครงการคุณภาพต่างๆ ได้แก่ ISO 5ส QCC

Suggestion ด้วยความเชื่อมั่นว่า การพัฒนาคุณภาพงานจะต้องดำเนินการพร้อมๆ กับการพัฒนาคุณภาพของพนักงาน และต้องดำเนินการโดยต่อเนื่อง

3. การประกอบธุรกิจของบริษัท

(1) ลักษณะบริการ

การประกอบธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อยเป็นการให้บริการความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางด้วย เครือข่ายของทางด่วน ซึ่งประกอบด้วยทางพิเศษเฉลิมมหานคร ที่ลงทุนก่อสร้างและดำเนินงาน โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ทางพิเศษศรีรัชที่ลงทุนก่อสร้างและบริหารงานโดยบริษัท ทางพิเศษอุดรรัถยาที่ลงทุนก่อสร้างและบริหารโดยบริษัทย่อย และทางพิเศษศรีรัชส่วนดี (พระราม 9-ศรีนครินทร์) ที่เชื่อมต่อกับทางพิเศษฉลองรัช (สายรามอินทรา-อาจณรงค์) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยระบบเครือข่ายทั้งหมดครอบคลุมพื้นที่ของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลทำให้ผู้ที่ใช้ทางสามารถเดินทางจากทิศเหนือของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไปยังทิศใต้และทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้อย่างสะดวกสบายไม่จำเป็นต้องเข้ามาผ่านการจราจรที่ติดขัดใจกลางเมือง โดยผู้ใช้ทางสามารถเดินทางถึงที่หมายได้สะดวกรวดเร็วกว่าการใช้เส้นทางธรรมดา

การให้บริการในลักษณะดังกล่าวเป็นลักษณะของสาธารณูปโภคซึ่งโดยปกติภาครัฐจะเป็นผู้ให้บริการนี้แก่ประชาชน แต่เนื่องจากภาครัฐมีงบประมาณที่จำกัด จึงให้โอกาสเอกชนเข้ามาร่วมลงทุนในเงื่อนไขที่ภาครัฐกำหนด บริษัทและบริษัทย่อยได้เข้าทำสัญญากับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โครงการทั้งหมดของบริษัทและบริษัทย่อยเป็นลักษณะ BTO (Build Transfer and Operate) เมื่อบริษัทลงทุนก่อสร้างทางด่วนเสร็จสิ้นแล้ว กรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆจะตกเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย บริษัทมีสิทธิในการเข้าบริหารและได้รับรายได้ค่าผ่านทางตามสัดส่วนที่กำหนดในสัญญา อายุของสัญญามีระยะเวลา 30 ปี สามารถเจรจาต่ออายุได้อีกครั้งละ 10 ปี 2 ครั้ง ภายใต้เงื่อนไขข้อตกลงที่ต้องเจรจากับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยต่อไป

บริษัทได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนในกิจการดำเนินงานและการก่อสร้างโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ประเภท 6.28 กิจการทางสัมปทาน ซึ่งสิทธิประโยชน์ที่บริษัทได้รับได้ครบกำหนดแล้วเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2544

บริษัทย่อยได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนในกิจการดำเนินงานและการก่อสร้างโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ประเภท 7.3 กิจการทางสัมปทาน และได้รับอนุญาตให้เปิดดำเนินการได้ตั้งแต่วันที่ 2 ธันวาคม 2541

สิทธิประโยชน์ที่บริษัทย่อยยังได้รับและเงื่อนไขที่ยังต้องปฏิบัติอยู่สรุปได้ดังนี้

สิทธิประโยชน์ที่บริษัทย่อยได้รับ

1. ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมมีกำหนดเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น ซึ่งสิทธิประโยชน์ในส่วนนี้จะครบกำหนดในปี 2549
2. ได้รับการยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น
3. ได้รับอนุญาตให้นำหรือส่งเงินออกนอกราชอาณาจักรเป็นเงินตราต่างประเทศได้

เงื่อนไขสำคัญที่บริษัทและบริษัทย่อยต้องปฏิบัติตาม

1. เมื่อบริษัทเปิดดำเนินการแล้วจะต้องรายงานผลการปฏิบัติงานตามโครงการและการดำเนินงานในเรื่องที่เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงอัตราส่วนการถือหุ้นระหว่างผู้มีสัญชาติไทยและคนต่างด้าว และการเปลี่ยนแปลงการถือหุ้นของคนต่างด้าวต่างสัญชาติทุกครั้ง ตลอดจนรายงานฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน และเรื่องอื่นๆ เป็นครั้งคราว ทั้งนี้เป็นไปตามแบบและภายในเวลาที่สำนักงานกำหนด

2. บุคคลผู้มีสัญชาติไทยต้องถือหุ้นรวมทั้งสิ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียนสำหรับบริษัท และไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของทุนจดทะเบียนสำหรับบริษัทย่อย

(2) การตลาดและภาวะการแข่งขัน

ก. นโยบายและลักษณะการตลาด

กลยุทธ์ทางการตลาด

สำหรับกลยุทธ์ทางการตลาดต่างๆเพื่อเพิ่มยอดขายหรือจำนวนผู้ใช้ทางด่วนนั้น ในส่วนของช่องทางการให้บริการ บริษัทได้ดำเนินการเพิ่มตู้เก็บเงินค่าผ่านทางที่ด่านประชาชื่นและปรับปรุงทางขึ้นจากด่านยมราช รวมทั้งร่วมกับกรุงเทพมหานคร เพื่อจะดำเนินการขยายทางลงถนนมหานครและปรับปรุงทางลงถนนพระราม 9 เพื่อลดปัญหาการติดขัดบริเวณดังกล่าว และได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมในการปรับปรุงแก้ไขทางขึ้นทางลงและด่านเก็บค่าผ่านทางอีกหลายจุด รวมทั้งการประสานงานกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยในการเปิดตู้เก็บค่าผ่านทางที่มีอยู่ทุกตู้ในช่วงเวลาเร่งด่วนเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางโดยเฉพาะบริเวณที่มีการจราจรหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางหนาแน่น ในส่วนของการส่งเสริมทางด้านการตลาด บริษัทได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์ไปยังกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ

1. ให้ทราบถึงความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการใช้ทางพิเศษ
2. ให้ทราบถึงบริการที่มีคุณภาพต่างๆ บนทางพิเศษ
3. ให้ทราบถึงกิจกรรมการขายต่างๆของบริษัท อาทิ การให้ส่วนลดค่าผ่านทาง การต่อเชื่อมทางพิเศษเส้นทางต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทาง

สำหรับสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆที่บริษัทใช้เพื่อเป็นช่องทางในการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและกิจกรรมต่างๆ ประกอบด้วยสารคดีโทรทัศน์ เพื่อแนะนำการใช้ทางพิเศษเพื่อเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ สารคดีวิทยุเพื่อแนะนำการใช้ทางพิเศษการบริการต่างๆ บนทางพิเศษ เอกสารแผ่นปลิว ป้ายโฆษณา ป้ายข้อความบนทางพิเศษเพื่อแนะนำการเปิดจุดขึ้น-ลงเพิ่มเติม การต่อเชื่อมทางพิเศษสายต่างๆ และการลดราคาค่าผ่านทางเว็บไซต์เพื่อแนะนำบริษัท แนะนำเส้นทาง แนะนำสถานที่ท่องเที่ยวร้านอาหารโดยใช้ทางพิเศษ และจัดทำวารสารราย 2 เดือน เพื่อเป็นสื่อกลางในการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างบริษัทกับผู้ใช้ทาง

นอกจากนี้ บริษัทยังได้ดำเนินการติดตั้งป้ายเพิ่มเติมและปรับปรุงแก้ไขจุดติดตั้งป้ายและข้อความบนป้ายที่แนะนำไปยังสถานที่สำคัญต่างๆ บนทางพิเศษและป้ายแนะนำการใช้ทางพิเศษบนถนนพื้นราบ ทั้งที่เป็นถนนสายหลักและถนนซอยในกรุงเทพมหานครและในจังหวัดทางตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร เพื่อให้ผู้ใช้บริการเกิดความสะดวกในการเข้าใช้ทางพิเศษ

ในส่วนของกิจกรรมส่งเสริมการขายนั้น บริษัทได้ดำเนินการให้ส่วนลดค่าผ่านทางเฉพาะเส้นทางและมีกำหนดเวลาสิ้นสุด ซึ่งการให้ส่วนลดค่าผ่านทางดังกล่าวจะทำให้ลูกค้ากลุ่มเป้าหมายหันมาใช้บริการทางพิเศษอย่างต่อเนื่องจนเกิดความเคยชินและกลายเป็นลูกค้าประจำในที่สุด โดยในปี 2546 ที่ผ่านมาบริษัทย่อยได้ดำเนินการให้ส่วนลดในอัตรา 25-50% แก่ผู้ที่ใช้บริการทางพิเศษอุดรรัถยาซึ่งการให้ส่วนลดดังกล่าวมีผลทำให้ปริมาณจราจรเฉลี่ยเพิ่มขึ้นประมาณวันละ 8,600 คัน หรือประมาณ 25% รวมทั้งบริษัทได้ดำเนินการให้ส่วนลด ณ จุดเชื่อมต่อจากทางพิเศษฉลองรัชมายังทางพิเศษศรีรัชส่วนดี

ที่ด่านพระราม 9-1 (ศรีรัช) และ ณ จุดเชื่อมต่อจากทางพิเศษฉลองรัชมายังทางพิเศษเฉลิมมหานครที่ด่านอาจณรงค์ 1 เฉพาะไปทางบางนา

นอกจากนี้ในช่วงเทศกาลที่สำคัญ เช่น สงกรานต์และขึ้นปีใหม่ บริษัทได้ร่วมมือกับการทางพิเศษฯ ในการแจกของขวัญแก่ผู้ใช้ทางซึ่งแม้ว่ากิจกรรมดังกล่าวจะไม่ส่งผลให้ปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยแต่ก็เป็นการเสริมสร้างภาพลักษณ์และความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้า

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายและลักษณะลูกค้า

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช คือ ผู้ใช้รถที่มุ่งหวังความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทางในบริเวณของระบบทางพิเศษ หรือต้องการร่นระยะทางในการเดินทางไปยังจุดหมายรวมทั้งต้องการหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรตามเส้นทางปกติที่มีปัญหาการจราจรติดขัดอันเป็นปัญหาสำคัญในกรุงเทพมหานคร

สำหรับกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของทางพิเศษอุดรรัถยา คือ ผู้ใช้รถที่ต้องการความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางในบริเวณตอนเหนือของกรุงเทพฯรวมทั้งต้องการความสะดวกรวดเร็วในการเชื่อมต่อเข้าสู่ทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช โดยหลีกเลี่ยงการจราจรที่ติดขัดบนถนนพหลโยธิน หรือถนนวิภาวดี-รังสิต

จากกลุ่มของลูกค้าเป้าหมายของระบบทางพิศษข้างต้นนั้น จะสังเกตได้ว่าลักษณะของลูกค้าของระบบทางพิเศษ มีการกระจายตัวอย่างกว้างขวางตามลักษณะของความต้องการในการเดินทาง ดังนั้นรายได้ของระบบทางพิเศษจึงไม่ได้พึ่งพิงอยู่กับบุคคลใดบุคคลหนึ่งแต่อย่างใด

ช่องทางการจัดจำหน่าย/บริการ

ผู้ใช้บริการทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัชสามารถเลือกใช้บริการทางพิเศษ ณ จุดขึ้นลงทางพิเศษต่างๆ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่สำคัญในกรุงเทพมหานคร โดยผู้ใช้บริการทางพิเศษจะต้องชำระเงินค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดขึ้นทางพิเศษ ซึ่งมีทั้งหมดจำนวน 47 จุด เป็นของทางพิเศษเฉลิมมหานครจำนวน 17 จุด และทางพิเศษศรีรัชจำนวน 30 จุด ทั้งนี้การใช้บริการทางพิเศษเฉลิมมหานครสามารถชำระค่าผ่านทางได้ด้วยเงินสด คูปอง หรือใช้บัตรทางด่วนสำหรับช่องเก็บเงินที่ติดตั้งระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ สำหรับการใช้บริการทางพิเศษศรีรัชสามารถชำระค่าผ่านทางได้ด้วยเงินสดและคูปอง ซึ่งสามารถใช้ได้ทุกด่าน ยกเว้นพื้นที่ส่วนดี และส่วนซี 1

สำหรับผู้ใช้บริการทางพิเศษอุดรรัถยาจะต้องชำระเงินค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดทางขึ้น สำหรับขาเข้าเมือง และ ณ จุดทางลง สำหรับขาออกนอกเมือง ซึ่งมีทางขึ้นจำนวน 5 จุด ทางลงจำนวน 5 จุด โดยทางพิเศษสายนี้รับชำระค่าผ่านทางได้ด้วยเงินสด

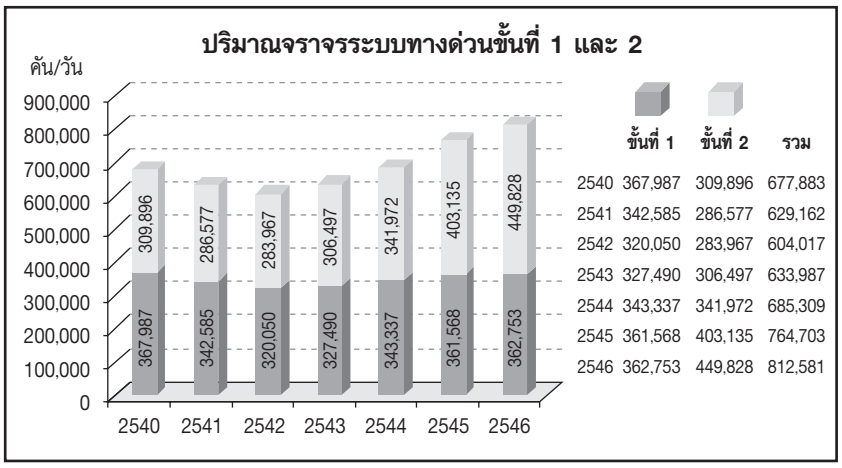
จุดเด่นทางการตลาด คือ ทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัชมีเครือข่ายครอบคลุมพื้นที่จากทิศเหนือไปยังทิศใต้ และจากทิศตะวันตกไปยังทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานคร การเชื่อมต่อของเครือข่ายเป็นทางพิเศษเดียวกันตลอด นอกจากนี้ได้มีการเชื่อมต่อกับทางพิเศษฉลองรัชและจะเชื่อมต่อกับทางพิเศษบูรพาวิถี (สายบางนา-บางพลี-บางปะกง) ในอนาคตเพื่อให้เป็นระบบทางพิเศษที่ครบวงจรทำให้ ผู้ใช้บริการสามารถเดินทางไปถึงที่หมายได้สะดวกและรวดเร็วกว่าการใช้ถนนพื้นราบ

จุดด้อยทางการตลาด คือ ความสะดวกและรวดเร็วในการใช้ทางพิเศษบางครั้งมีข้อจำกัดจากการระบายรถบริเวณทางลงทางพิเศษ ซึ่งขึ้นอยู่กับการจราจรบนถนนพื้นราบที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้

ข. ภาวะการแข่งขัน

ภาวะอุตสาหกรรมของระบบทางพิเศษในปี 2546 มีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องจากปี 2545 อันเป็นผลมาจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจซึ่งจะเห็นได้จากการเติบโตของยอดขายรถยนต์ใหม่ นอกจากนี้ยังเป็นผลจากการส่งเสริมการขายที่บริษัทดำเนินการอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2543

สำหรับภาวะการแข่งขัน บริษัทจะได้รับผลกระทบจากโครงการระบบการจราจรขนส่งทางบกต่างๆ ที่นอกเหนือจากระบบทางพิเศษในปัจจุบันที่มีเส้นทางขนานไปกับทางพิเศษหรือมีทิศทางไปในทางเดียวกับทางพิเศษจะมีส่วนทำให้ปริมาณรถของระบบทางพิเศษลดลง แต่ระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าของกรุงเทพมหานครที่ได้เปิดดำเนินการนั้นไม่มีผลกระทบทำให้ปริมาณรถที่ใช้ทางพิเศษลดลง เพราะลูกค้าส่วนใหญ่ของรถไฟฟ้าของกรุงเทพมหานครเป็นผู้ที่เคยใช้บริการของระบบขนส่งมวลชนอยู่ก่อนแล้ว ซึ่งเป็นลูกค้าคนละกลุ่มกับลูกค้าของระบบทางพิเศษ



(3) การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

ก. ลักษณะการจัดให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการสร้างทางพิเศษ เพื่ออำนวยความสะดวกและความรวดเร็วแก่การจราจรและการขนส่งทั้งโครงการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยกทพ.จะเชิญชวนให้ผู้สนใจเข้าร่วมจัดทำข้อเสนอเพื่อพิจารณาหรือเปิดประมูล เพื่อบริษัทจะได้ทำการศึกษาถึงความเป็นไปได้ของโครงการ และเข้ายื่นข้อเสนอหรือยื่นประมูลเพื่อให้ได้มาซึ่งโครงการที่มีผลตอบแทนและเงื่อนไขที่เหมาะสม

โครงการทางด่วนตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดและสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี เป็นโครงการในลักษณะ BTO ซึ่งสาระสำคัญของสัญญา คือ กทพ. มีหน้าที่ในการกำหนดรูปแบบ (Characteristic) กำหนดสายทาง กำหนดพื้นที่ที่จะใช้ในการก่อสร้างและทำการเวนคืนที่ดินเพื่อส่งมอบให้บริษัททำการก่อสร้างในเวลาที่กำหนดตามสัญญา จากนั้นบริษัทจะทำการก่อสร้างตามแบบที่ได้รับอนุมัติจาก กทพ. ภายใต้การควบคุมคุณภาพการก่อสร้างของวิศวกรของ กทพ. วิศวกรอิสระและผู้ตรวจแบบอิสระ เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ วิศวกรอิสระจะทำการตรวจสอบและออกหนังสือรับรองความเสร็จสมบูรณ์ แสดงว่างานก่อสร้างเสร็จสิ้นตามมาตรฐานที่กำหนดพร้อมเปิดให้บริการ และบริษัทมีสิทธิได้รับค่าผ่านทางตามเงื่อนไขสัญญาได้

ในการก่อสร้างที่ผ่านมา บริษัทได้ว่าจ้างผู้จัดการโครงการเป็นผู้ทำการก่อสร้างและบริหารโครงการทางพิเศษในลักษณะ Lump Sum Turnkey และในลักษณะ Sub-contract เนื่องจากโครงการก่อสร้างทางพิเศษเป็นโครงการขนาดใหญ่อาจเกิดปัญหาในเรื่อง Cost Overrun และปัญหาการก่อสร้างไม่แล้วเสร็จทันเวลา การจ้างในลักษณะ Lump Sum Turnkey จะเป็นการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวได้ และในการว่าจ้างผู้บริหารโครงการ บริษัทจะคัดเลือกผู้มีความชำนาญและมีประสบการณ์มาทำหน้าที่ผู้จัดการโครงการและผู้ทำการก่อสร้างเพื่อผลสำเร็จของงานที่มีคุณภาพในเวลาที่กำหนด

ข. ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

ในการดำเนินการก่อสร้างทางพิเศษตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด บริษัทและบริษัทย่อยจะต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันมลภาวะตามมาตรฐานข้อบังคับที่กำหนดโดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา

ทั้งนี้บริษัทและบริษัทย่อยได้ใช้มาตรการรวมถึงวิธีการต่างๆในการปฏิบัติอย่างเหมาะสม และไม่เคยมีประวัติการกระทำความผิดเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม

4. การวิจัยและพัฒนา

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีหน่วยงานเฉพาะที่รับผิดชอบในการศึกษาความเป็นไปได้และติดตามประเมินผลการลงทุนในโครงการต่างๆ เช่น การก่อสร้างทางด่วนสายใหม่ การก่อสร้างทางขึ้น-ลงเพิ่มเติม การปรับปรุงทางขึ้น-ลง เป็นต้น นอกจากนี้บริษัทยังมีการจ้างผู้เชี่ยวชาญจากภายนอกเพื่อทำการศึกษาด้านต่างๆ เช่น ด้านการจราจร ด้านการก่อสร้างเป็นโครงการๆ ไป โดยในปี 2547 มีงบประมาณในการศึกษา 2 ล้านบาท

ปัจจุบันโครงการที่บริษัทกำลังศึกษาความเหมาะสมประกอบด้วย

(1) โครงการทางด่วนส่วนเชื่อมต่อระหว่างทางพิเศษศรีรัช (บริเวณบางซื่อ) กับถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันตก

(2) โครงการการเก็บเงินค่าผ่านทางโดยใช้บัตรอัตโนมัติเพื่อแก้ปัญหาการจราจรหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง

(3) โครงการก่อสร้างสะพานทางข้ามถนนประชาชื่นรองรับรถที่ลงจากด่านประชาชื่น 2 เพื่อไปลงยังถนนรัชดาภิเษก

5. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

(1) ลักษณะสำคัญของทรัพย์สินถาวร

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีที่ดิน 126 ไร่ 2 งาน 89 ตารางวา ราคาทุน 169,288,000 บาท ซึ่งใช้เป็นโรงหล่อชิ้นส่วนคอนกรีตสำเร็จรูป เมื่อมีการก่อสร้างทางพิเศษ ตั้งอยู่ที่นิคมอุตสาหกรรมบางปะอิน อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ที่ดินของบริษัทเดิมมีภาระผูกพันกับผู้ให้กู้โดยบริษัทใช้เป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันเงินกู้ของบริษัท แต่เมื่อวันที่ 10 กันยายน 2546 บริษัทได้ลงนามในสัญญาแก้ไขสัญญาสินเชื่อ ซึ่งผู้ให้กู้ได้ผ่อนปรนเงื่อนไขในการกู้ยืมเงินหลายประการรวมถึงปลดภาระผูกพันในที่ดินดังกล่าวข้างต้นด้วย อาคารที่ตั้งสำนักงานใหญ่ คือ อาคารศูนย์ควบคุมทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการทางด่วนขั้นที่ 2 แม้ว่ากรรมสิทธิ์ในอาคารจะเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย แต่บริษัทได้สิทธิในการใช้อาคารในการบริหารโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ได้ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญา

บริษัทย่อยไม่มีที่ดิน อาคารและเครื่องจักร บริษัทย่อยได้เช่าอาคารสำนักงานใหญ่ อยู่ที่เลขที่ 587 ถนนสุทธิสาร แขวงดินแดง กรุงเทพฯ 10310 โดยเป็นสัญญาเช่าปีต่อปี อัตราค่าเช่าเดือนละ

10,000 บาท บริษัทย่อยใช้อาคารศูนย์ควบคุมทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ดซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดในการควบคุมงานปฏิบัติการ แม้ว่ากรรมสิทธิ์ในอาคารจะเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยแต่บริษัทย่อยได้สิทธิในการใช้อาคารในการบริหารโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดได้ ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญา

(2) สินทรัพย์ที่สำคัญในการประกอบธุรกิจ

บริษัทและบริษัทย่อยมีสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่แล้วเสร็จสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 จำนวน 35,905 ล้านบาท และ 11,980 ล้านบาท ตามลำดับ จากการลงทุนก่อสร้างทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษศรีรัช ส่วนดีและทางพิเศษสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ด้วยค่าใช้จ่ายของบริษัท

เนื่องจากสัญญาสัมปทานทั้งสองโครงการเป็นสัญญาโครงการลักษณะ BTO (Build Transfer and Operate) กรรมสิทธิ์ในทางด่วนทั้งหมดรวมทั้งสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหรือ ใช้ประโยชน์อันเกี่ยวเนื่องกับระบบทางพิเศษจึงตกเป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยทันทีที่บริษัทจัดสร้างขึ้นและเมื่อเปิดใช้งานแล้ว บริษัทมีสิทธิที่จะใช้ทรัพย์สินนั้นโดยบริษัทมีหน้าที่บำรุงรักษาทรัพย์สินดังกล่าวตลอดระยะเวลาของสัญญา สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 กำหนดระยะเวลา 30 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2533 และอาจต่ออายุออกไปได้อีก 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปี ตามเงื่อนไขที่บริษัทและการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะตกลงกันต่อไป สัญญาโครงการระบบทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดมีระยะเวลา 30 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2539 และสามารถต่ออายุในลักษณะการเช่าได้อีก 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปี สัญญาโครงการทางด่วนส่วนดีมีกำหนดระยะเวลา 30 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2540 สัญญากำหนดให้บริษัทและบริษัทย่อยเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการจัดจราจรและการกู้ภัยบนทางพิเศษ รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บค่าผ่านทาง โดยบริษัทเป็น ผู้จ่ายค่าจ้าง สวัสดิการ และ เงินอื่นๆ ให้แก่พนักงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่ทำหน้าที่จัดเก็บค่าผ่านทางรวมทั้งจ่ายค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทางพิเศษตลอดอายุสัญญา

(3) นโยบายการลงทุน และการบริหารงานในบริษัทย่อย

บริษัทมีนโยบายการลงทุนในธุรกิจสาธารณูปโภคที่เกื้อหนุนการดำเนินงานของบริษัทและสร้างโอกาสให้แก่บริษัท โดยบริษัทได้มีการลงทุนดังนี้

(3.1) บริษัทลงทุนในบริษัทย่อย โดยมีผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับคือ เงินปันผลจากการลงทุนในหุ้นของบริษัทย่อย และเส้นทางของโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด จะช่วยเพิ่มปริมาณจราจรให้กับโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 และ 2 ซึ่งจะสร้างรายได้และผลกำไรให้แก่ทั้งสองบริษัทในระยะยาว

บริษัทถือหุ้นในบริษัทย่อยร้อยละ 99.99 คณะกรรมการบริหารของบริษัทเป็นคณะกรรมการบริษัทของบริษัทย่อยโดยตำแหน่ง บริษัทควบคุมดูแลบริษัทย่อย โดยส่งกรรมการเข้าเป็นตัวแทนในบริษัทย่อยจำนวน 7 คน ในจำนวนกรรมการทั้งหมด 9 คน กรณีบริษัทย่อยมีการดำเนินการที่กระทบต่อบริษัทอย่างมีสาระสำคัญ บริษัทย่อยจะต้องขออนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทก่อน และบริษัทเป็นผู้รับจ้างดำเนินงานทั้งหมดของบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 บริษัทมีเงินลงทุนในบริษัทย่อย 3,000 ล้านบาท

บริษัทมีแผนการที่จะควบรวมกิจการระหว่างบริษัท และบริษัทย่อย โดยจะโอนสินทรัพย์และหนี้สินทั้งหมดของบริษัทย่อยให้แก่บริษัท เพื่อประโยชน์ในการดำเนินงาน

และบริหาร รวมถึงผลประโยชน์ทางด้านภาษี ซึ่งปัจจุบันแผนงานดังกล่าว ได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นและเจ้าหนี้เงินกู้แล้ว และอยู่ในระหว่างการพิจารณาอนุมัติของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ผลประกอบการของบริษัทย่อย ยังคงขาดทุนอย่างต่อเนื่องจนขาดทุนสะสมเกินทุนส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบ บริษัทย่อยจึงได้เพิ่มทุนจดทะเบียนอีก 3,000 ล้านบาท เรียกชำระร้อยละ 25 จากผู้ถือหุ้นรายเดิม ณ สิ้นปี 2546 บริษัทย่อยมีทุนจดทะเบียนทั้งสิ้น 6,000 ล้านบาท

เนื่องจากการควบรวมกิจการระหว่างบริษัทและบริษัทย่อย ยังคงไม่ได้รับอนุมัติจากภาครัฐ บริษัทจึงได้ปรับปรุงการลงทุนในบริษัทย่อยทั้งนี้เพื่อบรรเทาภาระภาษี ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2546 ได้มีมติให้ขายหุ้นที่ถือในบริษัทย่อยได้ไม่เกินร้อยละ 75 ของหุ้นที่ถืออยู่ทั้งหมดในราคาเท่ากับมูลค่าตามบัญชี ณ วันที่ขาย โดยแบ่งขายเป็นงวด และเมื่อปลายเดือนพฤศจิกายน 2546 บริษัทได้ขายหุ้นที่ถืออยู่ในบริษัทย่อยออกไปจำนวน 100 ล้านหุ้น ทำให้ ณ สิ้นปี 2546 บริษัทถือหุ้นอยู่ในบริษัทย่อยร้อยละ 83.33

(3.2) บริษัทลงทุนในบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่ได้รับสัมปทานจากการรถไฟฟ้า ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ให้เป็นผู้ออกแบบ ผลิต จัดหา ติดตั้ง และใช้งานอุปกรณ์งานระบบ พร้อมทั้งบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าแต่ผู้เดียวตลอดอายุสัมปทาน 25 ปี โดยมีสิทธิได้รับรายได้ค่าโดยสารรวมทั้งการดำเนินกิจกรรมและจัดหารายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในสถานี

โดยบริษัทถือหุ้นจำนวนร้อยละ 15 ของทุนจดทะเบียน ผลประโยชน์ที่บริษัทคาดว่าจะได้รับคือเงินปันผลจากการลงทุนดังกล่าว โดยในปี 2546 บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 6,500 ล้านบาท เป็น 6,800 ล้านบาท ซึ่งบริษัทได้ลงทุนเพิ่มตามสัดส่วนการถือหุ้นเดิม

6. โครงการในอนาคต

โครงการก่อสร้างเพิ่มเติมส่วนต่อขยายตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งกำหนดสิทธิของบริษัทที่จะได้รับการพิจารณาก่อน ในกรณีที่จะมีการก่อสร้างหรือการดำเนินการส่วนต่อขยายของระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ทั้งนี้โดยเงื่อนไขในการเข้าดำเนินการดังกล่าวจะต้องให้ประโยชน์แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยไม่น้อยกว่าผู้เสนอรายอื่น

โครงการส่วนต่อขยายเพิ่มเติม มีดังนี้

1. พื้นที่ต่อขยายส่วนดีบวก เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ส่วนดีที่ถนนศรีนครินทร์ลงไปทางทิศใต้และไปสิ้นสุดที่ถนนบางนา-ตราด โดยมีระยะทางประมาณ 9 กม.
2. พื้นที่ต่อขยายส่วนบีบวกเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ส่วนบี 1 ที่แยกอุรุพงษ์(และ/หรือบริเวณที่เหมาะสม) ไปทางทิศตะวันตก จนถึงพุทธมณฑลและนครชัยศรี (และ/หรือบริเวณที่เหมาะสม)

ขณะนี้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ยังมิได้เปิดให้ประมูลโครงการข้างต้น

7. ข้อพิพาททางกฎหมาย

บริษัทได้เปิดเผยรายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินแล้ว

8. โครงสร้างเงินทุน

(1) หลักทรัพย์ของบริษัท

(ก) บริษัทมีทุนจดทะเบียน 8,000 ล้านบาท เป็นหุ้นสามัญ 800 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท เรียกชำระแล้ว 7,700 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญ 770 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท

(ข) บริษัทและกลุ่มผู้ถือหุ้นรายใหญ่ได้มีข้อตกลงระหว่างกัน (Second Shareholders Agreement) โดยกำหนดให้เรื่องซึ่งมีผลต่อการดำเนินงานของบริษัทอย่างเป็นสาระสำคัญต้องผ่านการพิจารณาโดยที่ประชุมกลุ่มผู้ถือหุ้นหลักก่อนที่จะนำเสนอที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทพิจารณาต่อไป

(ค) ณ วันที่ 30 มกราคม 2547 หุ้นสามัญของบริษัทมีการออกเป็น Non-Voting Depositary Receipt หรือ NVDR จำนวน 6,489,300 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.84 ของจำนวนหุ้นบริษัททั้งหมด โดยหุ้นดังกล่าว มีสิทธิในการรับปันผลตอบแทนจากการลงทุนใน NVDR เท่ากับจำนวนเงินปันผลที่บริษัทไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด ได้รับ แต่ผู้ถือหุ้น NVDR ไม่สามารถใช้สิทธิออกเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้น นักลงทุนสามารถตรวจสอบจำนวนหุ้นที่เป็นเอ็นวีดีอาร์ได้จากเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ www.set.or.th/nvdr

(2) ผู้ถือหุ้น

รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก ณ วันที่ 15 สิงหาคม 2546 ซึ่งเป็นวันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นครั้งหลังสุด

	รายชื่อผู้ถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ	สัดส่วนการถือหุ้น	
			จำนวนหุ้น	% ของจำนวนหุ้นทั้งหมด
(1)	บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน)	งานก่อสร้าง	100,167,750	13.01
(2)	ธนาคาร กรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	ธนาคารพาณิชย์	55,295,390	7.18
(3)	HSBC (SINGAPORE) NOMINEES PTE LTD	สถาบันการเงิน	47,396,700	6.16
(4)	ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน)	ธนาคารพาณิชย์	38,890,550	5.05
(5)	BILFINGER+BERGER BAUAKTIENGESELLCHAFT	งานก่อสร้าง	33,837,140	4.39
(6)	ธนาคาร ทหารไทย จำกัด (มหาชน)	ธนาคารพาณิชย์	31,451,163	4.08
(7)	ธนาคาร ไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)	ธนาคารพาณิชย์	20,345,750	2.64
(8)	ธนาคาร เอเชีย จำกัด (มหาชน)	ธนาคารพาณิชย์	19,614,270	2.55
(9)	ธนาคาร ไทยธนาคาร จำกัด (มหาชน)	ธนาคารพาณิชย์	14,200,000	1.84
(10)	The Bank of New York (Nominees) Limited	ธนาคารพาณิชย์	12,526,450	1.63

(3) นโยบายการจ่ายเงินปันผล

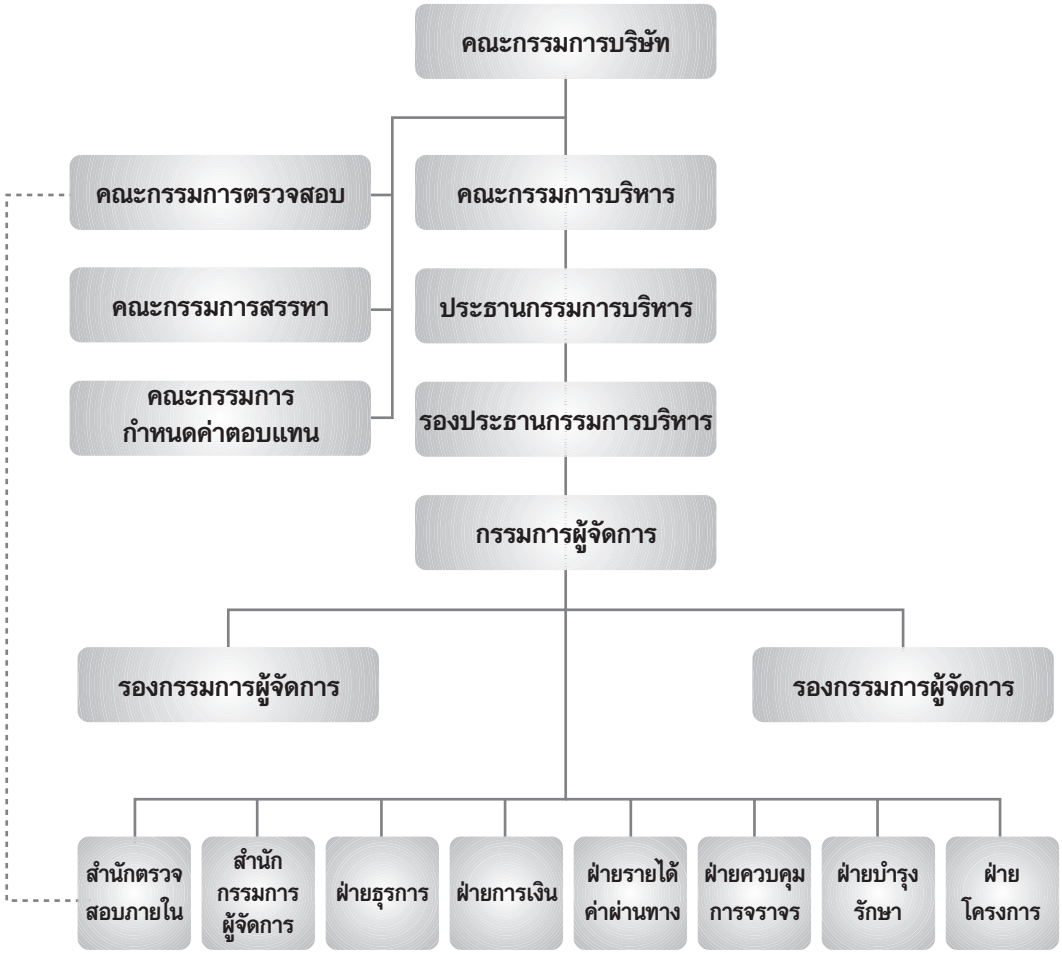
ตามเงื่อนไขในสัญญาสินเชื่อเดิม บริษัทสามารถจ่ายเงินปันผลได้ไม่เกินร้อยละ 60 ของกำไรสุทธิประจำปี ในกรณีจ่ายเงินปันผลสูงกว่าร้อยละ 60 ของกำไรสุทธิประจำปีจะต้องได้รับอนุมัติจากผู้ให้กู้ โดยในปี 2546 บริษัทได้จ่ายเงินปันผลสำหรับปี 2545 ให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราหุ้นละ 1 บาท

ตามเงื่อนไขใหม่ในสัญญาสินเชื่อ ซึ่งแก้ไขเมื่อเดือนกันยายน 2546 บริษัทสามารถจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นได้ในกรณีที่อัตราส่วนความสามารถในการชำระคืนหนี้เงินต้นและดอกเบี้ย (Debt Service Coverage Ratio หรือ DSCR) ของบริษัท ณ วันที่จ่ายเงินปันผลมีค่าไม่น้อยกว่า 1.20 และต้องไม่น้อยกว่า 1.0 ภายหลังที่จ่ายเงินปันผลแล้ว

9. การจัดการ

1) โครงสร้างการจัดการ

โครงสร้างการจัดการของบริษัท ประกอบด้วยคณะกรรมการทั้งหมด 5 ชุด คือ คณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหา และคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน และเจ้าหน้าที่บริหาร ดังนี้



(1) คณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการ 11 ท่าน รายชื่อคณะกรรมการมีดังนี้ (รายละเอียดปรากฏตามเอกสารแนบ)

1.	ดร. วีรพงษ์ รามางกูร	ประธานกรรมการบริษัท
2.	ศ.ศุภชัย พิศิษฐวานิช	กรรมการบริษัท
3.	ศ.ดร.กนก วงษ์ตระหง่าน	กรรมการบริษัท
4.	นายปลิว ตรีวิศวเวทย์	กรรมการบริษัท
5.	นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	กรรมการบริษัท
6.	ม.ล. ประสบชัย เกษมสันต์	กรรมการบริษัท
7.	นายปณิต ตุลย์วัฒนจิต	กรรมการบริษัท

(แทนนายชาลี โสภณพนิช ตั้งแต่วันที่ 29 เมษายน 2546)

8. นายดุสิต เต็งนิยม กรรมการบริษัท
9. นายอรรคเดช พืชผล กรรมการบริษัท
10. นายสุทัศน์ สุตันไชยนนท์ กรรมการบริษัท
(แทนนายมณเฑียร กุลธำรง ตั้งแต่วันที่ 2 กันยายน 2546)
11. นายสุวิช พึ่งเจริญ กรรมการบริษัท
(แทน ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์ ตั้งแต่วันที่ 29 เมษายน 2546)

หมายเหตุ : พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร ลาออกจากการเป็นกรรมการตั้งแต่วันที่ 6 พฤศจิกายน 2546

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัท

กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท ได้แก่ ดร. วีรพงษ์ รามางกูร นายปลิว ตรีวิศวเวทย์ นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ ม.ล.ประสบชัย เกษมสันต์ และนายสุวิช พึ่งเจริญ โดยกรรมการสองในห้าท่านนี้ลงลายมือชื่อร่วมกัน และประทับตราสำคัญของบริษัท

(2) คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารเพื่อช่วยในการให้คำแนะนำ คำปรึกษาแก่ฝ่ายบริหาร และดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 คณะกรรมการบริหารประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 7 ท่าน คือ

1. นายปลิว ตรีวิศวเวทย์ ประธานกรรมการบริหาร
2. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ กรรมการบริหาร
3. ม.ล. ประสบชัย เกษมสันต์ กรรมการบริหาร
4. นายปณิต ตุลย์วัฒนจิต กรรมการบริหาร
(แทนนายชาลี โสภณพนิช ตั้งแต่วันที่ 30 เมษายน 2546)
5. นายดุสิต เต็งนิยม กรรมการบริหาร
6. นายอรรคเดช พืชผล กรรมการบริหาร
7. นายสุวิช พึ่งเจริญ กรรมการบริหาร
(แทน ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์ ตั้งแต่วันที่ 30 เมษายน 2546)

(3) คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการบริษัทมีการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อช่วยในการกำกับดูแลกิจการของบริษัท โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการจำนวน 2 ท่าน คือ

1. ศ. ศุภชัย พิศิษฐวานิช ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. ศ.ดร.กนก วงษ์ตระหง่าน กรรมการตรวจสอบ

หมายเหตุ : พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร ลาออกจากการเป็นกรรมการตรวจสอบตั้งแต่วันที่ 6 พฤศจิกายน 2546

คณะกรรมการตรวจสอบมีกำหนดการประชุมเป็นประจำทุก 3 เดือน และรายงานต่อคณะกรรมการบริษัท โดยในปี 2546 มีการประชุมทั้งสิ้น 5 ครั้ง

(4) คณะกรรมการสรรหา

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 7/2546 เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2546 ได้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหา ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 3 ท่าน คือ

1.	ดร.วีรพงษ์ รามางกูร	ประธานกรรมการสรรหา
2.	ศ. ศุภชัย พิศิษฐวานิช	กรรมการสรรหา
3.	นายปลิว ตรีวิศวเวทย์	กรรมการสรรหา

วาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี

(5) คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 7/2546 เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2546 ได้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 3 ท่าน คือ

1.	ดร.วีรพงษ์ รามางกูร	ประธานกรรมการกำหนดค่าตอบแทน
2.	ศ. ศุภชัย พิศิษฐวานิช	กรรมการกำหนดค่าตอบแทน
3.	นายปลิว ตรีวิศวเวทย์	กรรมการกำหนดค่าตอบแทน

วาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี

(6) เจ้าหน้าที่บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 เจ้าหน้าที่บริหาร[1] ของบริษัทมีจำนวนทั้งสิ้น 9 ท่าน ดังมีรายชื่อต่อไปนี้

1.	นายสุวิช พึ่งเจริญ	กรรมการผู้จัดการ
2.	นายสมนึก ชานนท์	รองกรรมการผู้จัดการ
3.	นางพเยาว์ มริตตนะพร	รองกรรมการผู้จัดการ และ รักษาการผู้อำนวยการฝ่ายการเงิน
4.	นายสงวน คุณาธินันท์	ผู้อำนวยการฝ่ายโครงการ
5.	นางสุดฤทัย พรหมมาตร	ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมการจราจร
6.	นางงามนิจ กนกกาญจนา	ผู้อำนวยการฝ่ายธุรการ
7.	นายภาคภูมิ ทวีวิทยรัศมิ์	รองผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายใน
8.	นางสาววาสนา วัฒนานุกูลชัย	รองผู้อำนวยการฝ่ายรายได้ค่าผ่านทาง
9.	นายไพสัณฑ์ เลิศศลารักษ์	รองผู้อำนวยการฝ่ายบำรุงรักษา

หมายเหตุ [1] เจ้าหน้าที่บริหารตามคำนิยาม "ผู้บริหาร" ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (รายละเอียดปรากฏตามเอกสารแนบ)

(7) เลขานุการบริษัท

สำนักกรรมการผู้จัดการทำหน้าที่เสมือนเลขานุการบริษัท มีหน้าที่

- จัดการเรื่องการประชุมคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการบริหาร และผู้ถือหุ้น
- ดูแลการเปิดเผยข้อมูลและการรายงานให้เป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องและการกำกับดูแลกิจการที่ดี
- การประสานงานหรือให้ความร่วมมือในการให้ข้อมูลแก่กรรมการรวมถึงการสนับสนุนการพัฒนากรรมการ
- การติดต่อสื่อสารกับผู้ถือหุ้น
- เป็นศูนย์กลางในการเก็บบันทึกข้อมูลและเอกสารบริษัท
- ประสานงานกับที่ปรึกษาภายนอก เช่น ที่ปรึกษากฎหมาย

(8) โครงสร้างกรรมการบริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 คณะกรรมการของบริษัทย่อยประกอบด้วยบุคคลผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวนทั้งสิ้น 9 ท่าน ดังมีรายชื่อต่อไปนี้

1.	นายปลิว ตรีวิศวเวทย์	ประธานกรรมการบริษัท
2.	นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	กรรมการบริษัท
3.	ม.ล. ประสบชัย เกษมสันต์	กรรมการบริษัท
4.	นายปณิต ตุลย์วัฒนจิต	กรรมการบริษัท
	(แทนนายชาลี โสภณพนิช ตั้งแต่วันที่ 30 เมษายน 2546)	
5.	นายดุสิต เต็งนิยม	กรรมการบริษัท
6.	นายอรรคเดช พืชผล	กรรมการบริษัท
7.	นายสุทัศน์ สุตันไชยนนท์	กรรมการบริษัท
	(แทนนายมณเฑียร กุลธำรง ตั้งแต่วันที่ 21 สิงหาคม 2546)	
8.	นายสุวิช พึ่งเจริญ	กรรมการบริษัท
9.	นายสมนึก ชานนท์	กรรมการบริษัท
	(แทน ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์ ตั้งแต่วันที่ 30 เมษายน 2546)	

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัท

กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท ได้แก่ นายปลิว ตรีวิศวเวทย์ นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ ม.ล.ประสบชัย เกษมสันต์ นายสุวิช พึ่งเจริญ และนายสมนึก ชานนท์ โดยกรรมการสองในห้าท่านนี้ลงลายมือชื่อร่วมกัน และประทับตราสำคัญของบริษัท

2) การสรรหากรรมการและเจ้าหน้าที่บริหาร

(1) คณะกรรมการบริษัท

ในการแต่งตั้งกรรมการบริษัทนั้นในอดีตไม่ได้ผ่านการคัดเลือกโดยคณะกรรมการสรรหา แต่เป็นการเสนอรายชื่อโดยผู้ถือหุ้นซึ่งเข้าประชุม และที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้แต่งตั้ง หรือแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทในกรณีที่ตำแหน่งว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากถึงคราวออกตามวาระ

นับตั้งแต่วันที่ 27 พฤศจิกายน 2546 คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาเพื่อทำหน้าที่คัดเลือกบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการและที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการ ในกรณีที่แต่งตั้งโดยผู้ถือหุ้น มีหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้

1. ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่งเสียงต่อทุกหนึ่งหุ้นที่ตนถืออยู่
2. การเลือกตั้งกรรมการให้ลงคะแนนเสียงเลือกตั้งเป็นคณะครั้งเดียวเต็มจำนวนกรรมการทั้งหมด ที่จะต้องเลือกตั้งในคราวนั้น หรือหากที่ประชุมผู้ถือหุ้นเห็นสมควรก็ให้ลงคะแนนเสียงเลือกตั้งเป็นรายบุคคล ทั้งนี้ในการออกเสียงลงคะแนนไม่ว่าจะเป็นการเลือกตั้งเป็นรายบุคคลหรือเป็นคณะบุคคลแต่ละคนที่ผู้ถือหุ้นออกเสียงเลือกตั้งจะได้รับคะแนนเสียงจากผู้ถือหุ้นตามจำนวนหุ้นที่ผู้ถือหุ้นนั้นมีอยู่ทั้งหมดตามข้อ 1 โดยผู้ถือหุ้นดังกล่าวจะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้หนึ่งผู้ใดมากหรือน้อยเพียงใดไม่ได้

3. ในกรณีที่ทำการลงคะแนนเสียงเลือกตั้งเป็นรายบุคคล บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมามีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ใช้วิธีการจับสลาก

(2) คณะกรรมการบริหาร

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเป็นผู้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหาร ทั้งนี้เป็นไปตามข้อบังคับบริษัท ซึ่งกำหนดว่ากรรมการบริษัทอาจมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งหรือหลายคนปฏิบัติการอย่างใดอย่างหนึ่งแทนคณะกรรมการบริษัทก็ได้

(3) คณะกรรมการตรวจสอบ

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบ ซึ่งผ่านการคัดเลือกจากคณะกรรมการสรรหา โดยให้มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี โดยกรรมการตรวจสอบซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระอาจได้รับการแต่งตั้งใหม่อีกก็ได้

(4) เจ้าหน้าที่บริหาร

กรรมการผู้จัดการได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัท โดยผ่านการคัดเลือกจากคณะกรรมการสรรหา ส่วนผู้บริหารตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป จะแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริหาร

3) ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

บริษัทได้กำหนดนโยบายค่าตอบแทนกรรมการไว้อย่างชัดเจน โดยได้ขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น และสำหรับค่าตอบแทนผู้บริหารเป็นไปตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการกำหนด โดยในปี 2546 จำนวนค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารมีดังนี้

1. ค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท ประกอบด้วย ค่าตอบแทนประจำตำแหน่ง ค่าเบี้ยประชุม ค่าเบี้ยเลี้ยง โบนัส รวมค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท 12 ท่าน ในปี 2546 เป็นเงิน 16,423,585 บาท
2. ค่าตอบแทนผู้บริหารระดับตั้งแต่รองประธานกรรมการบริหาร และกรรมการผู้จัดการลงไปจนถึงผู้บริหาร 4 ลำดับนับถัดจากกรรมการผู้จัดการ จำนวน 10 คน เป็นเงิน 22,826,413 บาท

4) การกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการบริษัทได้ให้ความสำคัญต่อการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อเพิ่มความโปร่งใส ความรับผิดชอบตามหน้าที่ของคณะกรรมการ และผู้บริหาร และเพิ่มความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ถือหุ้น ผู้ลงทุนและผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย จึงได้กำหนดนโยบายสนับสนุนการกำกับดูแลกิจการ โดยครอบคลุมหลักสำคัญดังนี้

(1) นโยบายการกำกับดูแลกิจการ (หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีข้อ 1)

1. การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างเท่าเทียมกันเป็นธรรมต่อทุกฝ่าย
2. คณะกรรมการมีความมุ่งมั่นในการสร้างมูลค่าเพิ่มแก่กิจการในระยะยาวบริหารงานด้วยความรอบคอบและระมัดระวัง รับผิดชอบต่อการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความสามารถและประสิทธิภาพที่เพียงพอเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้ถือหุ้น ดูแล

มิให้เกิดปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และรับผิดชอบต่อการตัดสินใจและการกระทำของตนเอง

3. การดำเนินงานเป็นไปด้วยความโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ เปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย
4. การดำเนินธุรกิจโดยคำนึงถึงความเสี่ยงอยู่เสมอโดยมีการควบคุมและบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม
5. บริษัทมีการกำหนดจรรยาบรรณเพื่อให้กรรมการและพนักงานถือปฏิบัติ

ในปี 2546 คณะกรรมการได้กำกับดูแลฝ่ายบริหารให้ดำเนินการตามนโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ โดยในเรื่องความโปร่งใส และการเปิดเผยข้อมูล นั้น บริษัทได้รับคัดเลือกให้เป็นบริษัทที่สมควรได้รับการชมเชย และเป็นแบบอย่างที่ดีให้กับบริษัทจดทะเบียนในเรื่องการจัดทำข้อมูลประจำปี จากสำนักงาน กลต. ตามโครงการ Disclosure Report Award 2003 และบริษัทยังได้รับการจัดอันดับให้เป็นหนึ่งในบริษัทที่มีผลประเมินการกำกับดูแลกิจการดีที่สุด 50 อันดับแรก ตามโครงการ Strengthening Corporate Governance Practices in Thailand 2002 ของสถาบันกรรมการบริษัทไทย

(2) ผู้ถือหุ้น : สิทธิและความเท่าเทียมกัน (หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีข้อ 2)

บริษัทตระหนักถึงสิทธิของผู้ถือหุ้นในการได้รับข้อมูลของบริษัทที่ถูกต้อง ครบถ้วนเพียงพอ ทันเวลา และเท่าเทียมกัน สำหรับประกอบการตัดสินใจในการประชุมผู้ถือหุ้น ดังนั้นในการประชุมผู้ถือหุ้นทุกครั้งบริษัทได้จัดส่งหนังสือนัดประชุมพร้อมทั้งวาระต่างๆ ให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าก่อนวันประชุม 10 วัน โดยในแต่ละวาระมีความเห็นของคณะกรรมการประกอบ โดยประธานในที่ประชุมได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิอย่างเท่าเทียมกันในการตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัท สอบถามและแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ รวมทั้งได้บันทึกประเด็นซักถามและข้อคิดเห็นที่สำคัญไว้ในรายงานการประชุม เพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถตรวจสอบได้ สำหรับผู้ถือหุ้นที่ไม่สะดวกเข้าร่วมประชุมด้วยตนเองบริษัทเสนอให้มอบอำนาจให้ประธานกรรมการตรวจสอบเข้าร่วมประชุมและลงคะแนนเสียงแทน โดยในปี 2546 มีผู้มอบอำนาจให้ประธานกรรมการตรวจสอบเข้าร่วมประชุมและออกเสียงแทนในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี จำนวน 7 ราย และประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น จำนวน 13 ราย

(3) สิทธิของผู้มีส่วนได้เสีย (หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีข้อ 3)

บริษัทได้ให้ความสำคัญต่อสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ไม่ว่าจะเป็นผู้มีส่วนได้เสียภายในได้แก่พนักงานและผู้บริหารของบริษัทและบริษัทย่อย หรือผู้มีส่วนได้เสียภายนอกได้แก่ คู่แข่ง เจ้าหนี้ ภาครัฐและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากบริษัทตระหนักถึงแรงสนับสนุนจากผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ ซึ่งจะสร้างความสามารถในการแข่งขันและสร้างกำไรให้กับบริษัท ซึ่งถือว่าเป็นการสร้างความสำเร็จในระยะยาวของบริษัทได้

(4) การประชุมผู้ถือหุ้น (หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีข้อ 4)

ในการจัดการประชุมผู้ถือหุ้น บริษัทได้เลือกสถานที่และเวลาจัดประชุมที่เหมาะสมและสะดวกต่อผู้ถือหุ้น โดยในปี 2546 บริษัทได้มีการประชุมผู้ถือหุ้น จำนวน 2 ครั้ง คือประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี จำนวน 1 ครั้ง เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2546 และประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น จำนวน 1 ครั้ง เมื่อวันที่ 3 กันยายน 2546 ที่โรงแรมเรดิสัน ในเวลา 15.00 น. โดยเริ่มลงทะเบียนตั้งแต่ 13.00 น. เป็นต้นไป ในการประชุมสามัญผู้ถือ

หุ้นประจำปี 2546 มีกรรมการเข้าร่วมประชุม 7 ท่าน และประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นมีกรรมการเข้าร่วมประชุม 6 ท่าน ซึ่งรวมถึงประธานกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการบริหาร

(5) ภาวะผู้นำและวิสัยทัศน์ (หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีข้อ 5)

คณะกรรมการบริษัทมีภาวะผู้นำมีวิสัยทัศน์ มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ในด้านต่างๆ และมีความเป็นอิสระในการตัดสินใจเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัท และผู้ถือหุ้นโดยรวม คณะกรรมการได้มีส่วนร่วมในการกำหนด (หรือให้ความเห็นชอบ) วิสัยทัศน์ ภารกิจ กลยุทธ์ เป้าหมาย แผนธุรกิจ และงบประมาณของบริษัท ตลอดจนกำกับดูแลให้ฝ่ายจัดการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนธุรกิจและงบประมาณที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงสุดให้แก่กิจการ และความมั่นคงสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท

1. ดูแลและจัดการให้การดำเนินการของบริษัทเป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นและรักษาผลประโยชน์ของบริษัทบนพื้นฐานของหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
2. กำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานของบริษัท และกำกับควบคุมดูแลให้ฝ่ายจัดการดำเนินการให้เป็นตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงสุดให้แก่กิจการ และความมั่งคั่งสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น
3. จัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นเป็นการประชุมใหญ่สามัญประจำปีภายในไม่เกิน 4 เดือนนับแต่วันปิดบัญชีสิ้นปีของบริษัท และจัดประชุมผู้ถือหุ้นเป็นการประชุมวิสามัญเมื่อมีความจำเป็น
4. จัดประชุมคณะกรรมการบริษัททุกไตรมาส และในการประชุมต้องมีกรรมการไม่น้อยกว่าร้อยละ 60 ของกรรมการทั้งหมด การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุม ให้ถือเอาเสียงข้างมากเป็นมติ ถ้าคะแนนเสียงเท่ากันให้ประธานของที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด
5. พิจารณาอนุมัติงบประมาณในการลงทุนและในการดำเนินกิจการของบริษัทประจำปี รวมทั้งดูแลการใช้ทรัพยากรของบริษัท
6 จัดให้มีการรายงานข้อมูลทางการเงิน ข้อมูล และข้อมูลทั่วไปที่สำคัญต่อผู้ถือหุ้นอย่างครบถ้วนถูกต้องและเพียงพอ และยืนยันการตรวจสอบรับรองข้อมูลที่รายงาน
7. จัดให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายในและมาตรการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิผลรวมทั้งมีการติดตามการดำเนินการในเรื่องดังกล่าวอย่างสม่ำเสมอ
8. พิจารณาการกำหนดและแยกบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการ อนุกรรมการ และฝ่ายจัดการอย่างชัดเจน รวมทั้งมีการสื่อสารบทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบดังกล่าวต่อกรรมการ อนุกรรมการ ฝ่ายจัดการและพนักงานของบริษัทอย่างสม่ำเสมอ
9. กำกับดูแลให้คณะกรรมการบริหารดำเนินการตามนโยบายที่กำหนดไว้ โดยคณะกรรมการบริหารมีอำนาจอนุมัติการเข้าทำรายการใดๆ ซึ่งผูกพันบริษัทในวงเงิน

ไม่เกินครั้งละ 50 ล้านบาท ทั้งนี้ไม่รวมถึงรายการที่มีความขัดแย้งหรือมีส่วนได้เสีย รวมทั้งรายการที่ต้องขอความเห็นจากผู้ถือหุ้นตามข้อกำหนดของ กลต. และตลาดหลักทรัพย์

ขอบเขตอำนาจอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหาร

1. ให้แนวนโยบาย กำกับดูแลให้คำแนะนำ คำปรึกษา แก่กรรมการผู้จัดการ และฝ่ายบริหาร
2. ทำการศึกษาความไปได้สำหรับโครงการใหม่ๆ เช่น โครงการซึ่งได้รับสิทธิจาก กทพ. หรือภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2
3. มีอำนาจที่จะอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมใดๆ ซึ่งมีผลผูกพันบริษัทในวงเงินไม่เกิน 50,000,000 บาท (ห้าสิบล้านบาทถ้วน) ต่อการทำนิติกรรมแต่ละครั้ง
4. มีอำนาจอนุมัติ แต่งตั้ง การปลด การกำหนดเงินเดือน และผลตอบแทนอื่นๆ รวมทั้งค่าใช้จ่าย และสิ่งอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานบริษัทซึ่งมีตำแหน่งตั้งแต่ผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป แต่ทั้งนี้ไม่รวมถึงกรรมการผู้จัดการ
5. คณะกรรมการบริหาร หรือประธานกรรมการบริหาร มีอำนาจเรียกประชุมคณะกรรมการบริหาร และ/หรือ กำหนดระเบียบข้อบังคับของการประชุมตามที่เห็นสมควร
6. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการของบริษัทเป็นครั้งคราว

ขอบเขตอำนาจอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

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

ขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการสรรหา

1. พิจารณาคัดเลือกบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อนำชื่อเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาแต่งตั้ง
2. พิจารณาคัดเลือกบุคคลที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาแต่งตั้ง
3. ภารกิจอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

ขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการและกรรมการผู้จัดการ
2. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนของกรรมการและนำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ

3. พิจารณาการปรับอัตราเงินเดือนและผลตอบแทนอื่นของกรรมการผู้จัดการและนำเสนอคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ

4. ภารกิจอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

(6) การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน (หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีข้อ 6)

บริษัทมีนโยบายและวิธีการดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายในของผู้บริหารเพื่อป้องกันมิให้เกิดกรณีที่ผู้บริหารนำข้อมูลภายในไปใช้เพื่อประโยชน์ส่วนตน โดยจัดให้มีการให้ความรู้แก่ผู้บริหารเพื่อรับทราบภาระหน้าที่ที่ผู้บริหารต้องรายงานการถือหลักทรัพย์ของตน ของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะซึ่งถือหลักทรัพย์ของบริษัท รวมทั้งบทกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 และบริษัทได้กำหนดให้ผู้บริหารรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือหลักทรัพย์ต่อคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตามมาตรา 59 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 นอกจากนี้บริษัทได้กำหนดห้ามผู้บริหารที่ได้รับทราบข้อมูลภายในกระทำการใดๆ ซึ่งเป็นการขัดต่อมาตรา 241 ของพระราชบัญญัติฯ

นอกจากนี้ข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัทได้กำหนดห้ามพนักงานบริษัทเปิดเผยความลับของบริษัทแก่บุคคลภายนอกหรือใช้ตำแหน่งหน้าที่ในบริษัทแสวงหาผลประโยชน์แก่ตนเองหรือแก่บุคคลอื่นโดยมิชอบ หากฝ่าฝืนถือว่ามีความผิดทางวินัย ซึ่งมีโทษคือการเลิกจ้าง ซึ่งที่ผ่านมายังไม่เคยมีเหตุการณ์เกี่ยวกับการนำข้อมูลไปใช้เพื่อประโยชน์แก่ตนเอง

(7) จริยธรรมธุรกิจ (หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีข้อ 7)

บริษัทได้ออกข้อพึงปฏิบัติเกี่ยวกับจรรยาบรรณของผู้บริหาร และพนักงาน เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ตามภารกิจของบริษัทด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และเที่ยงธรรม ทั้งการปฏิบัติต่อบริษัท และผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม สาธารณชน และสังคม

การติดตามการปฏิบัติตามแนวทางดังกล่าวบริษัทใช้วิธีการสำรวจด้วยแบบสำรวจแยกเป็น 2 ชุด ได้แก่ แบบสำรวจการปฏิบัติตามจรรยาบรรณ สำหรับผู้บริหาร และแบบสำรวจการปฏิบัติตามจรรยาบรรณ สำหรับพนักงาน การสำรวจเป็นการสำรวจทั้ง Population ความถี่ในการสำรวจจะดำเนินการเป็นประจำทุกปี ในการสำรวจดังกล่าวนอกจากวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการติดตามการปฏิบัติตามจรรยาบรรณของบริษัทแล้ว ยังก่อให้เกิดผลพลอยได้ กล่าวคือ พนักงานได้อ่านทบทวนข้อพึงประพฤติปฏิบัติต่างๆ ที่ปรากฏในหนังสือจรรยาบรรณของบริษัทที่พนักงานทุกคนได้รับทุกข้ออย่างละเอียด และเป็นการให้คำมั่นว่าได้มีการประพฤติปฏิบัติตามจรรยาบรรณของบริษัทตามที่ตอบแบบสำรวจด้วยการลงนามรับรองทุกคน ซึ่งจะทำให้พนักงานได้ตระหนักในเรื่องดังกล่าว

ผลการสำรวจที่ได้ดำเนินการเมื่อปี 2546 พบว่าเฉลี่ยแล้วพนักงานปฏิบัติตามจรรยาบรรณของบริษัทอยู่ในเกณฑ์ปฏิบัติครบถ้วน โดยมีบางข้อที่เฉลี่ยแล้วอยู่ในเกณฑ์ปฏิบัติเป็นส่วนใหญ่

(8) การถ่วงดุลของกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร (หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีข้อ 8)

โครงสร้างคณะกรรมการของบริษัทประกอบด้วยบุคคลผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวนทั้งสิ้น 12 ท่าน โดยประกอบด้วย

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

ดังนั้น บริษัทมีกรรมการที่เป็นอิสระ 4 ท่าน คิดเป็น 1 ใน 3 ของกรรมการทั้งคณะ ซึ่งถือว่ามีการถ่วงดุลของกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร

(9) การรวมหรือแยกตำแหน่ง (หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีข้อ 9)

ประธานกรรมการเป็นกรรมการอิสระตามความหมายของตลาดหลักทรัพย์ฯและไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหาร และไม่เป็นบุคคลเดียวกับกรรมการผู้จัดการ เพื่อเป็นการแบ่งแยกหน้าที่ในการกำหนดนโยบายกำกับดูแลและการบริหารงานประจำ

(10) ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร (หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีข้อ 10)

ค่าตอบแทนกรรมการ : บริษัทได้กำหนดนโยบายค่าตอบแทนกรรมการ และกรรมการผู้จัดการไว้อย่างชัดเจนและโปร่งใส โดยค่าตอบแทนอยู่ในระดับเดียวกับอุตสาหกรรมและสูงเพียงพอที่จะดูแลและรักษากรรมการ และกรรมการผู้จัดการที่มีคุณสมบัติที่ต้องการ

ค่าตอบแทนผู้บริหาร : ค่าตอบแทนผู้บริหารไม่รวมกรรมการผู้จัดการเป็นไปตามหลักการ และนโยบายที่คณะกรรมการบริหารกำหนด ซึ่งเชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัท และผลการดำเนินงานของผู้บริหาร

จำนวนค่าตอบแทนในปี 2546 ปรากฏในหัวข้อค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหารในหน้า 21

(11) การประชุมคณะกรรมการบริษัท (หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีข้อ 11)

คณะกรรมการมีกำหนดการประชุมโดยปกติเป็นประจำทุก 3 เดือน และมีการประชุมพิเศษเพิ่ม ตามความจำเป็น โดยมีการกำหนดวาระชัดเจนล่วงหน้า และมีวาระรับทราบผลการดำเนินงานเป็นประจำ สำนักกรรมการผู้จัดการซึ่งทำหน้าที่เสมือนเลขานุการบริษัท ได้ส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุม ก่อนการประชุมล่วงหน้า 10 วัน และมีการส่งเอกสารประกอบการประชุมล่วงหน้า 1 วัน เพื่อให้คณะกรรมการมีเวลาศึกษาก่อนเข้าประชุม โดยในปี 2546 คณะกรรมการมีการประชุมตามวาระปกติ 4 ครั้ง และการเรียกประชุมวาระพิเศษ 3 ครั้ง นอกจากนี้ยังมีการประชุมคณะกรรมการบริหารทุกวันพฤหัสบดีที่ 3 ของทุกเดือน

(12) คณะอนุกรรมการ (หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีข้อ 12)

บริษัทได้จัดตั้งคณะอนุกรรมการขึ้น 3 ชุด ประกอบด้วย คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหา และคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน โดยมีรายละเอียดตามที่ปรากฏในหน้า 18 และ 19

(13) ระบบการควบคุมและการตรวจสอบภายใน (หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีข้อ 13)

รายละเอียดปรากฏในหัวข้อการควบคุมภายในหน้า 29

(14) รายงานของคณะกรรมการ (หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีข้อ 14)

รายละเอียดปรากฏในหัวข้อรายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน หน้า 38

(15) ความสัมพันธ์กับผู้ลงทุน (หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีข้อ 15)

คณะกรรมการให้ความสำคัญต่อการเปิดเผยข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส ทั่วถึง และทันเวลา ทั้งรายงานการเงิน ผลการดำเนินงาน และข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนข้อมูลสำคัญที่มีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ของบริษัทตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ดังกล่าว เพื่อให้ผู้ลงทุนและผู้ที่เกี่ยวข้องได้ใช้ประกอบการตัดสินใจลงทุน โดยผ่านช่องทางและสื่อการเผยแพร่ข้อมูลต่างๆ ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงเว็บไซต์ของบริษัท http://www.becl.co.th แม้จะมิได้จัดตั้งหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ (Investor Relations) อย่างเป็นทางการ แต่ในทางปฏิบัติ บริษัทจัดให้มีผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ผู้ทำหน้าที่รับผิดชอบงานติดต่อสื่อสารกับสาธารณชนไว้อย่างชัดเจน

นอกเหนือจากการเปิดเผยข้อมูลตามหน้าที่ภายใต้ข้อบังคับของกฎหมายแล้ว บริษัทได้มีการให้ข้อมูลกับนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศ นอกจากการรับ Company Visit จากนักลงทุนและนักวิเคราะห์ตามปกติแล้ว ในปี 2546 บริษัทได้ร่วมกับสมาคมนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ จัดโครงการพบปะผู้บริหารภายใต้ชื่อ BECL Analyst Conference และได้รับเชิญจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อพบนักลงทุน (Road Show) ในประเทศสหรัฐอเมริกา และอังกฤษ

5) บุคลากร

บริษัทมีจำนวนพนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 ทั้งหมด 623 คน โดยเป็นผู้บริหารตั้งแต่รองกรรมการผู้จัดการขึ้นไป จำนวน 3 คน เป็นพนักงานสังกัดสำนักกรรมการผู้จัดการ และสำนักตรวจสอบภายใน รวม 20 คน ที่เหลือจัดแบ่งเป็น พนักงานในสายงานปฏิบัติการ 499 คน สายงานสนับสนุน 101 คนโดยสายงานปฏิบัติการถือเป็นสายงานหลักของธุรกิจบริษัท

บริษัทได้ให้ความสำคัญในเรื่องการบริหารทรัพยากรบุคคล โดยมุ่งเน้น

1. การมีส่วนร่วมของพนักงานในการทำกิจกรรมเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพและคุณภาพพนักงาน
2. การฝึกอบรมและการพัฒนา ให้สอดคล้องกับกิจกรรม
3. การจัดสวัสดิการที่เหมาะสมและเป็นประโยชน์เพื่อทำให้พนักงานเกิดความรู้สึกมั่นคง มีความสุข ด้วยการส่งเสริมบทบาทของคณะกรรมการสวัสดิการ และการรวมตัวของพนักงานในการก่อตั้งชมรมกิจกรรมนอกงาน
4. การสร้างสภาพแวดล้อมการทำงานให้น่าอยู่ และปลอดภัย
5. การส่งเสริมให้เกิดการเรียนรู้และความคิดสร้างสรรค์
6. การปฏิบัติกับพนักงานอย่างเท่าเทียม เป็นธรรม และให้ผลตอบแทนที่เหมาะสม

บริษัทมีนโยบายในการบริหารทรัพยากรบุคคล หลักๆ ดังนี้

นโยบายทางด้านแรงงานสัมพันธ์

ตลอดเวลาที่บริษัทดำเนินธุรกิจมาไม่เคยมีข้อพิพาททางด้านแรงงาน บริษัทได้ดำเนินนโยบายทางด้านแรงงานสัมพันธ์ที่ให้พนักงานมีส่วนร่วม เปิดโอกาสให้พนักงานได้แสดงความเห็น ความสามารถ รวมทั้งการปฏิบัติตามข้อกำหนดของกฎหมายอย่างเคร่งครัด ดังนี้

1. การกำหนดวิธีการและขั้นตอนการร้องทุกข์ สำหรับพนักงานที่เห็นว่าตนเองถูกกลั่นแกล้งหรือไม่ได้รับความเป็นธรรมเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ หรือเกี่ยวกับเรื่องที่ถูกดำเนินการทางวินัย หรือเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์อันควรได้
2. การจัดให้มีการเลือกตั้งคณะกรรมการสวัสดิการของบริษัท ตั้งแต่ปี 2541 เป็นต้นมา เพื่อทำหน้าที่
   (1) ร่วมหารือกับบริษัท เพื่อจัดสวัสดิการแก่พนักงาน
   (2) ให้คำปรึกษาหารือและเสนอแนะความเห็นแก่บริษัทในการจัดสวัสดิการสำหรับพนักงาน
   (3) ตรวจตรา ควบคุม ดูแล การจัดสวัสดิการ ที่บริษัทจัดให้แก่พนักงาน
   (4) เสนอข้อคิดเห็นและแนวทางในการจัดสวัสดิการที่เป็นประโยชน์สำหรับพนักงานต่อคณะกรรมการสวัสดิการแรงงาน

   ซึ่งในการดำเนินกิจกรรมของคณะกรรมการสวัสดิการของบริษัทที่ให้ได้มีการพบปะแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกันอย่างใกล้ชิด ระหว่างผู้บริหารระดับสูงกับพนักงาน ทำให้เกิดการปรับปรุงสวัสดิการของบริษัทอย่างต่อเนื่อง
3. การสนับสนุนให้พนักงานที่มีความสนใจทำกิจกรรมนอกงานที่เป็นกิจกรรมที่สร้างสรรค์และเป็นประโยชน์ รวมตัวกันเพื่อขอจัดตั้งชมรม โดยให้พนักงานจัดการดูแลกิจการของชมรมเอง โดยการสนับสนุนค่าใช้จ่าย และวัสดุอุปกรณ์ รวมถึงสิทธิบางประการจากบริษัท โดยชมรมกิจกรรมแรกที่จัดตั้ง คือ ชมรมกีฬาพนักงานบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งจัดตั้งเมื่อ ปี 2542 และดำเนินกิจกรรมอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งปัจจุบัน สำหรับปี 2546 บริษัทได้จัดตั้งชมรมดนตรี เพื่อให้พนักงานที่มีความสามารถในทางดนตรีทั้งเล่นและร้องได้แสดงความสามารถและสร้างความบันเทิงให้แก่พนักงานทั่วไป โดยบริษัทจัดงบประมาณในการสนับสนุนเครื่องดนตรีและจัดให้มีการแสดงในโอกาสต่างๆ

ผลตอบแทน

ผลตอบแทนของพนักงานนอกเหนือจากเงินเดือน ค่าทำงานล่วงเวลา ค่าทำงานวันหยุด ค่าทำงานล่วงเวลาวันหยุด ค่าทำงานกะ แล้วบริษัทยังจ่ายเงินสมทบกองทุนประกันสังคมในอัตราร้อยละ 4 ของค่าจ้างผู้ประกันตนสำหรับปี 2546 และจะเพิ่มเป็นอัตราร้อยละ 5 ในปี 2547 ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมาย นอกเหนือจากสวัสดิการค่ารักษาพยาบาลที่บริษัทจัดให้เพิ่มเติม โดยพนักงานสามารถเข้ารับการรักษาทั้ง คนไข้ในและคนไข้นอกได้นอกเหนือจากโรงพยาบาลตามบัตรรับรองสิทธิประกันสังคม และการประกันชีวิตกลุ่มให้กับพนักงานเพื่อเป็นหลักประกันให้กับครอบครัวของพนักงานอีกด้วย

นอกจากนี้บริษัทยังได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงาน โดยพนักงานจ่ายเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 5 ของค่าจ้าง บริษัทจ่ายสมทบในอัตราร้อยละ 5 ของค่าจ้าง เช่นกัน คิดเป็นเงินที่บริษัทจ่ายสมทบในปี 2546 จำนวน 5,333,828.66 บาท ในปี 2546 บริษัทมีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับพนักงานรวมทั้งสิ้น 173,160,898.04 บาท

นโยบายในการพัฒนาพนักงาน

ในเรื่องของการปรับปรุงประสิทธิภาพ คุณภาพของบุคลากรและคุณภาพของงาน บริษัทได้กำหนดนโยบาย และแผนงานหลักของบริษัทอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด โดยในปี 2543 ได้ร่วมกับสถาบันส่งเสริมเทคโนโลยีในนามของสมาคมส่งเสริมเทคโนโลยี (ไทย-ญี่ปุ่น) เพื่อจัดการฝึกอบรมและให้คำปรึกษา เพื่อนำระบบบริหารงานคุณภาพมาประยุกต์ใช้อย่างมีประสิทธิผลในระบบการ

ทำงานของบริษัทระบบบริหารงานคุณภาพต่างๆที่บริษัทนำมาประยุกต์ใช้ได้แก่ กิจกรรม 5ส 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 แห่งประเทศอังกฤษ และ NAC แห่งประเทศไทย และภายหลังจากการได้รับการรับรองระบบบริหารงานคุณภาพแล้ว ได้มีการตรวจติดตามระบบคุณภาพภายใน (Surveillance) โดยบริษัท เอส จี เอส (ประเทศไทย) จำกัด มาโดยลำดับ ทุก 6 เดือน จนถึงปัจจุบันคือสิ้นปี 2546 บริษัทได้รับการตรวจติดตามระบบคุณภาพไปแล้วทั้งสิ้น 4 ครั้ง ซึ่งผลการตรวจติดตาม ปรากฏว่า บริษัทมีการรักษาคุณภาพอย่างต่อเนื่อง มีการปรับปรุงงานในระบบสอดคล้องกับข้อกำหนด ไม่พบรายการที่ไม่สอดคล้อง (Major NC: Major Non-Conformance) และในปี 2547 ซึ่งจะครบกำหนดการรับรองมาตรฐานในเดือนสิงหาคม บริษัทได้กำหนดเป้าหมายที่จะยื่นขอรับการตรวจจาก Certified Body เพื่อขอต่อการรับรองมาตรฐานระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001 : 2000 เพื่อเป็นการยืนยันว่าบริษัทมุ่งมั่นที่จะพัฒนาประสิทธิภาพ คุณภาพงาน และคุณภาพชีวิตพนักงานอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้บริษัทยังได้กำหนดนโยบายสำหรับปี 2547 ในการปรับปรุงกิจกรรมกลุ่มคุณภาพ (QCC) ซึ่งวัตถุประสงค์เบื้องต้นของการเริ่มกิจกรรมเมื่อปี 2543 เพื่อส่งเสริมการทำงานเป็นทีม และเรียนรู้กระบวนการแก้ไขปัญหา สำหรับปี 2547 บริษัทให้มุ่งเน้นเรื่องการปรับปรุงงาน (Work Improvement) โดยมุ่งหวังผลสัมฤทธิ์ที่เป็นรูปธรรม

10. การควบคุมภายใน

บริษัทให้ความสำคัญต่อระบบการควบคุมภายใน เพื่อเป็นการป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับบริษัทดูแลรักษาทรัพย์สินของบริษัทให้มีการนำไปใช้อย่างมีประสิทธิภาพ และควบคุมการปฏิบัติงานในเรื่องต่างๆ ตามข้อกำหนดกฎหมายและข้อบังคับของทางราชการ โดยมีสำนักตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามระบบการควบคุมภายในที่กำหนดไว้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ และเพื่อให้สำนักตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระสามารถทำหน้าที่ตรวจสอบและถ่วงดุลได้อย่างเต็มที่ บริษัทจึงกำหนดให้สำนักตรวจสอบภายใน รายงานผลการตรวจสอบโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ

ในด้านการบริหารความเสี่ยง บริษัทได้ให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่งโดยได้มีการพิจารณาปัจจัยเสี่ยงที่บริษัทประสบอยู่หรือคาดว่าจะประสบ นำมาวิเคราะห์ผลกระทบและโอกาสที่ความเสี่ยงนั้นจะเกิดขึ้น แล้วกำหนดมาตรการป้องกันและจัดการความเสี่ยงนั้น จัดทำเป็นรายงานบริหารความเสี่ยงและมีการติดตามผลเป็นระยะอย่างสม่ำเสมอสำหรับปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญของบริษัทได้อธิบายไว้ในหัวข้อเรื่องปัจจัยเสี่ยง ในหน้า 2 ถึง 4

คณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบได้ประเมินระบบการควบคุมภายในตามแบบประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน ในการประชุมคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2547 และสรุปความเห็นได้ว่าบริษัทมีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอและเหมาะสม สามารถป้องกันทรัพย์สินของบริษัทและบริษัทย่อยจากการที่ผู้บริหารนำไปใช้โดยมิชอบ หรือโดยไม่มีอำนาจ และที่ผ่านมาไม่มีข้อบกพร่องเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่เป็นสาระสำคัญ

11. รายการระหว่างกัน

(1) รายการธุรกิจกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง เป็นไปตามเงื่อนไขและเกณฑ์ตามปกติธุรกิจ การทำรายการที่เกี่ยวโยงกันและรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ในระหว่างปี 2546 บริษัทได้ว่าจ้าง บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ในการตรวจสอบซ่อมแซมและปรับปรุงทางด่วนขั้นที่ 2 ในวงเงิน 143.74 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ซึ่งถือเป็นรายการเกี่ยวโยงกันตามประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ในการพิจารณาเลือกผู้รับจ้างตรวจสอบ ซ่อมแซม และปรับปรุงทางด่วนขั้นที่ 2 นี้ บริษัทได้เชิญบริษัทที่มีความเชี่ยวชาญทางด้านก่อสร้างทางด่วน ซึ่งเป็นบริษัทที่ดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 มาก่อน โดยเป็นบริษัทที่มีคุณสมบัติ ศักยภาพและความรู้ความสามารถตลอดจนมีเทคโนโลยีการก่อสร้างที่ทันสมัย อันเป็นที่ยอมรับของบริษัทมาเสนอราคาตรวจสอบซ่อมแซม และปรับปรุงทางด่วนขั้นที่ 2 ในลักษณะของ Close Bidding ทั้งนี้ โดยพิจารณาจากข้อเสนอที่ดีที่สุดสำหรับบริษัท ในส่วนของค่าตอบแทนการว่าจ้างบริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน) นั้น บริษัทได้ดำเนินการเจรจาต่อรองตามวิธีการว่าจ้างอันเป็นการค้าโดยปกติ และได้เปรียบเทียบกับราคาประเมินที่ทำการประเมินโดยบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาอิสระแล้ว

คณะกรรมการบริษัทได้อนุมัติการทำรายการดังกล่าว เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2546 และกรรมการซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวโยงกันไม่ได้ใช้สิทธิออกเสียงในการลงมติ

โดยคณะกรรมการตรวจสอบตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาการเปิดเผยข้อมูลของบริษัท ในกรณีที่เกิดรายการที่เกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้มีความถูกต้องและครบถ้วนแล้ว

จำนวนเงินของรายการระหว่างกันอื่นๆ ในปี 2546 และยอดเจ้าหนี้/ลูกหนี้คงเหลือของรายการระหว่างกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 ได้แสดงไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6

รายละเอียดเงินกู้ยืมระยะยาว และยอดคงค้าง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546

รายชื่อผู้ให้กู้	ยอดคงค้าง (บาท)	สัดส่วน
1 ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	11,975,686,617	35.50
2 ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	8,809,728,198	26.11
3 ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)	7,980,198,410	23.66
4 ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	4,969,404,375	14.73
	33,735,017,600	100.00

(2) กรณีการพิจารณาอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน บริษัทมีการนำเข้าที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทโดยกรรมการบริษัทที่มีส่วนเกี่ยวข้องอันอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ไม่มีสิทธิเข้าร่วมประชุมและลงคะแนนเพื่อพิจารณาในวาระดังกล่าว นอกจากนี้คณะกรรมการตรวจสอบจะพิจารณาการเปิดเผยข้อมูลของบริษัทในกรณีที่เกิดรายการที่เกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้มีความถูกต้องครบถ้วน

(3) ในช่วงก่อนการเข้าซื้อหุ้นจากบริษัท กูมาไก กูมิ จำกัด บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้แทนกลุ่มเข้าเจรจายุติปัญหาข้อพิพาทกับ กทพ. และสามารถเจรจาให้บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้รับสิทธิในการก่อสร้างและดำเนินงานส่วนต่อขยายของพื้นที่ส่วนบี ซึ่งสิทธินี้มิได้มีการกำหนดหรือกล่าวไว้ในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 มาก่อน ดังนั้น ผู้ถือหุ้นหลักทั้งหมดและบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จึงเห็นสมควรตอบแทน บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) โดยการให้สิทธิก่อนผู้อื่นในการเข้าดำเนินการก่อสร้างในส่วนต่อขยายพื้นที่ส่วนบี ดังที่ระบุไว้ในสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นฉบับที่ 2 ลงวันที่ 14 มีนาคม 2537 โดยการให้สิทธิบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ดังกล่าวข้างต้น อยู่ภายใต้เงื่อนไข และวิธีการดังต่อไปนี้

(3.1) เงื่อนไขการให้สิทธิ :

1. บริษัทได้รับสิทธิในการก่อสร้างส่วนต่อขยายของพื้นที่ส่วนบีจาก กทพ.
2. คณะกรรมการบริษัทพอใจว่าการก่อสร้างบนพื้นที่ส่วนบี 1 ของกิจการร่วมค้า บีบีซีที เป็นไปตามสัญญา Second Project Management Agreement

(3.2) วิธีการให้สิทธิ :

คณะกรรมการบริษัทจะพิจารณาให้มีการดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายวิธีร่วมกัน ดังนี้

1. บริษัทอาจใช้วิธีการเข้าเจรจากับผู้ก่อสร้างโดยตรง (Direct and Exclusive Negotiation) ในกรณีใดกรณีหนึ่ง ดังต่อไปนี้
   - เป็นงานที่ต้องจ้างช่างผู้มีฝีมือโดยเฉพาะ หรือผู้มีความชำนาญเป็นพิเศษ
   - เป็นงานที่ต้องกระทำโดยเร่งด่วน หากล่าช้าจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่บริษัท
   - เป็นงานที่ต้องปกปิดข้อมูลในขั้นต้นหากเปิดเผยจะทำให้เกิดความเสียหายแก่ธุรกิจของบริษัท
   - เป็นงานที่ได้ดำเนินการจ้างโดยวิธีอื่นแล้วไม่ได้ผลดี

   วิธีการปฏิบัติดังกล่าวเป็นวิธีการปฏิบัติสากลที่ใช้อยู่โดยทั่วไป โดยจะเป็นไปในหลักการเดียวกันกับการจัดซื้อหรือจ้างโดยวิธีพิเศษของทางราชการ (ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. 2535 หมวด 2 ส่วนที่ 2 เรื่องการซื้อการจ้าง) กล่าวคือบริษัทจะเชิญบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) หรือกลุ่มบริษัทที่ ช.การช่าง เป็นผู้นำมาเจรจาต่อรอง ภายใต้เงื่อนไข ราคาค่าก่อสร้างที่เป็นธรรมและคุณภาพงานที่ได้มาตรฐานโดยตรงได้

2. ในกรณีที่ไม่เข้าเงื่อนไขในข้อ 1 บริษัทอาจเชิญชวน บริษัทหรือกลุ่มบริษัทที่มีคุณสมบัติเป็นที่ยอมรับของ บริษัท และ กทพ. มาเสนอราคาในลักษณะของ Close Bidding (การเลือกเชิญบริษัทเพียงบางรายเข้ามาทำการประมูล) หรือ Open Bidding (การเปิดเสรีให้บริษัทใดก็ได้มีสิทธิเข้าร่วมเสนอประมูล) ก็ได้ตามที่เห็นสมควร ทั้งนี้ โดยพิจารณาว่าข้อเสนอของผู้ประมูลรายใดเป็นข้อเสนอที่ดีที่สุดสำหรับบริษัท หากข้อเสนอ ราคาประมูลของกลุ่ม ช.การช่าง มากกว่าข้อเสนอราคาประมูลที่ดีที่สุดไม่เกินจำนวนเงินที่คณะกรรมการบริษัทจะกำหนดไว้ก่อนการเปิดประมูล บริษัทจะให้สิทธิ (Option) แก่บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) หรือ กลุ่มบริษัทที่ช.การช่างเป็นผู้นำพิจารณาก่อนว่าจะรับทำการก่อสร้างภายใต้ข้อเสนอที่ดีที่สุด เช่นเดียวกันนั้นหรือไม่ หากบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ไม่ยอมรับข้อเสนอ บริษัทย่อมสามารถตกลงให้บริษัทอื่น ดำเนินการก่อสร้างพื้นที่ส่วนดังกล่าวได้ ทั้งนี้ภายใต้ข้อจำกัดที่ว่าการลงทุนนั้นจะเป็นประโยชน์คุ้มค่ามากที่สุดต่อบริษัทและนำมาซึ่งคุณภาพของงานที่ได้ มาตรฐาน

   ทั้งนี้การเลือกว่าจะใช้วิธีที่หนึ่ง วิธีที่สอง หรือทั้งสองวิธีร่วมกันจะขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของคณะกรรมการบริษัทในขณะนั้น ว่าวิธีการใดจะเหมาะสมและให้ผลดีต่อบริษัทมากที่สุด

   อนึ่งในการพิจารณาและเจรจาเกี่ยวกับราคาค่าก่อสร้างนั้น บริษัทจะแต่งตั้งวิศวกรอิสระเพื่อเป็นที่ปรึกษาในการพิจารณาด้านเทคนิคและราคาค่าก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐานของงานก่อสร้าง โดยการพิจารณาแต่งตั้งวิศวกรอิสระจะกระทำโดยผู้ที่ไม่มีส่วนเกี่ยวของกับการก่อสร้าง

ทั้งนี้ในการพิจารณาเลือกว่าจะใช้วิธีที่ 1 หรือวิธีที่ 2 รวมทั้งการพิจารณาตัดสินคัดเลือก ผู้ก่อสร้างดังกล่าวข้างต้น กรรมการบริษัทที่มีส่วนเกี่ยวข้องกันอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ไม่มีสิทธิเข้าร่วมประชุมและลงคะแนนเพื่อพิจารณาในวาระดังกล่าว โดยกรรมการอิสระมีหน้าที่รับผิดชอบในการแสดงความเห็นเรื่องการว่าจ้างก่อสร้างและบันทึกในรายงานการประชุมเพื่อให้เป็นไปตามมติคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 1/2538 เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2538 เรื่องการรับรองรายการระหว่างกัน โดยที่ราคา คุณภาพงาน และเงื่อนไขการก่อสร้าง จะต้องให้ประโยชน์กับบริษัทดีที่สุด พร้อมทั้งเปิดเผยให้ผู้ถือหุ้นทราบในเวลาอันควร

12. ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

(1) งบการเงิน

(1.1) รายงานการสอบบัญชี

(1.1.1) รายการการตรวจสอบของผู้สอบบัญชีในระยะ 3 ปีที่ผ่านมา ผู้สอบบัญชีได้แสดงความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไขต่องบการเงิน แต่มีข้อสังเกตเกี่ยวกับผลขาดทุนสะสมจำนวนมากของบริษัทย่อย ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อที่ 1.2

(1.1.2) ผู้สอบบัญชีของบริษัทคือ นางสาว รุ้งนภา เลิศสุวรรณกุล ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3516 บริษัท สำนักงาน เอินส์ท แอนด์ ยัง จำกัด

(1.1.3) นโยบายการบัญชีที่สำคัญ แสดงอยู่ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อที่ 3

(1.2) สรุปฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

(1.2.1) ตารางสรุปงบดุลรวมของบริษัทและบริษัทย่อย 3 ปีย้อนหลัง แสดงในหน้า 36

(1.2.2) ตารางสรุปงบกำไรขาดทุนรวมของบริษัทและบริษัทย่อย 3 ปีย้อนหลัง แสดงในหน้า 37

(1.3) อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ แสดงในหน้า 35

(2) คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

(2.1) ผลการดำเนินงาน

(2.1.1) ผลประกอบการของบริษัท และบริษัทย่อยในปี 2546 ปรากฏกำไรสุทธิ 1,233 ล้านบาท เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมาซึ่งมีกำไรสุทธิ 878 ล้านบาท สูงขึ้น 355 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 40 ซึ่งเกิดจากปัจจัยสำคัญหลายประการดังนี้

รายได้ค่าผ่านทางลดลงจากปีก่อน 168 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.64 ซึ่งเป็นผลจากการปรับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางสำหรับท่างด่วนในเขตเมืองระหว่างการทางพิเศษแห่งประเทศไทย กับ บริษัท จาก 60:40 เป็น 50:50 ตั้งแต่วันที่ 2 กันยายน 2545 เป็นต้นมา อย่างไรก็ตามอัตราการลดลงของรายได้ค่าผ่านทางต่ำกว่าอัตราการลดลงของส่วนแบ่งรายได้ เนื่องจากทางด่วนในเมืองยังมีอัตราการเติบโตของปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ทางด่วนนอกเมืองซึ่งบริษัทและบริษัทย่อยได้รับสิทธิในรายได้ค่าผ่านทางทั้งหมด มีอัตราเติบโตของปริมาณรถที่ใช้บริการค่อนข้างสูง

รายได้อื่นเป็นรายได้จากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย

ค่าตัดจำหน่ายสิทธิประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วเพิ่มขึ้น 178 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 10.68 การเพิ่มขึ้นของค่าตัดจำหน่ายเกิดจากปริมาณรถยนต์ที่ใช้ทางด่วนเพิ่มขึ้น

สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่สูงขึ้น 39 ล้านบาท รายการสำรองที่ปรากฏในงบกำไรขาดทุนเป็นการบันทึกบัญชีเพื่อตัดต้นทุนของมูลค่าปัจจุบันของค่าทดแทนที่จะต้องจ่ายให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งการจ่ายจริงจะเริ่มในปี 2547 ตามตารางการชำระที่แสดงไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินในข้อ 15.1

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและการบริหารเพิ่มขึ้น 150 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 22.83 เป็นการเพิ่มขึ้น เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและบำรุงรักษาทางด่วน และค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บค่าผ่านทางและจัดการจราจร

ดอกเบี้ยจ่าย ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายเงินสดรายการหลักลดลงจากปีก่อน 536 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 22.46 เป็นผลจากการลดลงของอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมระยะยาวในตลาดเงิน รวมถึงการแก้ไขสัญญาสินเชื่อเมื่อเดือนกันยายน 2546 บริษัทและบริษัทย่อยเคยทำการปรับลดต้นทุนทางการเงินเมื่อเดือนมิถุนายน 2545 โดยทำสินเชื่อใหม่กับธนาคารพาณิชย์สี่แห่งเพื่อทดแทนสินเชื่อเดิมในครั้งนั้นมีค่าธรรมเนียมในการจ่ายคืนเงินกู้ยืมก่อนกำหนดจำนวน 206 ล้านบาท ต่อมาในเดือนกันยายน 2546 บริษัทได้ทำการปรับลดต้นทุนทางการเงินอีกครั้งโดยการแก้ไขสัญญาสินเชื่อกับเจ้าหนี้เงินกู้เดิม ซึ่งในครั้งนี้ไม่มีค่าใช้จ่ายใดๆ

ในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2546 บริษัทฯ ได้ขายหุ้นที่ถืออยู่ในบริษัทย่อยจำนวน 100 ล้านหุ้นในราคาตามบัญชี ซึ่งมีผลขาดทุนทางภาษีจำนวน 960 ล้านบาท ส่งผลให้ภาษีเงินได้นิติบุคคลของปี 2546 ต่ำกว่าปีที่ผ่านมา ทั้งๆ ที่บริษัทมีกำไรทางบัญชีสูงขึ้น

(2.1.2) จากการที่บริษัทก่อสร้างและทยอยเปิดทางด่วนนอกเขตเมือง โดยเฉพาะในส่วนของทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี ได้เปิดใช้ส่วนเชื่อมต่อกับถนนมอเตอร์เวย์ และเปิดให้บริการเต็มสายทางเมื่อเดือนมีนาคม 2545 รวมถึงการปรับปรุงเพิ่มเติมทางขึ้นลงตรงด่านประชาชื่น ทำให้ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา สัดส่วนรายได้จากทางด่วนนอกเขตเมืองมีสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นตามลำดับ อย่างไรก็ตามสัดส่วนรายได้จากทางด่วนในเขตเมืองยังคงสูงเป็นสาระสำคัญของรายได้รวม (รายละเอียดหน้า 6)

รายได้จากทางด่วนขั้นที่ 1 และทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วน เอ บี ซึ่งเป็นทางด่วนในเขตเมืองลดลงจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 11.24 และ 7.20 ตามลำดับ ทั้งนี้เนื่องจากตั้งแต่วันที่ 2 กันยายน 2545 เป็นต้นมา ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางสำหรับทางด่วนในเขตเมืองระหว่างบริษัทฯ กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเปลี่ยนแปลงจากเดิมในอัตรา 60:40 เป็นอัตรา 50:50 หรือลดลงร้อยละ 16.67 ซึ่งมีผลต่อรายได้ในปี 2546 เต็มปี แต่ปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนในส่วนนี้ยังคงเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 3.27 และ 4.99 ตามลำดับ ทำให้อัตราการลดลงของรายได้ที่ได้รับต่ำกว่าอัตราการลดลงของส่วนแบ่งรายได้ที่เปลี่ยนแปลง

รายได้จากทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนซี เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.83 เป็นผลของการปรับปรุงทางขึ้นลงเพิ่มเติมที่ด่านประชาชื่น ประกอบกับปริมาณรถที่ส่งมาจากทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ทำให้ปริมาณรถและรายได้ของทางด่วนส่วนซีเพิ่มขึ้น

รายได้จากทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี มีอัตราการเติบโตสูงสุดเมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากทางด่วนทุกเส้นทางคือเพิ่มขึ้นร้อยละ 55.48 หรือเพิ่มขึ้นจากปีที่แล้ว 191 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลจากการเปิดให้บริการเต็มเส้นสายทาง และผู้ใช้รถได้เรียนรู้เส้นทางการให้บริการมากขึ้น

รายได้จากทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด มีอัตราการเติบโตร้อยละ 23.99 ทั้งนี้เป็นผลมาจากการส่งเสริมการขายอย่างต่อเนื่อง ทำให้เพิ่มลูกค้าใหม่ ในขณะที่ลูกค้าเดิมก็ได้เรียนรู้เส้นทางการให้บริการมากขึ้น

(2.2) ฐานะการเงิน

(2.2.1) สินทรัพย์รวมของบริษัทและบริษัทย่อย ในปี 2546 ลดลง เนื่องจากการตัดจำหน่ายสิทธิการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่แล้วเสร็จ และการตัดค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ถาวร

สินทรัพย์รายการใหญ่เป็นสิทธิการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้าง

และเงินลงทุนในบริษัทรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด สินทรัพย์หมุนเวียนส่วนใหญ่เป็นเงินสด เงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนชั่วคราว

หนี้สินร้อยละ 96 ของหนี้สินทั้งสิ้นเป็นเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินในประเทศ เงินกู้จำนวน 2,004 ล้านบาท ครบกำหนดชำระในปี 2547

แม้ว่ารายได้ค่าผ่านทางในปี 2546 ต่ำกว่าปี 2545 แต่ดอกเบี้ยจ่ายที่ลดลงทำให้เงินสดสุทธิจากการดำเนินงานในปีนี้สูงกว่าปีก่อน ซึ่งบริษัทได้นำเงินส่วนนี้ไปใช้ในการจ่ายคืนเจ้าหนี้และจ่ายผลตอบแทนให้ผู้ถือหุ้นเพิ่มสูงกว่าปีก่อน

(2.2.2) ในปี 2546 บริษัทมีกำไรสุทธิ 1,233 ล้านบาท เมื่อบวกกลับด้วยค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว และค่าสำรองต่างๆ ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่เงินสด เป็นผลให้บริษัทมีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานในปี 2546 เท่ากับ 3,180 ล้านบาท บริษัทได้ใช้เงินสดนี้ไปลงทุนในบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด จำนวน 338 ล้านบาท งานก่อสร้างเพิ่มเติมของทางด่วนส่วนดี และซื้ออุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ในการดำเนินงาน จำนวน 56 ล้านบาท เงินสดส่วนใหญ่บริษัท ได้นำไปจ่ายชำระคืนเงินกู้ โดยในปี 2546 มีการจ่ายคืนเงินกู้จำนวน 2,092 ล้านบาท นอกจากนี้มีการจ่ายเงินปันผลจำนวน 770 ล้านบาท

อัตราส่วนสภาพคล่องของปี 2546 ต่ำกว่าในปีที่ผ่านมา เนื่องจากการบันทึกบัญชีส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี เป็นผลให้หนี้สินหมุนเวียนของปี 2546 สูงกว่าปี 2545 ถึงร้อยละ 107 อย่างไรก็ตาม โดยที่ธุรกิจของบริษัท เป็นธุรกิจที่ได้รับเงินสดรับจากค่าผ่านทางทุกวันและจ่ายคืนหนี้เงินกู้เป็นรายเดือน บริษัทจึงไม่มีปัญหาเกี่ยวกับความสามารถในการชำระหนี้ อัตรากำไรสุทธิ อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น รวมถึงอัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์สูงขึ้นตามผลประกอบการที่ดีขึ้น อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นดีขึ้นเป็นลำดับ เนื่องจากการจ่ายชำระคืนหนี้เงินกู้ยืมระยะยาวประกอบกับผลการดำเนินงานมีกำไร

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

	หมายเหตุ	2544	2545	2546
อัตราส่วนสภาพคล่อง (LIQUIDITY RATIO)				
อัตราส่วนสภาพคล่อง	1	3.38	0.54	0.24
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	1	3.15	0.54	0.22
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	1	13.17	4.94	2.00
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า	2	N.A.	N.A.	N.A.
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย	2	N.A.	N.A.	N.A.
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ	2	N.A.	N.A.	N.A.
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย	2	N.A.	N.A.	N.A.
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้	3	N.A.	N.A.	N.A.
ระยะเวลาชำระหนี้เฉลี่ย	3	N.A.	N.A.	N.A.
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (PROFITABILITY RATIO)				
อัตราส่วนกำไรขั้นต้น		74.46	73.69	70.09
อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร		3.01	3.49	2.58
อัตรากำไรสุทธิ		14.67	13.79	19.83
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น		6.49	6.28	8.58
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (EFFICIENCY RATIO)				
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์		1.66	1.70	2.44
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร		4.67	5.13	6.45
อัตราการหมุนของสินทรัพย์		0.11	0.12	0.12
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (FINANCIAL POLICY RATIO)				
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น		2.78	2.63	2.40
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย		1.84	2.39	2.84
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน		1.04	0.97	0.98
อัตราการจ่ายเงินปันผล	4	0.66	0.88	N.A.

หมายเหตุ

1) ในปี 2546 อัตราส่วนสภาพคล่องลดลงจากการบันทึกบัญชีหนี้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีข้างหน้า เนื่องจากกิจการได้รับเงินสดจากค่าผ่านทางทุกวันและชำระเงินกู้ทุกเดือนจากกระแสเงินสดรับสุทธิ อัตราส่วนสภาพคล่องนี้จึงไม่กระทบถึงความสามารถในการชำระหนี้
2) โดยลักษณะธุรกิจของกิจการทางด่วนเป็นการขายบริการและได้รับค่าผ่านทางเป็นเงินสดทุกวัน ดังนั้นจึงไม่มีรายการลูกหนี้การค้า และสินค้าคงเหลือที่จะใช้คำนวณอัตราส่วนข้างต้นได้
3) โดยส่วนใหญ่เจ้าหนี้การค้าของบริษัทและบริษัทย่อย เป็นรายการที่เกิดจากค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมบำรุงรักษาและการดำเนินงาน ส่วนต้นทุนขายเป็นการตัดจำหน่ายสิทธิประโยชน์ในการก่อสร้างที่เสร็จแล้ว ดังนั้นจึงไม่สามารถนำมาคำนวณอัตราการหมุนเวียนของเจ้าหนี้ และระยะเวลาชำระหนี้เฉลี่ยที่มีความหมายเชิงวิเคราะห์ตามปกติได้
4) การจ่ายเงินปันผลปี 2546 ขึ้นอยู่กับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นในเดือน เมษายน 2547

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
ตารางสรุปงบดุล

(หน่วย : บาท)

รายการ	2544	2545	2546
สินทรัพย์			
เงินสด เงินฝากธนาคาร และเงินฝากระหว่างทาง	634,831,198	309,527,858	88,113,102
เงินลงทุนชั่วคราว	2,330,858	247,245,928	387,393,392
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	47,010,063	5,685,485	47,063,124
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	**684,172,119**	**562,459,271**	**522,569,618**
เงินลงทุนระยะยาว	75,000,000	683,500,000	1,021,000,000
ที่ดิน อาคาร และ อุปกรณ์(สุทธิ)	280,585,667	269,252,949	266,920,997
งานระหว่างก่อสร้าง	2,464,031,546	-	-
สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว(สุทธิ)	48,752,506,271	49,660,763,662	47,830,981,966
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	27,040,339	38,405,150	37,653,059
รวมสินทรัพย์	**52,283,335,942**	**51,214,381,032**	**49,679,125,640**
หนี้สิน			
เงินเบิกเกินบัญชีธนาคาร	3,929,953	7,823,249	1,575,216
เจ้าหนี้การค้า	14,612,538	15,309,373	20,829,654
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	98,880,000	711,600,000	2,004,000,000
ภาษีเงินได้นิติบุคคลค้างจ่าย	-	240,386,941	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	84,908,711	61,465,937	118,062,214
รวมหนี้สินหมุนเวียน	**202,331,202**	**1,036,585,500**	**2,144,467,084**
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	714,110,000	935,320,000	1,195,130,000
เงินกู้ยืมระยะยาว	37,539,809,519	35,114,844,824	31,731,017,600
รวมหนี้สิน	**38,456,250,721**	**37,086,750,324**	**35,070,614,684**
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	1,278,592,252	1,579,137,739	2,042,278,119
ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	-	-	17,739,868
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	**13,827,085,221**	**14,127,630,708**	**14,608,510,956**
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	**52,283,335,942**	**51,214,381,032**	**49,679,125,640**
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น	**17.96**	**18.35**	**18.97**

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
ตารางสรุปงบกำไรขาดทุนรวม

(หน่วย : บาท)

รายการ	2544	2545	2546
รายได้	5,960,768,340	6,368,922,202	6,218,288,105
ค่าใช้จ่าย	5,086,388,443	5,144,777,638	4,769,103,297
กำไรก่อนภาษีเงินได้	874,379,897	1,224,144,564	1,449,184,808
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	-	346,099,077	223,504,585
กำไรก่อนผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	874,379,897	878,045,487	1,225,680,223
ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	-	-	7,460,157
กำไรสุทธิ	874,379,897	878,045,487	1,233,140,380
กำไรต่อหุ้น	1.14	1.14	1.60

13. ข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง

บุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์ : บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
62 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
ชั้น 4 , 7 ถ. รัชดาภิเษก แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์ 0-2229-2800 โทรสาร 0-2359-1262-3

ผู้สอบบัญชี : นางสาวรุ้งนภา เลิศสุวรรณกุล
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3516
บริษัท สำนักงาน เอินส์ท 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 เดอะลีจิสท์ จำกัด
990 อาคารอับดุลราฮิม ชั้น 9
ถ. พระราม 4 แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพ 10500
โทรศัพท์ 0-2636-1111
โทรสาร 0-2636-0000

ที่ปรึกษาทางการเงิน : บริษัท ไอเอฟซีที แอดไวเซอรี่ จำกัด
1770 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10320
โทรศัพท์ 0-2253-7111 / 0-2253-9666

สถาบันการเงินที่ติดต่อประจำมีดังนี้

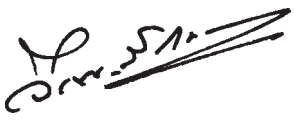
ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคาร กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) และธนาคาร ทหารไทย จำกัด (มหาชน) มียอดสินเชื่อรวมของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 รวมทั้งสิ้น 33,735,017,600 บาท และยอดเงินฝากรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 รวมทั้งสิ้น 416,953,917 บาท

14. รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทได้ให้ความสำคัญต่อหน้าที่และความรับผิดชอบในการดูแลกิจการบริษัทให้มีการจัดการที่ดีให้เป็นไปตามกฎหมายวัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ระมัดระวัง รักษาผลประโยชน์ของบริษัท ผู้ถือหุ้น และผู้ลงทุนทั่วไป โดยกำกับดูแลให้รายงานทางการเงินของบริษัท มีการบันทึกข้อมูลทางบัญชีที่ถูกต้อง ครบถ้วน สามารถสะท้อนฐานะการเงินและผลการดำเนินงานที่เป็นจริงของบริษัท

คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วย กรรมการอิสระที่เป็นผู้ทรงคุณวุฒิ มีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยให้เข้ามาทำหน้าที่สอบทานให้บริษัทมีการรายงานการเงินอย่างถูกต้องเพียงพอ รวมทั้งมีการเปิดเผยรายการที่เกี่ยวโยงกัน หรือที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างถูกต้องและครบถ้วนตามข้อกำหนดตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานผลการปฏิบัติงานต่อคณะกรรมการบริษัทแล้ว

คณะกรรมการบริษัท มีความเห็นว่า งบการเงินประจำปี 2546 ของบริษัทและบริษัทย่อย ที่คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานร่วมกับฝ่ายบริหาร และผู้สอบบัญชีของบริษัทได้ตรวจสอบแล้ว ได้แสดงฐานะการเงินและผลการดำเนินงานโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป



(ดร. วีรพงษ์ รามางกูร)
ประธานกรรมการบริษัท

(นายสุวิช พึ่งเจริญ)
กรรมการผู้จัดการ

15. รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทให้ทำหน้าที่สอบทานรายงานทางการเงิน สอบทานให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายในและการตรวจสอบภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพและหน้าที่อื่นตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดและแนวทางปฏิบัติที่ดีสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมร่วมกัน 5 ครั้ง ในปี 2546
2. คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานงบการเงินรายไตรมาส และงบการเงินประจำปี 2546 ของบริษัทโดยให้ความสำคัญต่อการปฏิบัติตามมาตรฐานบัญชีที่รับรองทั่วไป และการเปิดเผยงบการเงินอย่างเพียงพอ โดยความร่วมมือเป็นอย่างดีจากผู้บริหารของบริษัท ผู้ตรวจสอบภายใน และผู้สอบบัญชีของบริษัทก่อนนำส่งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และก่อนเสนอให้คณะกรรมการบริษัท
3. คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานรายงานผลการปฏิบัติงานของสำนักตรวจสอบภายในและประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในแล้วมีความเห็นว่า บริษัทมีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอและเหมาะสมกับสภาพธุรกิจ และไม่พบข้อบกพร่องเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่เป็นสาระสำคัญ
4. คณะกรรมการตรวจสอบได้เสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทในการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีให้สอดคล้องกับแนวทางของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เช่น การกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแล การแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน ตลอดจนการวางแผนกลยุทธ์ในระยะยาว และการบริหารความเสี่ยงของบริษัท
5. คณะกรรมการตรวจสอบได้เข้าร่วมประชุมการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2546 เพื่อชี้แจงในเรื่องที่เกี่ยวกับคณะกรรมการตรวจสอบ และการเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชี โดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบเป็นผู้รับมอบฉันทะจากผู้ถือหุ้นที่ไม่สามารถเข้าร่วมประชุมได้ ในการเข้าร่วมประชุมและออกเสียงลงคะแนนตามหนังสือมอบฉันทะของผู้ถือหุ้น
6. คณะกรรมการตรวจสอบได้เสนอต่อคณะกรรมการบริษัทให้พิจารณาเสนอแต่งตั้ง นายณรงค์ พันตาวงษ์ หรือ นายรุทร เชาวนะกวี หรือ นางสาวรุ้งนภา เลิศสุวรรณกุล แห่งบริษัท สำนักงาน เอินส์ท แอนด์ ยัง จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทประจำปี 2547 โดยกำหนดค่าสอบบัญชีเป็นจำนวนเงิน 700,000 บาท เพื่อนำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติ

(ศาสตราจารย์ศุภชัย พิศิษฐวานิช)
ประธานกรรมการตรวจสอบ

เอกสารแนบ 1

รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารของบริษัท (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546)

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนในการถือหุ้น(%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
1 ดร. วีรพงษ์ รามางกูร ประธานกรรมการบริษัท กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท	60	- Ph. D. (Economics) University of Pennsytvania, U.S.A. - M.A. (Economics) University of Pennsytvania, U.S.A. - ปริญญาตรี สาขารัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	-	-	2538 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการบริหาร	บริษัท แอ๊ดวานซ์อะโกร จำกัด (มหาชน)
					2542 - ปัจจุบัน	- ที่ปรึกษาธนาคาร	ธนาคาร กรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
					2546 - ปัจจุบัน	- ที่ปรึกษาคณะผู้บริหารแผน	บมจ. อุตสาหกรรมปิโตรเคมิคัลไทย
					2544 - 2545	- ประธานกรรมการ	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
2 ศ.ศุภชัย พิศิษฐวานิช กรรมการบริษัท ประธานกรรมการตรวจสอบ	63	- M.B.A. (Finance) Ohio State University, U.S.A. - ปริญญาตรี สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - หลักสูตรประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) รุ่น 38/2546	-	-	2546 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ	บริษัท แม็ทชิ่ง สตูดิโอ จำกัด(มหาชน)
					2544 - มี.ค. 2546	- ประธานกรรมการ	ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน)
					2544 - 2545	- ประธานกรรมการ	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
					2544 - 2545	- ประธานกรรมการ	องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย
					2540 - 2543	- ปลัดกระทรวง	กระทรวงการคลัง
3 ศ.ดร. กนก วงษ์ตระหง่าน กรรมการบริษัท กรรมการตรวจสอบ	51	- Ph.D. (Political Science) The Johns Hopkins University - M.A. (Political Science) University of California, U.S.A. - ปริญญาตรี สาขาวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	0.00130	-	มี.ค. 2546-ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการบริหาร	บริษัท สยามแฟมิลี่มาร์ท จำกัด
					2540 - 2546	- ประธานบริหารสายปฏิบัติการและกรรมการผู้จัดการใหญ่	บริษัท ห้างสรรพสินค้าโรบินสัน จำกัด (มหาชน)

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนในการถือหุ้น(%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
4 นายปลิว ตรีวิศวเวทย์ กรรมการบริษัท ประธานกรรมการบริหาร กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท	58	- M.Sc. (Electrical Engineering) Osaka University, Japan - B.Sc. (Electrical Engineering) Osaka University, Japan	-	-	2537 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการบริหารและกรรมการผู้จัดการใหญ่	บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน)
5 นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ กรรมการบริษัท รองประธานกรรมการบริหาร กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท	62	- Master of Management Sasin Graduate Institute of Business Administration of Chulalongkorn University - Master of Engineering (Electrical) University of Tokyo, Japan - Bachelor of Engineering (Electrical) University of Tokyo, Japan - หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) รุ่น 8/2544	-	-	เม.ย. 2546-ปัจจุบัน 2537 - 2546	- รองประธานกรรมการบริหาร - กรรมการผู้จัดการ	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
6 ม.ล. ประสบชัย เกษมสันต์ กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท	48	- M.S. (Civil Engineering) Stanford University, U.S.A. - M.S. (Operations Research) Stanford University, U.S.A. - B.S. (Civil Engineering, Mathermatics) Virginia Military Institute Virginia, U.S.A. - หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) รุ่น 33/2546	-	-	ต.ค. 2544 - ปัจจุบัน 2538 - 2544 2542 - ปัจจุบัน	- รองผู้บัญชาการ - ผู้อำนวยการกองการต่างประเทศ - กรรมการ	โรงเรียนช่าวทหารบก กรมช่าวทหารบก บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนในการถือหุ้น(%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
7 นายปณิต ตุลย์วัฒนจิต กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร	47	- M.B.A. (Finance) Washington University, St. Louis, U.S.A. - Bachelor of Arts & Science Washington University, St. Louis, U.S.A. - หลักสูตรประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) รุ่น 10/2544	0.0035	-	2544 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บริษัท แอ๊ดวานซ์อะโกร จำกัด (มหาชน)
					2543 - ปัจจุบัน	- ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่	ธนาคาร กรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
					2542- ปัจจุบัน	- ประธานคณะบริหาร - กรรมการ	บริษัทเงินทุนสินเอเชีย จำกัด (มหาชน)
					2541 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บริษัทเงินทุนสินเอเชีย จำกัด (มหาชน)
8 นายดุสิต เต็งนิยม กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร	56	- M.S. (Public Administration) California State University at Los Angeles, California, U.S.A. - B.S. (Business Administration) Woodbury College, California, U.S.A.	-	-	พ.ค. 2546 - ปัจจุบัน	- รองกรรมการผู้จัดการ	ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน)
					2540 - 2546	- รองผู้จัดการใหญ่	ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน)
9 นายอรรคเดช พืชผล กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร	57	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ (การตลาด) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (ไฟฟ้า) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	-	-	ก.ค. 2546 - ปัจจุบัน	- ที่ปรึกษากรรมการผู้จัดการใหญ่	ธนาคาร ทหารไทย จำกัด (มหาชน)
					2540 - 2546	- กรรมการรองผู้จัดการใหญ่อาวุโส	ธนาคาร ทหารไทย จำกัด (มหาชน)
10 นายสุทัศน์ สุตันไชยนนท์ กรรมการบริษัท	55	- M.S.C.E. University of Houston, U.S.A. - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (โยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	0.0005	-	2544 - ปัจจุบัน	- ผู้อำนวยการฝ่ายบำรุงรักษา	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
					2536 - 2544	- ผู้อำนวยการฝ่ายโครงการทางด่วน	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนในการถือหุ้น(%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
11 นายสุวิช พึ่งเจริญ กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร กรรมการผู้จัดการ กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท	57	- Bachelor of Engineering (Electrical) Tohoku University, Japan - หลักสูตรประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) รุ่น 37/2546	-	-	เม.ย. 2546-ปัจจุบัน	- กรรมการผู้จัดการ	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
					2539 - 2546	- กรรมการผู้จัดการ	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด
12 นายสมนึก ชานนท์ รองกรรมการผู้จัดการ	59	- Bachelor of Engineering (Telecommunications), Electro-Communication University, Japan - Bachelor of Science (Industrial Administration), Washington University, U.S.A.	-	-	เม.ย. 2546-ปัจจุบัน	- กรรมการผู้จัดการ - รองกรรมการผู้จัดการ	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
					ธ.ค. 2545 - 2546	- รองกรรมการผู้จัดการ รักษาการผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการสายงานวิศวกรรม	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
					ก.พ. 2545 - 2545	- รองกรรมการผู้จัดการ ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ 1 และผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
					2543 - 2545	- รองกรรมการผู้จัดการ และ - ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
13 นางพเยาว์ มริตตนะพร รองกรรมการผู้จัดการ	46	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ประกาศนียบัตรชั้นสูงทางการสอบบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	-	-	เม.ย. 2546-ปัจจุบัน	- รองกรรมการผู้จัดการ และ รักษาการผู้อำนวยการฝ่ายการเงิน	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
					2544 - 2546	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการสายบริหาร และ รักษาการผู้อำนวยการฝ่ายการเงิน	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
					2540 - 2543	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการสายบริหาร	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนในการถือหุ้น(%)	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
14 นายสงวน คุณาธินันท์ ผู้อำนวยการฝ่ายโครงการ	43	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	-	-	ปัจจุบัน	- ผู้อำนวยการฝ่ายโครงการ	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
					2545	- รองผู้อำนวยการฝ่ายโครงการ	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
					2544	- รองผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
					2540 - 2543	- ผู้อำนวยการฝ่ายงานก่อสร้าง	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด
15 นางสุดฤทัย พรหมมาตร ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมการจราจร	40	- M.B.A (Financial Accounting) Northrop University, Inglewood, California, U.S.A. - ปริญญาตรี สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ	-	-	ปัจจุบัน	- ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมการจราจร	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
					2545	- รองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ 2	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
					2540 - 2544	- รองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
16 นางงามนิจ กนกกาญจนา ผู้อำนวยการฝ่ายธุรการ	48	- ปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	-	-	ปัจจุบัน	- ผู้อำนวยการฝ่ายธุรการ	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
					2541 - 2545	- รองผู้อำนวยการฝ่ายธุรการ	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
17 นายภาคภูมิ ทวีวิทยรัศมิ์ รองผู้อำนวยการ สำนักตรวจสอบภายใน	37	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	-	-	2545 - ปัจจุบัน	- รองผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายใน	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
					เม.ย. 2542 - 2544	- ผู้จัดการอาวุโสสำนักตรวจสอบภายใน	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
					2541 - 2542	- ผู้จัดการอาวุโสแผนกวางแผนการเงิน	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
18 นางสาววาสนา วัฒนานุกูลชัย รองผู้อำนวยการ ฝ่ายรายได้ค่าผ่านทาง	42	- ปริญญาตรี สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยกรุงเทพ	-	-	ปัจจุบัน	- รองผู้อำนวยการฝ่ายรายได้ค่าผ่านทาง	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
					2541 - 2545	- ผู้จัดการอาวุโสแผนกปฏิบัติการการเงิน	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
19 นายไพสัณฑ์ เลิศศลารักษ์ รองผู้อำนวยการ ฝ่ายบำรุงรักษา	40	- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี	-	-	ก.ย. 2546 - ปัจจุบัน	- รองผู้อำนวยการฝ่ายบำรุงรักษา	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
					2543 - 2546	- ผู้จัดการแผนกวิศวกรรม	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ทริปเพิ้ล ฮอรส์
					เม.ย. 2541-2542	- วิศวกรโยธา	บริษัท โกเลนโก้ (ประเทศไทย) จำกัด
					2539 - 2541	- วิศวกรโยธา	บริษัท โกเลนโก้เพาเวอร์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด

ผู้บริหารซึ่งดำรงตำแหน่งในบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด

รายชื่อกรรมการ	บริษัท	บริษัทย่อย	บริษัทร่วม	บริษัทที่เกี่ยวข้อง
1. นายปลิว ตรีวิศวเวทย์	/, //	X, //	-	-
2. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	/, //	/, //	-	-
3. ม.ล. ประสบชัย เกษมสันต์	/, //	/, //	-	-
4. นายปณิต ตุลย์วัฒนจิต	/, //	/	-	-
5. นายดุสิต เต็งนิยม	/, //	/	-	-
6. นายอรรคเดช พืชผล	/, //	/, //	-	-
7. นายสุทัศน์ สุตันไชยนนท์	/	/	-	-
8. นายสุวิช พึ่งเจริญ	/, //	/	-	-
9. นายสมนึก ชานนท์	-	/, //	-	-

หมายเหตุ

1. / = กรรมการ X = ประธานกรรมการ // = กรรมการบริหาร
2. บริษัทที่เกี่ยวข้องให้หมายถึงนิยามนิติบุคคลของบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งของประกาศนี้

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย

รายชื่อกรรมการ	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด
1. นายปลิว ตรีวิศวเวทย์	X, //
2. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	/, //
3. ม.ล. ประสบชัย เกษมสันต์	/, //
4. นายปณิต ตุลย์วัฒนจิต	/
5. นายดุสิต เต็งนิยม	/
6. นายอรรคเดช พืชผล	/, //
7. นายสุทัศน์ สุตันไชยนนท์	/
8. นายสุวิช พึ่งเจริญ	/
9. นายสมนึก ชานนท์	/, //

หมายเหตุ

1. / = กรรมการ X = ประธานกรรมการ // = กรรมการบริหาร
2. บริษัทย่อยให้หมายถึง บริษัทย่อยที่มีนัยสำคัญ เช่น มีรายได้เกินกว่าร้อยละ 10 ของรายได้รวมตามงบกำไรขาดทุนรวมของปีบัญชีล่าสุด

เอกสารแนบ 2

รายงานและงบการเงินรวม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 และ 2545

เสนอต่อผู้ถือหุ้นและคณะกรรมการของ
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบดุลรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 และ 2545 งบกำไรขาดทุนรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวม และงบกระแสเงินสดรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปีของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน ซึ่งผู้บริหารของกิจการเป็นผู้รับผิดชอบต่อความถูกต้องและครบถ้วนของข้อมูลในงบการเงินเหล่านี้ ส่วนข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปซึ่งกำหนดให้ข้าพเจ้าต้องวางแผนและปฏิบัติงานเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลว่างบการเงินแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการทดสอบหลักฐานประกอบรายการทั้งที่เป็นจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน การประเมินความเหมาะสมของหลักการบัญชีที่กิจการใช้และประมาณการเกี่ยวกับรายการทางการเงินที่เป็นสาระสำคัญ ซึ่งผู้บริหารเป็นผู้จัดทำขึ้น ตลอดจนการประเมินถึงความเหมาะสมของการแสดงรายการที่นำเสนอในงบการเงินโดยรวม ข้าพเจ้าเชื่อว่าการตรวจสอบดังกล่าวให้ข้อสรุปที่เป็นเกณฑ์อย่างเหมาะสมในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 และ 2545 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปีของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อยและเฉพาะของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

โดยมิได้เป็นการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินข้างต้น ข้าพเจ้าขอให้สังเกตตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อที่ 1.2 บริษัทย่อยมีผลการดำเนินงานขาดทุน และมีผลขาดทุนสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 เป็นจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม บริษัทฯยังคงให้การสนับสนุนทางการเงินแก่บริษัทย่อย ดังนั้น งบการเงินของบริษัทย่อยที่นำมาใช้ในการจัดทำงบการเงินรวมนี้ยังคงจัดทำขึ้นตามหลักการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องของบริษัทย่อย โดยถือว่าการดำเนินการหารายได้หรือเรียกคืนสินทรัพย์และการจ่ายชำระหนี้สินของบริษัทย่อยจะเป็นไปตามปกติธุรกิจ โดยไม่คาดว่าจะมีการหยุดชะงักของการดำเนินงานตามปกติของบริษัทย่อยดังกล่าว

รุ้งนภา เลิศสุวรรณกุล
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 3516

บริษัท สำนักงาน เอินส์ท แอนด์ ยัง จำกัด
กรุงเทพฯ : 30 มกราคม 2547

(หน่วย : บาท)

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ	
	หมายเหตุ	2546	2545	2546	2545
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	4, 6	88,113,101	309,527,858	54,145,603	290,062,110
เงินลงทุนชั่วคราว	5	387,393,392	247,245,928	381,122,264	241,159,188
ลูกหนี้บริษัทย่อย	6	-	-	1,070,000	1,070,000
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น					
เงินทดรองจ่ายตามสัญญาบริการ	6	7,006,836	-	7,006,836	-
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า		1,591,450	3,278,487	1,567,450	3,254,487
ภาษีเงินได้ถูกหัก ณ ที่จ่าย		24,809,363	31,051	24,808,870	-
อื่นๆ		13,655,475	2,375,947	11,672,075	1,885,505
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		**522,569,617**	**562,459,271**	**481,393,098**	**537,431,290**
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินลงทุนในบริษัทย่อยซึ่งบันทึกโดยวิธีส่วนได้เสีย	7	-	-	49,171,878	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	6, 8	1,021,000,000	683,500,000	1,021,000,000	683,500,000
เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับบริษัทย่อย	6	-	-	11,890,408,947	7,385,954,557
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ	9	266,920,997	269,252,949	262,991,211	263,970,322
สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้าง					
ที่เสร็จแล้ว - สุทธิ	10	47,830,981,967	49,660,763,662	35,904,795,176	37,460,701,819
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น					
เงินมัดจำ		15,867,798	16,620,720	11,652,664	12,275,932
ภาษีเงินได้ถูกหัก ณ ที่จ่าย		21,052,367	21,021,315	20,957,410	20,957,410
อื่นๆ		732,893	763,115	732,849	718,897
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		**49,156,556,022**	**50,651,921,761**	**49,161,710,135**	**45,828,078,937**
รวมสินทรัพย์		**49,679,125,639**	**51,214,381,032**	**49,643,103,233**	**46,365,510,227**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 และ 2545

(หน่วย : บาท)

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ	
	หมายเหตุ	2546	2545	2546	2545
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เงินเบิกเกินบัญชีธนาคาร		1,575,216	7,823,249	1,500,892	7,017,051
เจ้าหนี้การค้า	6	20,829,653	15,309,373	19,581,662	13,711,578
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน					
หนึ่งปี	6, 11	2,004,000,000	711,600,000	2,004,000,000	609,720,000
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างจ่าย		38,124,649	29,426,626	35,376,074	27,811,466
เจ้าหนี้อื่น		45,042,174	8,233,989	35,989,224	6,981,594
หนี้สินหมุนเวียนอื่น					
ภาษีเงินได้นิติบุคคลค้างจ่าย		-	240,386,941	-	240,386,941
เงินประกันผลงาน	6	8,193,604	3,314,413	8,173,554	3,314,413
อื่นๆ		26,701,788	20,490,909	21,563,140	17,354,176
รวมหนี้สินหมุนเวียน		**2,144,467,084**	**1,036,585,500**	**2,126,184,546**	**926,297,219**
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
สำรองขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทย่อย					
ซึ่งบันทึกโดยวิธีส่วนได้เสีย	7	-	-	-	291,860,087
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่					
ก่อสร้างทางด่วน	15.1	1,195,130,000	935,320,000	1,195,130,000	935,320,000
เงินกู้ยืมระยะยาว	6, 11	31,731,017,600	35,114,844,824	31,731,017,600	30,084,402,213
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		32,926,147,600	36,050,164,824	32,926,147,600	31,311,582,300
รวมหนี้สิน		35,070,614,684	37,086,750,324	35,052,332,146	32,237,879,519
ส่วนของผู้ถือหุ้น					
ทุนเรือนหุ้น					
ทุนจดทะเบียน					
หุ้นสามัญ 800,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท		8,000,000,000	8,000,000,000	8,000,000,000	8,000,000,000
ทุนที่ออกจำหน่ายและเรียกชำระแล้ว					
หุ้นสามัญ 770,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท		7,700,000,000	7,700,000,000	7,700,000,000	7,700,000,000
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ		4,848,492,969	4,848,492,969	4,848,492,969	4,848,492,969
กำไรสะสม					
จัดสรรแล้ว - สำรองตามกฎหมาย	19	225,717,990	164,060,970	225,717,990	164,060,970
ยังไม่ได้จัดสรร		1,816,560,128	1,415,076,769	1,816,560,128	1,415,076,769
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		14,590,771,087	14,127,630,708	14,590,771,087	14,127,630,708
ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยของบริษัทย่อย		17,739,868	-	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		14,608,510,955	14,127,630,708	14,590,771,087	14,127,630,708
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		49,679,125,639	51,214,381,032	49,643,103,233	46,365,510,227

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุน

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2546 และ 2545

(หน่วย : บาท)

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ	
	หมายเหตุ	2546	2545	2546	2545
รายได้					
รายได้ค่าผ่านทาง	12	6,183,919,217	6,351,661,811	5,776,551,693	6,023,107,986
ดอกเบี้ยรับ		9,930,373	10,210,748	119,371,102	80,932,946
รายได้อื่น					
กำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย	7	14,800,000	-	14,800,000	-
อื่นๆ		9,638,515	11,955,190	21,636,494	23,955,190
รวมรายได้		**6,218,288,105**	**6,373,827,749**	**5,932,359,289**	**6,127,996,122**
ค่าใช้จ่าย					
ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์					
บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว	10	1,849,679,223	1,671,181,315	1,575,804,171	1,451,379,161
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้น					
ที่ก่อสร้างทางด่วน	15.1	259,810,000	221,210,000	259,810,000	221,210,000
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและการบริหาร		789,314,066	645,537,893	690,619,051	551,564,815
ค่าธรรมเนียมการจ่ายคืนเงินกู้ยืมก่อนกำหนด		-	206,291,900	-	164,401,760
ค่าตอบแทนกรรมการ	20	17,733,585	16,428,478	16,423,585	15,168,478
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทย่อย					
ซึ่งบันทึกโดยวิธีส่วนได้เสีย		-	-	383,768,010	634,628,994
รวมค่าใช้จ่าย		**2,916,536,874**	**2,760,649,586**	**2,926,424,817**	**3,038,353,208**
กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้		3,301,751,231	3,613,178,163	3,005,934,472	3,089,642,914
ดอกเบี้ยจ่าย		(1,852,566,423)	(2,389,033,599)	(1,549,289,507)	(1,865,498,350)
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	14	(223,504,586)	(346,099,077)	(223,504,586)	(346,099,077)
กำไรก่อนส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย		1,225,680,222	878,045,487	1,233,140,379	878,045,487
ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย		7,460,157	-	-	-
กำไรสุทธิสำหรับปี		**1,233,140,379**	**878,045,487**	**1,233,140,379**	**878,045,487**
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน					
กำไรสุทธิ		**1.60**	**1.14**	**1.60**	**1.14**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 และ 2545

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม					
	ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	กำไรสะสม		ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	รวม
			จัดสรรแล้ว สำรองตามกฎหมาย	ยังไม่ได้จัดสรร		
ยอดคงเหลือต้นปี 2545	**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
สำรองตามกฎหมาย (หมายเหตุ 19)	-	-	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**
กำไรสุทธิสำหรับปี 2546	-	-	-	1,233,140,379	-	1,233,140,379
สำรองตามกฎหมาย (หมายเหตุ 19)	-	-	61,657,020	(61,657,020)	-	-
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 13)	-	-	-	(770,000,000)	-	(770,000,000)
ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยของบริษัทย่อย	-	-	-	-	17,739,868	17,739,868
ยอดคงเหลือปลายปี 2546	**7,700,000,000**	**4,848,492,969**	**225,717,990**	**1,816,560,128**	**17,739,868**	**14,608,510,955**

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ				
	ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	กำไรสะสม		รวม
			จัดสรรแล้ว สำรองตามกฎหมาย	ยังไม่ได้จัดสรร	
ยอดคงเหลือต้นปี 2545	**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
สำรองตามกฎหมาย (หมายเหตุ 19)	-	-	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**
กำไรสุทธิสำหรับปี 2546	-	-	-	1,233,140,379	1,233,140,379
สำรองตามกฎหมาย (หมายเหตุ 19)	-	-	61,657,020	(61,657,020)	-
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 13)	-	-	-	(770,000,000)	(770,000,000)
ยอดคงเหลือปลายปี 2546	**7,700,000,000**	**4,848,492,969**	**225,717,990**	**1,816,560,128**	**14,590,771,087**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2546 และ 2545

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ	
	2546	2545	2546	2545
กระแสเงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน :-				
กำไรสุทธิสำหรับปี	1,233,140,379	878,045,487	1,233,140,379	878,045,487
ปรับกระทบกำไรสุทธิเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
จากกิจกรรมดำเนินงาน :-				
ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในขาดทุนของบริษัทย่อย	(7,460,157)	-	-	-
กำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย	(14,800,000)	-	(14,800,000)	-
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,886,151,826	1,714,068,116	1,610,904,787	1,492,672,719
สำรองภาษีมูลค่าเพิ่มรอเรียกคืน	-	12,243,644	-	10,715,294
กำไรจากการขายสินทรัพย์	(2,869,330)	(5,204,321)	(2,871,386)	(5,204,021)
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	259,810,000	221,210,000	259,810,000	221,210,000
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทย่อย				
ซึ่งบันทึกโดยวิธีส่วนได้เสีย	-	-	383,768,010	634,628,994
	3,353,972,718	2,820,362,926	3,469,951,790	3,232,068,473
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ภาษีมูลค่าเพิ่มรอรับคืน	44,172	10,289,867	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(41,408,690)	9,729,266	(39,915,239)	8,403,564
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	738,994	(2,303,009)	609,316	(2,233,209)
หนี้สินจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้า	5,520,280	696,835	5,870,084	3,298,337
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างจ่าย	8,698,023	395,465	7,564,608	(338,225)
เจ้าหนี้อื่น	36,808,185	(19,483,463)	29,007,630	(20,378,957)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(229,296,871)	236,032,165	(231,318,836)	236,990,253
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	3,135,076,811	3,055,720,052	3,241,769,353	3,457,810,236
กระแสเงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน :-				
เงินลงทุนชั่วคราวเพิ่มขึ้น	(140,147,464)	(244,915,070)	(139,963,076)	(238,828,330)
ซื้อเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	(749,999,975)	-
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย	40,000,000	-	40,000,000	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่นเพิ่มขึ้น	(337,500,000)	(608,500,000)	(337,500,000)	(608,500,000)
เงินให้กู้ยืมและดอกเบี้ยค้างรับบริษัทย่อยเพิ่มขึ้น	-	-	(5,336,454,365)	(649,286,465)
รับชำระคืนเงินให้กู้ยืมและดอกเบี้ยค้างรับ				
จากบริษัทย่อย	-	-	831,999,975	-
ซื้อที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	(36,368,658)	(31,915,103)	(36,346,158)	(31,902,739)
เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์	5,097,339	5,565,340	5,096,039	5,565,040
งานก่อสร้างเพิ่มเติมทางด่วนขั้นที่ 2				
และสายบางปะอิน-ปากเกร็ด	(19,897,528)	(115,407,160)	(19,897,528)	(113,653,259)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(488,816,311)	(995,171,993)	(5,743,065,088)	(1,636,605,753)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 และ 2545

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ	
	2546	2545	2546	2545
กระแสเงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน :-				
เงินเบิกเกินบัญชีธนาคารเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(6,248,033)	3,893,296	(5,516,159)	3,725,149
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว (หมายเหตุ 11)	(7,089,054,118)	(38,843,749,303)	(1,956,731,507)	(33,278,990,622)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว (หมายเหตุ 11)	4,997,626,894	37,031,504,608	4,997,626,894	31,726,499,078
เงินปันผลจ่าย	(770,000,000)	(577,500,000)	(770,000,000)	(577,500,000)
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(2,867,675,257)	(2,385,851,399)	2,265,379,228	(2,126,266,395)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ	(221,414,757)	(325,303,340)	(235,916,507)	(305,061,912)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	309,527,858	634,831,198	290,062,110	595,124,022
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี (หมายเหตุ 4)	88,113,101	309,527,858	54,145,603	290,062,110
ข้อมูลกระแสเงินสดเปิดเผยเพิ่มเติม				
เงินสดจ่ายระหว่างปี :-				
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	488,700,889	105,743,188	488,700,396	105,712,137
ดอกเบี้ยจ่ายที่บันทึกเป็นต้นทุนงานระหว่างก่อสร้าง	-	32,996,352	-	32,996,352
ดอกเบี้ยจ่ายที่บันทึกเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับปี	1,852,566,423	2,389,033,599	1,549,289,507	1,865,498,350
รายการที่ไม่ใช่เงินสดประกอบด้วย :-				
โอนงานระหว่างก่อสร้างเข้าสิทธิในการใช้ประโยชน์ฯ	-	2,507,022,669	-	2,507,022,669

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

1. ข้อมูลทั่วไป

1.1 บริษัทฯจัดตั้งขึ้นเป็นบริษัทมหาชนจำกัดตามกฎหมายไทยและประกอบกิจการในประเทศไทย โดยมี ธุรกิจหลักคือการดำเนินการก่อสร้างและบริหารโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และส่วนต่อขยายต่างๆ รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่ 1 มีนาคม 2533 และสิ้นสุดอายุสัญญาในวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2563 โดยมีสิทธิตามข้อตกลงที่จะขยายกำหนดเวลาของสัญญาออกไปได้อีก 2 ช่วงๆ ละ 10 ปี ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อกำหนดและเงื่อนไขที่จะตกลงกันระหว่างคู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่าย ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ประกอบด้วยส่วนเอ ส่วนบี ส่วนซี และส่วนดี

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

1.2 บริษัทย่อยมีผลการดำเนินงานขาดทุนและมีผลขาดทุนสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 เป็นจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม บริษัทฯยังคงให้การสนับสนุนทางการเงินแก่บริษัทย่อย ดังนั้น งบการเงินของบริษัทย่อยที่นำมาใช้ในการจัดทำงบการเงินรวมยังคงจัดทำขึ้นตามหลักการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องของบริษัทย่อย โดยถือว่าการดำเนินการหารายได้หรือเรียกคืนสินทรัพย์และการจ่ายชำระหนี้สินของบริษัทย่อยจะเป็นไปตามปกติธุรกิจ โดยไม่คาดว่าจะมีการหยุดชะงักของการดำเนินงานตามปกติ

1.3 เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2546 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทได้มีมติอนุมัติแต่งตั้งนายสุวิช พึ่งเจริญ เป็นกรรมการผู้จัดการแทนนายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ ซึ่งได้รับแต่งตั้งเป็นรองประธานกรรมการบริหาร โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 30 เมษายน 2546

1.4 เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2546 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2546 ได้มีมติให้บริษัทฯขายหุ้นที่ถืออยู่ในบริษัทย่อยไม่เกินร้อยละ 75 ของจำนวนหุ้นที่ถือทั้งหมดในราคาเท่ากับมูลค่าหุ้นตามบัญชี ณ วันที่ขาย โดยแบ่งขายเป็นงวดให้บุคคลหรือนิติบุคคล และให้ขออนุมัติปลดจำนำหุ้นจากสถาบันการเงินผู้ให้กู้ เพื่อดำเนินการขายหุ้นดังกล่าว

1.5 เมื่อวันที่ 3 กันยายน 2546 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2546 ได้มีมติอนุมัติให้บริษัทฯออกและเสนอขายหุ้นกู้อายุไม่เกิน 10 ปี ประเภทมีหลักประกันและ/หรือไม่มีหลักประกันในวงเงินรวมไม่เกิน 36,000 ล้านบาท โดยมอบอำนาจให้คณะกรรมการบริษัทดำเนินการในเวลาที่เหมาะสมต่อไป

2. หลักเกณฑ์ในการจัดทำงบการเงินรวม

งบการเงินรวมนี้ได้รวมงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2546 และ 2545 ของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (ซึ่งต่อไปเรียกว่า “บริษัทฯ”) และบริษัทย่อยคือ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(หน่วย : ร้อยละ)

ชื่อบริษัท	ลักษณะของธุรกิจ	อัตราร้อยละของการถือหุ้นโดยบริษัทฯ		สถานที่จดทะเบียน	อัตราร้อยละของยอดสินทรัพย์ของบริษัทย่อยที่รวมอยู่ในสินทรัพย์รวมในงบการเงินรวม		อัตราร้อยละของยอดรายได้ของบริษัทย่อยที่รวมอยู่ในรายได้รวมในงบการเงินรวม	
		2546	2545		2546	2545	2546	2545
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	ดำเนินงานและบริหารระบบทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด	73.33	99.99	ประเทศไทย	24	24	6	5

ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯกับบริษัทย่อย รายการระหว่างกัน ยอดเงินลงทุนของบริษัทฯและทุนเรือนหุ้นของบริษัทย่อยได้ตัดออกจากงบการเงินรวมนี้แล้ว

3. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่กำหนดโดยสมาคมนักบัญชีและผู้สอบบัญชีรับอนุญาต แห่งประเทศไทย และเป็นไปตามพระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543

นโยบายการบัญชีที่สำคัญของบริษัทฯและบริษัทย่อยโดยสรุปมีดังต่อไปนี้ :-

3.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

รายได้ค่าผ่านทางจะบันทึกเป็นรายได้ตามราคาในใบกำกับภาษี (โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) เมื่อได้ให้บริการแล้ว

ดอกเบี้ยรับจากเงินให้กู้ยืมบริษัทย่อยถือเป็นรายได้ตามระยะเวลาของเงินให้กู้ยืมโดยคำนวณจากยอดเงินต้นที่คงค้าง

ค่าใช้จ่ายบันทึกตามเกณฑ์คงค้าง

3.2 เงินลงทุน

ก) เงินลงทุนในบริษัทย่อย (ในงบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ) แสดงมูลค่าตามวิธีส่วนได้เสีย ซึ่งการบันทึกตามวิธีส่วนได้เสียนี้ เงินลงทุนจะบันทึกครั้งแรกในราคาทุนที่ซื้อมา และในแต่ละปีภายหลังจากวันที่ซื้อ เงินลงทุนนี้จะถูกปรับด้วยส่วนได้เสียที่เกิดจากผลการดำเนินงานของบริษัทย่อยตามอัตราส่วนการลงทุนของบริษัทฯ

ข) เงินลงทุนในหน่วยลงทุนซึ่งบริษัทฯถือเป็นเงินลงทุนระยะสั้นแสดงด้วยมูลค่ายุติธรรม บริษัทฯบันทึกการเปลี่ยนแปลงมูลค่าของหลักทรัพย์ดังกล่าวในงบกำไรขาดทุน มูลค่ายุติธรรมของ หน่วยลงทุนคำนวณจากมูลค่าสินทรัพย์สุทธิ

ค) เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาดถือเป็นเงินลงทุนทั่วไปซึ่งแสดงตามราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

บริษัทฯจะบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่า (ถ้ามี) ของเงินลงทุนทั่วไปในงบกำไรขาดทุน

บริษัทใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการคำนวณต้นทุนของเงินลงทุน

3.3 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และค่าเสื่อมราคา

สิ่งปรับปรุงสำนักงานและสิ่งปลูกสร้าง และอุปกรณ์แสดงตามราคาทุนหลังหักค่าเสื่อมราคาสะสม

ค่าเสื่อมราคาของสิ่งปรับปรุงสำนักงานและสิ่งปลูกสร้าง และอุปกรณ์ของบริษัทฯและบริษัทย่อยคำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์ตามอายุการใช้งานของสินทรัพย์ในอัตราดังต่อไปนี้ :-

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

ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับที่ดิน

3.4 ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนตามปริมาณรถที่ใช้บริการ ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์ฯดังกล่าวมีวิธีการคำนวณดังนี้ :-

ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์ฯสำหรับปี = สิทธิในการใช้ประโยชน์ฯสุทธิ x อัตราส่วนปริมาณรถที่ใช้บริการสำหรับปี

อัตราส่วนปริมาณรถที่ใช้บริการสำหรับปี = $\frac{\text{ปริมาณรถที่ใช้บริการจริงสำหรับปี}}{\text{(ปริมาณรถที่ใช้บริการจริงสำหรับปี + ประมาณการปริมาณรถที่ใช้บริการหลังปีปัจจุบันจนถึงสิ้นอายุสัญญาบริหารโครงการระบบทางด่วน)}}$

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว - สุทธิ = สิทธิในการใช้ประโยชน์ฯที่เกิดขึ้นจริงทั้งหมด - ค่าตัดจำหน่ายสะสม

3.5 ดอกเบี้ยจ่ายที่ถือเป็นต้นทุน

ดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดจากการกู้ยืมเพื่อใช้ในการก่อสร้างระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดถือเป็นส่วนหนึ่งของราคาทุนของงานระหว่างก่อสร้างนั้นๆ และจะหยุดบันทึกเมื่อโครงการเสร็จสมบูรณ์

3.6 ค่าบำรุงรักษาทางด่วน

ค่าบำรุงรักษาที่เกิดขึ้นระหว่างปีจะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดขึ้น ผู้เชี่ยวชาญอิสระระบุว่า รายการซ่อมแซมใหญ่นั้นอาจจะไม่จำเป็นถ้าหากบริษัทฯและบริษัทย่อยได้มีการซ่อมบำรุงอย่างมีมาตรฐานโดยสม่ำเสมอทุกปี ดังนั้น บริษัทฯและบริษัทย่อยจึงมิได้ตั้งสำรองค่าบำรุงรักษาสำหรับการซ่อมแซมใหญ่

3.7 สำรองจ่ายค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน

บริษัทฯบันทึกสำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนที่จะต้องจ่ายให้กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยคำนวณขึ้นเพื่อตัดต้นทุนของมูลค่าปัจจุบันของค่าทดแทนดังกล่าวในแต่ละปี ตลอดระยะเวลาของสัญญา

3.8 เครื่องมือทางการเงิน

บริษัทฯและบริษัทย่อยไม่มีนโยบายที่จะประกอบธุรกรรมตราสารทางการเงินนอกงบดุลที่เป็น ตราสารอนุพันธ์เพื่อการเก็งกำไรหรือเพื่อการค้า

เครื่องมือทางการเงินที่แสดงในงบดุลประกอบด้วยเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เงินลงทุน ชั่วคราว เงินเบิกเกินบัญชี เจ้าหนี้การค้า และเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน ซึ่งนโยบายการบัญชีเฉพาะสำหรับแต่ละรายการได้เปิดเผยแยกไว้ในแต่ละหัวข้อที่เกี่ยวข้อง

3.9 การใช้ประมาณการทางบัญชี

ในการจัดทำงบการเงินตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป ในบางกรณีฝ่ายบริหารอาจต้องใช้การประมาณการรายการบัญชีบางรายการ ซึ่งมีผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและหมายเหตุประกอบงบการเงิน ด้วยเหตุนี้ผลที่เกิดขึ้นจริงในภายหลังจึงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณไว้

3.10 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ บริษัทย่อยและพนักงานได้ร่วมกันจดทะเบียนจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 ซึ่งประกอบด้วยเงินที่พนักงานจ่ายสะสมและ เงินที่บริษัทฯและบริษัทย่อยจ่ายสมทบให้ในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือน และจะจ่ายให้กับพนักงานในกรณีที่ออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุนดังกล่าว กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้บริหารโดยบริษัท หลักทรัพย์ ทิสโก้ จำกัด

3.11 กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยการหารกำไรสุทธิสำหรับปีด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ถือโดยบุคคลภายนอกที่ออกจำหน่ายในระหว่างปี

4. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		อัตราดอกเบี้ยต่อปี	
	2546	**2545**	**2546**	**2545**
เงินสด	1,145,000	886,000	-	-
เงินฝากระหว่างทาง	16,194,767	65,802,137	-	-
เงินฝากธนาคาร	70,773,334	242,839,721	ร้อยละ 0 - 0.25	ร้อยละ 0 - 1.50
รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	**88,113,101**	**309,527,858**		

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ		อัตราดอกเบี้ยต่อปี	
	2546	**2545**	**2546**	**2545**
เงินสด	720,000	591,000	-	-
เงินฝากระหว่างทาง	14,810,677	60,635,427	-	-
เงินฝากธนาคาร	38,614,926	228,835,683	ร้อยละ 0 - 0.25	ร้อยละ 0 - 1.50
รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	**54,145,603**	**290,062,110**		

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 เงินฝากธนาคารต่างๆ ของบริษัทฯและบริษัทย่อยได้หมดภาระเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะยาว เนื่องจากเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2546 ตัวแทนหลักประกันของเจ้าหนี้เงินกู้ยืมของบริษัทฯได้ปลดหลักประกันต่างๆ รวมถึงบัญชีเงินฝากธนาคารต่างๆ ที่บริษัทฯได้นำไปวางไว้เป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาว ซึ่งเป็นไปตามเงื่อนไขในสัญญาแก้ไขสัญญาสินเชื่อฉบับลงวันที่ 10 กันยายน 2546 ตามที่ได้กล่าวไว้ในหมายเหตุ 11 และในวันเดียวกัน เงินฝากธนาคารต่างๆ ของบริษัทย่อยได้หมดภาระเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกัน เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน เนื่องจากบริษัทย่อยได้จ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินหมดทั้งจำนวนแล้ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดส่วนใหญ่ของบริษัทฯและบริษัทย่อยได้นำไปวางไว้เป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาว โดยบริษัทฯและบริษัทย่อยสามารถถอนเงินฝากในบัญชีธนาคารเพื่อนำไปใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามปกติได้

5. เงินลงทุนชั่วคราว

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ	
	2546	2545	2546	2545
หลักทรัพย์เพื่อค้า				
- หน่วยลงทุน	387,393,392	247,245,928	381,122,264	241,159,188

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 หน่วยลงทุนของบริษัทฯและบริษัทย่อยได้หมดภาระเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะยาว เนื่องจากเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2546 ตัวแทนหลักประกันของเจ้าหนี้เงินกู้ยืมของบริษัทฯได้ปลดหลักประกันต่างๆ รวมถึงหน่วยลงทุนที่บริษัทฯได้นำไปวางไว้เป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาว ซึ่งเป็นไปตามเงื่อนไขในสัญญาแก้ไขสัญญาสินเชื่อฉบับลงวันที่ 10 กันยายน 2546 ตามที่ได้กล่าวไว้ในหมายเหตุ 11 และในวันเดียวกันหน่วยลงทุนของบริษัทย่อยได้หมดภาระเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน เนื่องจากบริษัทย่อยได้จ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินหมดทั้งจำนวนแล้ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 เงินลงทุนชั่วคราวส่วนใหญ่ของบริษัทฯและบริษัทย่อยได้นำไปวางไว้เป็น หลักทรัพย์ค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาว โดยบริษัทฯและบริษัทย่อยสามารถขายเงินลงทุนชั่วคราวเพื่อนำไปใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามปกติได้

6. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ในระหว่างปี บริษัทฯมีรายการธุรกิจกับบริษัทย่อย (ซึ่งได้ตัดยอดระหว่างกันแล้วในการจัดทำงบการเงินรวม) และบริษัทที่เกี่ยวข้องกันอื่นๆ (เกี่ยวข้องกันโดยการมีผู้ถือหุ้นบางรายเป็นผู้ร่วมทุนและ/หรือมีกรรมการของบริษัทฯเป็นผู้มีอำนาจในบริษัทเหล่านั้น) ซึ่งรายการส่วนใหญ่เกี่ยวเนื่องกับการให้บริการ การก่อสร้าง และการกู้ยืมเงิน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขและเกณฑ์ที่ระบุไว้ในสัญญาที่ทำร่วมกันหรือเป็นไปตามปกติธุรกิจ โดยสามารถสรุปได้ดังนี้ :-

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2546 และ 2545

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ		
	2546	**2545**	**2546**	**2545**	**นโยบายการกำหนดราคา**
ค่าใช้จ่ายสำหรับการก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ 2 และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด					
บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน)	-	430	-	430	ตามที่ระบุในสัญญา
บริษัท ช. การช่างโตกิวคอนสตรัคชั่น จำกัด	-	3,232	-	3,232	ตามที่ระบุในสัญญา
รวม	-	3,662	-	3,662	
ค่าใช้จ่ายซ่อมแซมระบบทางด่วนขั้นที่ 2					
บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน)	104,037	-	104,037	-	ตามที่ระบุในสัญญา
จ่ายชำระค่าหุ้นสามัญของบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด					
บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน)	-	135,000	-	135,000	หุ้นละ 100 บาท
บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด	337,500	472,500	337,500	472,500	หุ้นละ 100 บาท
รวม	337,500	607,500	337,500	607,500	
จ่ายชำระค่าหุ้นเพิ่มทุนของบริษัทย่อย					
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	-	-	750,000	-	หุ้นละ 10 บาทเรียกชำระหุ้นละ 2.50 บาท
ค่าเช่าจ่าย					
บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน)	120	120	-	-	ตามที่ระบุในสัญญา
ค่าธรรมเนียมในการจัดการด้านการเงิน	15,503	14,609	7,028	6,109	ตามที่ระบุในสัญญา
ดอกเบี้ยจ่ายสำหรับเงินกู้ยืมระยะยาว	1,263,004	1,010,945	1,060,226	791,949	อัตราดอกเบี้ยลอยตัวที่ MLR - 1 % และอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4 และ 6 ต่อปี
ค่าเช่ารับ					
บริษัท ไฮกรีตโปรดักส์ แอนด์ เทคโนโลยี จำกัด	93	2,100	93	2,100	ตามที่ระบุในสัญญา
ดอกเบี้ยรับสำหรับเงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อย					
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	-	-	109,829	71,169	อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 0.625 ถึง 6 ต่อปี
รายได้ค่าจัดการจากบริษัทย่อย					
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	-	-	12,000	12,000	ตามที่ระบุในสัญญา
รายได้ค่าบริการจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน					
บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด	-	470	-	470	ตามที่ระบุในสัญญา

ยอดคงค้างของรายการข้างต้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 และ 2545 ได้รวมอยู่ในรายการดังต่อไปนี้ ในงบดุล :-

(หน่วย : บาท)

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ	
	ความสัมพันธ์	**2546**	**2545**	**2546**	**2545**
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด					
ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	กรรมการร่วมกัน	42,271,926	220,891,064	16,725,733	208,147,907
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)*	*กรรมการบริษัทฯ	25,330,364	20,612,501	19,085,177	19,403,260
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)*	เป็นผู้มีอำนาจในธนาคาร	6,178	-	2,632	-
รวม		67,608,468	241,503,565	35,813,542	227,551,167
ลูกหนี้บริษัทย่อย					
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	บริษัทย่อย	-	-	1,070,000	1,070,000
เงินทดรองจ่ายตามสัญญาบริการ					
บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน)	กรรมการร่วมกัน	7,006,836	-	7,006,836	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่น					
บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด	กรรมการร่วมกัน	1,020,000,000	682,500,000	1,020,000,000	682,500,000
เงินให้กู้ยืมและดอกเบี้ยค้างรับบริษัทย่อย					
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	บริษัทย่อย	-	-	11,890,408,947	7,385,954,557
เจ้าหนี้การค้าก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ 2 และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด					
บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน)	กรรมการร่วมกัน	-	460,000	-	460,000
เงินประกันผลงาน					
บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน)	กรรมการร่วมกัน	4,851,500	-	4,851,500	-
บริษัท ช. การช่างโตกิวคอนสตรัคชั่น จำกัด	กรรมการร่วมกัน	161,576	165,766	161,576	165,766
รวม		5,013,076	165,766	5,013,076	165,766
เงินกู้ยืมระยะยาวและเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					
ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	กรรมการร่วมกัน	4,969,404,375	5,277,486,254	4,969,404,375	4,521,459,186
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)*	*กรรมการบริษัทฯ	11,975,686,617	12,718,128,115	11,975,686,617	10,896,190,806
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)*	เป็นผู้มีอำนาจในธนาคาร	8,809,728,199	-	8,809,728,199	-
รวม		25,754,819,191	17,995,614,369	25,754,819,191	15,417,649,992

รายละเอียดเงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อย เงินกู้ยืมระยะยาวและส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี (เฉพาะเงินต้น) แสดงได้ดังนี้ :-

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ	อัตราดอกเบี้ย
เงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อย		
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2544	4,944,876	ร้อยละ 4 ต่อปี ถึง MLR
เงินให้กู้ยืมเพิ่มระหว่างปี	402,000	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545	5,346,876	ร้อยละ 1 ต่อปี ถึง MLR - 1%
จ่ายชำระคืนระหว่างปี	(750,000)	
เงินให้กู้ยืมเพิ่มระหว่างปี	5,138,627	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546	9,735,503	ร้อยละ 0.625 ถึง 4 ต่อปี

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม	อัตราดอกเบี้ย	งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ	อัตราดอกเบี้ย
เงินกู้ยืมระยะยาวและเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี				
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545*	27,351,508	ร้อยละ 6 ต่อปีและ MLR - 1%	23,433,264	ร้อยละ 6 ต่อปีและ MLR - 1%
จ่ายชำระคืนระหว่างปี	(5,412,101)		(1,493,857)	
เงินกู้ยืมเพิ่มระหว่างปี	3,815,412		3,815,412	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546	25,754,819	ร้อยละ 4 ต่อปี	25,754,819	ร้อยละ 4 ต่อปี

*ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ยังมิได้เป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ในเดือนมีนาคม 2546 บริษัทย่อยได้ขออนุมัติจากตัวแทนเจ้าหนี้เงินกู้เพื่อจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมให้บริษัทฯ ซึ่งตัวแทนเจ้าหนี้เงินกู้ได้อนุมัติให้บริษัทย่อยจ่ายคืนเงินกู้ยืมให้แก่บริษัทฯเป็นจำนวนเงิน 750 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2546 บริษัทย่อยได้ขอกู้เงินจากบริษัทฯเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 4,998 ล้านบาท ในอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4 ต่อปีสำหรับสามปีแรก อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 5 ต่อปีสำหรับสองปีถัดไป และอัตรา ดอกเบี้ยลอยตัวถัวเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์สี่แห่งที่ MLR - 2% สำหรับปีที่หกเป็นต้นไป และกำหนดชำระเงินต้นตั้งแต่เดือนตุลาคม 2549 ถึงเดือนกันยายน 2556 และในวันเดียวกันบริษัทย่อยได้นำเงินกู้ยืมดังกล่าวจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินหมดทั้งจำนวนแล้ว

บริษัทย่อยได้ใช้สินทรัพย์ได้แก่ เงินฝากธนาคาร เงินลงทุนชั่วคราว สิทธิในการใช้ประโยชน์ที่เกี่ยวกับ ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดและการรับโอนสิทธิในรายได้ค่าผ่านทาง และสิทธิประโยชน์ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมจากบริษัทใหญ่ตามสัญญาเงินกู้ยืมฉบับลงวันที่ 30 กันยายน 2546

การจ่ายชำระคืนและกู้เพิ่มเติมในระหว่างปีตั้งแต่เดือนตุลาคม 2546 ของเงินกู้ยืมระยะยาวเป็นไปตามการขอสินเชื่อใหม่ตามที่กล่าวในหมายเหตุ 11

7. เงินลงทุนในบริษัทย่อยซึ่งบันทึกโดยวิธีส่วนได้เสีย

เงินลงทุนจำนวนนี้เป็นเงินลงทุนในหุ้นสามัญและหุ้นบุริมสิทธิของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ซึ่งดำเนินงานและบริหารระบบทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด บริษัทดังกล่าวจดทะเบียนและจัดตั้งในประเทศไทย

(หน่วย : ล้านบาท)

	ทุนจดทะเบียน		ทุนเรียกชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		วิธีราคาทุน		วิธีส่วนได้เสีย	
ชื่อบริษัท	2546	2545	2546	2545	2546	2545	2546	2545	2546	2545
					ร้อยละ	ร้อยละ				
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	6,000	3,000	3,750	3,000	73.33	99.99	2,750	3,000	49	(292)

เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2546 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2546 ของบริษัทย่อยมีมติเป็นเอกฉันท์ให้เพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัทย่อยจากจำนวน 3,000 ล้านบาทเป็น 6,000 ล้านบาท โดยการออกหุ้นสามัญจำนวน 147,000,000 หุ้น และหุ้นบุริมสิทธิจำนวน 153,000,000 หุ้นมูลค่าตราไว้หุ้นละ 10 บาท รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 3,000 ล้านบาท บริษัทฯได้ซื้อหุ้นเพิ่มทุนตามสัดส่วนการถือหุ้นเดิมจากบริษัทย่อยโดยจ่ายชำระแล้วร้อยละ 25 ของมูลค่าตราไว้ ซึ่งเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 750 ล้านบาท บริษัทย่อยได้จดทะเบียนเพิ่มทุนต่อกระทรวงพาณิชย์แล้วเมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2546

ในเดือนพฤศจิกายน 2546 บริษัทฯได้ขายเงินลงทุนในหุ้นสามัญและหุ้นบุริมสิทธิของบริษัทย่อยจำนวน 50 ล้านหุ้น และ 50 ล้านหุ้นตามลำดับ ในราคารวม 40 ล้านบาท ซึ่งทำให้บริษัทฯมีกำไรทางบัญชีจากการขายจำนวน 14.8 ล้านบาท และมีสัดส่วนการลงทุนลดลงเหลือร้อยละ 73.33 ของทุนชำระแล้ว

เกณฑ์ในการประเมินมูลค่าหุ้นเพื่อกำหนดราคาขายนั้นที่ปรึกษาทางการเงินอิสระของบริษัทฯได้ประเมินราคาหุ้นของบริษัทย่อยด้วยวิธีต่างๆ และมีความเห็นว่าวิธีการกำหนดราคาขายดังกล่าวเหมาะสมและสอดคล้องกับแนววินิจฉัยของกรมสรรพากร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 หุ้นสามัญและหุ้นบุริมสิทธิของบริษัทย่อยที่บริษัทฯถืออยู่ได้หมดภาระเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินของบริษัทย่อย เนื่องจากเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2546 บริษัทย่อยได้จ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินหมดทั้งจำนวนแล้ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 บริษัทฯได้นำหุ้นสามัญและหุ้นบุริมสิทธิข้างต้นไปวางไว้เป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวของบริษัทย่อย

8. เงินลงทุนระยะยาวอื่น

(หน่วย : ล้านบาท)

	ประเภทกิจการ	สถานที่จดทะเบียน	ทุนจดทะเบียน		ทุนเรียกชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน	
			2546	2545	2546	2545	2546	2545	2546	2545
							ร้อยละ	ร้อยละ		
บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด	สัมปทานสาธารณูปโภค	ประเทศไทย	6,800	6,500	6,405	3,403	15	15	1,020	683

ในเดือนกรกฎาคม 2546 บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนจากจำนวน 6,500 ล้านบาท เป็น 6,800 ล้านบาท โดยการออกหุ้นสามัญจำนวน 3,000,000 หุ้น มูลค่าตราไว้หุ้นละ 100 บาท รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 300 ล้านบาท บริษัทฯได้ซื้อหุ้นเพิ่มทุนตามสัดส่วนการถือหุ้นเดิมจากบริษัทดังกล่าว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 เงินลงทุนระยะยาวอื่นได้รวมสลากออมสินเป็นจำนวนเงิน 1 ล้านบาท ซึ่งมีกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2548

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 หุ้นสามัญของบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัดที่บริษัทฯถืออยู่ได้หมดภาระเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะยาว เนื่องจากเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2546 ตัวแทนหลักประกันของเจ้าหนี้เงินกู้ยืมของบริษัทฯได้ปลดหลักประกันต่างๆ รวมถึงหุ้นสามัญที่บริษัทฯได้นำไปวางไว้เป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาว ซึ่งเป็นไปตามเงื่อนไขในสัญญาแก้ไขสัญญาสินเชื่อฉบับลงวันที่ 10 กันยายน 2546 ตามที่ได้กล่าวไว้ในหมายเหตุ 11

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 บริษัทฯได้นำหุ้นสามัญข้างต้นไปวางไว้เป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาว

9. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม					
	ที่ดิน	สิ่งปรับปรุงสำนักงานและสิ่งปลูกสร้างอื่น	เครื่องตกแต่งและติดตั้ง	เครื่องมือเครื่องใช้และอุปกรณ์	ยานพาหนะ	รวม
ราคาทุน :-						
31 ธันวาคม 2545	169,288,000	120,197,093	7,104,567	30,675,117	186,504,168	513,768,945
ซื้อเพิ่ม	-	1,055,239	819,198	1,968,230	32,525,991	36,368,658
จำหน่าย	-	(2,221,586)	(6,865)	(1,668,717)	(14,138,851)	(18,036,019)
31 ธันวาคม 2546	169,288,000	119,030,746	7,916,900	30,974,630	204,891,308	532,101,584
ค่าเสื่อมราคาสะสม :-						
31 ธันวาคม 2545	-	104,472,102	6,588,788	24,622,556	108,832,550	244,515,996
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	-	14,101,975	380,934	2,769,637	19,220,057	36,472,603
ค่าเสื่อมราคาสะสมส่วนที่จำหน่าย	-	(109,034)	(4,933)	(1,624,315)	(14,069,730)	(15,808,012)
31 ธันวาคม 2546	-	118,465,043	6,964,789	25,767,878	113,982,877	265,180,587
มูลค่าตามบัญชีสุทธิ :-						
31 ธันวาคม 2545	169,288,000	15,724,991	515,779	6,052,561	77,671,618	269,252,949
31 ธันวาคม 2546	169,288,000	565,703	952,111	5,206,752	90,908,431	266,920,997
ค่าเสื่อมราคาที่อยู่ในงบกำไรขาดทุน :-						
ปี 2545						42,886,801
ปี 2546						36,472,603

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินเฉพาะของบริษัท					
	ที่ดิน	สิ่งปรับปรุงสำนักงานและสิ่งปลูกสร้างอื่น	เครื่องตกแต่งและติดตั้ง	เครื่องมือเครื่องใช้และอุปกรณ์	ยานพาหนะ	รวม
ราคาทุน :-						
31 ธันวาคม 2545	169,288,000	120,161,943	6,106,151	27,388,864	176,308,668	499,253,626
ซื้อเพิ่ม	-	1,055,239	819,198	1,945,730	32,525,991	36,346,158
จำหน่าย	-	(2,221,586)	(6,865)	(1,653,081)	(14,138,851)	(18,020,383)
31 ธันวาคม 2546	169,288,000	118,995,596	6,918,484	27,681,513	194,695,808	517,579,401
ค่าเสื่อมราคาสะสม :-						
31 ธันวาคม 2545	-	104,436,952	5,720,803	22,206,045	102,919,504	235,283,304
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	-	14,101,975	258,722	2,245,970	18,493,949	35,100,616
ค่าเสื่อมราคาสะสมส่วนที่จำหน่าย	-	(109,034)	(4,933)	(1,612,033)	(14,069,730)	(15,795,730)
31 ธันวาคม 2546	-	118,429,893	5,974,592	22,839,982	107,343,723	254,588,190
มูลค่าตามบัญชีสุทธิ :-						
31 ธันวาคม 2545	169,288,000	15,724,991	385,348	5,182,819	73,389,164	263,970,322
31 ธันวาคม 2546	169,288,000	565,703	943,892	4,841,531	87,352,085	262,991,211
ค่าเสื่อมราคาที่อยู่ในงบกำไรขาดทุน :-						
ปี 2545						41,293,558
ปี 2546						35,100,616

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 บริษัทฯและบริษัทย่อยมีอุปกรณ์จำนวนหนึ่งซึ่งตัดค่าเสื่อมราคาหมดแล้วแต่ ยังใช้งานอยู่ ราคาทุนก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของสินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวนเงิน 96 ล้านบาท (เฉพาะของบริษัทฯ 90 ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 ที่ดินและเครื่องจักรของบริษัทฯได้หมดภาระเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะยาว เนื่องจากเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2546 ตัวแทนหลักประกันของเจ้าหนี้เงินกู้ยืมของบริษัทฯได้ปลดหลักประกันต่างๆ รวมถึงที่ดินและเครื่องจักรที่บริษัทฯได้จดจำนองไว้เป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาว ซึ่งเป็นไปตามเงื่อนไขในสัญญาแก้ไขสัญญาสินเชื่อฉบับลงวันที่ 10 กันยายน 2546 ตามที่ได้กล่าวไว้ในหมายเหตุ 11

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 บริษัทฯได้จดจำนองที่ดินและสิ่งปลูกสร้างข้างต้นเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาว

10. งานระหว่างก่อสร้างและสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว

(หน่วย : บาท)

	สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว	
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ
ราคาทุน :-		
31 ธันวาคม 2545	60,489,492,758	47,754,691,925
งานเพิ่มเติมระหว่างปี	19,897,528	19,897,528
31 ธันวาคม 2546	60,509,390,286	47,774,589,453
ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์ฯสะสม :-		
31 ธันวาคม 2545	10,828,729,096	10,293,990,106
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	1,849,679,223	1,575,804,171
31 ธันวาคม 2546	12,678,408,319	11,869,794,277
มูลค่าตามบัญชีสุทธิ :-		
31 ธันวาคม 2545	49,660,763,662	37,460,701,819
31 ธันวาคม 2546	47,830,981,967	35,904,795,176
ค่าตัดจำหน่ายที่อยู่ในงบกำไรขาดทุน :-		
ปี 2545	1,671,181,315	1,451,379,161
ปี 2546	1,849,679,223	1,575,804,171

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วเป็นต้นทุนในการก่อสร้างระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ซึ่งแสดงในราคาทุนสุทธิจากค่าตัดจำหน่ายสะสม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 สิทธิในการใช้ประโยชน์ที่เกี่ยวกับทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดได้หมดภาระเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินของบริษัทย่อย เนื่องจากเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2546 บริษัทย่อยได้จ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินหมดทั้งจำนวนแล้ว อย่างไรก็ตาม สิทธิในการใช้ประโยชน์ที่เกี่ยวกับระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ของบริษัทฯ ยังคงเป็นหลักประกันตามสัญญาแก้ไขสัญญาสินเชื่อฉบับลงวันที่ 10 กันยายน 2546 ตามที่ได้กล่าวไว้ในหมายเหตุ 11

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 บริษัทฯและบริษัทย่อยได้โอนสิทธิในการใช้ประโยชน์ที่เกี่ยวกับระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาว

11. เงินกู้ยืมระยะยาว

บริษัทฯและบริษัทย่อยได้ลงนามในสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่สองเมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2545 กับธนาคารพาณิชย์สี่แห่งในการขอสินเชื่อใหม่เพื่อทดแทนสินเชื่อเดิมโดยมีวงเงินสินเชื่อของบริษัทฯ และบริษัทย่อย รวมทั้งสิ้น 37,032 ล้านบาท (เฉพาะของบริษัทฯ 31,726 ล้านบาท) โดยมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 6 ต่อปีและอัตราดอกเบี้ยลอยตัวที่ MLR - 1% สำหรับระยะเวลา 3 ปีแรก อัตราดอกเบี้ยลอยตัวที่ MLR - 0.5% สำหรับระยะเวลา 3 ปีถัดไป และอัตราดอกเบี้ยลอยตัวที่

MLR สำหรับระยะเวลาที่เหลือของสัญญา โดยอัตราดอกเบี้ยลอยตัว MLR ที่ใช้ในการคำนวณดอกเบี้ยจ่ายเป็นอัตราดอกเบี้ยถัวเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ทั้งสี่แห่ง ซึ่งต่อมาเมื่อวันที่ 10 กันยายน 2546 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาแก้ไขสัญญาสินเชื่อกับเจ้าหนี้เงินกู้เดิมอีกครั้งและขอสินเชื่อใหม่กับธนาคารพาณิชย์อีกหนึ่งแห่งโดยมีวงเงินสินเชื่อรวมกันทั้งสิ้น 36,006 ล้านบาท ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้:-

(หน่วย : ล้านบาท)

	วงเงิน	วัตถุประสงค์	อัตราดอกเบี้ย	ระยะเวลาชำระคืนเงินกู้
สินเชื่อส่วน ก.	29,888.40	ทดแทนสินเชื่อเดิมของบริษัทฯ	ร้อยละ 4.0 ต่อปีสำหรับสามปีแรก ร้อยละ 5.0 ต่อปีสำหรับสองปีถัดไป MLR - 2.0% สำหรับปีที่หกเป็นต้นไป	ภายในเดือนกันยายน 2559
สินเชื่อส่วน ข.	4,997.63	ให้บริษัทย่อยกู้ยืมเพื่อชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากธนาคารพาณิชย์	ร้อยละ 4.0 ต่อปีสำหรับสามปีแรก ร้อยละ 5.0 ต่อปีสำหรับสองปีถัดไป MLR - 2.0% สำหรับปีที่หกเป็นต้นไป	ภายในเดือนกันยายน 2559
สินเชื่อส่วน ค.	1,000.00	ใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ	ร้อยละ 2.50 ต่อปีสำหรับปีแรก ร้อยละ 3.25 ต่อปีสำหรับสองปีถัดไป ร้อยละ 5.00 ต่อปีสำหรับปีที่สี่ถึงปีที่ห้า MLR - 2.00% สำหรับปีที่หกเป็นต้นไป	ภายในเดือนกันยายน 2559
สินเชื่อส่วน ง.	120.00	ใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ	MOR ของธนาคารพาณิชย์ที่ให้สินเชื่อ	ภายในเดือนกันยายน 2559
รวม	36,006.03			

อัตราดอกเบี้ยลอยตัว MLR ที่ใช้ในการคำนวณดอกเบี้ยจ่ายของสินเชื่อส่วน ก. ส่วน ข. และส่วน ค. เป็นอัตราดอกเบี้ยถัวเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์สี่แห่งที่ให้สินเชื่อ

เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2546 บริษัทฯได้ใช้วงเงินสินเชื่อส่วน ก. และสินเชื่อส่วน ข. ตามวัตถุประสงค์ดังกล่าวแล้ว

เงินกู้ยืมระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 และ 2545 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้ :-

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ		อัตราดอกเบี้ย	
	2546	2545	2546	2545	2546	2545
เงินกู้ยืมระยะยาว	33,735,017,600	35,826,444,824	33,735,017,600	30,694,122,213	ร้อยละ 4 ต่อปี	ร้อยละ 6 ต่อปี และ MLR - 1%
หัก : ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(2,004,000,000)	(711,600,000)	(2,004,000,000)	(609,720,000)		
เงินกู้ยืมระยะยาวสุทธิ	31,731,017,600	35,114,844,824	31,731,017,600	30,084,402,213		

ตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาแก้ไขสัญญาสินเชื่อฉบับลงวันที่ 10 กันยายน 2546 บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการซึ่งเป็นไปตามปกติของธุรกิจทั่วไป เช่น การดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น สัดส่วนผู้ถือหุ้นในบริษัทย่อย และการจ่ายเงินปันผล ทั้งนี้บริษัทฯมีค่าใช้จ่ายด้านการเงินที่ต้องชำระให้แก่ตัวแทนผู้ให้กู้ประมาณปีละ 2.4 ล้านบาท (31 ธันวาคม 2545 : 12 ล้านบาท)

บริษัทฯได้ใช้สินทรัพย์ได้แก่ สิทธิตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 สิทธิในรายได้ค่าผ่านทางและสิทธิประโยชน์ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันเงินกู้ยืม

12. รายได้ค่าผ่านทาง

ตามสัญญาการก่อสร้างและบริหารโครงการทางด่วนขั้นที่ 2 บริษัทฯและบริษัทย่อยกับการทางพิเศษ แห่งประเทศไทยตกลงที่จะแบ่งค่าผ่านทางที่ได้รับจากระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ในสัดส่วนดังต่อไปนี้ :-

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

ตั้งแต่วันที่ 2 กันยายน 2545 ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางสำหรับโครงข่ายในเขตเมือง (ระบบทางด่วน ขั้นที่ 1 และระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนเอ และส่วนบี) ระหว่างบริษัทฯกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เปลี่ยนแปลงจากเดิมในอัตรา 60 : 40 เป็นอัตรา 50 : 50 ซึ่งเป็นไปตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

บริษัทฯยังมีส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางอีกจำนวนหนึ่งที่เกี่ยวกับระบบทางด่วนขั้นที่ 1 สำหรับระยะเวลาที่เริ่มจากวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรกของระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ตามที่กำหนดในสัญญากับการทางพิเศษ แห่งประเทศไทยจนถึงวันที่ 2 กันยายน 2536 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯยังตกลงกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ไม่ได้ในเรื่องที่เกี่ยวกับวันที่เปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรกรวมทั้งอัตราค่าผ่านทางที่เกี่ยวข้องตามที่กล่าวใน หมายเหตุ 16.2 บริษัทฯจึงยังไม่สามารถประมาณจำนวนของส่วนแบ่งรายได้ดังกล่าวอย่างสมเหตุสมผล ดังนั้นบริษัทฯยังไม่ได้บันทึกส่วนแบ่งรายได้ดังกล่าวในงบการเงิน

13. เงินปันผลจ่าย

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

เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2546 คณะกรรมการของบริษัทฯได้เสนอต่อที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2546 ซึ่งในที่ประชุมได้มีมติอนุมัติจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราหุ้นละ 1 บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 770 ล้านบาท โดยบริษัทฯได้จ่ายเงินปันผลในวันที่ 29 พฤษภาคม 2546 แล้ว

14. ภาษีเงินได้นิติบุคคล

ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี 2546 คำนวณขึ้นจากกำไรของบริษัทฯหลังจากบวกกลับด้วยสำรองและ ค่าใช้จ่ายที่ไม่อนุญาตให้ถือเป็นรายจ่ายในการคำนวณภาษี รายการสำรองดังกล่าวจะถือเป็นรายจ่ายใน การคำนวณภาษีเมื่อเกิดขึ้นจริง

15. ภาระผูกพัน

15.1 บริษัทฯมีภาระผูกพันในการจ่ายค่าทดแทนสำหรับการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนให้กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นจำนวนเงินรวม 16,816 ล้านบาท เริ่มตั้งแต่ปีที่ 15 ถึงปีที่ 30 ของสัญญาตามงวด การจ่ายเงินต่อไปนี้ :-

(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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 บริษัทฯได้บันทึกสำรองสำหรับค่าทดแทนดังกล่าวไว้แล้วเป็นจำนวน 1,195 ล้านบาท (31 ธันวาคม 2545 : 935 ล้านบาท)

15.2 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 บริษัทฯมีภาระผูกพันเกี่ยวกับส่วนของเงินลงทุนในบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ที่ยังไม่ได้เรียกชำระจำนวนเงิน 2,250 ล้านบาท

15.3 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 บริษัทฯมีภาระผูกพันตามสัญญาจ้างงานตรวจสอบ ซ่อมแซม และปรับปรุงทางด่วนขั้นที่ 2 กับบริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน) ซึ่งบริษัทจะต้องจ่ายค่าบริการดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 40 ล้านบาท

16. ข้อพิพาทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

16.1 บริษัทฯมีข้อพิพาทกับ กทพ. เนื่องจากกระทรวงมหาดไทยได้ออกประกาศกระทรวงมหาดไทย ฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 เปลี่ยนแปลงอัตราค่าผ่านทาง โดยยกเลิกประกาศฯฉบับลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541 ที่ปรับอัตราค่าผ่านทางเพิ่มขึ้นเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2541 ซึ่งบริษัทฯไม่เห็นด้วยกับประกาศฯ ฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 จึงเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ ซึ่งก็ได้มีคำชี้ขาดว่า การปรับอัตราค่าผ่านทางตามประกาศฯฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 เป็นไปตามสัญญา กทพ. จึงได้ยื่นข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการเป็นข้อพิพาทใหม่เพื่อเรียกเงินจำนวน 34 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯได้รับเป็นส่วนแบ่งค่าผ่านทางตามประกาศฯฉบับลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541 คืนจากบริษัทฯ บริษัทฯจึงได้ยื่นคำคัดค้านว่าบริษัทฯมีสิทธิในจำนวนเงิน 34 ล้านบาทดังกล่าว พร้อมกับเรียกร้องแย้งให้อนุญาโตตุลาการพิจารณาวินิจฉัยว่า ประกาศฯฉบับลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541 นั้นถูกต้องพร้อมทั้งให้ กทพ. ชดเชยค่าเสียหายแก่บริษัทฯตามผลต่างของรายได้ค่าผ่านทางตามประกาศฯทั้งสองฉบับ ซึ่งต่อมาอนุญาโตตุลาการมีคำวินิจฉัยชี้ขาดเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2544 โดยได้ชี้ขาดว่า

1) ประกาศฯฉบับลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541 เป็นประกาศฯที่ได้ดำเนินการตามขั้นตอนของสัญญาครบถ้วนทุกประการ การที่มีการออกประกาศฯฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 ยกเลิกประกาศฯฉบับลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541 โดยให้ใช้อัตราใหม่มิได้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และขั้นตอนที่กำหนดไว้ในสัญญา ดังนั้นไม่มีผลผูกพันคู่สัญญา

2) บริษัทฯมีสิทธิได้รับชดเชยค่าเสียหายจาก กทพ. ในผลต่างระหว่างอัตราค่าผ่านทางที่พึงเรียกเก็บตามที่ตกลงกัน ตามประกาศฯฉบับลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541 และฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 จนถึงวันที่ 15 กรกฎาคม 2543 คิดเป็นจำนวนเงิน 360.8 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญานับจากวันที่ 16 กรกฎาคม 2543 เป็นต้นไป จนกว่าจะมีการดำเนินการตามสัญญาให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่

กทพ. ได้มีหนังสือปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ ดังนั้น เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2545 บริษัทฯจึงได้ยื่นคำร้องต่อศาลแพ่งกรุงเทพใต้เพื่อขอให้ศาลมีคำพิพากษาบังคับตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ ซึ่ง กทพ. ได้โต้แย้งว่าการที่บริษัทฯนำคดีไปร้องที่ศาลแพ่งกรุงเทพใต้ไม่ชอบด้วยกฎหมายศาลแพ่งกรุงเทพใต้ไม่มีอำนาจพิจารณา โดย กทพ. เห็นว่าสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 เป็นสัญญาทางปกครอง เมื่อเกิดข้อพิพาทขึ้นจึงต้องยื่นต่อศาลปกครอง และขอให้ศาลมีคำสั่งชะลอการพิจารณาไว้ชั่วคราวและคัดค้านว่ากระบวนการพิจารณาและคำวินิจฉัยชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการไม่ชอบด้วยกฎหมายและ

สัญญาอนุญาโตตุลาการ และการคำนวณค่าชดเชยค่าเสียหายไม่ชอบด้วยกฎหมาย และในขณะเดียวกัน เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2545 กทพ. ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองเป็นคดีหมายเลขดำที่ 1297/2545 เพื่อขอให้ศาลเพิกถอนคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการโดยอ้างว่าการดำเนินกระบวนพิจารณาชั้นอนุญาโตตุลาการไม่ชอบ เมื่อวันที่ 2 มกราคม 2546 บริษัทฯ ได้ยื่นคำให้การแก้คำร้องพร้อมคัดค้านเขตอำนาจศาลปกครอง หลังจากที่ศาลปกครองได้พิจารณาคำร้องของบริษัทฯ ในเรื่องเขตอำนาจศาลแล้ว ศาลปกครองมีความเห็นว่าศาลแพ่งเป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าว จึงโอนคดีดังกล่าวไปยังศาลแพ่ง ภายหลังจากที่ศาลแพ่งได้พิจารณาคดีดังกล่าวแล้ว จึงได้มีคำสั่งจำหน่ายคดีเพราะเหตุไม่ยื่นคำร้องคัดค้านภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด กทพ. จึงได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำสั่งดังกล่าว และบริษัทฯ ได้ยื่นคำแก้อุทธรณ์ของ กทพ.แล้ว ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกาและในคดีที่บริษัทฯฟ้องบังคับตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ ศาลแพ่งได้กำหนดประเด็นพิพาทว่าคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการชอบด้วยกฎหมายและใช้บังคับได้หรือไม่ โดย กทพ. มีหน้าที่นำสืบ ซึ่งจะสืบพยานฝ่าย กทพ. ในเดือนพฤศจิกายน 2546 และเดือนกุมภาพันธ์ 2547 และกำหนดสืบพยานฝ่ายบริษัทฯในเดือนกุมภาพันธ์ 2547

เนื่องจากข้อพิพาทดังกล่าวยังไม่สามารถสรุปผลได้ในขณะนี้ บริษัทฯจึงยังมิได้บันทึกรายการดังกล่าว ไว้ในงบการเงิน

16.2 บริษัทฯมีข้อพิพาทกับ กทพ. เกี่ยวกับกำหนดวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก (Priority Component Opening Date) โดยภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (สัญญา) กทพ. ต้องส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างของ “พื้นที่ส่วนแรก” ตามที่ระบุไว้ในสัญญาก่อนหรือในวันที่ 1 มีนาคม 2533 เพื่อให้บริษัทฯทำการก่อสร้าง และเมื่อบริษัทฯได้ทำการก่อสร้างพื้นที่ส่วนนั้นแล้วเสร็จ กทพ. ต้องปรับอัตราค่าผ่านทางให้เป็นไปตามสัญญาโดยถือว่าวันดังกล่าวเป็นวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก และบริษัทฯจะมีสิทธิได้รับส่วนแบ่งค่าผ่านทางทั้งระบบจาก กทพ. ตามสัดส่วนที่ตกลงกันไว้ตามสัญญา แต่ในทางปฏิบัติ กทพ. ไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ดังกล่าวได้ทั้งหมดตามสัญญา โดยส่งมอบได้เพียงเฉพาะพื้นที่ก่อสร้างบางส่วนเท่านั้น และเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2533 กทพ.ยังคงไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างส่วนที่เหลือของ “พื้นที่ส่วนแรก” ให้แก่บริษัทฯได้ครบถ้วนตามสัญญา ดังนั้น บริษัทฯจึงเห็นว่าตามข้อสัญญากำหนดว่าวันเปิดใช้งานพื้นที่ส่วนแรกคือ วันที่มีการก่อสร้างบนพื้นที่ส่วนแรกแล้วเสร็จ โดยบริษัทฯได้ก่อสร้างทางด่วนบนพื้นที่ส่วนแรกที่ กทพ. ได้ส่งมอบภายในวันที่ 1 มีนาคม 2533 แล้วเสร็จ และวิศวกรอิสระได้ทำการรับรองการแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2535 บริษัทฯจึงมีสิทธิได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางทั้งระบบตั้งแต่วันดังกล่าว แต่ กทพ. เริ่มแบ่งรายได้ให้บริษัทฯเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2536 บริษัทฯได้เสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ เพื่อขอส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางที่บริษัทฯควรจะได้รับตั้งแต่วันที่ 13 พฤศจิกายน 2535 ถึงวันที่ 1 กันยายน 2536 พร้อมดอกเบี้ย

กทพ. ได้ยื่นคำคัดค้านว่าคณะอนุญาโตตุลาการไม่มีอำนาจวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทนี้เนื่องจาก กทพ. เห็นว่าเป็นข้อพิพาทอันเกี่ยวกับสัญญาทางปกครองจึงควรอยู่ในอำนาจการพิจารณาพิพากษาคดีของศาลปกครอง และคัดค้านต่อว่าวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรกไม่ใช่วันที่บริษัทฯอ้างถึง และนอกจากนี้ กทพ. โต้แย้งว่าบริษัทฯไม่มีสิทธิที่จะได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางตั้งแต่วันที่ 2 กันยายน 2536 จนถึงวันที่ 29 มิถุนายน 2539 ซึ่งเป็นช่วงก่อนที่จะมีการเปิดใช้ทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนบี โดย กทพ. ถือว่ายังไม่มีโครงข่ายในเขตเมือง ดังนั้น

การแบ่งรายได้ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในสัญญาจึงยังไม่อาจมีขึ้นได้ บริษัทฯจึงไม่มีสิทธิที่จะรับเงินส่วนแบ่งรายได้ดังกล่าว กทพ. จึงขอเรียกคืนส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางที่บริษัทฯได้รับไปทั้งหมดตั้งแต่วันที่ 2 กันยายน 2536 จนถึงวันที่ 29 มิถุนายน 2539 คืนพร้อมดอกเบี้ย ซึ่งบริษัทฯได้แก้ข้อเรียกร้องแย้งว่า กทพ. ไม่มีสิทธิที่จะเรียกเงินดังกล่าวคืนจากบริษัทฯได้ เนื่องจากส่วนแบ่งรายได้ที่บริษัทฯ ได้รับนั้นเป็นเงินรายได้ค่าผ่านทางที่เป็นไปตามข้อตกลงในสัญญา บริษัทฯจึงมีสิทธิโดยชอบในค่าผ่านทางดังกล่าว

ข้อพิพาทนี้ได้มีการคัดเลือกประธานคณะอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนและวิธีการของกฎหมายแล้ว แต่ภายหลัง กทพ. ได้ยื่นคัดค้านประธานคณะอนุญาโตตุลาการ ซึ่งบริษัทฯได้ยื่นคัดค้านว่าการกระทำดังกล่าวของ กทพ. ไม่ชอบด้วยข้อกฎหมาย แต่ต่อมาประธานคณะอนุญาโตตุลาการขอถอนตัวจากการเป็นประธาน สถาบันอนุญาโตตุลาการจึงได้กำหนดวันนัดพร้อมคู่พิพาทในวันที่ 23 มกราคม 2547 เพื่อพิจารณาคัดเลือกรายชื่อบุคคลที่จะแต่งตั้งเป็นประธานคณะอนุญาโตตุลาการ และนัดพร้อมเฉพาะอนุญาโตตุลาการทั้งสองฝ่ายเพื่อแต่งตั้งประธานฯในวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2547 แต่ กทพ. ได้ขอเลื่อนนัดวันที่ 23 มกราคม 2547 ออกไป โดยจะกำหนดนัดใหม่ในเดือนกุมภาพันธ์ 2547

16.3 บริษัทฯและบริษัทย่อยมีข้อพิพาทกับ กทพ. อันเนื่องมาจากทางที่มีลักษณะแข่งขันซึ่งมีผลกระทบทางการเงินต่อบริษัทฯและบริษัทย่อย วิศวกรอิสระได้รับรองว่าทางดังกล่าวมีลักษณะเป็นทางแข่งขัน ข้อพิพาทนี้บริษัทฯและบริษัทย่อยได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการแล้ว แต่เนื่องจากมีข้อเท็จจริงเกี่ยวกับเส้นทางด่วนซึ่งมีการเปิดเพิ่มเติมเต็มเส้นทาง ดังนั้น บริษัทฯและบริษัทย่อยจึงถอน คำเสนอข้อพิพาทดังกล่าวเพื่อนำกลับมาแก้ไขเพิ่มเติมข้อเท็จจริง โดยขณะนี้บริษัทย่อยได้ยื่นข้อพิพาทต่อคณะผู้พิจารณาตามขั้นตอนของสัญญาและไม่สามารถได้ข้อยุติในชั้นนี้ บริษัทย่อยจะนำข้อพิพาทยื่นต่ออนุญาโตตุลาการต่อไป

16.4 จากการที่ กทพ. ได้มีการสั่งงานเพิ่มเติมและแจ้งว่าจะยอมรับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น ซึ่งวิศวกรอิสระได้มีหนังสือรับรองจำนวนเงินค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวแล้ว ต่อมา กทพ. ปฏิเสธการชำระเงินตามการรับรองของวิศวกรอิสระนั้น บริษัทฯจึงได้เสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากมีข้อเท็จจริงเพิ่มเติม บริษัทฯจึงได้ถอนข้อพิพาทเพื่อนำมาแก้ไข

16.5 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีข้อพิพาทกับ กทพ. อันเนื่องมาจากการเปิดใช้งานทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี และ ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดล่าช้า ซึ่งมีผลกระทบทางการเงินต่อบริษัทฯและบริษัทย่อย บริษัทฯและบริษัทย่อยจึงได้เสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ แต่เนื่องจากมีข้อเท็จจริงเกี่ยวกับเส้นทางด่วนดังกล่าวเพิ่มเติม ดังนั้น บริษัทฯและบริษัทย่อยจึงขอถอนคำเสนอข้อพิพาทดังกล่าวเพื่อนำกลับมาแก้ไขเพิ่มเติมข้อเท็จจริง

16.6 ตามที่บริษัทฯมีภาระหน้าที่ในการก่อสร้างถนนรวมและกระจายการจราจร (CD Road) ซึ่ง กทพ. ต้องส่งมอบพื้นที่บริเวณดังกล่าวให้บริษัทฯภายในวันที่ 18 ตุลาคม 2543 แต่เนื่องจาก กทพ. ไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ให้บริษัทฯได้ภายในกำหนด ภาระหน้าที่ของบริษัทฯในการก่อสร้างในพื้นที่บริเวณดังกล่าวจึงยุติลง แต่บริษัทฯยังคงมีสิทธิเรียกร้องค่าชดเชยความเสียหายจาก กทพ. อันเนื่องมาจาก กทพ. ไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างให้บริษัทฯได้ตามกำหนดเวลา รวมทั้งค่าขาดประโยชน์จากรายได้ค่าผ่านทางหากมีการก่อสร้างตามกำหนด กทพ. ได้ยื่นข้อพิพาทต่อคณะผู้พิจารณาเมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2544 เพื่อให้บริษัทฯยอมรับว่ายังมีภาระหน้าที่จะต้องก่อสร้างถนนรวมและกระจายการจราจร (CD Road) ต่อไป บริษัทฯได้ยื่นคำคัดค้าน

ปฏิเสธภาระหน้าที่ดังกล่าวเมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2544 พร้อมทั้งเรียกร้องแย้งให้ กทพ. ชำระค่าขาดประโยชน์จากการที่ กทพ. ไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ให้บริษัทฯได้ด้วย แต่คณะผู้พิจารณาไม่สามารถไกล่เกลี่ยข้อพิพาทได้ จึงให้คู่พิพาทนำเรื่องเสนอต่ออนุญาโตตุลาการต่อไป ปัจจุบันยังไม่มีการยื่นข้อพิพาทนี้ต่ออนุญาโตตุลาการ

16.7 กทพ. ได้เสนอข้อพิพาทต่อคณะผู้พิจารณาเกี่ยวกับความรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายซึ่งเกิดขึ้นจากการดำเนินงานตามสัญญาโครงการและการแก้ไขปัญหาผลกระทบจากทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งทั้งสองเรื่องนี้บริษัทฯ เห็นว่าไม่อยู่ในขอบเขตความรับผิดชอบของบริษัทฯตามสัญญา ซึ่งข้อพิพาทดังกล่าวไม่สามารถหาข้อยุติได้ในชั้นคณะผู้พิจารณา ดังนั้น เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2546 กทพ. จึงได้ยื่นข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ เพื่อให้บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขและขอให้ชำระเงินที่ กทพ. ได้ทดรองจ่ายไป บริษัทฯได้ยื่นคำคัดค้านต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการเมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2546 ขณะนี้อยู่ระหว่างรอการนัดพร้อม คู่พิพาทเพื่อแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการต่อไป

17. การปรับค่าผ่านทาง

17.1 ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 กำหนดให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางสำหรับระบบทางด่วน ขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 ทุกระยะเวลา 5 ปี กล่าวคือ ภายในหกเดือนนับจากวันพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทาง ครั้งแรกคือวันที่ 1 มีนาคม 2541 และทุกระยะเวลา 5 ปีนับจากนั้น และตามสัญญาเพื่อการต่อขยาย โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) กำหนดวันพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งแรกของทางด่วนส่วนดีในวันที่ 1 มีนาคม 2546 ดังนั้น วันพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งต่อไปของระบบทางด่วน ขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 และวันพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งแรกของส่วนดีคือวันที่ 1 มีนาคม 2546 โดยอัตราค่าผ่านทางซึ่งปรับใหม่จะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 กันยายน 2546 เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2546 บริษัทฯได้ยื่นหนังสือขอปรับอัตราค่าผ่านทางต่อการทางพิเศษแห่งประเทศไทยตามหลักการดังกล่าว ข้างต้น

เมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2546 กระทรวงคมนาคมได้ออกประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง อัตราค่าผ่านทางสำหรับระบบทางด่วนขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 และระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2546 เป็นต้นไปนั้น บริษัทฯไม่เห็นด้วยกับประกาศฯ ฉบับดังกล่าวเนื่องจากบริษัทฯเห็นว่า การปรับอัตราค่าผ่านทางตามประกาศฯดังกล่าวเป็นการปรับอัตราค่าผ่านทางที่ไม่สอดคล้องตามสัญญา ซึ่งขณะนี้อยู่ในระหว่างเตรียมเอกสารและข้อมูลเพื่อยื่นข้อพิพาทต่อคณะผู้พิจารณาต่อไป

17.2 ตามสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดกำหนดให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางสำหรับทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดทุกระยะเวลา 5 ปี กล่าวคือ ภายในหกเดือนนับจากวันพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางคือวันที่ 1 พฤษภาคม 2546 และทุกระยะเวลา 5 ปีนับจากนั้น โดยอัตราค่าผ่านทางซึ่งปรับใหม่จะมีผลบังคับใช้ภายในหกเดือนนับแต่วันพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางซึ่งครั้งนี้คือวันที่ 1 พฤศจิกายน 2546 เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2546 บริษัทย่อยได้ยื่นหนังสือขอปรับอัตราค่าผ่านทางต่อการทางพิเศษ แห่งประเทศไทยตามหลักการดังกล่าวข้างต้น

เมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2546 กระทรวงคมนาคมได้ออกประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง อัตราค่าผ่านทางสำหรับทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2546 เป็นต้นไปนั้น บริษัทย่อยไม่เห็นด้วยกับประกาศฯฉบับดังกล่าวเนื่องจาก

บริษัทย่อยเห็นว่าการปรับอัตราค่าผ่านทางตามประกาศฯดังกล่าวเป็นการปรับอัตราค่าผ่านทางที่ไม่สอดคล้องตามสัญญา ซึ่งในขณะนี้อยู่ในระหว่าง เตรียมเอกสารเพื่อยื่นคณะผู้พิจารณาต่อไป

18. การส่งเสริมการลงทุน

บริษัทย่อยได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนซึ่งรวมถึงการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริม โดยมีกำหนดระยะเวลา 8 ปี นับตั้งแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น ทั้งนี้บริษัทย่อยจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อกำหนดต่างๆ ตามที่ระบุไว้ในบัตรส่งเสริมการลงทุน

19. สำรองตามกฎหมาย

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

20. ค่าตอบแทนกรรมการ

ค่าตอบแทนกรรมการนี้เป็นผลประโยชน์ที่จ่ายให้แก่กรรมการของบริษัทฯตามมาตรา 90 ของพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด

21. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

ในปี 2546 บริษัทฯและบริษัทย่อยจ่ายสมทบเข้ากองทุนฯเป็นจำนวนเงิน 5,333,829 บาท และ 156,000 บาท ตามลำดับ (2545 : 5,060,992 บาท และ 159,600 บาท ตามลำดับ)

22. จำนวนและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับพนักงาน

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ	
	2546	2545	2546	2545
จำนวนพนักงาน ณ วันสิ้นปี	624	609	623	608
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานสำหรับปี (พันบาท)	179,352	154,838	174,761	150,572

23. เครื่องมือทางการเงิน

นโยบายการบริหารความเสี่ยง

บริษัทฯและบริษัทย่อยไม่มีนโยบายประกอบธุรกรรมตราสารอนุพันธ์ทางการเงินเพื่อการเก็งกำไรหรือ เพื่อการค้า

23.1 ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 บริษัทฯและบริษัทย่อยไม่มีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวเนื่องกับการให้บริการ เนื่องจากบริษัทฯและบริษัทย่อยรับชำระเงินจากลูกค้าเป็นเงินสด

23.2 ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยเกิดขึ้นจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยในตลาดในอนาคต ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดของบริษัทฯและบริษัทย่อย บริษัทฯและบริษัทย่อยมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยเนื่องจากมีเงินฝากสถาบันการเงิน เงินลงทุนชั่วคราวและเงินเบิกเกินบัญชีธนาคาร บริษัทฯและบริษัทย่อยมิได้ใช้ตราสารอนุพันธ์ทางการเงินเพื่อป้องกันความเสี่ยงดังกล่าว

23.3 ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 บริษัทฯและบริษัทย่อยไม่มีสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

23.4 มูลค่ายุติธรรม

เนื่องจากเงินฝากธนาคารและเงินลงทุนชั่วคราวจัดอยู่ในประเภทระยะสั้น และเงินกู้ยืมระยะยาวมีอัตราดอกเบี้ยเทียบกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด ฝ่ายบริหารของบริษัทฯและบริษัทย่อยจึงเชื่อว่ามูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินดังกล่าวจะไม่แตกต่างกับมูลค่าตามบัญชีอย่างเป็นสาระสำคัญ

24. การเสนอข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน

บริษัทฯและบริษัทย่อยดำเนินกิจการในส่วนงานทางธุรกิจเดียว คือการดำเนินการก่อสร้างและบริหารระบบทางด่วน และมีส่วนงานทางภูมิศาสตร์เดียวคือในประเทศไทย ดังนั้น รายได้ กำไร และสินทรัพย์ทั้งหมดที่แสดงในงบการเงินจึงเกี่ยวข้องกับส่วนงานทางธุรกิจและส่วนงานทางภูมิศาสตร์ตามที่กล่าวไว้

25. การแสดงรายการในงบการเงิน

การแสดงรายการในงบการเงินนี้ได้ทำขึ้นเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดในประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้าลงวันที่ 14 กันยายน 2544 ออกตามความในพระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543

ทั้งนี้ได้มีการจัดประเภทรายการบัญชีในงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2545 ที่นำมาเปรียบเทียบใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดประเภทรายการบัญชีของปีปัจจุบัน ซึ่งไม่มีผลกระทบต่อกำไรสุทธิหรือส่วนของผู้ถือหุ้นตามที่ได้รายงานไปแล้ว

26. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติจากกรรมการของบริษัทฯแล้ว

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

238/7 ถนนอโศก-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