

ฉบับ



รายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงิน

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2548 และ 2547

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ฉบับ



รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

1. สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบดุล ณ วันที่ 30 กันยายน 2548 และ 2547 งบกำไรขาดทุน งบแสดงการเปลี่ยนแปลงในส่วนของทุน และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปีของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งผู้บริหารของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบต่อความถูกต้องและครบถ้วนของข้อมูลในงบการเงินเหล่านี้ ส่วนสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

2. สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป ซึ่งกำหนดให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องวางแผนและปฏิบัติตามเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลว่า งบการเงินแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการทดสอบหลักฐานประกอบรายการทั้งที่เป็นจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน การประเมินความเหมาะสมของหลักการบัญชีที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยใช้และประมาณการเกี่ยวกับรายการทางการเงินที่เป็นสาระสำคัญ ซึ่งผู้บริหารเป็นผู้จัดทำขึ้น ตลอดจนการประเมินถึงความเหมาะสมของการแสดงรายการที่นำเสนอในงบการเงินโดยรวม สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าการตรวจสอบดังกล่าวให้ข้อสรุปที่เป็นเกณฑ์อย่างเหมาะสมในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

3. ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1.5 ข้อ 2.23 และข้อ 2.24 การทางพิเศษแห่งประเทศไทยบันทึกผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนก่อนงวดบัญชีสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2540 และผลขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงระบบอัตราแลกเปลี่ยนเป็นแบบลอยตัวเมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2540 เป็นรายการรอการตัดบัญชีตัดเป็นค่าใช้จ่ายตามอายุหนึ่งเกลือ และในปี 2546 ได้เปลี่ยนเป็นตัดจ่ายภายในระยะเวลา 4 ปี และในปี 2548 ได้เปลี่ยนเป็นตัดจ่ายผลขาดทุนดังกล่าวทั้งจำนวน ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กระทรวงการคลังกำหนด หากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยรับรู้ผลขาดทุนดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงวดบัญชีที่เกิดเหตุการณ์ตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป ทำให้กำไรสุทธิสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2548 และ 2547 เพิ่มขึ้นจำนวน 1,357.79 ล้านบาท และจำนวน 678.90 ล้านบาท ตามลำดับ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

Office of the Auditor General

4. ตามสัญญาโครงการทางพิเศษศรีรัช ลงวันที่ 22 ธันวาคม 2531 ระหว่างการทางพิเศษแห่งประเทศไทยกับผู้ร่วมทุน การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะต้องจ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินไปก่อน จากนั้นผู้ร่วมทุนจะจ่ายเงินชดเชยให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นจำนวน 16,816 ล้านบาท โดยทยอยจ่ายระหว่างปีที่ 15 ถึงปีที่ 30 การทางพิเศษแห่งประเทศไทยถือว่าเงินที่ได้รับจากผู้ร่วมทุนจำนวนดังกล่าวเป็นเงินชดเชยค่าดอกเบี้ยเงินกู้ ซึ่งผู้ร่วมทุนจะจ่ายเป็นค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและประมาณว่าจะต้องจ่ายดอกเบี้ยตลอดอายุสัญญาเป็นเงิน 21,589.23 ล้านบาท การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงรับรู้ผลต่างระหว่างค่าดอกเบี้ยที่จะต้องจ่ายและเงินชดเชยที่จะได้รับจำนวน 4,773.23 ล้านบาทเป็นค่าใช้จ่ายภายในอายุสัญญาโครงการทางพิเศษศรีรัช เป็นเงินปีละ 207.53 ล้านบาท เริ่มตั้งแต่งวดบัญชีสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2540 เป็นต้นไป (ดูหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1.4 และข้อ 2.11 ประกอบ) ทั้งนี้เป็นการปฏิบัติตามที่กระทรวงการคลังกำหนด

5. เงินชดเชยค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน 16,816 ล้านบาท ที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะได้รับจากผู้ร่วมทุนในอนาคตเป็นสินทรัพย์ตามนิยามแม่บทการบัญชี การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงควรรับรู้มูลค่าปัจจุบันของเงินชดเชย ณ วันที่สัญญามีผลบังคับใช้ จำนวน 1,955.23 ล้านบาท (อัตราส่วนลดร้อยละ 9.5 ต่อปี) เป็นสินทรัพย์คู่กับส่วนเกินทุนจากการร่วมทุนตามนัยหลักบัญชีของรั่ววิสาหกิจฉบับที่ 1/2535 เรื่อง การบัญชีเกี่ยวกับโครงการที่รั่ววิสาหกิจให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐตามที่กระทรวงการคลังกำหนด และรับรู้ผลตอบแทนจากสินทรัพย์ดังกล่าว (อัตราส่วนลดร้อยละ 9.5 ต่อปี) เป็นรายได้ตั้งแต่งวดบัญชีแรกจนถึงงวดบัญชีที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้รับเงินจากผู้ร่วมทุน

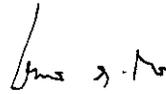
6. หากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยปฏิบัติตามที่กล่าวในวรรคห้า จะทำให้ฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2547 และผลการดำเนินงานสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2547 เปลี่ยนแปลงดังนี้คือ สินทรัพย์ลดลง 12,300.99 ล้านบาท หนี้สินลดลง 4,371.81 ล้านบาท ส่วนเกินทุนเพิ่มขึ้น 1,955.23 ล้านบาท กำไรสะสมลดลง 9,884.41 ล้านบาท และกำไรสุทธิลดลง 33.51 ล้านบาท และจะทำให้ฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2548 และผลการดำเนินงานสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2548 เปลี่ยนแปลงดังนี้คือ สินทรัพย์ลดลง 11,077.29 ล้านบาท หนี้สินลดลง 3,658.23 ล้านบาท ส่วนเกินทุนเพิ่มขึ้น 1,955.23 ล้านบาท กำไรสะสมลดลง 9,374.30 ล้านบาท และกำไรสุทธิเพิ่มขึ้น 510.11 ล้านบาท

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

Office of the Auditor General

7. สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า เรื่องที่กล่าวไว้ในวรรคสามและวรรคหก ซึ่งเป็นผลจากการปฏิบัติตามที่กระทรวงการคลังกำหนด มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานและผลการดำเนินงานสะสมอย่างมีสาระสำคัญมาก งบกำไรขาดทุนและงบกำไรสะสม สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2548 และ 2547 ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ไม่แสดงผลการดำเนินงานและผลการดำเนินงานสะสม โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า ยกเว้นผลกระทบของเรื่องที่กล่าวไว้ในวรรคสามและวรรคหก งบการเงินข้างต้นแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2548 และ 2547 และกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปี โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

8. โดยมีได้เป็นการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 2.30.3 การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากการถูกฟ้องร้องเรียกค่าเสียหาย จำนวน 6,615.87 ล้านบาท ซึ่งขณะนี้อยู่ในระหว่างพิจารณาตีของศาลฎีกา



(นางสาวยาวดี รุ่งโรจน์ชัยพร)

ผู้อำนวยการสำนักงานการตรวจสอบ



(นางศิริเพ็ญ กิริวรรณ)

เจ้าหน้าที่ตรวจเงินแผ่นดิน 8

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

Office of the Auditor General

วันที่ 29 พฤศจิกายน 2548

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

งบดุล

ณ วันที่ 30 กันยายน 2548 และ 2547

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2548	2547
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	2.1	1,107,278,339.94	2,618,677,083.52
เงินลงทุนชั่วคราว	2.2	2,784,195,539.56	87,770,424.87
เงินค้างรับ		71,485,638.25	83,927,770.57
เงินค้างรับจากรัฐบาล	2.3	666,957,126.33	749,932,856.65
ภาษีมูลค่าเพิ่มขอคืนเป็นเครดิต		-	58,349,752.34
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	2.4	1,242,626,647.92	1,282,917,414.92
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		5,872,543,292.00	4,881,575,302.87
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ - สุทธิ	1.3, 2.5	72,464,499,550.65	68,994,841,035.79
ทางด่วน - สุทธิ	1.3, 2.6	64,643,554,009.86	63,745,534,261.56
งานระหว่างก่อสร้าง	2.7	1,079,555,317.09	1,728,932,843.74
เงินอุดหนุนรอรับคืนจากบริษัทร่วมทุน	1.4, 2.8	16,416,000,000.00	16,716,000,000.00
ค่าใช้จ่ายในการบริหารงานด้านวิศวกรรมรอโอน	2.9	230,384,655.50	218,105,576.05
ค่าใช้จ่ายโครงการรถไฟฟ้ามหานครรอส่งมอบ	2.10	370,502,180.09	370,502,180.09
ดอกเบี้ยค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินรอการตัดบัญชี	1.4, 2.11	2,905,446,537.50	3,112,978,433.04
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	2.12	11,852,440.26	11,350,478.72
สินทรัพย์ตัดบัญชีรอการจำหน่าย		17,077,457.64	2,850,738.13
หัก สำรองสินทรัพย์ตัดบัญชีรอการจำหน่าย		(17,077,457.64)	(2,850,738.13)
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		158,121,794,690.95	154,898,244,808.99
รวมสินทรัพย์		163,994,337,982.95	159,779,820,111.86

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

งบดุล

ณ วันที่ 30 กันยายน 2548 และ 2547

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2548	2547
หนี้สินและส่วนของทุน			
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้		1,199,408,412.05	461,189,625.02
หนี้สินระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี	2.13	13,751,320,000.00	13,169,500,000.00
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		236,914,433.66	302,654,737.29
ดอกเบียเงินกู้ค้างจ่าย		817,277,954.32	884,878,586.91
เงินประกันผลงาน		32,051,350.39	64,876,466.15
รายได้รับล่วงหน้า		224,200,515.71	210,837,073.85
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	2.14	228,786,870.28	221,464,090.22
รวมหนี้สินหมุนเวียน		<u>16,489,959,536.41</u>	<u>15,315,400,579.44</u>
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
เงินยืมรัฐบาล		-	3,420,080,557.04
เงินกู้ในประเทศ	2.15	73,148,670,000.00	77,561,810,000.00
ดอกเบียค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินค้างจ่าย	2.16	3,885,207,193.40	4,596,392,704.28
เงินรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการรถไฟฟ้า	1.6, 2.17	423,686,186.98	417,955,078.28
เงินรับเพื่อจ่ายค่างาน	2.18	54,361,232.85	756,695.60
เงินกองทุนสงเคราะห์	1.7, 2.19	26,198,842.98	29,112,580.31
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		<u>77,538,123,456.21</u>	<u>86,026,107,615.51</u>
รวมหนี้สิน		<u>94,028,082,992.62</u>	<u>101,341,508,194.95</u>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

งบดุล

ณ วันที่ 30 กันยายน 2548 และ 2547

ส่วนของทุน	หมายเหตุ	หน่วย : บาท	
		2548	2547
ทุน	2.20	42,465,709,651.45	31,758,769,644.71
ส่วนเกินทุนจากการร่วมทุน	1.8, 2.21	25,044,260,143.35	25,784,116,760.87
ส่วนเกินทุนจากการบริจาค		761,240,397.11	769,208,389.01
ขาดทุนจากการปรับปรุงระบบแลกเปลี่ยนเงินตราฯ			
รอกการตัดบัญชี	1.11, 2.22	-	(17,964,362.81)
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ			
รอกการตัดบัญชี	1.11, 2.23	-	(311,374,921.86)
ขาดทุนจากการใช้ระบบแลกเปลี่ยนเงินตราฯ แบบลอยตัว			
รอกการตัดบัญชี	1.11, 2.24	-	(1,046,424,608.53)
กำไรสะสม :			
ยังไม่ได้จัดสรร		1,695,044,798.42	1,501,981,015.52
รวมส่วนของทุน		69,966,254,990.33	58,438,311,916.91
รวมหนี้สินและส่วนของทุน		163,994,337,982.95	159,779,820,111.86

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายณรงค์ เขียตเดช)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี



(นายเชษฐ โปโรจน์ศักดิ์)

ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

งบกำไรขาดทุน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2548 และ 2547

	หมายเหตุ	2548	2547
หน่วย : บาท			
รายได้จากการดำเนินงาน			
รายได้ค่าผ่านทาง	1.1.1	5,421,067,368.30	5,322,103,824.67
หัก ส่วนลด		100,019,980.57	102,213,170.11
รายได้จากการดำเนินงานสุทธิ		5,321,047,387.73	5,219,890,654.56
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน			
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล		920,775,387.54	836,911,259.03
ค่าใช้จ่ายสำนักงาน		541,929,040.88	519,510,985.22
ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์	1.3, 2.5, 2.6	804,719,768.27	871,563,788.20
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน		2,267,424,196.69	2,227,986,032.45
กำไรจากการดำเนินงาน		3,053,623,191.04	2,991,904,622.11
รายได้อื่น			
ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร	1.1.2	48,624,012.24	15,062,533.30
รายได้ไม่เกี่ยวกับการดำเนินงาน		151,286,271.16	121,614,344.92
รวมรายได้อื่น		199,910,283.40	136,676,878.22
ค่าใช้จ่ายอื่น			
ดอกเบี้ยจ่าย		984,993,001.18	928,919,275.19
ดอกเบี้ยค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตัดบัญชี	1.4	207,531,895.54	207,531,895.54
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	1.11, 2.25	1,375,763,893.20	760,456,488.41
รวมค่าใช้จ่ายอื่น		2,568,288,789.92	1,896,907,659.14
กำไรสุทธิก่อนรายการที่รัฐบาลรับภาระ		685,244,684.52	1,231,673,841.19
รายได้เงินอุดหนุนสำหรับดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียม			
ที่รัฐบาลรับภาระ	1.1.3	2,872,323,937.39	2,913,697,850.26
ดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียมที่รัฐบาลรับภาระ	1.1.3	(2,872,323,937.39)	(2,913,697,850.26)
กำไรสุทธิ		685,244,684.52	1,231,673,841.19

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงในส่วนของทุน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2548 และ 2547

	ทุน	ส่วนเกินทุนจากการ		ขาดทุนจากการ	ขาดทุนจากการ	ขาดทุนจากการ	กำไรสะสม	รวม
		ร่วมทุน	บริจาค	ปรับปรุงระบบแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	ใช้ระบบอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	ใช้ระบบอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา แบบลอยตัว		
ยอดคงเหลือ ณ 1 ตุลาคม 2547	31,758,769,644.71	25,784,116,760.87	769,208,389.01	(17,964,362.81)	(311,374,921.86)	(1,046,424,608.53)	1,501,981,015.52	58,438,311,916.91
หัก เงินนำส่งรัฐปี 2547							(501,000,000.00)	(501,000,000.00)
บวก ปรับปรุงในนิคมพนักงานปี 2547							8,819,096.36	8,819,096.36
ยอดคงเหลือ	31,758,769,644.71	25,784,116,760.87	769,208,389.01	(17,964,362.81)	(311,374,921.86)	(1,046,424,608.53)	1,009,800,113.90	57,946,131,015.29
ทุนรับจากรัฐบาล	6,038,726,653.75							6,038,726,653.75
แปลงหนี้เงินยืมรัฐบาลเป็นทุน	4,666,213,352.99							4,666,213,352.99
ส่วนเกินทุนจากการรวมทุน		(739,856,617.52)						(739,856,617.52)
ส่วนเกินทุนจากการบริจาค			(7,967,991.90)					(7,967,991.90)
ขาดทุนจากการปรับปรุงระบบแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศตัดบัญชี				17,964,362.81				17,964,362.81
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศตัดบัญชี					311,374,921.86			311,374,921.86
ขาดทุนจากการใช้ระบบอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา แบบลอยตัวตัดบัญชี						1,046,424,608.53		1,046,424,608.53
รายการที่ยังไม่รับรู้ในงบกำไรขาดทุน	42,465,709,651.45	25,044,260,143.35	761,240,397.11	-	-	-	1,009,800,113.90	69,281,010,305.81
กำไรสุทธิประจำปี							685,244,684.52	685,244,684.52
ยอดคงเหลือ ณ 1 ตุลาคม 2548	42,465,709,651.45	25,044,260,143.35	761,240,397.11	-	-	-	1,695,044,798.42	69,966,254,990.33
ยอดคงเหลือ ณ 1 ตุลาคม 2546	28,146,413,146.21	26,523,973,378.39	782,476,218.44	(26,946,544.25)	(467,062,382.82)	(1,569,636,912.85)	677,464,282.67	54,066,681,185.79
หัก เงินนำส่งรัฐปี 2546							(393,000,000.00)	(393,000,000.00)
ในนิคมพนักงานปี 2546 เพิ่มเติม							(14,157,108.34)	(14,157,108.34)
ยอดคงเหลือ	28,146,413,146.21	26,523,973,378.39	782,476,218.44	(26,946,544.25)	(467,062,382.82)	(1,569,636,912.85)	270,307,174.33	53,659,524,077.45
ทุนรับจากรัฐบาล	3,863,130,428.77							3,863,130,428.77
โอนระหว่างงวด ให้การรถไฟฯ								
ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	(50,773,930.27)							(50,773,930.27)
ส่วนเกินทุนจากการร่วมทุน		(739,856,617.52)						(739,856,617.52)
ส่วนเกินทุนจากการบริจาค			(13,267,829.43)					(13,267,829.43)
ขาดทุนจากการปรับปรุงระบบแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศตัดบัญชี				8,982,181.44				8,982,181.44
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศตัดบัญชี					155,687,460.96			155,687,460.96
ขาดทุนจากการใช้ระบบอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา แบบลอยตัวตัดบัญชี						523,212,304.32		523,212,304.32
รายการที่ยังไม่รับรู้ในงบกำไรขาดทุน	31,758,769,644.71	25,784,116,760.87	769,208,389.01	(17,964,362.81)	(311,374,921.86)	(1,046,424,608.53)	270,307,174.33	57,206,638,075.72
กำไรสุทธิประจำปี							1,231,673,841.19	1,231,673,841.19
ยอดคงเหลือ ณ 30 กันยายน 2547	31,758,769,644.71	25,784,116,760.87	769,208,389.01	(17,964,362.81)	(311,374,921.86)	(1,046,424,608.53)	1,501,981,015.52	58,438,311,916.91

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2548 และ 2547

	หน่วย : บาท	
	<u>2548</u>	<u>2547</u>
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน		
กำไรสุทธิ	685,244,684.52	1,231,673,841.19
รายการปรับกระทบกำไรสุทธิเป็นเงินสดรับ (จ่าย)		
จากกิจกรรมดำเนินงาน :		
ค่าเสื่อมราคา	804,719,768.27	871,563,788.20
ขาดทุนจากการจำหน่ายทรัพย์สิน	174,880.96	4,245,664.18
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	1,375,763,893.20	687,881,946.72
ดอกเบี้ยค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินรอดต่อบัญชีลดลง	207,531,895.54	207,531,895.54
เงินค้างรับลดลง(เพิ่มขึ้น)	12,442,132.32	(17,416,073.67)
เงินค้างรับจากรัฐบาลลดลง	82,975,730.32	30,507,576.20
ภาษีมูลค่าเพิ่มขอคืนเป็นเครดิตลดลง	58,349,752.34	342,976,973.57
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นลดลง(เพิ่มขึ้น)	40,290,767.00	(1,125,597,548.16)
เงินทดรองรอรับคืนจากบริษัทร่วมลงทุนลดลง	300,000,000.00	100,000,000.00
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น(เพิ่มขึ้น)ลดลง	(501,961.54)	2,952,924.86
เจ้าหนี้เพิ่มขึ้น	738,218,787.03	93,862,723.16
รายได้นำส่งรัฐค้างนำส่ง(ลดลง)	-	(106,000,000.00)
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย(ลดลง)เพิ่มขึ้น	(56,921,205.25)	83,149,293.15
ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างจ่าย(ลดลง)	(67,600,632.59)	(69,488,261.01)
รายได้รับล่วงหน้าเพิ่มขึ้น	13,363,441.86	9,360,918.56
หนี้สินหมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น	7,322,780.06	39,486,497.09
เงินรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้น	71,611,826.83	299,000.00
เงินประกันผลงาน(ลดลง)เพิ่มขึ้น	(32,825,115.76)	42,905,173.65
ดอกเบี้ยค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินค้างจ่าย(ลดลง)	(711,185,510.88)	(936,150,523.24)
เงินรับเพื่อจ่ายค่างานเพิ่มขึ้น	53,604,537.25	-
เงินกองทุนสงเคราะห์(ลดลง)เพิ่มขึ้น	(2,913,737.33)	6,960,159.54
	<u>2,894,422,029.63</u>	<u>269,032,128.34</u>
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	<u>3,579,666,714.15</u>	<u>1,500,705,969.53</u>

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2548 และ 2547

	หน่วย : บาท	
	<u>2548</u>	<u>2547</u>
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน		
เงินฝากประจำเกิน 3 เดือน		
ไม่มีภาระผูกพัน (เพิ่มขึ้น)	(2,695,186,966.88)	(1,588,343.76)
มีภาระผูกพัน (เพิ่มขึ้น)	(1,238,147.81)	(997,188.60)
ลงทุนในที่ดิน อาคาร และ อุปกรณ์	(3,631,122,365.13)	(3,767,582,260.79)
ลงทุนทางด่วน	(2,355,155,874.81)	(7,967,765.91)
งานระหว่างก่อสร้างลดลง (เพิ่มขึ้น)	649,377,526.65	(782,958,116.98)
ค่าใช้จ่ายในงานบริหารด้านวิศวกรรมรอโอน (เพิ่มขึ้น)	(12,279,079.45)	(16,656,171.07)
	<u>(8,045,604,907.43)</u>	<u>(4,577,749,847.11)</u>
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน		
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน		
เงินสดรับจากการยืมรัฐบาล	1,248,132,795.95	3,420,080,557.04
เงินสดรับจากเงินกู้	9,338,180,000.00	17,536,000,000.00
เงินสดจ่ายคืนเงินกู้	(13,169,500,000.00)	(20,088,565,148.00)
เงินสดรับจากการเพิ่มทุน	6,038,726,653.75	3,663,130,428.77
เงินนำส่งรัฐ	(501,000,000.00)	(393,000,000.00)
	<u>2,954,539,449.70</u>	<u>4,137,645,837.81</u>
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด(ลดลง)เพิ่มขึ้น	(1,511,398,743.58)	1,060,601,960.23
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 1 ตุลาคม	2,618,677,083.52	1,558,075,123.29
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 กันยายน	<u>1,107,278,339.94</u>	<u>2,618,677,083.52</u>
ข้อมูลกระแสเงินสดเปิดเผยเพิ่มเติม		
เงินสดจ่ายในระหว่างปี		
ดอกเบี้ยจ่าย (ค่าใช้จ่าย)	3,921,976,776.69	3,856,801,477.96
ดอกเบี้ยจ่าย (งานระหว่างก่อสร้าง)	42,026,399.96	42,141,540.82

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2548 และ 2547

1. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

1.1 การรับรู้รายได้

1.1.1 รายได้ค่าผ่านทาง รับรู้เป็นรายได้เมื่อมีผู้ใช้บริการ

1.1.2 ดอกเบี้ยรับ รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของระยะเวลา โดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง

1.1.3 ดอกเบี้ยจ่ายที่รัฐบาลรับภาระ รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายคู่กับรายได้เงินอุดหนุนในงบกำไรขาดทุนตามหลักเกณฑ์ที่กระทรวงการคลังกำหนด ตามหนังสือที่ กค 0529.2/20677 ลงวันที่ 31 กรกฎาคม 2541

1.2 วัสดุ แสดงตามราคาทุน โดยถือหลักเข้าก่อนออกก่อน

1.3 ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ แสดงในราคาทุน ณ วันที่ซื้อหรือได้มา หรือก่อสร้างแล้วเสร็จหักค่าเสื่อมราคาสะสม

ค่าเสื่อมราคาคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์แต่ละประเภทโดยไม่คิดมูลค่าซากดังนี้

เครื่องใช้สำนักงาน, อุปกรณ์งานช่าง, ยานพาหนะ	5 ปี
อาคาร	25 ปี
อุปกรณ์เก็บค่าผ่านทาง, อุปกรณ์บนทางด่วน	10 ปี
เสาไฟฟ้าและส่วนประกอบ	25 ปี
ทางพิเศษ	27 - 75 ปี

ครุภัณฑ์ที่มีราคาต่อหน่วยไม่เกิน 30,000 บาท บันทึกเป็นค่าใช้จ่ายทั้งจำนวน

สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างที่ใช้เงินกู้ต่างประเทศ จะแสดงราคาตามอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เบิกเงินกู้ ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยน ดอกเบี้ยจ่าย และค่าธรรมเนียมธนาคารในการเบิกถอนเงินกู้ ถือเป็นต้นทุนสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง เมื่องานก่อสร้างแล้วเสร็จ ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนและดอกเบี้ยจ่ายรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่าย ตั้งแต่ปี 2541 เป็นต้นมา ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงวดบัญชีที่เกิดเหตุการณ์

ที่ดิน แสดงตามราคาทุนซึ่งรวมถึงค่าทดแทนที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง ค่าชดเชยพืชผลและค่าใช้จ่ายเพื่อให้ได้มาซึ่งที่ดินที่ถูกเวนคืน เช่น ค่าธรรมเนียมในการโอน การรังวัด และภาษีเงินได้จากการขายอสังหาริมทรัพย์ที่จ่ายแทนเจ้าของทรัพย์สิน เป็นต้น

สินทรัพย์จากการบริจาค แสดงเป็นส่วนเกินทุนจากการให้บริจาคในราคาทุน หรือราคาที่เป็นธรรมการประเมินราคาทรัพย์สินเป็นผู้กำหนด ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์จากการบริจาคที่ก่อให้เกิดรายได้โดยตรงถือเป็นค่าใช้จ่าย ถ้าไม่ก่อให้เกิดรายได้โดยตรงจะนำไปหักจากส่วนเกินทุนจากการบริจาค

1.4 **ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการทางพิเศษศรีรัช** การทางพิเศษฯ จะทอดรองจ่ายเงินค่าเวนคืนที่ดินโครงการทางพิเศษศรีรัชแทนบริษัทร่วมทุนไปก่อน และบริษัทร่วมทุนจะจ่ายเงินคืนให้แก่การทางพิเศษฯ ตั้งแต่วันที่ 15 นับจากวันที่เริ่มก่อสร้างถึงปีที่ 30

การทางพิเศษฯ บันทึกรับบัญชีเฉพาะดอกเบี้ยจ่ายที่การทางพิเศษฯ รับภาระตั้งแต่ปี 2533 ถึงปี 2551 เป็นดอกเบี้ยค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินรอกการดับบัญชี แล้วนำมาหักกับเงินที่จะได้รับชดเชยจากบริษัทร่วมทุน ซึ่งถือเป็นการชดเชยดอกเบี้ยทั้งจำนวน ผลต่างเฉลี่ยตัดเป็นค่าใช้จ่ายให้หมดภายในระยะเวลาที่ยังคงเหลือตามสัญญา โดยเริ่มตั้งแต่ปี 2540 ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กระทรวงการคลังกำหนดตามหนังสือที่ กค 0529.2/20677 ลงวันที่ 31 กรกฎาคม 2541

1.5 **เงินกู้ต่างประเทศ** แสดงเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ และคำนวณค่าเป็นเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ธนาคารแห่งประเทศไทยประกาศใช้เป็นอัตราอ้างอิง ณ วันสิ้นงวดบัญชี กำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในวันที่ชำระเงินกู้และวันสิ้นงวดบัญชีถือเป็นรายได้และค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงวดบัญชีนั้น

1.6 **ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการรถไฟฟ้า** การทางพิเศษฯ ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และเงินที่รับมาจ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินแสดงดังนี้

เงินงบประมาณ แสดงเป็นทุน

เงินรับจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย แสดงเป็นเงินรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการรถไฟฟ้า

เมื่อโอนที่ดินให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะบันทึกลดที่ดินคู่กับทุนหรือเงินรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการรถไฟฟ้า

1.7 **เงินกองทุนสงเคราะห์** การทางพิเศษฯ ได้จัดตั้งกองทุนสงเคราะห์โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการสงเคราะห์แก่พนักงานในกรณีที่พ้นจากตำแหน่ง โดยจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนฯ เป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือนพนักงานที่เป็นสมาชิก และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนของการทางพิเศษฯ ทั้งจำนวน และได้รวมรายการบัญชีต่าง ๆ ของกองทุนฯ ไว้ในงบการเงินของการทางพิเศษฯ รวมทั้งรับรู้รายได้และค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการดำเนินงานของกองทุนสงเคราะห์เป็นรายได้และค่าใช้จ่ายของการทางพิเศษฯ

1.8 **การบัญชีเกี่ยวกับโครงการที่ให้เอกชนร่วมทุน** สินทรัพย์ที่ได้จากการร่วมทุน แสดงเป็นส่วนเกินทุนจากการร่วมทุน สำหรับค่าเสื่อมราคาถือปฏิบัติดังนี้

ทางพิเศษศรีรัช คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งาน โดยประมาณ 75 ปี และนำไปหักจากส่วนเกินทุนตามที่กระทรวงการคลังกำหนด

ทางพิเศษอุดรรัถยา คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุสัมปทาน และนำไปหักจากส่วนเกินทุนจากการร่วมทุนตามที่กระทรวงการคลังกำหนด

1.9 **เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด** ในงบกระแสเงินสด หมายความว่ารวมถึงเงินสดและเงินฝากธนาคารที่มีกำหนดจ่ายคืนในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือน และไม่มีภาระผูกพัน



1.10 การแปลงหนี้เป็นทุน คณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2548 อนุมัติให้ การทางพิเศษฯ แปลงหนี้เงินยืมรัฐบาลของปีงบประมาณ พ.ศ. 2547 และ 2548 จำนวน 4,668.21 ล้านบาท เป็นทุน เพื่อให้การทางพิเศษฯ มีฐานะการเงินดีขึ้น และจะเป็นประโยชน์ในการนำหุ้นเข้าตลาดหลักทรัพย์ในอนาคต

1.11 การเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี ปี 2548 การทางพิเศษฯ เปลี่ยนวิธีการรับรู้ผลขาดทุน จากการปรับปรุงระบบแลกเปลี่ยนเงินตราฯ รอกการตัดบัญชี ณ วันที่ 5 พฤศจิกายน 2527 ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ณ วันสิ้นงวดรอกการตัดบัญชีก่อนงวด 30 กันยายน 2540 และผลขาดทุนของการใช้ระบบแลกเปลี่ยนเงินตราฯ แบบลอยตัวรอกการตัดบัญชี เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2540 จากเดิมเฉลี่ยตัดจ่าย 4 ปี นับจากปี 2546 – 2549 เป็น ตัดจ่ายทั้งหมดเป็นค่าใช้จ่ายในปี 2548 ตามหนังสือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจที่ กค 0806/3711 ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน 2548

2. ข้อมูลเพิ่มเติม

2.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2548	2547
เงินสด	51.50	44.95
เงินฝากธนาคาร		
- กระแสรายวัน	(19.47)	(9.38)
- ออมทรัพย์	1,075.25	2,583.11
รวม	<u>1,107.28</u>	<u>2,618.68</u>

เงินสด 51.50 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินสดในมือ 8.73 ล้านบาท ค่าผ่านทาง ค่าขายบัตร ทางด่วน เงินสำรองบัตรทางด่วน และรายได้จัดหาผลประโยชน์ของวันที่ 30 กันยายน 2548 รอนำฝากธนาคาร ในวันทำการถัดไป จำนวน 42.77 ล้านบาท

2.2 เงินลงทุนชั่วคราว ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2548	2547
เงินฝากประจำเกิน 3 เดือน		
- เงินกองทุนสงเคราะห์	0.43	5.25
- ไม่มีภาระผูกพัน	2,700.00	-
- มีภาระผูกพัน	83.76	82.52
รวม	<u>2,784.19</u>	<u>87.77</u>

เงินฝากประจำ 2,784.19 ล้านบาท นำไปค้ำประกันสวัสดิการของพนักงานจำนวน 83.76 ล้านบาท และไม่มีภาระผูกพันจำนวน 2,700.43 ล้านบาท



2.3 เงินค้ำรับจากรัฐบาล เป็นเงินที่การทางพิเศษฯ จะได้รับจากรัฐบาล เพื่อนำไปจ่ายชำระ ดอกเบี้ยเงินกู้ในส่วนที่รัฐบาลรับภาระ มีรายละเอียดดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2548	2547
ยอดยกมา	749.93	780.44
บวก ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	2,871.68	2,912.90
	<hr/> 3,621.61	<hr/> 3,693.34
หัก รายได้เงินอุดหนุนรับระหว่างปี	2,954.65	2,943.41
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน	<hr/> 666.96	<hr/> 749.93

2.4 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2548	2547
วัสดุสำนักงาน	5.92	8.51
เงินล่วงหน้าค่าก่อสร้าง	2.23	157.62
เงินประกันตัวพนักงานฝากธนาคาร	37.55	40.20
เงินฝากธนาคารออมสิน - ค่าเวนคืนที่ดิน	97.56	98.24
เงินจ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน บางพลี - สุขสวัสดิ์		
ให้กรมทางหลวง	1,092.07	973.70
อื่นๆ	7.30	4.65
รวม	<hr/> 1,242.63	<hr/> 1,282.92

เงินจ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน บางพลี - สุขสวัสดิ์ ให้กรมทางหลวง เป็นเงินที่การทางพิเศษฯ โอนให้กรมทางหลวง เพื่อจ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินให้ผู้ถูกเวนคืนของโครงการทางหลวงพิเศษวงแหวนกาญจนาภิเษก บางพลี - สุขสวัสดิ์ โดยกรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินให้การทางพิเศษฯ การดำเนินการดังกล่าว ถือปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2546 และวันที่ 5 สิงหาคม 2546 ที่อนุมัติให้โอนความรับผิดชอบ และการดำเนินการต่าง ๆ ของโครงการนี้ให้เป็นของการทางพิเศษฯ ณ วันที่ 30 กันยายน 2548 การทางพิเศษฯ ได้โอนเงินให้กรมทางหลวงไปแล้ว จำนวน 6,225.71 ล้านบาท กรมทางหลวงได้จ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ฯ ให้ผู้ถูกเวนคืนไปแล้ว 5,133.64 ล้านบาท คงเหลือเงินที่กรมทางหลวง จำนวน 1,092.07 ล้านบาท

2.5 ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ - สุทธิ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

30 กันยายน 2548

	ราคาทุน			ค่าเสื่อมราคาสะสม			ที่ดิน อาคาร	
	ยอด ต้นงวด	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอด ปลายงวด	ยอด ต้นงวด	ค่าเสื่อม ราคา	ลดลง ปลายงวด	และ อุปสรรคสุทธิ
ที่ดิน	68,417.88	3,474.97	111.80	71,781.05	-	-	-	71,781.05
อาคาร	712.20	51.10	-	763.30	276.47	28.79	-	486.83
เครื่องใช้สำนักงาน	309.25	91.51	31.04	369.72	253.43	31.56	30.61	116.25
อุปกรณ์งานช่าง	40.45	6.79	1.90	45.34	30.21	4.09	1.91	15.13
ยานพาหนะ	463.27	52.66	30.77	485.16	388.10	30.72	30.77	96.34
รวม	69,943.05	3,677.03	175.51	73,444.57	948.21	95.16	63.29	72,466.49

ที่ดิน จำนวน 71,781.05 ล้านบาท มีผู้ถูกเวนคืนที่ยังไม่ได้รับเงินค่าเวนคืนจำนวน 1,136.65 ล้านบาท

หน่วย : ล้านบาท

30 กันยายน 2547

	ราคาทุน			ค่าเสื่อมราคาสะสม			ที่ดิน อาคาร	
	ยอด ต้นงวด	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอด ปลายงวด	ยอด ต้นงวด	ค่าเสื่อม ราคา	ลดลง ปลายงวด	และ อุปสรรคสุทธิ
ที่ดิน	64,806.87	3,732.78	121.77	68,417.88	-	-	-	68,417.88
อาคาร	709.05	3.15	-	712.20	248.45	28.02	-	464.18
เครื่องใช้สำนักงาน	302.10	22.65	15.50	309.25	149.16	112.76	8.49	159.04
อุปกรณ์งานช่าง	41.14	2.14	2.83	40.45	19.36	11.99	1.14	29.10
ยานพาหนะ	475.42	21.10	33.25	463.27	398.35	23.00	33.25	71.87
รวม	66,334.58	3,781.82	173.35	69,943.05	815.32	175.77	42.88	68,994.84

2.6 ทางด่วน - สุทธิ ประกอบด้วย

	ราคาทุน	หน่วย : ล้านบาท			
		ค่าเสื่อม	ค่าเสื่อม	2548	2547
		ราคา	ราคาสะสม		
<u>ทางด่วน</u>					
ทางพิเศษเฉลิมมหานคร	9,801.04	173.66	2,677.16	7,123.88	7,245.68
ทางพิเศษศรีรัช	16,329.34	224.23	2,247.45	14,081.89	14,309.83
ทางพิเศษฉลองรัช	8,790.02	153.37	1,286.93	7,503.09	7,603.31
ทางพิเศษบูรพาวิถี	24,419.61	357.81	2,292.28	22,127.33	22,472.26
ทางพิเศษอุดรรัถยา	15,083.34	528.96	3,501.19	11,582.15	12,114.45
ทางพิเศษบางนา-อาจณรงค์	2,236.60	11.39	11.39	2,225.21	-
รวม	76,659.95	1,449.42	12,016.40	64,643.55	63,745.53

ณ วันที่ 30 กันยายน 2548 ค่าเสื่อมราคา จำนวน 1,449.42 ล้านบาท รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน จำนวน 709.56 ล้านบาท และตัดส่วนเกินทุนจากการร่วมทุน จำนวน 739.86 ล้านบาท

ทางพิเศษศรีรัช จำนวน 16,329.34 ล้านบาท บันทึกบัญชีตามราคาที่ได้รับอนุมัติโครงการจากคณะรัฐมนตรี ตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0202/11760 ลงวันที่ 22 กันยายน 2531 โดยถือเป็นค่าทางด่วนทั้งหมด เนื่องจากไม่สามารถแยกรายการได้ ประกอบด้วยมูลค่าทางด่วนที่ได้รับจากการร่วมทุน 16,084.21 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายในงานบริหารด้านวิศวกรรมและส่วนที่ก่อสร้างเพิ่มเติมที่การทางพิเศษฯ ลงทุนเอง 152.57 ล้านบาท ถนนในแนวเขตทางด่วน 92.56 ล้านบาท

2.7 งานระหว่างก่อสร้าง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2548	2547
ค่าก่อสร้างอาคารเก็บเอกสาร	-	2.28
ค่าพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์	-	3.56
ค่าก่อสร้างป้ายเปลี่ยนข้อความ	-	8.79
ค่าวางระบบคอมพิวเตอร์เครือข่ายสื่อสาร	-	27.27
ค่าปรึกษา,ค่าก่อสร้าง,ค่าดอกเบี้ยของทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2	1,004.51	962.47
ค่าก่อสร้างทางด่วนชั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1	-	724.56
ระบบงานบริหารงานบุคคล	3.60	-
ค่าจ้างทำป้ายกำหนดความเร็ว	35.93	-
ค่าพัฒนาศูนย์ปฏิบัติการสารสนเทศ	5.13	-
โครงการทางพิเศษสายบางพลี - สุขสวัสดิ์ - ค่าควบคุมงานก่อสร้าง,ค่าที่ปรึกษา	30.39	-
รวม	1,079.56	1,728.93

โครงการทางพิเศษสายบางพลี - สุขสวัสดิ์ ตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ด่วนที่สุด ที่ นร 0504/6097 ลงวันที่ 12 พฤษภาคม 2546 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2546 ให้โอนความ
รับผิดชอบ และการดำเนินการต่าง ๆ เกี่ยวกับโครงการทางหลวงวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านใต้ ช่วงสุขสวัสดิ์-บางพลี
ให้การทางพิเศษฯ เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการ และมติด่วนที่สุด ที่ นร 0707/00480 ลงวันที่ 5 สิงหาคม 2546
อนุมัติค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการฯ จำนวน 5,000 ล้านบาท โดยให้ใช้จ่ายจากงบประมาณของกรมทางหลวง
ที่ได้จัดสรรไว้แล้ว จำนวน 464 ล้านบาท และให้การทางพิเศษฯ กู้ยืมจากสถาบันการเงินที่มีเงื่อนไขเหมาะสม
จำนวน 4,536 ล้านบาท โดยรัฐบาลจะจัดสรรงบประมาณ เพื่อชำระคืนเงินกู้ต่อไป และต่อมาได้มีมติคณะรัฐมนตรี
ขยายวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์เพิ่มเติมอีก 2,583.04 ล้านบาท และ 1,100.84 ล้านบาท เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2547
และวันที่ 21 ธันวาคม 2547 ตามลำดับ รวมเป็นวงเงินอนุมัติทั้งสิ้น 8,683.88 ล้านบาท

การทางพิเศษฯ จึงได้ดำเนินการจัดหาเงินโดยการออกพันธบัตรเงินกู้ และได้มอบอำนาจให้
กรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และเบิกจ่ายเงินให้ผู้ถูกเวนคืน โดยได้โอนเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
จำนวน 4,536 ล้านบาท ให้กรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการตามระเบียบการเก็บรักษาเงินและการนำเงินส่งคลังของ
ส่วนราชการ พ.ศ.2520 เพียงวันที่ 30 กันยายน 2548 กรมทางหลวงได้จ่ายเงินให้ผู้ถูกเวนคืนแล้ว จำนวน 5,133.64
ล้านบาท คงเหลืออีกจำนวน 1,092.07 ล้านบาท (ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 2.4)

ต่อมาเมื่อวันที่ 4 มิถุนายน 2547 การทางพิเศษฯ ได้ลงนามในสัญญาจ้างก่อสร้าง กับ บริษัท
ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยราคาค่าก่อสร้าง 15,584.62 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ย MLR-2 และ
ค่าธรรมเนียมทางการเงิน 2.5% ของราคาค่าก่อสร้าง และได้มีหนังสือแจ้งให้บริษัทฯ เข้าดำเนินการก่อสร้าง เมื่อวันที่
23 สิงหาคม 2547 รวมระยะเวลา 30 เดือน

2.8 เงินทดรองรอรับคืนจากบริษัทร่วมทุน เป็นเงินที่การทางพิเศษฯ จะได้รับคืนจากบริษัท
ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทร่วมลงทุนตั้งแต่ปีที่ 15 ถึงปีที่ 30 ของอายุสัญญาโครงการทางพิเศษศรีรัช
เพื่อชดเชยค่าใช้จ่ายในการเวนคืนที่ดินที่การทางพิเศษฯ ได้ทดรองจ่ายไปก่อน เงินทดรองรอรับคืนนี้กระทรวงการคลัง
ให้ถือเป็นการชดเชยค่าดอกเบี้ยที่การทางพิเศษฯ ต้องรับภาระทั้งหมด จำนวน 16,816 ล้านบาท ได้รับชำระปี
2547 - 2548 จำนวน 400 ล้านบาท คงเหลือ ณ วันสิ้นงวด จำนวน 16,416 ล้านบาท



2.9 ค่าใช้จ่ายในการบริหารงานด้านวิศวกรรมรอโอน เป็นค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมของโครงการผลกระทบสิ่งแวดล้อมและอื่นๆ จะโอนเป็นงานระหว่างก่อสร้างเมื่อเริ่มก่อสร้างโครงการ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2548	2547
ระบบทางด้านขั้นที่ 4 สายสมุทรปราการ - สุขสวัสดิ์ - พระรามที่ 2	30.29	30.29
ระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่	28.83	28.83
ค่าศึกษาความเหมาะสมระบบทางด่วน	5.73	5.73
ค่าศึกษาปริมาณจราจรและค่าบริการด้านวิศวกรรมถนนรวมและกระจายการจราจร	6.40	6.40
ค่าศึกษาการจราจรจังหวัดขอนแก่น	3.29	3.29
ค่าศึกษาการจราจรจังหวัดนครราชสีมา	3.27	3.27
ค่าศึกษาการจราจรจังหวัดสงขลา	3.28	3.28
ค่าศึกษาการจราจรจังหวัดฉะเชิงเทรา	2.64	2.64
ค่าศึกษาการจราจรจังหวัดพิษณุโลก	2.75	2.75
ค่าศึกษาการจราจรจังหวัดภูเก็ต	2.38	2.38
ค่าศึกษาการจราจรจังหวัดนครศรีธรรมราช	3.05	3.05
โครงการรถแมล์รางอนุสาวรีย์	2.64	2.64
ค่าศึกษาเพื่อออกแบบโครงการทางพิเศษสายพญาไท - พุทธมณฑล	6.64	6.64
ค่าศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษสายดาวคะนอง - บางขุนเทียน	26.27	26.27
ค่าบริการด้านวิศวกรรมท่าอากาศยาน 2	18.79	11.65
ค่าที่ปรึกษาสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนในเขตบางซื่อ - อนุสาวรีย์	1.62	1.62
ค่าที่ปรึกษาออกแบบโครงการทางพิเศษสายรามอินทรา - วงแหวนรอบนอก	22.08	22.08
ค่าที่ปรึกษาความเหมาะสมโครงการทางด่วนขั้นที่ 5 สายพระรามที่ 2 - เพชรเกษม - นนทบุรี	16.87	16.87
ค่าที่ปรึกษาความเหมาะสมโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - บางนา	16.87	16.87
ค่าศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	12.28	7.14
ค่าจ้างที่ปรึกษาและค่าศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ โครงการทางด่วนขั้นที่ 3 ตอน N1	14.41	14.41
รวม	230.38	218.10

2.10 ค่าใช้จ่ายโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนรอส่งมอบ 370.50 ล้านบาท เป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารงานด้านวิศวกรรม ซึ่งการทางพิเศษฯ จะต้องโอนให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ตามมติคณะรัฐมนตรี ส่วนที่อยู่ที่ นร 0203/ว(ล)16761 ลงวันที่ 31 กรกฎาคม 2535



2.11 ดอกเบี้ยค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินรอกการตัดบัญชี เป็นดอกเบี้ยเงินกู้ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการทางพิเศษศรีรัช ที่การทางพิเศษฯ รับภาระเฉลี่ยตัดเป็นค่าใช้จ่ายให้หมดภายในระยะเวลาที่คงเหลืออยู่ตามสัญญา โดยคำนวณดอกเบี้ยจ่ายตั้งแต่ปี 2533 - 2551 ได้ประมาณ 21,589.23 ล้านบาท หักเงินที่จะได้รับชดเชยจากบริษัทร่วมทุน จำนวน 16,816 ล้านบาท คงเหลือจำนวน 4,773.23 ล้านบาท เฉลี่ยตัดเป็นค่าใช้จ่ายปีละ 207.53 ล้านบาท เป็นเวลา 23 ปี โดยเริ่มตัดเป็นค่าใช้จ่ายตั้งแต่วุดปี 2540 เป็นต้นไป รวมตัดจ่ายปี 2540 - 2548 จำนวน 1,867.78 ล้านบาท คงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2548 จำนวน 2,905.45 ล้านบาท

2.12 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2548	2547
ส่วนลดค่าผ่านทางรอกการใช้	7.12	6.62
เงินอุดหนุนสมทบค่าจัดกรรมสิทธิ์โครงการทางพิเศษศรีรัช	4.37	4.37
เงินประกันและเงินมัดจำ	0.36	0.36
รวม	11.85	11.35

2.13 หนี้สินระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2548	2547
พันธบัตรการทางพิเศษ	11,451.32	7,706.00
เงินกู้ธนาคารออมสิน	2,300.00	5,463.50
รวม	13,751.32	13,169.50

2.14 หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2548	2547
ภาษีหัก ณ ที่จ่าย	16.38	16.61
เงินประกันสัญญา	35.77	26.62
เงินประกันบัตรทางด่วน	32.75	33.04
เงินค้ำประกันตัวพนักงาน	40.99	40.28
ค่าเวนคืนที่ดินรอกจ่าย	97.56	98.24
อื่น ๆ	5.33	6.67
รวม	228.78	221.46

2.15 เงินกู้ในประเทศ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2548	2547
พันธบัตรการทางพิเศษฯ	67,810.19	70,961.81
เงินกู้ธนาคารออมสิน	3,555.00	5,000.00
เงินกู้ธนาคารนครหลวงไทย	1,600.00	1,600.00
เงินกู้ธนาคารกรุงไทย	183.48	-
รวม	<u>73,148.67</u>	<u>77,561.81</u>

1) พันธบัตรการทางพิเศษฯ จำนวน 79,261.51 ล้านบาท หักส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี จำนวน 11,451.32 ล้านบาท คงเหลือ 67,810.19 ล้านบาท มีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินการในเรื่องต่างๆ ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2548	2547
พันธบัตรที่การทางพิเศษฯ รับภาระเงินต้นและดอกเบี้ย		
- ค่าก่อสร้างทางพิเศษเฉลิมมหานคร	1,949.97	2,149.97
- ค่าก่อสร้างปรับปรุงทางขึ้นลงทางพิเศษเฉลิมมหานคร	1,518.50	2,018.50
- ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทางพิเศษศรีรัช	10,249.20	14,562.60
- ค่าก่อสร้างทางพิเศษฉลองรัช	4,289.03	4,529.03
- ค่าก่อสร้างทางพิเศษบูรพาวิถี	-	1,661.08
- ค่าก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ 3	747.00	747.00
- การบริหาร	9,292.00	6,792.00
รวม	<u>28,045.70</u>	<u>32,460.18</u>
พันธบัตรที่รัฐบาลรับภาระเงินต้นและดอกเบี้ย		
- ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทางพิเศษอุดรรัถยา	2,500.00	2,500.00
- ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทางพิเศษฉลองรัช	7,000.00	9,654.00
- ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทางพิเศษบางพลี - สุขสวัสดิ์	6,735.70	4,536.00
รวม	<u>16,235.70</u>	<u>16,690.00</u>
พันธบัตรที่การทางพิเศษฯ รับภาระเงินต้น และรัฐบาล รับภาระดอกเบี้ย		
- ค่าก่อสร้างทางพิเศษบูรพาวิถี	21,310.79	19,593.63
- ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทางพิเศษศรีรัช	2,218.00	2,218.00
รวม	<u>23,528.79</u>	<u>21,811.63</u>
รวมทั้งสิ้น	<u>67,810.19</u>	<u>70,961.81</u>

ทางพิเศษบูรพาวิถี รัฐบาลเป็นผู้รับภาระดอกเบี้ยตั้งแต่วันที่กู้จนถึงปี 2549 ตามหนังสือที่นร 0202/ว (ล) 17123 ลงวันที่ 22 ธันวาคม 2537 ต่อมาได้มีการขยายระยะเวลาการก่อสร้างออกไปอีก 11 เดือน และเพื่อเร่งรัดให้งานก่อสร้างแล้วเสร็จโดยเร็ว คณะรัฐมนตรีจึงได้เห็นชอบตามความเห็นของกระทรวงการคลังที่กำหนดให้การทางพิเศษฯ เป็นผู้รับภาระดอกเบี้ยเงินกู้ที่เกิดขึ้น ตั้งแต่วันที่กู้ไปจนถึงวันที่งานแล้วเสร็จ และเริ่มเปิดใช้งานทั้งหมด หลังจากนั้นรัฐบาลจึงจะรับภาระดอกเบี้ยให้จนถึงปี 2549

2) เงินกู้ธนาคารออมสิน 5,855 ล้านบาท หักส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี 2,300 ล้านบาท คงเหลือ 3,555 ล้านบาท กู้เพื่อนำไปใช้ในวัตถุประสงค์ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2548	2547
เงินกู้ที่การทางพิเศษฯ รับภาระเงินต้นและดอกเบี้ย		
- ค่าก่อสร้างทางพิเศษเฉลิมมหานคร	410.52	684.20
- ค่าก่อสร้างทางพิเศษฉลองรัช	789.48	1,315.80
รวม	1,200.00	2,000.00
เงินกู้ที่การทางพิเศษฯ รับภาระเงินต้นและรัฐบาลรับภาระดอกเบี้ย		
- ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทางพิเศษศรีรัช	1,000.00	2,000.00
- ค่าก่อสร้างทางพิเศษบูรพาวิถี	500.00	1,000.00
รวม	1,500.00	3,000.00
เงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระเงินต้นและดอกเบี้ย		
- ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทางพิเศษรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกฯ	855.00	-
รวมทั้งสิ้น	3,555.00	5,000.00

3) เงินกู้ธนาคารนครหลวงไทย จำนวน 1,600 ล้านบาท กู้เพื่อโครงการต่าง ๆ ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2548	2547
เงินกู้ที่การทางพิเศษฯ รับภาระเงินต้นและดอกเบี้ย		
- ค่าก่อสร้างทางพิเศษเฉลิมมหานคร	547.36	547.36
- ค่าก่อสร้างทางพิเศษฉลองรัช	1,052.64	1,052.64
รวมทั้งสิ้น	1,600.00	1,600.00

4) เงินกู้ธนาคารกรุงไทย จำนวน 183.48 ล้านบาท เป็นเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระเงินต้นและดอกเบี้ยที่การทางพิเศษฯ กู้เพื่อจ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการพิเศษฯ สายบางพลี - สุขสวัสดิ์

2.16 ดอกเบี้ยค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินค้างจ่าย เป็นดอกเบี้ยเงินกู้ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการทางพิเศษศรีรัช ที่การทางพิเศษฯ รับภาระโดยคำนวณตลอดอายุหนี้ตามสัญญาตั้งแต่ปี 2533 - 2551 จำนวน 21,589.23 ล้านบาท หักดอกเบี้ยจ่ายปี 2533 - 2548 จำนวน 17,704.02 ล้านบาท คงเหลือ 3,885.21 ล้านบาท

2.17 เงินรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการรถไฟฟ้า จำนวน 423.69 ล้านบาท เป็นเงินรับจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่อจ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการรถไฟฟ้า ที่การทางพิเศษ เป็นผู้ดำเนินการเวนคืนที่ดินให้กับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยตามมติคณะรัฐมนตรี

2.18 เงินรับเพื่อจ่ายค่างาน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2548	2547
เงินรับจาก กทม. เพื่อจ่ายค่าที่ดินทางหลวงรัชดาภิเษก	0.66	0.66
เงินรับจากกรมทางหลวง เพื่อจ่ายค่าสำรวจออกแบบและก่อสร้างสะพานลอยข้ามแยกศรีนครินทร์	0.10	0.10
เงินรับจากกองสลากกินแบ่งรัฐบาลเพื่อสร้างลานกีฬา	53.35	-
เงินรับบริษัทร่วมลงทุนเพื่อจ่ายค่าก่อสร้าง	0.25	-
รวม	54.36	0.76

2.19 เงินกองทุนสงเคราะห์ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2548	2547
ยอดยกมาต้นงวด	29.11	22.15
บวก รับสมทบระหว่างปี	3.78	7.09
	32.89	29.24
หัก จ่ายระหว่างปีและโอนไปกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	6.70	0.16
	26.19	29.08
บวก รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายโอนเข้ากองทุนฯ	0.01	0.03
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน	26.20	29.11
ภาระผูกพันที่ต้องจ่ายกรณีพนักงานลาออก	26.20	29.11

ตามข้อบังคับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 42 ว่าด้วยกองทุนสงเคราะห์ ข้อ 8 กำหนดว่า ถ้าเงินกองทุนสงเคราะห์ไม่พอจ่ายพนักงานที่ลาออกก็ให้จ่ายเพิ่มจากเงินของการทางพิเศษฯ

2.20 ทุน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2548	2547
โครงการทางด่วนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย	42,416.33	31,709.39
โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน	49.38	49.38
รวม	42,465.71	31,758.77



ในงวดบัญชี 2548 การทางพิเศษฯ ได้รับทุนจากรัฐบาล จำนวน 6,038.73 ล้านบาท และ
แปลงเงินยืมรัฐบาลเป็นทุน จำนวน 4,668.21 ล้านบาท ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2548

2.21 ส่วนเกินทุนจากการร่วมทุน เป็นสินทรัพย์ของทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษอุดรรัถยา บันทึก
บัญชีตามราคาที่ได้รับอนุมัติโครงการจากคณะรัฐมนตรี ตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีที่ นร 0202/11760
ลงวันที่ 22 กันยายน 2531 และที่ นร 0215/ว(ล) 7787 ลงวันที่ 14 มิถุนายน 2539 ตามลำดับเป็นค่าทางด่วน
ทั้งจำนวนดังนี้

	ราคาที่ได้ รับอนุมัติ	ค่าเสื่อม ราคาสะสม	หน่วย : ล้านบาท	
			มูลค่าตามบัญชี 2548	2547
ทางพิเศษศรีรัช				
สายบางโคล่ – แจ้งวัฒนะ, พญาไท-พระราม 9	12,547.37	1,864.81	10,682.56	10,849.86
สายพระราม 9 – ศรีนครินทร์ (ส่วนดี)	3,536.84	287.11	3,249.73	3,296.89
	<u>16,084.21</u>	<u>2,151.92</u>	<u>13,932.29</u>	<u>14,146.75</u>
ทางพิเศษอุดรรัถยา	14,589.11	3,477.15	11,111.96	11,637.37
รวม	<u>30,673.32</u>	<u>5,629.07</u>	<u>25,044.25</u>	<u>25,784.12</u>

2.22 ขาดทุนจากการปรับปรุงระบบแลกเปลี่ยนเงินตราฯ รอกการตัดบัญชี เป็นผลขาดทุน
จากการที่รัฐบาลปรับปรุงระบบการแลกเปลี่ยนเงินตราฯ เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน 2527 บันทึกบัญชีไว้เป็นรายการ
รอกการตัดบัญชีในส่วนทุน ซึ่งรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายโดยตัดจ่ายตามอายุหนี้คงเหลือ ตั้งแต่ปี 2528 – 2545 และเปลี่ยนเป็น
เฉลี่ยตัดจ่าย 4 ปี ตั้งแต่ปี 2546 – 2549 ต่อมาในปี 2548 ได้ตัดค่าใช้จ่ายที่เหลือออกทั้งจำนวน ตามหนังสือสำนักงาน
คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจที่ กค 0806/3711 ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน 2548 โดยมีรายละเอียดคงเหลือ
ณ วันสิ้นงวดดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2548	2547
ขาดทุนจากการปรับปรุงระบบแลกเปลี่ยนเงินตราฯ ทั้งสิ้น	259.54	259.54
หัก ตัดจ่ายงวดก่อน ๆ	241.57	232.59
ตัดจ่ายงวดนี้	17.97	8.98
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน	<u>-</u>	<u>17.97</u>

2.23 ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศรอการตัดบัญชี เป็นผลขาดทุนที่เกิดจากการปรับมูลค่าเงินกู้ ณ สิ้นงวดที่มีอยู่เดิมก่อนงวดวันที่ 30 กันยายน 2540 บันทึกบัญชีไว้เป็นรายการรอการตัดบัญชีในส่วนบุคคล รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายโดยตัดจ่ายตามอายุหนึ่งคงเหลือ ตั้งแต่ปี 2540 - 2545 และเปลี่ยนเป็นเฉลี่ยตัดจ่าย 4 ปี ตั้งแต่ปี 2546 - 2549 ต่อมาในปี 2548 ได้ตัดค่าใช้จ่ายที่เหลือออกทั้งจำนวน ตามหนังสือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจที่ กค 0806/3711 ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน 2548 โดยมีรายละเอียดคงเหลือ ณ วันสิ้นงวดดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2548	2547
ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนรอตัดบัญชีที่มีอยู่เดิม		
ก่อนงวด 30 กันยายน 2540	1,326.25	1,326.25
หัก ตัดจ่ายงวดก่อน ๆ	1,014.88	859.19
ตัดจ่ายงวดนี้	311.37	155.69
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน	-	311.37

2.24 ขาดทุนจากการใช้ระบบแลกเปลี่ยนเงินตรา แบบลอยตัวรอการตัดบัญชี จากการที่รัฐบาลประกาศเปลี่ยนแปลงระบบแลกเปลี่ยนเงินตรา จากระบบตะกร้าเงิน (Basket of Currencies) มาเป็นแบบลอยตัว (Managed Float) เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2540 ทำให้การทางพิเศษ เกิดผลขาดทุน ณ วันสิ้นงวด 3,292.41 ล้านบาท บันทึกผลขาดทุนเป็นรายการรอการตัดบัญชีในส่วนบุคคล รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายโดยตัดจ่ายตามอายุหนึ่งคงเหลือ ตั้งแต่ปี 2540 - 2545 และเปลี่ยนเป็นเฉลี่ยตัดจ่าย 4 ปี ตั้งแต่ปี 2546 - 2549 ต่อมาในปี 2548 ได้ตัดค่าใช้จ่ายที่เหลือออกทั้งจำนวน ตามหนังสือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจที่ กค 0806/3711 ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน 2548 โดยมีรายละเอียดดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2548	2547
ขาดทุนจากการใช้ระบบอัตราแลกเปลี่ยนลอยตัวทั้งสิ้น	3,292.41	3,292.41
หัก ตัดจ่ายงวดก่อน ๆ	2,245.98	1,722.77
ตัดจ่ายงวดนี้	1,046.43	523.21
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน	-	1,046.43

2.25 ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ในงวดบัญชีปี 2548 การทางพิเศษฯ มีผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศทั้งสิ้น 1,375.76 ล้านบาท โดยรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2548	2547
ขาดทุน (กำไร) จากการ Refinance	-	72.58
ขาดทุนจากการปรับปรุงระบบการแลกเปลี่ยนเงินตราฯ ตัดบัญชี	17.97	8.98
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราฯ ตัดบัญชี	311.37	155.69
ขาดทุนจากการใช้ระบบแลกเปลี่ยนเงินตราฯ ลอยตัวตัดบัญชี	1,046.42	523.21
รวม	1,375.76	760.46

2.26 ผลการดำเนินงาน ในปี 2548 การทางพิเศษฯ มีรายได้จากการดำเนินงานและรายได้อื่นรวม 5,520.96 ล้านบาท มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายอื่น 4,835.71 ล้านบาท ผลการดำเนินงานมีกำไรสุทธิ 685.25 ล้านบาท ตามรายละเอียดผลการดำเนินงานเปรียบเทียบ ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท			
	2548	2547	เพิ่ม (ลด)	
			บาท	ร้อยละ
รายได้				
รายได้จากการดำเนินงาน	5,321.05	5,219.89	101.16	1.94
รายได้ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร	48.62	15.06	33.56	222.84
รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับการดำเนินงาน	151.29	121.61	29.68	24.40
รวมรายได้	5,520.96	5,356.56	164.40	3.07
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล	920.78	836.91	83.87	10.03
ค่าใช้จ่ายสำนักงาน	541.93	519.51	22.42	4.32
ดอกเบี้ยจ่าย	984.99	928.92	56.07	6.04
ดอกเบี้ยค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตัดบัญชี	207.53	207.53	-	-
ค่าเสื่อมราคา	804.72	871.56	(66.84)	(7.67)
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	1,375.76	760.46	615.30	80.91
รวมค่าใช้จ่าย	4,835.71	4,124.89	710.82	17.23
กำไร (ขาดทุน) สุทธิก่อนรายการที่				
รัฐบาลรับภาระ	685.25	1,231.67	(546.42)	(44.36)
รายได้เงินอุดหนุน	2,872.32	2,913.70	(41.38)	(1.42)
ดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียมที่				
รัฐบาลรับภาระ	(2,872.32)	(2,913.70)	41.38	1.42
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	685.25	1,231.67	(546.42)	44.36

2.26.1 รายได้จากการดำเนินงานเป็นรายได้ค่าผ่านทาง เพิ่มขึ้นในงวดนี้ 101.16 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 1.94

2.26.2 ค่าใช้จ่ายรวมเพิ่มขึ้น 710.82 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 17.23 เป็นการเพิ่มขึ้นของ ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล 83.87 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายสำนักงาน 22.42 ล้านบาท ดอกเบี้ยจ่าย 56.07 ล้านบาท ขาดทุนจาก อัตราแลกเปลี่ยน 615.30 ล้านบาท และเป็นการลดลงของค่าเสื่อมราคา 66.84 ล้านบาท

2.26.3 การทางพิเศษฯ ประมาณการว่าจะนำเงินส่งเป็นรายได้แผ่นดินสำหรับผลการดำเนินงาน ประจำปี 2548 จำนวนร้อยละ 35 ของกำไรสุทธิ ภาวะหนี้สินจำนวนนี้ยังไม่บันทึบบัญชี สำหรับผลการดำเนินงาน ประจำปี 2547 การทางพิเศษฯ ได้นำส่ง จำนวน 501 ล้านบาทแล้ว

2.26.4 การทางพิเศษฯ จ่ายค่าธรรมเนียมในการตรวจสอบบัญชีประจำปี 2548 จำนวน 600,000 บาท

2.26.5 ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล 920.78 ล้านบาท ได้หักเงินที่เรียกเก็บจากบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน 232.41 ล้านบาท

2.27 สัญญาร่วมทุน

2.27.1 โครงการทางพิเศษศรีรัช

เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2531 การทางพิเศษฯ ได้ทำสัญญากับบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ให้เป็นผู้ลงทุนก่อสร้าง บริหาร ตลอดจนบำรุงรักษาระบบทางพิเศษศรีรัช มีกำหนดระยะเวลา 30 ปี นับจากวันเริ่มก่อสร้าง คือวันที่ 1 มีนาคม 2533 โดยมีสัดส่วนการแบ่งรายได้ดังนี้

โครงการในเขตเมือง (ทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอและส่วนบี)

	<u>ส่วนแบ่ง กทพ. (ร้อยละ)</u>	<u>ส่วนแบ่งบริษัทฯ (ร้อยละ)</u>
(1) 9 ปีแรก นับจาก "วันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก"	40	60
(2) 9 ปีสุดท้าย "ระยะเวลาตามสัญญา"	60	40
(3) ระยะเวลาระหว่าง (1) และ (2)	50	50

โครงการนอกเขตเมือง (ทางพิเศษศรีรัช ส่วนซี)

	<u>ส่วนแบ่ง กทพ. (ร้อยละ)</u>	<u>ส่วนแบ่งบริษัทฯ (ร้อยละ)</u>
(1) นับจำนวนวันเปิดใช้งานจนถึงวันที่ ทางพิเศษศรีรัช ส่วนบีแล้วเสร็จ	40	60
(2) ระยะเวลาหลังจากข้อ (1) จนถึงวันสิ้นสุดสัญญา	-	100

บริษัทได้ก่อสร้างงานพื้นที่ส่วนแรก (ถนนแจ้งวัฒนะ-พญาไท-ถนนพระราม 9) ระยะทาง 20.4 กิโลเมตร แล้วเสร็จและเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2536 สำหรับพื้นที่ส่วนบีสายหลักจาก โรงกรองน้ำสามเสน-บางโคล่ ระยะทาง 9.4 กิโลเมตร และได้เปิดให้บริการตลอดสายแล้ว เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2539

2.27.2 โครงการทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี (สายพระราม 9 – ศรีนครินทร์)

การทางพิเศษฯ ได้ทำสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี กับบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2540 ให้เป็นผู้ลงทุนก่อสร้าง บริหาร ตลอดจนบำรุงรักษาทางด่วน ระยะทางประมาณ 8 กิโลเมตร โดยรายได้ค่าผ่านทางทั้งหมดเป็นของบริษัทร่วมทุน เนื่องจากอยู่ในโครงข่าย นอกเขตเมือง งานก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2541

2.27.3 โครงการทางพิเศษอุดรรัถยา

การทางพิเศษฯ ได้ทำสัญญาร่วมทุนกับ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2539 ให้เป็นผู้ลงทุนก่อสร้าง บริหาร ตลอดจนบำรุงรักษาทางด่วน ระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่ลงนาม ในสัญญา ระยะทางรวม 32 กิโลเมตร แบ่งเป็น

ระยะที่ 1 ช่วงแจ้งวัฒนะ - เชียงราก ระยะทาง 22 กิโลเมตร ก่อสร้างแล้วเสร็จและ เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2541

ระยะที่ 2 ช่วงเชียงราก - บางไทร ระยะทาง 10 กิโลเมตร ก่อสร้างแล้วเสร็จและ เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2542

รายได้ค่าผ่านทางทั้งหมดเป็นของบริษัทร่วมทุน การทางพิเศษฯ จะได้รับส่วนแบ่ง รายได้ค่าผ่านทางเมื่อผลตอบแทนการลงทุนเกินกว่าร้อยละ 15.5

2.28 การจัดประเภทรายการใหม่

งบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2547 ได้จัดประเภทรายการใหม่บางรายการ เพื่อประโยชน์ในการเปรียบเทียบกับงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2548

2.29 ภาษีมูลค่าเพิ่มที่การทางพิเศษฯ รับภาระ

การทางพิเศษฯ รับภาระภาษีมูลค่าเพิ่มแทนผู้ใช้บริการในโครงการทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช (ยกเว้น ส่วน D) และทางพิเศษฉลองรัช โดยปกติภาษีมูลค่าเพิ่มนี้ต้องเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการ แต่การทางพิเศษฯ ยังไม่สามารถเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการได้ โดยตั้งแต่ปีงบประมาณ 2535-2547 ภาษีมูลค่าเพิ่มที่ การทางพิเศษฯ รับภาระ มีจำนวน 6,311.27 ล้านบาท และในปีงบประมาณ 2548 สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2548 จำนวน 707.30 ล้านบาท รวมทั้งสิ้น 7,018.57 ล้านบาท

2.30 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

การทางพิเศษฯ มีข้อพิพาทที่อยู่ระหว่างการพิจารณาของอนุญาโตตุลาการ จำนวน 6 คดี ข้อพิพาทที่คณะอนุญาโตตุลาการมีคำชี้ขาดแล้ว จำนวน 2 คดี ข้อพิพาทที่คณะอนุญาโตตุลาการมีคำชี้ขาดแล้วและ อยู่ระหว่างการดำเนินการในชั้นศาล จำนวน 2 คดี และคดีอื่น ๆ ที่การทางพิเศษฯ ถูกฟ้อง จำนวน 31 คดี รวมทั้งสิ้น จำนวน 41 คดีทุนทรัพย์รวม 17,099.73 ล้านบาท



2.30.1 ข้อพิพาทที่การทางพิเศษฯ ถูกฟ้องหรือถูกเรียกค่าชดเชยที่อยู่ระหว่างการพิจารณาของอนุญาโตตุลาการ จำนวน 6 คดี มูลค่ารวม 6,046.53 ล้านบาท ดังนี้

(1) บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เสนอข้อพิพาทเมื่อวันที่ 8 มิถุนายน 2543 เรียกร้องให้ชดเชยผลกระทบจาก "เหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น" ตามสัญญาข้อ 19 เป็นจำนวนเงิน 5.12 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญาข้อ 25.6 ตั้งแต่วันที่ 19 พฤศจิกายน 2542 จนกว่าจะทำการชดเชยข้อพิพาทจนครบถ้วน ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาคดีเกี่ยวกับการคัดค้านประธานคณะอนุญาโตตุลาการของศาลฎีกา

ความเห็นของกองคดี การทางพิเศษฯ เมื่อพิจารณาประเด็นที่พนักงานอัยการได้ต่อสู้คดีรวมทั้งพยานหลักฐานต่าง ๆ ที่ใช้ประกอบการดำเนินการข้อพิพาทแล้ว คาดว่าการทางพิเศษฯ น่าจะชนะคดี ซึ่งจะทำให้การทางพิเศษฯ ไม่ต้องชำระค่าเสียหายหรือค่าชดเชยใด ๆ ทั้งสิ้น

(2) บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เสนอข้อพิพาทเมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2544 เรียกร้องให้การทางพิเศษฯ แบ่งรายได้ค่าผ่านทางของโครงข่ายในเขตเมืองที่บริษัทพึงได้รับเป็นเงิน 3,831.48 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญาข้อ 25.6 นับตั้งแต่วันที่ 13 พฤศจิกายน 2535 เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จ ซึ่งมีสาเหตุมาจากการนับวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรกที่แตกต่างกัน ขณะนี้อยู่ระหว่างรอนัดสืบพยานในชั้นอนุญาโตตุลาการ ซึ่งจะนัดสืบพยานทุกวันพุธเริ่มตั้งแต่วันที่ 7 กันยายน 2548 ถึงวันที่ 28 ธันวาคม 2548

ความเห็นของกองคดี การทางพิเศษฯ เมื่อพิจารณาประเด็นที่พนักงานอัยการได้ต่อสู้คดีรวมทั้งพยานหลักฐานต่าง ๆ ที่ใช้ประกอบการดำเนินการข้อพิพาทแล้ว คาดว่าการทางพิเศษฯ น่าจะชนะคดี ซึ่งจะทำให้การทางพิเศษฯ ไม่ต้องชำระค่าเสียหายหรือค่าชดเชยใด ๆ ทั้งสิ้น

(3) บริษัท บิลฟิงเกอร์ เบอร์เกอร์ เอจี บริษัท ซ.การช่าง จำกัด (มหาชน) และบริษัท อัลเทอร์ เบาเอจี ในนามของกิจการร่วมค้า บีบีซีดี เสนอข้อพิพาทเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2543 เรียกร้องให้การทางพิเศษฯ ชำระเงินค่าติดตั้งระบบไฟฟ้าแสงสว่างที่เพิ่มขึ้นในโครงการทางพิเศษบูรพาวิถีเป็นเงิน 316.17 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับตั้งแต่วันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2543 จนกว่าจะชำระเสร็จ ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาคดีเกี่ยวกับการคัดค้านประธานคณะอนุญาโตตุลาการของศาลฎีกา

ความเห็นของกองคดี การทางพิเศษฯ เมื่อพิจารณาประเด็นที่พนักงานอัยการได้ต่อสู้คดีรวมทั้งพยานหลักฐานต่าง ๆ ที่ใช้ประกอบการดำเนินการข้อพิพาทแล้ว คาดว่าการทางพิเศษฯ น่าจะชนะคดี ซึ่งจะทำให้การทางพิเศษฯ ไม่ต้องชำระค่าเสียหายหรือค่าชดเชยใด ๆ ทั้งสิ้น

(4) กิจการร่วมค้า บีบีซีดี เสนอข้อพิพาทเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2543 เรียกร้องให้การทางพิเศษฯ ชำระเงินทดรองจ่ายที่ได้ชำระเงินชดเชยให้แก่ บริษัท อุบลสหธรรมขนส่ง (1983) จำกัด ผู้รับเหมาของกรมทางหลวงเพื่อและแทนการทางพิเศษฯ ไปตามข้อตกลงเพื่อที่จะได้เข้าดำเนินการก่อสร้างในเขตทางตามสัญญาโครงการทางพิเศษบูรพาวิถี เป็นเงิน 51.72 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับตั้งแต่วันที่บริษัทได้จ่ายเงินไปจนกว่าจะชำระเสร็จ ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาคดีเกี่ยวกับการคัดค้านประธานคณะอนุญาโตตุลาการของศาลฎีกา

ความเห็นของกองคดี การทางพิเศษฯ เมื่อพิจารณาประเด็นที่พนักงานอัยการได้ต่อสู้คดีรวมทั้งพยานหลักฐานต่าง ๆ ที่ใช้ประกอบการดำเนินการข้อพิพาทแล้ว คาดว่าการทางพิเศษฯ น่าจะชนะคดี ซึ่งจะทำให้การทางพิเศษฯ ไม่ต้องชำระค่าเสียหายหรือค่าชดเชยใด ๆ ทั้งสิ้น



(5) บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด เสนอข้อพิพาทเมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2542 เรียกร้องให้การทางพิเศษฯ ชำระเงินค่าจ้างก่อสร้างงานพิเศษเพิ่มเติม โครงการเชื่อมต่อทางยกระดับ ดินแดง - ดอนเมืองกับทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช เป็นเงิน 52.04 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับถัดจากวันเสนอข้อพิพาทเป็นต้นไป ขณะนี้อยู่ระหว่างการสืบพยานฝ่ายการทางพิเศษฯ

ความเห็นของกองคดี การทางพิเศษฯ เมื่อพิจารณาประเด็นที่พนักงานอัยการได้ต่อสู้คดีรวมทั้งพยานหลักฐานต่าง ๆ ที่ใช้ประกอบการดำเนินการข้อพิพาทแล้ว คาดว่าการทางพิเศษฯ น่าจะชนะคดี ซึ่งจะทำให้การทางพิเศษฯ ไม่ต้องชำระค่าเสียหายหรือค่าชดเชยใด ๆ ทั้งสิ้น

(6) บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (มหาชน) (NECL) ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2547 เรียกร้องให้การทางพิเศษฯ ชดเชยรายได้ค่าผ่านทางพิเศษส่วนที่ลดลงไปอันเนื่องมาจากการเปิดใช้ทางยกระดับอุตราภิมุข (ทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ ช่วงอนุสรณ์สถานถึงรังสิต) ซึ่งถือว่าเป็นทางแข่งขันตามสัญญาข้อ 16 ของสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ในปี 2542 และ 2543 เป็นเงินทั้งสิ้น 1,790 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างรอการนัดเพื่อพิจารณาแต่งตั้งประธานคณะอนุญาโตตุลาการ และกำหนดประเด็นข้อพิพาท รวมทั้งกระบวนการพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการต่อไป

ความเห็นของกองคดี การทางพิเศษฯ เมื่อพิจารณาประเด็นที่พนักงานอัยการได้ต่อสู้คดีรวมทั้งพยานหลักฐานต่าง ๆ ที่ใช้ประกอบการดำเนินการข้อพิพาทแล้ว คาดว่าการทางพิเศษฯ น่าจะชนะคดี ซึ่งจะทำให้การทางพิเศษฯ ไม่ต้องชำระค่าเสียหายหรือค่าชดเชยใด ๆ ทั้งสิ้น

2.30.2 ข้อพิพาทที่คณะอนุญาโตตุลาการมีคำชี้ขาดแล้ว จำนวน 2 คดี มูลค่า 12.34 ล้านบาท ดังนี้

(1) บริษัท กำแพงเพชรวิวัฒน์ก่อสร้าง จำกัด เสนอข้อพิพาทเมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2544 เรียกร้องให้การทางพิเศษฯ ชำระเงินค่าจ้างทำการก่อสร้างฐานราก และงานระดับดินที่เกี่ยวข้องของทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 เป็นเงิน 11.03 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2547 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดให้ยกคำขอของผู้เรียกร้องทุกข้อ การทางพิเศษฯ จึงไม่ต้องชำระค่าจ้างให้แก่บริษัท ตามคำขอท้ายคำเสนอข้อพิพาท และบริษัทไม่ได้ยื่นคำร้องต่อศาลเพื่อเพิกถอนคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการดังกล่าว คดีจึงเป็นอันเสร็จสิ้นการดำเนินการ

(2) ห้างหุ้นส่วนจำกัด เจ.พี.เอส.คลีนนิ่งเซอร์วิส เสนอข้อพิพาทเมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2546 เรียกร้องให้การทางพิเศษฯ คืนเงินประกันผลงาน จำนวน 1.31 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 15 ต่อปี นับแต่วันที่ยื่นคำเสนอข้อพิพาทไปจนกว่าจะชำระเสร็จ เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2548 คณะอนุญาโตตุลาการได้ทำคำชี้ขาดข้อพิพาท หมายเลขคำที่ 28/2546 ซึ่งคณะอนุญาโตตุลาการได้ชี้ขาดให้ยกคำเรียกร้องของผู้เรียกร้องเสีย ดังนั้นการทางพิเศษฯ จึงไม่ต้องคืนเงินประกันผลงานที่หักไว้พร้อมดอกเบี้ยให้แก่ผู้เรียกร้อง ซึ่งสำนักงานอัยการสูงสุดพิจารณาแล้วเห็นว่าคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการที่ให้ยกคำเรียกร้องชอบด้วยกฎหมายแล้ว ต่อมาเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2548 ห้างหุ้นส่วนฯ ได้ยื่นคำคัดค้านขอเพิกถอนคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการต่อศาลแพ่ง และเมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2548 ศาลแพ่งได้ไต่สวนคำร้องแล้วได้มีคำสั่งให้ยกคำร้องของผู้ร้อง ต่อมาห้างหุ้นส่วนฯ ได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งศาลแพ่งดังกล่าว แต่ศาลมีคำสั่งไม่รับคำฟ้องอุทธรณ์ของผู้ร้อง และห้างหุ้นส่วนฯ ไม่ได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งที่ไม่รับคำฟ้องอุทธรณ์ของศาลแพ่งดังกล่าว คดีจึงเป็นอันเสร็จสิ้นการดำเนินการ

2.30.3 ข้อพิพาทที่คณะอนุญาโตตุลาการมีคำชี้ขาดแล้ว และอยู่ระหว่างดำเนินการ
ในชั้นศาล จำนวน 2 คดี ทุนทรัพย์รวม 6,615.87 ล้านบาท ดังนี้

(1) บริษัท บิลฟิงเกอร์ เบอร์เกอร์ เอจี บริษัท ข.การช่าง จำกัด (มหาชน) และบริษัท
วัลเทอร์ เบาเอจี ในนามของกิจการร่วมค้า บีบีซีดี ได้เสนอข้อพิพาทเมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2543 เรียกร้องค่าเสียหาย
จากการขยายเวลาโดยการทางพิเศษฯ ได้ทำสัญญาเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2538 ว่าจ้างให้กิจการร่วมค้า บีบีซีดี ออกแบบ
และก่อสร้างทางพิเศษบูรพาวิถีเป็นสัญญาจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ เนื่องจากการทางพิเศษฯ ขยายเวลาก่อสร้างออกไป
11 เดือน ดังนั้นกิจการร่วมค้า บีบีซีดี จึงเรียกร้องค่าคงที่เพิ่มขึ้นเป็นเงิน 6,039.89 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตรา
ร้อยละ 7.5 ต่อปี นับจากวันที่ยื่นเสนอข้อพิพาท ซึ่งอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาด เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2544 ให้
การทางพิเศษฯ ชำระเงินจำนวน 6,039.89 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี จำนวนถึงวันยื่นคำเสนอ
ข้อพิพาทรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 6,254.98 ล้านบาท

ในการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2544 ได้มีข้อสังเกตว่าการเรียกร้อง
ค่าเสียหายเป็นจำนวนเงินสูงมาก สมควรให้นำเรื่องนี้เข้าสู่การพิจารณาของศาลยุติธรรม ดังนั้นการทางพิเศษฯ จึงทำ
หนังสือแจ้งให้บริษัททราบ

เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2545 กิจการร่วมค้า บีบีซีดี ได้ยื่นคำร้องต่อศาลแพ่งกรุงเทพใต้
ขอให้ศาลมีคำพิพากษาและบังคับตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ และวันที่ 30 ธันวาคม 2546 ศาลแพ่งกรุงเทพใต้
มีคำพิพากษาให้บังคับตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ คดีหมายเลขแดงที่ 36/2544 โดยให้การทางพิเศษฯ
ชำระเงินตามที่บริษัทเรียกร้อง ซึ่งการทางพิเศษฯ ได้พิจารณาแล้วเห็นว่าคำพิพากษาของศาลแพ่งกรุงเทพใต้ยังมี
ความคลาดเคลื่อนในข้อเท็จจริงและข้อกฎหมาย จึงได้แจ้งฐานะคดีให้สำนักงานอัยการสูงสุดดำเนินการยื่นอุทธรณ์
คำพิพากษาของศาลแพ่งกรุงเทพใต้ดังกล่าวต่อศาลฎีกาต่อไป และสำนักงานอัยการสูงสุดได้จัดทำคำฟ้องอุทธรณ์
ยื่นต่อศาลแพ่งกรุงเทพใต้แล้ว เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2547 ขณะนี้อยู่ระหว่างพิจารณาคดีของศาลฎีกา

ความเห็นของฝ่ายกฎหมาย การทางพิเศษฯ เห็นว่าจากประเด็นการต่อสู้คดีของ
พนักงานอัยการมีประเด็นสำคัญหลายข้อที่การทางพิเศษฯ น่าจะชนะคดี กล่าวคือตามเงื่อนไขของสัญญาทางพิเศษสาย
บางนา-บางพลี-บางปะกง ข้อ 1.9.2 (ข) (ก) ได้กำหนดเกี่ยวกับรูปแบบของหนังสือบอกกล่าวการขอปรับราคาคงที่
ไว้โดยชัดเจนว่า ผู้ร้องทั้งสามในฐานะผู้รับจ้างจะต้องบอกกล่าวเป็นหนังสือให้วิศวกรที่ปรึกษาของการทางพิเศษฯ
ทราบภายใน 30 วัน หลังจากที่ผู้รับจ้างได้ทราบถึงเหตุการณ์แห่งการขยายระยะเวลาการก่อสร้างออกไป 11 เดือน
พร้อมทั้งสำเนาให้การทางพิเศษฯ ทราบ หากผู้รับจ้างไม่ได้ส่งคำบอกกล่าวและสำเนานั้นภายในกำหนดเวลา
ดังกล่าว ให้ถือว่าผู้รับจ้างสละสิทธิที่จะขอให้มีการปรับปรุงใด ๆ ในส่วนที่เกี่ยวกับเหตุการณ์นั้นได้ คำวินิจฉัยของ
คณะอนุญาโตตุลาการ ในส่วนนี้จึงไม่ชอบด้วยกฎหมาย เป็นการวินิจฉัยขัดต่อข้อสัญญาโดยแจ้งชัด ซึ่งคณะกรรมการ
และคณะกรรมการการชดเชยต่าง ๆ ที่มาทำการตรวจสอบคำวินิจฉัยชี้ขาดต่างมีผลสรุปว่า คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ
ไม่ชอบด้วยข้อกฎหมายและเงื่อนไขตามสัญญาเช่นกัน



(2) การทางพิเศษฯ เสนอข้อพิพาทเมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2543 เรียกร้องให้บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BECL) คืนเงินค่าผ่านทางส่วนต่างตามประกาศกระทรวงมหาดไทยฉบับลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541 และตามประกาศกระทรวงมหาดไทยฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 เป็นเงิน 29.24 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 11.75 ต่อปี นับตั้งแต่วันที่ 24 ตุลาคม 2541 จนถึงวันยื่นเสนอข้อพิพาท (26 พฤษภาคม 2543) ต่อมาบริษัทได้ยื่นข้อเรียกร้องแย้งเมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2543 ให้การทางพิเศษฯ ชดใช้ ค่าเสียหายตามจำนวนเงินส่วนต่างของค่าผ่านทางตามประกาศฯ ฉบับแรกลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541 และฉบับที่ 2 ลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 เป็นเงิน 360.89 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญาและค่าเสียหายจนกว่าจะมีการปรับ อัตราค่าผ่านทางใหม่

เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2544 คณะอนุญาโตตุลาการได้ชี้ขาดว่า เงินที่การทางพิเศษฯ เรียกเก็บจากบริษัทจำนวน 29.24 ล้านบาท นั้น เป็นเงินที่บริษัทได้รับแบ่งหรือได้รับจากการทางพิเศษฯ โดยชอบ ด้วยสัญญาและกฎหมายทุกประการและไม่มีบทบัญญัติตามกฎหมายใดที่ให้อำนาจแก่การทางพิเศษฯ ต้องคืนเงิน ค่าผ่านทางให้แก่ผู้ใช้ทาง การทางพิเศษฯ จึงไม่มีสิทธิเรียกร้องเงินจำนวนดังกล่าวจากบริษัท และเนื่องจากประกาศฯ ฉบับลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541 สอดคล้องกับสัญญา ส่วนประกาศฯ ฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 ไม่สอดคล้องกับ สัญญาจึงให้การทางพิเศษฯ ชดใช้ค่าเสียหายตามส่วนต่างของค่าผ่านทางตามประกาศฯ ฉบับลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541 และฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 จำนวนถึงวันที่ 15 กรกฎาคม 2543 เป็นเงินจำนวน 360.89 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญาและค่าเสียหายโดยคำนวณตามจำนวนและประเภทของรถยนต์ที่ใช้ทางพิเศษนับตั้งแต่วันที่ 16 กรกฎาคม 2543 จนกว่าจะมีการปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่ การทางพิเศษฯ ได้มีหนังสือแจ้งปฏิบัติการปฏิบัติตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการให้บริษัททราบ นอกจากนั้นคณะกรรมการพิจารณาคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ กรมบัญชีกลาง เห็นว่าคำวินิจฉัยชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการดังกล่าว ไม่ชอบด้วยข้อกฎหมาย ตามหนังสือกรมบัญชีกลาง ที่ กค 0530.8/1816 ลงวันที่ 17 มกราคม 2545 และเมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2547 ศาลแพ่งกรุงเทพใต้ได้มีคำพิพากษา ให้บังคับตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการดังกล่าว ต่อมาพนักงานอัยการได้ยื่นอุทธรณ์เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2548 ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาคดีของศาลฎีกา

ความเห็นของฝ่ายกฎหมาย การทางพิเศษฯ เห็นว่าจากประเด็นการต่อสู้คดีของ พนักงานอัยการมีประเด็นสำคัญหลายข้อที่การทางพิเศษฯ น่าจะชนะคดี

2.30.4 คดีอื่น ๆ ที่การทางพิเศษฯ ถูกฟ้อง จำนวน 31 คดี มูลค่าทรัพย์สินรวม 4,424.98 ล้านบาท

2.31 ข้อพิพาทที่การทางพิเศษฯ เป็นฝ่ายยื่นคำเสนอข้อพิพาท จำนวน 2 คดี มูลค่าทรัพย์สินรวม 18.17 ล้านบาท ดังนี้

(1) วันที่ 31 มกราคม 2546 พนักงานอัยการสำนักงานอัยการพิเศษฝ่ายคดีแพ่ง 4 สำนักงาน อัยการสูงสุดในฐานะผู้รับมอบอำนาจของการทางพิเศษฯ ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการเรียกร้องให้ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รับผิดชอบตามสัญญาโครงการทางพิเศษศรีรัชให้ดำเนินการแก้ไข เพื่อป้องกันและ ลดผลกระทบจากเสียงดังรบกวนด้วยการติดตั้งกำแพงกันเสียงและจัดทำทางเข้า-ออก รวมทั้งการก่อสร้างท่อรับน้ำฝน จาก Free Flow ให้แก่ผู้ร้องเรียนที่ได้รับความเดือดร้อนและให้ชำระเงินแก่การทางพิเศษฯ กรณีที่บริษัทไม่ดำเนินการ และการทางพิเศษฯ ได้เข้าดำเนินการและจ่ายค่าใช้จ่ายไปแล้ว เป็นจำนวนเงิน 1.41 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตาม สัญญาคำนวณถึงวันที่ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเป็นเงิน 0.31 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 1.72 ล้านบาท และดอกเบี้ย

ตามสัญญาฉบับแต่ยื่นคำเสนอซื้อพิพาทเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น ขณะนี้อยู่ระหว่างรอการนัดเพื่อพิจารณาแต่งตั้งประธานคณะอนุญาโตตุลาการ และกำหนดประเด็นข้อพิพาทรวมทั้งกระบวนการพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการต่อไป

ความเห็นของกองคดี การทางพิเศษฯ เมื่อพิจารณาประเด็นที่พนักงานอัยการได้ต่อสู้คดีรวมทั้งพยานหลักฐานต่าง ๆ ที่ใช้ประกอบการดำเนินการซื้อพิพาทแล้ว คาดว่าการทางพิเศษฯ น่าจะชนะคดี

(2) วันที่ 30 เมษายน 2547 การทางพิเศษฯ ได้ยื่นคำเสนอซื้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการเรียกร้องให้ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ชำระเงินค่าใช้จ่ายของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วน A ส่วน B และส่วน C ที่ค้างชำระตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2537 ถึงเดือนเมษายน 2539 และตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2539 ถึงเดือนเมษายน 2543 เป็นจำนวนเงินต้น 10.41 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญาข้อ 25.6 คำนวณถึงวันที่ 30 เมษายน 2547 เป็นเงิน 6.04 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 16.45 ล้านบาท และดอกเบี้ยนับแต่วันถัดจากวันเสนอซื้อพิพาทจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น บริษัทได้ยื่นคำคัดค้านต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการแล้วเมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2547 ขณะนี้อยู่ระหว่างรอการนัดเพื่อพิจารณาแต่งตั้งประธานคณะอนุญาโตตุลาการ และกำหนดประเด็นข้อพิพาทรวมทั้งกระบวนการพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ

ความเห็นของกองคดี การทางพิเศษฯ เมื่อพิจารณาประเด็นที่พนักงานอัยการได้ต่อสู้คดีรวมทั้งพยานหลักฐานต่าง ๆ ที่ใช้ประกอบการดำเนินการซื้อพิพาทแล้ว คาดว่าการทางพิเศษฯ น่าจะชนะคดี



.....