

ที่ นร 0215/ ๗8๓9

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กท 10300

17 มิถุนายน 2539

เรื่อง การแก้ไขปัญหาค่าเงินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแดง - คอนเมือง

เรียน รองนายกรัฐมนตรี (นายสมัคร สุนทรเวช) ประธานคณะกรรมการแก้ไขปัญหาค่าเงินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแดง - คอนเมือง

อ้างถึง หนังสือคณะกรรมการแก้ไขปัญหาค่าเงินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแดง - คอนเมือง ที่ นร 0104/10446 ลงวันที่ 11 มิถุนายน 2539

ตามที่ได้เสนอเรื่อง การแก้ไขปัญหาค่าเงินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแดง - คอนเมือง ไปเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2539 ลงมติอนุมัติหลักการและเงื่อนไขการแก้ไขปัญหาค่าเงินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแดง - คอนเมือง ทั้ง 4 ข้อ ตามที่ประธานคณะกรรมการแก้ไขปัญหาค่าเงินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแดง - คอนเมือง เสนอ สำหรับการจัดหาเงินลงทุนในส่วนของรัฐบาลให้กระทรวงการคลังเป็นผู้พิจารณาเงื่อนไขและแหล่งเงินทุน

จึงเรียนยืนยันมา ได้แจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องตามบัญชีแนบท้ายทราบด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

(นายพหล เสงี่ยม)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

17 มิ.ย. 2539

สำนักบริหารการประชุมคณะรัฐมนตรี

โทร. 2822706

โทรสาร 2822708

พอ. ส่วนท..... ทท ๗ มิ.ย. ๒
 จวค. (อว)..... ๑๗ มิ.ย. ๒
 จวค. ๑๗ มิ.ย. ๒
 จวค. ๑๗ มิ.ย. ๒
 จวค. ๑๗ มิ.ย. ๒

ที่ นร 0215/ว(ล)7840

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กท 10300

๗ มิถุนายน 2539

เรื่อง การแก้ไขปัญหาการดำเนินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแดง - ดอนเมือง

กราบเรียน/เรียน นรม., รัฐ-กค., คค., มท., ผอ.-สงป., เลขา-สศช., อส., เลขา-สจร.,
เลขา-สคก.

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือคณะกรรมการแก้ไขปัญหาการดำเนินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทาน
สายดินแดง - ดอนเมือง ที่ นร 0104/10446 ลงวันที่ 11 มิถุนายน 2539

ด้วยคณะกรรมการแก้ไขปัญหาการดำเนินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแดง -
ดอนเมืองได้เสนอเรื่อง การแก้ไขปัญหาการดำเนินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแดง -
ดอนเมือง มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2539 ลงมติอนุมัติหลักการ
และเงื่อนไขในการแก้ไขปัญหาการดำเนินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแดง - ดอนเมือง
ทั้ง 4 ข้อ ตามที่ประธานคณะกรรมการแก้ไขปัญหาการดำเนินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสาย
ดินแดง - ดอนเมืองเสนอ สำหรับการจัดหาเงินลงทุนในส่วนของรัฐบาลให้กระทรวงการคลัง
เป็นผู้พิจารณาเงื่อนไขและแหล่งเงินทุน

จึงกราบเรียน, จึงเรียนยืนยันมา, จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ(อย่างยั้ง)

✓

(นายพดล เสงเจริญ)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สำนักบริหารการประชุมคณะรัฐมนตรี

17 มิ.ย. 2539

โทร. 2822706

โทรสาร 2822708

พ. ส่วนฯ..... 17 มิ.ย. 39
จก. (ธว)..... 17 มิ.ย. 39
จก...... 17 มิ.ย. 39
จก. บัญชีฯ..... 17 มิ.ย. 39



ที่ นร ๐๑๐๔/๑๐๔๔๖

ศึกษาธิการ 3335
ทำเนียบรัฐบาล 14 ส.ธ.
กรุงเทพฯ 10300 ๑๖.๑.๖๒
15.

๑๑ มิถุนายน 2539

เรื่อง การแก้ไขปัญหาการดำเนินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแดง-ดอนเมือง
กราบเรียน ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี

อ้างถึง 1. มติคณะรัฐมนตรี แจ้งตามหนังสือที่ นร 0215/1279 ลงวันที่ 31 มกราคม 2539
2. มติคณะรัฐมนตรี แจ้งตามหนังสือที่ นร 0215/ว(ล)3431 ลงวันที่ 14 มีนาคม 2539

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. หนังสือกระทรวงการคลังที่ กค 0304/22647 ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2539
2. หนังสือบริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) ที่ ดีเอ็มที/เอสบี/200/39
ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2539
3. หนังสือบริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) ที่ ดีเอ็มที/เอสบี/210/39
ลงวันที่ 29 พฤษภาคม 2539
4. ตารางเปรียบเทียบข้อเสนองานของกระทรวงการคลัง บริษัทฯ คณะกรรมการฯ
และข้อเสนอปรับปรุงเพิ่มเติม

๑๖.๑.๖๒

ก. ตามมติคณะรัฐมนตรีที่อ้างถึงข้อ 1 ได้แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาปัญหาดังกล่าว
ตามสัญญาสัมปทาน และพิจารณาหาข้อยุติในการเชื่อมต่อทางสัมปทาน ดินแดง-ดอนเมือง
ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้พิจารณาและประสานคณะกรรมการ (ฯพณฯ รองนายกรัฐมนตรี นายสมัคร สุนทรเวช)
ได้นำเรียนคณะรัฐมนตรีทราบเรื่องมาตามลำดับ ครั้นล่าสุดตามมติคณะรัฐมนตรีที่อ้างถึงข้อ 2 ซึ่งคณะ-
รัฐมนตรีเห็นชอบ

ในหลักการกล่าวโดยสรุป ดังนี้.-

1. เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตในภาพรวมสมควรแก้ไขปัญหาการจราจร
บริเวณทางด่านดินแดงด้วย โดยให้มีการเชื่อมต่อกับโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2
โดยให้บริษัทฯ และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ลงทุนในอัตราส่วนฝ่ายละครึ่ง
2. รัฐบาลเข้าร่วมมือแก้ไขปัญหาดังกล่าวทางการเงิน ตามผลการเจรจาของทั้งสองฝ่าย

3. ขยายเส้นทางยกระดับต่อไปจนถึงอนุสรณ์สถาน ระยะทางประมาณ 5.7 กม.
หากบริษัทฯ ไม่ต้องการใช้สิทธิ์เพื่อดำเนินการก่อสร้าง ให้กรมทางหลวงเข้าไปดำเนินการก่อสร้าง
ความละเอียดจัดจ้างตามมติคณะรัฐมนตรี หนังสือที่อ้างถึงข้อ 2 นั้น

ข. คณะกรรมการพิจารณาแก้ไขปัญหา (ฯพณฯ รองนายกรัฐมนตรี นายสมัคร สุนทรเวช)
ได้พิจารณา มอบหมายให้กระทรวงการคลังและผู้เกี่ยวข้องเจรจาหรือกับบริษัท ทางยกระดับดอนเมือง
จำกัด (มหาชน) เพื่อหามาตรการทางการเงินในการแก้ไขปัญหาการดำเนินการ ในการนี้กระทรวง
การคลังได้แต่งตั้งคณะทำงานซึ่งมีผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลังเป็นประธานและมีผู้แทน
กรมทางหลวง กรมบัญชีกลาง บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสำนักงานเศรษฐกิจ-
การคลัง ร่วมเป็นคณะทำงานเป็นผู้ดำเนินการและได้เสนอมาตรการทางการเงินในการแก้ไขปัญหา
การดำเนินการ ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ข้อ 1 รวม 4 ทางเลือก คือ.-

ทางเลือกที่ 1

1. การแก้ปัญหาหนี้ค้างชำระและลดภาระหนี้เงินกู้เดิม

- (1) ให้บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 1,522.5 ล้านบาท และให้นำเงินที่ได้จากการเพิ่มทุนนี้
ไปชำระหนี้ที่ค้างชำระ
- (2) บริษัทฯ มอบหมายให้บริษัทฯ เจรจากับเจ้าหนี้เงินกู้เพื่อขอลดอัตราดอกเบี้ยและขอขยาย
ระยะชำระหนี้เงินกู้

2. การลงทุนเพิ่มและการขยายอสังหาริมทรัพย์

- (1) บริษัทฯ จะต้องจัดหาเงินลงทุนประมาณ 3,700 ล้านบาท เพื่อ
 - * ต่อขยายทางเข้าบริเวณท่าอากาศยานดอนเมือง และขยายเส้นทางออกไปจนถึง
บริเวณอนุสรณ์สถาน
 - * ขยายเส้นทางเพื่อให้ต่อเชื่อมเข้ากับทางด่วนขั้นที่ 1 โดยให้บริษัทฯ แบ่งค่า
ใช้จ่ายในการลงทุนกับการทางพิเศษฯ คนละครึ่ง
- (2) รัฐบาลโดยกรมทางหลวง จะขยายระยะสัมปทานจากเดิม 25 ปี นับจากวันที่สัญญาสัมปทาน
มีผลบังคับใช้ เป็น 25 ปี นับจากวันที่จะมีการลงนามในสัญญาแก้ไขสัญญาสัมปทานอันเป็นผล
จากการเจรจาหรือในครั้งนี้ และเริ่มต้นแบ่งรายได้แก่รัฐตั้งแต่วันที่ 22

3. การระดมทุนและการปรับโครงสร้างผู้ถือหุ้น

- (1) การลงทุนตามข้อ 2. (1) จะกระทำโดยการเพิ่มทุนจำนวน 3,000 ล้านบาท และให้รัฐบาลเป็นผู้ลงทุนในส่วนนี้ ส่วนที่เหลือให้บริษัทฯ ใช้เงินสดคงเหลือจากการดำเนินงานมาลงทุน
- (2) ผลจากการเพิ่มทุนของผู้ถือหุ้นเดิมและการร่วมลงทุนของรัฐบาล จะทำให้โครงสร้างผู้ถือหุ้นเปลี่ยนแปลงไปดังนี้

	ล้านบาท	สัดส่วน
ผู้ถือหุ้นเดิม	3,045.00	
เพิ่มทุนจากผู้ถือหุ้นเดิม	1,522.50	
ทุนจดทะเบียนใหม่	4,567.50	60.35%
รัฐบาลร่วมลงทุน	3,000.00	39.65%
ทุนจดทะเบียนภายหลังรัฐบาลร่วมทุน	7,567.50	100.00%

- (3) เมื่อบริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ รัฐบาลจะคงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ในระดับไม่เกินร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียนและชำระแล้ว โดยรัฐบาลจะขายหุ้นส่วนที่เกิน (ถ้ามี) คืนแก่ผู้ถือหุ้นเดิมในราคา IPO-10% ทั้งนี้ราคาหุ้นที่ขายจะต้องไม่ต่ำกว่าราคาเสมอภาค (Par) มากกว่า Carrying Cost

4. การปรับค่าผ่านทาง

- (1) เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2540 ให้บริษัทฯ ปรับเพิ่มค่าผ่านทางอีก 10 บาทเป็น 30 บาท ซึ่งเป็นระยะเวลาที่คาดว่าบริษัทฯ ดำเนินการสร้างสะพานลอยกลับทิศทางบริเวณแยกบางเขนและหลักสี่ และกรมทางหลวงได้ดำเนินการสร้างสะพานวนกลับ(U-turn) แล้วเสร็จ
- (2) เมื่อการก่อสร้างส่วนต่อขยายแล้วเสร็จและเปิดให้บริการ (คาดว่าประมาณเดือนกรกฎาคม 2541) ให้บริษัทฯ ปรับค่าผ่านทางปกติขึ้นอีก 10 บาทเป็น 40 บาท โดยที่ผู้ใช้บริการจะสามารถเดินทางเข้าสู่บริเวณท่าอากาศยานดอนเมืองได้ และสำหรับส่วนต่อขยายจากท่าอากาศยานดอนเมืองถึงอนุสรณ์สถานฯ คิดค่าผ่านทางอีก 15 บาท
- (3) หลังจากปี 2541 ให้บริษัทฯ ปรับขึ้นค่าผ่านทางได้ 10 บาท ทุก 5 ปี
- (4) ให้บริษัทฯ ปรึกษาการกำหนดค่าภาษีมูลค่าเพิ่มเอง โดยไม่ผลิกภาระภาษีให้กับผู้ใช้ทาง กล่าวคือราคาค่าผ่านทางที่กำหนดจะเป็นราคาที่รวมค่าภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว

7/37

ทางเลือกที่ 2

รายละเอียดเช่นเดียวกับทางเลือกที่ 1 ยกเว้น

1. การดำเนินการตามข้อ 1.(2) ให้ดำเนินการดังนี้แทน

"(2) รัฐบาลจัดหาเงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรนจำนวน 8,500 ล้านบาท เพื่อ Refinance เงินกู้เดิมโดยมีระยะเงินกู้ 15 ปี รวมระยะเวลาปลอดหนี้ 3 ปี กำหนดดอกเบี้ยในอัตรา ร้อยละ 8.5 ต่อปี และให้ชำระคืนต้นเงินและดอกเบี้ยเงินกู้เป็นรายไตรมาส โดยมีเงื่อนไขว่า หากในปีใดบริษัทมีรายได้ก่อนหักค่าใช้จ่ายสูงกว่าร้อยละ 20 ของรายได้ที่ประมาณการ ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย บริษัทจะต้องนำเงินรายได้ส่วนที่เกินทั้งหมดมาชำระดอกเบี้ยเพิ่มเติม ทั้งนี้อัตราดอกเบี้ยรวมจะต้องไม่เกินร้อยละ 12.5 ต่อปี โดยกำหนดให้ชำระดอกเบี้ยส่วนที่เพิ่มเติมภายใน 15 วันหลังจากการรับรองการตรวจสอบบัญชีประจำปี

2. เมื่อบริษัท เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ บริษัทจะต้องนำเงินที่ได้จากการเพิ่มทุน ทั้งจำนวน ไปชำระคืนต้นเงินกู้ตามข้อ 1.(2) และ รัฐบาลจะคงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท ในระดับไม่เกินร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียนและชำระแล้ว โดยรัฐบาลจะขายหุ้นส่วนที่เกิน (ถ้ามี) คืนแก่ผู้ถือหุ้นเดิมในราคา IPO-10% ทั้งนี้ราคาหุ้นที่ขายจะต้องไม่ต่ำกว่าราคา เสมอภาค (Par) บวกด้วย Carrying Cost

ทางเลือกที่ 3

รัฐบาลเข้าไปซื้อทั้งโครงการ ซึ่งทางผู้ถือหุ้นจะขายในราคา Par บวกด้วย Carrying Cost และหนี้สินทั้งหมดของบริษัทฯ ซึ่ง ณ วันที่ 30 กันยายน 2539 จะมีมูลค่าประมาณ 17,000 ล้านบาท

ทางเลือกที่ 4

รัฐบาลจ่ายเงินชดเชยค่าความเสียหายทางการเงิน ซึ่งบริษัทได้เรียกร้องต่อกรมทางหลวง เป็นจำนวนประมาณ 9,773.6 ล้านบาท (ซึ่งหากรัฐบาลเลือกทางเลือกนี้ จะต้องมีการเจรจาในเรื่อง จำนวนเงินที่เหมาะสมต่อไป)

เงื่อนไขการดำเนินการตามทางเลือกข้างต้น

ภายหลังจากการที่รัฐบาลได้ให้ความช่วยเหลือตามมาตรการข้างต้นแล้ว บริษัทจะต้อง ไม่เรียกร้องให้รัฐบาลชดเชยค่าเสียหายใด ๆ อีก

/ ทั้งนี้ ...

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เสนอประเด็นการต่ออายุสัมปทานตามข้อ 2.(2) และการปรับค่าผ่านทางตามข้อ 4. ซึ่งไม่อยู่ในอำนาจการพิจารณาของกระทรวงการคลัง จึงใคร่ขอให้คณะกรรมการพิจารณาหาข้อยุติในการดำเนินโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแดง-ดอนเมือง เป็นผู้พิจารณาต่อไป

ความเห็นของคณะทำงาน คณะทำงานฯ ได้เสนอให้รัฐบาลเลือกดำเนินการตามทางเลือกที่ 1 หากไม่อยู่ในวิสัยที่เป็นไปได้หรือเหมาะสม จึงพิจารณาดำเนินการตามทางเลือกที่ 2 ทั้งนี้เนื่องจากเห็นว่าจะดีกว่าการชดเชยค่าเสียหายตามทางเลือกที่ 4 เพราะความเป็นไปได้ในการยอมรับวงเงินค่าเสียหายตามที่บริษัทฯ เปรียบร้องคงจะเป็นไปได้ยาก และอาจจะมีภาระหนี้สูง ซึ่งคงไม่เหมาะที่จะมีคดีความในเรื่องนี้ซึ่งมีผู้ลงทุนผู้ให้เงินกู้ต่างประเทศร่วมอยู่ด้วย ส่วนการดำเนินการตามทางเลือกที่ 3 ก็จะเป็นการมองว่าเป็นการกระทำที่ไม่เหมาะสม ที่ภาครัฐรวบกิจการที่ให้สัมปทานแก่เอกชนมาเป็นของรัฐ เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุนในโครงการพื้นฐาน

ความเห็นกระทรวงการคลัง

1. เห็นด้วยกับการดำเนินการตามทางเลือกที่ 1 หรือทางเลือกที่ 2 เพราะจะเป็นเครดิตของรัฐบาลนี้ที่สามารถแก้ไขปัญหาการดำเนินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแดง-ดอนเมือง ซึ่งเรื้อรังมากกว่า 6 ปี อันเป็นผลจากกรมทางหลวงไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาสัมปทานที่ได้ผูกพันในการส่งมอบพื้นที่บริเวณสี่แยกบางเขนและหลักสี่ และเอกชนผู้รับสัมปทานก็สามารถดำเนินการธุรกิจต่อไปได้ โดยมีผลตอบแทนจากการลงทุนในอัตราพอสมควร (ร้อยละ 14) รวมทั้งสถาบันการเงินผู้ให้เงินกู้กับบริษัทฯ ทั้งจากแหล่งภายในและนอกประเทศ ก็จะได้รับชำระหนี้ตามเงื่อนไขที่ผูกพันหรือที่จะเจรจาตกลงกันต่อไป ส่วนประชาชนก็จะได้รับความสะดวกในการใช้บริการทางยกระดับในราคาพอสมควร และประการสุดท้าย ผลที่จะมีต่อเศรษฐกิจในภาพรวม คือการแก้ไขปัญหาจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิต โดยเฉพาะช่วงเส้นทางไปยังท่าอากาศยานดอนเมือง อันเป็นหน้าตาของประเทศ และอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการเดินทางออกชานเมืองสู่ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

2. การดำเนินการตามทางเลือกที่ 1 หรือ ทางเลือกที่ 2 ซึ่งกำหนดให้บริษัทฯ เพิ่มทุนโดยผู้ถือหุ้นเดิมเป็นเงินประมาณ 1,500 ล้านบาท และให้รัฐบาลร่วมลงทุนอีกเป็นเงิน 3,000 ล้านบาท ซึ่งมีสัดส่วนผู้ถือหุ้นประมาณร้อยละ 40 จะทำให้ฐานะการเงินของบริษัทฯ มีความมั่นคงขึ้น โดยมีสัดส่วนหนี้สินต่อเงินลงทุนประมาณ 1:1 จะเป็นการสร้างความมั่นใจให้แก่เจ้าหนี้เงินกู้ในความสามารถในการชำระคืนหนี้เงินกู้ของบริษัทฯ

3. รัฐบาลควรให้ความสำคัญในการดำเนินการตามทางเลือกที่ 1 เป็นลำดับแรก หากไม่อยู่ในวิสัยที่เป็นไปได้หรือเหมาะสม จึงเลือกดำเนินการตามทางเลือกที่ 2 โดยจัดหาเงินกู้ ในวงเงิน 8,500 ล้านบาท ซึ่งมีระยะเงินกู้ 15 ปี รวมระยะปลอดหนี้ 3 ปี และกำหนดดอกเบี้ย ในอัตราร้อยละ 8.5 ต่อปี เพราะทางเลือกที่ 2 อาจต้องมีการอธิบายเหตุผลต่อสาธารณะในการ จัดหาเงินกู้ดังกล่าว

4. สำหรับแนวทางในการเจรจากับเจ้าหนี้เดิม ซึ่งเห็นความเหมาะสมให้บริษัทฯ เป็นผู้เจรจาร่วมกับบริษัทฯ โดยมีเป้าหมายเพื่อขอลดอัตราดอกเบี้ย ซึ่งรวมทั้งการขยายระยะเวลาชำระหนี้คืน สามารถกระทำได้โดยมีสิ่งจูงใจ คือ การโอนหนี้เป็นหุ้นบางส่วน หรือการให้ส่วนแบ่ง ผลกำไรจากการดำเนินงาน (Profit Sharing) ในกรณีบริษัทฯ มีรายได้หรือผลกำไรจากการดำเนินงานสูงขึ้น

ค. บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) มีหนังสือที่ ดี.เอ็ม.ที/เอสบี/200/39 ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2539 สรุปความว่า บริษัทฯ ได้พิจารณารายงานของคณะกรรมการฯ แล้ว ยังมีประเด็นที่ยังไม่เป็นที่ยอมรับของบริษัทฯ จึงขอให้ชาวสหบทวนอีกครั้ง รายละเอียดตามสิ่งที่ส่ง มาด้วยข้อ 2 ในการนี้คณะกรรมการฯ ได้มีการประชุมและมีมติในการประชุมคณะกรรมการฯ ครั้งที่ 5/2539 เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2539 แล้ว อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ได้เสนอข้อเรียกร้อง เพิ่มเติมตามหนังสือที่ ดี.เอ็ม.ที/เอสบี/210/39 ลงวันที่ 29 พฤษภาคม 2539 ดังปรากฏตาม สิ่งที่ส่งมาด้วยข้อ 3 จึงใคร่ขอเปรียบเทียบข้อเสนองของกระทรวงการคลัง บริษัทฯ คณะกรรมการฯ และข้อเสนอรืปรับปรุงเพิ่มเติม ดังปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วยข้อ 4

ผลการพิจารณาของคณะกรรมการและข้อเสนอรืปรับปรุงเพิ่มเติม โครงการต่อเชื่อมทางยกระดับ ดินแดง-ดอนเมือง

คณะกรรมการฯ เห็นด้วยกับความเห็นของกระทรวงการคลัง ทั้ง 4 ประการดังกล่าวข้างต้น สำหรับประเด็นการดำเนินการตามทางเลือกต่าง ๆ ให้ดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการฯ ในข้อที่ 3 และเพื่อความกระจ่างในทางปฏิบัติให้ดำเนินการตามข้อเสนอรืปรับปรุงเพิ่มเติมในข้อที่ 4 ของตารางเปรียบเทียบฯ ด้วย

10/37

จึงขอประทานกราบเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาเสนอ กรม. เพื่อพิจารณาอนุมัติในหลักการ และเงื่อนไขดังต่อไปนี้

1. ให้ดำเนินการตามทางเลือกที่ 1 เป็นลำดับแรก หากไม่อยู่ในวิสัยที่เป็นไปได้หรือเหมาะสม จึงเลือกดำเนินการตามทางเลือกที่ 2 โดยจัดหาเงินกู้ในวงเงิน 8,500 ล้านบาท ซึ่งมีระยะเงินกู้ 15 ปี รวมระยะปลอดหนี้ 3 ปี และกำหนดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 8.5 ต่อปี

2. มอบหมายให้บริษัทฯ ร่วมกับบริษัทดำเนินการเจรจากับเจ้าหนี้เดิม เพื่อขอลดดอกเบี้ยหรือขยายระยะหนี้เงินกู้ ทั้งนี้ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 45 วัน นับจากวันที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติให้ดำเนินการ

3.ให้นำข้อเสนองของคณะกรรมการฯ และข้อเสนอปรับปรุงเพิ่มเติม เกี่ยวกับการขยายอุปทานตามข้อที่กล่าวในข้อ 2.(2) รวมทั้งการปรับค่าผ่านทางตามข้อที่กล่าวในข้อ 4.(1), 4.(2) และ 4.(3) ให้คณะกรรมการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 พิจารณาคำเนินการต่อไป

4. ให้ดำเนินการตามข้อ 1, 2, และ 3 ให้แล้วเสร็จภายในวันที่ 30 กันยายน 2539

ขอแสดงความนับถืออย่างสูง



(นายสมัคร สุนทรเวช)

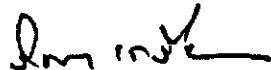
รองนายกรัฐมนตรี

ประธานคณะกรรมการแก้ไขปัญหาการดำเนินการโครงการ

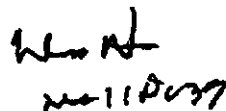
เชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแดง-ดอนเมือง

กราบเรียน นาย.

ส.ท.สง.เสนอ
ส.ท.โครงการดินแดง-ดอนเมือง
11 มิถุนายน 2539



นายสมัคร สุนทรเวช



ที่ กก 0304/22647

ตำนาน

กระทรวง (ปกครอง) จันทบุรี
ถนนพหลโยธิน กรุงเทพฯ 10000

๙๙ พฤษภาคม ๒๕๓๙

11/37

เรื่อง ประสานคณะกรรมการพิจารณาข้อยุติในการดำเนินโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทาน
สายดินแดง-คอนเมือง

สิ่งที่ส่งมาด้วย ตารางแสดงความเป็นไปได้และฐานะการเงินของบริษัท ในการดำเนินการตาม
มาตรการทางการเงินที่เสนอ

กรมที่ดินคณะกรรมการพิจารณาหาข้อยุติในการดำเนินโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทาน สายดินแดง-ดอนเมืองได้มีมติในการประชุมคณะกรรมการฯ ครั้งที่ ๓/๒๕๓๙ เมื่อวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๓๙ ให้กระทรวงการคลังเจรจาหรือกับบริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) เพื่อหามาตรการทางการเงินในการแก้ไขปัญหาค่าดำเนินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแดง-ดอนเมือง และให้รายงานผลภายในวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๓๙ และต่อมาได้มีหนังสือขอขยายระยะเวลาการรายงานผลการเจรจาเป็นภายในวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๓๙ นั้น

กระทรวงการคลังได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อพิจารณาในเรื่องดังกล่าวโดยมีผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลังเป็นประธานคณะทำงานฯ และมีผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คือ กรมบัญชีกลาง กรมทางหลวง บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง ร่วมเป็นคณะทำงานฯ ในการนี้ คณะทำงานฯ ได้ประชุมปรึกษาหารือกัน โดยได้ขอข้อมูลและหารือกับบริษัทฯ ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) ด้วย ในการนี้ บริษัทฯ ได้เรียกร้องค่าเสียหายเป็นเงิน 9,773.6 ล้านบาท ซึ่งขณะนี้กรมทางหลวงกำลังพิจารณาค่าเสียหายที่เรียกร้องโดยบริษัทฯ อยู่ คณะทำงานฯ ได้สรุปผลการทางการเงินในการแก้ไขปัญหาการดำเนินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแดง-ดอนเมือง ซึ่งมีทางเลือก 4 ประการ คือ

/ทางเลือก ...

ทางเลือกที่ 1

1. การแก้ปัญหาหนี้ค้างชำระและลดภาระหนี้เงินกู้เดิม

- (1) ให้บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 1,522.5 ล้านบาท และให้นำเงินที่ได้จากการเพิ่มทุนนี้ไปชำระหนี้ที่ค้างชำระ
- (2) บริษัทฯ มอบหมายให้บริษัทฯ เปรียบเทียบเจ้าหนี้เงินกู้เพื่อขอลดอัตราดอกเบี้ยและขอขยายระยะชำระหนี้เงินกู้

2. การลงทุนใหม่และการขยายอายุสัมปทาน

- (1) บริษัทฯ จะต้องจัดหาเงินลงทุนประมาณ 3,700 ล้านบาท เพื่อ
 - ต่อขยายทางเข้าบริเวณท่าอากาศยานดอนเมือง และขยายเส้นทางออกไปจนถึงบริเวณอนุสรณ์สถาน
 - ขยายเส้นทางเพื่อให้ต่อเชื่อมเข้ากับทางด่วนชั้นที่ 1 โดยให้บริษัทฯ แบ่งค่าใช้จ่ายในการลงทุนกับการทางพิเศษฯ คนละครึ่ง
- (2) รัฐบาลโดยกรมทางหลวง จะขยายระยะสัมปทานจากเดิม 25 ปี นับจากวันที่สัญญาสัมปทานมีผลบังคับใช้ เป็น 25 ปี นับจากวันที่จะมีการลงนามในสัญญาแก้ไขสัญญาสัมปทานอันเป็นผลจากการเจรจาหารือในครั้งนี้ และเริ่มต้นแบ่งรายได้แก่รัฐตั้งแต่วันที่ 22

3. การระดมทุนและการปรับโครงสร้างผู้ถือหุ้น

- (1) การลงทุนตามข้อ 2.(1) จะกระทำโดยการเพิ่มทุนจำนวน 3,000 ล้านบาท และให้รัฐบาลเป็นผู้ลงทุนในส่วนนี้ ส่วนที่เหลือให้บริษัทฯ ใช้เงินสดที่เหลือจากการดำเนินงานมาลงทุน

/(2) ผลจาก ...

- (2) ผลจากการเพิ่มทุนของผู้ถือหุ้นเดิมและการร่วมลงทุนของรัฐบาล จะทำให้โครงสร้างผู้ถือหุ้นเปลี่ยนแปลงไปดังนี้

	<u>ล้านบาท</u>	<u>สัดส่วน</u>
ผู้ถือหุ้นเดิม	3,045.00	
เพิ่มทุนจากผู้ถือหุ้นเดิม	<u>1,522.50</u>	
ทุนจดทะเบียนใหม่	4,567.20	60.35%
รัฐบาลร่วมลงทุน	<u>3,000.00</u>	39.65%
ทุนจดทะเบียนภายหลังรัฐบาลร่วมทุน	<u>7,567.20</u>	100.00%

- (3) เมื่อบริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ รัฐบาลจะคงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ในระดับไม่เกินร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียนและชำระแล้ว โดยรัฐบาลจะขายหุ้นส่วนที่เกิน (ถ้ามี) คืนแก่ผู้ถือหุ้นเดิมในราคา IPO-10% ทั้งนี้ราคาหุ้นที่ขายจะต้องไม่ต่ำกว่าราคาเสมอภาค (Par) บวกด้วย Carrying Cost

4. การปรับค่าผ่านทาง

- (1) เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2540 ให้บริษัทฯ ปรับเพิ่มค่าผ่านทางอีก 10 บาทเป็น 30 บาท ซึ่งเป็นระยะเวลาที่คาดว่าบริษัทฯ ดำเนินการสร้างสะพานลอยกลับทิศทางบริเวณแยกบางเขนและหลักสี่ และกรมทางหลวงได้ดำเนินการสร้างสะพานวนกลับ (U-turn) แล้วเสร็จ
- * (2) เมื่อการก่อสร้างส่วนต่อขยายแล้วเสร็จและเปิดให้บริการ (คาดว่าประมาณเดือนกรกฎาคม 2541) ให้บริษัทฯ ปรับค่าผ่านทางปกติขึ้นอีก 10 บาทเป็น 40 บาท โดยที่ผู้ใช้บริการจะสามารถเดินทางเข้าสู่บริเวณท่าอากาศยานดอนเมืองได้ และสำหรับส่วนต่อขยายจากท่าอากาศยานดอนเมืองถึงอนุสรณ์สถานฯ คิดค่าผ่านทางอีก 15 บาท
- (3) หลังจากปี 2541 ให้บริษัทฯ ปรับขึ้นค่าผ่านทางได้ 10 บาททุก 5 ปี
- (4) ให้บริษัทฯ รับภาระค่าภาษีมูลค่าเพิ่มเอง โดยไม่ผลักภาระภาษีให้กับผู้ใช้ทาง กล่าวคือราคาค่าผ่านทางที่กำหนดจะเป็นราคาที่รวมค่าภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว

/ทางเลือก ...

ทางเลือกที่ 2

รายละเอียดเช่นเดียวกับทางเลือกที่ 1 ยกเว้น

14/37

1. การดำเนินการตามข้อ 1.(2) ให้ดำเนินการดังนี้แทน

“(2) รัฐบาลจัดหาเงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรนจำนวน 8,500 ล้านบาท เพื่อ Refinance เงินกู้เดิมโดยมีระยะเงินกู้ 15 ปี รวมระยะเวลาปลอดหนี้ 3 ปี กำหนดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 8.5 ต่อปี และให้ชำระคืนต้นเงินและดอกเบี้ยเงินกู้เป็นรายไตรมาส โดยมีเงื่อนไขว่า หากในปีใดบริษัทมีรายได้ก่อนหักค่าใช้จ่ายสูงกว่าร้อยละ 20 ของรายได้ที่ประมาณการดังสิ่งที่ส่งมาด้วย บริษัทจะต้องนำเงินรายได้ส่วนที่เกินทั้งหมดมาชำระดอกเบี้ยเพิ่มเติม ทั้งนี้อัตราดอกเบี้ยรวมจะต้องไม่เกินร้อยละ 12.5 ต่อปี โดยกำหนดให้ชำระดอกเบี้ยส่วนที่เพิ่มเติมภายใน 15 วันหลังจากการรับรองการตรวจสอบบัญชีประจำปี

2. เมื่อบริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ บริษัทจะต้องนำเงินที่ได้จากการเพิ่มทุนทั้งจำนวน ไปชำระคืนต้นเงินกู้ตามข้อ 1.(2) และ รัฐบาลจะคงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ในระดับไม่เกินร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียนและชำระแล้ว โดยรัฐบาลจะขายหุ้นส่วนที่เกิน (ถ้ามี) คืนแก่ผู้ถือหุ้นเดิมในราคา IPO-10% ทั้งนี้ราคาหุ้นที่ขายจะต้องไม่ต่ำกว่าราคาเสมอภาค (Par) บวกด้วย Carrying Cost

ทางเลือกที่ 3

รัฐบาลเข้าไปซื้อทั้งโครงการ ซึ่งทางผู้ถือหุ้นจะขายในราคา Par บวกด้วย Carrying Cost และหนี้สินทั้งหมดของบริษัทฯ ซึ่ง ณ วันที่ 30 กันยายน 2539 จะมีมูลค่าประมาณ 17,000 ล้านบาท

ทางเลือกที่ 4

รัฐบาลจ่ายเงินชดเชยค่าความเสียหายทางการเงิน ซึ่งบริษัทฯ ได้เรียกร้องต่อกรมทางหลวงเป็นเงินจำนวนประมาณ 9,773.6 ล้านบาท (ซึ่งหากรัฐบาลเลือกทางเลือกนี้ จะต้องมีการเจรจาในเรื่องจำนวนเงินที่เหมาะสมต่อไป)

เงื่อนไขการดำเนินการตามทางเลือกข้างต้น

ภายหลังจากการที่รัฐบาลได้ให้ความช่วยเหลือตามมาตรการข้างต้นแล้ว บริษัทจะต้องไม่เรียกร้องให้รัฐบาลชดเชยค่าเสียหายใดๆอีก

ทั้งนี้ ...

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เสนอประเด็นการต่ออายุสัมปทานตามข้อ 2.(2) และการปรับค่าผ่านทางตามข้อ 4. ซึ่งไม่อยู่ในอำนาจการพิจารณาของกระทรวงการคลัง จึงใคร่ขอให้คณะกรรมการพิจารณาหาข้อยุติในการดำเนินโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแดง-ดอนเมืองเป็นผู้พิจารณาต่อไป

ในการนี้ คณะทำงานฯ ได้เสนอให้รัฐบาลเลือกดำเนินการตามทางเลือกที่ 1 หากไม่อยู่ในวิสัยที่เป็นไปได้ หรือเหมาะสม จึงพิจารณาดำเนินการตามทางเลือกที่ 2 ทั้งนี้ เนื่องจากเห็นว่า จะดีกว่าการชดเชยค่าเสียหายตามทางเลือกที่ 4 เพราะความเป็นไปได้ในการยอมรับวงเงินค่าเสียหายตามที่บริษัทฯ เรียกร้องคงจะเป็นไปได้อย่างยาก และอาจจะมีการฟ้องร้อง ซึ่งคงไม่เหมาะที่จะมีคดีความในเรื่องนี้ ซึ่งมีผู้ลงทุนผู้ให้เงินกู้ต่างประเทศร่วมอยู่ด้วย ส่วนการดำเนินการตามทางเลือกที่ 3 ก็จะเป็นการมองว่า เป็นการกระทำที่ไม่เหมาะสม ที่ภาครัฐรวบกิจการที่ให้สัมปทานแก่ภาคเอกชนมาเป็นของรัฐ เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุนในโครงการพื้นฐาน

กระทรวงการคลังได้พิจารณาแล้วมีความเห็นดังนี้

1) เห็นด้วยกับการดำเนินการตามทางเลือกที่ 1 หรือทางเลือกที่ 2 เพราะจะเป็นภารกิจของรัฐบาลนี้ที่สามารถแก้ไขปัญหาค่าดำเนินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแดง-ดอนเมือง ซึ่งเรื้อรังมากกว่า 6 ปี อันเป็นผลจากกรมทางหลวงไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาสัมปทานที่ได้ผูกพันในการส่งมอบพื้นที่บริเวณสี่แยกบางเขนและหลักสี่ และเอกชนผู้รับสัมปทานก็สามารถดำเนินการธุรกิจต่อไปได้ โดยมีผลตอบแทนจากการลงทุนในอัตราพอสมควร (ร้อยละ 14) รวมทั้งสถาบันการเงินผู้ให้เงินกู้แก่บริษัทฯ ทั้งจากแหล่งภายในและนอกประเทศ ก็จะได้รับชำระหนี้ตามเงื่อนไขที่ผูกพัน หรือที่จะเจรจาทกลงกันต่อไป ส่วนประชาชนก็จะได้รับความสะดวกในการใช้บริการทางยกระดับในราคาพอสมควร และประการสุดท้าย ผลที่จะมีต่อเศรษฐกิจในภาพรวม คือ การแก้ไขปัญหาจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิต โดยเฉพาะช่วงเดินทางไปยังท่าอากาศยานดอนเมือง อันเป็นหน้าตาของประเทศ และอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการเดินทางออกนอกเมืองสู่ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

2) การดำเนินการตามทางเลือกที่ 1 หรือ ทางเลือกที่ 2 ซึ่งกำหนดให้บริษัทฯ เพิ่มทุนโดยผู้ถือหุ้นเดิมเป็นเงินประมาณ 1,500 ล้านบาท และให้รัฐบาลร่วมลงทุนอีกเป็น

เงิน

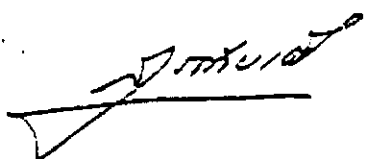
เงิน 3,000 ล้านบาท ซึ่งมีสัดส่วนผู้ถือหุ้นประมาณร้อยละ 40 จะทำให้ฐานะการเงินของบริษัทมีความมั่นคงขึ้น โดยมีสัดส่วนหนี้สินต่อเงินลงทุนประมาณ 1:1 จะเป็นการสร้างความมั่นใจให้แก่เจ้าหนี้เงินกู้ในความสามารถในการชำระคืนหนี้เงินกู้ของบริษัท

3) รัฐบาลควรให้ความสำคัญในการดำเนินการตามทางเลือกที่ 1 เป็นลำดับแรก หากไม่อยู่ในวิสัยที่เป็นไปได้ หรือเหมาะสม จึงเลือกดำเนินการตามทางเลือกที่ 2 โดยจัดหาเงินกู้ในวงเงิน 8,500 ล้านบาท ซึ่งมีระยะเงินกู้ 15 ปี รวมระยะปลอดหนี้ 3 ปี และกำหนดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 8.5 ต่อปี เพราะทางเลือกที่ 2 อาจต้องมีการอธิบายเหตุผลต่อสาธารณะในการจัดหาเงินกู้ดังกล่าว

4) สำหรับแนวทางในการเจรจากับเจ้าหนี้เดิม ซึ่งเห็นการมอบหมายให้บริษัทฯ เป็นผู้เจรจาร่วมกับบริษัทฯ โดยมีเป้าหมายเพื่อขอลดอัตราดอกเบี้ย ซึ่งรวมทั้งการขยายระยะเวลาชำระหนี้คืน สามารถกระทำได้โดยมีสิ่งจูงใจ คือ การโอนหนี้เป็นหุ้นบางส่วน หรือการให้ส่วนแบ่งผลกำไรจากการดำเนินงาน (Profit Sharing) ในกรณีบริษัทฯ มีรายได้หรือผลกำไรจากการดำเนินงานสูงขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำผลการเจรจา และความเห็นของกระทรวงการคลัง เสนอต่อคณะกรรมการพิจารณาหาข้อยุติในการดำเนินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแดง-ดอนเมืองในโอกาสแรกต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุวเกียรติ์ เสถียรไทย)

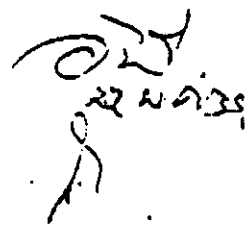
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง

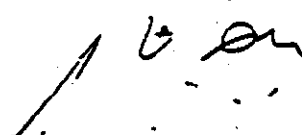
กองนโยบายเงินกู้

โทร. 273-9020 ต่อ 3424, 3425

โทรสาร 273-9168



พ.ร.บ. ๒๕



บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

กรณีที่ 1 : เงินกู้ 8,500 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ย 8.5%

ผู้ถือหุ้นเดิมทั้งหมด 1,522.8 ล้านบาท

ผู้ถือหุ้นใหม่ทั้งหมด 3,000 ล้านบาท (สำหรับส่วนต่อขยาย)

อัตราค่าผ่านทางส่วนเดิม 30 บาทใน ค.ศ. 1997 และ 40 บาทใน ค.ศ. 1998 (ถึงดอนเมือง)

และปรับขึ้น 10 บาท ในทุก 5 ปี

ผลตอบแทนการลงทุน

	กรณีปีที่ 0 คือ 1992	กรณีปีที่ 0 คือ 1995	กรณีปีที่ 0 คือ 1998
IRR	10.83%	12.73%	13.83%
ROE	11.79%	12.90%	13.38%

สมมติฐานในการคำนวณ (โครงการเดิมและส่วนต่อขยาย)

1. ต่อเชื่อมเข้ากับทางด่วนขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 (ค่าก่อสร้างร้อยละ 50%)
2. ต่อเชื่อมเข้าสนามบินดอนเมืองทั้งในและต่างประเทศ
3. ต่อขยายทางด่วนยกระดับออกไปถึง กม.ที่ 26.5 (เขตถนนทางเข้ากองทัพอากาศ)
4. ขยายอายุสัมปทานของส่วนเดิมออกไปอีก 5 ปี จาก 25 ปี เป็น 30 ปี และเปลี่ยนเวลาเริ่มต้นแบ่งรายได้แก่รัฐจากที่เริ่มแบ่งตั้งแต่ปีที่ 22 (2010) เป็นปีที่ 27 (2015)
5. อัตราค่าผ่านทาง (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ปรับขึ้นเป็น 30 บาทในเดือนตุลาคม 1997 และ 40 บาทในเดือนกรกฎาคม 1998 (ช่วงคืนแดงถึงสนามบินดอนเมือง) และปรับขึ้น 10 บาท ในทุก 5 ปี ส่วนต่อขยายคิด 15 บาท (ช่วงเลขสนามบินดอนเมืองเป็นต้นไป) ในเดือนกรกฎาคม 1998 และปรับขึ้น 5 บาท ในทุก 5 ปี ดังนี้

(บาท/คัน)	1996	1997	1998	2003	2008	2013	2018
เดิม (และถึงดอนเมือง)	20	30	40	50	60	70	80
ต่อขยาย (ช่วงดอนเมือง-กม.26.5)	-	-	15	20	25	30	35

6. ปริมาณรถใช้ตามประมาณการของบริษัทฯ สูงสุด 210,000 คัน/ปี ในปี 2014 โดยเป็นประมาณการเดิมที่อัตราค่าผ่านทางเป็น 30 บาทในปี 1998 ดังนั้นการปรับอัตราค่าผ่านทางเร็วขึ้นเป็น 40 บาทในเดือนกรกฎาคม 1998 จึงต้องจัดทำประมาณการใหม่ ซึ่งบริษัทฯ กำลังจัดทำ
7. สภาพหนี้ปัจจุบันของบริษัทฯ ณ 30 กันยายน 1996 (ล้านบาท)

7.1 เงินต้น	มีค.ค.	ก.พ.ค.	รวม	อัตราดอกเบี้ยปัจจุบัน
Onshore Loan + AIA Loan	478.7	3,417.7	3,896.4	MLR+1.4% และ 13.75%
Offshore Loan	418.3	2,630.9	3,049.2	LIBOR+1.65%+Tax
Deferred Payment	-	552	552	MLR+1%
Open Cash Payment	-	502	502	MLR+1%
รวม	897.0	7,102.6	7,999.6	

7.2 ดอกเบี้ยมีค.ค.ค้างชำระ

Onshore Loan + AIA Loan	763.2	-	763.2
Offshore Loan	407.6	-	407.6
Deferred Payment	164.7	-	164.7
Open Cash Payment	126.1	-	126.1
รวม	1,461.6	-	1,461.6
รวมทั้งสิ้น	2,358.6	7,102.6	9,461.2

8. การเปลี่ยนแปลงปีปัจจุบันของบริษัทฯ

18/37

8.1 เพิ่มทุน 1,522.6 ล้านบาท ภายในเดือนกันยายน 1996 เพื่อจ่ายคืนเงินและดอกเบี้ยที่ค้างชำระ

8.2 เงินกู้ยืม 8,500 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ย 8.5% เบิกภายในเดือนกันยายน 1996 ระยะเวลาปลอดเงินต้น 3 ปี จากตุลาคม 1996 ถึง กันยายน 1999 เริ่มจ่าย 30 กันยายน 1999 จ่ายชำระคืน 49 งวด 3 เดือนต่องวด ตันสุดท้ายเงินกู้ 30 กันยายน 2011 รวมอายุเงินกู้ 15 ปี

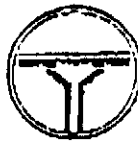
9. การลงทุนเพิ่ม ได้แก่ ค่อขยายเข้าคอนเมืองและถึงช่วงกม. 26.5 ส่วนที่เชื่อมเข้ากับทางด่วนแบ่งลงทุนคนละ 50 % กับการทางฯ รวมใช้เงินลงทุนประมาณ 3,700 ล้านบาท โดยแหล่งเงินทุนจะมาจากการเพิ่มทุน 3,000 ล้านบาท ในปี 1997 และเงินสคจากการดำเนินงานของบริษัทฯ 700 ล้านบาท

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)
Don Muang Tollway Public Co., Ltd.

011 - 1 (JFCT)

19/37

40/40 ถนนวิภาวดีรังสิต
เขตลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร 10210
โทร : (06) (02) 273-3435-42
โทรสาร : (06) (02) 552-8063
เลขทะเบียน บมจ. 359



40/40 Viphavadi Rangsit Road,
Don Muang, Bangkok 10210 Thailand.
Tel : (66) (02) 973-3436-42
Fax : (66) (02) 552-8063
Pte Registration No. 359

ที่ ตีเริ่มที่/เลขที่/200/39

22 พฤษภาคม 2539

เรื่อง ผลการประชุมรวมกันระหว่าง คณะทำงานของกระทรวงการคลัง และ

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

เรียน ดร.สมชัย ฤชุพันธุ์

TO: ดร. ฤชุพันธุ์
FM: ฤชุพันธุ์

ประธานคณะทำงานเพื่อพิจารณาโครงการก่อสร้างทางยกระดับดินแดง - ดอนเมือง

อ้างถึง 1 ข้อสรุปการประชุมระหว่าง พลเอกชวลิต ยงใจยุทธ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

คณะทำงาน และบริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย กับ

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2539

ตามที่คณะทำงานได้จัดทำรายงานสรุปการประชุม เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2539
ทางบริษัท มีความเห็นว่า รายงานสรุปดังกล่าวนี้ ยังไม่เป็นที่ยอมรับของบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ
จึงต้องขอมายังท่านช่วยพิจารณา ขอบทวนรายงานดังกล่าวอีกครั้งหนึ่ง และนำเสนอต่อ
พลเอกชวลิต ยงใจยุทธ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ตามรายละเอียดดังต่อไปนี้

ทางเลือกที่ 1

1. ลดหนี้สินของบริษัทฯ ซึ่งต้องชำระและลดภาระหนี้เงินกู้เดิม

(1) ให้บริษัทฯ เก็บทุนจำนวนประมาณ 1,500 ล้านบาท และให้นำเงินนี้ไปใช้จากการ

เพิ่มทุนนี้ไปชำระหนี้ที่ค้างชำระ

บริษัทฯ เป็นขอในหลักการ

(2) บริษัทฯ ขอขออนุญาตให้บริษัทฯ เปรียบเทียบเจ้าหนี้เงินกู้เพื่อลดอัตราดอกเบี้ยและ

ขอขยายระยะชำระหนี้เงินกู้

บริษัทฯ ไม่เห็นชอบในหลักการ แต่หากรัฐบาลมีความจำเป็นที่จะต้องให้

บริษัทฯ เปรียบเทียบเจ้าหนี้เงินกู้ในประเทศ ทางบริษัทฯ ขอให้ใช้เวลาใน

การเจรจาไม่เกิน 15 วัน และแนวทางในการเจรจานั้น "ไม่ควรเป็นเรื่อง

ของอัตราดอกเบี้ย หรือ เงื่อนไขอื่นใดก็ตาม ให้มีแนวทางตรงกัน หรือ

ให้เทียบเคียงเงื่อนไขที่รัฐบาลกำลังพิจารณาในแนวทางเลือกที่ 2 ข้อ 1.21"

	ต้นทุน	สัดส่วน
ผู้ถือหุ้นเดิม	2,045.00	
เพิ่มทุนจากผู้ถือหุ้นเดิม	1,562.20	
ทุนจดทะเบียนใหม่	4,567.20	60.35%
รัฐบาลกรมลงทุน	3,000.00	39.65%
ทุนจดทะเบียนภายหลังรัฐบาลกรมลงทุน	1,562.20	100.00%

บริษัท เป็นขอรับในหลักการ

(3) เมื่อบริษัท เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ รัฐบาลจะคงสัดส่วนการถือหุ้น
ในบริษัท ในระดับไม่เกินร้อยละ 20 ของทุนจดทะเบียนและชำระแล้วโดยรัฐบาล
จะขายหุ้นส่วนที่เกิน (ถ้ามี) คืนแก่ผู้ถือหุ้นเดิมในราคา 80-100% ทั้งนี้ราคาหุ้นที่
ขายจะต้องไม่ต่ำกว่าราคาเสนอออก (Paid Up) หรือ Carrying Cost

บริษัท ไม่เป็นขอรับในหลักการ โดยที่บริษัท เสนอให้รัฐบาลขายหุ้น
ส่วนที่รัฐบาลลงทุนตามข้อ 3 (1) ของนโยบายนี้คืนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิม
ภายในระยะเวลา 80-100% ทั้งนี้ราคาหุ้นที่จะขายจะต้องไม่ต่ำกว่าราคา
เสนอออก (Paid Up) หรือ Carrying Cost ร้อยละ 80 (ถ้ามี)

4. กรณีศึกษาของ

(1) เมื่อวันศุกร์ที่ ๓ ตุลาคม 2540 บริษัทฯ รับเงินค่าเช่าทางรถไฟ 10 บาท เป็น
30 บาท ซึ่งเป็นระยะเวลาที่ค่าเช่าบริษัท ค่าเงินตราสร้างสะพานกลับมือ
ทางบริเวณแยกบางเขนและหลักสี่ และกรมทางหลวงได้ดำเนินการสร้างสะพาน
มาลัย (U) บาท แล้วเสร็จ

บริษัท เป็นขอรับในหลักการ และในข้อ ๑๖ ของมติให้รับเงินค่าเช่า
ของสำหรับรถบรรทุกที่มากกว่า 4 ล้อ 1 บาท 50 สตางค์ ให้เป็นเงินค่า
อัตราปกติของเงินในอีกจากเดิม 10 บาท เป็น 20 บาท และมีเงื่อนไข
ว่ากรมทางหลวงจะต้องดำเนินการสร้างสะพานกลับมือมาลัย แล้วเสร็จ
ในวันที่ ๓๑ กันยายน 2540 และบริษัทขอรับเงินค่าเช่าทางรถไฟดังกล่าวตั้ง
แต่วันที่ ๓ ตุลาคม 2540 เป็นต้นไป ซึ่งเมื่อมีการสร้างสะพานดังกล่าว

22/37

บริษัทต้องทำให้การทางหลวงในสภาพที่ดีเป็นปกติให้แล้วเสร็จทันเวลา
ที่กำหนด

12. เมื่อการก่อสร้างถนนและทางหลวงแล้วเสร็จและเปิดให้ใช้การ การทางหลวงนั้นจะ
ตกอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของกรมการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็น 40 ปี
โดยที่ผู้รับบริการจะสามารถเข้าทางเพื่อใช้บริการของทางหลวงนั้นได้ และ
ถ้าหากมีการขยายจากทางหลวงเดิมหรือเพิ่มช่องทางจราจรหรือสร้างทางหลวงใหม่หรือสร้าง
ทางอื่น 10 ปี

บริษัท จะเป็นหนึ่งในผู้ถือหุ้น และมีส่วนร่วมในการดำเนินงาน
ทางด้านการบริการทางหลวงที่ 4 และ 5 (Bang Suay Road) ที่มีเงินจาก
อัตราค่าใช้สอยที่คิดจากเงิน 20 บาท เป็น 30 บาท

13. หลังจากปี 2541 ให้บริษัท บริหารเงินส่วนทางไว้ 10 บาท ทุก 5 ปี
บริษัท ไม่เป็นหนี้ในหนี้สาธารณะ ซึ่งจะต้องชำระคืนปี 2541 บริษัท เสนอให้
ส่วนทางที่จะใช้เงินในโครงการต่อไป ทั้งสองข้างทางและส่วนตรงกลาง จะเปิด
ให้ใช้เงินในสองข้าง และส่วนตรงกลางจะเปิดให้ใช้เงินในสองข้าง
อัตราค่าธรรมเนียมของอัตราค่าใช้สอยที่คิดจากเงิน 20 บาท เป็น 30 บาท
ที่อัตราค่าธรรมเนียมของอัตราค่าใช้สอยที่คิดจากเงิน 20 บาท เป็น 30 บาท
ที่อัตราค่าธรรมเนียมของอัตราค่าใช้สอยที่คิดจากเงิน 20 บาท เป็น 30 บาท
3 บาท

14. ให้บริษัท บริหารเงินส่วนทางที่ 4 และ 5 โดยให้ส่วนทางที่ 4 ใช้เงินใน
ที่อัตราค่าใช้สอยของทางพิเศษที่ 4 และ 5 และส่วนทางที่ 5 ใช้เงินใน
บริษัท เป็นหนึ่งในผู้ถือหุ้น

ข้อ 5 บริษัท ขอเสนอให้ใช้เงินส่วนทางที่ 4 และ 5 ในการก่อสร้าง
การที่ ให้ บริษัท บริหารเงินส่วนทางที่ 4 และ 5

15. ให้บริษัท บริหารเงินส่วนทางที่ 4 และ 5 โดยให้ส่วนทางที่ 4 ใช้เงินใน
ส่วนทางที่ 4 และ 5 บริษัท ขอเสนอให้ใช้เงินส่วนทางที่ 4 และ 5
รัฐบาลไม่สมควรปฏิบัติความสำคัญสัมปทาน ทำให้บริษัท บริหารเงินส่วนทางที่ 4 และ 5

ทางเลือกที่ 2

รายละเอียดของแผนเกี่ยวกับทางเลือกที่ 2 ดังนี้

1. การดำเนินการตามข้อ 2 ให้ดำเนินการดังนี้

1.1) รัฐบาลจัดหาเงินกู้เพื่อไปปล่อยปล่อยจำนวน 3,500 ล้านบาท เพื่อ
Refinance เงินกู้เดิมโดยมีระยะเวลา 10 ปี ระยะเวลาเวลาปลอดหนี้ 3 ปี
กำหนดดอกเบี้ยให้ต่ำกว่าร้อยละ 10 ต่อปี และให้ชำระคืนต้นเงินและดอกเบี้ย
เงินกู้เป็นรายไตรมาส โดยมีเงื่อนไขว่าหากไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข มีรายได้อื่นมา
ใช้จ่ายดอกเบี้ยร้อยละ 20 ของรายได้ทั้งหมดภายใต้การตั้งสิ่งที่จะมาด้วย บริษัทฯ
จะต้องนำเงินรายได้ส่วนที่เหลือทั้งหมดมาชำระดอกเบี้ยเพิ่มเติม ทั้งนี้อัตรา
ดอกเบี้ยรวมจะต้องไม่เกินร้อยละ 12.5 ต่อปี โดยกำหนดให้ชำระดอกเบี้ยส่วนที่
เพิ่มเติมมาภายใน 10 วัน หลังจากการรับรองการตรวจสอบบัญชีประจำปี

บริษัทฯ เห็นชอบในหลักการ และประมาณการรายได้ที่จะใช้ในการคำนวณดอกเบี้ย
ชำระดอกเบี้ยเพิ่มเติม และหนี้ยังขาดชำระได้ ซึ่งจะมีภาระรวมบริษัทฯ ภายใต้งบ
ประมาณการต่อไป

2. การดำเนินการตามข้อ 3.2 ให้ดำเนินการดังนี้

บริษัทฯ จะส่งเงินกู้ที่ได้จากผลการพิสูจน์บัญชี ไปชำระคืนต้นเงินกู้ตาม

ข้อ 3.1 และรัฐบาล จะมีแผนทางเลือกที่ 1

เงินกู้ที่เพิ่มเติมขึ้นดังกล่าวบริษัทฯ ยังไม่ได้รับประกันว่าจะสามารถไปใช้มาชำระ
เงินกู้และหนี้ของบริษัทฯ และหน่วยงานอื่นต่อไป

ทางเลือกที่ 3

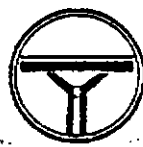
รัฐบาลเข้าไปซื้อพันธบัตรจาก ซึ่งทางผู้ถือหุ้นจะขายในราคา 100 บาท ด้วย Carrying
Cost และหนี้ที่เพิ่มขึ้นทั้งหมดของบริษัทฯ ซึ่ง ณ วันที่ 30 กันยายน 2559 จะมีมูลค่าประมาณ
17,000 ล้านบาท

File: I - Toll - 6 (F.00)

Reply: I - Toll - 3

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)
Don Muang Tollway Public Co., Ltd.

Copy: PMK, F.0, MC



43/40 ถนนวิภาวดีรังสิต
เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210
โทร : (66) (02) 973-3436-42
โทรสาร : (66) (02) 552-8065
เลขทะเบียน บมจ. 359

40/40 Vipavadi Rangsit Road
Don Muang, Bangkok 10210 Thailand
Tel : (66) (02) 973-3436-42
Fax : (66) (02) 552-8065
Pic Registration No. 359

24/37

ดีเอ็มที/เอสบี/210/39

29 พฤษภาคม พ.ศ. 2539

เรื่อง การแก้ไขปัญหาการดำเนินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแดง - ดอนเมือง

เรียน ประธานคณะกรรมการแก้ไขปัญหาการดำเนินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทาน
สายดินแดง - ดอนเมือง

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างหนังสือถึง ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี และข้อเสนอใหม่ของบริษัทฯ
ข้อความในสัญญาสัมปทาน หมวด ง. ข้อกำหนดว่าด้วยการเงิน ข้อ (20.2)

ตามที่ท่านได้โปรดส่งร่างหนังสือถึง ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี แสดงถึงมติของคณะกรรมการแก้ไขปัญหาการดำเนินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแดง-ดอนเมือง ให้ทางบริษัทฯ พิจารณาเห็นชอบนั้น บริษัทฯ ได้พิจารณาแล้วเห็นชอบเป็นบางรายการ ส่วนรายการที่บริษัทฯ ไม่เห็นชอบ บริษัทฯ ได้กำหนดข้อเสนอใหม่ตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย โดยข้อความขีดเส้นใต้สีแดงเป็นข้อความที่บริษัทฯ เสนอใหม่แตกต่างจากกระทรวงการคลังหรือมติของคณะกรรมการฯ ขอท่านได้โปรดเสนอคณะกรรมการฯ พิจารณาให้บริษัทฯ ใหม่ด้วย อนึ่ง ข้อเสนอใหม่ของบริษัทฯ นั้น บางรายการบริษัทฯ เข้าใจว่าคณะกรรมการฯ เห็นชอบแล้ว แต่บริษัทฯ เสนอมาใหม่เพื่อความกระจ่างมากขึ้นและให้เป็นไปตามสัญญาสัมปทานหมวด ง. ข้อกำหนดว่าด้วยการเงิน ข้อ (20.2) เช่น ทางเลือกที่ 1 ข้อ 4(1), 4(2), 4(3) บริษัทฯ หวังว่าท่านคงกรุณาพิจารณาให้บริษัทฯ ใหม่ด้วย

ขอแสดงความนับถืออย่างสูง

(นายสมบัติ พานิชชีวะ)

ประธานคณะกรรมการบริหาร

(นายปีเตอร์ มาร์ติน แครมเมอร์)

กรรมการบริหาร

๖. ข้อกำหนดด้วยการเงิน

๒๐.๒ อัตราค่าผ่านทางขึ้นต้นตามที่ตกลงกันระหว่างกรมทางหลวง และบริษัทนั้นกำหนดไว้ดังต่อไปนี้

ชื่อจุดผ่านเข้าทางหลวง สัมปทาน	อัตราค่าผ่านทาง ประเภท ๑	อัตราค่าผ่านทาง ประเภท ๒
-----------------------------------	-----------------------------	-----------------------------

การจราจรที่ไปทางทิศเหนือ

ดินแดง	๒๐ บาท	๓๐ บาท
* สุทธิสาร	๒๐ บาท	๓๐ บาท
ถนนพหลโยธิน	๑๕ บาท	๒๕ บาท
ถนนรัชดาภิเษก	๑๕ บาท	๒๕ บาท
ถนนงามวงศ์วาน	๑๐ บาท	๒๐ บาท

การจราจรที่ไปทางทิศใต้

ดอนเมือง	๒๐ บาท	๓๐ บาท
ถนนแจ้งวัฒนะ	๒๐ บาท	๓๐ บาท
ถนนงามวงศ์วาน	๑๕ บาท	๒๕ บาท
ถนนรัชดาภิเษก	๑๕ บาท	๒๕ บาท
ถนนพหลโยธิน	๑๐ บาท	๒๐ บาท

ในกรณีเปิดใช้ทางสัมปทานเป็นบางส่วน อัตราค่าผ่านทางชั่วคราวที่จะเรียกเก็บจนกว่าจะเปิดใช้ทางหลวงสัมปทานที่สร้างสำเร็จเรียบร้อยแล้ว จะคิดในอัตราหนึ่งบาทตามกิโลเมตร (๑.๓๐ บาท) ต่อกิโลเมตรของทางหลวงสัมปทานที่สร้างเสร็จแล้วนับตั้งแต่จุดที่ผู้ขับขี่ยานยนต์เริ่มเข้าสู่ทางหลวงสัมปทาน

ยานพาหนะที่ใช้ทางหลวงสัมปทานจำแนกออกเป็นประเภทเพื่อเสียค่าผ่านทาง ดังต่อไปนี้

ประเภท ๑ รถนั่ง	รถบรรทุกเบา ๔ ล้อ
ประเภท ๒ รถโดยสาร	รถบรรทุกตั้งแต่ ๖ ล้อขึ้นไป

ตารางเปรียบเทียบข้อเสนอของกระทรวงการคลัง บริษัทฯ คณะกรรมการฯ และข้อเสนอปรับปรุงเพิ่มเติม

ข้อเสนอของกระทรวงการคลัง	ข้อเสนอของทางบริษัทฯ	ความเห็นคณะกรรมการฯ เมื่อ 24 พฤศจิกายน 2539	ข้อเสนอปรับปรุงเพิ่มเติม
<u>ทางเลือกที่ 1</u> การแก้ปัญหาหนี้ค่าชำระและลดภาระหนี้เงินกู้เดิม (1) ให้ความบริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 522.5 ล้านบาท และให้นำเงินที่ได้จากการเพิ่มทุนไปชำระหนี้ค่าชำระ (2) บริษัทฯ มอบหมายให้บริษัทฯ จรจากกับเจ้าหนี้เงินกู้ เพื่อขอลดอัตราดอกเบี้ยและขอขยายระยะเวลาหนี้เงินกู้	<u>ทางเลือกที่ 1</u> 1. การแก้ปัญหาหนี้ค่าชำระและลดภาระหนี้เงินกู้เดิม (1) บริษัทฯ เห็นชอบในหลักการ (2) บริษัทฯ ไม่เห็นชอบด้วย แต่หากรัฐบาลมีความจำเป็นจะต้องให้บริษัทฯ จรจากกับเจ้าหนี้เงินกู้ภายในประเทศ บริษัทฯ ขอให้รัฐบาลใช้เวลาไม่เกิน 15 วัน และแนวทางการเจรจากับเจ้าหนี้ว่าจะเป็นเรื่องของอัตราดอกเบี้ยหรือเงื่อนไขใดก็ตามให้มีความสอดคล้องกัน หรือใกล้เคียงกับ	<u>ทางเลือกที่ 1</u> 1. การแก้ปัญหาหนี้ค่าชำระและลดภาระหนี้เงินกู้เดิม (1) คณะกรรมการฯ เห็นชอบตามข้อเสนอของกระทรวงการคลัง และบริษัทฯ (2) คณะกรรมการฯ เห็นสมควรให้บริษัทฯ ร่วมกับบริษัทฯ จรจากกับเจ้าหนี้เงินกู้ โดยกำหนดให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 45 วัน นับจากวันที่ ครม. มีมติให้ดำเนินการ	

ข้อเสนอของกระทรวงการคลัง	ข้อเสนอของทางบริษัท	ความเห็นคณะกรรมการฯ เมื่อ 24 พฤษภาคม 2539	ข้อเสนอปรับปรุงเพิ่มเติม
2. <u>การลงทุนเพิ่มและการขยายอายุสัมปทาน</u> (1) บริษัทฯ จะจัดหาเงินลงทุนประมาณ 3,700 ล้านบาท เพื่อ - ค่อขยายทางเข้าบริเวณท่าอากาศยานดอนเมือง และขยายเส้นทางออกไปจนถึงบริเวณศูนย์สถาน - ขยายเส้นทาง⁴เพื่อเชื่อมต่อเชื่อมเข้ากับทางด่วนที่ 1 โดยให้บริษัทแบ่งค่าใช้จ่ายในการลงทุนกับการทางพิเศษฯ และค่าง	เงื่อนไขที่รัฐบาลกำลังพิจารณาในแนวทางเลือกที่ 2 ข้อ 1.(2) 2. <u>การลงทุนเพิ่มและการขยายอายุสัมปทาน</u> (1) บริษัทฯ เห็นชอบในหลักการ	2. <u>การลงทุนเพิ่มและการขยายอายุสัมปทาน</u> (1) คณะกรรมการฯ เห็นชอบตามข้อเสนอของกระทรวงการคลัง และบริษัทฯ	

ข้อเสนอของกระทรวงการคลัง	ข้อเสนอของทางบริษัทฯ	ความเห็นคณะกรรมการฯ เมื่อ 24 พฤษภาคม 2539	ข้อเสนอปรับปรุงเพิ่มเติม
(2) รัฐบาลโดยกรมทางหลวงจะขอชดเชยสัมปทานจากเดิม 25 ปี นับจากวันที่สัญญาสัมปทานมีผลบังคับใช้ เป็น 25 ปี นับจากวันที่จะมีการลงนามในสัญญาแก้ไขสัญญาสัมปทาน อันเป็นผลจากการเจรจาแก้ไขในครั้งนั้น และเริ่มต้นแบ่งรายได้แก่รัฐตั้งแต่วันที่ 22	(2) บริษัทฯ เห็นชอบในหลักการ (3) บริษัทฯ ขอให้บริษัทมีสิทธิ์เพื่อทำการต่อขยายก่อนผู้ดำเนินการขยายทางหลวงสัมปทานออกไปทางทิศเหนือเพิ่มเติมอีก 3 ระยะ 3.1 จนถึง กม. 33 ที่รังสิต 3.2 จนถึง กม. 41 ที่มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 3.3 จนถึง กม. 48 ประตูน่านระ-	(2) คณะกรรมการฯ เห็นชอบตามข้อเสนอของกระทรวงการคลัง และบริษัทฯ (3) คณะกรรมการฯ ไม่พิจารณาเพราะจะต้องดำเนินการให้เป็นไปตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535	
เกินครึ่งปี	ลันท์		

ข้อเสนอของกระทรวงการคลัง	ข้อเสนอของทางบริษัท	ความเห็นคณะกรรมการฯ เมื่อ 24 พฤษภาคม 2539	ข้อเสนอปรับปรุงเพิ่มเติม
3. การระดมทุนและการปรับโครงสร้าง ผู้ถือหุ้น (1) การลงทุนตามข้อ 2.(1) จะกระทำโดยการเพิ่มทุนจำนวน 3,000 ล้านบาท และให้รัฐบาลเป็นผู้ลงทุนในส่วนนี้ ส่วนที่เหลือให้บริษัทฯ ใช้เงินสดคงเหลือจากการดำเนินงานมาลงทุน	3. การระดมทุนและการปรับโครงสร้าง ผู้ถือหุ้น (1) บริษัทฯ เห็นชอบในหลักการ	3. การระดมทุนและการปรับโครงสร้าง ผู้ถือหุ้น (1) คณะกรรมการฯ เห็นชอบตามข้อเสนอของกระทรวงการคลัง และบริษัทฯ	3. การระดมทุนและการปรับโครงสร้าง ผู้ถือหุ้น (1) คณะกรรมการฯ เห็นชอบตามข้อเสนอของกระทรวงการคลังเป็นผู้จัดหาเงินลงทุนในส่วนของบริษัทฯ
(2) ผลจากการเพิ่มทุนของผู้ถือหุ้นเดิม และการร่วมลงทุนของรัฐบาล จะทำให้โครงสร้างผู้ถือหุ้นเปลี่ยนแปลงไปดังนี้	(2) บริษัทฯ เห็นชอบในหลักการ	(2) คณะกรรมการฯ เห็นชอบตามข้อเสนอของกระทรวงการคลัง และบริษัทฯ	

29/37

ข้อเสนอของกระทรวงการคลัง	ข้อเสนอของทางบริษัท	ความเห็นคณะกรรมการฯ เมื่อ 24 พฤษภาคม 2539	ข้อเสนอบริษัทเพิ่มเติม
ผู้ถือหุ้นเดิม เพิ่มทุนจากผู้ถือหุ้นเดิม ทุนจดทะเบียนใหม่ รัฐบาลร่วมลงทุน ทุนจดทะเบียนภายหลัง รัฐบาลร่วมทุน	(2) บริษัทฯ เห็นชอบในหลักการ	(2) คณะกรรมการฯเห็นชอบ ตามข้อเสนองบกระทรวงการคลัง และบริษัทฯ	
(3) เมื่อบริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ รัฐบาลจะคงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทในระดับไม่เกินร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียนทั้งหมดแล้ว โดยรัฐบาลจะขายหุ้นเพิ่มเติมในราคา IPO-10% ทั้งนี้ราคาหุ้นที่ขายจะต้องไม่ต่ำกว่าราคาเสนอภาค (Par) บวกด้วย Carrying Cost	(3) เมื่อบริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ขอให้รัฐบาลคงสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 20 ของทุนจดทะเบียนโดยรัฐบาลขายหุ้นส่วนที่เกิดขึ้นกับผู้ถือหุ้นเดิมในราคา IPO-20% ทั้งนี้ราคาหุ้นที่ขายจะต้องไม่ต่ำกว่าราคา Par+Carrying Cost 10% ต่อปี	(3) เมื่อบริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ รัฐบาลจะคงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท ในระดับไม่เกินร้อยละ 25 ของทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้ว โดยรัฐบาลจะขายหุ้นส่วนที่เกิดขึ้น (ถ้ามี) คืนแก่ผู้ถือหุ้นเดิมในราคา IPO-10% ทั้งนี้ราคาหุ้นที่ขายจะต้องไม่ต่ำกว่าราคาเสนอภาค (Par) บวกด้วย Carrying Cost 10% ต่อปี	(3) เมื่อบริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ รัฐบาลจะคงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทในระดับไม่เกินร้อยละ 26 ของทุนจดทะเบียนหลังการเพิ่มทุนแล้ว โดยรัฐบาลจะขายหุ้นส่วนที่เกิดขึ้น (ถ้ามี) คืนแก่ผู้ถือหุ้นเดิมในราคา IPO-10% ทั้งนี้ราคาหุ้นที่ขายจะต้องไม่ต่ำกว่าราคาเสนอภาค (Par) บวกด้วย Carrying Cost 10% ต่อปี

30/37

ข้อเสนอของกระทรวงการคลัง	ข้อเสนอของทางบริษัทฯ	ความเห็นคณะกรรมการฯ เมื่อ 24 พฤษภาคม 2539	ข้อเสนอปรับปรุงเพิ่มเติม
4. การปรับราคาค่าผ่านทาง (1) เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2540 ทางบริษัทฯ ปรับเพิ่มราคาค่าผ่านทางอีก 10 บาท เป็น 30 บาท ซึ่งเป็นระยะเวลาเวลาที่คาดว่าจะบริษัทฯ ค่าเงินการก่อสร้างสะพานและยกกลับทิศทางบริเวณแยกบางเขนและหลักสี่ และกรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างสะพานวนกลับ (U-Turn) แล้วเสร็จ	4. การปรับราคาค่าผ่านทาง (1) บริษัทฯ เห็นชอบในหลักการ แต่ขอปรับบริบทมากกว่า 4 ล้อ (Truck Surcharge) เพิ่มจากอัตราปกติบวกเพิ่มจากเดิม 10 บาท เป็น 20 บาท และมีเงื่อนไขบังคับว่ากรมทางหลวงจะต้องก่อสร้างสะพาน U-Turn ให้แล้วเสร็จในวันที่ 30 กันยายน 2540 บริษัทฯ จะปรับราคาค่าผ่านทางวันที่ 1 ต.ค. 2540 เป็นต้นไป แม้ว่ากรมทางหลวงก่อสร้างสะพาน U-Turn ไม่แล้วเสร็จทันเวลา	4. การปรับราคาค่าผ่านทาง (1) คณะกรรมการฯ เห็นชอบ และให้ยื่นคำขอเสนอของกระทรวงการคลัง โดยเสนอให้ กรม.ส่งเรื่องให้คณะกรรมการฯ ความพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือค่าเงินการของรัฐบาล พ.ศ. 2535 เป็นผู้พิจารณา	4. การปรับราคาค่าผ่านทาง (1) ให้ยื่นคำขอผ่านทางสำหรับทุกประเภท (ประเภท 1 และประเภท 2) และทุกอัตราอีก 10 บาท ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2540 โดยเสนอให้ กรม.ส่งเรื่องให้คณะกรรมการฯ ความพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือค่าเงินการของรัฐบาล พ.ศ. 2535 เป็นผู้พิจารณา

ข้อเสนอของกระทรวงการคลัง	ข้อเสนอของทางบริษัทฯ	ความเห็นคณะกรรมการทวาย 4 เมื่อ 24 พฤษภาคม 2539	ข้อเสนอปรับปรุงเพิ่มเติม
(2) เมื่อการก่อสร้างส่วนต่อขยายแล้วเสร็จและเปิดให้บริการ (คาดว่าประมาณเดือนกรกฎาคม 2541) ให้บริษัทฯ ปรับค่าผ่านทางปกติขึ้นอีก 10 บาท เป็น 40 บาท โดยที่ผู้ใช้บริการจะสามารถเดินทางเข้าสู่บริเวณท่าอากาศยานดอนเมืองได้ และสำหรับส่วนต่อขยายจากท่าอากาศยานดอนเมืองถึงศูนย์สวัสดิสถานฯ คิดค่าผ่านทางอีก 15 บาท	(2) บริษัทฯ เห็นชอบในหลักการ และขอปรับปรุงเพิ่มค่าผ่านทางสำหรับบรรทุกมากกว่า 4 ล้อ (Truck Surcharge) เพิ่มจากอัตราปกติเพิ่มจากเดิมอีก 20 บาท เป็น 30 บาท	(2) คณะกรรมการเห็นชอบและให้ยืนยันความข้อเสนอของกระทรวงการคลัง โดยเสนอให้ กรม.ส่งเรื่องให้คณะกรรมการ ทวาย พิจารณารายชื่อบุคคลว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 เป็นผู้พิจารณา	(2) เมื่อการก่อสร้างส่วนต่อขยาย (ถึง กม. 26+700 โดยประมาณ) แล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว ให้บริษัทฯ ปรับค่าผ่านทางปกติขึ้นอีก 10 บาท สำหรับบรรทุกประเภทและทุกอัตรา โดยที่ผู้ใช้บริการจะสามารถเดินทางเข้าสู่บริเวณท่าอากาศยานดอนเมืองได้ และสำหรับส่วนต่อขยายอีก 15 บาท สำหรับบรรทุกประเภท 2 และ 25 บาท สำหรับบรรทุกประเภท 2 โดยเสนอให้ กรม.ส่งเรื่องให้คณะกรรมการ ทวาย พิจารณารายชื่อบุคคลว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 เป็นผู้พิจารณาเห็นว่าสมควร

ข้อเสนอของกระทรวงการคลัง	ข้อเสนอของทางบริษัท	ความเห็นคณะกรรมการฯ 4 เมื่อ 24 พฤษภาคม 2539	ข้อเสนอปรับปรุงเพิ่มเติม
(3) หลังปี 2541 ให้บริษัทฯ ปรับขึ้นค่าผ่านทางได้ 10 บาท ทุก 5 ปี (4) ให้บริษัทฯ รักษาระดับค่าภาษีมูลค่าเพิ่มเอง โดยไม่ผลักภาระภาษีให้กับผู้ใช้ทาง กล่าวคือราคาค่าผ่านทางที่กำหนดจะเป็นราคาที่รวมค่าภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว	(3) บริษัทฯ ไม่เห็นชอบ โดยขอให้ เป็นแบบขอยึดแต่จะกำหนดเพดานสูงสุดไว้ โดยให้ปรับทุก 3 ปี แต่ไม่ให้เกินอัตรา สะสมของอัตราค่าเพิ่มของดัชนีราคาผู้บริโภค <u>กทม.</u> ทั้งนี้ให้พิเศษค่าผ่านทาง เป็นจำนวนเต็มช่วงละ 5 บาท (4) บริษัทฯ เห็นชอบในหลักการ รักษาระดับภาษีมูลค่าเพิ่มเอง	(3) คณะกรรมการฯ เห็นชอบและให้ยืนยัน ตามข้อเสนอของกระทรวงการคลัง โดยเสนอ ให้ ครม. ส่งเรื่องให้คณะกรรมการฯ ความพระ- ราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงาน หรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 เป็นผู้พิจารณา (4) คณะกรรมการฯ เห็นชอบตามข้อเสนอ ของกระทรวงการคลัง และบริษัทฯ	(3) หลังปี 2541 ให้บริษัทฯ ปรับขึ้น ค่าผ่านทางได้ 10 บาท ทุก 5 ปี (ช่วงคืนคง-คอนเมือง) และ 5 บาท ทุก 5 ปี สำหรับช่วงต่อขยาย โดยเสนอ ให้ ครม. ส่งเรื่องให้คณะกรรมการฯ พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้า ร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 เป็นผู้พิจารณาดำเนินการต่อไป

ข้อเสนอของกระทรวงการคลัง	ข้อเสนอของทางบริษัทฯ	ความเห็นคณะกรรมการฯ เมื่อ 24 พฤษภาคม 2539	ข้อเสนอปรับปรุงเพิ่มเติม
<u>ทางเลือกที่ 2</u> รายละเอียดเช่นเดียวกับทางเลือกที่ 1 ออกเงิน 1. การดำเนินการตามข้อ 1.(2) ให้ดำเนินการดังแนบ "(2) รัฐบาลจัดหาเงินกู้เงินตรา ผ่อนปรนจำนวน 8,500 ล้านบาท เพื่อ Refinance เงินกู้เดิมโดยมีระยะเวลาเงินกู้ 15 ปี รวมระยะเวลาปลอดหนี้ 3 ปี กำหนดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 8.5 ต่อปี	(5) ให้บริษัทฯ เริ่มนับระยะเวลา การรับสิทธิ BOI ใหม่ โดยเริ่มจากวันที่ เริ่มเปิดใช้เส้นทางค่อขุดสายไปอนุสรณ์สถาน เนื่องจากที่ผ่านมา บริษัทฯ ประสบภาวะ ขาดทุนมาตลอด <u>ทางเลือกที่ 2</u> 1. บริษัทฯ เห็นชอบในหลักการ แต่ประมาณการรายได้ที่ต้องใช้ในการ คำนวณสำหรับการชำระดอกเบี้ยเพิ่มเติม นั้นยังหาข้อยุติไม่ได้ ซึ่งจะปรึกษาก่อน ต่อไป	(5) คณะกรรมการฯ เห็นสมควรส่งเรื่อง ให้คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเป็นผู้ พิจารณา <u>ทางเลือกที่ 2</u> 1. คณะกรรมการฯ เห็นชอบตามข้อเสนอ ของกระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นประมาณการ รายได้คำนวณพอโดยบริษัทฯ ซึ่งได้รับอนุมัติ นั้นรวมทั้งหมดจากบริษัทฯ	<u>ทางเลือกที่ 2</u>

ข้อเสนอของกระทรวงการคลัง	ข้อเสนอของทางบริษัท	ความเห็นคณะกรรมการ เมื่อ 24 พฤษภาคม 2539	ข้อเสนอปรับปรุงเพิ่มเติม
2. เมื่อบริษัท เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ บริษัทจะต้องนำเงินที่ได้จากการเพิ่มทุนทั้งจำนวนไปชำระคืนเงินกู้ตามข้อ 1.(2) และรัฐบาลจะคงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทในระดับไม่เกินร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้ว โดยรัฐบาลจะขายหุ้นส่วนที่เกิน (ถ้ามี) คืนแก่ผู้ถือหุ้นเดิมในราคา IPO-10% ทั้งนี้ รัฐบาลจะคงสัดส่วนการถือหุ้น (Par) มากกว่า Carrying Cost	2. เจอนไอท์เพิ่มวันตั้งไม่เคยปรึกษาหารือกันมาก่อน จึงขอหารือต่อไป	2. เมื่อบริษัท เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ บริษัทจะต้องนำเงินที่ได้จากการเพิ่มทุนทั้งจำนวนไปชำระคืนเงินกู้ตามข้อ 1.(2) และรัฐบาลจะคงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทในระดับไม่เกินร้อยละ 25 ของทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้ว โดยรัฐบาลจะขายหุ้นส่วนที่เกิน (ถ้ามี) คืนแก่ผู้ถือหุ้นเดิมในราคา IPO-10% ทั้งนี้ รัฐบาลจะคงสัดส่วนการถือหุ้น (Par) มากกว่า Carrying Cost โดยจะ 10 คอปี	2. เมื่อบริษัท เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ บริษัทจะต้องนำเงินที่ได้จากการเพิ่มทุนทั้งจำนวนไปชำระคืนเงินกู้ตามข้อ 1.(2) หากบริษัทจะต้องคงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทไว้ โดยบริษัทนำเงินเพิ่มทุนบางส่วนไปใช้ในการลงทุนดังกล่าวได้ โดยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการจนถึงก่อน และรัฐบาลจะคงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทในระดับไม่เกิน 26% ของทุนจดทะเบียนหลังการเพิ่มทุนแล้ว โดยรัฐบาลจะขายหุ้นส่วนที่เกิน (ถ้ามี) คืนแก่ผู้ถือหุ้นเดิมในราคา IPO-10% ทั้งนี้ รัฐบาลจะคงสัดส่วนการถือหุ้น (Par) มากกว่า Carrying Cost 10% คอปี

ข้อเสนอของกระทรวงการคลัง	ข้อเสนอของทางบริษัท	ความเห็นคณะกรรมการฯ เมื่อ 24 พฤษภาคม 2539	ข้อเสนอปรับปรุงเพิ่มเติม
<u>ทางเลือกที่ 3</u> รัฐบาลเข้าไปซื้อทั้งโครงการ จึงทางผู้ถือหุ้นจะขายในราคา Par บวกด้วย Carrying Cost และหนี้สินทั้งหมดของบริษัท ซึ่ง ณ วันที่ 30 กันยายน 2539 จะมีมูลค่าประมาณ 17,000 ล้านบาท <u>ทางเลือกที่ 4</u> รัฐบาลจ่ายเงินสดใช้ค่าความเสียหายทางการเงิน ซึ่งบริษัทได้เรียกร้องค่าชดเชยเป็นเงินจำนวนประมาณ 9,773.6 ล้านบาท (ซึ่งหากรัฐบาลเลือกทางเลือกนี้ จะต้องมีการเจรจาในเรื่องจำนวนเงินที่เหมาะสมต่อไป	<u>ทางเลือกที่ 3</u> บริษัท เห็นชอบด้วย แต่มูลค่า 17,000 ล้านบาทนี้ ได้รวมผลลบแทนและความเสี่ยงของผู้ถือหุ้นที่ได้ดำเนินการมาด้วย <u>ทางเลือกที่ 4</u> บริษัท เห็นชอบในหลักการ	<u>ทางเลือกที่ 3</u> คณะกรรมการฯ เห็นชอบตามข้อเสนองของกระทรวงการคลังที่ให้ดำเนินการตามทางเลือกที่ 1 หรือ 2 ตามลำดับ <u>ทางเลือกที่ 4</u> คณะกรรมการฯ เห็นชอบตามข้อเสนองกระทรวงการคลังที่ให้ดำเนินการตามทางเลือกที่ 1 หรือ 2 ตามลำดับ	<u>ทางเลือกที่ 3</u> <u>ทางเลือกที่ 4</u>

เงื่อนไขการดำเนินการตามทางเลือกข้างต้น

1. ภายหลังที่รัฐบาลได้ให้ความช่วยเหลือตามมาตรการข้างต้นแล้ว บริษัทจะต้องส่งสิทธิการเรียกร้องและจะไม่เรียกร้องใดๆ จากรัฐบาลอีก
2. ทั้งนี้ให้ดำเนินการไปแล้วเสร็จภายในวันที่ 30 กันยายน 2539