

ที่ ชช 0215/๔๘๙๙

สำนักเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาคริสต์  
ทางเนินรัฐบาล กท 10300

| ๗ มิถุนายน 2539

เรื่อง การแก้ไขข้อหาการดำเนินการโครงการ เชื่อมต่อทางสัมบahanสายดินแดง - ตอนเมือง

เรียน รองนายกรัฐมนตรี (นายสมัคร สุนทรเวช) ประธานคณะกรรมการแก้ไขข้อหาการดำเนินการ  
โครงการ เชื่อมต่อทางสัมบahanสายดินแดง - ตอนเมือง

อ้างถึง หนังสือคณะกรรมการแก้ไขข้อหาการดำเนินการโครงการ เชื่อมต่อทางสัมบahanสายดินแดง -  
ตอนเมือง ที่ นร 0104/10446 ลงวันที่ 11 มิถุนายน 2539

ตามที่ได้เสนอเรื่อง การแก้ไขข้อหาการดำเนินการโครงการ เชื่อมต่อทางสัมบahan  
สายดินแดง - ตอนเมือง ไปเพื่อค่าธรรมเนียมพิจารณา ความลับ เอียดแจ้งแล้ว นั้น

คณะกรรมการได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2539 ลงมติอนุมัติให้หลักการ  
และเงื่อนไขในการแก้ไขข้อหาการดำเนินการโครงการ เชื่อมต่อทางสัมบahanสายดินแดง - ตอนเมือง  
ทั้ง ๔ ข้อ ตามที่ประธานคณะกรรมการแก้ไขข้อหาการดำเนินการโครงการ เชื่อมต่อทางสัมบahanสาย  
ดินแดง - ตอนเมืองเสนอ สำหรับการจัดทำเงินลงทุนในส่วนของรัฐบาลให้กระทรวงการคลัง  
เป็นผู้พิจารณา เงื่อนไขและแหล่งเงินทุน

จึงเรียนยืนยันมา ได้แจ้งให้สู่ที่เกี่ยวข้องทราบบัญชีแบบท้ายทราบด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

(นายนพดล เจริญ)

รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาฯ ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาฯ

๑๗ ม.ค. 2539

สำนักบริหารการประชุมคณะกรรมการพัฒนาฯ

โทร. 2822706

โทรสาร 2822708

ผอ. ส่วนฯ..... รวม ๗ หน้า  
จวก. (๐๑)..... ๑๗ หน้า  
จวก. .... ๑๗ หน้า  
ผอ. สำนักฯ..... ๑๗ หน้า  
ผอ. สำนักฯ..... ๑๗ หน้า

ที่ นธ 0215/ว(ล)๗๘๔๐

สำนักเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาฯ  
ท่าแพเมืองรัฐบาล กท 10300

๑๗ มิถุนายน ๒๕๓๙

เรื่อง การแก้ไขข้อหาการดำเนินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแดง - ตอนเมือง  
กราบเรียน/เรียน นรม., รธน.-กค., ศศ., นท., พอ.-สงป., เลขา-สศช., อส., เลขา-สจด.,  
เลขา-สคก.

สังกัดส่วนราชการฯ สำเนาหนังสือคณะกรรมการการแก้ไขข้อหาการดำเนินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทาน  
สายดินแดง - ตอนเมือง ที่ นธ 0104/10446 ลงวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๓๙

ด้วยคณะกรรมการแก้ไขข้อหาการดำเนินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแดง -  
ตอนเมืองได้เสนอเรื่อง การแก้ไขข้อหาการดำเนินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแดง -  
ตอนเมือง มาเพื่อคณะกรรมการพิจารณา ความลับ เอื้อประโยชน์ทางส่วนราชการที่ส่งมาด้วยนี้

คณะกรรมการได้ประชุมบริษัท เมื่อวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๓๙ ลงมติอนุมัติในหลักการ  
และเงื่อนไขในการแก้ไขข้อหาการดำเนินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแดง - ตอนเมือง  
ทั้ง + ข้อ ตามที่ประธานคณะกรรมการแก้ไขข้อหาการดำเนินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสาย  
ดินแดง - ตอนเมืองเสนอ สำหรับการจัดหาเงินลงทุนในส่วนของรัฐบาลให้กระทรวงการคลัง  
เป็นผู้พิจารณา เงื่อนไขและแหล่งเงินทุน

จึงกราบเรียน จึงเรียนยืนยันมา จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ (อย่างยิ่ง)

(นายแพล เชงเจริญ)

รองเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาฯ ปฏิบัติราชการแทน

เลขานุการคณะกรรมการพัฒนาฯ

สำนักบริหารการประชุมคณะกรรมการพัฒนาฯ

โทร. 2822706

โทรสาร 2822708

๑๗ ม.ค. ๒๕๓๙

ผู้ร่วมฯ..... ๗๗ ๑๗ ม.ค. ๓  
ชาต. (๗๙)..... ๗๗ ๑๗ ม.ค.  
ชาต. ๕๘๙๓๓๙ ๑๗ ม.ค. ๓๙  
ชน.บัญชีก็ซึ่งบุค. ๘/๖๐๘

# ราชกิจจานุเบกษา

เรื่องที่ ๑

4/๓๗  
ลักษณะ



ที่ ๘๙๐๔/๙๐๘๖

สึกเสียราชการ

๓๓๓

ก้าเนื้อบรรบรา

๑๔ ๘.๘

กรุงเทพฯ ๑๐๓๐๐

๑๒.๑

๑๖.

๗๗ มิถุนายน ๒๕๓๙

เรื่อง การแก้ไขปัญหาการดำเนินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแดง-คลองเมือง  
กรุงเรียน ฯพ.ย. นายกรัฐมนตรี

อ้างถึง ๑. ประกาศรัฐมนตรี แจ้งความหนังสือที่ นร ๐๒๑๕/๑๒๗๙ ลงวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๓๙

๒. ประกาศรัฐมนตรี แจ้งความหนังสือที่ นร ๐๒๑๕/๑(๙)๓๔๓๑ ลงวันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๓๙

ฉันที่ส่องมาด้วย ๑. หนังสือกระทรวงการคลังที่ กค ๐๓๐๔/๒๒๖๔๗ ลงวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๓๙

๒. หนังสือบริษัท ทางสหกรณ์ดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) ที่ ดี.เอ็ม.ที./ເ.ສ.ປ.๒/๒๐๐/๓๙  
ลงวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๓๙

๑๒.๘

๓. หนังสือบริษัท ทางสหกรณ์ดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) ที่ ดี.เอ็ม.ที./ເ.ສ.ປ.๒/๒๑๐/๓๙  
ลงวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๓๙

๔. ตารางเบรียบตั้งชื่อเสนอของทางกรุงการคลัง บริษัทฯ คณะกรรมการ  
และชื่อเสนอปรับปรุงเพิ่มเติม

ก. ตามมติคณะรัฐมนตรีที่อ้างถึงข้อ ๑ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาปัญหาดัง ๑  
ตามที่กฎหมายสัมปทาน และพิจารณาหารือถูกต้องในการเชื่อมต่อทางสัมปทาน ลินเดง-คลองเมือง  
ซึ่งคณะกรรมการได้พิจารณาและประชุมคณะกรรมการ (ฯพ.ย.รองนายกรัฐมนตรี นายสมศร สุนทรเวช)  
ได้นำเรื่องคณะรัฐมนตรีทราบเรื่องมาตามล่าดับ ครั้งล่าสุดตามมติคณะรัฐมนตรีที่อ้างถึงข้อ ๒ ซึ่งคณะ-  
รัฐมนตรีเห็นชอบ

ในหลักการกล่าวไว้โดยสรุป ดังนี้.-

๑. เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตในภาระสนับสนุนแก้ไขปัญหาการจราจร  
บริเวณทางค่วนดินแดงด้วย โดยให้มีการเชื่อมต่อภัยทางกรุงการราษฎรทางค่วนที่ ๑ และที่ ๒  
โดยทั้งบริษัทฯ และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ลงทุนในอัตราส่วนฝ่ายละครึ่ง

๒. รัฐบาลเข้าร่วมมือแก้ไขปัญหาทางการเงิน ตามผลการเจรจาของทั้งสองฝ่าย

5/37

3. ขยายเส้นทางออกจะต่อไปจนถึงอนุสรณ์สถาน ระยะทางประมาณ 5.7 กม.  
หากบริษัทฯ ไม่ต้องการใช้สิทธิ์เพื่อค่าเนินการก่อสร้าง ให้กรรมทางหลวงเข้าไปค่าเนินการก่อสร้าง  
ความลักษณะจังหวัดตามนิติบัญญัติ หนังสือที่อ้างถึงข้อ 2 นั้น

4. คณะกรรมการพิจารณาแก้ไขปัญหาฯ (นาย รองนายกธรรยุนดีร์ นายสมศรี สุนทรเวช)  
ได้พิจารณาอนุมายให้กระทรวงการคลังและผู้เกี่ยวข้องเจรจาหารือกับบริษัท ทางคณะกรรมการดูดลองเมือง  
จังหวัด (มหาชน) เพื่อหมายเหตุการทางการเงินในการแก้ไขปัญหาการค่าเนินการ ในการนี้กระทรวง  
การคลังได้แต่งตั้งคณะทำงานซึ่งมีผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลังเป็นประธานและมีผู้แทน  
กรรมทางหลวง กรมบัญชีกลาง บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสำนักงานเศรษฐกิจ-  
การคลัง ร่วมเป็นคณะทำงานเป็นผู้ค่าเนินการและได้เสนอหมายเหตุการทางการเงินในการแก้ไขปัญหา  
การค่าเนินการ ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ข้อ 1 รวม 4 ทางเลือก ดังนี้.-

### ทางเลือกที่ 1

#### 1. การแก้ไขปัญหาหนี้ค้างชำระและการหนี้เงินกู้เดิม

- (1) ให้บริษัทฯ เน้นทุนจำนวนประมาณ 1,522.5 ล้านบาท และให้นำเงินที่ได้จากการเพิ่มนี้  
ไปชำระหนี้ค้างชำระ
- (2) บริษัทฯ มอบหมายให้บริษัทฯ เจรจากับเจ้าหนี้เงินกู้เพื่อกองคลังรายออกเบื้องและขอขยาย  
ระยะเวลาหนี้เงินกู้

#### 2. การลงทุนเพิ่มและการขยายอายุส้มปักกาน

- (1) บริษัทฯ จะต้องจัดหาเงินลงทุนประมาณ 3,700 ล้านบาท เพื่อ
  - \* ต่อขยายทางเข้าบริเวณท่าอากาศยานดอนเมือง และขยายเส้นทางออกไปจังหวัด  
บริเวณอนุสรณ์สถาน
  - \* ขยายเส้นทางเข้าให้ต่อเขื่อนเข้ากับทางค่านขันที่ 1 ดอยให้บริษัทฯ แบ่งค่า<sup>๔๔</sup>  
ใช้จ่ายในการลงทุนกับการทางพิเศษฯ ตนเองครึ่ง
- (2) รัฐบาลโดยกรรมทางหลวง จะขยายระยะส้มปักกานจากเดิม 25 ปี นับจากวันที่สัญญาส้มปักกาน<sup>๔๕</sup>  
มีผลบังคับใช้ เป็น 25 ปี นับจากวันที่จะมีการลงนามในสัญญาแก้ไขสัญญาส้มปักกานอันเป็นผล  
จากการเจรจาหารือในครั้งนี้ และเริ่มต้นแบ่งรายได้แก่รัฐตั้งแต่ปีที่ 22

### 3. การระดมทุนและการปรับโครงสร้างผู้ถือหุ้น

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

	<u>จำนวน</u>	<u>สัดส่วน</u>
ผู้ถือหุ้นเดิม	3,045.00	
เดิมทุนจากผู้ถือหุ้นเดิม	<u>1,522.50</u>	
ทุนจดทะเบียนใหม่	4,567.50	60.35%
รัฐบาลร่วมลงทุน	<u>3,000.00</u>	39.65%
ทุนจดทะเบียนภาษีหลังรัฐบาลร่วมทุน	<u>7,567.50</u>	100.00%

- (3) เมื่อบริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ รัฐบาลจะคงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ในระดับไม่เกินร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียนและชาระแล้ว โดยรัฐบาลจะขายหุ้นส่วนที่เกิน (ถ้ามี) คืนแก่ผู้ถือหุ้นเดิมในราคา IPO-10% ทั้งนี้ราคาก้อนที่ขายจะต้องไม่ต่ำกว่าราคาเพ้มของการ (Par) มากผ้าอัตรา Cost Carrying Cost

### 4. การปรับค่าผ่านทาง

- (1) เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2540 ให้บริษัทปรับเพิ่มค่าผ่านทางอีก 10 บาทเป็น 30 บาท ซึ่งเป็นระยะเวลาที่คาดว่าบริษัทฯ ดำเนินการสร้างสะพานลดยกดับทิศทางบริเวณแยกบางเขนและหลักสี่ และกรรมทางหลวงได้ดำเนินการสร้างสะพานวงกลับ(U-turn) แห่งเดียว
- (2) เมื่อการก่อสร้างส่วนต่อขยายน้ำเรียจและเปิดให้บริการ (คาดว่าประมาณเดือนกรกฎาคม 2541) ให้บริษัทฯปรับค่าผ่านทางปกติอีก 10 บาทเป็น 40 บาท โดยที่ผู้ใช้บริการจะสามารถเดินทางเข้าสู่บริเวณท่าวาจากสะพานดอนเมืองได้ และสำหรับส่วนต่อขยายจากท่าวาจากสะพานดอนเมืองถึงอนุสาวรีย์สถานฯ คิดค่าผ่านทางอีก 15 บาท
- (3) หลังจากปี 2541 ให้บริษัทฯปรับขึ้นค่าผ่านทางต่อ 10 บาท ทุก 5 ปี
- (4) ให้บริษัทรับภาระค่าภาษีมูลค่าเพิ่มของ โดยไม่ผลักภาระภาษีให้กับผู้ใช้ทาง กล่าวคือราคากำไรทางที่กำหนดจะเป็นราคาว่ารวมค่าภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว

### ทางเลือกที่ 2

รายละเอียดเงื่อนไขเดียวกับทางเลือกที่ 1 ยกเว้น

#### 1. การดำเนินการตามข้อ 1.(2) ให้ค่าเนินการดังนี้แทน

"(2) รัฐบาลจัดหาเงินกู้เงื่อนไขผ่อนปันจ่ายจำนวน 8,500 ล้านบาท เพื่อ Refinance เงินกู้เดิมโดยมีระยะเวลาจ่าย 15 ปี รวมระยะเวลาปลดหนี้ 3 ปี ก่อนหมดอายุเงื่อนไขอัตราดอกเบี้ยคงที่ 8.5 ต่อปี และให้ชำระคืนเดือนเงินและดอกเบี้ยเงินกู้เป็นรายไตรมาส โดยมีเงื่อนไขว่า หากในปีใดบริษัทฯมีรายได้ก่อนหักตัดใช้จ่ายสูงกว่าร้อยละ 20 ของรายได้ที่ประมาณการ ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย บริษัทฯจะต้องนำเงินรายได้ส่วนที่เกินหักหมายความชำระดอกเบี้ยเพิ่มเติม ทั้งนี้อัตราดอกเบี้ยรวมจะต้องไม่เกินร้อยละ 12.5 ต่อปี โดยกำหนดให้ชำระดอกเบี้ยส่วนที่เพิ่มเติมภายใน 15 วันหลังจากการรับรองการตรวจสอบมูลค่าประจำปี"

2. เมื่อบริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ บริษัทฯจะต้องนำเงินที่ได้จากการเพิ่มทุน ทั้งจำนวน ไปชำระคืนเดือนเงินกู้ตามข้อ 1.(2) และ รัฐบาลจะคงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ในระดับไม่เกินร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียนและชำระแล้ว โดยรัฐบาลจะขายหุ้นส่วนที่เกิน (ถ้ามี) คืนแก่ผู้ถือหุ้นเดิมในราคาราคา IPO-10% ทั้งนี้ราคาหุ้นที่ขายจะต้องไม่ต่ำกว่าราคาน้ำหนึบ (Par) มากด้วย Carrying Cost

### ทางเลือกที่ 3

รัฐบาลเข้าไปซื้อหุ้นของบริษัทฯ ซึ่งทางผู้ถือหุ้นจะขายในราคากลาง (Par) มากด้วย Carrying Cost และหนี้สินทั้งหมดของบริษัทฯ ชั้ง ณ วันที่ 30 กันยายน 2539 จะมีมูลค่าประมาณ 17,000 ล้านบาท

### ทางเลือกที่ 4

รัฐบาลจ่ายเงินสดให้ค่าความเสียหายทางการเงิน ซึ่งบริษัทฯได้เรียกร้องต่อกำกับดูแลว่างานเป็นจำนวนประมาณ 9,773.6 ล้านบาท (ซึ่งหากรัฐบาลเลือกทางเลือกนี้ จะต้องมีการเจรจาในเรื่องจำนวนเงินที่เหมาะสมต่อไป)

### เงื่อนไขการดำเนินการตามทางเลือกทั้งสี่

ภายหลังจากการที่รัฐบาลได้ให้ความช่วยเหลือความมั่นคงทางการเมืองด้านแล้ว บริษัทฯจะต้องไม่เรียกร้องให้รัฐบาลชดเชยค่าเสียหายใด ๆ อีก

หัวข้อ บริษัทฯ ได้เสนอประمهณ์การต่ออายุสัมปทานนัยข้อ 2.(2) และการปรับค่าผ่านทางตามนัยข้อ 4. ซึ่งไม่ถูกในอ่อนน้ำใจการพิจารณาของกระทรวงการคลัง จึงโปรดรับทราบด้วยว่าคณะกรรมการพิจารณาหาข้อดีในการดำเนินโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแดง-คลองเมือง เป็นผู้พิจารณาต่อไป

ความเห็นของคณะกรรมการ คณะกรรมการฯ ได้เสนอให้รัฐบาลเลือกค่าเนินการตามทางเลือกที่ 1 หากไม่มีอยู่ในวิธีที่เป็นไปได้หรือเหมาะสม จึงพิจารณาค่าเนินการตามทางเลือกที่ 2 หัวข้อนี้เนื่องจากเห็นว่าจะดีกว่าการซื้อขายค่าเสียหายตามทางเลือกที่ 4 เพราะความเป็นไปได้ในการยอมรับวงเงินค่าเสียหายตามที่บริษัทฯ เรียกร้องคงจะเป็นไปได้ยาก และอาจจะมีการฟ้องร้อง ซึ่งคงไม่เหมาะสมที่จะมีผลความไม่สงบสันติภาพ ดังนั้นจึงมีผู้ลงทุนผู้ใดเจนกู้ดังประเทศไทยร่วมมูลค่าด้วย ส่วนการดำเนินการตามทางเลือกที่ 3 ก็จะเป็นการมองว่าเป็นการกระทำที่ไม่เหมาะสม ที่ภาครัฐร่วมกิจการที่ให้สัมปทานแก่ภาคเอกชนมาเป็นระยะเวลายังคงมีภัยคุกคามสันบสนุนให้เอกสารเข้ามาร่วมลงทุนในโครงการพัฒนา

### ความเห็นกระทรวงการคลัง

1. เนื่องด้วยกับการดำเนินการตามทางเลือกที่ 1 หรือทางเลือกที่ 2 เพราะจะเป็นเศรษฐกิจของรัฐบาลที่สามารถเก็บใช้ปัญหาการดำเนินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแดง-คลองเมือง ซึ่งเรือรังมากกว่า 6 ปี อันเป็นผลจากการทางหลวงไม่สามารถปฏิบัติตามศักยภาพสัมปทานที่ได้ผูกพันในการส่งมอบพื้นที่บริเวณสีแยกบางเขนและหลักสี่ และเอกสารผู้รับสัมปทานที่สามารถดำเนินการธุรกิจต่อไปได้ โดยมีผลตอบแทนจากการลงทุนในอัตราผลตอบแทน 14% (ร้อยละ 14) รวมทั้งสถาบันการเงินผู้ใดเจนกู้กับบริษัทฯ ทั้งจากแหล่งภายในและนอกประเทศไทย ก็จะได้รับการช่วยเหลือตามเงื่อนไขที่ผูกพันหรือที่จะตรวจสอบกล่องกันต่อไป ส่วนประเทศไทยก็จะได้รับความสะดวกในการใช้บริการทางยกระดับในราคายอดรวม และการสุดท้าย ผลที่จะมีต่อเศรษฐกิจในภาพรวม คือการเก็บใช้ปัญหาน้ำจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิต ลดระยะเวลาช่วงเดินทางไปยังท่าอากาศยานดอนเมือง อันเป็นหน้าทางของประเทศไทยและอันตรายความสะดวกแก่ประชาชนในการเดินทางออกชานเมืองสู่ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

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

3. รัฐบาลควรให้ความสำคัญในการดำเนินการตามทางเลือกที่ 1 เป็นลำดับแรก หากไม่สามารถที่เป็นไปได้หรือเหมาะสม จึงเลือกดำเนินการตามทางเลือกที่ 2 โดยจัดหาเงินทุนในวงเงิน 8,500 ล้านบาท ช่วงมีระยะเวลา 15 ปี รวมระยะเวลาปลดหนี้ 3 ปี และกำหนดดอกเบี้ยในอัตราเร้ออ率为 8.5 ต่อปี หากทางเลือกที่ 2 อาจต้องมีการขอรับอนุมัติจากสภาระบุคคลในการจัดหาเงินทุนตั้งแต่ล่าม

4. สำหรับแนวทางในการเจรจาภันเจ้าหนี้เดิม จึงเห็นควรมอบหมายให้บริษัทฯ เป็นผู้เจรจาร่วมกับบริษัทฯ โดยมีเป้าหมายเพื่อขอผลอัตรากองเบี้ย จึงรวมทั้งการขอขยายระยะเวลา ชำระหนี้คืน สำนักงานที่ทำได้โดยมีสิ่งจุงใจ คือ การถอนหนี้เป็นหุ้นบางส่วน หรือการให้ผู้วนบนง ผลกำไรจากการดำเนินงาน (Profit Sharing) ในกรณีบริษัทฯ มีรายได้หรือผลกำไรจากการดำเนินงานสูงขึ้น

ค. บริษัท ทางยศภัณฑ์ดอนเมือง จำกัด (มหาชน) มีหนังสือที่ ดีเอ็มที/เอกสาร/200/39 ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2539 สรุปความว่า บริษัทฯได้พิจารณาอย่างรอบคอบและทำงานฯแล้ว ยังมีประเด็นที่ยังไม่เป็นที่ยอมรับของบริษัทฯ จึงขอให้ชี้แจงกับหนี้อีกรั้ง รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วยข้อ 2 ในการนี้คณะกรรมการฯได้มีการประชุมและมีมติในการประชุมคณะกรรมการฯ ครั้งที่ 5/2539 เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2539 แล้ว อ่อนงไว้ก็ตามบริษัทฯได้เสนอข้อเรียกร้องเพิ่มเติมความนัยหนังสือที่ ดีเอ็มที/เอกสาร/210/39 ลงวันที่ 29 พฤษภาคม 2539 ดังปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 3 จึงได้ขอเปรียบเทียบข้อเสนอของกระทรวงการคลัง บริษัทฯ คณะกรรมการฯ และข้อเสนอปรับปรุงเพิ่มเติม ดังปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 4

#### ผลการพิจารณาของคณะกรรมการฯและข้อเสนอปรับปรุงเพิ่มเติม โครงการด่อเรื่องกังหันกระดับดินแคน-ดอนเมือง

คณะกรรมการฯ เห็นด้วยกับความเห็นของกระทรวงการคลัง ทั้ง 4 ประการดังกล่าวข้างต้น สำหรับประเด็นการดำเนินการตามทางเลือกที่ 1 ให้ดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการฯ ในช่องที่ 3 และเพื่อความมั่นคงในทางปฏิบัติให้ดำเนินการตามข้อเสนอปรับปรุงเพิ่มเติมในช่องที่ 4 ของกระทรวงเปรียบเทียบฯ ด้วย

10/39

จึงขอประกาศทราบเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาผ่าน่าเส้นอ ศรน. เพื่อพิจารณาอนุมัติในหลักการ  
และเงื่อนไขดังต่อไปนี้

1. ให้ค่าเนินการตามทางเลือกที่ 1 เป็นลักษณะ หากไฟฟ้าสูงกว่าสักที่เป็นไปได้หรือเหมาะสม  
จึงเลือกค่าเนินการตามทางเลือกที่ 2 โดยจัดหาเงินกู้ในวงเงิน 8,500 ล้านบาท ชั้งมีระยะเวลาเงินกู้  
15 ปี รวมรายละเอียดหนี้ 3 ปี และกำหนดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 8.5 ต่อปี
2. อนุมัติให้บรรษัทฯ ร่วมกับบริษัทฯ ค่าเนินการเจรจาภาระหนี้เดือน เพื่อขอลดดอกเบี้ย  
หรือขยายระยะเวลาเงินกู้ ทั้งนี้ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 45 วัน นับจากวันที่คดีรัฐมนตรี  
ได้มีมติอนุมัติให้ค่าเนินการ
3. ให้นำข้อเสนอของคณะกรรมการฯ และข้อเสนอปรับปรุงเพิ่มเติม เกี่ยวกับการขยาย  
อายุสิ่งปลูกสร้างน้อยกว่าห้าปี ในข้อ 2.(2) รวมทั้งการปรับค่าผ่านทางด้านน้อยกว่าห้าปี ในข้อ 4.(1),  
4.(2) และ 4.(3) ให้คณะกรรมการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกสารเข้าร่วมงานหรือค่าเนินการ  
ในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 พิจารณาค่าเนินการต่อไป
4. ให้ค่าเนินการตามข้อ 1, 2, และ 3 ให้แล้วเสร็จภายในวันที่ 30 กันยายน 2539

ขอแสดงความนับถืออย่างสูง

(นายสมชาย สุนกรเวช)

รองนายกรัฐมนตรี

ประธานคณะกรรมการก้าวไกลพัฒนาการค่าเนินการโครงการ  
เชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแดง-คลองเนื่อง

ถ้าไม่ใช่แบบ

๙๖๒๐๗๑๘๔๐  
๘๘๘.๕๑๙๘๙๑๔๖๔๕  
๑๑ ปี กันยายน ๒๕๓๙  
ลงนาม

พ.ร.บ.๑๙๗๖/๗๘๘

๗๗๗  
๘๘๘.๕๑๙๘๙๑๔๖๔๕  
๑๑ ปี กันยายน ๒๕๓๙

ค่าวันที่สิ้น  
ที่ กก ๐๙๐๔/๘๒๖๔๗

จำนวน

กระทรวง(มนต์ริกา ภัณฑ์สมบูรณ์)  
ถนนพหลโยธินกรุงเทพฯ ๑๐๔๗ โทร. ๐๒-๕๗๓๗๐๐๐

๑๒ พฤษภาคม ๒๕๓๙

11/37

เรื่อง การแก้ไขปัญหาการดำเนินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแคลง-อ่อนเมือง

เรื่อง บรรทุนค่าใช้จ่ายห้ามนำข้าวสาลีเข้ามาในโครงการดำเนินการเชื่อมต่อทางสัมปทาน  
สายดินแคลง-อ่อนเมือง

สังกัด: สำนักงาน กฟผ. ภาระเบ็ดเตล็ดภาระเป็นไปได้และฐานะการเงินของบริษัทฯ ในการดำเนินการตาม  
มาตรการทางการเงินที่เสนอ

ตามที่คณะกรรมการพิจารณาหารือข้อยุติในการดำเนินโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทาน  
สายดินแคลง-อ่อนเมือง ได้มีมติในการประชุมคณะกรรมการฯ ครั้งที่ ๔๒๕๓๙ เมื่อวันที่ ๑๑ มีนาคม  
๒๕๓๙ ให้กระทรวงการคลังตรวจสอบเบ็ดเตล็ดของบริษัทฯ ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) เพื่อหมายเหตุ  
การหักภาษีในกรณีแก้ไขปัญหาการดำเนินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแคลง-อ่อน  
เมือง และให้รายงานผลภายในวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๓๙ และต่อมาได้มีหนังสือของนายทะเบียนการราย  
เบ็ดเตล็ดการตรวจสอบภายในวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๓๙ ดังนี้

กระทรวงการคลังได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาในเรื่องดังกล่าวโดยมีผู้อำนวยการ  
สำนักงานและเลขานุการคลังเป็นประธานคณะทำงานฯ และมีผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คือ<sup>๑</sup>  
กรมบัญชีกลาง กรมทางหลวง บรรษัทบริษัททุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสำนักงานเศรษฐกิจ  
การคลัง ร่วมเป็นคณะทำงานฯ ในกรณี คณะกรรมการฯ ได้ประชุมปรึกษาหารือกัน โดยได้ขอข้อมูล  
และหารือกับบริษัทฯ ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) ด้วย ในการนี้ บริษัทฯ ได้เรียกร้องค่า<sup>๒</sup>  
เดินทางเป็นเงิน ๙,๗๗๓.๖ ล้านบาท ซึ่งขณะนี้กรมทางหลวงกำลังพิจารณาค่าเสียหายที่เรียกร้องโดย  
บริษัทฯ อู่ คณะทำงานได้สรุปผลมาตราการทางการเงินในการแก้ไขปัญหาการดำเนินการโครงการ  
เชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแคลง-อ่อนเมือง ซึ่งมีทางเลือก ๔ ประการ คือ

/ทางเลือก ...

## ก งสือที่ ๑

12/3

### ๑. ภาระด้านทุนที่ต้องชำระและอุดหนี้เงินกู้เดิม

- (1) ให้บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 1,522.5 ล้านบาท และให้นำเงินที่ได้จากการเพิ่มทุนนี้ไปชำระหนี้ที่ต้องชำระ
- (2) บริษัทฯ มอบหมายให้บรรยักษฯ เจรจาตัวเข้าหนี้เงินกู้เพื่อขอลดอัตราดอกเบี้ยและขยายระยะเวลาชำระหนี้เงินกู้

### ๒. ภาระลงทุนใหม่และการขยายตัวขั้นปีก่อน

- (1) บริษัทฯ จะต้องจัดหาเงินลงทุนประมาณ 3,700 ล้านบาท เพื่อ
  - ต่อขยายทางเข้าบริเวณห้าอาคารขนาดดอนเมือง และขยายเส้นทางออกไปจนถึงบริเวณอนุสาวรีย์สถาน
  - ขยายเส้นทางเพื่อให้ต่อเชื่อมเข้ากับทางคู่วันขึ้นที่ ๑ โดยให้บริษัทฯ แบ่งค่าใช้จ่ายในการลงทุนกับการทางพิเศษฯ กันละครึ่ง
- (2) รัฐบาลโดยกรมทางหลวง จะขยายระยะสัมปทานจากเดิม ๒๕ ปี นับจากวันที่สัญญาสัมปทานมีผลบังคับใช้ เป็น ๒๕ ปี นับจากวันที่จะมีการลงนามในสัญญาแก้ไขสัญญาสัมปทานอันเป็นผลจากการเจรจาหารือในครั้งนี้ และเริ่มต้นแบ่งรายได้แก่รัฐตั้งแต่วันที่ ๒๒

### ๓. ภาระด้านทุนและการปรับโครงสร้างผู้ถือหุ้น

- (1) ภาระลงทุนตามข้อ ๑(1) จะกระทำโดยการเพิ่มทุนจำนวน 3,000 ล้านบาท และให้รัฐบาลเป็นผู้ลงทุนในส่วนนี้ ส่วนที่เหลือให้บริษัทฯ ใช้เงินสดคงเหลือจากการดำเนินงานมาลงทุน

(2) ผลจาก ...

(2) ผลจากการเพิ่มทุนของผู้ถือหุ้นเดิมและการร่วมลงทุนของรัฐบาล จะทำให้ครุ่งสร้างผู้ถือหุ้นเปลี่ยนแปลงไปดังนี้ (3/3)

	<u>จำนวนบาท</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 ในระดับไม่น้อยกว่า 30% ของทุนจดทะเบียนและซ้ำๆ โดยรัฐบาลจะขายหุ้นส่วนที่เกิน (ถ้ามี) คืนแก่ผู้ถือหุ้นเดิมในราคา IPO-10% ทั้งนี้ราคาหุ้นที่ขายจะต้องไม่ต่ำกว่าราคานเสนอขาย (Par) บวกด้วย Carrying Cost

#### 4. บรรทัดฐานค่าผ่านทาง

- (1) เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2540 ให้บริษัทฯ ปรับเพิ่มค่าผ่านทางอีก 10 บาทเป็น 30 บาท ซึ่ง เป็นระยะเวลาที่คาดว่าบริษัทฯ ดำเนินการสร้างสะพานลอยลับทิศทางบริเวณแยกบางเขนและหลักสี่ และกรมทางหลวงได้ดำเนินการสร้างสะพานวนกลับ (U-บends) แล้วเสร็จ
- (2) เมื่อการก่อสร้างส่วนต่อขยายแล้วเสร็จและเปิดให้บริการ (คาดว่าประมาณเดือนกรกฎาคม 2541) ให้บริษัทฯ ปรับค่าผ่านทางปกติอีก 10 บาทเป็น 40 บาท โดยที่ผู้ใช้บริการจะสามารถเดินทางเข้าสู่บริเวณท่าอากาศยานดอนเมืองได้ และสำหรับส่วนต่อขยายจากท่าอากาศยานดอนเมืองจึงอนุญาตให้ผู้ใช้บริการเดินทางเข้าสู่ท่าอากาศยานดอนเมืองได้ คิดค่าผ่านทางอีก 15 บาท
- (3) หลังจากปี 2541 ให้บริษัทฯ ปรับขึ้นค่าผ่านทางต่อไป 10 บาททุก 5 ปี
- (4) ให้บริษัทฯ ปรับภาระค่าภาษีมูลค่าเพิ่มเอง โดยไม่ผลักภาระภาษีให้กับผู้ใช้ทาง กล่าวคือราคาก่าผ่านทางที่กำหนดจะเป็นราคาก่ารวมค่าภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว

ทางเลือก ...

## งานเลือกที่ 2

รายละเอียดเช่นเดียวกับทางเลือกที่ 1 ยกเว้น

### 1. การดำเนินการตามข้อ 1.(2) ให้คำแนะนำการดังนี้แทน

“(2) รัฐบาลจัดหาเงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรมจำนวน 8,500 ล้านบาท เพื่อ Refinance เงินกู้เดิมโดยมีระยะเวลา 15 ปี รวมระยะเวลาปลดหนี้ 3 ปี กำหนดคดออกเบี้ยในอัตราเร้อยละ 8.5 ต่อปี และให้ชำระคืนเงินและคดออกเบี้ยเงินกู้เป็นรายไตรมาส โดยมีเงื่อนไขว่า หากในปีได้บริษัทฯรายได้ก่อนหักกล่าวใช้จ่ายสูงกวาร้อยละ 20 ของรายได้ที่ประมาณการดังสิ่งที่ส่งมาด้วย บริษัทฯจะต้องนำเงินรายได้ส่วนที่เกินทั้งหมดมาชำระคดออกเบี้ยเพิ่มเติม ทั้งนี้ อัตราดอกเบี้ยรวมจะต้องไม่เกินร้อยละ 12.5 ต่อปี โดยกำหนดให้ชำระคดออกเบี้ยส่วนที่เพิ่มเติมภายใน 15 วันหลังจากภาระรับรองการตรวจสอบบัญชีประจำปี”

2. เมื่อบริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ บริษัทฯจะต้องนำเงินที่ได้จากการเพิ่มทุนทั้งจำนวน ไปชำระคืนต้นเงินกู้ตามข้อ 1.(2) และ รัฐบาลจะคงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ในระดับไม่เกินร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียนและชำระแล้ว โดยรัฐบาลจะขายหุ้นส่วนที่เกิน (ถ้ามี) ล้านบาทต่อหุ้นเดิมในราคา IPO-10% ทั้งนี้ราคาหุ้นที่ขายจะต้องไม่ต่ำกว่าราคาเสนอภาค (Par) มากด้วย Carrying Cost

## งานเลือกที่ 3

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

## งานเลือกที่ 4

รัฐบาลจ่ายเงินสดใช้ค่าความเสียหายทางการเงิน ซึ่งบริษัทฯ ได้เรียกร้องต่อกรมทางหลวง เป็นเงินจำนวนประมาณ 9,773.6 ล้านบาท (ซึ่งหากรัฐบาลเลือกทางเลือกนี้ จะต้องมีการเจรจาในเรื่องจำนวนเงินที่เหมาะสม ต่อไป)

## เงื่อนไขการดำเนินการตามทางเลือกข้างต้น

ภายหลังจากการที่รัฐบาลได้ให้ความช่วยเหลือตามมาตรการข้างต้นแล้ว บริษัทฯจะต้องไม่ เรียกร้องให้รัฐบาลชดใช้ค่าเสียหายใดๆ อีก

/ทั้งนี้ ...

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เสนอประمهินการด่าอย่างสัมปทานตามนัยข้อ 2.(2) และการปรับค่าผ่านทางตามนัยข้อ 4. ซึ่งไม่อยู่ในอำนาจการพิจารณาของกระทรวงการคลัง จึงให้รบขอให้คณะกรรมการพิจารณาหาข้อดุลีในการค่าเนินโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแดง-คลองเมืองเป็นผู้พิจารณาต่อไป

ในการนี้ คณะกรรมการได้เสนอให้รัฐบาลเลือกค่าเนินการตามทางเลือกที่ 1 หากไม่อยู่ในวัสดุที่เป็นไปได้ หรือเหมาะสม จึงพิจารณาค่าเนินการตามทางเลือกที่ 2 ทั้งนี้ เมื่อจากเห็นว่า จะดีกว่าการซัดใช้ค่าเสียหายตามทางเลือกที่ 4 เพราะความเป็นไปได้ในการขอรับวงเงินค่าเสียหายตามที่บริษัทฯ เรียกร้องคงจะเป็นไปได้ยาก และอาจจะมีการฟ้องร้อง ซึ่งคงไม่เหมาะสมที่จะมีคิดความในเรื่องนี้ ซึ่งมีผู้ลังทุนผู้ให้เงินกู้ด้วยประเภทรวมอยู่ด้วย ส่วนการดำเนินการตามทางเลือกที่ 3 ก็จะเป็นการมองว่า เป็นการกระทำที่ไม่เหมาะสม ที่ภาครัฐรับภาระที่ให้สัมปทานแก่ภาคเอกชนมาเป็นของรัฐ เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุนในโครงการพื้นฐาน

### กระทรวงการคลังได้พิจารณาแล้วมีความเห็นดังนี้

1) เห็นด้วยกับการดำเนินการตามทางเลือกที่ 1 หรือทางเลือกที่ 2 เพราะจะเป็นผลกระทบของรัฐบาลนี้ที่สามารถแก้ไขปัญหาการค่าเนินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายดินแดง-คลองเมือง ซึ่งเรือร่องมากกว่า 6 ปี อันเป็นผลจากการทางหลวงไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาสัมปทานที่ได้ผูกพันในการส่งมอบพื้นที่บริเวณที่แยกบางเขนและหลักสี่ และเอกชนผู้รับสัมปทานก็สามารถดำเนินการธุรกิจต่อไปได้ โดยมีผลตอบแทนจากการลงทุนในอัตราพอสมควร(ร้อยละ 14) รวมทั้งสถาบันการเงินผู้ให้เงินกู้แก่บริษัทฯ ก็จากแหล่งภาษีและนอกประเทศ ที่จะได้รับการชำระหนี้ตามเงื่อนไขที่ผูกพัน หรือที่จะชำระตกลงกันต่อไป ส่วนประชาชนก็จะได้รับความสะดวกในการใช้บริการทางยกระดับในราคายอดสมควร และประโยชน์สุคติ ผลที่จะมีต่อเศรษฐกิจในภาพรวม คือ การแก้ไขปัญหาจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิต โดยเฉพาะช่วงคืนทางไปยังท่าอากาศยานดอนเมือง อันเป็นหน้าที่ของประเทศไทย และอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการเดินทางออกสถานเมืองสู่ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

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

/เงิน ....

เงิน 3,000 ล้านบาท ซึ่งมีสัดส่วนผู้ถือหุ้นประจำร้อยละ 40 จะทำให้ฐานะการเงินของบริษัทฯ ความมั่นคงขึ้น โดยมีสัดส่วนหนี้สินต่อเงินลงทุนประมาณ ๒:๑ จะเป็นการสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้จ้าหนี้เงินกู้ในความสามารถในการชำระหนี้เงินกู้ของบริษัทฯ

3) รัฐบาลควรให้ความสำคัญในการดำเนินการตามทางเลือกที่ ๑ เป็นสำคัญ หากไม่มีอยู่ในวิสัยที่เป็นไปได้ หรือเหมาะสม จึงเลือกดำเนินการตามทางเลือกที่ ๒ โดยจัดหาเงินกู้ในวงเงิน 8,500 ล้านบาท ซึ่งมีระยะเวลา ๑๕ ปี รวมระยะเวลาดูแล ๓ ปี และกำหนดดอกเบี้ยในอัตรา ร้อยละ ๘.๕ ต่อปี เพื่อจะทางเลือกที่ ๒ อาจด้องมีการอธิบายเหตุผลต่อสาธารณะในการจัดหาเงินกู้ดังกล่าว

4) สำหรับแนวทางในการเจรจากับเจ้าหนี้เดิม ซึ่งเห็นความอนุนาญให้บรรชากษา เป็นผู้เชื่อมต่อและร่วมกับบริษัทฯ โดยมีเป้าหมายเพื่อขอลดอัตราดอกเบี้ย ซึ่งรวมทั้งการขยายระยะเวลาชำระหนี้กัน สามารถกระทำการได้โดยมีสิ่งชูงใจ คือ การโอนหนี้เป็นหุ้นบางส่วน หรือ การให้ส่วนแบ่งผลกำไรจากการดำเนินงาน (Profit Sharing) ในกรณีบริษัทฯ มีรายได้หรือผลกำไรจากการดำเนินงานสูงขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินผลการเจรจา และความเห็นของกระทรวงการคลัง เกี่ยวกับมาตรการลดภาระภาษีอาชื้อยุติในการดำเนินการโครงการเรื่องต่อหางสัมปทานสายดิน แม่-คายนเมืองในโอกาสแรกด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(นายสุวนากอร์ เสนียะไทย)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง

กองนโยบายเงินกู้

โทร. 273-9020 ต่อ 3424, 3425

โทรสาร 273-9168

(7/37)

**บริษัท ทางหลวงรับผิดชอบพิเศษ จำกัด (มหาชน)**

**จำนวน : สินทรัพย์ 8,500 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ย 8.5%**

**ผู้อพยพเดินพื้นที่ 1,522.8 ล้านบาท**

**ผู้อพยพใหม่พื้นที่ 3,000 ล้านบาท (สำหรับช่วงต่อขยาย)**

**อัตราค่าผ่านทางส่วนภูมิ 30 บาทใน ก.ศ. 1997 และ 40 บาทใน ก.ศ. 1998 (เริ่มตอนเมือง)**

**และปรับขึ้น 10 บาท ในทุก 5 ปี**

**ผลตอบแทนการลงทุน**

	กรอบปีที่ 0 ถึง 1992	กรอบปีที่ 0 ถึง 1995	กรอบปีที่ 0 ถึง 1998
IRR	10.83%	12.73%	13.93%
ROE	11.79%	12.90%	13.38%

**ประเมินว่าในยกเว้นภาษี (โครงการเดินและส่วนต่อขยาย)**

1. ต่อเขื่อนเข้ากับทางด่วนขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 (ค่าก่อสร้างฝ่ายละ 50%)
2. ต่อเขื่อนเข้าถนนบินดอนเมืองทั้งในและต่างประเทศ
3. ต่อขยายทางด่วนยกระดับออกไปดึง กม.ที่ 26.5 (เดือนทางเข้ากองทัพอากาศ)
4. ขยายชาติสัมบูรณ์ของส่วนเดินออกไปอีก 5 ปี จาก 25 ปี เป็น 30 ปี และเปลี่ยนเวลาเริ่มต้นแบ่งรายได้ นากรัฐจากที่เริ่มแบ่งตั้งแต่ปีที่ 22 (2010) เป็นปีที่ 27 (2015)
5. อัตราค่าผ่านทาง (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ปรับขึ้นเป็น 30 บาทในเดือนกุมภาพันธ์ 1997 และ 40 บาทในเดือนกรกฎาคม 1998 (ช่วงเดินแข่งดึงถนนบินดอนเมือง) และปรับขึ้น 10 บาท ในทุก 5 ปี ส่วนต่อขยายคิด 15 บาท (ช่วงเดินถนนบินดอนเมืองเป็นต้นไป) ในเดือนกรกฎาคม 1998 และปรับขึ้น 5 บาท ในทุก 5 ปี ดังนี้

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

6. ปริมาณรถใช้ตามประมาณการของบริษัทฯ ถุงสุด 210,000 คัน/ปี ในปี 2014 โดยเป็นประมาณการเดิมที่ อัตราค่าผ่านทางเป็น 30 บาทในปี 1998 ดังนั้นการปรับอัตราค่าผ่านทางเริ่มเป็น 40 บาทในเดือนกรกฎาคม 1998 ซึ่งต้องจัดทำประมาณการใหม่ ซึ่งบริษัทฯ กำลังจัดทำ

7. สภาพหนี้ปัจจุบันของบริษัทฯ ณ 30 กันยายน 1996 (ล้านบาท)

7.1 เงินเดือน	ยอดคง	คงเหลือ	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 คงเหลือผิดนัดค้างชำระ**

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. การเปลี่ยนแปลงฐานะของบริษัทฯ

8.1 เพิ่มทุน 1,522.6 ล้านบาท ภายในเดือนกันยายน 1996 เพื่อชดเชยต้นเงินและดอกเบี้ยที่ค้างชำระ

8.2 เงินด่วน 8,500 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ย 8.5% เมิกภายในเดือนกันยายน 1996 ระยะเวลาปล่อยเงินดัน 3 ปี จากกุศลกุม 1996 ถึง กันยายน 1999 เริ่มจ่าย 30 กันยายน 1999 จำนวนรวม 49 วงศ 3 เดือนค่าวาด ต้นทุนอยู่เงิน 30 กันยายน 2011 รวมอยู่เงิน 15 ปี

9. การลงทุนเพิ่ม ได้แก่ ห้องขายเข้าออกเมืองและดึงช่วงกม. 26.5 ส่วนที่เหลือเข้ากับทางศูนย์แม่ลงทุนคงจะ 50 % กับการทางฯ รวมใช้เงินลงทุนประมาณ 3,700 ล้านบาท โดยแหล่งเงินทุนจะมาจากการเพิ่มทุน 3,000 ล้านบาท ในปี 1997 และเงินสดจากการคืนนิสงานของบริษัทฯ 700 ล้านบาท

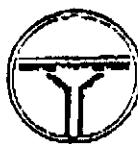
หน้า - ๑ (JFC)

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

10/37

40/40 ถนนวิภาวดีรังสิต  
แขวงคลองเตย กรุงเทพฯ ๑๐๒๑๐  
โทร : (๖๖) (๐๒) ๙๗๓-๙๔๓๕-๔๒  
โทรสาร : (๖๖) (๐๒) ๕๙๒-๘๐๖๘  
เลขที่บ้าน บช. ๓๕๙

ที่ ต. เอ็มที/เอกสาร/200/39



40/40 Viphavadi Rangsit Road,  
Don Muang, Bangkok ๑๐๒๑๐ Thailand.  
Tel : (๖๖) (๐๒) ๙๗๓-๙๔๓๕-๔๒  
Fax : (๖๖) (๐๒) ๕๙๒-๘๐๖๘  
File Registration No. ๓๕๙

22 พฤษภาคม ๒๕๓๙

เรียน ผู้อำนวยการบัญชุมารถทาง คณฑ์ท่องเที่ยวและธุรกิจทางภาคตะวันออก ฯ และ

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด มหาชน

TO : ผู้อำนวยฯ  
FM : ๒๔๕๙๙

เรียน ดร.สมชัย อุดมกันทร์

ประธานคณะกรรมการพัฒนาระบบทางด่วนและทางด่วนพิเศษ - กองเนื้อหา

ด้วยเรื่อง ๑ ข้อสรุปการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้านสังคม - กองเนื้อหา

ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ผลกระทบต่อสุขภาพ ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ภัยคุกคาม ภัย

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด มหาชน เมื่อวันที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๓๙

กรณีศึกษาที่ดำเนินการโดยสำนักงานสิ่งแวดล้อมประจำปี พ.ศ.๒๕๓๙ เมื่อวันที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๓๙  
รายงานบริษัทฯ ผู้ควบคุมพื้นที่ฯ รายงานสรุปเดือนกรกฎาคม ๒๕๓๙ ที่อยู่ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ว่า บริษัทฯ  
จัดตั้งห้องแม่คายห้องน้ำชายที่จราจรฯ ทุกพื้นที่โดยจะต้องติดต่อผู้ดูแลห้องน้ำด้วย แต่ไม่สามารถติดต่อ  
พนักงานห้องน้ำได้ จึงต้องจ้างคนรับเหมาติดต่อห้องน้ำด้วยตัวเอง ด้วยความประจักษ์ดังนี้

### รายงานผลการดำเนินการ

#### ๑. รายงานผลการดำเนินการของห้องน้ำด้วยตัวเอง

(๑) ให้บริษัทฯ เก็บทุกสิ่งที่พบในห้องน้ำด้วยตัวเอง ที่อยู่ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

เพิ่มเติมเป็นรายการนี้ที่สำคัญดังนี้

๑. บริษัทฯ เป็นวอเตอร์แล็คเกอร์(๒) บริษัทฯ มอบหมายให้บริษัทฯ เจ้าหน้าที่ดูแลห้องน้ำด้วยตัวเอง ที่อยู่ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ และ  
ขอรายรับทราบว่าห้องน้ำด้วยตัวเอง๒. บริษัทฯ ไม่เห็นชอบในหลักการ ที่หากสรุปผลมีความซ้ำซ้อน ที่จะต้องให้บริษัทฯ เจรจาตกลงเจ้าหน้าที่ในปัจจุบัน ทางบริษัทฯ จะให้เจ้าหน้าที่ภายในวันที่ ๑๕ วัน แล้วแนวทางในการเจรจาที่ "มีวันที่เป็นปัจจุบัน"๓. ห้องน้ำด้วยตัวเอง ห้องน้ำด้วยตัวเอง ให้มีความสะอาดและดี ห้องน้ำด้วยตัวเองห้องน้ำด้วยตัวเอง ห้องน้ำด้วยตัวเอง ให้มีความสะอาดและดี ห้องน้ำด้วยตัวเองห้องน้ำด้วยตัวเอง ห้องน้ำด้วยตัวเอง ให้มีความสะอาดและดี ห้องน้ำด้วยตัวเอง

## 2. របៀបចាប់ពីក្រសួងនូវកម្មការដែលត្រូវបាន

(1) ប្រធានាជាល់ ឯកសាខាអាសយុប និងនគរូបនគមនាន 3,700 តាតាមបាន ដើម្បី

ក្រសួងក្រុមហ៊ុនប្រជាធិបតេយ្យ និងក្រសួងក្រុមហ៊ុនអនុសាល់ និង នគរូបនគមនាន និងនគរូបនគមនាន

ឯកសាខាអាសយុប ដើម្បី និងនគរូបនគមនាន និង នគរូបនគមនាន និង នគរូបនគមនាន

### ប្រធានាជាល់ ឯកសាខាអាសយុប

(2) ត្រូវបាលិទ្ធភាពនៃក្រុមហ៊ុនអាសយុប និងនគរូបនគមនាន ដើម្បី ដោយបានរួចរាល់  
ត្រូវបាលិទ្ធភាពនៃក្រុមហ៊ុនអាសយុប និងនគរូបនគមនាន និងនគរូបនគមនាន និងនគរូបនគមនាន  
និងនគរូបនគមនាន និងនគរូបនគមនាន និងនគរូបនគមនាន និងនគរូបនគមនាន និងនគរូបនគមនាន

### ប្រធានាជាល់ ឯកសាខាអាសយុប

(3) ប្រធានាជាល់ ឯកសាខាអាសយុប ដើម្បី និងនគរូបនគមនាន និងនគរូបនគមនាន និងនគរូបនគមនាន

និងនគរូបនគមនាន និងនគរូបនគមនាន និងនគរូបនគមនាន និងនគរូបនគមនាន និងនគរូបនគមនាន

និងនគរូបនគមនាន និងនគរូបនគមនាន និងនគរូបនគមនាន និងនគរូបនគមនាន និងនគរូបនគមនាន

### ចំណាំ ៣៤ ៣៥ និងសិក្សា

(4) ចំណាំ ៣៤ ៣៥ និងសិក្សា និងក្រសួងក្រុមហ៊ុនប្រជាធិបតេយ្យ និងនគរូបនគមនាន

### ចំណាំ ៣៦ ៣៧ និងសិក្សា

(5) ចំណាំ ៣៦ ៣៧ និងសិក្សា និងក្រសួងក្រុមហ៊ុនប្រជាធិបតេយ្យ និងនគរូបនគមនាន

## 3. របៀបចាប់ពីក្រសួងនូវកម្មការដែលត្រូវបាន

(1) ក្រសួងក្រុមហ៊ុនប្រជាធិបតេយ្យ និងនគរូបនគមនាន 3,000 តាតាមបាន និងនគរូបនគមនាន

និងនគរូបនគមនាន និងនគរូបនគមនាន និងនគរូបនគមនាន និងនគរូបនគមនាន និងនគរូបនគមនាន

និងនគរូបនគមនាន

### ប្រធានាជាល់ ឯកសាខាអាសយុប

(2) នគរូបនគមនាន និងនគរូបនគមនាន និងនគរូបនគមនាន និងនគរូបនគមនាន និងនគរូបនគមនាន

និងនគរូបនគមនាន និងនគរូបនគមនាន និងនគរូបនគមនាន និងនគរូបនគមនាន និងនគរូបនគមនាន

	តម្លៃរៀល	តម្លៃសេវា
ឯកវិវឌ្ឍន៍ដី	2,245,00	
ពិនិត្យអនុការក្នុងដី	1,562,50	
ការទទួលបានបឹងបុរាណ	4,067,10	60.35%
ក្រុមចរណៈជាតុន	3,000,00	39.65%
ការទទួលបានបឹងបុរាណ	1,562,50	100.00%

๓) เมืองบริษัทฯ เนื้อหาหนึ่งในภาคเหนือทั้งหมด รู้สึกว่าจะต้องเสียเวลาในการเดินทาง  
ไปเมืองเชียงใหม่ ไม่ใช่แค่ 20-30 กม. แต่เป็นอย่างน้อย 200 กม. จึงต้องเสียเวลา  
ประมาณ 4-5 ชั่วโมง รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เช่น ค่าเชื้อเชิญ ค่าเชื้อเชิญ  
และค่าเชื้อเชิญคนที่เดินทาง (เช่น พ่อแม่) ค่าเชื้อเชิญห้องพัก 20-30% ที่นี่มีภาระค่าเชื้อเชิญที่  
มากกว่าเดิม เช่น ไม่ต้องเดินทางไกลแค่ 200 กม. (เช่น จังหวัดเชียงใหม่) Carrying Cost

“**บริษัทฯ ยังคงขอสงวนสิทธิ์ ให้สิ่งที่บริษัทฯ เสนอในหัวข้อดังกล่าวเป็นหน้า**

ສະຖາປິດຕະພາບລົງທະບຽນກຳນົດ ၃/၁၂ ອະນຸມັດຍືນດີເປັນກິດໃຫ້ກົດຕືອນກຳນົດ

Հայոց գործությունը կազմում է 30-35% համայնքային բյուջեական համարակալության վերաբերյալ:

ANSWER (Part 1-60) Ang Caring Queen ay ang 10. (K)

4 2022-51-00000000

1) ဒေသံကြော် ၁ မှာ ၁၉၂၄ ၂၁၄၀ ပို့ပါရတယ် နောက်တော်မာရွှေ ၁၀ ပုံ။ ပို့  
၃၀ ပုံ။ ပို့ပါရတယ် အဆုံးတော်မာရွှေ ၁၀ ပုံ။ ဒါ ပို့ပါရတယ် အဆုံးတော်မာရွှေ ၁၀ ပုံ။  
အောင် အမျိုးအစား အောင် အမျိုးအစား ၁၀ ပုံ။ ပို့ပါရတယ် အဆုံးတော်မာရွှေ ၁၀ ပုံ။

បានដឹងពីការរំលែកប្រជាពលរដ្ឋនៃសាខាដែលមានចំណាំខ្លួនដែលត្រូវបានបង្កើតឡើង

**ទីក្រុងប្រព័ន្ធអាស៊ានិក និងការអនុវត្ត នៃ នគរបាល ជាមួយ នគរបាល ភ្នំពេញ**

ก่อตั้งโดยนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๓ ของโรงเรียนสันติราษฎร์ ในกรุงเทพฯ

ເປົ້າມະນີ 3 ປັບພະຍານ 2549 ນີ້ແມ່ນໄຟທ໌ກອບຕົວ ຂອງລົດລາວຫຼັກສາຮັກ

ເອກະພາບ : ກະລຸນາມ 2560 ເປີງ, ດັວງໃຈ | ຕິດຕະຫຼາດໂທລະພາບເວລືອກລາຍ

22/37

ພວກເຮົາຂ່າຍທີ່ມີຄວາມສຳເນົາໃຫຍ້ສະນັກງານຕົວຢ່າງດີ ປິ. ດຣ. ພິ. ສິ. ສັ. ເຊື້ອງລົງລົງລົງ

ទៅ នគរបាល ២៣៤ បឹងកេងការ បរិច្ឆេទភ្នំពេញ ថ្ងៃ ១៦ មេសា ឆ្នាំ ៩ នី  
ដើម្បីការ បឹងកេងការ នៃអនុការណ៍ ីធម្មនវាងនាសង ២៣៤ បឹងកេងការ នៃខែ ឲ្យបាន  
ស្ថាមុខដីជាជីវិតនិងកិច្ចការសារ និងការបង្កើតរឹងចាំនគរបាល នូវការក្រោម  
ដីជាជីវិត និងកិច្ចការ និងការបង្កើតរឹងចាំនគរបាល និងការបង្កើតរឹងចាំ  
នគរបាល និងកិច្ចការ និងការបង្កើតរឹងចាំនគរបាល និងការបង្កើតរឹងចាំ  
នគរបាល និងកិច្ចការ និងការបង្កើតរឹងចាំនគរបាល និងការបង្កើតរឹងចាំ

๔. ให้สืบสานภูมิปัญญาที่ดีงามของชาติไทย ให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาไทย

ចំណាំ ៣ ការពិនិត្យទីតាំងរបស់បុរាណជាមួយនានា និងការពិនិត្យរបស់បុរាណជាមួយនានាដែលមានភាពខ្សោយ

## ກວມເລືອກທີ 2

ການຄະດີຂອງການເສີ່ງຫາໃຫຍ້ການເລືອກທີ 1 ຂອບເຂົ້າ

1. ດັບອົກປິບການຄະດີທີ 2 ໃນການນິຍາມການເລືອກທີ 1.

“2. ສູນປາລັດທີ 2 ໃນການໄລຍະການໃຫຍ້ການເລືອກທີ 1 ຂອບເຂົ້າ  
Refinance ເຊິ່ງຕີ້ມີໃຈແລ້ວແລ້ວ ທີ່ ຕໍ່ ອຸນະຍານທະການໄສຂອງທີ 3 ເປົ້າ  
ກຳນົດດອກເນື້ອໃນຕະຫຼາກອົບລະ ດີເລັກຕົວ ແລະ ໄກສະກຳຕະຫຼາກສິນເນັບແລະດອກເນື້ອ  
ເຊິ່ງຕີ້ມີໃຈແລ້ວແລ້ວ ປີ່ ພົມໃຈແລ້ວໃຫຍ້ການໂຄງການໃຫຍ້ການເລືອກທີ 1 ມີການເຕັກປົກ  
ໃຫຍ້ການສູງກວດວິທະຍະ 20 ຂົດກາຍເປົ້າທີ່ໂຄງການທີ່ ດີເລັກຕົວ ແລະ ດີເລັກຕົວ  
ຈະກຳອົງນຳເນີນກາຍເປົ້າສານທີ່ ເນື່ອງກຳນົດກາງວ່າຮຽນອານີ້ແມ່ນເຕີມ ເຖິງບັນດາກາ  
ກອກເປົ້າການຈະກຳລົດໝາຍເກີນກັບຍອດ 12.5 ດອງ ໄກສະກຳນັດໄຫ້ຕະຫຼາກສິນເນັບພວກທີ່  
ເກີນເນີນກາຍເປົ້າ ແລ້ວ ຖັນ ມັງກອດການອັບອັບການຂອງການເລືອກທີ 1 ໂດຍຈະກຳ

ປິ້ນຫັກ ເນີນກາຍເປົ້າການເລືອກທີ 1 ແລະ ດັບອົກປິບການຄະດີທີ 2 ໃຫ້ທີ່ກຳໄຫຼວດຄ່ານັດການເລືອກທີ 1 ແລ້ວ  
ກຳນົດດອກເນື້ອໃນຕະຫຼາກອົບລະ ດີເລັກຕົວ ແລະ ປີ່ ພົມໃຈແລ້ວໃຫຍ້ການເລືອກທີ 1 ແລ້ວແລ້ວ  
ຄຸນນຳກຳນຳການເລືອກທີ 2

2. ດັບອົກປິບການການເລືອກທີ 2 ຂອບເຂົ້າ ໃນການໄລຍະການເລືອກທີ 1

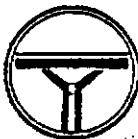
ປິ້ນຫັກ ລະກົງເປົ້າການເລືອກທີ 1 ໄກສະກຳນັດໄຫ້ຕະຫຼາກສິນເນັບພວກທີ່  
ກຳນົດດອກເນື້ອໃນຕະຫຼາກອົບລະ ດີເລັກຕົວເລືອກທີ 2.

ປິ້ນຫັກ ລະກົງເປົ້າການເລືອກທີ 1 ໃນການໄລຍະການເລືອກທີ 2 ໃຫ້ທີ່ກຳໄຫຼວດຄ່ານັດການເລືອກທີ 1  
ກຳນົດດອກເນື້ອໃນຕະຫຼາກອົບລະ ດີເລັກຕົວ ແລະ ປີ່ ພົມໃຈແລ້ວໃຫຍ້ການເລືອກທີ 2

## ກວມເລືອກທີ 3

ຮູບຈົດເຫັນປຶກຕື່ບັນດາການເລືອກທີ 3 ສິ່ງການທີ່ໃຫຍ້ການເນັບພວກທີ່ໄປການ ໂດຍ ນັກທີ່ໄປ Carrying  
Cost ແລະ ບໍ່ໄດ້ໃຫ້ການເນັບພວກທີ່ໄປການ ສິ່ງ ລະ ຜົນທີ່ໄດ້ການເນັບພວກທີ່ໄປການ  
17 000 ສັນນາກາ

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



40/40 ถนนวิภาวดีรังสิต  
แขวงคลองเตย เขตคลองเตย 10210  
โทร : (66) (02) 973-3436-42  
โทรสาร : (66) (02) 552-8065  
เลขทะเบียน บมจ. 369

40/40 Vibhavadi Rangsit Road  
Don Muang, Bangkok 10210 Thailand  
Tel : (66) (02) 973-3436-42  
Fax : (66) (02) 552-8065  
Pic Registration No. 399

ด้วยที่/เอกสาร/210/39

29 พฤษภาคม พ.ศ. 2539

เรื่อง การแก้ไขปัญหาการดำเนินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายตินแดง - ดอนเมือง

เรียน ประธานคณะกรรมการแก้ไขปัญหาการดำเนินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทาน  
สายตินแดง - ดอนเมือง

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

ตามที่ท่านได้โปรดส่งร่างหนังสือถึง ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี และถึงมติขุนนางคณะกรรมการแก้ไขปัญหาการดำเนินการโครงการเชื่อมต่อทางสัมปทานสายตินแดง-ดอนเมือง ให้ทางบริษัทฯ พิจารณาเห็นชอบนั้น บริษัทฯ ได้พิจารณาแล้วเห็นชอบเป็นบางรายการ ส่วนรายการที่บริษัทฯ ไม่เห็นชอบ บริษัทฯ ได้กำหนดข้อเสนอใหม่ตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย โดยข้อความนี้ต่อไปนี้ได้แก้ไขเป็นข้อความที่บริษัทฯ เสนอใหม่แทนที่ต้องจากกระทรวงการคลังหรือมติขุนนางคณะกรรมการ ขอท่านได้โปรดเสนอคณะกรรมการพิจารณาให้บริษัทฯ ใหม่ด้วย อนึ่ง ข้อเสนอใหม่ของบริษัทฯนั้น นางรายการบริษัทฯ เข้าใจว่าคณะกรรมการฯเห็นชอบแล้ว แต่บริษัทฯ เสนอมาใหม่เพื่อความกระจ่างมากขึ้นและให้เป็นไปตามสัญญาสัมปทานหมวด ง. ข้อกำหนดว่าด้วยการเงิน ข้อ (20.2) เช่น ทางเลือกที่ 1 ข้อ 4(1), 4(2), 4(3) บริษัทฯ หวังว่าทำนองกรุณาพิจารณาให้บริษัทฯ ใหม่ด้วย

ขอแสดงความนับถืออย่างสูง

(นายสมบัติ พานิชชีรave)

ประธานคณะกรรมการบริหาร

(นายบีเตอร์ มาร์ติน แครมเวลล์)

กรรมการบริหาร

### ๓. ข้อกำหนดค่าวิถีทางการเงิน

๒๐.๑ อัตราค่าผ่านทางขั้นต้นตามที่อกกองกันระหว่างกรมทางหลวง และบริษัทที่กำหนดไว้ดังต่อไปนี้

ชื่อจุดผ่านเข้าทางหลวง  
สัมปทาน

อัตราค่าผ่านทาง  
ประเภท ๑

อัตราค่าผ่านทาง  
ประเภท ๒

#### ภาระจราจรที่ไม่ไปทางทิศเหนือ

คินແດง	๒๐ บาท	๓๐ บาท
สุมาซิสาร	๒๐ บาท	๓๐ บาท
ถนนพหลโยธิน	๑๕ บาท	๒๕ บาท
ถนนรัชดาภิเษก	๑๕ บาท	๒๕ บาท
ถนนงามวงศ์วาน	๑๐ บาท	๒๐ บาท

#### ภาระจราจรที่ไม่ไปทางทิศใต้

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

ในการนี้เปิดใช้ทางสัมปทานเป็นบางส่วน อัตราค่าผ่านทางชั่วคราวที่จะเรียกเก็บจนกว่าจะเปิดใช้ทุ่งหลวงสัมปทานที่สร้างสำเร็จเรียบร้อยแล้ว จะคิดในอัตราหนึ่งบาทสามสิบบาทต่อคัน (๓.๓๐ บาท) ต่อคิลومตรของทางหลวงสัมปทานที่สร้างเสร็จแล้วนับตั้งแต่จุดที่สูงขึ้นข้างบนคันเริ่มเข้าสู่ทุ่งหลวงสัมปทาน

ขานหาหนะที่ใช้ทางหลวงสัมปทานจำแนกออกเป็นประเภทเพื่อเสียค่าผ่านทาง ดังต่อไปนี้  
 ประเภท ๑ รถนั่ง รถบรรทุกเบา ๔ สล้อ  
 ประเภท ๒ รถโดยสาร รถบรรทุกตั้งแต่ ๖ สล้อขึ้นไป

ตรางงบประมาณเบิกจ่ายอสังหาริมทรัพย์ของทางการศึกษา บริษัทฯ คณบกรนกฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๓๙

หัวขอของทางการศึกษา	หัวขอของทางบริษัทฯ	ความเห็นชอบจากทางราชการ	ข้อเสนอปรับปรุงเพิ่มเติม								
<u>การเบิกจ่าย ค่าใช้จ่ายดำเนินการซ่อมแซมและซ่อมแซมคงทน</u>	เมื่อ 24 พฤษภาคม 2539	เมื่อ 24 พฤษภาคม 2539									
<table border="1"> <thead> <tr> <th>การเบิกจ่ายที่ 1</th> <th>การเบิกจ่ายที่ 1</th> <th>การเบิกจ่ายที่ 1</th> <th>การเบิกจ่ายที่ 1</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <u>การเบิกจ่ายค่าใช้จ่ายดำเนินการซ่อมแซมและซ่อมแซมคงทน</u>  <u>ผู้รับผิดชอบ</u>            (1) ให้บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 522,5 ล้านบาท และนำไปใช้ที่ตึก 902 ขนาดใหญ่สำหรับห้องเรียน         </td><td> <u>การเบิกจ่ายค่าใช้จ่ายดำเนินการซ่อมแซมและซ่อมแซมคงทน</u>  <u>ผู้รับผิดชอบ</u>            (1) บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวน 15 วัน นับจากวันที่ ศธ. มีมติให้ดำเนินการ         </td><td>           1. การเบิกจ่ายค่าใช้จ่ายดำเนินการซ่อมแซมและซ่อมแซมคงทน  <u>ผู้รับผิดชอบ</u>            (1) คัดกรองภาระฯ ให้ดีก่อนจ่าย เนื่องจากทราบว่าการดังนี้ แหล่งเงินทุน            1. ก่อสร้างห้องเรียน ให้ดีก่อนจ่าย แล้วรับเช้า         </td><td>           (2) คัดกรองภาระฯ ให้ดีก่อนจ่าย            1. ก่อสร้างห้องเรียน ให้ดีก่อนจ่าย แล้วรับเช้า         </td></tr> </tbody> </table>	การเบิกจ่ายที่ 1	การเบิกจ่ายที่ 1	การเบิกจ่ายที่ 1	การเบิกจ่ายที่ 1	<u>การเบิกจ่ายค่าใช้จ่ายดำเนินการซ่อมแซมและซ่อมแซมคงทน</u> <u>ผู้รับผิดชอบ</u> (1) ให้บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 522,5 ล้านบาท และนำไปใช้ที่ตึก 902 ขนาดใหญ่สำหรับห้องเรียน	<u>การเบิกจ่ายค่าใช้จ่ายดำเนินการซ่อมแซมและซ่อมแซมคงทน</u> <u>ผู้รับผิดชอบ</u> (1) บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวน 15 วัน นับจากวันที่ ศธ. มีมติให้ดำเนินการ	1. การเบิกจ่ายค่าใช้จ่ายดำเนินการซ่อมแซมและซ่อมแซมคงทน <u>ผู้รับผิดชอบ</u> (1) คัดกรองภาระฯ ให้ดีก่อนจ่าย เนื่องจากทราบว่าการดังนี้ แหล่งเงินทุน 1. ก่อสร้างห้องเรียน ให้ดีก่อนจ่าย แล้วรับเช้า	(2) คัดกรองภาระฯ ให้ดีก่อนจ่าย 1. ก่อสร้างห้องเรียน ให้ดีก่อนจ่าย แล้วรับเช้า			
การเบิกจ่ายที่ 1	การเบิกจ่ายที่ 1	การเบิกจ่ายที่ 1	การเบิกจ่ายที่ 1								
<u>การเบิกจ่ายค่าใช้จ่ายดำเนินการซ่อมแซมและซ่อมแซมคงทน</u> <u>ผู้รับผิดชอบ</u> (1) ให้บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 522,5 ล้านบาท และนำไปใช้ที่ตึก 902 ขนาดใหญ่สำหรับห้องเรียน	<u>การเบิกจ่ายค่าใช้จ่ายดำเนินการซ่อมแซมและซ่อมแซมคงทน</u> <u>ผู้รับผิดชอบ</u> (1) บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวน 15 วัน นับจากวันที่ ศธ. มีมติให้ดำเนินการ	1. การเบิกจ่ายค่าใช้จ่ายดำเนินการซ่อมแซมและซ่อมแซมคงทน <u>ผู้รับผิดชอบ</u> (1) คัดกรองภาระฯ ให้ดีก่อนจ่าย เนื่องจากทราบว่าการดังนี้ แหล่งเงินทุน 1. ก่อสร้างห้องเรียน ให้ดีก่อนจ่าย แล้วรับเช้า	(2) คัดกรองภาระฯ ให้ดีก่อนจ่าย 1. ก่อสร้างห้องเรียน ให้ดีก่อนจ่าย แล้วรับเช้า								

26/37

27/๓๗

- 2 -

<b>บัญชีส่วนของภาระทางการเงินรายเดือน</b> <b>ข้อเสนอของทางการเงิน</b> <b>บริษัทฯ</b>	<b>ค่าธรรมเนียมและภาระทางการเงิน</b> <b>วันที่ 24 พฤษภาคม 2539</b>	<b>ห้องส่วนบุคคลเพื่อเดือน</b>
<b>1. การจดทะเบียนและภาระทางการเงิน</b> <b>ลักษณะ</b>	<b>เงื่อนไขที่รับมาลงกำลังพัสดุภาระในแผนกว่างาน เดือนที่ 2 ถือ 1. (2)</b>	<b>2. การลงนามเพิ่มเติมและภาระทางการเงิน</b> <b>ลักษณะ</b>
<b>2. การลงนามเพิ่มเติมและภาระทางการเงิน</b> <b>ลักษณะ</b>	<b>(1) บริษัทฯ ระบุลงชื่อหน้าบัญชีประจำเดือน จำนวน 3,700 ล้านบาท เพื่อ ต่อขยายเวลาเบี้ยนรักษาภาระทางการเงิน ตามแผนที่ลงแต่งตั้งที่ได้รับอนุมัติ จะกังวลรับภาระส่วนลดส่วนต้น</b>	<b>(1) ผู้รับภาระทางการเงินซึ่งมีภาระทางการ เงินตามที่ระบุไว้ในบัญชีประจำเดือน รวมทั้งภาระทางการเงิน และภาระที่</b>

ข้อส่วนของกราฟการคาดคะเน	ข้อเสนอของทางบริษัทฯ	ความเห็นชอบภาระกรรมการฯ เมื่อ 24 พฤษภาคม 2539	ข้อเสนอปรับปรุงเพิ่มเติม
(2) รัฐบาลโดยกรรมการทางดูงานคาดคะเน จะออกสัมปทานจ้างก่อตัว 25 ปี ผู้จ้างก่อตัว ให้ค่าสัมปทานและบังคับใช้ [ปี 25 นี้] ผู้จ้างก่อตัวมีภาระลงนามในสัญญาที่ใช้ กฎหมายสืบมา อันเป็นผลจลาจลการเจรจา การซื้อขายที่ดิน แต่ไม่ได้มีบังคับใช้ การซื้อขายที่ดิน แต่เป็นความตกลงระหว่าง เจ้าของที่ดินทั้งสองฝ่าย	(2) บริษัทฯ เสนอขอใบอนุญาตการ ประกอบกิจการตามที่เสนอ	(2) คณะกรรมการฯ เห็นชอบตามข้อเสนอ ของบริษัทฯ และบริษัทฯ	
(3) บริษัทฯ คาดว่าห้องโถงที่ดินที่ ทำก่อสร้างอย่างก่อซ้อนในกระบวนการขาย ที่ดินด้วยสัมปทานของคู่บ้านจ้างที่เห็น เพิ่มเติมอีก 3 ระบบที่	(3) บริษัทฯ คาดว่าห้องโถงที่ดินที่ ทำก่อสร้างอย่างก่อซ้อนในกระบวนการขาย ที่ดินด้วยสัมปทานของคู่บ้านจ้างที่เห็น เพิ่มเติมอีก 3 ระบบที่	(3) คณะกรรมการฯ ให้เป็นไปตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกสารเชื้อครองงานที่ดิน และการให้จัดการของรัฐ พ.ศ. 2535	
		3.1 จัดให้ กม. 33 ที่ร่องสันติ 3.2 จัดให้ กม. 41 ที่นาวิสาลัย รามคำแหง	3.3 จัดให้ กม. 48 ประตูน้ำพะ-

ชื่อเสนอของราชการครั้ง	ชื่อเสนอของหัวขอรับ	ความเห็นชอบการนำเสนอฯ เมื่อ 24 พฤษภาคม 2539	ข้อเสนอปรับปรุงเพิ่มเติม
<p><b>3. การอนุมัติและการปรับปรุงสิ่งที่ใช้</b></p> <p><b>3. โครงการศูนย์และสถาบันวิจัยสิ่งที่ใช้</b></p> <p>(1) โครงการศูนย์และสถาบันวิจัยสิ่งที่ใช้</p> <p>จะกระทำการเพิ่มห้องล้างน้ำ 3,000 ลิตร/นาที และให้รัฐบาลเป็นผู้ลงทุนในส่วนนี้ ส่วนที่เหลือให้บ้านเรือนได้เงินส่วนหนึ่งจากการดำเนินงาน</p> <p>คงเหลือจากการดำเนินงานลดลงที่</p> <p>(2) ผลจากการดำเนินการของผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการร่วมลงทุนของรัฐบาล จะทำให้โครงสร้างพื้นฐานเปลี่ยนแปลงไปดังนี้</p>	<p><b>3. โครงการศูนย์และสถาบันวิจัยสิ่งที่ใช้</b></p> <p><b>3. โครงการศูนย์และสถาบันวิจัยสิ่งที่ใช้</b></p> <p>(1) คณะกรรมการฯ เห็นชอบด้านวิธีเสนอ</p> <p>ของกระบวนการศึกษาและบริษัทฯ ของกระทรวงการคลัง และบริษัทฯ ของกระทรวงพาณิชย์ฯ ให้ดำเนินการตามที่เสนอ</p> <p>(2) บ้านเรือนในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ</p>	<p><b>3. การอนุมัติและการปรับปรุงสิ่งที่ใช้</b></p> <p><b>3. การอนุมัติและการปรับปรุงสิ่งที่ใช้</b></p> <p>(1) คณะกรรมการฯ เห็นชอบด้านวิธีเสนอ</p> <p>ของกระบวนการศึกษาและบริษัทฯ ของกระทรวงการคลัง และบริษัทฯ ของกระทรวงพาณิชย์ฯ ให้ดำเนินการตามที่เสนอ</p> <p>(2) บ้านเรือนในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ</p>	<p><b>3. การอนุมัติและการปรับปรุงสิ่งที่ใช้</b></p> <p><b>3. การอนุมัติและการปรับปรุงสิ่งที่ใช้</b></p> <p>(1) คณะกรรมการฯ เห็นชอบด้านวิธีเสนอ</p> <p>ของกระบวนการศึกษาและบริษัทฯ ของกระทรวงการคลัง และบริษัทฯ ของกระทรวงพาณิชย์ฯ ให้ดำเนินการตามที่เสนอ</p> <p>(2) บ้านเรือนในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ</p>



ข้อสันยอมงการทางการคลัง		ข้อสันยอมงทางบริษัทฯ	ความเห็นชอบการณรงค์ฯ	ข้อสันยอมงทางผู้ดูแลเบ็ดเตล็ด
4. การปรับลดค่าผ่านทาง		4. การปรับลดค่าผ่านทาง	4. การปรับลดค่าผ่านทาง	4. การปรับลดค่าผ่านทาง
(1) เริ่มต้นแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2540	(1) น้ำเช้า กษา เที่ยงคืนในแหล่งการ ให้บริการปรับเพิ่มค่าผ่านทางอีก 10 บาท เป็น 30 บาท ซึ่งเป็นมาตรฐานค่าใช้จ่าย บริษัทฯ ตามมาตรฐานสากลที่มีอยู่ทั่วโลก ทางบริเวณแหล่งชุมชนและพื้นที่ และ กรณทางหลวงได้ดำเนินการสร้างและดูแล งานลับ (B-Turn) ให้เสร็จ	(1) น้ำเช้า กษา เที่ยงคืนในแหล่งการ ให้บริการปรับเพิ่มค่าผ่านทางอีก 4 ลิตร เป็น 30 บาท ซึ่งเป็นมาตรฐานค่าใช้จ่าย บริษัทฯ ตามมาตรฐานสากลที่มีอยู่ทั่วโลก ทางบริเวณแหล่งชุมชนและพื้นที่ และดูแล กรณทางหลวงได้ดำเนินการสร้างและดูแล งานลับ (B-Turn) ให้เสร็จ	(1) ลดค่าธรรมเนียมทางการณรงค์ฯ ลง 10 บาท ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2540 ให้ถาวรสิ่ง ของมหานครที่มีอยู่ทั่วโลก สามารถเข้า ออกเมืองได้โดยสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และมีค่าใช้จ่ายที่ต้องจ่ายน้อยลง กรณทางหลวงได้ดำเนินการในกิจกรรมของรัฐ ที่มุ่งเน้นให้การบริการทางด้านการเดินทาง ค่าเดินทางกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 เป็นพื้นฐานสำคัญในการลดค่า	(1) ให้ยกค่าผ่านทางสำหรับคนตุกรถเด็ก (ประมาณ 1 แสนบาท เดือน) ให้ถาวร ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2540 โดยไม่เสีย <sup>39/37</sup>

ห้องสมุดของกรุงเทพมหานคร	ข้อสัง-node ของงานบริการ	ความเห็นชอบกรุงเทพมหานคร เมื่อ 24 พฤษภาคม 2539	ข้อสัง-node ปรับปรุงเพิ่มเติม
<p>(2) เนื่องจากต่อสร้างส่วนต่อขยาย หลังรั้วและเปิดให้บริการ (ค่าใช้ ประมวลเดือนกรกฎาคม 2541) ที่มีรักษาก ปรับค่าผ่านทางปกติอีก 10 บาท เป็น 40 บาท โดยที่ผู้ดูแลรักษาพื้นที่เพิ่มราษฎร์เดือนอีก 20 บาท เพิ่มจราจรอีก 10 บาท เป็น 30 บาท</p> <p>ทางเดินบุรี บริษัทการจราจรสามารถเดิน รถเข้ามาได้ตามกำหนดเวลาที่กำหนด และสำหรับส่วนต่อขยายจะต้องคิด หักภาษี 15 บาท ส่วนรั้วนปะจะหัก หัก 25 บาท ส่วนรั้วนปะเดือน 2 โดยเดือนอีก ค่าน้ำสูงให้ลดลงตาม ความเหมาะสมที่ต้องการได้โดยที่ต้อง ร่วมกันหารือค่าเงินการไฟฟ้าจัดการของรัฐ พ.ศ. 2535 ที่มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันถัดไป</p>	<p>(2) ปรับปรุง เนื่องชอบในลักษณะ และรักษากันเดิมค่าผ่านทางส่วนรั้วนปะ บรรทุกมากกว่า 4 ล้อ (Truck Surcharge) ที่ 40. รวมส่วนรั้วนปะที่เพิ่มราษฎร์เดือนอีก 20 บาท รวมทั้งค่าผ่านทางปกติอีก 10 บาท สำหรับรถ บรรทุกที่ต้องใช้เวลาเดินทางไกล 10 บาท สำหรับรถ สำหรับเดินทางสู่ชุมชนที่ต้องการเดินทาง เดือนมีนาคม แต่สำหรับเดือนต่อไปต้องคิด หักภาษี 15 บาท ส่วนรั้วนปะจะหัก หัก 25 บาท ส่วนรั้วนปะเดือน 2 โดยเดือนอีก ค่าน้ำสูงให้ลดลงตาม ความเหมาะสมที่ต้องการได้โดยที่ต้อง ร่วมกันหารือค่าเงินการไฟฟ้าจัดการของรัฐ พ.ศ. 2535 ที่มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันถัดไป</p>	<p>(2) เนื่องจากต่อสร้างส่วนต่อขยาย ตามที่ขอส่อง Kongkrachang จึงเพิ่ม และปรับให้หักค่าผ่านทางส่วนรั้วนปะ ผ่านทางปะตู้อีก 10 บาท สำหรับรถ สำหรับเดินทางสู่ชุมชนที่ต้องการเดินทาง เดือนมีนาคม แต่สำหรับเดือนต่อไปต้องคิด หักภาษี 15 บาท ส่วนรั้วนปะจะหัก หัก 25 บาท ส่วนรั้วนปะเดือน 2 โดยเดือนอีก ค่าน้ำสูงให้ลดลงตาม ความเหมาะสมที่ต้องการได้โดยที่ต้อง ร่วมกันหารือค่าเงินการไฟฟ้าจัดการของรัฐ พ.ศ. 2535 ที่มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันถัดไป</p>	<p>(2) เนื่องจากต่อสร้างส่วนต่อขยาย ตามที่ขอส่อง Kongkrachang จึงเพิ่ม และปรับให้หักค่าผ่านทางส่วนรั้วนปะ ผ่านทางปะตู้อีก 10 บาท สำหรับรถ สำหรับเดินทางสู่ชุมชนที่ต้องการเดินทาง เดือนมีนาคม แต่สำหรับเดือนต่อไปต้องคิด หักภาษี 15 บาท ส่วนรั้วนปะจะหัก หัก 25 บาท ส่วนรั้วนปะเดือน 2 โดยเดือนอีก ค่าน้ำสูงให้ลดลงตาม ความเหมาะสมที่ต้องการได้โดยที่ต้อง ร่วมกันหารือค่าเงินการไฟฟ้าจัดการของรัฐ พ.ศ. 2535 ที่มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันถัดไป</p>

ห้องเสื่อรองกระทรวงการคลัง	ร้อยละของกองทัพบกชั้นฯ	ความเห็นชอบของกรรมการฯ เมื่อ 24 พฤษภาคม 2539	ร้อยละของกรรมการฯ เมื่อ 2541 ให้บริษัทฯรับซื้อ
(3) หลังปี 2541 ให้บริษัทฯ ปรับตัวผ่านทางไทร 10 บาท ทุก 5 ปี	(3) บริษัทฯ ไม่เห็นชอบ โดยขอให้ เป็นแบบขอสิ้นเชิงที่กำลังดำเนินอยู่สิ่งเดียว โดยให้ปรับบท 3 ปี แต่ไม่ให้เกินต้นครา สัปดาห์ จึงขอร่างไว้แล้วยกการเพิ่มขึ้นมาด้วย บริโภค ก่อน ทั้งนี้ให้ผู้เสนอค่าผ่านทาง เป็นจำนวนเดือนละ 5 บาท	(3) คณะกรรมการฯเห็นชอบและให้ยอมรับ ตามที่ขอเสนอของกระทรวงการคลัง โดยเสนอ ค่าผ่านทางไทร 10 บาท ทุก 5 ปี	(3) หลังปี 2541 ให้บริษัทฯรับซื้อ (ค่าใช้จ่ายคงเหลือต่อหน่วย) ตลอด 5 ปี ให้ ศรม. ส่งเงินไว้คืนส่วนราชการ ตามพรบ- ราชบัญชีด้วยวิธีออกซื้อขายที่ราบงาน หรือค่าเสื่อมการในจังหวัดรัฐ ผ.ส. 2535 ให้ ศرم. ส่งเงินให้ศูนย์การรักษาดูแล พยาบาลบัณฑิตว่าด้วยสภากาชาดไทยและเข้า ร่วมงานหรือค่าเบ็ดเตล็ดในการขอรับ ผ.ส. 2535 เป็นผู้จัดการผลิตภัณฑ์
(4) ให้บริษัทฯ รัฐภาระค่าสาธารณูปโภค <sup>1</sup> เพิ่มลง ประมาณ 10% ผู้ผลิตภัณฑ์จะต้อง รับภาระภาษีมูลค่าเพิ่มของ ภาระ ก่อสร้างค่าผ่านทางที่รับผิด ชอบเป็นราคาที่รวมค่าภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว	(4) บริษัทฯ ให้รับภาระค่าสาธารณูปโภค <sup>1</sup> รับภาระภาษีมูลค่าเพิ่มของ ภาระ ก่อสร้างค่าผ่านทางที่รับผิด ชอบเป็นราคาที่รวมค่าภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว	(4) คณะกรรมการฯเห็นชอบความต้องการ ของกระทรวงการคลัง และบริษัทฯ	(4) คณะกรรมการฯเห็นชอบความต้องการ ของกระทรวงการคลัง และบริษัทฯ

หัวส่วนของกราฟทางการคลัง	ที่มาเสนอขอทางน้ำด้วยกัน	ความเห็นชอบทางการค้าฯ เมื่อ 24 พฤษภาคม 2539	ข้อเสนอปรับเปลี่ยนเพิ่มเติม	
				ทางเลือกที่ 2
	(๕) ให้บริษัทฯ เริ่มนับรายละเอียด BOI ใหม่ โดยเริ่มจากวันที่ เริ่มใช้เส้นทางคู่ขนานไปจนสุดส่วนที่ บนองศาที่ผ่านมา บริษัทฯ ประเมินแนวโน้ม คาดหมายผลผลิต	(๕) คณะกรรมการฯ เห็นสมควรส่งเรื่อง ให้คณะกรรมการการส่งเสริมการลงทุนเป็นผู้พิจารณา		
				ทางเลือกที่ 2
รายการเดือนเดียวบัญชีทางด้านที่ 1				ทางเลือกที่ 2
รายการ	1. การต่อเนื่องการค้าฉบับ 1.1.๒ ให้ดำเนินการต่อไปจนกว่าจะได้เงินพันธุ์	1. บรรลุกฯ เนื้อช้อนใบหนี้ลักษณะ แบบบัญชีรายรับรายจ่ายคงเหลือ ที่จะเป็นมาตรฐานฯ ของกราฟทางการค้าสัมภพ รายงานให้สำนักงานศปอ.อย่างต่อเนื่องเพื่อให้ทราบ ที่จะต้องมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๓๙ นับจากที่ทางบริษัทฯ ยื่นขอรับรองฯ		ทางเลือกที่ 1
	"(๒) รัฐบาลจัดทำเงินกู้เงินไว้ซื้อผ่อนชำระจำนวน ๘,๕๐๐ ล้านบาท เพื่อ Refinance เงินกู้เดิมโดยมีนานะช่วงเดือนที่ ๑๕ ปี รวมระยะเวลาเบ็ดเตล็ด ๓ ปี ก้าวหน้าต่อไปในอัตราดอกเบี้ย ๘.๕ %	"(๒) รัฐบาลจัดทำเงินกู้เงินไว้ซื้อผ่อนชำระจำนวน ๘,๕๐๐ ล้านบาท เพื่อ Refinance เงินกู้เดิมโดยมีนานะช่วงเดือนที่ ๑๕ ปี รวมระยะเวลาเบ็ดเตล็ด ๓ ปี ก้าวหน้าต่อไปในอัตราดอกเบี้ย ๘.๕ %		ทางเลือกที่ 2

ห้องสัมมนาของกรุงเทพมหานคร	ห้องเส้นทางการบังษากา	ห้องเส้นทางเพิ่มเติม
<p>แหล่งที่ราชศัลศินะ จันและศรีราษฎร์ วิภา นีราษีไตรมาส ได้ขอรับอนุญาตจากใน ปีก่อนรับถูกน้ำรายได้ก้อนหลักค่าใช้จ่ายสูงกว่า ร้อยละ 20 ของรายได้平均รายได้รา ดังนั้นจึงมีการนำรายได้ที่平均รายได้รา รายได้ส่วนที่เกินที่平均รายได้ราจะถูกนำไป เพิ่มเติม ทั้งนี้คราชอย่างรวดเร็วที่สุด ไม่เกินวันละ 12.5 ต่อปี โดยการทำให้ห ชาระดูออกมีส่วนที่ผู้คนมาก่อน 15 วัน หลังจากภาระของกรุงเทพมหานครที่สูงขึ้น ประมาณ</p>	<p>การดำเนินโครงการตามมาตรา นี้ ณ 24 พฤษภาคม 2539</p>	

ชื่อส่วนราชการทางการคลัง	วิธีเสนอของทางงบธนกษา	ความเห็นคณะกรรมการฯ ณ วันที่ 24 พฤษภาคม 2539	วิธีเสนอปรับบัญชีเพิ่มเติม
2. เมืองรักษากา บริการและเบื้องใน คลาดหลักทรัพย์ฯ บริษัทฯ ต้องนำเงิน ที่ได้จากการเพิ่มงบประมาณฯ ไปใช้ซึ่ง ตน จึงมีความต้อง 1. (2) และรับบานะจะคง สัดส่วนการตัดผูกในราตรีบ้านเดือน ข้อมูล 30 ของงบประมาณเบื้องต้นที่รายละเอียด โดยรับมาจะมาระบุลงไว้ก่อน (ถ้ามี) คิดเป็นอัตราเบ็ดเตล็ดในราคากลาง ราคาน้ำหนักน้ำต่อกรัม 10% ทั้งนี้ น้ำหนักน้ำต่อกรัมในราคากลาง Carrying Cost หักลด 10% คือ	2. เงินไปใช้เพื่อแผนงานเบื้องต้นรักษา มาตรฐานมาท่อน จึงขอหารือต่อไป ก่อน จึงหากการเพิ่มงบประมาณฯ ไปใช้ซึ่ง ตน จึงมีความต้อง 1. (2) และรับบานะจะคง สัดส่วนการตัดผูกในราตรีบ้านเดือน ข้อมูล 30 ของงบประมาณเบื้องต้นที่รายละเอียด โดยรับมาจะมาระบุลงไว้ก่อน (ถ้ามี) คิดเป็นอัตราเบ็ดเตล็ดในราคากลาง ราคาน้ำหนักน้ำต่อกรัม 10% ทั้งนี้ น้ำหนักน้ำต่อกรัมในราคากลาง Carrying Cost หักลด 10% คือ	2. เมืองรักษากา เบื้องต้นที่เบื้องในคลาด หลักทรัพย์ฯ บริษัทฯ จะต้องหักลงนำเงินที่ได้จากการ เพิ่มงบประมาณฯ ไปใช้ซึ่งต้องเดินเรื่องกู้ยืมอีก เพิ่มงบประมาณฯ จึงขอหารือต่อไปสำหรับสิ่งที่มีอยู่ 1. (2) และรับบานะจะคงสัดส่วนประมาณฯ ให้กับ ภาระคืนที่เบื้องต้นที่ได้รับมา ให้บันทึกหน้าเงินเดือน บางส่วนไปใช้ในการลงทุนกล่าวท้าย ให้จะ คงไว้ใช้บานะเพื่อบรรยากาศการคลัง น้ำหนักน้ำต่อกรัม 10% ทั้งนี้ คิดเป็นอัตราเบ็ดเตล็ดในราคากลาง ราคาน้ำหนักน้ำต่อกรัม 10% ทั้งนี้ น้ำหนักน้ำต่อกรัมในราคากลาง Carrying Cost หักลด 10% คือ	2. เมืองรักษากา เบื้องต้นที่เบื้องในคลาด หลักทรัพย์ฯ บริษัทฯ จะต้องหักลงนำเงินที่ได้จากการ เพิ่มงบประมาณฯ ไปใช้ซึ่งต้องเดินเรื่องกู้ยืมอีก เพิ่มงบประมาณฯ จึงขอหารือต่อไปสำหรับสิ่งที่มีอยู่ 1. (2) และรับบานะจะคงสัดส่วนประมาณฯ ให้กับ ภาระคืนที่เบื้องต้นที่ได้รับมา ให้บันทึกหน้าเงินเดือน บางส่วนไปใช้ในการลงทุนกล่าวท้าย ให้จะ คงไว้ใช้บานะเพื่อบรรยากาศการคลัง น้ำหนักน้ำต่อกรัม 10% ทั้งนี้ คิดเป็นอัตราเบ็ดเตล็ดในราคากลาง ราคาน้ำหนักน้ำต่อกรัม 10% ทั้งนี้ น้ำหนักน้ำต่อกรัมในราคากลาง Carrying Cost หักลด 10% คือ

วิธีส่วนของภาระทางการค้า	ชื่อส่วนของทางบริษัทฯ	ค่าวนเพิ่มคอมมิชชันภาระฯ วันที่ 24 พฤษภาคม 2539	ห้องสมุดปรับบัญชีเพิ่มเติม
<u>ทางเลือกที่ 3</u> รัฐบาลเข้าไปซื้อฟองตราสาร ใช้งาน ผู้ให้หนี้จะหายในราคารา Par มากถ้าย Carrying Cost และเพิ่มต้นทุนคงของ บริษัทฯ รังสฤษดิ์ วันที่ 30 กันยายน 2539 จะมีผลค่าบำรุงงาน 17,000 ล้านบาท	<u>ทางเลือกที่ 3</u> บริษัทฯ เทียบอัตรากำไร แต่ไม่ค่า และหัวน้ำเพิ่มของหนี้ทุกไฟฟ้าเพิ่มมา มาตรา	<u>ทางเลือกที่ 3</u> จะมีการกำหนดผลประโยชน์ให้ดำเนินการตาม และหัวน้ำเพิ่มของหนี้ทุกไฟฟ้าเพิ่มมา ทางเลือกที่ 1 หรือ 2 ตามลำดับ	<u>ทางเลือกที่ 3</u> จะมีการกำหนดผลประโยชน์ให้ดำเนินการตาม ทางเลือกที่ 1 หรือ 2 ตามลำดับ
<u>ทางเลือกที่ 4</u> รัฐบาลจ่ายเงินเดือนให้ลูกค้าเดือนละ ทางการเงิน ซึ่งบริษัทฯ ได้เรียกร้องค่า การทางหลวงเป็นเวลาระยะยาว ทางเลือกที่ 4 9,773.6 ล้านบาท (รัฐบาลรับรู้มาแล้ว) ทางเลือกที่ 4 คือจะมีการตรวจสอบ จำนวนเงินทุนของทางราชการ	<u>ทางเลือกที่ 4</u> บริษัทฯ เทียบอัตรากำไร ทางเลือกที่ 1 ให้จ่ายหนี้เดือนละ ทางเลือกที่ 1 หรือ 2 ตามลำดับ	<u>ทางเลือกที่ 4</u> จะมีการกำหนดผลประโยชน์ให้ดำเนินการตาม ทางเลือกที่ 1 หรือ 2 ตามลำดับ	<u>ทางเลือกที่ 4</u> บริษัทฯ เทียบอัตรากำไร ทางการกำหนดผลประโยชน์ให้ดำเนินการตาม ทางเลือกที่ 1 หรือ 2 ตามลำดับ

1. กรณีการดำเนินภาระทางเลือกที่ 4

1. ภาระหลักที่รับน้ำ去ได้ให้ความช่วยเหลือความต้องการซื้อขายแล้ว บริษัทฯ จะต้องส่งเสริมภาระ เนื้อร่องและจะไม่เรียกร้องได้ จากรัฐบาลล็อก
2. กันน้ำให้ดำเนินการให้แม่น้ำเพื่อรักษาภาระในวันที่ 30 กันยายน 2539

39/37