



รายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงิน

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบดุล ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550 งบกำไรขาดทุน งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปีของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งผู้บริหารของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบต่อความถูกต้องและครบถ้วนของข้อมูลในงบการเงินเหล่านี้ ส่วนสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ยกเว้นที่จะกล่าวในวรรคถัดไป สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป ซึ่งกำหนดให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องวางแผนและปฏิบัติงานเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลว่า งบการเงินแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการทดสอบหลักฐานประกอบรายการทั้งที่เป็นจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน การประเมินความเหมาะสมของหลักกรบัญชีที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยใช้และประมาณการเกี่ยวกับรายการทางการเงินที่เป็นสาระสำคัญ ซึ่งผู้บริหารของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นผู้จัดทำขึ้น ตลอดจนการประเมินถึงความเหมาะสมของการแสดงรายการที่น่าเสนอในงบการเงินโดยรวม สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าการตรวจสอบดังกล่าวให้ข้อสรุปที่เป็นเกณฑ์อย่างเหมาะสมในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ตามสัญญาโครงการทางพิเศษศรีรัช ลงวันที่ 22 ธันวาคม 2531 ระหว่างการทางพิเศษแห่งประเทศไทยกับผู้ร่วมทุน การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะต้องจ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินไปก่อน จากนั้นผู้ร่วมทุนจะจ่ายเงินชดเชยให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นจำนวน 16,816.00 ล้านบาท โดยทยอยจ่ายระหว่างปีที่ 15 ถึงปีที่ 30 การทางพิเศษแห่งประเทศไทยถือว่าเงินที่ได้รับจากผู้ร่วมทุนจำนวนดังกล่าวเป็นเงินชดเชยค่าดอกเบี้ยเงินกู้ ซึ่งผู้มาจ่ายเป็นค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและประมาณว่าจะต้องจ่ายดอกเบี้ยตลอดอายุสัญญาเป็นเงินจำนวน 21,589.23 ล้านบาท การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงรับรู้ผลต่างระหว่างค่าดอกเบี้ยที่จะต้องจ่ายและเงินชดเชยที่ได้รับจำนวน 4,773.23 ล้านบาท เป็นค่าใช้จ่ายภายในอายุสัญญาโครงการทางพิเศษศรีรัช เป็นเงินปีละ 207.53 ล้านบาท เริ่มตั้งแต่งวดบัญชีสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2540 เป็นต้นไป (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1.4 และข้อ 2.12) ทั้งนี้เป็นการปฏิบัติตามที่กระทรวงการคลังกำหนด

เงินชดเชยค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน จำนวน 16,816.00 ล้านบาท ที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะได้รับจากผู้ร่วมทุนในอนาคตเป็นสินทรัพย์ตามนิยามแม่บทการบัญชี การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงควรรับรู้มูลค่าปัจจุบันของเงินชดเชย ณ วันที่สัญญามีผลบังคับใช้ จำนวน 1,955.23 ล้านบาท (อัตราส่วนลดร้อยละ 9.5 ต่อปี) เป็นสินทรัพย์คู่กับส่วนเกินทุนจากการร่วมทุนตามนัยหลักบัญชีของรัฐวิสาหกิจฉบับที่ 1/2535 เรื่อง การบัญชีเกี่ยวกับโครงการที่รัฐวิสาหกิจให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐตามที่กระทรวงการคลังกำหนด

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

Office of the Auditor General

กม

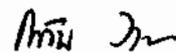


และรับรู้ผลตอบแทนจากสินทรัพย์ดังกล่าว (อัตราส่วนลดร้อยละ 9.5 ต่อปี) เป็นรายได้ที่ตั้งแต่วงบัญชีแรกจนถึงวงบัญชีที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้รับเงินจากผู้ร่วมทุน

หากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยปฏิบัติตามที่กล่าวไว้ในวรรคสี่ จะทำให้ฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 และผลการดำเนินงานสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2550 เปลี่ยนแปลงดังนี้คือ สินทรัพย์ลดลง 8,729.84 ล้านบาท หนี้สินลดลง 2,348.86 ล้านบาท ส่วนเกินทุนเพิ่มขึ้น 1,955.23 ล้านบาท กำไรสะสมลดลง 8,336.20 ล้านบาท และกำไรสุทธิเพิ่มขึ้น 1,070.51 ล้านบาท และจะทำให้ฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 และผลการดำเนินงานสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 เปลี่ยนแปลงดังนี้คือ สินทรัพย์ลดลง 7,736.04 ล้านบาท หนี้สินลดลง 1,832.30 ล้านบาท ส่วนเกินทุนเพิ่มขึ้น 1,955.23 ล้านบาท กำไรสะสมลดลง 7,858.97 ล้านบาท และกำไรสุทธิเพิ่มขึ้น 1,177.23 ล้านบาท

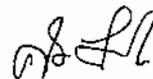
สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า เรื่องที่กล่าวไว้ในวรรคห้า ซึ่งเป็นผลจากการปฏิบัติตามที่กระทรวงการคลังกำหนด มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานและผลการดำเนินงานสะสมอย่างมีสาระสำคัญมาก กบกำไรขาดทุนและงบกำไรสะสม สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550 ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ไม่แสดงผลการดำเนินงานและผลการดำเนินงานสะสมโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า ยกเว้นผลกระทบของเรื่องที่กล่าวไว้ในวรรคห้า งบการเงินข้างต้นนี้ แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550 และกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปีของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 2.26.2 การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากการผูกฟ้องร้องเรียกค่าเสียหาย จำนวน 442.28 ล้านบาท ซึ่งขณะนี้ อยู่ในระหว่างพิจารณาคดีของศาลฎีกา



(นางदानวัน วงศ์พยัคฆ์)

นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดิน 9 ขช.



(นางสาวศิริกุล จันดี)

ผู้อำนวยการกลุ่ม

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

งบดุล

ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

	หมายเหตุ	2551	หน่วย : บาท 2550
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	2.1	284,084,166.55	529,658,553.52
เงินลงทุนชั่วคราว	2.2	4,493,705,714.91	4,136,471,429.84
เงินค้างรับ		47,413,804.89	59,166,484.73
เงินค้างรับจากรัฐบาล	2.3	197,165,108.36	248,786,925.87
ภาษีมูลค่าเพิ่มขอคืนเป็นเครดิต	2.4	1,092,271,921.58	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	2.5	570,329,473.29	1,800,294,506.30
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		6,684,970,189.58	6,774,377,900.26
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ - สุทธิ	2.6	77,838,366,162.47	74,496,843,951.96
ทางด่วน - สุทธิ	2.7	60,734,791,099.22	61,893,568,570.31
งานระหว่างก่อสร้าง	2.8	24,252,834,649.04	2,534,983,545.89
เงินอุดหนุนรอรับคืนจากบริษัทร่วมทุน	2.9	14,516,000,000.00	15,216,000,000.00
ค่าใช้จ่ายในการบริหารงานด้านวิศวกรรมรอโอน	2.10	59,096,853.12	49,302,460.59
ค่าใช้จ่ายโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนรอส่งมอบ	2.11	229,220,073.58	229,220,073.58
ดอกเบี้ยค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินรอการตัดบัญชี	2.12	2,282,850,850.88	2,490,382,746.42
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	2.13	4,932,863.00	4,932,863.00
สินทรัพย์ตัดบัญชีรอการจำหน่าย		4,425,888.78	14,550,967.97
หัก สำรองสินทรัพย์ตัดบัญชีรอการจำหน่าย		(4,425,888.78)	(14,550,967.97)
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		179,918,092,551.31	156,915,234,211.75
รวมสินทรัพย์		186,603,062,740.89	163,689,612,112.01

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

๐๙๗

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

งบดุล

ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2551	2550
หนี้สินและส่วนของทุน			
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้		281,113,289.22	493,951,351.64
หนี้สินระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี	2.14	14,892,700,000.00	14,042,300,000.00
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		167,727,477.29	160,669,359.61
ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างจ่าย		793,734,066.91	674,485,764.59
เงินประกันผลงาน		195,467,089.43	152,283,975.66
รายได้รับล่วงหน้า		241,493,232.26	239,619,606.84
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	2.15	377,520,274.29	340,755,302.04
รวมหนี้สินหมุนเวียน		16,949,755,429.40	16,104,065,360.38
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
เงินยืมรัฐบาล		9,806,894,157.36	5,925,870,387.50
เงินกู้ในประเทศ	2.16	74,660,190,000.00	60,157,890,000.00
ดอกเบี้ยค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินค้างจ่าย	2.17	1,992,244,322.19	2,552,976,376.05
เงินรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการรถไฟฟ้า	2.18	426,775,811.73	426,775,811.73
เงินรับเพื่อจ่ายค่างาน	2.19	655,885.80	8,970,378.46
เงินกองทุนสงเคราะห์	2.20	13,233,238.89	12,231,023.18
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		86,899,993,415.97	69,084,713,976.92
รวมหนี้สิน		103,849,748,845.37	85,188,779,337.30

03/9

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

งบดุล

ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

		หน่วย : บาท	
	หมายเหตุ	2551	2550
ส่วนของทุน			
ทุน	2.21	54,489,371,809.34	50,208,928,919.09
ส่วนเกินทุนจากการร่วมทุน	2.22	22,824,681,925.81	23,564,542,725.82
ส่วนเกินทุนจากการบริจาค		742,722,874.90	748,908,353.06
กำไรสะสม :			
ยังไม่ได้จัดสรร		4,696,537,285.47	3,978,452,776.74
รวมส่วนของทุน		82,753,313,895.52	78,500,832,774.71
รวมหนี้สินและส่วนของทุน		186,603,062,740.89	163,689,612,112.01

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

.....
(นางอุรวดี ชูศรี)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี

.....
(นายเมธิญ ไพโรจน์ศักดิ์)
ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

งบกำไรขาดทุน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

	หมายเหตุ	2551	2550
หน่วย : บาท			
รายได้จากการดำเนินงาน			
รายได้ค่าผ่านทาง	1.1.1	5,856,542,552.20	5,985,270,499.56
<u>หัก ส่วนลด</u>		<u>91,059,965.63</u>	<u>94,920,401.24</u>
รายได้จากการดำเนินงานสุทธิ		<u>5,765,482,586.57</u>	<u>5,890,350,098.32</u>
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน			
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล		1,090,460,569.53	963,219,586.38
ค่าใช้จ่ายสำนักงาน		605,413,060.63	528,366,327.98
ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์	1.3, 2.6, 2.7	820,764,784.53	811,417,651.63
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน		<u>2,516,638,414.69</u>	<u>2,303,003,565.99</u>
กำไรจากการดำเนินงาน		<u>3,248,844,171.88</u>	<u>3,587,346,532.33</u>
รายได้อื่น			
ดอกเบียเงินฝากธนาคาร	1.1.2	113,872,390.93	188,014,561.73
รายได้ไม่เกี่ยวกับการดำเนินงาน		157,050,266.89	149,477,962.77
รวมรายได้อื่น		<u>270,922,657.82</u>	<u>337,492,524.50</u>
ค่าใช้จ่ายอื่น			
ดอกเบียจ่าย		2,070,101,450.54	2,408,781,702.77
ดอกเบียค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตติบัญญัติ	1.4	207,531,895.54	207,531,895.54
รวมค่าใช้จ่ายอื่น		<u>2,277,633,346.08</u>	<u>2,616,313,598.31</u>
กำไรสุทธิก่อนรายการที่รัฐบาลรับภาระ		<u>1,242,133,483.62</u>	<u>1,308,525,458.52</u>
รายได้เงินอุดหนุนสำหรับดอกเบียจ่ายและค่าธรรมเนียม			
ที่รัฐบาลรับภาระ	1.1.3	675,917,066.78	843,217,890.98
ดอกเบียจ่ายและค่าธรรมเนียมที่รัฐบาลรับภาระ	1.1.3	(675,917,066.78)	(843,217,890.98)
กำไรสุทธิ		<u>1,242,133,483.62</u>	<u>1,308,525,458.52</u>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

นิตย

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

	ทุน	ส่วนเกินทุนจากการ		กำไรสะสม ซึ่งไม่ได้จัดสรร	หน่วย : บาท
		ร่วมทุน	บริจาค		รวม
ยอดคงเหลือ ณ 1 ตุลาคม 2549	45,163,818,494.61	24,304,403,525.83	754,975,981.78	3,525,965,313.52	73,749,163,315.74
หัก เงินนำส่งรัฐปี 2549	-	-	-	(831,250,000.00)	(831,250,000.00)
ปรับปรุงใบต้นพนักงานปี 2549	-	-	-	(24,787,995.30)	(24,787,995.30)
ยอดคงเหลือ	45,163,818,494.61	24,304,403,525.83	754,975,981.78	2,669,927,318.22	72,893,125,320.44
ทุนรับจากรัฐบาล	5,045,110,424.48	-	-	-	5,045,110,424.48
ส่วนเกินทุนจากการร่วมทุน	-	(739,860,800.01)	-	-	(739,860,800.01)
ส่วนเกินทุนจากการบริจาค	-	-	(6,067,628.72)	-	(6,067,628.72)
ยอดคงเหลือ	50,208,928,919.09	23,564,542,725.82	748,908,353.06	2,669,927,318.22	77,192,307,316.19
กำไรสุทธิประจำปี	-	-	-	1,308,525,458.52	1,308,525,458.52
ยอดคงเหลือ ณ 30 กันยายน 2550	50,208,928,919.09	23,564,542,725.82	748,908,353.06	3,978,452,776.74	78,500,832,774.71
ยอดคงเหลือ ณ 1 ตุลาคม 2550	50,208,928,919.09	23,564,542,725.82	748,908,353.06	3,978,452,776.74	78,500,832,774.71
หัก เงินนำส่งรัฐปี 2550	-	-	-	(503,600,000.00)	(503,600,000.00)
ปรับปรุงใบต้นปี 2550	-	-	-	185,168.45	185,168.45
ปรับปรุงกำไรสะสมปี 2550	-	-	-	(20,634,143.34)	(20,634,143.34)
ยอดคงเหลือ	50,208,928,919.09	23,564,542,725.82	748,908,353.06	3,454,403,801.85	77,976,783,799.82
ทุนรับจากรัฐบาล	4,280,442,890.25	-	-	-	4,280,442,890.25
ส่วนเกินทุนจากการร่วมทุน	-	(739,860,800.01)	-	-	(739,860,800.01)
ส่วนเกินทุนจากการบริจาค	-	-	(6,185,478.16)	-	(6,185,478.16)
ยอดคงเหลือ	54,489,371,809.34	22,824,681,925.81	742,722,874.90	3,454,403,801.85	81,511,180,411.90
กำไรสุทธิประจำปี	-	-	-	1,242,133,483.62	1,242,133,483.62
ยอดคงเหลือ ณ 30 กันยายน 2551	54,489,371,809.34	22,824,681,925.81	742,722,874.90	4,696,537,285.47	82,753,313,895.52

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

0/17

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

หน่วย : บาท

	<u>2551</u>	<u>2550</u>
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน		
กำไรสุทธิ	1,242,133,483.62	1,308,525,458.52
รายการปรับกระทบกำไรสุทธิเป็นเงินสดรับ (จ่าย)		
จากกิจกรรมดำเนินงาน :		
ค่าเสื่อมราคา	820,764,784.53	811,417,651.63
ดอกเบี้ยค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินรอดตัดบัญชีลดลง	207,531,895.54	207,531,895.54
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์ และหนี้สินดำเนินงาน	2,270,430,163.69	2,327,475,005.69
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง		
เงินค้างรับลดลง	11,540,195.40	8,346,399.08
เงินค้างรับจากรัฐบาลลดลง	51,621,817.51	424,842,354.81
ภาษีมูลค่าเพิ่มขอคืนเป็นเครดิตเพิ่มขึ้น	(1,092,271,921.58)	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นลดลง (เพิ่มขึ้น)	1,229,965,033.01	(598,867,045.43)
เงินท่ตรงรอรับคืนจากบริษัทร่วมลงทุนลดลง	700,000,000.00	700,000,000.00
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)		
เจ้าหนี้ (ลดลง) เพิ่มขึ้น	(212,846,411.41)	38,920,483.67
ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายลดลง	(13,230,523.78)	(109,425,713.50)
ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างจ่ายเพิ่มขึ้น (ลดลง)	119,248,302.32	(133,898,011.09)
รายได้รับล่วงหน้าเพิ่มขึ้น	1,873,625.42	12,291,309.61
หนี้สินหมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น (ลดลง)	36,764,972.25	(20,320,527.91)
เงินรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้น	18,503,770.09	219,704,811.76
เงินประกันผลงานเพิ่มขึ้น	43,243,613.77	117,850,302.65
ดอกเบี้ยค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินค้างจ่ายลดลง	(560,732,053.86)	(633,321,468.32)
เงินรับเพื่อจ่ายค่างานลดลง	(8,314,492.66)	-
เงินกองทุนสงเคราะห์เพิ่มขึ้น	1,002,215.71	1,394,161.40
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	2,596,798,305.88	2,354,992,062.42

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

๑๒๗

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

	หน่วย : บาท	
	<u>2551</u>	<u>2550</u>
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน		
เงินฝากประจำเกิน 3 เดือนลดลง (เพิ่มขึ้น)		
ไม่มีภาระผูกพัน	806,533,246.39	592,808,087.08
มีภาระผูกพัน	(2,767,531.46)	(4,160,619.04)
ลงทุนในตราสารหนี้ระยะสั้น	(1,161,000,000.00)	(339,000,000.00)
ลงทุนในที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	(3,499,767,680.00)	(323,699,295.15)
ลงทุนทางด่วน	(305,223,892.21)	(28,529,106.38)
ลงทุนในงานระหว่างก่อสร้าง	(21,717,851,103.15)	(1,325,314,043.89)
ค่าใช้จ่ายในงานบริหารด้านวิศวกรรมรอกการโอนเพิ่มขึ้น	(9,794,392.53)	(3,708,878.50)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	<u>(25,889,871,352.96)</u>	<u>(1,431,603,855.88)</u>
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน		
เงินสดรับจากการยืมรัฐบาล	3,881,023,769.86	3,376,613,753.40
เงินสดรับจากเงินกู้	46,533,000,000.00	9,500,000,000.00
เงินสดจ่ายคืนเงินกู้	(31,180,300,000.00)	(18,348,480,000.00)
เงินสดรับจากการเพิ่มทุน	4,317,374,890.25	5,186,392,530.99
เงินนำส่งรัฐ	(503,600,000.00)	(1,031,250,000.00)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	<u>23,047,498,660.11</u>	<u>(1,316,723,715.61)</u>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง - สุทธิ	(245,574,386.97)	(393,335,509.07)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 1 ตุลาคม	529,658,553.52	922,990,555.59
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 กันยายน	<u>284,084,166.55</u>	<u>529,655,046.52</u>
ข้อมูลกระแสเงินสดเปิดเผยเพิ่มเติม		
เงินสดจ่ายในระหว่างปี		
ดอกเบี้ยจ่าย (ค่าใช้จ่าย)	2,818,547,331.20	3,391,370,385.70
ดอกเบี้ยจ่าย (งานระหว่างก่อสร้าง)	625,851,428.90	60,214,454.79

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

0.007

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

1. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

1.1 การรับรู้รายได้

1.1.1 รายได้ค่าผ่านทาง รับรู้เป็นรายได้เมื่อมีผู้ใช้บริการ

1.1.2 ดอกเบี้ยรับ รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของระยะเวลา โดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทน

ที่แท้จริง

1.1.3 ดอกเบี้ยจ่ายที่รัฐบาลรับภาระ รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายคู่กับรายได้เงินอุดหนุนในงบกำไรขาดทุน

ตามหลักเกณฑ์ที่กระทรวงการคลังกำหนด ตามหนังสือที่ กค 0529.2/20677 ลงวันที่ 31 กรกฎาคม 2541

1.2 วัสดุ แสดงตามราคาทุนเป็นแบบถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (Weight Average)

1.3 ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ แสดงในราคาทุน ณ วันที่ซื้อหรือได้มา หรือก่อสร้างแล้วเสร็จ

หักค่าเสื่อมราคาสะสม

ค่าเสื่อมราคาคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์แต่ละประเภท และเปลี่ยนแปลงการคำนวณมูลค่าซากของสินทรัพย์ เมื่อหักค่าเสื่อมราคาหมดแล้วให้มีมูลค่าซากเป็น 1.00 บาท โดยสินทรัพย์มีอายุการใช้งานดังนี้

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

ครุภัณฑ์ที่มีราคาต่อหน่วยไม่เกิน 30,000.00 บาท บันทึกเป็นค่าใช้จ่ายทั้งจำนวน

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

ที่ดิน แสดงตามราคาทุนซึ่งรวมถึงค่าทดแทนที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง ค่าชดเชยพืชผลและค่าใช้จ่าย เพื่อให้ได้มาซึ่งที่ดินที่ถูกเวนคืน เช่น ค่าธรรมเนียมในการโอน การรังวัด และภาษีเงินได้จากการขายอสังหาริมทรัพย์ ที่จ่ายแทนเจ้าของทรัพย์สิน เป็นต้น

๑๒๗

สินทรัพย์จากการบริจาค แสดงเป็นส่วนเกินทุนจากการให้บริจาคในราคาทุน หรือราคาที่
กรรมการประเมินราคาทรัพย์สินเป็นผู้กำหนด ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์จากการบริจาคที่ก่อให้เกิดรายได้โดยตรง
ถือเป็นค่าใช้จ่าย ถ้าไม่ก่อให้เกิดรายได้โดยตรงจะนำไปหักจากส่วนเกินทุนจากการบริจาค

1.4 ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการทางพิเศษศรีรัช การทางพิเศษฯ จะทอดรองจ่ายเงินค่าเวนคืน
ที่ดินโครงการทางพิเศษศรีรัชแทนบริษัทร่วมทุนไปก่อน และบริษัทร่วมทุนจะจ่ายเงินคืนให้แก่การทางพิเศษฯ ตั้งแต่ปีที่
15 นับจากวันที่เริ่มก่อสร้างถึงปีที่ 30

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

1.5 เงินกู้ต่างประเทศ แสดงเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ และคำนวณ
ค่าเป็นเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ธนาคารแห่งประเทศไทยประกาศใช้เป็นอัตราอ้างอิง ณ วันสิ้นงวดบัญชี
กำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในวันที่ชำระเงินกู้และวันสิ้นงวดบัญชีถือเป็นรายได้และค่าใช้จ่ายทั้งจำนวน
ในงวดบัญชีนั้น

1.6 ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการรถไฟฟ้า การทางพิเศษฯ ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินให้
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และเงินที่รับมาจ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินแสดงดังนี้

เงินงบประมาณ แสดงเป็นทุน

เงินรับจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย แสดงเป็นเงินรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
โครงการรถไฟฟ้า

เมื่อโอนที่ดินให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะบันทึกลดที่ดินคู่กับทุนหรือเงินรับ
ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการรถไฟฟ้า

1.7 เงินกองทุนสงเคราะห์ การทางพิเศษฯ ได้จัดตั้งกองทุนสงเคราะห์โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้
การสงเคราะห์แก่พนักงานในกรณีที่พ้นจากตำแหน่ง โดยจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนฯ เป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 10
ของเงินเดือนพนักงานที่เป็นสมาชิก และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนของการทางพิเศษฯ ทั้งจำนวน และได้รวม
รายการบัญชีต่าง ๆ ของกองทุนฯ ไว้ในงบการเงินของการทางพิเศษฯ รวมทั้งรับรู้รายได้และค่าใช้จ่ายที่เกิดจาก
การดำเนินงานของกองทุนสงเคราะห์เป็นรายได้และค่าใช้จ่ายของการทางพิเศษฯ

1.8 การบัญชีเกี่ยวกับโครงการที่ให้เอกชนร่วมทุน สินทรัพย์ที่ได้จากการร่วมทุน แสดงเป็น
ส่วนเกินทุนจากการร่วมทุน สำหรับค่าเสื่อมราคาถือปฏิบัติดังนี้

ทางพิเศษศรีรัช คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งาน โดยประมาณ 75 ปี และนำไปหัก
จากส่วนเกินทุนตามที่กระทรวงการคลังกำหนด

ทางพิเศษอุดรรัถยา คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุสัมปทาน และนำไปหักจากส่วนเกินทุน
จากการร่วมทุนตามที่กระทรวงการคลังกำหนด

๐๘/๖๖

1.9 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดในงบกระแสเงินสด หมายความว่ารวมถึงเงินสดและเงินฝากธนาคารที่มีกำหนดจ่ายคืนในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือน และไม่มีภาระผูกพัน

2. ข้อมูลเพิ่มเติม

2.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
เงินสด	54.94	122.11
เงินฝากธนาคาร		
- กระแสรายวัน	(382.14)	(235.24)
- ออมทรัพย์	611.28	642.79
รวม	284.08	529.66

เงินสด 54.94 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินสดในมือ 12.96 ล้านบาท ค่าผ่านทาง ค่าขายคูปองผ่านทาง และเงินสำรองบัตรทางด่วนของวันที่ 30 กันยายน 2551 รอนำฝากธนาคารในวันทำการถัดไปจำนวน 41.98 ล้านบาท

2.2 เงินลงทุนชั่วคราว ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
เงินฝากประจำเกิน 3 เดือน		
- เงินกองทุนสงเคราะห์	1.15	1.26
- ไม่มีภาระผูกพัน	2,600.00	3,406.42
- มีภาระผูกพัน	92.56	89.79
รวม	2,693.71	3,497.47
เงินลงทุนในตราสารหนี้ระยะสั้น	1,800.00	639.00
รวมทั้งสิ้น	4,493.71	4,136.47

เงินฝากประจำ 2,693.71 ล้านบาท นำไปค้ำประกันสวัสดิการของพนักงานจำนวน 92.56 ล้านบาท และไม่มีภาระผูกพันจำนวน 2,601.15 ล้านบาท

ง/ก

2.3 เงินค้ำรับจากรัฐบาล เป็นจำนวนเงินที่การทางพิเศษฯ จะได้รับจากรัฐบาล เพื่อนำไปจ่ายชำระดอกเบี้ยเงินกู้ในส่วนที่รัฐบาลรับภาระ มีรายละเอียดดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
ยอดยกมา	248.79	673.63
บวก ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	686.21	842.59
	<hr/>	<hr/>
	935.00	1,516.22
หัก รายได้เงินอุดหนุนรับระหว่างปี	737.83	1,267.43
	<hr/>	<hr/>
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน	197.17	248.79

2.4 ภาษีมูลค่าเพิ่มขอคืนเป็นเครดิต เป็นภาษีมูลค่าเพิ่มในส่วนของภาษีซื้อ ซึ่งมากกว่าภาษีขาย จากการที่การทางพิเศษฯ ได้จ่ายค่าก่อสร้างทางพิเศษบางพลี - สุขสวัสดิ์ ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2550 ทำให้ภาษีมูลค่าเพิ่มขอคืนเป็นเครดิต ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 มีจำนวน 1,092.27 ล้านบาท

2.5 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
วัสดุสำนักงาน	3.86	4.71
เงินล่วงหน้าค่าก่อสร้าง	255.51	639.20
เงินประกันตัวพนักงานฝากธนาคาร	18.55	34.80
เงินฝากธนาคารออมสิน - ค่าเวนคืนที่ดิน	258.30	211.94
เงินจ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน บางพลี - สุขสวัสดิ์		
ให้กรมทางหลวง	0.62	673.42
เงินนำส่งรัฐ - จ่ายล่วงหน้า	-	200.00
อื่นๆ	33.49	36.22
	<hr/>	<hr/>
รวม	570.33	1,800.29

เงินจ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน บางพลี - สุขสวัสดิ์ ให้กรมทางหลวง เป็นเงินที่การทางพิเศษฯ โอนให้กรมทางหลวง เพื่อจ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินให้ผู้ถูกเวนคืนของโครงการทางหลวงพิเศษวงแหวนกาญจนาภิเษก บางพลี - สุขสวัสดิ์ โดยกรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินให้การทางพิเศษฯ การดำเนินการดังกล่าวถือปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2546 และวันที่ 5 สิงหาคม 2546 ที่อนุมัติให้โอนความรับผิดชอบ และการดำเนินการต่างๆ ของโครงการนี้ให้เป็นของการทางพิเศษฯ ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 การทางพิเศษฯ ได้โอนเงินให้กรมทางหลวงไปแล้ว จำนวน 7,003.76 ล้านบาท กรมทางหลวงได้จ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ฯ ให้ผู้ถูกเวนคืนไปแล้วจำนวน 7,003.14 ล้านบาท คงเหลืออยู่ที่กรมทางหลวง จำนวน 0.62 ล้านบาท

๐๒/๖

2.6 ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ - สุทธิ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

30 กันยายน 2550

	ราคาทุน			ค่าเสื่อมราคาสะสม				ที่ดิน อาคาร และ อุปกรณ์สุทธิ	
	ยอด ต้นงวด	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอด ปลายงวด	ยอด ต้นงวด	ส่วนเสื่อม ราคา	ลดลง		ยอด ปลายงวด
ที่ดิน	73,837.01	478.08	416.41	73,898.68	-	-	-	-	73,898.68
อาคาร	764.58	15.33	-	779.91	335.33	26.70	-	364.03	415.88
เครื่องใช้สำนักงาน	448.61	13.84	14.17	448.28	299.96	45.75	14.17	331.54	116.74
อุปกรณ์งานช่าง	52.13	5.55	0.98	56.70	39.74	4.31	0.98	43.07	13.63
ยานพาหนะ	496.93	7.72	7.76	496.89	423.43	29.31	7.76	444.98	51.91
รวม	75,599.26	520.52	439.32	75,680.46	1,098.46	108.07	22.91	1,183.62	74,496.84

หน่วย : ล้านบาท

30 กันยายน 2551

	ราคาทุน			ค่าเสื่อมราคาสะสม				ที่ดิน อาคาร และ อุปกรณ์สุทธิ	
	ยอด ต้นงวด	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอด ปลายงวด	ยอด ต้นงวด	ส่วนเสื่อม ราคา	ลดลง		ยอด ปลายงวด
ที่ดิน	73,898.68	3,460.21	92.86	77,266.03	-	-	-	-	77,266.03
อาคาร	779.91	2.86	-	782.76	364.03	28.52	-	392.55	390.21
เครื่องใช้สำนักงาน	448.28	52.84	5.56	495.56	331.54	45.33	5.57	371.30	124.26
อุปกรณ์งานช่าง	56.70	1.51	0.01	58.20	43.07	4.29	0.01	47.35	10.85
ยานพาหนะ	496.89	19.79	13.83	502.85	444.98	24.67	13.82	455.83	47.02
รวม	75,680.46	3,537.20	112.26	79,105.40	1,183.62	102.81	19.40	1,267.03	77,838.37

ที่ดิน จำนวน 77,266.03 ล้านบาท มีผู้ถูกเวนคืนที่ยังไม่มารับเงินค่าเวนคืน จำนวน 173.85 ล้านบาท ส่วนค่าเสื่อมราคาอาคาร และอุปกรณ์ จำนวน 102.81 ล้านบาท รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน จำนวน 102.78 ล้านบาท และเป็นส่วนเกินทุนจากการบริจาค จำนวน 0.03 ล้านบาท

(Handwritten signature)

2.7 ทางด่วน - สุทธิ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

30 กันยายน 2550

	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				ทางด่วน สุทธิ
	ยอด ต้นงวด	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอด ปลายงวด	ยอด ต้นงวด	ค่าเสื่อม ราคา	ลดลง	ยอด ปลายงวด	
ทางด่วน									
ทางพิเศษเฉลิมมหานคร	9,968.41	15.73	-	9,974.14	2,856.91	158.06	-	3,014.97	6,959.17
ทางพิเศษศรีรัช	16,365.51	-	-	16,365.51	2,509.97	226.84	-	2,736.81	13,628.70
ทางพิเศษฉลองวีร	8,791.96	3.55	-	8,795.51	1,442.87	134.85	-	1,577.72	7,217.79
ทางพิเศษบูรพาวิถี	24,422.12	9.25	-	24,431.37	2,651.24	359.73	-	3,010.97	21,420.40
ทางพิเศษอุดรรัถยา	15,106.11	-	-	15,106.11	4,056.26	532.30	-	4,588.56	10,517.55
ทางพิเศษบางนา-สุขาสวัสดิ์	2,236.60	-	-	2,236.60	49.02	37.62	-	86.64	2,149.96
รวม	76,890.71	28.53	-	76,909.24	13,566.27	1,449.40	-	15,015.67	61,893.57

หน่วย : ล้านบาท

30 กันยายน 2551

	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				ทางด่วน สุทธิ
	ยอด ต้นงวด	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอด ปลายงวด	ยอด ต้นงวด	ค่าเสื่อม ราคา	ลดลง	ยอด ปลายงวด	
ทางด่วน									
ทางพิเศษเฉลิมมหานคร	9,974.14	193.94	-	10,168.08	3,014.97	168.47	-	3,183.44	6,984.64
ทางพิเศษศรีรัช	16,365.51	0.29	-	16,365.80	2,736.81	223.86	-	2,960.67	13,405.13
ทางพิเศษฉลองวีร	8,795.51	92.21	-	8,887.72	1,577.72	143.28	-	1,721.00	7,166.72
ทางพิเศษบูรพาวิถี	24,431.37	18.78	-	24,450.15	3,010.97	358.46	-	3,369.43	21,080.72
ทางพิเศษอุดรรัถยา	15,106.11	-	-	15,106.11	4,588.56	532.30	-	5,120.86	9,985.25
ทางพิเศษบางนา-สุขาสวัสดิ์	2,236.60	-	-	2,236.60	86.64	37.63	-	124.27	2,112.33
รวม	76,809.24	305.22	-	77,214.46	15,015.67	1,464.00	-	16,479.67	60,734.79

ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 ค่าเสื่อมราคา จำนวน 1,464.00 ล้านบาท รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน
จำนวน 717.99 ล้านบาท และตัดส่วนเกินทุนจากการร่วมทุน จำนวน 739.86 ล้านบาท ส่วนเกินทุนจากกาบริจาค
จำนวน 6.15 ล้านบาท

๐๖๓๗

ทางพิเศษศรีรัช จำนวน 16,365.80 ล้านบาท บันทึกบัญชีตามราคาที่ได้รับอนุมัติโครงการจาก คณะรัฐมนตรี ตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0202/11760 ลงวันที่ 22 กันยายน 2531 โดยถือเป็น ค่าทางด่วนทั้งหมด เนื่องจากไม่สามารถแยกรายการได้ ประกอบด้วยมูลค่าทางด่วนที่ได้รับจากการร่วมทุน จำนวน 16,084.21 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายในงานบริหารด้านวิศวกรรมและส่วนที่ก่อสร้างเพิ่มเติมที่ทางพิเศษฯ ลงทุนเองจำนวน 189.03 ล้านบาท ถนนในแนวเขตทางด่วนจำนวน 92.56 ล้านบาท

2.8 งานระหว่างก่อสร้าง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
ระบบงานบริหารงานบุคคล	-	3.60
ระบบจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและระบบภูมิสารสนเทศ	-	6.71
โครงการทางพิเศษสายบางพลี - สุขสวัสดิ์ - ค่าความคุมงานก่อสร้าง, ค่าที่ปรึกษา	16,197.12	84.43
โครงการทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 - ค่าที่ปรึกษา,ค่าก่อสร้าง,ค่าดอกเบี้ย	1,149.84	1,107.70
โครงการทางพิเศษสายรามอินทรา - วงแหวนรอบนอก - ค่าที่ปรึกษา, ค่าก่อสร้าง, ค่าดอกเบี้ย	3,934.55	734.34
โครงการทางพิเศษที่ตัดสุวรรณภูมิเชื่อมบูรพาวิถี - ค่าที่ปรึกษา, ค่าก่อสร้าง, ค่าดอกเบี้ย	1,608.90	447.10
โครงการทางเชื่อมต่อบางพลีฯ - บูรพาวิถี - ค่าที่ปรึกษา	480.45	5.51
โครงการทางพิเศษบางนา - อารณรังค์ - ค่าร้อยละ	0.06	0.06
ระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง	-	145.53
โครงการก่อสร้างระบบเก็บค่าผ่านทางฯ บางพลี-สุขสวัสดิ์	874.08	-
งานเพิ่มช่องเก็บค่าผ่านทางด้านเลียบบแม่น้ำ	1.66	-
ค่าความคุมงานก่อสร้างบางพลีเชื่อมวงแหวนอุตสาหกรรม	2.30	-
งานปรับปรุงระบบป้ายจำกัดความเร็ว	1.16	-
ค่าศึกษาตรวจสอบการประเมินโครงสร้างส่วนขยายบูรพาวิถี	0.99	-
ค่าศึกษาตรวจสอบประเมินโครงสร้างทางขึ้นลงด้านบูรพาวิถี	1.72	-
รวม	24,252.83	2,534.98

โครงการทางพิเศษสายบางพลี - สุขสวัสดิ์ ตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ส่วนที่ 2 ที่ นร 0504/6097 ลงวันที่ 12 พฤษภาคม 2546 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2546 ให้โอน ความรับผิดชอบ และการดำเนินการต่างๆ เกี่ยวกับโครงการทางหลวงวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านใต้ ช่วงสุขสวัสดิ์-บางพลี ให้การทางพิเศษฯ เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการ และมติส่วนที่ 2 ที่ นร 0707/00480 ลงวันที่ 5 สิงหาคม 2546 อนุมัติค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการฯ จำนวน 5,000.00 ล้านบาท โดยให้ใช้จ่ายจากงบประมาณของกรมทางหลวง ที่ได้จัดสรรไว้แล้ว จำนวน 464.00 ล้านบาท และให้การทางพิเศษฯ กู้ยืมจากสถาบันการเงินที่มีเงื่อนไขเหมาะสม จำนวน 4,536.00 ล้านบาท โดยรัฐบาลจะจัดสรรงบประมาณ เพื่อชำระคืนเงินกู้ต่อไป และต่อมาได้มีมติคณะรัฐมนตรี

ขยายวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์เพิ่มเติมอีกจำนวน 2,583.04 ล้านบาท และ 1,100.84 ล้านบาท เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2547 และวันที่ 21 ธันวาคม 2547 ตามลำดับ รวมเป็นวงเงินอนุมัติทั้งสิ้นจำนวน 8,683.88 ล้านบาท

การทางพิเศษฯ จึงได้ดำเนินการจัดหาเงินโดยการออกพันธบัตรเงินกู้ และได้มอบอำนาจให้กรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และเบิกจ่ายเงินให้ผู้ถูกเวนคืน โดยได้โอนเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินจำนวน 7,003.76 ล้านบาท ให้กรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการตามระเบียบการเก็บรักษาเงินและการนำเงินส่งคลังของส่วนราชการ พ.ศ.2520 เพียงวันที่ 30 กันยายน 2551 กรมทางหลวงได้จ่ายเงินให้ผู้ถูกเวนคืน (ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 2.5)

ต่อมาเมื่อวันที่ 4 มิถุนายน 2547 การทางพิเศษฯ ได้ลงนามในสัญญาจ้างก่อสร้าง กับ บริษัท ข. การช่าง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยราคาค่าก่อสร้าง 15,584.62 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ย MLR-2 และค่าธรรมเนียมทางการเงิน 2.5% ของราคาค่าก่อสร้าง และได้มีหนังสือแจ้งให้บริษัทฯ เข้าดำเนินการก่อสร้าง เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2547 รวมระยะเวลา 30 เดือน ซึ่งการทางพิเศษฯ ชำระค่าก่อสร้างแล้วเมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2550 โดยรัฐบาลให้เงินอุดหนุน 2,000.00 ล้านบาท พร้อมทั้งอุดหนุนค่าดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมทางการเงินของค่าก่อสร้างฯ ถึงปี 2555

โครงการทางพิเศษสายรามอินทรา - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เป็นโครงการก่อสร้างเพื่อขยายขอบข่ายการให้บริการของทางพิเศษฉลองรัช โดยมีแนวสายทางเชื่อมต่อกับทางพิเศษฉลองรัชบริเวณถนนรามอินทราไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือจนถึงวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออกของกรมทางหลวงระยะทางประมาณ 9.5 กิโลเมตร วงเงินลงทุน 13,708.00 ล้านบาท รัฐบาลจ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทั้งหมด และอุดหนุนค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงาน 48.7% ของวงเงินที่จ่ายจริง แบ่งการก่อสร้างเป็น 4 สัญญา ระยะเวลาก่อสร้าง 660 วัน โดยการทางพิเศษฯ ได้ลงนามในสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการสัญญาที่ 1 และ 2 กับบริษัทยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และสัญญาที่ 3 กับบริษัท กรุงธนเอ็นจิเนียริง จำกัด เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2550 เป็นจำนวนเงิน 1,768.00 ล้านบาท, 1,839.00 ล้านบาท และ 1,998.46 ล้านบาทตามลำดับ โดยแจ้งให้บริษัทเริ่มงานก่อสร้างตั้งแต่วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2550 และลงนามในสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการสัญญาที่ 4 กับกลุ่มผู้ร่วมค้าซีเมนส์ เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2550 เป็นจำนวนเงิน 274.15 ล้านบาท รวม 4 สัญญาเป็นจำนวนเงิน 5,879.61 ล้านบาท การทางพิเศษฯ ได้เห็นชอบการปรับแผนก่อสร้างโดยขยายระยะเวลาก่อสร้างตามสัญญาออกไป 180 วัน ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2551

โครงการก่อสร้างทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี เป็นโครงการทางขึ้น - ลงทางพิเศษบูรพาวิถีบริเวณทางเข้า - ออก ด้านใต้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การทางพิเศษฯ ทำสัญญาก่อสร้างกับบริษัทซีโน - ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2550 เป็นจำนวนเงิน 2,122.00 ล้านบาท ระยะเวลาก่อสร้าง 600 วัน การทางพิเศษฯ ได้เห็นชอบการปรับแผนก่อสร้างโดยขยายระยะเวลาก่อสร้างตามสัญญาออกไป 180 วัน ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2551

ทางเชื่อมต่อทางพิเศษบางพลี - สุขสวัสดิ์ กับ ทางพิเศษบูรพาวิถี เพื่อให้เกิดเป็นโครงข่ายของทางพิเศษที่สมบูรณ์ การทางพิเศษฯ ได้ลงนามในสัญญาจ้างก่อสร้างทางเชื่อมต่อทางพิเศษบางพลี - สุขสวัสดิ์ กับทางพิเศษบูรพาวิถี กับบริษัท วิจิตรวัฒน์ก่อสร้าง จำกัด จำนวนเงิน 1,168.93 ล้านบาท เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2550 ระยะเวลาก่อสร้าง 600 วัน และ การทางพิเศษฯ ได้เห็นชอบการปรับแผนก่อสร้างโดยขยายระยะเวลาก่อสร้างตามสัญญาออกไป 180 วัน ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2551

Handwritten signature

ระบบเก็บค่าผ่านทางและระบบควบคุมความปลอดภัยด้านจราจร เพื่อจัดให้มีระบบเก็บค่าผ่านทางและระบบควบคุมความปลอดภัยด้านจราจรสำหรับทางพิเศษสายบางพลี - สุขสวัสดิ์ และทางหลวงหมายเลข 37 ช่วงสุขสวัสดิ์ - บางขุนเทียน การทางพิเศษฯ ทำสัญญาก่อสร้างกับกิจการร่วมค้า CKLX ลงวันที่ 27 กันยายน 2550 จำนวนเงิน 2,618.40 ล้านบาท เริ่มก่อสร้างวันที่ 15 ตุลาคม 2550 ระยะเวลาก่อสร้างงานส่วนที่ 1 เป็นเวลา 360 วัน และระยะเวลาก่อสร้างงานส่วนที่ 2 เป็นเวลา 480 วัน การทางพิเศษฯ ได้เห็นชอบการปรับแผนงานก่อสร้างโครงการโดยขยายระยะเวลาก่อสร้างตามสัญญาออกไป 180 วัน ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2551

2.9 เงินอุดหนุนรับคืนจากบริษัทร่วมทุน เป็นเงินที่การทางพิเศษฯ จะได้รับคืนจากบริษัททางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BECL) ซึ่งเป็นบริษัทร่วมลงทุนตั้งแต่ปีที่ 15 ถึงปีที่ 30 ของอายุสัญญาโครงการทางพิเศษศรีรัช เพื่อชดเชยค่าใช้จ่ายในการเวนคืนที่ดินที่การทางพิเศษฯ ได้ทอดรองจ่ายไปก่อน เงินอุดหนุนรับคืนนี้กระทรวงการคลัง ให้ถือเป็นการชดเชยค่าดอกเบี้ยที่การทางพิเศษฯ ต้องรับภาระทั้งหมด จำนวน 16,816.00 ล้านบาท ได้รับชำระปี 2547 - 2551 จำนวน 2,300.00 ล้านบาท คงเหลือ ณ วันสิ้นงวด จำนวน 14,516.00 ล้านบาท

2.10 ค่าใช้จ่ายในการบริหารงานด้านวิศวกรรมรอโอน เป็นค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมของโครงการมลกระทบสิ่งแวดล้อมและอื่นๆ จะโอนเป็นงานระหว่างก่อสร้างเมื่อเริ่มก่อสร้างโครงการ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
ค่าที่ปรึกษาความเหมาะสมโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - บางนา	16.87	16.87
ค่าศึกษามลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางพิเศษศรีรัช - ดาวคะนอง	15.57	15.57
ค่าจ้างที่ปรึกษาและค่าศึกษามลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ โครงการทางด่วนขั้นที่ 3 ตอน N1	14.41	14.41
ค่าศึกษาความเหมาะสมทางพิเศษสุวรรณภูมิ (M1)	12.25	2.45
รวม	59.10	49.30

2.11 ค่าใช้จ่ายโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนรอส่งมอบ เป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารงานด้านวิศวกรรม ซึ่งการทางพิเศษฯ จะต้องโอนให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ตามมติคณะรัฐมนตรีส่วนที่ 1 ที่ นร 0203/ว(ล)16761 ลงวันที่ 31 กรกฎาคม 2535 และในปี 2550 การทางพิเศษฯ โอนให้กรุงเทพมหานคร ตามมติคณะรัฐมนตรีที่ นร 0505/4140 ลงวันที่ 21 มีนาคม 2550 จำนวน 141.28 ล้านบาท คงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 จำนวน 229.22 ล้านบาท

2.12 ดอกเบี้ยค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินรอการตัดบัญชี เป็นดอกเบี้ยเงินกู้ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการทางพิเศษศรีรัช ที่การทางพิเศษฯ รับภาระเฉลี่ยตัดเป็นค่าใช้จ่ายให้หมดภายในระยะเวลาที่คงเหลืออยู่ตามสัญญา โดยคำนวณดอกเบี้ยจ่ายตั้งแต่ปี 2533 - 2551 ได้ประมาณ 21,589.23 ล้านบาท หักเงินที่จะได้รับชดเชยจากบริษัทร่วมทุน จำนวน 16,816.00 ล้านบาท คงเหลือจำนวน 4,773.23 ล้านบาท เฉลี่ยตัดเป็นค่าใช้จ่ายปีละ 207.53 ล้านบาท เป็นเวลา 23 ปี โดยเริ่มตัดเป็นค่าใช้จ่ายตั้งแต่งวดปี 2540 เป็นต้นไป รวมตัดจ่ายปี 2540 - 2551 จำนวน 2,490.38 ล้านบาท คงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 จำนวน 2,282.85 ล้านบาท

๐๖/๖

2.13 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
เงินอุดหนุนสมทบค่าจัดกรรมสิทธิ์โครงการทางพิเศษศรีรัช	4.37	4.37
เงินประกันและเงินมัดจำ	0.56	0.56
รวม	<u>4.93</u>	<u>4.93</u>

2.14 หนี้สินระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
พันธบัตรการทางพิเศษฯ	13,692.70	12,642.30
เงินกู้ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	800.00	200.00
เงินกู้ธนาคารออมสิน	-	400.00
เงินกู้ธนาคารนครหลวงไทย จำกัด (มหาชน)	400.00	800.00
รวม	<u>14,892.70</u>	<u>14,042.30</u>

2.15 หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
ภาษีหัก ณ ที่จ่าย	24.81	18.67
เงินประกันสัญญา	29.27	27.46
เงินประกันบัตรทางด่วน	31.27	32.18
เงินค้ำประกันตัวพนักงาน	20.54	37.02
ค่าเวนคืนที่ดินรอจ่าย	258.30	211.94
ภาษีโรงเรือนรอนำส่ง	10.96	10.95
อื่น ๆ	2.37	2.54
รวม	<u>377.52</u>	<u>340.76</u>

2.16 เงินกู้ในประเทศ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
พันธบัตรการทางพิเศษฯ	69,583.19	57,557.89
เงินกู้ธนาคารนครหลวงไทย จำกัด (มหาชน)	200.00	400.00
เงินกู้ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	4,377.00	1,700.00
เงินกู้ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	500.00	500.00
รวม	<u>74,660.19</u>	<u>60,157.89</u>

๐๖๒๗

1) พันธบัตรการทางพิเศษ จำนวน 83,275.89 ล้านบาท หักส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี จำนวน 13,692.70 ล้านบาท คงเหลือจำนวน 69,583.19 ล้านบาท มีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินการในโครงการต่างๆ ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
พันธบัตรที่การทางพิเศษ รับภาระเงินต้นและดอกเบี้ย		
- ค่าก่อสร้างทางพิเศษเฉลิมมหานคร	1,265.77	1,265.77
- ค่าก่อสร้างปรับปรุงทางขึ้นลงทางพิเศษเฉลิมมหานคร	518.50	518.50
- ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทางพิเศษศรีรัช	8,452.90	9,452.90
- ค่าก่อสร้างทางพิเศษคลองรัช	3,973.23	3,973.23
- ค่าก่อสร้างทางพิเศษบูรพาวิถี	21,915.79	20,308.79
- ค่าก่อสร้างทางด่วนขั้นที่ 3	747.00	747.00
- ค่าก่อสร้างทางพิเศษรามอินทรา - วงแหวนรอบนอกฯ	1,539.00	-
- การบริหาร	6,992.00	8,592.00
รวม	45,404.19	44,858.19
พันธบัตรที่รัฐบาลรับภาระเงินต้นและดอกเบี้ย		
- ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทางพิเศษอุดรรัถยา	1,000.00	2,500.00
- ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทางพิเศษคลองรัช	3,000.00	5,000.00
- ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทางพิเศษบางพลี - สุขสวัสดิ์	1,277.80	4,199.70
- ค่าก่อสร้างทางพิเศษบางพลี - สุขสวัสดิ์	2,000.00	-
- ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทางพิเศษรามอินทรา - วงแหวนรอบนอกฯ	-	1,000.00
- ค่าก่อสร้างทางพิเศษรามอินทรา - วงแหวนรอบนอกฯ	1,461.00	-
- ค่าก่อสร้างทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิฯ	1,000.00	-
รวม	9,738.80	12,699.70
พันธบัตรที่การทางพิเศษ รับภาระเงินต้น และรัฐบาลรับภาระดอกเบี้ย		
- ค่าก่อสร้างทางพิเศษบางพลี - สุขสวัสดิ์	13,718.00	-
- ค่าก่อสร้างระบบจัดเก็บฯ บางพลี - สุขสวัสดิ์	300.00	-
- ค่าก่อสร้างโครงการเชื่อมต่อทางพิเศษบางพลี - สุขสวัสดิ์ กับทางพิเศษบูรพาวิถี	422.20	-
รวม	14,440.20	-
รวมทั้งสิ้น	69,583.19	57,557.89

๓๖๓

2) เงินกู้ธนาคารนครหลวงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 600.00 ล้านบาท หักส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี จำนวน 400.00 ล้านบาท คงเหลือจำนวน 200.00 ล้านบาท มีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินการในโครงการต่างๆ ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
เงินกู้ที่การทางพิเศษฯ รับภาระเงินต้นและดอกเบี้ย		
- ค่าก่อสร้างทางพิเศษเฉลิมมหานคร	-	136.84
- ค่าก่อสร้างทางพิเศษฉลองรัช	-	263.16
รวม	-	400.00
เงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระเงินต้นและดอกเบี้ย		
- ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินทางพิเศษบางพลี	100.00	-
เชื่อมวงแหวนอุตสาหกรรม		
- ค่าก่อสร้างทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิฯ	60.00	-
รวม	160.00	-
เงินกู้ที่การทางพิเศษฯ รับภาระเงินต้น		
และรัฐบาลรับภาระดอกเบี้ย		
- ค่าก่อสร้างระบบจัดเก็บฯ ทางพิเศษบางพลี - สุขสวัสดิ์	40.00	-
รวม	40.00	-
รวมทั้งสิ้น	200.00	400.00

3) เงินกู้ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 5,177.00 ล้านบาท หักส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี จำนวน 800.00 ล้านบาท คงเหลือจำนวน 4,377.00 ล้านบาท มีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินการในโครงการต่างๆ ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
เงินกู้ที่การทางพิเศษฯ รับภาระเงินต้นและดอกเบี้ย		
- ค่าก่อสร้างทางพิเศษเฉลิมมหานคร	342.10	478.94
- ค่าก่อสร้างปรับปรุงทางขึ้นลงทางพิเศษเฉลิมมหานคร	225.00	-
- ค่าก่อสร้างทางพิเศษฉลองรัช	157.90	221.06
- ค่าก่อสร้างทางพิเศษบูรพาวิถี	75.00	-
- ค่าก่อสร้างทางพิเศษรามอินทรา - วงแหวนรอบนอกฯ	769.50	513.00
รวม	1,569.50	1,213.00
เงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระเงินต้นและดอกเบี้ย		
- ค่าก่อสร้างทางพิเศษรามอินทรา - วงแหวนรอบนอกฯ	730.50	487.00
รวม	730.50	487.00

๐๒๓๗

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
เงินกู้ที่การทางพิเศษฯ รับภาระเงินต้นและรัฐบาล		
รับภาระดอกเบี้ย		
- ค่าก่อสร้างทางพิเศษบางพลี - สุขสวัสดิ์	1,577.00	-
- ค่าก่อสร้างระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง		
ทางพิเศษบางพลี - สุขสวัสดิ์	500.00	-
รวม	2,077.00	-
รวมทั้งสิ้น	4,377.00	1,700.00

4) เงินกู้ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน 500.00 ล้านบาท มีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินการในโครงการต่าง ๆ ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
เงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระเงินต้นและดอกเบี้ย		
- ค่าก่อสร้างทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิ		
เชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถี	500.00	500.00
รวมทั้งสิ้น	500.00	500.00

2.17 ดอกเบี้ยค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินค้ำจ่าย เป็นดอกเบี้ยเงินกู้ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการทางพิเศษศรีรัช ที่การทางพิเศษฯ รับภาระโดยคำนวณตลอดอายุนี้ตามสัญญาตั้งแต่ปี 2533 - 2551 จำนวน 21,589.23 ล้านบาท หักดอกเบี้ยจ่ายปี 2533 - 2551 จำนวน 19,596.99 ล้านบาท คงเหลือจำนวน 1,992.24 ล้านบาท

2.18 เงินรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการรถไฟฟ้า จำนวน 426.78 ล้านบาท เป็นเงินรับจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่อจ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการรถไฟฟ้า ที่การทางพิเศษฯ เป็นผู้ดำเนินการเวนคืนที่ดินให้กับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยตามมติคณะรัฐมนตรี

2.19 เงินรับเพื่อจ่ายค่างาน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
เงินรับจาก กทม. เพื่อจ่ายค่าที่ดินทางหลวงรัชดาภิเษก	0.66	0.66
เงินรับจากกองสลากกินแบ่งรัฐบาลเพื่อสร้างลานกีฬาฯ	-	8.31
รวม	0.66	8.97

(Signature)

2.20 เงินกองทุนสงเคราะห์ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
ยอดยกมาต้นงวด	12.23	10.84
บวก รับสมทบระหว่างปี	1.91	1.37
	14.14	12.21
หัก จ่ายระหว่างปีและโอนไปกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	0.93	-
	13.21	12.21
บวก รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายโอนเข้ากองทุนฯ	0.02	0.02
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน	13.23	12.23
ภาระผูกพันที่ต้องจ่ายกรณีพนักงานลาออก	13.23	12.23

ตามข้อบังคับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 42 ว่าด้วยกองทุนสงเคราะห์ ข้อ 8 กำหนดว่า ถ้าเงินกองทุนสงเคราะห์ไม่พอจ่ายพนักงานที่ลาออกก็ให้จ่ายเพิ่มจากเงินของถาวรทางพิเศษฯ

2.21 ทุน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
โครงการทางด่วนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย		
- ทุนเริ่มแรก	3.52	3.52
- ทุนรับจากรัฐบาล	54,473.41	50,156.03
โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน	12.44	49.38
รวม	54,489.37	50,208.93

2.22 ส่วนเกินทุนจากการร่วมทุน เป็นสินทรัพย์ของทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษอุดรรัถยา บันทึกบัญชีตามราคาที่ได้รับอนุมัติโครงการจากคณะรัฐมนตรี ตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีที่ นร 0202/11760 ลงวันที่ 22 กันยายน 2531 และที่ นร 0215/ว(ล) 7787 ลงวันที่ 14 มิถุนายน 2539 ตามลำดับ เป็นค่าทางด่วน ทั้งจำนวนดังนี้

๐๗๙๗

หน่วย : ล้านบาท

มูลค่าตามบัญชี

	ราคาที่ได้รับอนุมัติ	ค่าเสื่อมราคาสะสม	2551	2550
	ทางพิเศษศรีรัช			
สายบางโคล่ - แจ้งวัฒนะ, พญาไท-พระราม 9	12,547.37	2,366.70	10,180.67	10,347.97
สายพระราม 9 - ศรีนครินทร์ (ส่วนดี)	3,536.84	428.58	3,108.26	3,155.42
	16,084.21	2,795.28	13,288.93	13,503.39
ทางพิเศษอุดรรัถยา	14,589.11	5,053.36	9,535.75	10,061.15
รวม	30,673.32	7,848.64	22,824.68	23,564.54

2.23 ผลการดำเนินงาน ในปี 2551 การทางพิเศษ มีรายได้จากการดำเนินงานและรายได้อื่นรวม 6,036.40 ล้านบาท มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายอื่น 4,794.27 ล้านบาท ผลการดำเนินงานมีกำไรสุทธิ 1,242.13 ล้านบาท ตามรายละเอียดผลการดำเนินงานเปรียบเทียบ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

เพิ่ม (ลด)

	2551	2550	บาท	ร้อยละ
รายได้				
รายได้จากการดำเนินงาน	5,765.48	5,890.35	(124.87)	(2.12)
รายได้ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร	113.87	188.01	(74.14)	(39.43)
รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับการดำเนินงาน	157.05	149.48	7.57	5.06
รวมรายได้	6,036.40	6,227.84	(191.44)	(3.07)
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล	1,090.46	963.22	127.24	13.21
ค่าใช้จ่ายสำนักงาน	605.41	528.37	77.04	14.58
ดอกเบี้ยจ่าย	2,070.10	2,408.78	(338.68)	(14.06)
ดอกเบี้ยค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตดับบัญชี	207.53	207.53	-	-
ค่าเสื่อมราคา	820.77	811.42	9.35	1.15
รวมค่าใช้จ่าย	4,794.27	4,919.32	(125.05)	(2.54)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิก่อนรายการที่				
รัฐบาลรับภาระ	1,242.13	1,308.52	(66.39)	(5.07)
รายได้เงินอุดหนุน	675.92	843.22	(167.30)	(19.84)
ดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียมที่				
รัฐบาลรับภาระ	(675.92)	(843.22)	167.30	19.84
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	1,242.13	1,308.52	(66.39)	(5.07)

0.1/1

2.23.1 รายได้จากการดำเนินงานเป็นรายได้ค่าผ่านทาง ลดลงในงวดนี้ 124.87 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.12

2.23.2 ค่าใช้จ่ายรวมลดลง 125.05 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.54 เป็นการลดลงของ ดอกเบี้ยจ่าย 338.68 ล้านบาท และเป็นการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล 127.24 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายสำนักงาน 77.04 ล้านบาท และค่าเสื่อมราคา 9.35 ล้านบาท

2.23.3 การทางพิเศษฯ ประมาณการว่าจะนำเงินส่งเป็นรายได้แผ่นดินสำหรับผลการดำเนินงาน ประจำปี 2551 จำนวนร้อยละ 35 ของกำไรสุทธิ สำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2550 การทางพิเศษฯ ได้นำส่ง เป็นรายได้แผ่นดินแล้ว จำนวน 503.60 ล้านบาท

2.23.4 การทางพิเศษฯ จ่ายค่าธรรมเนียมในการตรวจสอบบัญชีประจำปี 2551 จำนวน 600,000.00 บาท

2.23.5 ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล 1,090.46 ล้านบาท เป็นยอดหลังจากหักเงินที่เรียกเก็บจาก บริษัทร่วมทุนจำนวน 327.30 ล้านบาทแล้ว

2.24 สัญญาร่วมทุน

2.24.1 โครงการทางพิเศษศรีรัช

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

โครงข่ายในเขตเมือง (ทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอและส่วนบี)

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

โครงข่ายนอกเขตเมือง (ทางพิเศษศรีรัช ส่วนซี)

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

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

๐๖/๑๗

2.24.2 โครงการทางพิเศษศรีรัช ส่วนติ (สายพระราม 9 – ศรีนครินทร์)

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

2.24.3 โครงการทางพิเศษอุดรรัถยา

การทางพิเศษฯ ได้ทำสัญญาร่วมทุนกับ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (NECL) เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2539 ให้เป็นผู้ลงทุนก่อสร้าง บริหาร ตลอดจนบำรุงรักษาทางด่วน ระยะเวลา 30 ปี นับจาก วันที่ลงนามในสัญญา ระยะทางรวม 32 กิโลเมตร แบ่งเป็น

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

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

รายได้ค่าผ่านทางทั้งหมดเป็นของบริษัทร่วมทุน การทางพิเศษฯ จะได้รับส่วนแบ่ง รายได้ค่าผ่านทางเมื่อผลตอบแทนการลงทุนเกินกว่าร้อยละ 15.5

2.25 ภาษีมูลค่าเพิ่มที่การทางพิเศษฯ รับภาระ

การทางพิเศษฯ รับผิดชอบภาษีมูลค่าเพิ่มแทนผู้ใช้บริการในโครงการทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช (ยกเว้น ส่วน D) และทางพิเศษฉลองรัช โดยปกติภาษีมูลค่าเพิ่มนี้ต้องเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการ แต่การทางพิเศษฯ ยังไม่สามารถเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการได้ โดยตั้งแต่ปีงบประมาณ 2535 - 2550 ภาษีมูลค่าเพิ่ม ที่การทางพิเศษฯ รับผิดชอบ มีจำนวน 8,490.31 ล้านบาท และในปีงบประมาณ 2551 สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 จำนวน 713.71 ล้านบาท รวมทั้งสิ้น 9,204.02 ล้านบาท

2.26 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

การทางพิเศษฯ มีข้อพิพาทที่อยู่ระหว่างการพิจารณาของอนุญาโตตุลาการ จำนวน 7 คดี ข้อพิพาทที่คณะอนุญาโตตุลาการมีคำชี้ขาดแล้วและอยู่ระหว่างการดำเนินการในชั้นศาล จำนวน 2 คดี และคดีอื่นๆ ที่การทางพิเศษฯ ถูกฟ้อง จำนวน 24 คดี รวมทั้งสิ้นจำนวน 33 คดี ทุนทรัพย์รวม 24,221.58 ล้านบาท

2.26.1 ข้อพิพาทที่การทางพิเศษฯ ถูกฟ้องหรือถูกเรียกค่าชดเชยที่อยู่ระหว่างการพิจารณาของอนุญาโตตุลาการ จำนวน 7 คดี ทุนทรัพย์รวม 13,023.01 ล้านบาท ดังนี้

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

ความเห็นของฝ่ายกฎหมาย การทางพิเศษฯ เมื่อพิจารณาประเด็นที่พนักงานอัยการ ได้ต่อสู้คดีรวมทั้งพยานหลักฐานต่างๆ ที่ใช้ประกอบการดำเนินการข้อพิพาทแล้ว คาดว่าการทางพิเศษฯ น่าจะชนะคดี ซึ่งจะทำการทางพิเศษฯ ไม่ต้องชำระค่าเสียหายหรือค่าชดเชยใดๆ ทั้งสิ้น

0/37

(2) บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เสนอข้อพิพาทเมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2544 เรียกร้องให้การทางพิเศษฯ แบ่งรายได้ค่าผ่านทางของโครงข่ายในเขตเมืองที่บริษัทฯ พึ่งได้รับเป็นเงิน 3,831.48 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญาข้อ 25.6 นับตั้งแต่วันที่ 13 พฤศจิกายน 2535 เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จ ซึ่งมีสาเหตุมาจากการนับวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรกที่แตกต่างกัน ขณะนี้การสืบพยานเสร็จสิ้นแล้วและอยู่ระหว่างการสรรหาประธานคณะอนุญาโตตุลาการแทนประธานฯ ท่านเดิมที่ขอลาออก

ความเห็นของฝ่ายกฎหมาย การทางพิเศษฯ เมื่อพิจารณาประเด็นที่พนักงานอัยการได้ต่อสู้คดีรวมทั้งพยานหลักฐานต่างๆ ที่ใช้ประกอบการดำเนินการข้อพิพาทแล้ว คาดว่าการทางพิเศษฯ น่าจะชนะคดีซึ่งจะทำให้การทางพิเศษฯ ไม่ต้องชำระค่าเสียหายหรือค่าชดเชยใดๆ ทั้งสิ้น

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

ความเห็นของฝ่ายกฎหมาย การทางพิเศษฯ เมื่อพิจารณาประเด็นที่พนักงานอัยการได้ต่อสู้คดีรวมทั้งพยานหลักฐานต่างๆ ที่ใช้ประกอบการดำเนินการข้อพิพาทแล้ว คาดว่าการทางพิเศษฯ น่าจะชนะคดีซึ่งจะทำให้การทางพิเศษฯ ไม่ต้องชำระค่าเสียหายหรือค่าชดเชยใดๆ ทั้งสิ้น

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

ความเห็นของฝ่ายกฎหมาย การทางพิเศษฯ เมื่อพิจารณาประเด็นที่พนักงานอัยการได้ต่อสู้คดีรวมทั้งพยานหลักฐานต่างๆ ที่ใช้ประกอบการดำเนินการข้อพิพาทแล้ว คาดว่าการทางพิเศษฯ น่าจะชนะคดีซึ่งจะทำให้การทางพิเศษฯ ไม่ต้องชำระค่าเสียหายหรือค่าชดเชยใดๆ ทั้งสิ้น

(5) บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2547 เรียกร้องให้การทางพิเศษฯ ชดเชยรายได้ค่าผ่านทางพิเศษส่วนที่ลดลงไปอันเนื่องมาจากการเปิดใช้ทางยกระดับอุดรภิมุข (ทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ ช่วงอนุสรณ์สถานถึงรังสิต) ซึ่งถือว่าเป็นทางแข่งขันตามสัญญาข้อ 16 ของสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด ในปี 2542 และ 2543 เป็นเงินทั้งสิ้น 1,790.00 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา ซึ่งขณะนี้คณะอนุญาโตตุลาการมีมติเห็นชอบให้แต่งตั้งนายอุส่าห์ ทุมมา เป็นประธานคณะอนุญาโตตุลาการ และคู่พิพาทยื่นบัญชีระบุนพยานและพยานเอกสารเมื่อวันที่ 21 กันยายน 2549 ขณะนี้การสืบพยานของคู่พิพาทเสร็จสิ้น และได้ยื่นคำแถลงการณ์ปิดสำนวนเมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2551 ขณะนี้อยู่ระหว่างรอคำตัดสินชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ

๐๖๓๗

ความเห็นของฝ่ายกฎหมาย การทางพิเศษ เมื่อพิจารณาประเด็นที่พนักงานอัยการ ได้ต่อสู้คดีรวมทั้งพยานหลักฐานต่างๆ ที่ใช้ประกอบการดำเนินการข้อพิพาทแล้ว คาดว่าการทางพิเศษ น่าจะชนะคดี ซึ่งจะทำการทางพิเศษ ไม่ต้องชำระค่าเสียหายหรือค่าชดเชยใดๆ ทั้งสิ้น

(6) บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2551 เรียกร้องให้การทางพิเศษ ชดใช้ค่าเสียหาย (โครงข่ายในเขตเมืองและนอกเขตเมืองของระบบทางด่วน ชั้นที่ 2) จากการปรับอัตราค่าผ่านทางพิเศษปี พ.ศ. 2546 เป็นเงิน 5,980.28 ล้านบาท และดอกเบี้ยเป็นรายวัน ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2551 เป็นต้นไปจนกว่าการทางพิเศษ จะชดใช้ค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยจำนวน 5,980.28 ล้านบาท แก่บริษัทฯ เสร็จสิ้นและให้ชดใช้ค่าเสียหายเป็นเงินผลต่างระหว่างอัตราค่าผ่านทางพิเศษของรถยนต์แต่ละประเภท ของโครงข่ายในเขตเมืองและโครงข่ายนอกเขตเมืองตามอัตราค่าผ่านทางพิเศษของโครงข่ายในเขตเมืองให้เป็นไปตาม คำเสนอข้อพิพาท ข้อ 1.5 และให้การทางพิเศษ ดำเนินการปรับอัตราค่าผ่านทางพิเศษของโครงข่ายในเขตเมืองและ นอกเขตเมืองให้เป็นไปตามคำเสนอข้อพิพาท ข้อ 1.5 ขณะนี้ข้อพิพาทอยู่ระหว่างการจัดทำคำคัดค้านข้อพิพาท ของพนักงานอัยการ

ความเห็นของฝ่ายกฎหมาย การทางพิเศษ เมื่อพิจารณาประเด็นที่พนักงานอัยการ ได้ต่อสู้คดีรวมทั้งพยานหลักฐานต่างๆ ที่ใช้ประกอบการดำเนินการข้อพิพาทแล้ว คาดว่าการทางพิเศษ น่าจะชนะคดี ซึ่งจะทำการทางพิเศษ ไม่ต้องชำระค่าเสียหายหรือค่าชดเชยใดๆ ทั้งสิ้น

(7) บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2551 เรียกร้องให้การทางพิเศษ ชดใช้ค่าเสียหายเป็นเงินผลต่างระหว่างอัตราค่าผ่านทางรถยนต์แต่ละ ประเภทของทางด่วนชั้นที่ 2 เป็นจำนวนเงิน 1,048.24 ล้านบาท และชดใช้เงินค่าเสียหายเป็นเงินผลต่างระหว่างอัตรา ค่าผ่านทางรถยนต์แต่ละประเภทของทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วนดี ตามอัตราค่าผ่านทางในคำเสนอข้อพิพาท ข้อ 1.5 กับอัตราค่าผ่านทางรถยนต์แต่ละประเภทตามประกาศกระทรวงคมนาคม ฉบับลงวันที่ 29 สิงหาคม 2546 โดยคำนวณจริงตามจำนวนรถยนต์แต่ละประเภทที่ใช้ทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วนดี เป็นรายวันนับตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2551 เป็นต้นไปจนกว่าผู้คัดค้านจะดำเนินการปรับและบังคับใช้อัตราค่าผ่านทางทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วนดี ให้เป็นไปตาม คำเสนอข้อพิพาทข้อ 1.5 แต่ต้องไม่เกินวันที่ 31 สิงหาคม 2551 พร้อมอัตราดอกเบี้ยตามสัญญาข้อ 25.6 ของสัญญา โครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ของต้นเงินค่าเสียหายดังกล่าวคิดเป็นรายวันตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2551 เป็นต้นไป จนกว่าผู้คัดค้านจะชดใช้เงินค่าเสียหายส่วนนี้พร้อมดอกเบี้ยให้แก่ผู้เรียกร้องเสร็จสิ้น ขณะนี้อยู่ระหว่าง การจัดทำคำคัดค้านข้อพิพาทของพนักงานอัยการ สำนักงานอัยการสูงสุด

ความเห็นของฝ่ายกฎหมาย การทางพิเศษ เมื่อพิจารณาประเด็นที่พนักงานอัยการ ได้ต่อสู้คดีรวมทั้งพยานหลักฐานต่างๆ ที่ใช้ประกอบการดำเนินการข้อพิพาทแล้ว คาดว่าการทางพิเศษ น่าจะชนะคดี ซึ่งจะทำการทางพิเศษ ไม่ต้องชำระค่าเสียหายหรือค่าชดเชยใดๆ ทั้งสิ้น

2.26.2 ข้อพิพาทที่คณะอนุญาโตตุลาการมีคำชี้ขาดแล้ว และอยู่ระหว่างดำเนินการ ในชั้นศาล จำนวน 2 คดี มูลค่าทรัพย์สินรวม 442.28 ล้านบาท ดังนี้

(1) การทางพิเศษ เสนอข้อพิพาทเมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2543 เรียกร้องให้ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) คืนเงินค่าผ่านทางส่วนต่างตามประกาศกระทรวงมหาดไทยฉบับลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541 และตามประกาศกระทรวงมหาดไทยฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 เป็นเงิน 29.24 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 11.75 ต่อปี นับตั้งแต่วันที่ 24 ตุลาคม 2541 จนถึงวันยื่นเสนอข้อพิพาท (26 พฤษภาคม 2543)

ต่อมาบริษัทฯ ได้ยื่นข้อเรียกร้องแย้งเมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2543 ให้การทางพิเศษฯ ชดใช้ค่าเสียหายตามจำนวนเงิน ส่วนต่างของค่าผ่านทางตามประกาศ ฉบับแรกลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541 และฉบับที่ 2 ลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 เป็นเงิน 360.89 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญาและค่าเสียหายจนกว่าจะมีการปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่

เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2544 อนุญาโตตุลาการได้ชี้ขาดว่า เงินที่การทางพิเศษฯ เรียกเก็บจากบริษัทฯ จำนวน 29.24 ล้านบาท นั้น เป็นเงินที่บริษัทฯ ได้รับแบ่งหรือได้รับจากการทางพิเศษฯ โดยชอบด้วยสัญญาและกฎหมายทุกประการและไม่มีบทบัญญัติตามกฎหมายใดที่ให้อำนาจแก่การทางพิเศษฯ ต้องคืนเงินค่าผ่านทางให้แก่ผู้ใช้ทาง การทางพิเศษฯ จึงไม่มีสิทธิเรียกร้องเงินจำนวนดังกล่าวจากบริษัทฯ และเนื่องจากประกาศ ฉบับลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541 สอดคล้องกับสัญญา ส่วนประกาศ ฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 ไม่สอดคล้องกับสัญญาจึงให้การทางพิเศษฯ ชดใช้ค่าเสียหายตามส่วนต่างของค่าผ่านทางตามประกาศ ฉบับลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541 และฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม 2541 คำนวณถึงวันที่ 15 กรกฎาคม 2543 เป็นเงิน จำนวน 360.89 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญาและค่าเสียหายโดยคำนวณตามจำนวนและประเภทของรถยนต์ ที่ใช้ทางพิเศษนับตั้งแต่วันที่ 16 กรกฎาคม 2543 จนกว่าจะมีการปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่ การทางพิเศษฯ ได้มี หนังสือแจ้งปฏิบัติการปฏิบัติตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการให้บริษัทฯ ทราบ นอกจากนั้นคณะกรรมการพิจารณา คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ กรมบัญชีกลาง เห็นว่าคำวินิจฉัยชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการดังกล่าว ไม่ชอบด้วย ข้อกฎหมาย ตามหนังสือกรมบัญชีกลาง ที่ กค 0530.8/1816 ลงวันที่ 17 มกราคม 2545 และเมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2547 ศาลแพ่งกรุงเทพใต้ได้มีคำพิพากษาให้บังคับตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการดังกล่าว ต่อมาพนักงานอัยการได้ยื่น อุทธรณ์เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2548 ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาคดีของศาลฎีกา

ความเห็นของฝ่ายกฎหมาย การทางพิเศษฯ เมื่อพิจารณาประเด็นที่พนักงานอัยการ ได้ต่อสู้คดีรวมทั้งพยานหลักฐานต่าง ๆ ที่ใช้ประกอบการดำเนินการข้อพิพาทแล้ว คาดว่าการทางพิเศษฯ น่าจะชนะคดี ซึ่งจะทำให้การทางพิเศษฯ ไม่ต้องชำระค่าเสียหายหรือค่าชดเชยใด ๆ ทั้งสิ้น

(2) เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2542 บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ผู้เรียกร้องได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ สำนักกระงับข้อพิพาทเป็นข้อพิพาทหมายเลขดำ ที่ 100/2542 เรียกร้องให้การทางพิเศษฯ ชำระเงินค่าจ้างก่อสร้างทางพิเศษเพิ่มเติม โครงการเชื่อมต่อทางยกระดับ ดินแดง - ดอนเมือง กับระบบทางด่วนขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 จำนวน 52.04 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี จากต้นทุนเงิน 50.38 ล้านบาท นับถัดจากวันเสนอข้อพิพาทเป็นต้นไปจนกว่าการทางพิเศษฯ จะชำระเงินครบถ้วนแก่บริษัทฯ

วันที่ 18 มิถุนายน 2550 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำวินิจฉัยชี้ขาดเป็นเอกฉันท์ ให้ยกคำเสนอข้อพิพาทของผู้เรียกร้อง (บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์) ตามข้อพิพาทหมายเลขแดง ที่ 47/2550 ต่อมาการทางพิเศษฯ ได้รับหมายนัดของศาลแพ่งพร้อมสำเนาคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดของ คณะอนุญาโตตุลาการและเรียกร้องค่าเสียหายจากการทางพิเศษฯ จำนวน 81.39 ล้านบาท เป็นคดีหมายเลขดำที่ 4356/2550 ระหว่างบริษัท อิตาเลียนไทยฯ ผู้ร้อง การทางพิเศษฯ ผู้คัดค้าน โดยวิธีปิดหมายเมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2550 โดยศาลแพ่งได้กำหนดนัดไต่สวนคำร้องวันที่ 17 ธันวาคม 2550 เวลา 13.30 น. ซึ่งในวันดังกล่าว เจ้าหน้าที่การทางพิเศษฯ และพนักงานอัยการทนายความผู้แก้ต่างคดีให้การทางพิเศษฯ ไปศาลแพ่งตามกำหนดนัด ศาลแพ่งได้ไต่สวนคู่ความ ทั้งสองฝ่ายแล้ว จึงได้นัดพร้อมคู่ความเพื่อรอฟังความเห็นของศาลเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลอีกครั้งหนึ่ง ต่อมาเมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2551 ศาลแพ่งได้อ่านคำสั่งสรุปได้ว่าคดีนี้อยู่ในเขตอำนาจศาลปกครองกลาง ให้โอนคดีไป ศาลปกครองกลาง คดีอยู่ระหว่างการจัดทำคำให้การของพนักงานอัยการ

๐๗๗

ความเห็นของฝ่ายกฎหมาย การทางพิเศษฯ เห็นว่า จากประเด็นการต่อสู้คดีของการทางพิเศษฯ ในชั้นอนุญาโตตุลาการมีประเด็นสำคัญหลายข้อที่การทางพิเศษฯ น่าจะชนะคดีตามคำวินิจฉัยชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ

2.26.3 คดีอื่นๆ ที่การทางพิเศษฯ ถูกฟ้อง จำนวน 24 คดี ทุนทรัพย์รวม 10,756.29 ล้านบาท

2.27 ข้อพิพาทที่การทางพิเศษฯ เป็นฝ่ายยื่นคำเสนอข้อพิพาท
จำนวน 4 คดี ทุนทรัพย์รวม 913.20 ล้านบาท ดังนี้

(1) วันที่ 31 มกราคม 2546 พนักงานอัยการสำนักงานอัยการพิเศษฝ่ายคดีแพ่ง 4 สำนักงานอัยการสูงสุดในฐานะผู้รับมอบอำนาจของการทางพิเศษฯ ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการเรียกร้องให้บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รับผิดชอบตามสัญญาโครงการทางพิเศษศรีรัชให้ดำเนินการแก้ไข เพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากเสียงดังรบกวนด้วยการติดตั้งกำแพงกันเสียงและจัดทำทางเข้า-ออก รวมทั้งการก่อสร้างท่อรับน้ำฝนจาก Free Flow ให้แก่ผู้ร้องเรียนที่ได้รับความเดือดร้อนและให้ชำระเงินแก่การทางพิเศษฯ กรณีที่บริษัทฯ ไม่ดำเนินการและการทางพิเศษฯ ได้เข้าดำเนินการและจ่ายค่าใช้จ่ายไปแล้ว เป็นจำนวนเงิน 1.41 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญาคำนวณถึงวันที่ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเป็นเงิน 0.31 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 1.72 ล้านบาท และดอกเบี้ยตามสัญญา นับแต่วันยื่นคำเสนอข้อพิพาทเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น ขณะนี้อยู่ระหว่างการสืบพยานของคู่กรณี

ความเห็นของฝ่ายกฎหมาย การทางพิเศษฯ เมื่อพิจารณาประเด็นที่พนักงานอัยการยื่นคำเสนอข้อพิพาทเพื่อต่อสู้คดี รวมทั้งพยานหลักฐานต่างๆ ที่ใช้ประกอบการดำเนินการข้อพิพาทแล้ว คาดว่าการทางพิเศษฯ น่าจะชนะคดี

(2) วันที่ 30 เมษายน 2547 การทางพิเศษฯ ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการเรียกร้องให้ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ชำระเงินค่าใช้จ่ายของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วน A ส่วน B และส่วน C ที่ค้างชำระตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2537 ถึงเดือนเมษายน 2539 และตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2539 ถึงเดือนเมษายน 2543 เป็นจำนวนเงินต้น 10.41 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญาข้อ 25.6 คำนวณถึงวันที่ 30 เมษายน 2547 เป็นเงิน 6.04 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 16.45 ล้านบาท และดอกเบี้ยนับแต่วันถัดจากวันเสนอข้อพิพาทจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น บริษัทฯ ได้ยื่นคำคัดค้านต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการแล้วเมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2547 ขณะนี้อยู่ระหว่างรอรับทราบวันนัดจากสถาบันอนุญาโตตุลาการ

ความเห็นของฝ่ายกฎหมาย การทางพิเศษฯ เมื่อพิจารณาประเด็นที่พนักงานอัยการยื่นคำเสนอข้อพิพาทเพื่อต่อสู้คดี รวมทั้งพยานหลักฐานต่างๆ ที่ใช้ประกอบการดำเนินการข้อพิพาทแล้ว คาดว่าการทางพิเศษฯ น่าจะชนะคดี

กชย

(3) เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2550 การทางพิเศษฯ ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบัน
อนุญาโตตุลาการเรียกร้องให้บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการแก้ไขปัญหา
ความเดือดร้อนของผู้ร้องเรียนในพื้นที่ ส่วน A ของทางพิเศษศรีรัช บริเวณตลาดศรีวินิช (กรณีการจัดทำทางเข้า - ออก
และท่อรับน้ำฝนจาก Free Flow) เป็นเงินจำนวน 0.22 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญาจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น
และขณะนี้อยู่ระหว่างการแต่งตั้งประธานคณะอนุญาโตตุลาการ

ความเห็นของฝ่ายกฎหมาย การทางพิเศษฯ เมื่อพิจารณาประเด็นที่พนักงานอัยการ
ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเพื่อต่อสู้คดี รวมทั้งพยานหลักฐานต่างๆ ที่ใช้ประกอบการดำเนินการข้อพิพาทแล้ว
คาดว่า การทางพิเศษฯ น่าจะชนะคดี

(4) เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2551 การทางพิเศษฯ ได้ยื่นคำฟ้องต่อศาลปกครองกลาง เรียกร้อง
ให้กิจการร่วมค้า บีบีซีดี จ่ายค่าเสียหายกรณีต่อม่อและส่วนต่อเนืองของทางพิเศษบูรพาวิถี (บางนา - ชลบุรี)
เกิดความชำรุดบกพร่องจากการก่อสร้าง เป็นเงินจำนวน 894.81 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ย

หมายเหตุ ศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งตามคดีหมายเลขแดงที่ 1291/2551 เมื่อวันที่ 23
กันยายน 2551 ไม่รับคำฟ้องไว้พิจารณา โดยวินิจฉัยว่าสัญญาจ้างเหมาออกแบบรวมก่อสร้างโครงการทางด่วน
สายบางนา - บางพลี - บางปะกง ลงวันที่ 28 มิถุนายน 2538 และค่าใช้จ่ายตามสัญญาจ้างที่ปรึกษาโครงการตรวจสอบ
เพื่อประเมินความแข็งแรงของโครงสร้างฐานรากทางพิเศษ ค่าจ้างเสริมกำลังฐานรากเสาต่อม่อ หมายเลข 30/02
รวมถึงค่าใช้จ่ายที่ต้องดำเนินการต่อไปอันเป็นมูลความแห่งคดีที่ต้องวินิจฉัยข้อพิพาทตามข้อตกลงในสัญญาดังกล่าว
ที่ศาลฎีกาได้มีคำพิพากษาถึงที่สุดแล้วว่าสัญญาจ้างเหมาออกแบบรวมก่อสร้างโครงการทางด่วนสายบางนา -
บางพลี - บางปะกง ไม่มีผลผูกพันจำเลย (ผู้ฟ้องคดี) กรณีจึงไม่มีข้อโต้แย้งเกี่ยวกับสัญญาทางปกครองที่จะเป็นเงื่อนไข
การฟ้องคดีเกี่ยวกับสิทธิฟ้องคดีต่อศาลตามมาตรา 42 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณา
คดีปกครอง พ.ศ.2542 ที่จะทำให้ศาลมีอำนาจรับฟ้องของผู้ฟ้องคดีไว้พิจารณาได้ ขณะนี้ข้อพิพาทอยู่ระหว่าง
รอรับแจ้งฐานะคดีจากสำนักงานอัยการสูงสุด

2.28 ภาระผูกพัน

การทางพิเศษฯ มีภาระผูกพันจำนวน 2 สัญญา เป็นจำนวนเงิน 3,782.33 ล้านบาท ดังนี้

2.28.1 โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษสายบางพลี - สุขสวัสดิ์กับทางพิเศษบูรพาวิถี

การทางพิเศษฯ ได้ทำสัญญาก่อสร้างกับบริษัท วิจิตรภักดิ์ก่อสร้าง จำกัด
เลขที่สัญญา 5000002322 ลงวันที่ 23 สิงหาคม 2550 เป็นจำนวนเงิน 1,168.93 ล้านบาท ระยะเวลาก่อสร้าง 600 วัน
เพื่อก่อสร้างทางแยกต่างระดับเชื่อมต่อโครงการทางพิเศษบางพลี - สุขสวัสดิ์กับทางพิเศษบูรพาวิถี เริ่มก่อสร้าง
เมื่อวันที่ 10 กันยายน 2550 สิ้นสุดสัญญาวันที่ 10 พฤษภาคม 2552 ได้จ่ายเงินล่วงหน้าค่าก่อสร้างแล้วเมื่อวันที่
14 พฤศจิกายน 2550 เป็นจำนวนเงิน 116.89 ล้านบาท

6/1/77

2.28.2 โครงการก่อสร้างระบบเก็บค่าผ่านทางและระบบควบคุมความปลอดภัย

ด้านการจราจร

การทางพิเศษฯ ได้ทำสัญญากับกิจการร่วมค้า CKLX ตามสัญญาเลขที่ 5000000956 ลงวันที่ 27 กันยายน 2550 เป็นจำนวนเงิน 2,618.40 ล้านบาท เพื่อก่อสร้างระบบเก็บค่าผ่านทางและระบบควบคุมความปลอดภัยด้านการจราจรของทางพิเศษสายบางพลี - สุขสวัสดิ์ และทางหลวงพิเศษหมายเลข 37 สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ดอนบางพลี - บางขุนเทียน ช่วงสุขสวัสดิ์ - บางขุนเทียน) โดยแบ่งงานออกเป็น 2 ส่วนคือ

- งานส่วนที่ 1 เป็นจำนวนเงิน 978.21 ล้านบาท ระยะเวลาก่อสร้าง 360 วัน นับตั้งแต่วันที่แจ้งเริ่มงานคือวันที่ 15 ตุลาคม 2550

- งานส่วนที่ 2 เป็นจำนวนเงิน 1,640.19 ล้านบาท ระยะเวลาก่อสร้าง 480 วัน นับตั้งแต่วันที่แจ้งเริ่มงานคือวันที่ 15 ตุลาคม 2550

การทางพิเศษฯ ได้เห็นชอบการปรับแผนงานก่อสร้างโดยขยายระยะเวลาก่อสร้างตามสัญญาออกไป 180 วัน และบันทึกโครงการฯ ดังกล่าวเป็นงานระหว่างก่อสร้าง

2.29 ข้อมูลอื่น

โครงการทางพิเศษสายบางพลี - สุขสวัสดิ์ การทางพิเศษฯ จะบันทึกทางพิเศษเป็นสินทรัพย์เมื่อก่อสร้างสายทาง ระบบเก็บเงินค่าผ่านทาง รวมทั้งระบบควบคุมความปลอดภัยด้านการจราจรแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการโดยเก็บค่าผ่านทางแล้ว แต่เนื่องจากทางพิเศษสายบางพลี - สุขสวัสดิ์ ยังไม่มีระบบเก็บเงินค่าผ่านทางและระบบควบคุมความปลอดภัยด้านการจราจร จึงยังไม่สามารถดำเนินการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษได้ในขณะนี้ แต่เพื่อเป็นการบรรเทาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลอันเป็นประโยชน์แก่ประชาชน คณะกรรมการทางพิเศษฯ จึงได้มีมติเห็นชอบการเปิดใช้ทางพิเศษสายบางพลี - สุขสวัสดิ์ ในวันที่ 15 พฤศจิกายน 2550 โดยยังไม่จัดเก็บค่าผ่านทางจนกว่าการก่อสร้างระบบเก็บค่าผ่านทางจะแล้วเสร็จ และบันทึกโครงการฯ ดังกล่าวเป็นงานระหว่างก่อสร้าง

นอกจากนี้ยังมีการเบิกเงินค่างานตามสัญญาแบบปรับราคาได้ (ค่า K) ซึ่งการทางพิเศษฯ กับ บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน) กำลังพิจารณาตรวจสอบให้เป็นไปตามเงื่อนไขของสัญญา และตามมติคณะรัฐมนตรี เรื่อง การพิจารณาให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการอาชีพงานก่อสร้าง เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2551 และเมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2551

สพท

.....

