



Opinion Hearing Session
Feasibility study of engineering, economy,
finance, and environmental impacts of
**Srinakarin - Suvarnabhumi airport
expressway project**

การสัมมนารับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชน งานศึกษาความเหมาะสม
ทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



PROJECT DETAIL

รายละเอียดโครงการ

จากการขยายตัวทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมอย่างรวดเร็วของบริเวณพื้นที่ด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ทำให้เกิดความต้องการในการเดินทางสูง โดยเฉพาะทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ซึ่งเป็นเส้นทางหลักที่จะให้บริการประชาชนเดินทางสู่ภาคตะวันออก ได้แก่ จังหวัดชลบุรี ระยอง จันทบุรี ผ่านท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศที่รองรับนักเดินทางสูงถึง 65 ล้านคน และขนส่งสินค้า 1.35 ล้านตัน ส่งผลให้เกิดปริมาณการจราจรที่เพิ่มมากขึ้น เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ในช่วงเวลาเร่งด่วน ตั้งแต่บริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ มุ่งหน้าสู่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ถึงบริเวณทางเชื่อมเข้า-ออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ไปจนถึงบริเวณพื้นที่ลาดกระบัง จึงจำเป็นต้องหาวิธีที่จะต้องแก้ไขปัญหาดังกล่าว เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทาง และก่อให้เกิดประโยชน์ในภาพรวมต่อประเทศ และประชาชน มากที่สุด

The rapid economic and industrial expansion in the eastern areas of Bangkok has led to a significant increase in travel demand, particularly along Motorway No. 7. This route serves as a major corridor connecting Bangkok to the eastern provinces of Chonburi, Rayong, and Chanthaburi, while also passing through Suvarnabhumi International Airport. As the country's primary airport, Suvarnabhumi handles up to 65 million passengers and 1.35 million tons of cargo annually.

This growth has resulted in increasing traffic volumes and persistent congestion in the area, especially during rush hours. The critical sections of Motorway No. 7, from Srinakarin interchange towards Suvarnabhumi airport access routes, and extending to the Lad Krabang area, experience severe bottlenecks.

Addressing these issues is crucial to enhance travel efficiency and ensure broader benefits for the nation and its citizens.

PROJECT BENEFITS

ประโยชน์ของโครงการ



การพัฒนาโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะทำให้การเดินทางระหว่างกรุงเทพมหานคร ไปสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และภาคตะวันออก สามารถเดินทางได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น ซึ่งประโยชน์ในการดำเนินโครงการ มีรายละเอียด ดังนี้

➔ เพิ่มความจุในการรองรับปริมาณจราจรบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (ช่วงทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ – ทางแยกต่างระดับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) ซึ่งเป็นช่วงที่มีปริมาณจราจรหนาแน่น รวมทั้งเพิ่มคุณภาพของการเดินทางระดับการให้บริการ (LOS) ให้ดีขึ้น

➔ แยกการเดินทางระหว่างผู้ที่ต้องการเดินทางระยะไกลและระยะใกล้

➔ ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางเพิ่มขึ้น 20-40 กม./ชม. สามารถลดเวลาในการเดินทางจากจุดเริ่มต้นโครงการมายังจุดสิ้นสุดโครงการ (ทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ – ทางแยกต่างระดับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ – บริเวณพื้นที่ลาดกระบัง) เฉลี่ยประมาณ 30 นาที

➔ เพิ่มโครงข่ายทางพิเศษเชื่อมโยงโครงข่ายทางพิเศษปัจจุบันและอนาคต

➔ เพิ่มทางเลือกเส้นทางในการเดินทางสำหรับประชาชน

➔ สอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)



The Development of Srinakarin – Suvarnabhumi Airport Expressway Project will enhance travel convenience and speed for journeys between Bangkok and its metropolitan areas to Suvarnabhumi Airport and the eastern region. The benefits of the project are as follows:

➔ **Increased Traffic Capacity:** The project will expand traffic handling capacity on Motorway No. 7 (Srinakarin Interchange – Suvarnabhumi Airport Interchange), which currently experiences heavy traffic. It will also improve travel quality and the level of service (LOS).

➔ **Separation of Travel Needs:** The project will separate long-distance travelers from short-distance commuters.

➔ **Improved Travel Speed:** Average travel speeds are expected to increase by 20-40 km/h, reducing travel time from the project's starting point to its endpoint (Srinakarin Interchange – Suvarnabhumi Airport Interchange – Lad Krabang area) by an average of 30 minutes.

➔ **Enhanced Expressway Network:** It will strengthen the connection of the existing and future expressway networks.

➔ **Increased Travel Options:** The project will provide more route choices for the public.

➔ **Alignment with EEC Policy:** This development supports the Eastern Economic Corridor (EEC) special economic zone initiative.



ALIGNMENT AND ENTRANCE-EXIT OF PROJECT

แนวเส้นทางและทางขึ้น-ลง ของโครงการ

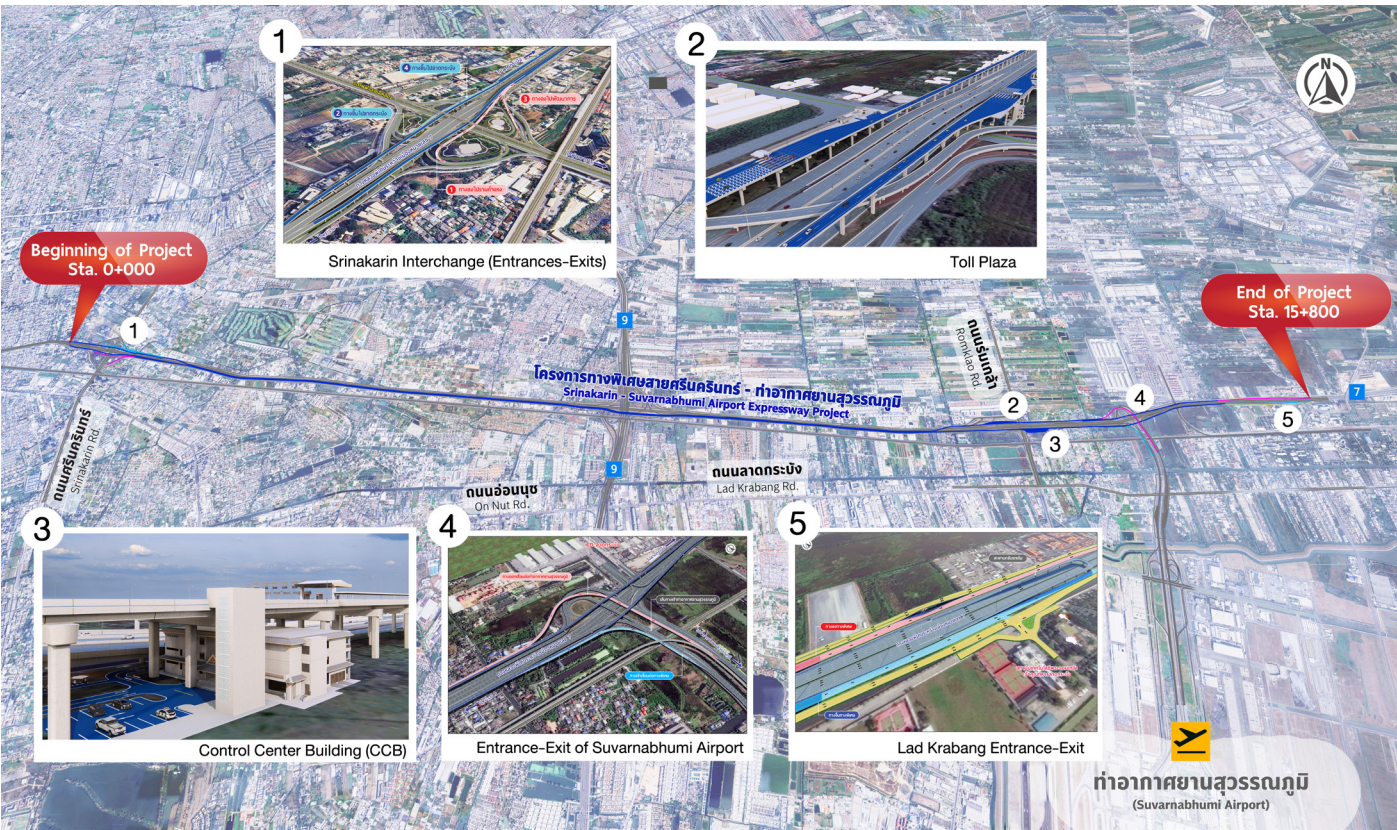
แนวเส้นทางโครงการเป็นรูปแบบทางยกระดับไปตามแนวเส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 โดยมีจุดเริ่มต้นบริเวณจุดปลายของทางพิเศษศรีรัช (ส่วน D) ตั้งอยู่บริเวณเกาะกลางระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางบริการเป็นทางยกระดับ 2 ฝั่ง แบ่งทิศทาง (ไป-กลับ) ทิศทางละ 2 ช่องจราจร มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกผ่านทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ จากนั้นทางยกระดับด้านทิศเหนือจะเบี่ยงลงมารวมกับทางยกระดับด้านทิศใต้เป็นโครงสร้างทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร เป็นระยะทางประมาณ 8.95 กิโลเมตร ผ่านทางแยกต่างระดับทับช้าง ก่อนจะแยกโครงสร้างเป็น 2 ฝั่งของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณทางแยกต่างระดับร่มเกล้า จากนั้นจะแยกออกจากทางหลักขนาด 2 ช่องจราจร เลี้ยวขวาเข้าเชื่อมทางเข้า-ออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่ทางแยกต่างระดับสุวรรณภูมิ และทางหลักจะมุ่งหน้าผ่านทางแยกต่างระดับสุวรรณภูมิ จากนั้นลดระดับลงที่จุดสิ้นสุดบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 บริเวณหน้าสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) รวมระยะทางประมาณ 15.8 กิโลเมตร

The project alignment consists of an elevated expressway following Motorway No. 7. It begins at the endpoint of Sri Rat Expressway (Section D), located in the both median between Motorway No. 7 and service roads. The expressway is designed as an elevated dual carriageway with two lanes per direction, heading eastward and passing through Srinakarin Interchange.

The northern elevated structure then merges with the southern structure into a four-lane elevated road for approximately 8.95 kilometers, crossing Thap Chang Interchange. At Rom Klao Interchange, the structure splits back into two elevated structures on either side of Motorway No. 7.

A branch of the expressway diverts into a two-lane elevated road, turning right to connect to Suvarnabhumi Airport at the Suvarnabhumi Interchange. The main expressway continues through Suvarnabhumi Interchange and descends at its endpoint on Motorway No. 7, near King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang (KMIL), covering a total length of approximately 15.8 kilometers.

Sta. (กม.)	ทางเข้า-ออกและทางแยกต่างระดับ Entrances-Exits and Intersections	จุดประสงค์ Objective
0+600	ทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ Srinakarin Interchange	เชื่อมต่อถนนศรีนครินทร์ และทางพิเศษศรีรัช (ส่วน D) Connecting Srinakarin Road and Si Rat Expressway (Section D)
13+350	ทางเข้า-ออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ Entrance-Exit of Suvarnabhumi Airport	เชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ Connecting Suvarnabhumi Airport
15+800	ทางขึ้น-ลงลาดกระบัง Lat Krabang Entrance-Exit	เชื่อมต่อทางขนานของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เพื่อเข้า-ออก โครงการ Connect to the parallel road of Motorway No. 7 for Entrance and Exit the project.



SCOPE OF PARTNERSHIP

ขอบเขตการร่วมลงทุนโครงการ



กทพ. เห็นถึงความสำคัญและศักยภาพของเอกชนในการดำเนินโครงการทางพิเศษ จึงเปิดโอกาสให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในโครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีขอบเขตการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน ดังนี้

- ▶ **ขอบเขตการลงทุนของภาครัฐ**
ภาครัฐ: รับผิดชอบการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตลอดทั้งโครงการ
- ▶ **ขอบเขตการลงทุนของภาคเอกชน**
เอกชน :
 - ➔ **งานส่วนที่ 1** เอกชนรับผิดชอบงานออกแบบและก่อสร้างงานโยธาของโครงการ รวมทั้งติดตั้งงานระบบทางพิเศษ ได้แก่ ระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง ระบบบริหารจัดการและควบคุมการจราจร และงานอาคารต่างๆ ภายในโครงการ
 - ➔ **งานส่วนที่ 2** เอกชนรับผิดชอบการดำเนินงานและบำรุงรักษา เอกชนจะเป็นผู้ดำเนินงานจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางและบริหารจัดการ

The Expressway Authority of Thailand (EXAT) recognizes the significant contribution and potential of the private sector in implementing expressway project. In this regard, EXAT has extended an invitation to the private sector to engage in a collaborative partnership for the development of Srinakarin-Suvarnabhumi Airport Expressway Project. The scope of this partnership between public and private sector is as follows:

- ▶ **Scope of public sector**
Public sector responsible for land acquisition throughout the project.
- ▶ **Scope of private sector**
 - ➔ **Part 1:** The private sector responsible for the detailed design of civil works and installation of expressway systems, including toll collection systems, traffic management and control systems, and building works within the project.
 - ➔ **Part 2:** The private sector responsible for the operation maintenance and collecting toll fees.

SCOPE of the PROJECT

ขอบเขตของโครงการ

โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ – ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ออกแบบเป็นทางยกระดับบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ที่มีมาตรฐานสูง มีการควบคุมการเข้า-ออกพร้อมทั้งมีองค์ประกอบตามมาตรฐานการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยขอบเขตของโครงการ ดังนี้

Part 1 Design and Construction ออกแบบและก่อสร้างโครงการ

งานโยธา

โครงการแบ่งเป็นทางยกระดับขนาด 2 ช่องจราจร 2 ฝั่ง บริเวณเกาะกลางระหว่างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และทางบริการ ช่วงจุดเริ่มต้น-สิ้นสุดโครงการ และทางยกระดับขนาด 4 ช่องจราจร ด้านทิศใต้ ช่วง กม. 1+850 – กม. 10+800 กว้างช่องละ 3.6 เมตร ไหล่ทางด้านซ้ายกว้าง 2.0 เมตร ไหล่ทางด้านขวากว้าง 1.0 เมตร ระยะทางรวมทั้งโครงการประมาณ 15.8 กิโลเมตร

Civil Work

The project includes Elevated 2-Lane Roads on Both Sides located in the median strip between Motorway No.7 and the service roads from at the beginning – end of the project and Elevated 4-Lane Roads on the South Side extending from Sta.1+850 to Sta.10+800, with each lane 3.6 meters wide. The left shoulder is 2.0 meters wide, and the right shoulder is 1.0 meter wide. The total distance of the Project is approximately 15.8 km.

งานระบบ

เอกชนจะต้องเป็นผู้ลงทุน ก่อสร้าง และติดตั้ง งานระบบตลอดทั้งโครงการ ดังต่อไปนี้

System Work

The Private sector is responsible for investing, construction, and installation of the system works for the entire project as follows.

ระบบเก็บค่าผ่านทาง

รูปแบบของระบบเก็บค่าผ่านทางเป็นระบบเปิด โดยผู้ใช้ทางพิเศษจะชำระค่าธรรมเนียมผ่านทางที่ด่านเก็บค่าผ่านทางที่ตั้งอยู่บนโครงทางพิเศษทางแยกต่างระดับร่มเกล้าทั้งขาเข้าและขาออกด้วยอัตราบริเวณค่าผ่านทางอัตราคงที่ โดยไม่ขึ้นอยู่กักระยะทาง และแบ่งตามประเภทของยานพาหนะ ประกอบด้วยระบบเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางแบบใช้พนักงาน (Manual Toll Collector System : MTC) และแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Toll Collection System : ETC)

Toll Collection System

The toll collection system is an open system where expressway users pay a flat toll fee at Rom Klao Interchange toll gates, both inbound and outbound. The fee is determined by a fixed rate, independent of travel distance, and varies by vehicle type. The system consists of Manual Toll Collection System (MTC) and Electronic Toll Collection System (ETC).

ระบบควบคุมและบริหารจัดการจราจร

ระบบควบคุมและบริหารจัดการจราจรจะต้องได้รับการออกแบบเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ และความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้งานทางพิเศษ โดยอย่างน้อยต้องประกอบด้วย ระบบตรวจจับปริมาณจราจร ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด ระบบวิทยุสื่อสาร ระบบป้ายปรับเปลี่ยนข้อความอัตโนมัติ ระบบโทรศัพท์ฉุกเฉิน ระบบป้ายแสดงเครื่องหมายจราจรและความเร็วอัตโนมัติ ระบบป้ายอัจฉริยะ ระบบเตือนสภาพอากาศบนทางพิเศษ ระบบจ่ายไฟฟ้าแบบอัจฉริยะ และระบบเครือข่ายสื่อสาร

Traffic Control and Management System

The traffic control and management system must be designed to ensure efficiency and safety for expressway users. At a minimum, the system should include the following components: Traffic Detection System, Closed-Circuit Television (CCTV) System, Radio Communication System, Automatic Variable Message Signs (VMS), Emergency Telephone System, Lane Control Sign, Smart Signage System, Weather Station, Smart Power Supply Distribution System, Communication Network System.

ระบบโครงข่ายสื่อสาร

ระบบโครงข่ายสื่อสารแบบโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสงตามขอบเขตงานที่กำหนด สำหรับใช้ในการสื่อสารและรับ-ส่งข้อมูลของระบบต่างๆ ภายในโครงการ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานข้อมูลและการควบคุมและสั่งการอย่างฉับพลัน

Communication

The private sector shall provide a sufficient communication network, a fiber optical network with the required specification, to ensure efficiency of data transfer among the computer network system and immediately response capabilities.

Part 2 Operation and Maintenance ดำเนินงานและบำรุงรักษา

เอกชนจะต้องเป็นผู้ดำเนินงาน บริหารจัดการและบำรุงรักษาโครงการทั้งหมด

The private sector shall be responsible for all operations management and maintenance of the entire project

- ➔ การดำเนินงานและบริหารระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง Toll Operation & Management
- ➔ การตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ Automated Speed Enforcement
- ➔ การติดตามและตรวจสอบสภาพจราจร และการสื่อสารข้อมูลแก่ผู้ใช้งาน Traffic Surveillance and Detection and Dynamic Traveller Information

อาคารศูนย์ควบคุมกลาง (CCB)

อาคารศูนย์ควบคุมกลาง (CCB) จะตั้งอยู่ใต้โครงสร้างทางพิเศษตรงด่านเก็บค่าผ่านทางบริเวณจุดตัดทางแยกต่างระดับร่มเกล้า เพื่อเป็นศูนย์กลางในการควบคุมจราจร รวมถึงอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทางพิเศษ

Central Control Building (CCB)

The Central Control Building (CCB) will be located beneath the project structure and toll gate at Rom Klao Interchange. It will serve as the central hub for traffic control, ensuring efficient management and providing convenience and safety for expressway users.

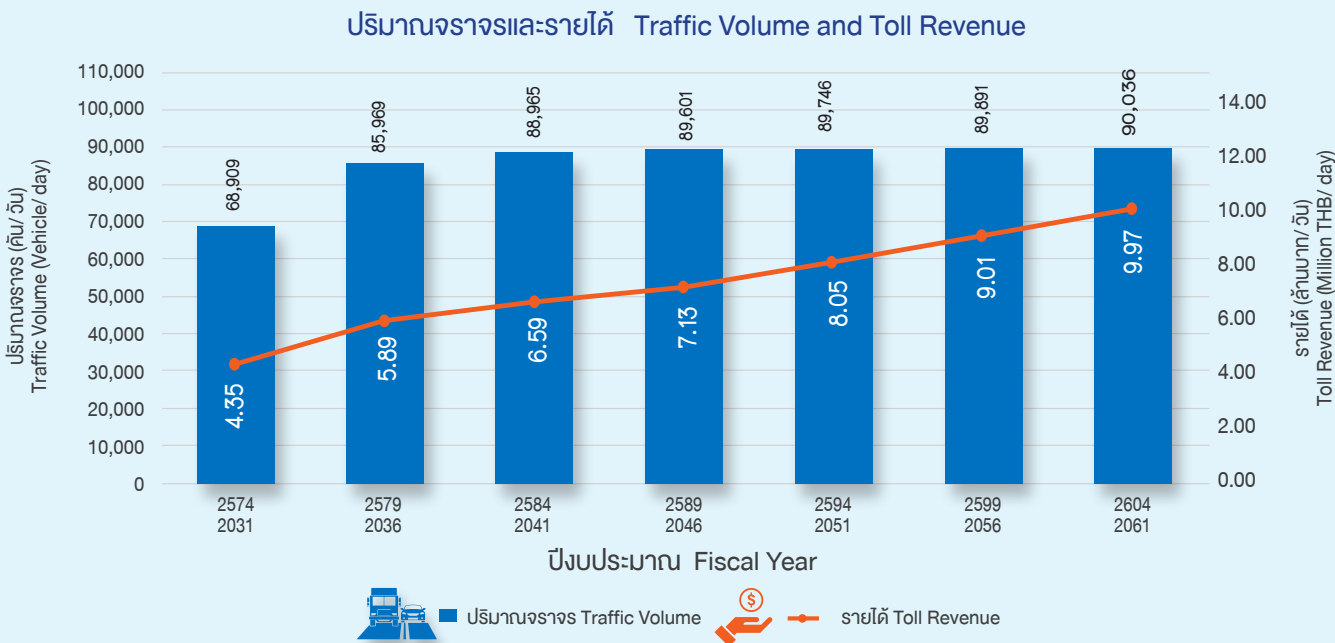
- ➔ ศูนย์บริการผู้ใช้ทาง Customer Service Center
- ➔ การให้บริการข้อมูลข่าวสาร Call Center Service
- ➔ การบริหารจัดการจราจรกรณีฉุกเฉิน Traffic Incident Management
- ➔ การบำรุงรักษางานโยธาส่งงานระบบ Civil Work and System Work Maintenance

TRAFFIC VOLUME AND REVENUE

ปริมาณจราจรและรายได้ค่าผ่านทาง

ปริมาณรถเข้าใช้ในโครงการ 68,909 คัน/วัน โดยมีรายได้ค่าผ่านทาง 4.35 ล้านบาท/วัน และจะเพิ่มขึ้นจนถึงปีที่ 30 ของโครงการจะมีปริมาณจราจร 90,036 คัน/วัน โดยมีรายได้ค่าผ่านทาง 9.97 ล้านบาท/วัน

The number of vehicles entering the project is 68,909 vehicles/day, with a toll revenue of 4.35 million baht/day, and will increase until the 30th year of the project, with a traffic volume of 90,036 vehicles/day, with a toll revenue of 9.97 million baht/day.



หมายเหตุ : อัตราค่าผ่านทาง ณ ปีเปิดให้บริการ เท่ากับ 60 90 และ 120 บาทสำหรับรถ 4 ล้อ รถ 6-10 ล้อ และรถมากกว่า 10 ล้อ ตามลำดับ
Note : Toll rates at the time of opening are projected at 60, 90, and 120 Baht for vehicles with 4 wheels, 6-10 wheels, and more than 10 wheels, respectively.

PROJECT DURATION

ระยะเวลาดำเนินโครงการ



โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีระยะเวลาการร่วมลงทุนประมาณ 33 ปี แบ่งออกเป็น 2 ระยะ ดังนี้

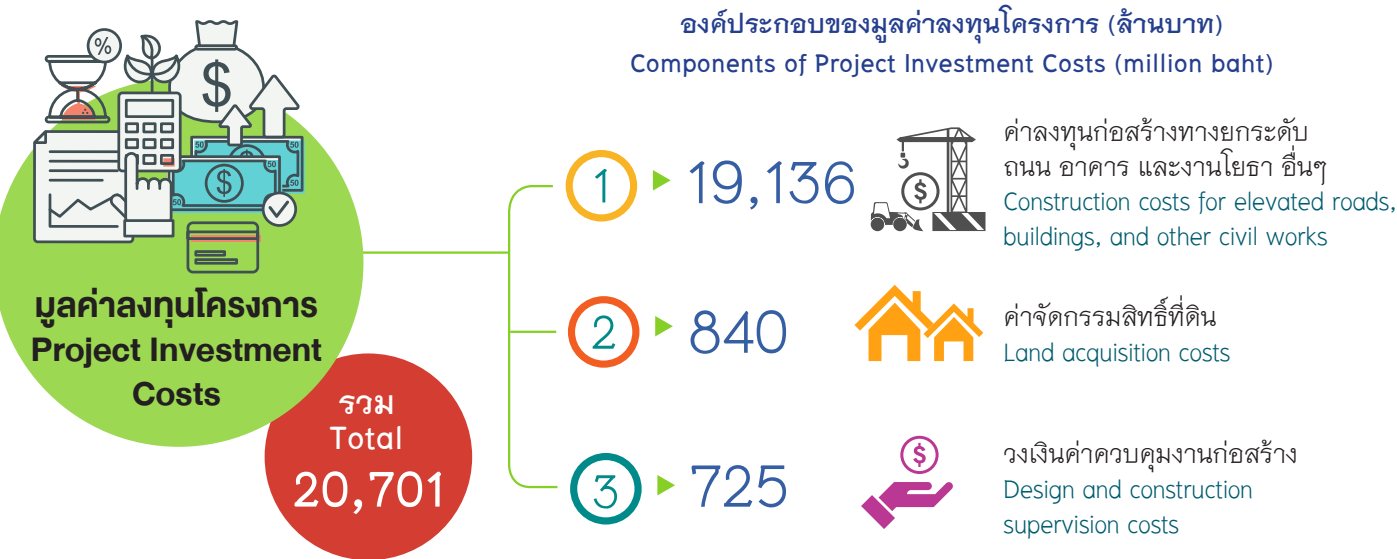
- ➔ ระยะเวลาการก่อสร้างโครงการ 3 ปี
- ➔ ระยะเวลาดำเนินงานและบำรุงรักษา ไม่เกิน 30 ปี นับจากการเปิดให้บริการ

The Srinakarin – Suvarnabhumi Airport Expressway Project has an investment period of approximately 33 years, divided into 2 period as follows:

- ➔ Construction period 3 Year
- ➔ Operation and maintenance period not exceeding 30 years from the date of service opening.

PROJECT INVESTMENT COSTS

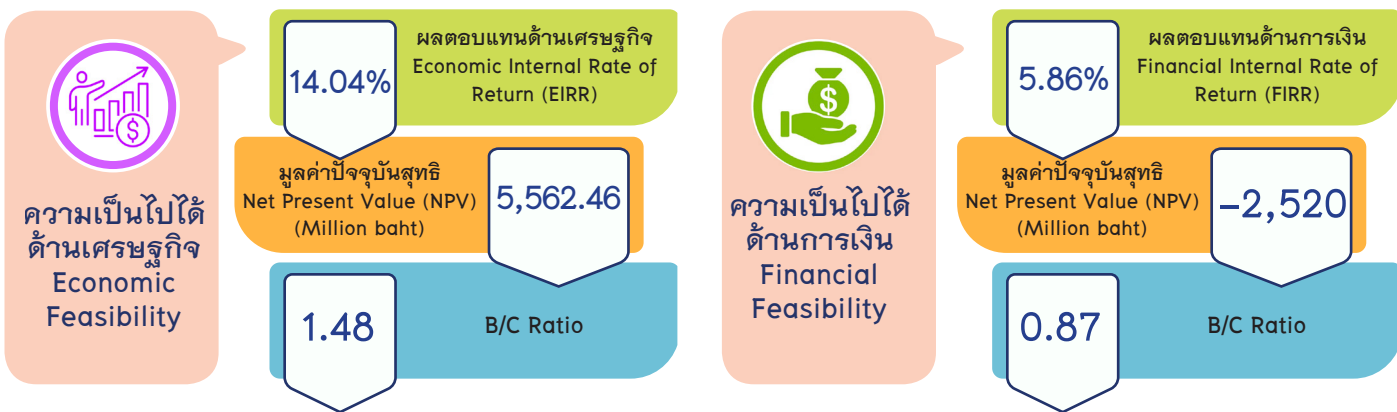
มูลค่าโครงการ



หมายเหตุ Note : 1. ราคาปีฐาน 2567 Base year price 2024
2. ค่าดำเนินงานและบำรุงรักษาโครงการตลอด 30 ปี จำนวน 10,621 ล้านบาท
Operation & maintenance cost 10,621 Million baht
3. ต้นทุนค่าใช้จ่ายโครงการรวมทั้งสิ้น จำนวน 31,322 ล้านบาท
The total of project cost 31,322 million baht.

ECONOMIC AND FINANCIAL FEASIBILITY OF THE PROJECT

ความเป็นไปได้ด้านเศรษฐกิจและการเงินของโครงการ



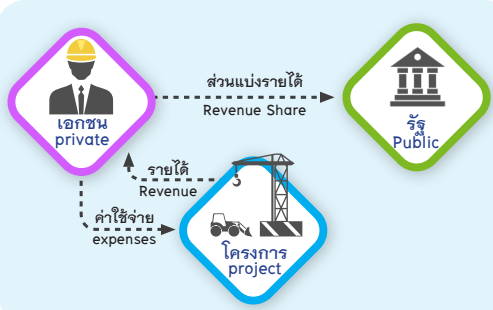
หมายเหตุ : อัตราคิดลดร้อยละ 12.00 อ้างอิงจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
Note : Discount rate 12.00 % refer Office of the National Economic and Social Development Council (NESDC)

หมายเหตุ : อัตราคิดลดร้อยละ 7.24 อ้างอิงจากอัตราต้นทุนเงินทุนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (Weighted-Average Cost of Capital : WACC) ของ กทพ. เฉลี่ยย้อนหลัง 10 ปี ตั้งแต่ปี 2558-2567
Note : Discount Rate 7.24 % refer Weighted-Average Cost of Capital (WACC) by EXAT, average over the past 10 years from 2015-2024

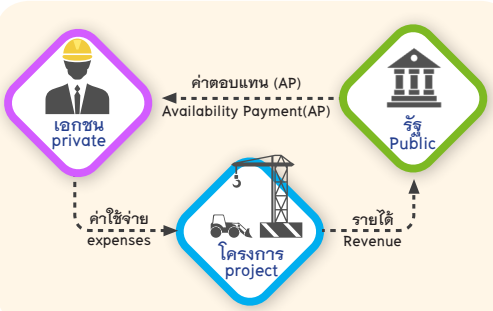
OPTIONS AND MODELS OF PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP INVESTMENT

ทางเลือกและรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน

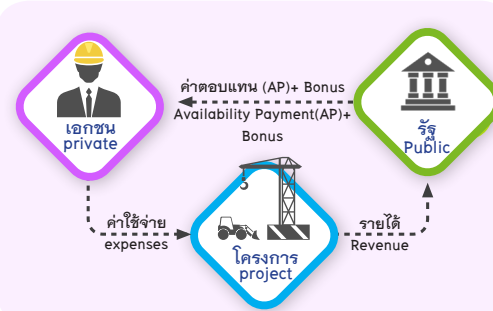
รูปแบบการร่วมลงทุน ระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnership (PPP) Models)



- Net Cost Concession**
- เอกชนผู้รับสัมปทานเป็นผู้จัดเก็บรายได้
 - เอกชนอาจเสนอส่วนแบ่งรายได้ให้แก่ภาครัฐ (ตามที่ตกลงกันในเงื่อนไขของสัญญา)
 - เอกชนลงทุนในโครงการทั้งหมดหรือบางส่วน
 - The private sector is the revenue collector.
 - The private sector may offer a share of the revenue to the public sector (as agreed in the terms of the contract).
 - Private sector investment in all or part of the project.



- Gross Cost Concession**
- ภาครัฐเป็นผู้จัดเก็บรายได้ โดยจะจ่ายค่าตอบแทนให้กับเอกชนผู้รับสัมปทานตามจำนวนและระยะเวลาที่ตกลงกันไว้ในสัญญา
 - เอกชนผู้รับสัมปทานเป็นผู้ดำเนินการและบริหารจัดการโครงการ
 - The public sector is the one who collects the revenue and pays compensation to the private sector according to the amount and period agreed upon in the contract.
 - The private sector is the operator and manager of the project.



- Modified Gross Cost Concession**
- ภาครัฐเป็นผู้จัดเก็บรายได้
 - ภาครัฐจ่ายค่าตอบแทนให้กับเอกชน ซึ่งหากเอกชนสามารถดำเนินการได้ดีกว่าที่คาดหวังไว้ เอกชนจะได้รับผลตอบแทนพิเศษเพิ่มเติม
 - เอกชนผู้รับสัมปทานเป็นผู้ดำเนินการและบริหารจัดการโครงการ
 - The public sector is the revenue collector.
 - The public sector pays compensation to the private sector, and if the private sector performs better than expected, the private sector will receive additional special compensation.
 - The private sector is the operator and manager of the project.

การศึกษาและจำแนกขอบเขตและความรับผิดชอบระหว่างภาครัฐและเอกชน

ขอบเขตสำหรับการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชนแบ่งออกเป็น 4 หมวดหลัก ได้แก่ งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน งานก่อสร้างงานโยธา งานติดตั้งงานระบบ และงานดำเนินการและบำรุงรักษาโครงการ และแบ่งออกเป็น 2 กรณี คือ **PPP1** : ภาคเอกชนจะเป็นผู้รับผิดชอบการลงทุนงานก่อสร้างงานโยธาทั้งหมด พร้อมทั้งติดตั้งงานระบบ พร้อมทั้งดำเนินงานและบำรุงรักษาทั้งโครงการ และ **PPP2** : ภาครัฐจะเป็นผู้รับผิดชอบการลงทุนงานก่อสร้างงานโยธาทั้งหมด ภาคเอกชนจะเป็นผู้รับผิดชอบติดตั้งงานระบบ พร้อมทั้งดำเนินงานและบำรุงรักษาทั้งโครงการ

The scope and responsibilities between the public and private sectors.

The scope of public-private partnership is divided into 4 main categories: land acquisition, civil work, system work, and project operation and maintenance. It is divided into 2 cases: **PPP1**: the private sector will be responsible for all civil work investment, system work, operation and maintenance of the entire project, and **PPP2**: the public sector will be responsible for all civil work investment, while the private sector will be responsible for system work, operation and maintenance of the entire project.

ขอบเขตความรับผิดชอบ Scope of responsibility	PPP1						PPP2					
	PPP Net Cost		PPP Gross Cost		PPP Modified Gross Cost		PPP Net Cost		PPP Gross Cost		PPP Modified Gross Cost	
	ภาครัฐ Public	เอกชน Private	ภาครัฐ Public	เอกชน Private	ภาครัฐ Public	เอกชน Private	ภาครัฐ Public	เอกชน Private	ภาครัฐ Public	เอกชน Private	ภาครัฐ Public	เอกชน Private
งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน Land Acquisition	✓		✓		✓		✓		✓		✓	
งานก่อสร้างงานโยธา Civil Works		✓		✓		✓	✓		✓		✓	
งานติดตั้งงานระบบ System Works		✓		✓		✓		✓		✓		✓
งานดำเนินการและบำรุงรักษา Operation and Maintenance		✓		✓		✓		✓		✓		✓
รายได้ Revenue		✓	✓		✓			✓	✓		✓	

หมายเหตุ : กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินของโครงการที่เหมาะสม คือ รูปแบบ Build – Transfer – Operation (BTO) เอกชนจะต้องโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินทั้งโครงการให้ภาครัฐทันทีที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยเอกชนยังมีสิทธิในการบริหารจัดการและดูแลทรัพย์สินที่มีตามระยะเวลาที่กำหนดในสัญญา

Note : The asset ownership scheme of the project is Build-Transfer-Operate (BTO). Upon construction completion, the ownership of project assets shall be failed to public sector, while the private investor will be granted the right to manage and maintain the assets during the partnership period.

PROJECT DEVELOPMENT TIMELINE

กรอบระยะเวลาดำเนินโครงการ





Expressway Authority of Thailand

EXAT Expressway Administration Center
111 Rim Khlong Bang Kapi Rd., Bang Kapi,
Huai Khwang, Bangkok 10310
Tel: (+66) 2 558 9800 ext. 22743
Email: srinakaran-suvarnabhumi@exat.co.th

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ.
เลขที่ 111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ
เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310
โทร 0 2558 9800 ต่อ 22743
Email: srinakaran-suvarnabhumi@exat.co.th



Decade consultant Co., Ltd.
1199 Piyawan Tower 8th Fl.,
Phaholyothin Rd., Phayathai,
Bangkok 10400, Thailand.
Tel: (+66) 2 619 9931
Fax: (+66) 2 619 9932
Email: dc@decade.co.th

บริษัท ดีเคด คอนซัลแตนท์ จำกัด
1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 8 ถนนพหลโยธิน
แขวงพญาไท เขตพญาไท
กรุงเทพมหานคร 10400
เบอร์ติดต่อ : 02-619-9931
Email : dc@decade.co.th



MAA Consultants Co., Ltd.
221/1 Soi Prachachuen 37,
Prachachuen Road,
Wong Sawang, Bang Sue,
Bangkok 10800, Thailand.
Tel: (+66) 2 975 9300
Fax: (+66) 2 975 9311
Email: maa@maathai.com

บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด
221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น
แขวงวงศ์สวาง เขตบางซื่อ
กรุงเทพมหานคร 10800
เบอร์ติดต่อ : 0-2975-9300
โทรสาร : 0-2975-9311
Email : maa@maathai.com



InfraTrans Consultants Co., Ltd.
315/7 Premium Place 10 (Kaset-Nawamin)
Sukhonhasawat Road
Ladprao Bangkok 10230
Tel: (+66) 2 029 9542
Fax: (+66) 2 029 9542
Email: infratrans2017@gmail.com

บริษัท อินฟราทรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
315/7 พรีเมียมเพลส 10 (เกษ-นวมินทร์)
ถนนสุขุมวิท แขวงลาดพร้าว
เขตลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร 10230
เบอร์ติดต่อ : 0-2029-9542
โทรสาร : 0-2029-9542
Email: infratrans2017@gmail.com



Macro Consultants Co., Ltd.
20 Soi Ratchadaphised 36,
Ratchadaphised Road, Ladyao,
Khet Jatujak, Bangkok, 10900
Tel: (+66) 2 939-0511-5
Fax: (+66) 2 939 0520
E-mail: macro01@gmail.com

บริษัท แมคโครคอนซัลแตนท์ จำกัด
20 ซ.รัชดาภิเษก 36 ถนนรัชดาภิเษก
แขวงลาดยาว เขตจตุจักร
กรุงเทพมหานคร 10900
เบอร์ติดต่อ : 0-2939-0511-5
โทรสาร : 0-2939-0520
Email: macro01@gmail.com