



กระทรวงคมนาคม
Ministry of Transport



กรมทางหลวง
Department of Highways



M5



Market Sounding Seminar

Public Private Partnership for the

Utraphimuk Elevated Tollway Extension Intercity Motorway

Rangsit – Bang Pa-In Section

วัตถุประสงค์ประเด็น และผลที่คาดว่าจะได้รับจากการจัดรับฟังความคิดเห็น

วัตถุประสงค์และประเด็น

ให้ข้อมูลรายละเอียดของโครงการ และรับฟังข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะจากภาคเอกชน ในประเด็นต่างๆ เช่น

- รูปแบบโครงการ
- ปริมาณจราจรและการประมาณรายได้
- ต้นทุนค่าใช้จ่ายของโครงการ
- สมมติฐานทางการเงินของโครงการ
- การสนับสนุนจากภาครัฐ
- รูปแบบการร่วมลงทุน (PPP Model)
- ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นกับโครงการ
- การจัดการความเสี่ยงระหว่างภาครัฐและเอกชน
- มาตรการสนับสนุนโครงการ และมาตรการเพื่อลดความเสี่ยง
- กลไกการชำระเงิน
- คุณสมบัติของเอกชนในร่วมลงทุน

ผลที่คาดว่าจะได้รับ

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในประเด็นต่างๆ เพื่อนำไปใช้ประกอบการศึกษารูปแบบการร่วมลงทุนและองค์ประกอบต่างๆ ที่เหมาะสม และจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการร่วมลงทุนข้อมูลรายละเอียดของโครงการ ต่อไป



แผนการจัด Market Sounding

Market Sounding Seminar



26 สิงหาคม 2562



โรงแรมอนันตรา สยาม กรุงเทพฯ



วัตถุประสงค์หลัก :

- เพื่อแจ้งให้ภาคเอกชนทราบถึงโอกาสการลงทุน
- เพื่อให้ข้อมูลโครงการแก่ภาคเอกชน
- รับฟังข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะของภาคเอกชนต่อการพัฒนาโครงการและการร่วมลงทุน

Market Sounding Interview



ระหว่าง 9-13 กันยายน 2562



โรงแรม เดอะ สุโกศล กรุงเทพฯ



วัตถุประสงค์หลัก :

- เพื่อให้ข้อมูลโครงการโดยละเอียดแก่ภาคเอกชน
- เพื่อรวบรวมความคิดเห็นและข้อเสนอแนะโดยละเอียดจากภาคเอกชน

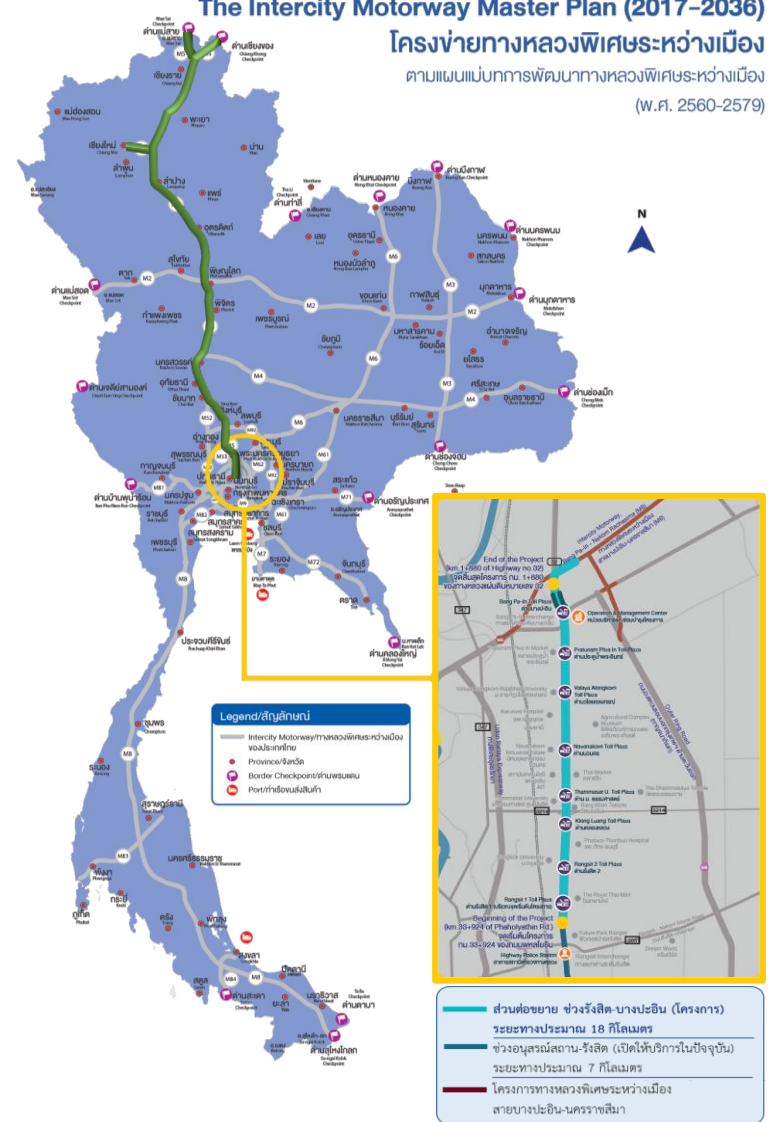
Motorway Network

The Intercity Motorway Master Plan (2017-2036)

โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

ตามแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

(พ.ศ. 2560-2579)



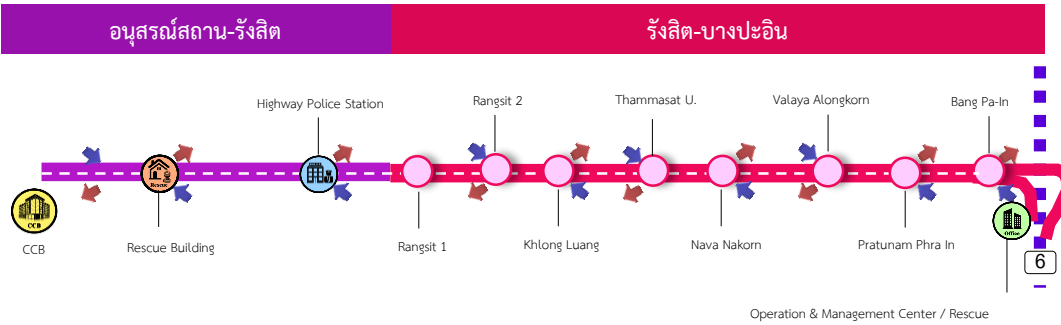
- ❑ โครงการฯ เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายกรุงเทพมหานคร-ด่านแม่สาย/เชียงของ (M5)
- ❑ โครงการฯ ได้รับบรรจุเป็นโครงการที่มีความสำคัญในระยะเร่งด่วน ตามแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)
- ❑ โครงการฯ เป็นส่วนต่อขยายของทางยกระดับอุตราภิมุขที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน ซึ่งประกอบด้วย 2 ช่วง ได้แก่
 - 1) ช่วงอนุสรณ์สถาน-รังสิต (กรมทางหลวง)
 - 2) ดินแดง-อนุสรณ์สถาน (Tollway)
- ❑ การพัฒนาโครงการฯ จะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพหลโยธิน และถนนวิภาวดี
- ❑ โครงการฯ ทำหน้าที่เป็นเส้นทางเชื่อมต่อการเดินทางจากใจกลางกรุงเทพมหานครสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้โดยตรงผ่านโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน-นครราชสีมา (อยู่ระหว่างก่อสร้าง)

สรุปองค์ประกอบโครงการ

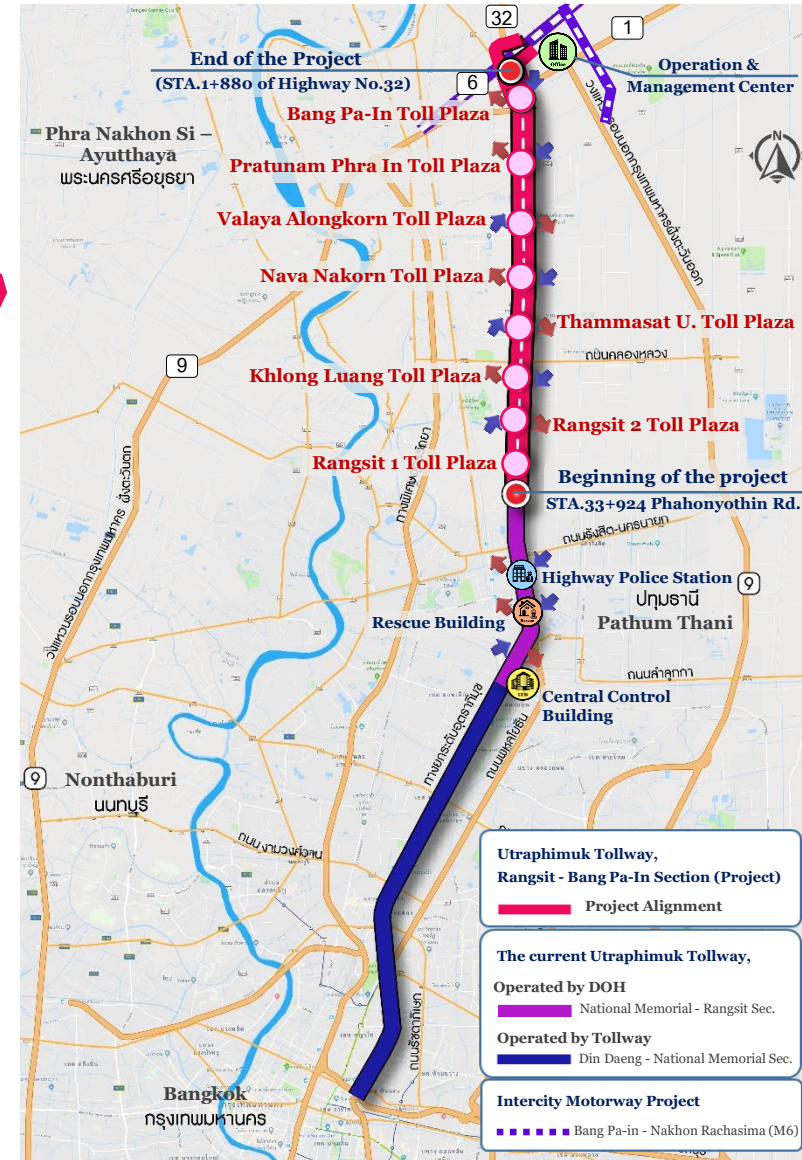
- จุดเริ่มต้นโครงการ : STA.33+924 ของถนนพหลโยธิน
- จุดสิ้นสุดโครงการ : STA.1+880 ของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32
- การเชื่อมต่อกับโครงข่ายคมนาคม : เชื่อมต่อกับทางยกระดับอุตสาหกรรมปัจจุบัน และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-นครราชสีมา
- ระยะทาง : ประมาณ 18 กิโลเมตร
- ลักษณะโครงการ : ทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร
- ทางขึ้น-ลง : 7 จุด พร้อมทางกลับรถ
- ด่านจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง : 8 แห่ง
- ระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง : ระบบเปิด ชำระค่าผ่านทางที่ทางลง
- ระบบการจัดเก็บ : 2 ประเภท ได้แก่ MTC และ ETC
- อาคารประกอบที่สำคัญ :
 - อาคารศูนย์ควบคุมกลาง 1 จุด
 - อาคารจัดเก็บค่าผ่าน 8 แห่ง
 - อาคารกู้ภัย 1 แห่ง
 - อาคารสถานีตำรวจ 1 แห่ง
 - อาคารหน่วยบริหารและซ่อมบำรุงโครงการ 1 จุด



ขอบเขตโครงการ



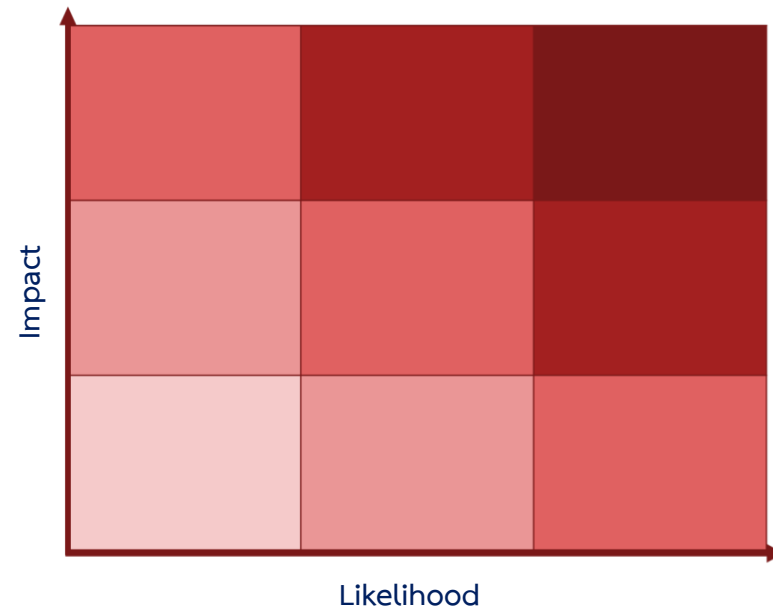
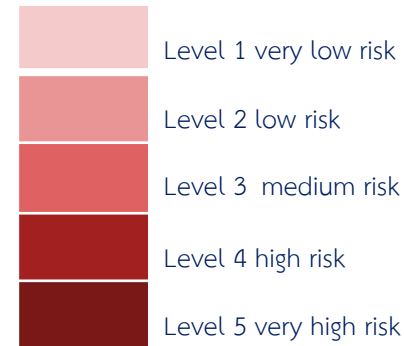
	อนุสรณ์สถาน-รังสิต	รังสิต-บางปะอิน
งานเวนคืนที่ดิน และจ่ายค่าชดเชยทรัพย์สิน	-	กรมทางหลวง
งานก่อสร้างโยธา	-	กรมทางหลวง/ ภาคเอกชน
งานก่อสร้างและติดตั้งระบบ	ภาคเอกชน	ภาคเอกชน
การดำเนินงานและบำรุงรักษา	ภาคเอกชน	ภาคเอกชน



ระยะเวลาการร่วมลงทุน ระหว่าง 10-30 ปี (หลังเปิดให้บริการ)

ประเด็นความเสี่ยงของโครงการ

- ความเสี่ยงทางสถานที่ตั้ง (Site Risk)
- ความเสี่ยงในเรื่องการออกแบบ (Design risk)
- ความเสี่ยงด้านการก่อสร้างและการทดสอบ (Construction and commissioning risk)
- ความเสี่ยงในเรื่องความพร้อมของโครงการ (Readiness of project risk)
- ความเสี่ยงทางการเงิน (Financial risk)
- ความเสี่ยงทางพาณิชย์ (Commercial Risk)
- ความเสี่ยงจากการดำเนินงานของโครงการร่วมลงทุน (Operation risk)
- ความเสี่ยงจากการบำรุงรักษาทรัพย์สินที่ใช้สำหรับดำเนินโครงการร่วมลงทุน (Maintenance risk)
- ความเสี่ยงทางสิ่งแวดล้อม (Environmental risk)
- ความเสี่ยงทางสังคม (Social risk)
- ความเสี่ยงทางเศรษฐกิจ (Economic risk)
- ความเสี่ยงทางเศรษฐกิจ (Economic risk)
- ความเสี่ยงทางกฎหมาย (Legal and regulatory risk)
- ความเสี่ยงที่เกิดจากคู่สัญญา (Counterpart risk)
- ความเสี่ยงด้านระบบเครือข่ายคมนาคม และสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องและจำเป็นต่อ
- การดำเนินโครงการร่วมลงทุน (Network connectivity and Utilities risk)
- ความเสี่ยงจากเหตุสุดวิสัย (Force Majeure)



แผนระยะเวลาการดำเนินโครงการ

2019

รายงานการศึกษาวิเคราะห์ความ
เหมาะสมการให้เอกชนร่วมลงทุน
แล้ว
เสร็จ

2020 - 2021

ขออนุมัติโครงการฯ และ
คัดเลือกเอกชนผู้ร่วมลงทุน

2022 -2024

ก่อสร้างโครงการ



2021

เวนคืนที่ดินและจ่ายค่าชดเชย
ทรัพย์สิน

2025

เปิดให้บริการ