



กระทรวงคมนาคม



สำนักงานนโยบายและแผน  
การขนส่งและจราจร



TOD คมนาคม  
สร้างเมือง  
เมืองสร้างสุข สุขสร้างได้



# โครงการศึกษาพัฒนาเมือง กับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

## การสัมมนา Market Sounding TOD เมืองพัทยา ด้านการลงทุนและการเงิน

14 สิงหาคม 2563

วันศุกร์ที่ 14 ส.ค. 2563 เวลา 13.00-16.30 น.  
ณ ห้องพิมาน โรงแรมแกรนด์ พาลาสโซ่

### นำเสนอโดย



บริษัท ทีบี คอนซัลติง เอนจิเนียริ่ง  
แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



บริษัท เอซีเอ็น เอ็นจิเนียริ่ง  
คอนซัลแต้นส์ จำกัด



บริษัท เอ็ม เอ เอ  
คอนซัลแต้นท์ จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์  
คอมมูนิตีเคชั่นส์ จำกัด



บริษัท นิปปอน โคอิ จำกัด



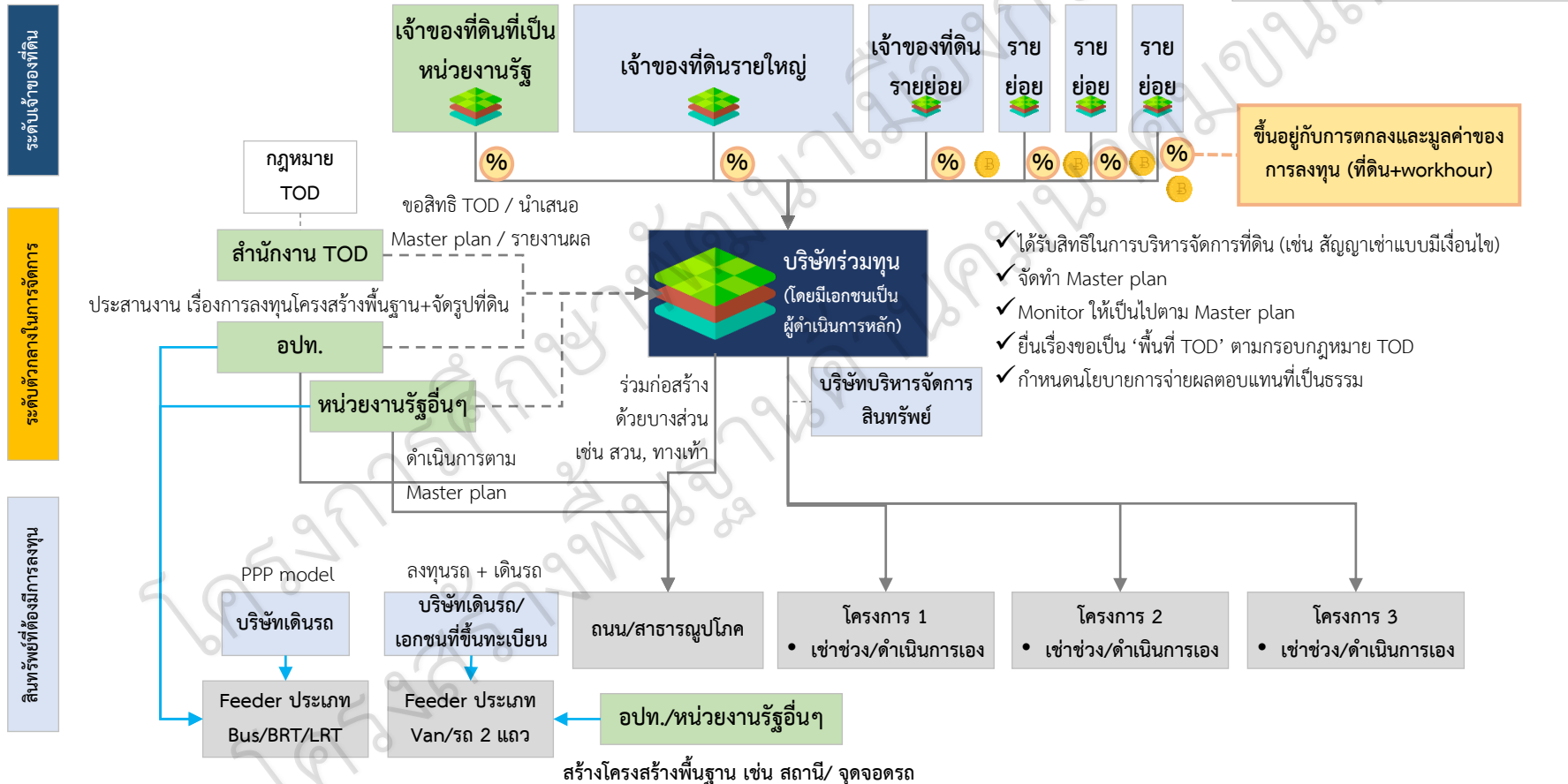
บริษัท ไพรม์สตรีท แอดไวเซอร์  
(ประเทศไทย) จำกัด



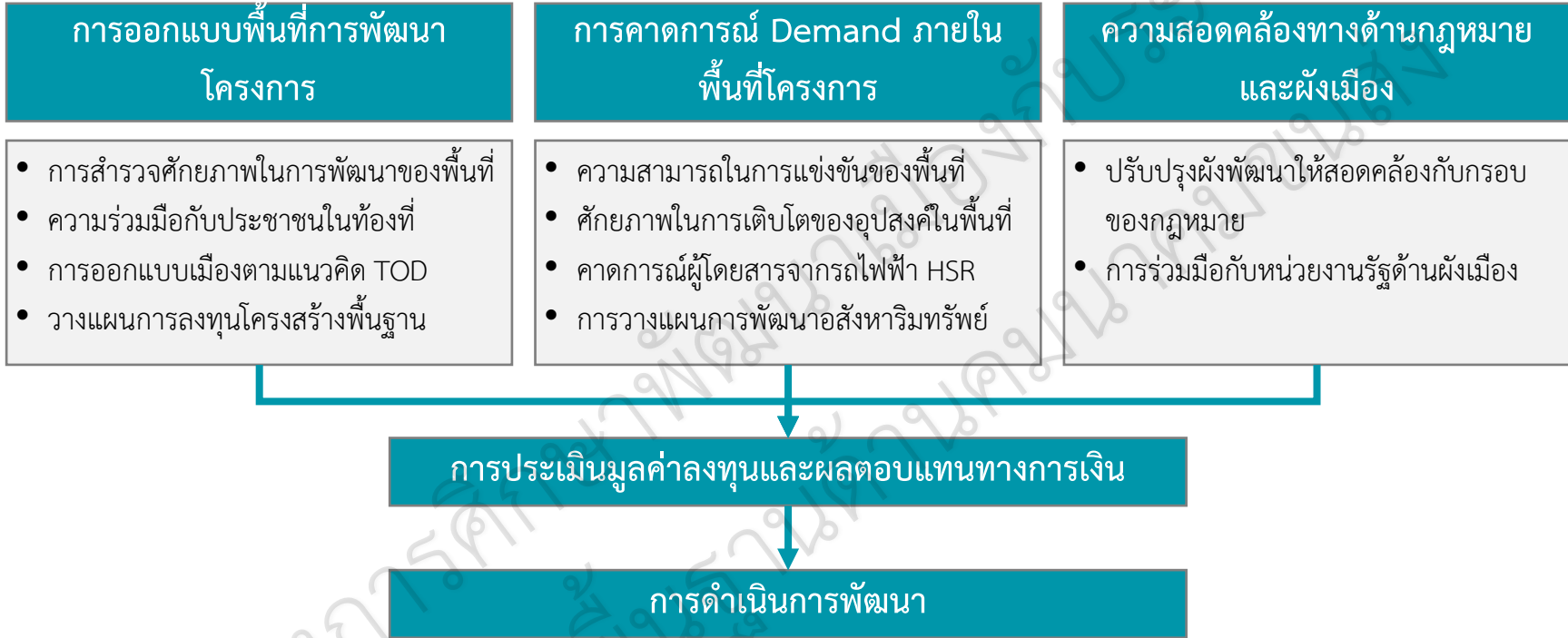
NIKKEN  
EXPERIENCE. INTEGRATED  
NIKKEN SEKKEI Ltd.

# ลักษณะการลงทุน TOD ที่มีความเหมาะสม

## INVESTMENT LANDSCAPE



## ความเชื่อมโยงของการพัฒนาโครงการและการเงินการลงทุน



# สรุปภาพรวมข้อเสนอแนะเบื้องต้นด้านการลงทุนในโครงการ TOD

	ประเภทสินทรัพย์			
รายการการลงทุนในพื้นที่	<b>ที่ดินและการจัดรูปที่ดิน</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• การจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนา</li> <li>• ค่าชดเชยสำหรับผู้ได้รับผลกระทบ</li> <li>• ค่าใช้จ่ายในการเวนคืนที่ดิน (หากมี)</li> </ul>	<b>โครงสร้างพื้นฐานสาธารณูปโภค</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ถนนและทางเท้า</li> <li>• ระบบสาธารณูปโภค</li> <li>• พื้นที่สาธารณะและอื่น ๆ</li> </ul>	<b>โครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งรอง</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ระบบขนส่งรองภายในเมืองเป้าหมาย (เช่น รถไฟรางเบา หรือ รถบัส เป็นต้น)</li> </ul>	<b>การลงทุนโครงการอสังหาริมทรัพย์</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• โครงการประเภทที่อยู่อาศัย</li> <li>• โครงการเชิงพาณิชย์</li> </ul>
รูปแบบการลงทุน	การลงทุนตรง (Direct)	การลงทุนตรง (Direct) หรือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาระหว่างรัฐ-เอกชน	การร่วมทุนรัฐ-เอกชน (PPP)	การลงทุนตรง (Direct)
ผู้ลงทุน	ภาครัฐ	ภาครัฐ หรือเอกชนที่มีส่วนร่วมจากการได้สิทธิการพัฒนาพื้นที่	ภาครัฐ + คนท้องถิ่นในพื้นที่	ภาคเอกชน
แหล่งเงินทุน	<b>แหล่งเงินทุนหลัก</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เงินงบประมาณ</li> <li>- เงินกองทุนจัดรูปที่ดิน</li> <li>- เงินสถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน</li> </ul> <b>แหล่งเงินทุนเสริม (หากมี)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เงินกู้ยืมจากภาครัฐ</li> <li>- การออกพันธบัตร อปท.</li> </ul>	<b>แหล่งเงินทุนหลัก</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เงินงบประมาณ</li> <li>- เงินทุนจากภาคเอกชน (หนี้สิน/ทุน)</li> </ul> <b>แหล่งเงินทุนเสริม (หากมี)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เงินกู้ยืมจากภาครัฐ</li> <li>- การออกพันธบัตร อปท.</li> </ul>	<b>แหล่งเงินทุนหลัก</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เงินงบประมาณและส่วนเกินจากปีงบประมาณ</li> <li>- เงินทุนจากภาคเอกชน (หนี้สิน/ทุน)</li> </ul> <b>แหล่งเงินทุนเสริม (หากมี)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กองทุนโครงสร้างพื้นฐาน</li> </ul>	<b>แหล่งเงินทุนหลัก</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เงินทุนจากภาคเอกชน (หนี้สิน/ทุน)</li> </ul> <b>แหล่งเงินทุนเสริม (หากมี)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กองทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ (REITs)</li> </ul>
มาตรการสนับสนุน	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 8 ปี (แต่ไม่เกิน 100% ของเงินลงทุน) ตามข้อกำหนด BOI</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• สิทธิประโยชน์ด้านภาษีสำหรับโครงการที่สอดคล้องกับหลักการพัฒนาเมือง TOD</li> <li>• การลดค่าใช้จ่ายค่าธรรมเนียม</li> </ul>

## คาดการณ์เงินลงทุนและขอบเขตความรับผิดชอบของแต่ละประเภทของสินทรัพย์ (1/3)

**1** โครงสร้างพื้นฐาน  
 สาธารณูปโภค

หน่วย: ล้านบาท

ข้อ	การลงทุนในระบบโครงสร้างพื้นฐาน	จำนวนทั้งหมด (ล้านบาท)	ระยะเร่งด่วน (2564-2565)	ระยะที่ 1 (2566-2570)	ระยะที่ 2 (2571-2575)	ระยะที่ 3 (2576-2580)	ขอบเขต และหน้าที่
1	การก่อสร้างถนน ทางเท้าและงานระบบ	2,199	-	2,189	10	-	ภาครัฐ
2	ทางเดินยกระดับ (Skywalk)	494	-	375	119	-	
3	สวนสาธารณะในพื้นที่ TOD	19	-	-	6	13	
4	สถานีจ่ายไฟฟ้าย่อย	135	-	135	-	-	
5	โรงบำบัดน้ำเสีย	52	-	26	26	-	
6	การพัฒนากระบวนเดินรถสาธารณะ	1,433	-	1,433	-	-	
7	สถานีระบบขนส่งรอง (Feeder hub)	58	-	58	-	-	
8	พื้นที่ Station Plaza หน้าสถานี	159	-	159	-	-	
มูลค่าเงินลงทุนทั้งหมด		<b>4,549</b>	-	<b>4,375</b>	<b>161</b>	<b>13</b>	

## คาดการณ์เงินลงทุนและขอบเขตความรับผิดชอบของแต่ละประเภทของสินทรัพย์ (2/3)



หน่วย: ล้านบาท

ข้อ	การลงทุนในระบบโครงสร้างพื้นฐาน	จำนวนทั้งหมด (ล้านบาท)	ระยะเร่งด่วน (2564-2565)	ระยะที่ 1 (2566-2570)	ระยะที่ 2 (2571-2575)	ระยะที่ 3 (2576-2580)	ขอบเขต และหน้าที่
1	ค่าก่อสร้างงานโยธา	64	-	64	-	-	ภาครัฐร่วม ทุนกับเอกชน (PPP)
2	เงินลงทุนจัดหารถ	481	-	481	-	-	
3	เงินลงทุนงานระบบ	111	-	111	-	-	
4	ค่าจัดหาพื้นที่ซ่อมบำรุง	87	-	87	-	-	
5	ค่าธรรมเนียมเบิกเงินกู้	4	-	4	-	-	
6	ดอกเบี้ยระหว่างการก่อสร้าง (IDC)	15	-	15	-	-	
	<b>มูลค่าเงินลงทุนทั้งหมด</b>	<b>762</b>	-	<b>762</b>	-	-	

## คาดการณ์เงินลงทุนและขอบเขตความรับผิดชอบของแต่ละประเภทของสินทรัพย์ (3/3)

### 3 การลงทุนโครงการ อสังหาริมทรัพย์



#### 3.1 การลงทุนในโครงการอสังหาริมทรัพย์เพื่อการพาณิชย์

หน่วย: ล้านบาท

ข้อ	การลงทุนในระบบโครงสร้างพื้นฐาน	จำนวนทั้งหมด (ล้านบาท)	ระยะเร่งด่วน (2564-2565)	ระยะที่ 1 (2566-2570)	ระยะที่ 2 (2571-2575)	ระยะที่ 3 (2576-2580)	ขอบเขตและหน้าที่
1	Retail	3,246	-	1,553	881	812	ภาคเอกชน
2	Office	3,732	-	2,108	788	836	
3	MICE	432	-	291	141	-	
4	Hotel	6,224	-	2,598	3,626	-	
	มูลค่าเงินลงทุนทั้งหมด	13,634	-	6,550	5,436	1,648	

#### 3.2 การลงทุนในโครงการอสังหาริมทรัพย์เพื่อที่อยู่อาศัย

หน่วย: ล้านบาท

ข้อ	การลงทุนในระบบโครงสร้างพื้นฐาน	จำนวนทั้งหมด (ล้านบาท)	ระยะเร่งด่วน (2564-2565)	ระยะที่ 1 (2566-2570)	ระยะที่ 2 (2571-2575)	ระยะที่ 3 (2576-2580)	ขอบเขตและหน้าที่
1	Condo	18,054	-	7,296	7,632	3,126	ภาคเอกชน
2	Service Apartment	2,051	-	1,161	429	461	
	มูลค่าเงินลงทุนทั้งหมด	20,105	-	8,457	8,061	3,587	

## อัตราผลตอบแทนที่คาดการณ์ภายในพื้นที่ TOD

ประเภท อสังหาริมทรัพย์	อสังหาริมทรัพย์	มูลค่าลงทุน รวม (ล้านบาท)	มูลค่ากระแสเงินสด (NPV) (ล้านบาท) <sup>[1]</sup>	อัตรา ผลตอบแทน ภายใน (IRR)	แหล่งที่มา ของข้อมูล
โครงการ อสังหาริมทรัพย์เพื่อ การพาณิชย์	Retail	3,246	3,032	14.7%	JLL, Decade
	Office	3,732	4,257	14.3%	JLL, Decade
	MICE	432	1,514	21.7%	JLL, Decade
	Hotel	6,224	4,630	13.8%	JLL, Decade
โครงการ อสังหาริมทรัพย์ เพื่อที่อยู่อาศัย	Condo	18,054	2,237	39.8%	JLL, Decade
	Service Apartment	2,051	8,020	15.7%	JLL, Decade
ระบบขนส่งรอง	รถโดยสารสาธารณะ	762	N/A <sup>[2]</sup>	N/A <sup>[2]</sup>	Decade

หมายเหตุ: [1] มูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตราคิดลดเท่ากับ 7%

[2] ขึ้นอยู่กับรูปแบบการลงทุนและการสนับสนุนจากภาครัฐ