

1. กรณีรัฐเป็นผู้ลงทุนและดำเนินการเอง (PSC/SOE)		
ข้อดี	ข้อเสีย	
1. -ไม่มี-	1. รัฐต้องจัดสรรงบประมาณมาก่อสร้าง (CAPEX) ประมาณ 4,627.072 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายดำเนินการ (OPEX) อีก 1,278.811 ล้านบาท แต่จะไม่ได้ผลตอบแทนด้านการเงินค้ำทุน เนื่องจากไม่สามารถจัดเก็บค่าผ่านทางได้	1.
	2. ในกรณีนี้ หากรัฐดำเนินการเอง สาธารณชนอาจมองว่าเป็นการเอื้อประโยชน์ให้แก่เอกชน เนื่องจากรัฐไม่สามารถจัดเก็บรายได้หรือไม่ค้ำทุน แต่เอกชนกลับมีรายได้เพิ่ม จากปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น (Induced Traffic)	2.
		3.
		4.
		5.
		6.

2. กรณีการให้สัมปทานแก่เอกชน (Concession)		
2.1 กรณีเป็นสัมปทานใหม่แต่มอบหมายผู้รับสัมปทานกลุ่มเดิม		2.2 กรณีเจรจาเป็นส่วนตัว
ข้อดี	ข้อเสีย	ข้อดี
รัฐไม่ต้องจัดสรรงบประมาณมาลงทุนก่อสร้างและดำเนินโครงการ (ยกเว้นการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน) แต่รัฐและสาธารณชนยังได้ผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจจากการลดปัญหาการจราจรติดขัด และอื่นๆ	1. -ไม่มี-	1. รัฐไม่ต้องจัดสรรงบประมาณมาลงทุนก่อสร้างและดำเนินโครงการ (ยกเว้นการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน) แต่รัฐและสาธารณชนยังได้ผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจจากการลดปัญหาการจราจรติดขัด และอื่นๆ
เนื่องจากรูปแบบนี้ให้ผลตอบแทนด้านการเงินตามที่เอกชนคาดหวัง (FIRR > 13.5%) ดังนั้น เอกชนจึงยินดีที่จะก่อสร้าง โอนให้เป็นของรัฐ และดำเนินการ (BTO) โดยเอกชนเป็นผู้รับภาระความเสี่ยงด้านปริมาณจราจรและรายได้ (PPP-Net Cost)		2. เนื่องจากรูปแบบนี้ให้ผลตอบแทนด้านการเงินตามที่เอกชนคาดหวัง (FIRR > 13.5%) ดังนั้น เอกชนจึงยินดีที่จะก่อสร้าง โอนให้เป็นของรัฐ และดำเนินการ (BTO) โดยเอกชนเป็นผู้รับภาระความเสี่ยงด้านปริมาณจราจรและรายได้ (PPP-Net Cost)
ไม่มีปัญหาในการกำหนดปีสิ้นสุดสัมปทาน (พ.ศ. 2577/2585, 2577 หรือ 2585) เนื่องจากเอกชนสามารถคืนทุน ภายใน 9 ปี และมี FIRR > 13.5% ภายในปี พ.ศ. 2570		3. สัมปทานของส่วนต่อขยายนี้ จะหมดอายุตามสัญญาสัมปทานหลักเดิม จึงทำไม่มีปัญหาในการโอนกลับมาดำเนินการโดยรัฐ ทำให้ไม่มีความหลักกั้นในการดำเนินการ
เอกชนสามารถปันส่วนแบ่งกำไร (Profit Sharing) ให้แก่รัฐได้ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2570 เป็นต้นไป		4. เอกชนสามารถปันส่วนแบ่งกำไร (Profit Sharing) ให้แก่รัฐได้ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2569 (BEM) และ 2571 (DMT) เป็นต้นไป
คู่สัญญามีจำนวนน้อยลง คือ ระหว่าง หน่วยงานเจ้าของโครงการ (กทพ.) กับ “ผู้รับสัมปทานกลุ่มเดิม” เท่านั้น		5. ผู้รับสัมปทานเดิมมีความประสงค์ที่จะดำเนินการอยู่แล้ว
ผู้รับสัมปทานเดิมมีความประสงค์ที่จะดำเนินการอยู่แล้ว		

ขยายของสัญญาสัมปทานเดิม
ข้อเสีย
1. ต้องมีการเจรจาต่อรองอย่างเข้มข้น ระหว่างคู่สัญญา ได้แก่ กรมทางหลวง กับ บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) และ การทางพิเศษฯ กับ "BEM" จึงทำให้มีความเสี่ยงด้านความล่าช้าในการดำเนินโครงการ
2. คู่สัญญาที่จะต้องเจรจา มีจำนวน 2 คู่สัญญา ได้แก่ 1) ทล. กับ DMT และ 2) กทพ. กับ BEM หาก คู่สัญญาใดสัญญาหนึ่งล้มเหลวในการเจรจา จะมีผลให้ทั้งโครงการต้องล้มตามไปด้วย