



รายงานประจำปี

กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท
BTS Rail Mass Transit Growth Infrastructure Fund (BTSGIF)

สำหรับระยะเวลาดังแต่วันที่ 1 เมษายน 2561 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2562

สารบัญ

ส่วนที่ 1

สรุปข้อมูลสำคัญของกองทุน

1. สรุปข้อมูลสำคัญกองทุน

- 1.1 สารสำคัญของกองทุน 2
- 1.2 ความเสี่ยงที่สำคัญของการลงทุนในกองทุน 9

ส่วนที่ 2

การดำเนินงานของกองทุน

2. ข้อมูลทั่วไป 12

- 2.1 ชื่อกองทุน ประเภท เงินทุนจดทะเบียน และอายุกองทุน 12
- 2.2 ชื่อบริษัทจัดการ และผู้ดูแลผลประโยชน์ 12

3. นโยบาย ภาพรวมการประกอบธุรกิจ และการจัดหาผลประโยชน์ 12

- 3.1 วิสัยทัศน์ วัตถุประสงค์ เป้าหมาย และกลยุทธ์ในการดำเนินงาน 12
- 3.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญ 17
- 3.3 โครงสร้างการบริหารจัดการกองทุน 20
- 3.4 ข้อมูลของทรัพย์สินของกองทุน 21
- 3.5 การจัดหาผลประโยชน์จากทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน 24
- 3.6 การกู้ยืมเงิน 25

4. ธุรกิจและภาวะอุตสาหกรรม : ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน 25

5. ปัจจัยความเสี่ยง 37

6. ข้อพิพาททางกฎหมาย 39

7. ข้อมูลสำคัญอื่น 40



ส่วนที่ 3

การจัดการและการกำกับดูแลกองทุน

8. ข้อมูลหน่วยลงทุน	42
8.1 หน่วยลงทุน	42
8.2 ข้อมูลผู้ถือหน่วยลงทุน	44
8.3 การจ่ายผลตอบแทนของกองทุน	44
9. โครงสร้างการจัดการ	48
9.1 บริษัทจัดการ	48
9.2 ผู้บริหารทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน	62
9.3 ผู้ดูแลผลประโยชน์	66
9.4 คณะกรรมการที่ปรึกษาการลงทุน	70
9.5 ชื่อ ที่อยู่ และหมายเลขโทรศัพท์ของ ผู้สอบบัญชี นายทะเบียนหน่วยลงทุน และบริษัทประเมินค่าทรัพย์สิน	70
9.6 ประวัติการถูกลงโทษและ การเปรียบเทียบปรับ	71
10. การกำกับดูแลกิจการ	71
10.1 นโยบายการกำกับดูแลกิจการ	71
10.2 คณะกรรมการชุดย่อย	71
10.3 การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน	72
10.4 การพิจารณาตัดสินใจลงทุน และการ บริหารจัดการกองทุน	72
10.5 การคัดเลือกผู้บริหารทรัพย์สิน	73
10.6 การติดตามดูแลการปฏิบัติงาน ของผู้บริหารทรัพย์สิน	73
10.7 การติดตามดูแลผลประโยชน์ของกองทุน	74
10.8 คำตอบแทนของบริษัทจัดการ	75
10.9 การเปิดเผยข้อมูล/ สารสนเทศ ต่อผู้ถือหน่วยลงทุน	75
10.10 การจัดประชุมผู้ถือหน่วยลงทุน	75
10.11 คำตอบแทนของผู้สอบบัญชี	78
10.12 การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแล กิจการที่ดีในเรื่องอื่นๆ (ถ้ามี)	78
11. ความรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม	78
11.1 นโยบายในการดำเนินงานความรับผิดชอบต่อ สังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมของบีทีเอสซี	78

11.2 นโยบายในการดำเนินงานความรับผิดชอบต่อ สังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมของบริษัทจัดการ	91
12. การควบคุมภายใน และการบริหารจัดการความเสี่ยง	93
12.1 สรุปความเห็นของหัวหน้างานกำกับดูแล การปฏิบัติงาน/ หัวหน้างานตรวจสอบภายใน ของบริษัทจัดการ	93
12.2 หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน/ หัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทจัดการ	93
13. การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์	95
13.1 รายการระหว่างกองทุนกับบริษัทจัดการและ บุคคลที่เกี่ยวข้องกัน	95
13.2 รายการระหว่างกองทุนกับผู้ดูแลผลประโยชน์ และบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน	96
13.3 ข้อมูลการรับผลประโยชน์ตอบแทนเนื่องจาก การที่กองทุนใช้บริการบุคคลอื่น	98

ส่วนที่ 4

ฐานการเงินและผลการดำเนินงาน

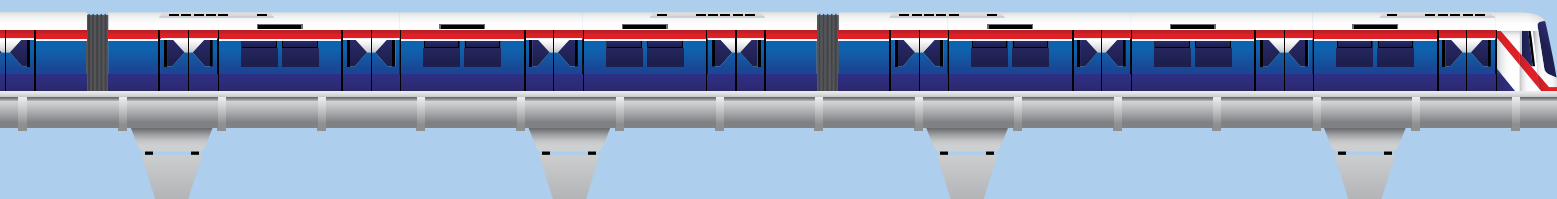
14. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ	100
14.1 สรุปรายงานการสอบบัญชี	100
14.2 ตารางสรุปงบการเงิน	101
14.3 อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ	105
15. การวิเคราะห์และคำอธิบายของบริษัทจัดการ (Management Discussion and Analysis : MD&A)	106
15.1 การวิเคราะห์การดำเนินงานที่ผ่านมา	106
15.2 ปัจจัยหรือเหตุการณ์ที่อาจมีผลกระทบ ในอนาคต	113
16. รายงานของผู้ดูแลผลประโยชน์	114
เอกสารแนบ รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต และงบการเงิน	115

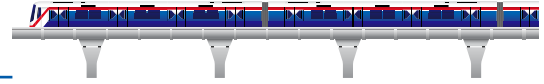


ส่วนที่ 1

สรุปข้อมูลสำคัญของกองทุน

- ▶ 1. สรุปข้อมูลสำคัญของกองทุน





ส่วนที่ 1

สรุปข้อมูลสำคัญของกองทุน

1. สรุปข้อมูลสำคัญของกองทุน

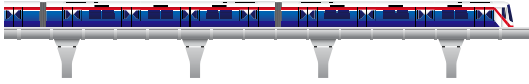
1.1 สาระสำคัญของกองทุน

1.1.1 ชื่อกองทุน ประเภท เงินทุนจดทะเบียน และอายุกองทุน

ชื่อกองทุน	กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกโรท BTS Rail Mass Transit Growth Infrastructure Fund (“BTSGIF”)
ประเภทโครงการ	กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน ประเภทไม่รับซื้อคืนหน่วยลงทุน
เงินทุนจดทะเบียน	
• วันจัดตั้งกองทุน	62,510,400,000 บาท (หกหมื่นสองพันห้าร้อยสิบล้านสี่แสนบาท)
• หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 1	62,064,724,000 บาท (หกหมื่นสองพันหกสิบล้านเจ็ดแสนสองหมื่นสี่พันบาท)
• หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 2	61,786,900,000 บาท (หกหมื่นหนึ่งพันเจ็ดร้อยแปดสิบล้านเก้าแสนบาท)
• หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 3	61,416,468,000 บาท (หกหมื่นหนึ่งพันสี่ร้อยสิบล้านสี่แสนหกหมื่นแปดพันบาท)
• หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 4	60,438,296,000 บาท (หกหมื่นสี่ร้อยสามสิบล้านสองแสนเก้าหมื่นหกพันบาท)
อายุกองทุน	ไม่กำหนดอายุกองทุน

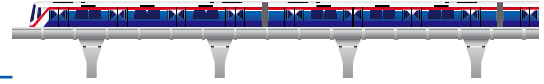
1.1.2 ชื่อบริษัทจัดการ และผู้ดูแลผลประโยชน์

บริษัทจัดการ	บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด
ผู้ดูแลผลประโยชน์	ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน)



1.1.3 สรุปข้อมูลที่สำคัญเกี่ยวกับทรัพย์สิน

รายละเอียดทรัพย์สิน	รายได้สุทธิที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก ซึ่งครอบคลุมระยะทาง 23.5 กิโลเมตร ประกอบด้วย สายสุขุมวิท ระยะทาง 17 กิโลเมตร จากสถานีหมอชิตถึงสถานีอ่อนนุช และสายสีลม ระยะทาง 6.5 กิโลเมตร จากสถานีสนามกีฬาแห่งชาติถึงสถานีสะพานตากสิน ตามสัญญาสัมปทาน (สัญญาลิ้นสุดวันที่ 4 ธันวาคม 2572) รายได้สุทธิคือรายได้ค่าโดยสารทั้งหมด หักต้นทุน ค่าใช้จ่าย ภาษี ค่าใช้จ่ายสินทรัพย์ทุน ที่เกี่ยวกับการดำเนินงานและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักเริ่มเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์เมื่อเดือนธันวาคม 2542 (อายุประมาณ 20 ปี) โดยมีกลุ่มลูกค้าเป้าหมายคือผู้โดยสารในกรุงเทพมหานคร
ประเภททรัพย์สิน	สิทธิในการรับประโยชน์จากรายได้ในอนาคต จากกิจการโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งทางราง
ผู้ดำเนินการ	บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เลขที่ 1000 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร
วันที่เข้าลงทุน	วันที่ 17 เมษายน 2556
อายุการจัดหาผลประโยชน์	ตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 ถึงวันที่ 4 ธันวาคม 2572
ต้นทุนเงินลงทุน	61,432,135,000 บาท (รวมเงินลงทุนในสถานศึกษาวิทยา จำนวน 33,135,000 บาท)
ราคาประเมินล่าสุด	59,100,000,000 บาท (ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 ; ประเมินเมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2562) โดยบริษัท อเมริกัน แอปเพรชัล (ประเทศไทย) จำกัด เพื่อวัตถุประสงค์สาธารณะ ด้วยวิธีรายได้ (Income Approach) ผู้ประเมินหลักคือ นางชมพูนุช ฉัตรมหากุลชัย และนางวันเพ็ญ ต้องวัฒนา
ลักษณะการจัดหารายได้	กองทุนลงทุนในรายได้สุทธิที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักที่บีทีเอสซีมีสิทธิได้รับ รายได้ของกองทุนจึงเป็นรายได้ค่าโดยสารที่จะได้รับจากผู้โดยสารหักต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ บีทีเอสซียังคงเป็นผู้ดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายหลักตามสัญญาสัมปทานต่อไป
รายได้ต่อปี	รายได้ค่าโดยสารสุทธิตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2561 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2562 เท่ากับ 4,603.00 ล้านบาท
ภาระผูกพัน	ไม่มี



1.1.4 เงื่อนไขการรับประกันรายได้

- ไม่มี -

1.1.5 สรุปเหตุการณ์ที่มีนัยสำคัญในปีที่ผ่านมา

วันที่ 1 เมษายน 2561 บีทีเอสซีประกาศโปรโมชันค่าโดยสารของบัตรโดยสารประเภทเติมเงิน ให้เก็บในราคา 15-43 บาท (ลดลง 1 บาทจากค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ (Effective Fare))

วันที่ 6 ธันวาคม 2561 บีทีเอสซีเปิดให้บริการส่วนต่อขยายสายสีเขียวใต้ (สำโรง - เคหะฯ)

1.1.6 สรุปข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับการกู้ยืมเงิน

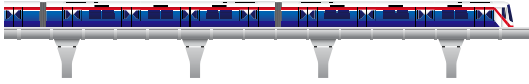
ไม่มี

1.1.7 การจ่ายเงินให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนของกองทุน

การจ่ายเงินให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนของกองทุน สำหรับผลการดำเนินงานในรอบปีบัญชี 2561/62 จะเป็นผลรวมของการจ่ายเงินปันผลครั้งที่ 21-23 รวมเป็นเงินปันผล 0.611 บาท/หน่วย และการจ่ายคืนเงินทุนครั้งที่ 4 จำนวน 0.169 บาท/หน่วย รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 0.780 บาท/หน่วย สำหรับผลการดำเนินงานในรอบปีบัญชี 2560/61 จะเป็นจำนวนรวมของการจ่ายเงินปันผลครั้งที่ 17-20 รวมเป็นเงินปันผล 0.798 บาท/หน่วย รายละเอียดเพิ่มเติมจากตารางในหัวข้อ 8.3.2 ประวัติการจ่ายเงินปันผล และการจ่ายคืนเงินทุน

ประวัติการจ่ายเงินปันผล

ครั้งที่	ผลการดำเนินงานงวด	อัตราเงินปันผล (บาท/หน่วย)
1 - 4	17 เม.ย. 56 - 31 มี.ค. 57	0.579
5 - 8	1 เม.ย. 57 - 31 มี.ค. 58	0.606
9 - 12	1 เม.ย. 58 - 31 มี.ค. 59	0.692
13 - 16	1 เม.ย. 59 - 31 มี.ค. 60	0.772
17 - 20	1 เม.ย. 60 - 31 มี.ค. 61	0.798
21 - 23	1 เม.ย. 61 - 31 มี.ค. 62	0.611
รวม	17 เม.ย. 56 - 31 มี.ค. 62	4.058



ประวัติการจ่ายเงินคืนเงินลงทุน

ครั้งที่	เหตุแห่งการคืนเงินลงทุนจดทะเบียน	สำหรับรอบระยะเวลาบัญชี	อัตราเงินคืนทุน (บาท/หน่วย)
1.	เงินสดส่วนเกินเนื่องมาจากการตัดจ่ายค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุนซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่เงินสด	17 เม.ย. 56 – 30 มิ.ย. 57	0.077
2.	เงินสดส่วนเกินเนื่องมาจากการตัดจ่ายค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุนซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่เงินสด	1 ก.ค. 57 – 31 มี.ค. 58 รวมกับจำนวนที่เหลือจากการคืนทุนงวดก่อน	0.048
3.	เงินสดส่วนเกินเนื่องมาจากการตัดจ่ายค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุนซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่เงินสด	1 เม.ย. 58 – 31 มี.ค. 59	0.064
4.	ขาดทุนจากการประเมินค่าเงินลงทุน	1 ม.ค. 62 – 31 มี.ค. 62	0.169
		รวม	0.358

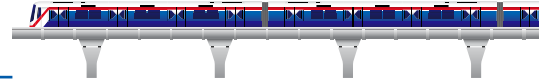
หมายเหตุ : มูลค่าทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่กองทุนลงทุนจะลดลงตามอายุสิทธิในรายได้สุทธิดังกล่าวที่เหลืออยู่ โดยผู้ถือหน่วยลงทุนจะได้รับผลตอบแทนจากการลงทุนในรูปของเงินปันผลและจากการคืนเงินลงทุนด้วยการลดทุน และเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาตามสิทธิในการรับประโยชน์จากรายได้สุทธิหรือที่เกี่ยวกับรายได้สุทธิของกิจการดังกล่าวที่กองทุนได้ลงทุนไว้ มูลค่าหน่วยลงทุนอาจลดลงจนถึงศูนย์บาทได้

1.1.8 ค่าใช้จ่ายเรียกเก็บจากกองทุน

สำหรับรอบระยะเวลาดังแต่วันที่ 1 เมษายน 2561 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2562

ค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บจากกองทุนรวม	จำนวนเงิน หน่วย : พันบาท	ร้อยละของ มูลค่าทรัพย์สินสุทธิถัวเฉลี่ย
ค่าธรรมเนียมการจัดการ	52,830.37	0.08
ค่าธรรมเนียมผู้ดูแลผลประโยชน์	14,088.10	0.02
ค่าธรรมเนียมนายทะเบียนหน่วยลงทุน	5,350.00	0.01
ค่าธรรมเนียมวิชาชีพ	12,544.04	0.02
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	10,459.83	0.01
รวมค่าใช้จ่ายทั้งหมด	95,272.34	0.14

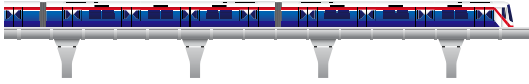
หมายเหตุ: ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายได้รวมภาษีมูลค่าเพิ่มไว้แล้ว
สินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ย 65,826,659,522 บาท



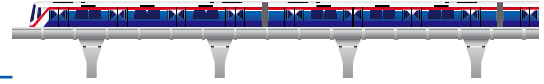
1.1.9 ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

ตารางสรุปงบการเงิน

งบดุล ณ วันที่ 31 มีนาคม						
(หน่วย : บาท)						
	2562		2561		2560	
	บาท	ร้อยละของ สินทรัพย์ รวม	บาท	ร้อยละของ สินทรัพย์ รวม	บาท	ร้อยละของ สินทรัพย์ รวม
สินทรัพย์						
เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิ รายได้สุทธิตามมูลค่ายุติธรรม (ราคาทุน: 61,432 ล้านบาท (2561 และ 2560: 61,432 ล้านบาท))	59,100,000,000	98.04	65,400,000,000	98.08	65,800,000,000	98.15
เงินลงทุนในหลักทรัพย์ตามมูลค่ายุติธรรม (ราคาทุน: 1,105 ล้านบาท (2561: 1,087 ล้านบาท และ 2560: 1,134 ล้านบาท))	1,106,545,817	1.84	1,088,323,303	1.63	1,136,194,431	1.69
เงินฝากธนาคาร	66,972,989	0.11	127,893,142	0.19	55,518,433	0.08
สินทรัพย์อื่น	4,913,962	0.01	64,805,746	0.10	49,960,654	0.08
รวมสินทรัพย์	60,278,432,768	100.00	66,681,022,191	100.00	67,041,673,518	100.00
รวมหนี้สิน	159,116,126	0.26	92,986,473	0.14	15,852,354	0.02
สินทรัพย์สุทธิ	60,119,316,642	99.74	66,588,035,718	99.86	67,025,821,164	99.98
สินทรัพย์สุทธิ						
ทุนจดทะเบียน						
หน่วยลงทุน 5,788,000,000 หน่วย มูลค่าหน่วยละ 10.6110 บาท (2561 และ 2560: มูลค่าหน่วยละ 10.6110 บาท)	61,416,468,000	101.89	61,416,468,000	92.10	61,416,468,000	91.61
กำไร (ขาดทุน) สะสม	(1,297,151,358)	(2.15)	5,171,567,718	7.76	5,609,353,164	8.37
สินทรัพย์สุทธิ	60,119,316,642	99.74	66,588,035,718	99.86	67,025,821,164	99.98
สินทรัพย์สุทธิต่อหน่วย	10.3868		11.5045		11.5801	



งบกำไรขาดทุน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม						
	(หน่วย : บาท)					
	2562		2561		2560	
	บาท	ร้อยละของ รายได้รวม	บาท	ร้อยละของ รายได้รวม	บาท	ร้อยละของ รายได้รวม
รายได้จากการลงทุน						
รายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ*	4,603,000,520	99.62	4,696,266,294	99.66	4,576,047,778	99.62
ดอกเบี้ยรับ	17,652,577	0.38	16,133,785	0.34	17,490,773	0.38
รวมรายได้	4,620,653,097	100.00	4,712,400,079	100.00	4,593,538,551	100.00
ค่าใช้จ่าย						
ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายในการบริหารกองทุน	84,812,514	1.83	81,017,081	1.72	82,792,744	1.81
ค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุนดัดจำหน่าย	-	0.00	-	0.00	16,220,358	0.35
ค่าใช้จ่ายอื่น	10,459,823	0.23	9,881,789	0.21	11,926,017	0.26
รวมค่าใช้จ่าย	95,272,336	2.06	90,898,870	1.93	110,939,119	2.42
รายได้จากการลงทุนสุทธิ	4,525,380,761	97.94	4,621,501,209	98.07	4,482,599,432	97.58
รายการกำไร (ขาดทุน) สุทธิจากเงินลงทุน						
รายการกำไร (ขาดทุน) สุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นจากเงินลงทุน	(6,300,031,837)	(136.35)	(399,946,655)	(8.49)	366,874,482	7.99
การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงาน	(1,774,651,076)	(38.41)	4,221,554,554	89.58	4,849,473,914	105.57
	บาท	ร้อยละของ รายได้จาก ค่าโดยสาร	บาท	ร้อยละของ รายได้จาก ค่าโดยสาร	บาท	ร้อยละของ รายได้จาก ค่าโดยสาร
*รายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ						
รายได้จากค่าโดยสาร	6,962,495,261	100.00	6,821,280,275	100.00	6,636,148,969	100.00
หัก : ค่าใช้จ่ายพนักงาน	(785,443,493)	(11.28)	(759,150,531)	(11.13)	(719,790,880)	(10.85)
ค่าซ่อมบำรุง	(467,616,564)	(6.72)	(464,253,594)	(6.81)	(427,268,594)	(6.44)
ค่าสาธารณูปโภค	(384,220,263)	(5.52)	(375,682,185)	(5.51)	(367,042,865)	(5.53)
ค่าเบี้ยประกันภัยทรัพย์สิน	(21,500,589)	(0.31)	(21,840,096)	(0.32)	(26,739,009)	(0.40)
ค่าใช้จ่ายในการขาย	(77,828,467)	(1.12)	(82,227,165)	(1.21)	(82,010,396)	(1.23)
ค่าใช้จ่ายในการบริหารและอื่นๆ	(114,805,176)	(1.65)	(101,047,026)	(1.48)	(104,180,249)	(1.57)
รายจ่ายฝ่ายทุน	(508,080,190)	(7.30)	(320,813,385)	(4.70)	(333,069,199)	(5.02)
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	(2,359,494,741)	(33.89)	(2,125,013,981)	(31.15)	(2,060,101,192)	(31.04)
รายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	4,603,000,520	66.11	4,696,266,294	68.85	4,576,047,777	68.96



อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม

	2562	2561	2560
ผลการดำเนินงานในภาพรวม (ร้อยละ)			
อัตราส่วนของรายได้จากการลงทุนรวมต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี	7.02	7.06	6.87
อัตราส่วนของค่าใช้จ่ายรวมต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี	0.14	0.14	0.17
อัตราส่วนของรายได้จากการลงทุนสุทธิต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี	6.87	6.92	6.70
อัตราส่วนของการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงานต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี*	(2.70)	6.32	7.25

* มูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี เป็นการถัวเฉลี่ยตามจำนวนวันทั้งปี ของมูลค่าสินทรัพย์สุทธิในแต่ละเดือน

- งบดุล

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 กองทุนมีสินทรัพย์รวมจำนวน 60,278.43 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ 59,100.00 ล้านบาท (ลดลง 6,300.00 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.63 จาก 65,400.00 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 จากการประเมินมูลค่า) เงินลงทุนในหลักทรัพย์และเงินฝากธนาคาร 1,173.52 ล้านบาท (ลดลง 42.70 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.51 จาก 1,216.22 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561) และสินทรัพย์อื่น 4.91 ล้านบาท (ลดลง 59.89 ล้านบาท หรือร้อยละ 92.42 จาก 64.80 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 สาเหตุหลักมาจากปีนี้ไม่มียอดลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ) รวมมีสินทรัพย์รวมลดลง 6,402.59 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.60 จาก 66,681.02 ล้านบาท ณ 31 มีนาคม 2561

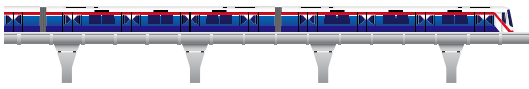
หนี้สินรวมของกองทุน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 มีจำนวน 159.12 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 66.13 ล้านบาท หรือร้อยละ 71.12 จาก 92.99 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 สาเหตุหลักมาจากเจ้าหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธียังไม่ครบกำหนดชำระค่าง ณ สิ้นปีนี้ ทั้งนี้ หนี้สินรวมของกองทุนมีหนี้สินระยะยาวจำนวน 1.55 ล้านบาท เป็นเงินค่าประกันผลงานที่หักไว้ โดยกองทุนไม่มีหนี้สินจากการกู้ยืมเงิน

สินทรัพย์สุทธิ (NAV) ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 เท่ากับ 60,119.32 ล้านบาท ลดลง 6,468.72 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.71 จาก 66,588.04 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 สินทรัพย์สุทธิ (NAV) ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 คิดเป็น 10.3868 บาทต่อหน่วย ลดลง 1.1177 บาทต่อหน่วย

- งบกำไรขาดทุน

รายได้จากการลงทุนสุทธิสำหรับปี 2561/62 เท่ากับ 4,525.38 ล้านบาท ลดลง 96.12 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.08 เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการลงทุนสุทธิสำหรับปี 2560/61 ที่ 4,621.50 ล้านบาท โดยมีรายได้รวมสำหรับปี 2561/62 เท่ากับ 4,620.65 ล้านบาท ลดลงจาก 4,712.40 ล้านบาท ในปี 2560/61 จำนวน 91.75 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.95 โดยลดลงจากรายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักตามสัญญาสัมปทานที่ลดลง

ค่าใช้จ่ายรวมสำหรับปี 2561/62 เท่ากับ 95.27 ล้านบาท (ประกอบด้วยค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายในการบริหารกองทุน 84.81 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายอื่น 10.46 ล้านบาท) เพิ่มขึ้น 4.37 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.81 จากจำนวน 90.90 ล้านบาท ในปี 2560/61 (ประกอบด้วยค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายในการบริหารกองทุน 81.02 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายอื่น 9.88 ล้านบาท) สาเหตุหลักเนื่องจากในปีนี้ กองทุนมีค่าธรรมเนียมวิชาชีพสูงขึ้น จากการว่าจ้างผู้ประเมินอิสระ ในการคำนวณมูลค่าเงินลงทุน



รายการขาดทุนสุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นจากเงินลงทุน ในปี 2561/62 เท่ากับ 6,300.03 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการปรับมูลค่าเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิลดลงให้เป็นไปตามมูลค่ายุติธรรม (จากเดิม 65,400.00 ล้านบาท เป็น 59,100.00 ล้านบาท)

กองทุนมีการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงาน สำหรับปี 2561/62 เท่ากับ (1,774.65) ล้านบาท

- อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

อัตราส่วนของรายได้จากการลงทุนรวมต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี 2561/62 ของกองทุน เท่ากับ ร้อยละ 7.02 ลดลงร้อยละ 0.04 จากร้อยละ 7.06 ในปี 2560/61 สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิลดลง

อัตราส่วนของค่าใช้จ่ายรวมต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี 2561/62 ของกองทุน เท่ากับร้อยละ 0.14 ไม่เปลี่ยนแปลงจากปี 2560/61

อัตราส่วนของรายได้จากการลงทุนสุทธิต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี 2561/62 ของกองทุน เท่ากับ ร้อยละ 6.87 ลดลงร้อยละ 0.05 จากร้อยละ 6.92 ในปี 2560/61 เนื่องจากรายได้ลดลง

อัตราส่วนของการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงานต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี 2561/62 อยู่ที่ร้อยละ (2.70) ลดลงร้อยละ 9.02 จากร้อยละ 6.32 ในปี 2560/61 เนื่องจากมีขาดทุนสุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นจากเงินลงทุนสูง

1.2 ความเสี่ยงที่สำคัญของการลงทุนในกองทุน

การลงทุนในหน่วยลงทุนมีความเสี่ยง ก่อนตัดสินใจลงทุนในหน่วยลงทุนนั้น ผู้ลงทุนควรตระหนักถึงข้อเท็จจริงที่ว่ากองทุนและการดำเนินงานของกองทุนอยู่ภายใต้กฎหมาย ระเบียบ และสภาพแวดล้อมทางธุรกิจของประเทศไทย ซึ่งแตกต่างจากประเทศอื่นๆ ดังนั้น ก่อนตัดสินใจลงทุน ผู้ลงทุนควรพิจารณาอย่างรอบคอบถึงข้อพิจารณาเกี่ยวกับความเสี่ยงและการลงทุนซึ่งจะได้กล่าวต่อไป รวมทั้งปัจจัยอื่นๆ ที่ระบุในเอกสารฉบับนี้ และในหนังสือชี้ชวนเสนอขายหน่วยลงทุน โดยความเสี่ยงที่ระบุในส่วนนี้ ไม่ใช่ความเสี่ยงทั้งหมดของกองทุนหรือบริษัท ที่มีในปัจจุบันหรือที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ความเสี่ยงอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็นทราบอยู่แล้วหรือไม่ก็ตาม อาจมีผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อกองทุนหรือบริษัท หรือมูลค่าของหน่วยลงทุน

ความเสี่ยงที่สำคัญต่างๆ มีดังนี้

1. ความเสี่ยงจากการที่กองทุนลงทุนในรายได้สุทธิที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักตามสัญญาสัมปทาน
2. ความเสี่ยงในการดำเนินงานที่เกิดขึ้นตามปกติในอุตสาหกรรมการขนส่งมวลชน และการที่ต้นทุนค่าโดยสารรายจ่ายฝ่ายทุน และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักที่เพิ่มขึ้น จะส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของกองทุน
3. บีทีเอสซีมีข้อจำกัดในการเพิ่มอัตราค่าโดยสาร
4. บริษัทจัดการและกลุ่มบีทีเอสอาจไม่สามารถดำเนินการตามกลยุทธ์การเจริญเติบโตในธุรกิจขนส่งมวลชนให้ประสบความสำเร็จได้ ทั้งนี้ เพราะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ รวมถึงการเห็นชอบของรัฐบาลด้วย

รายละเอียดเพิ่มเติม โปรดศึกษาส่วนที่ 2 ข้อ 5 ปัจจัยความเสี่ยง

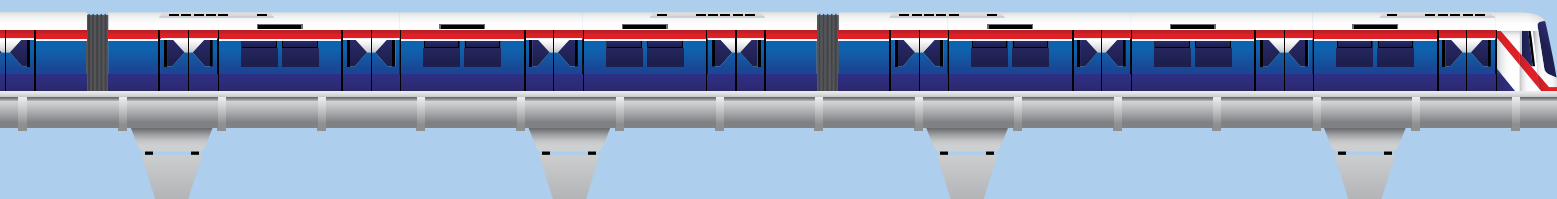


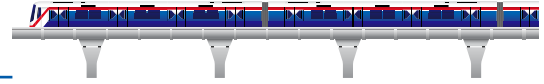


ส่วนที่ 2

การดำเนินงานของกองทุน

- ▶ 2. ข้อมูลทั่วไป
- ▶ 3. นโยบาย ภาพรวมการประกอบธุรกิจ และการจัดหาผลประโยชน์
- ▶ 4. ธุรกิจและภาวะอุตสาหกรรม: ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน
- ▶ 5. ปัจจัยความเสี่ยง
- ▶ 6. ข้อพิพาททางกฎหมาย
- ▶ 7. ข้อมูลสำคัญอื่น





ส่วนที่ 2

การดำเนินงานกิจการของกองทุน

2. ข้อมูลทั่วไป

2.1 ชื่อกองทุน ประเภท เงินทุนจดทะเบียน และอายุกองทุน

ชื่อกองทุน	กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกธ BTS Rail Mass Transit Growth Infrastructure Fund (“BTSGIF”)
ประเภทโครงการ	กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน ประเภทไม่รับซื้อคืนหน่วยลงทุน
เงินทุนจดทะเบียน	
• วันจัดตั้งกองทุน	62,510,400,000 บาท (หกหมื่นสองพันห้าร้อยสิบล้านสี่แสนบาท)
• หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 1	62,064,724,000 บาท (หกหมื่นสองพันหกสิบล้านเจ็ดแสนสองหมื่นสี่พันบาท)
• หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 2	61,786,900,000 บาท (หกหมื่นหนึ่งพันเจ็ดร้อยแปดสิบล้านเก้าแสนบาท)
• หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 3	61,416,468,000 บาท (หกหมื่นหนึ่งพันสี่ร้อยสิบล้านสี่แสนหกหมื่นแปดพันบาท)
• หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 4	60,438,296,000 บาท (หกหมื่นสี่ร้อยสามสิบล้านสองแสนเก้าหมื่นหกพันบาท)
อายุกองทุน	ไม่กำหนดอายุกองทุน

2.2 ชื่อบริษัทจัดการ และผู้ดูแลผลประโยชน์

บริษัทจัดการ	บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด
ผู้ดูแลผลประโยชน์	ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน)

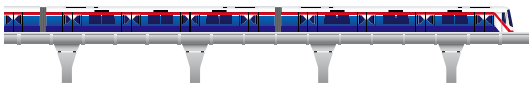
3. นโยบาย ภาพรวมการประกอบธุรกิจ และการจัดหาผลประโยชน์

3.1 วิสัยทัศน์ วัตถุประสงค์ เป้าหมาย และกลยุทธ์ในการดำเนินงาน

• วิสัยทัศน์ วัตถุประสงค์ และเป้าหมาย

กองทุนจัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อลงทุนในกิจการโครงสร้างพื้นฐานประเภทระบบขนส่งมวลชนทางราง ซึ่งมีศักยภาพในการสร้างผลตอบแทนเพื่อเป็นรายได้ให้แก่กองทุนได้อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้กองทุนสามารถจ่ายผลตอบแทนการลงทุนให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนและสามารถสร้างการเจริญเติบโตของผลตอบแทนจากการลงทุนต่อหน่วยลงทุนอย่างต่อเนื่องเพื่อให้ผู้ถือหน่วยลงทุนได้รับผลตอบแทนจากการลงทุนในอัตราที่น่าพอใจ

ทรัพย์สินที่กองทุนลงทุนครั้งแรกคือรายได้สุทธิที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร สายหลัก (อันได้แก่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายแรกเริ่ม ซึ่งครอบคลุมระยะทาง 23.5 กิโลเมตร



ได้แก่ สายสุขุมวิท ระยะทาง 17 กิโลเมตรจากสถานีหมอชิตถึงสถานีอ่อนนุช และสายสีลม ระยะทาง 6.5 กิโลเมตรจากสถานีสนามกีฬาแห่งชาติถึงสถานีสะพานตากสิน) ตามสัญญาสัมปทานนับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้นจนถึงวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน คือวันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2572 ซึ่งสัญญาสัมปทานดังกล่าวมีอายุสัมปทาน 30 ปี

- **กลยุทธ์ในการดำเนินงาน**

1. การเติบโตในทรัพย์สินที่กองทุนลงทุนครั้งแรก

ทรัพย์สินที่กองทุนลงทุนครั้งแรกมีโอกาสเติบโตจากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น และจากการปรับเพิ่มของราคาค่าโดยสาร

ด้วยการพัฒนาและขยายตัวของกรุงเทพมหานคร คาดว่าจะทำให้ความต้องการใช้รถไฟฟ้าเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะการใช้บริการเพื่อเดินทางสู่ใจกลางของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นบริเวณที่มีระบบขนส่งมวลชนระบบรางให้บริการเพียงไม่กี่ระบบ และหนึ่งในนั้นคือทรัพย์สินที่กองทุนลงทุนครั้งแรก ดังนั้น กองทุนจึงจะเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์โดยตรงจากการเติบโตดังกล่าว

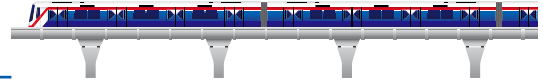
นอกจากการเติบโตตามการขยายตัวของกรุงเทพมหานครดังที่ได้กล่าวข้างต้นแล้ว กองทุนยังมีนโยบายที่จะสร้างการเติบโตของเงินที่จะจ่ายให้กับผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน โดยการเพิ่มรายได้สุทธิที่กองทุนจะได้รับจากการลงทุนในทรัพย์สินที่กองทุนลงทุนครั้งแรก ทั้งนี้ กองทุนมีนโยบายจะสร้างความเติบโตดังกล่าวโดยใช้กลยุทธ์ดังนี้

- (1) การปรับราคาค่าโดยสาร

ตามสัญญาสัมปทาน บีทีเอสสามารถปรับอัตราค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ (Effective Rate) แต่ต้องไม่เกินกว่าเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ (Authorised Fare) ทั้งนี้ ณ วันที่ 1 เมษายน 2556 ได้มีการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ (Authorised Fare) เป็นอัตราเท่ากับ 20.1-60.3 บาท โดยล่าสุด ได้มีการปรับค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ (Effective Rate) เพิ่มขึ้น เป็นอัตราเท่ากับ 16-44 บาท เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2560

บีทีเอสสามารถปรับค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ไม่เกินหนึ่งครั้งในรอบระยะเวลา 18 เดือน อนึ่ง ทางบีทีเอสสามารถปรับโปรโมชั่นของบัตรโดยสารประเภท 30 วัน สำหรับบุคคลทั่วไป และประเภท 30 วัน สำหรับนักเรียน - นักศึกษาได้ โดยล่าสุดทางบีทีเอสได้มีการปรับค่าโดยสารประเภท 30 วัน สำหรับบุคคลทั่วไป และสำหรับนักเรียน - นักศึกษา เพิ่มขึ้นประเภทละ 1 บาท ต่อเที่ยว เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2560 ที่ผ่านมา

นอกจากนี้ เพดานค่าโดยสารสูงสุดที่เรียกเก็บได้นั้น จะสามารถปรับขึ้นได้ตามปัจจัยและเงื่อนไขต่างๆ ที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน ซึ่งรวมไปถึงการเพิ่มขึ้นของดัชนีราคาผู้บริโภคชุดประจำเดือนทั่วไปสำหรับเขตกรุงเทพมหานครซึ่งเท่ากับหรือเกินกว่าร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับดัชนีของเดือนใดๆ ที่ผ่านมาแล้วไม่น้อยกว่า 12 เดือน โดยจะสามารถปรับได้ร้อยละ 7 นอกจากนี้ ยังสามารถปรับได้ในกรณีพิเศษอื่นๆ เช่น ค่าไฟฟ้าที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ ฯลฯ โดยการปรับขึ้นในแต่ละกรณีดังกล่าวจะต้องดำเนินการตามขั้นตอนที่ระบุไว้ในสัญญาสัมปทาน ซึ่งอาจรวมถึงการได้รับความเห็นชอบจาก กทม. หรือคณะกรรมการที่ปรึกษา หรือขึ้นอยู่กับนโยบายรัฐบาลในเวลานั้นๆ ทั้งนี้ ในอดีตการปรับเพิ่มค่าโดยสารเพิ่มขึ้นทำให้มีรายได้ค่าโดยสารเพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าจำนวนผู้โดยสารจะลดลงในปีนั้น



(2) การลงทุนเพิ่มเติมเพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น

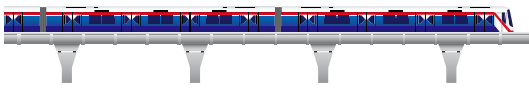
เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น กองทุนและบีทีเอสชื้อระหว่างดำเนินการลงทุน จัดหาขบวนรถไฟฟ้าในทรัพย์สินที่กองทุนลงทุนครั้งแรกเพิ่มเติม ทั้งนี้ เงินลงทุนที่ใช้เพื่อจัดให้มีการซื้อรถไฟฟ้าเพิ่มเติมสำหรับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักในแต่ละปีถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่าย O&M ซึ่งจะถูกหักจากรายได้สุทธิที่บีทีเอสชื้อต้องนำส่งให้แก่กองทุน

ทั้งนี้ กองทุนและบีทีเอสชื้อจะลงทุนในรถไฟฟ้าเพิ่มเติมเป็นจำนวน 12 ตู้ (ตามที่จัดสรรให้เป็นค่าใช้จ่ายของกองทุน) และคาดว่าจะใช้เงินลงทุนทั้งหมดประมาณ 650 ล้านบาท โดยแบ่งชำระในช่วงรอบปีบัญชี 2559/60-2562/63 ในอัตราร้อยละ 38 ร้อยละ 23 ร้อยละ 13 และ ร้อยละ 26 ตามลำดับ

(3) การติดตามตรวจสอบธุรกิจและการดำเนินงานทรัพย์สินโครงสร้างพื้นฐานอย่างใกล้ชิดและด้วยความระมัดระวัง

กองทุนมีสิทธิในการติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของบีทีเอสชื้อหรือบุคคลอื่นใดที่เกี่ยวข้องซึ่งดำเนินงานหรือบริหารจัดการกิจการโครงสร้างพื้นฐานโดยผ่านวิธีการหลายวิธีการ โดยระบบการติดตามตรวจสอบสำหรับทรัพย์สินที่กองทุนลงทุนครั้งแรก เช่น สิทธิในการเสนอชื่อตัวแทนของกองทุนเข้าไปเป็นกรรมการจำนวนหนึ่งในสามของคณะกรรมการของบีทีเอสชื้อ สิทธิในการควบคุมการดำเนินงานบริษัทที่สำคัญของบีทีเอสชื้อ (อันได้แก่ เรื่องสงวนไว้ (Reserved Matter) และเรื่องที่บีทีเอสชื้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings)) สิทธิในการตรวจสอบเอกสารและบันทึกเกี่ยวกับการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ และหน้าที่ของบีทีเอสชื้อในการรายงานการดำเนินงานและผลการปฏิบัติงานแก่กองทุนเป็นระยะๆ ตามที่กำหนด เป็นต้น

นอกจากนี้ ตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ และสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน การดำเนินการใน “เรื่องสงวนไว้” (Reserved Matter) ใดๆ อาทิเช่น การก่อให้เกิดรายจ่ายฝ่ายทุน หรือหนี้สินใหม่เกินกว่าจำนวนที่กำหนดไว้ การประกอบธุรกิจประเภทอื่น เป็นต้น จะต้องได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการของบีทีเอสชื้อโดยมีคะแนนเสียงอย่างน้อยสองเสียงจากกรรมการซึ่งกองทุนเป็นผู้เสนอชื่อ นอกจากนี้ トラบเท่าที่กฎหมายอนุญาตให้กำหนดได้ ข้อบังคับของบีทีเอสชื้อจะต้องกำหนดให้การเข้าทำเรื่องสงวนไว้จะต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการของบีทีเอสชื้อในลักษณะที่ต้องมีคะแนนเสียงสนับสนุนจากกรรมการของบีทีเอสชื้อซึ่งกองทุนเป็นผู้เสนอชื่ออย่างน้อยหนึ่งท่าน ทั้งนี้ หากไม่สามารถดำเนินการจดทะเบียนข้อบังคับในลักษณะดังกล่าวได้ บีทีเอสชื้อและบีทีเอสชื้อตกลงที่จะผูกพันให้การดำเนินการในเรื่องสงวนไว้ต้องได้รับเสียงสนับสนุนอย่างน้อยสองเสียงจากกรรมการของบีทีเอสชื้อซึ่งกองทุนเป็นผู้เสนอชื่อ ตามที่ได้ตกลงไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิหรือสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน (แล้วแต่กรณี) ส่วนในกรณีที่บีทีเอสชื้อห้ามบีทีเอสชื้อกระทำการใดข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings) ที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ บีทีเอสชื้อจะต้องได้รับความยินยอมจากกองทุนตามความของสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิลีก่อน ทั้งนี้ ภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ในกรณีที่กรรมการของบีทีเอสชื้อซึ่งกองทุนเป็นผู้เสนอชื่ออย่างน้อยสองท่านให้ความเห็นชอบให้บีทีเอสชื้อเข้าทำเรื่องสงวนไว้ หากเรื่องสงวนไว้นั้นเป็นเรื่องเดียวกันกับเรื่องที่ห้ามบีทีเอสชื้อกระทำการใดข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings) ให้ถือว่าความเห็นชอบของกรรมการดังกล่าวเป็นการที่กองทุนยินยอมให้บีทีเอสชื้อเข้าทำเรื่องที่ห้ามกระทำการใดข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings) เรื่องเดียวกันนั้น



ทั้งนี้ กองทุนได้เสนอข้อบุคคลที่กองทุนเห็นว่ามีความเหมาะสมเข้าเป็นคณะกรรมการของบีทีเอสอี ซึ่งบริหารจัดการคาดว่าจะทำให้กองทุนสามารถติดตามและตรวจสอบการดำเนินงาน และการปฏิบัติตามสัญญาต่างๆ ให้เป็นไปตามแผนการดำเนินงาน และงบประมาณที่กองทุนอนุมัติในแต่ละปี ได้รวมทั้งสามารถระบุประเด็น หรือหาทางแก้ไขได้ทันทั่วทั้ง หากมีเหตุการณ์ที่อาจกระทบต่อมูลค่า หน่วยลงทุน หรือเงินที่ผู้ถือหน่วยลงทุนจะได้รับ เช่น การดำเนินการตามงบประมาณที่วางไว้ของ บีทีเอสอี และการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาที่สำคัญของบีทีเอสอี เป็นต้น

2. กลยุทธ์ในการสร้างการเติบโตจากการลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ

แผนการขยายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้กำหนดให้มีการลงทุนขยายการให้บริการระบบขนส่งมวลชนทางราง 12 สาย เป็นระยะทางรวมประมาณ 515.2 กิโลเมตร ภายในปี 2572 ดังนั้น จึงมีโครงการเป็นจำนวนมากที่ต้องการเงินทุนในการลงทุนพัฒนาระบบและจัดหา รถไฟในการให้บริการ จึงเป็นโอกาสที่ดีของกองทุนที่จะลงทุนในโครงการต่างๆ เหล่านี้ เพื่อสร้างความเติบโตให้กับกองทุน และเงินที่จะจ่ายให้กับผู้ถือหน่วยลงทุน

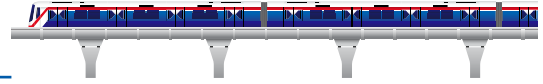
บริษัทจัดการมีความตั้งใจที่จะสรรหา ประเมินผล และเลือกการลงทุนที่สร้างมูลค่า ซึ่งสร้างผลตอบแทนที่น่าพอใจและมีความสามารถที่จะเติบโตต่อไปได้ในระยะยาว บริษัทจัดการจะเลือกการลงทุนเฉพาะที่ บริษัทจัดการเชื่อมั่นว่าจะสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่กองทรัสต์สินของกองทุนเท่านั้น โดยในการเลือกการลงทุนของกองทุนดังกล่าว บริษัทจัดการจะพิจารณาถึงโครงสร้างทางการเงินที่มีประสิทธิภาพเพื่อให้ผู้ถือหน่วยลงทุนได้รับผลตอบแทนซึ่งได้พิจารณาถึงความเสี่ยงแล้ว ในอัตราที่เหมาะสม (risk-adjusted return)

เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ในการเติบโตโดยการลงทุนในโครงการอื่นๆ นี้ บริษัทจัดการได้ใช้กลยุทธ์ในการร่วมมือกับบีทีเอสอี และบีทีเอสอีซึ่งตกลงจะให้การสนับสนุนแก่กองทุน โดยมีปัจจัยที่จะสนับสนุนกองทุน ดังนี้

- (1) สิทธิของกองทุนในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) และสิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) โครงการจากบีทีเอสอี และ/หรือ กลุ่มบีทีเอสอี

ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพในเขตกรุงเทพมหานครเป็นธุรกิจหลักของบีทีเอสอี และ/หรือ บีทีเอสอี ซึ่งบริษัทมีแผนที่จะยังคงดำเนินการและลงทุนในธุรกิจระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มเติมต่อไป และบีทีเอสอีตกลงให้สิทธิกองทุนในการซื้อ (Right to Purchase) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ ผลประโยชน์ กรรมสิทธิ์ และ/หรือ การลงทุนของ บีทีเอสอีเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด และในกรณีที่บีทีเอสอีหรือบริษัทย่อยของบีทีเอสอี (แล้วแต่กรณี) ได้รับข้อเสนอจากบุคคลภายนอก ให้สิทธิกองทุนในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ ผลประโยชน์ กรรมสิทธิ์ และ/หรือ การลงทุนใดๆ ที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่แล้วเสร็จอื่นใดของบีทีเอสอีหรือบริษัทย่อยของบีทีเอสอี (แล้วแต่กรณี) ตามเงื่อนไขที่กำหนดภายใต้สัญญาซื้อและ โอนสิทธิรายได้สุทธิ นอกจากนี้ บีทีเอสอียังตกลงให้สิทธิกองทุนในการซื้อ (Right to Purchase) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ ผลประโยชน์ กรรมสิทธิ์ และ/หรือการลงทุนเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด และในกรณีที่บีทีเอสอี หรือบริษัทในเครือของบีทีเอสอี (แล้วแต่กรณี) ได้รับข้อเสนอจาก

¹ แหล่งที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)



บุคคลภายนอก ให้สิทธิกองทุนในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ ผลประโยชน์ กรรมสิทธิ์ และ/หรือ การลงทุนใดๆ เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้า ที่กำหนด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ และโครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่แล้วเสร็จอื่นใดของบีทีเอสจี หรือบริษัทในเครือของ บีทีเอสจี (แล้วแต่กรณี) ทั้งนี้ สิทธิของกองทุนในการซื้อ และสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกนั้นจะ สิ้นสุดลงเมื่อพ้นกำหนดระยะเวลาตามที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิหรือสัญญา สันับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน (แล้วแต่กรณี)

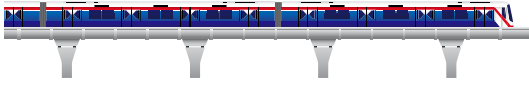
ดังนั้น หากกองทุนเห็นว่าโครงการใดๆ ที่บีทีเอสจี บีทีเอสอี และ/หรือบริษัทในเครือของบีทีเอสจี เป็นผู้พัฒนาเป็นโครงการที่มีความน่าสนใจ กองทุนสามารถเลือกที่จะลงทุนในโครงการเหล่านั้นได้ ซึ่งจะเป็นโอกาสให้กองทุนสามารถขยายธุรกิจ รวมไปถึงเงินที่จะจ่ายให้ผู้ถือหุ้นลงทุนทั้งหมด ในอนาคตด้วย

(2) ความเชี่ยวชาญของบีทีเอสอี และ/หรือบีทีเอสจี ในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง

บีทีเอสอี และ/หรือ บีทีเอสจี เป็นผู้ที่มีประสบการณ์ยาวนานในธุรกิจระบบขนส่งมวลชนทางราง ทั้งยังเป็นผู้มีสิทธิในการบริหารจัดการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักภายใต้สัมปทาน ที่ได้รับจากกรุงเทพมหานคร ทำให้บีทีเอสอี และ/หรือ บีทีเอสจี มีความได้เปรียบในการพัฒนา โครงการต่างๆ ที่ต่อเนื่องจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก หรือระบบสายสีเขียว ใดๆ เช่น ส่วนต่อขยายส่วนหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และส่วนต่อขยายแบริ่ง-เคหะฯ เนื่องจาก จะทำให้เกิดความสะดวกต่อผู้โดยสารมากกว่าการบริหารโดยผู้บริหารรายอื่นๆ ซึ่งอาจทำให้ ผู้โดยสารจำเป็นต้องเปลี่ยนขบวนรถเมื่อเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก โดยเมื่อ วันที่ 1 สิงหาคม 2559 บีทีเอสอีได้ทำสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง โครงการรถไฟฟ้า สายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแบริ่ง-เคหะฯ กับกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีระยะ เวลาตั้งแต่วันที่ลงนามสัญญาถึงวันที่ 2 พฤษภาคม 2585

เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2559 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ประกาศ อย่างเป็นทางการว่า กิจการร่วมค้า บีเอสอาร์ (BSR JV) ระหว่างบริษัท บีทีเอสกรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) บริษัทซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) (STEC) และกลุ่ม บริษัท ราชบุรี โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) (RATCH) โดยมีสัดส่วนการถือหุ้น ร้อยละ 75, 15 และ 10 ตามลำดับ เป็นผู้ยื่นข้อเสนอที่ดีที่สุดสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู (แคราย - มีนบุรี) และ สายสีเหลือง (ลาดพร้าว - สำโรง) ต่อมาในวันที่ 16 มิถุนายน 2560 BSR JV ได้ลงนามในสัญญา สัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและสายสีเหลืองกับรฟม. เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ซึ่งต่อมาบริษัท ร่วมค้าบีเอสอาร์ได้ร่วมกันจัดตั้งบริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด และบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด เพื่อเข้ารับสัญญาร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ตามลำดับ และมี สัดส่วนในการถือหุ้นในแต่ละบริษัทโดย บีทีเอสอี บริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) ในอัตรา ร้อยละ 75 ร้อยละ 15 และร้อยละ 10 ตามลำดับ

บริษัทจัดการคาดว่าความเชี่ยวชาญของผู้สนับสนุนและบีทีเอสอีในอุตสาหกรรมการขนส่งมวลชน จะทำให้ผู้สนับสนุนและบีทีเอสอีมีความได้เปรียบในการยื่นประมูลงานโครงการพัฒนาส่วนต่อขยาย



ของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักในอนาคต และหากบีทีเอสซี และ/หรือ บีทีเอสจี และ/หรือ บริษัทในเครือของบีทีเอสจีได้รับเลือกให้เป็นผู้บริหารจัดการ หรือลงทุนโครงการในอนาคต ไม่ว่าในรูปแบบสัมปทาน, PPP Net Cost, PPP Gross Cost หรือการจ้างบริหาร กองทุนก็จะมีสิทธิในการลงทุนในโครงการต่างๆ เหล่านั้น เมื่อกองทุนเห็นว่าเป็นประโยชน์ต่อกองทุน เนื่องจากกองทุนมีสิทธิในการซื้อและสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ และสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน (แล้วแต่กรณี)

ทั้งนี้ กองทุนมีนโยบายจะพิจารณาการบริหารโครงสร้างเงินทุนอย่างมีประสิทธิภาพสำหรับโครงการใดๆ ในอนาคต โดยจะพิจารณาถึงทางเลือกการจัดหาแหล่งเงินทุนที่เหมาะสม ซึ่งรวมถึงการกู้ยืมเงิน เพื่อการลงทุนในสินทรัพย์หรือโครงการใหม่ เพื่อเพิ่มผลตอบแทนให้กับผู้ถือหน่วยลงทุนโดยรวม

3.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนากิจการที่สำคัญ

3.2.1. การเปลี่ยนแปลงกรรมการที่ปรึกษาการลงทุน

วันที่ 1 เมษายน 2561 กองทุนเปลี่ยนแปลงกรรมการที่ปรึกษาการลงทุนของกองทุนจากนายสุทธิพงศ์ พัวพันธ์ประเสริฐ เป็นนายพิรพงศ์ จิระเสวีจินดา

3.2.2. การแก้ไขเพิ่มเติมรายละเอียดโครงการจัดการ

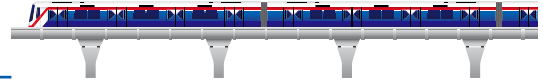
กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท มีการแก้ไขเพิ่มเติมรายละเอียดโครงการเกี่ยวกับการรายงานการเปิดเผยข้อมูล และการจัดประชุมผู้ถือหน่วยลงทุนของกองทุนรวม ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน ที่ ทจ. 20/2561 เรื่อง หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการรายงานการเปิดเผยข้อมูลของกองทุนรวมและทรัสต์ที่มีการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์หรือโครงสร้างพื้นฐาน ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2561 และ ทน. 23/2561 เรื่อง หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการจัดตั้งและจัดการกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (ฉบับที่ 9) ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2561 โดยสรุปสาระสำคัญของการแก้ไขเพิ่มเติม ดังนี้

1. การจัดทำรายงานและการเปิดเผยข้อมูลของกองทุนรวม

1.1 บริษัทจัดการต้องยื่นงบการเงินดังต่อไปนี้ ต่อสำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์

- (ก) งบการเงินรายไตรมาสที่ผู้สอบบัญชีได้สอบทานแล้ว ทั้งนี้ ภายใน 45 วันนับแต่วันสุดท้ายของแต่ละไตรมาส และ
- (ข) งบการเงินประจำปีบัญชีที่ผู้สอบบัญชีได้ตรวจสอบและแสดงความเห็นแล้ว ทั้งนี้ ภายใน 2 เดือนนับแต่วันสิ้นสุดรอบระยะเวลาบัญชีของกองทุนรวม หรือภายใน 3 เดือนนับแต่วันสิ้นสุดรอบระยะเวลาบัญชีของกองทุนรวม ในกรณีที่เลือกส่งงบการเงินไตรมาสที่ 4 ฉบับสอบทานก่อนส่งงบการเงินประจำปีบัญชี

ในกรณีที่บริษัทจัดการได้นำส่งงบการเงินประจำปีบัญชีของกองทุนรวม ตามข้อ (ข) ให้แก่สำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ ภายใน 2 เดือนนับแต่วันสิ้นสุดรอบระยะเวลาบัญชีของกองทุนรวม ให้ถือว่าบริษัทจัดการได้ส่งงบการเงินรายไตรมาสที่ 4 ตามข้อ (ก) ต่อสำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์แล้ว

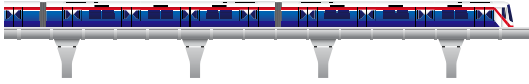


- 1.2 กรณีที่รายได้หรือกำไรสุทธิตามงบการเงินงวดใดมีความแตกต่างจากงบการเงินในงวดเดียวกันของปีก่อนเกินกว่าร้อยละ 20 บริษัทจัดการต้องเปิดเผยสาเหตุการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวต่อตลาดหลักทรัพย์ พร้อมกับการเปิดเผยงบการเงิน รวมถึงจัดทำการวิเคราะห์และคำอธิบายระหว่างกาลของฝ่ายจัดการ (Interim Management Discussion and Analysis) โดยอย่างน้อยแสดงถึงสาเหตุและปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดความแตกต่าง รวมทั้งผลกระทบที่เกิดจากปัจจัยดังกล่าว และส่งต่อสำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ต. พร้อมกับการจัดส่งงบการเงิน
- 1.3 ให้บริษัทจัดการเพิ่มการจัดทำแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-REIT1) ส่งให้สำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ ภายใน 3 เดือนนับแต่วันสิ้นสุดรอบระยะเวลาบัญชีของกองทุน
- 1.4 กรณีที่กองทุนมีการลงทุนในทรัพย์สินหลักที่เป็นโครงการที่ไม่แล้วเสร็จ บริษัทจัดการจะจัดทำรายงานความคืบหน้าของโครงการ ทุกรอบระยะเวลา 6 เดือนนับแต่มีการลงทุนในทรัพย์สินนั้น และส่งรายงานดังกล่าวให้สำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ภายใน 30 วันนับแต่วันสุดท้ายของรอบระยะเวลา 6 เดือน

2. การจัดประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนของกองทุนรวม

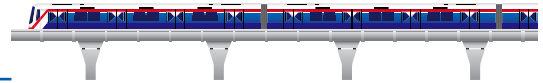
- 2.1 ให้บริษัทจัดการจัดประชุมสามัญประจำปี ภายใน 4 เดือนนับแต่วันสิ้นสุดรอบระยะเวลาบัญชี เพื่อรายงานให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนรับทราบในเรื่องดังนี้ เป็นอย่างน้อย
 - (ก) การจัดการกองทุนในเรื่องที่สำคัญ และแนวทางการจัดการกองทุนในอนาคต
 - (ข) ฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของกองทุนในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา โดยอย่างน้อยต้องมีการนำเสนองบการเงินที่ผ่านการตรวจสอบและแสดงความเห็นจากผู้สอบบัญชีแล้ว
 - (ค) การแต่งตั้งผู้สอบบัญชีของกองทุน และค่าใช้จ่ายในการสอบบัญชี
- 2.2 การประชุมวิสามัญในกรณีใดกรณีหนึ่งดังนี้
 - (ก) เมื่อบริษัทจัดการเห็นสมควรให้มีการเรียกประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนเพื่อประโยชน์ในการจัดการกองทุน
 - (ข) เมื่อผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนซึ่งถือหน่วยลงทุนรวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของจำนวนหน่วยลงทุนที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของกองทุน เข้าชื่อกันทำหนังสือขอให้บริษัทจัดการเรียกประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน โดยระบุเหตุผลในการขอให้เรียกประชุมไว้อย่างชัดเจน โดยในกรณีดังกล่าวให้บริษัทจัดการจัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน ภายใน 45 วันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือของผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน

ทั้งนี้ การแก้ไขเพิ่มเติมรายละเอียดโครงการข้างต้น มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 12 ธันวาคม 2561 เป็นต้นไป



3.2.3 สรุปเหตุการณ์ที่สำคัญในช่วง 3 ปี ที่ผ่านมา ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2559 – วันที่ 31 มีนาคม 2562

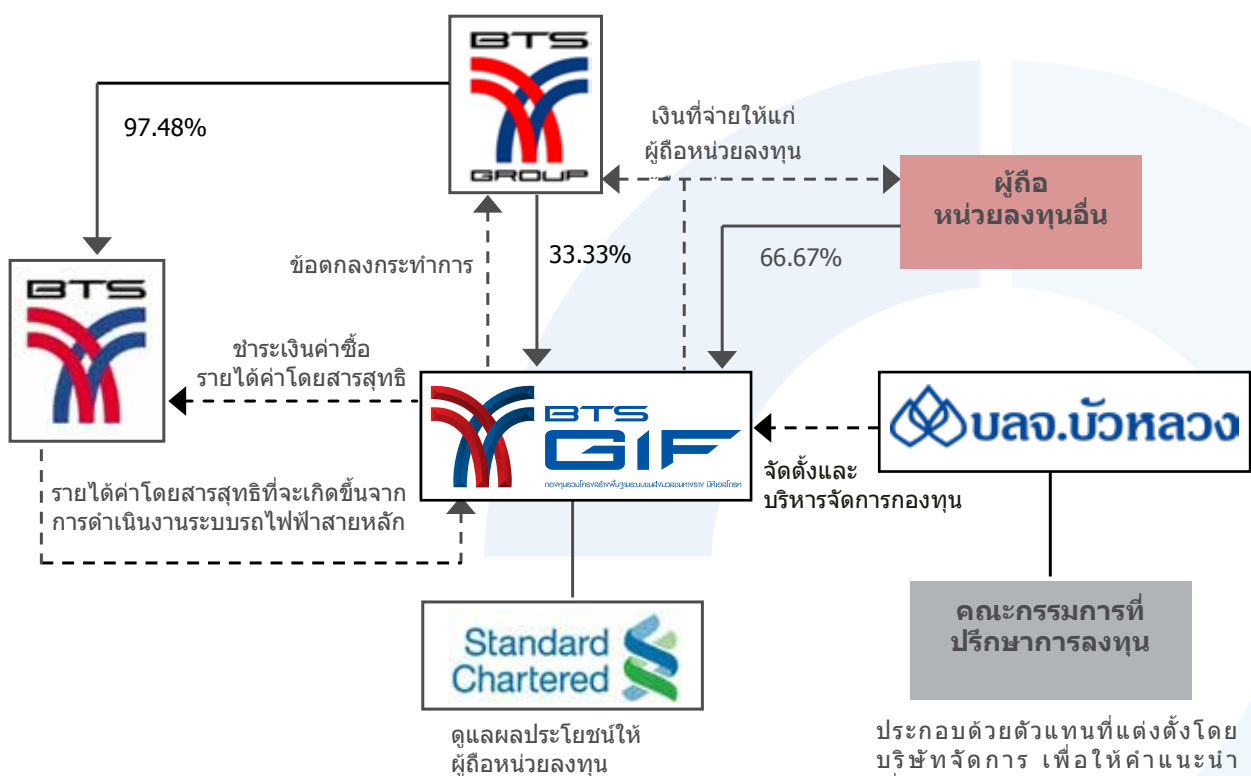
วันที่	รายละเอียด
บีทีเอสซี	
23 พฤษภาคม 2559	บีทีเอสซีทำสัญญาซื้อรถไฟฟ้า 46 ขบวน (184 ตู้) กับ บริษัท ซีอาร์อาร์ซี ซางซุน เรลเวย์ วิอีเคิล จำกัด (CRRC) และซีเมนส์ เพื่อรองรับการให้บริการเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแบร์ริง-เคหะฯ
28 มิถุนายน 2559	บีทีเอสซีทำสัญญาซื้อขายพร้อมติดตั้งระบบการเดินรถ (ไฟฟ้าและเครื่องกล) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแบร์ริง-เคหะฯ กับกรุงเทพมหานคร
1 สิงหาคม 2559	บีทีเอสซีทำสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแบร์ริง-เคหะฯ กับกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีระยะเวลาตั้งแต่วันที่ลงนามสัญญาถึงวันที่ 2 พฤษภาคม 2585
10 พฤศจิกายน 2559	บีทีเอสซีออกเสนอขายหุ้นกู้ประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีประกัน จำนวน 22,000 ล้านบาท รวม 4 ชุด โดยมีรอบครบกำหนดไถ่ถอนในปี 2562, 2564, 2566 และ 2569 ตามลำดับ โดยมีอัตราดอกเบี้ยเฉลี่ย 3.31% วัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการซื้อรถไฟฟ้าและติดตั้งระบบการเดินรถ (ไฟฟ้าและเครื่องกล) สำหรับโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-คูคต; 17.8 กิโลเมตร, 16 สถานี) และสายสีเขียวใต้ (แบร์ริง-เคหะฯ; 12.6 กิโลเมตร, 9 สถานี)
3 เมษายน 2560	บีทีเอสซีเปิดให้บริการส่วนต่อขยายสายสีเขียวใต้ (แบร์ริง-เคหะฯ) สถานีแรกคือสถานีสำโรง (E15)
11 สิงหาคม 2560	บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด และบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด ทำสัญญาจ้างบีทีเอสซี เป็นผู้จัดการโครงการ ในการบริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองตามลำดับ
1 ตุลาคม 2560	บีทีเอสซีปรับค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ (Effective Fare) เป็นอัตราเท่ากับ 16-44 บาท บีทีเอสซีปรับราคาค่าโดยสารของบัตรโดยสารประเภท 30 วัน ทั้งสำหรับบุคคลทั่วไป และสำหรับนักเรียน-นักศึกษา เพิ่มขึ้น 1 บาทต่อเที่ยว บีทีเอสซีคงราคาค่าโดยสารของบัตรโดยสารประเภทเติมเงินไว้ที่อัตราเดิม 15-42 บาท จนถึงวันที่ 31 มีนาคม 2561
27 กุมภาพันธ์ 2561	บีทีเอสซีลงนามในสัญญาซื้อขายและติดตั้งระบบการเดินรถ (ไฟฟ้าและเครื่องกล) โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง สายสีทอง ระยะที่ 1 กับกรุงเทพมหานคร โดยมีระยะเวลาดำเนินงาน 30 เดือน
1 เมษายน 2561	บีทีเอสซีประกาศโปรโมชั่นค่าโดยสารของบัตรโดยสารประเภทเติมเงิน ให้เก็บในราคา 15-43 บาท (ลดลง 1 บาทจากค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ (Effective Fare))
6 ธันวาคม 2561	บีทีเอสซีเปิดให้บริการส่วนต่อขยายสายสีเขียวใต้ (สำโรง - เคหะฯ)



วันที่	รายละเอียด
กองทุน	
17 เมษายน 2556	กองทุนลงทุนครั้งแรกในรายได้สุทธิที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครตามสัญญาสัมปทานนับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้นจนถึงวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน คือวันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2572
ตั้งแต่ 17 เมษายน 2556 ถึง 31 มีนาคม 2561	กองทุนจ่ายเงินปันผล จำนวน 20 ครั้ง และจ่ายเงินคืนเงินทุน จำนวน 3 ครั้ง ให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน โปรดดูหัวข้อ 8.3.2 ประวัติการจ่ายเงินปันผล และการจ่ายเงินคืนเงินทุน
10 สิงหาคม 2559	กองทุน บีทีเอสซี และ บริษัท เอไอเอ จำกัด (“เอไอเอ”) ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงการก่อสร้างสถานศึกษาวิทยา (S4) ในมูลค่าไม่เกิน 650 ล้านบาท โดยกองทุนและเอไอเอ ร่วมรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างฝ่ายละครึ่งหนึ่ง
ตั้งแต่ 1 เมษายน 2561 ถึง 31 มีนาคม 2562	กองทุนจ่ายเงินปันผล จำนวน 3 ครั้ง และ จ่ายเงินลดทุน จำนวน 1 ครั้ง ให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน โปรดดูหัวข้อ 8.3.2 ประวัติการจ่ายเงินปันผล และการจ่ายเงินคืนเงินทุน

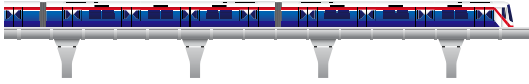
3.3 โครงสร้างการบริหารจัดการกองทุน

3.3.1 โครงสร้างกองทุน



- > ถือครองหุ้น/หน่วยลงทุน
- > ธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
- > เกี่ยวกับโครงสร้างการบริหารกองทุน

ประกอบด้วยตัวแทนที่แต่งตั้งโดยบริษัทจัดการ เพื่อให้คำแนะนำเกี่ยวกับการลงทุนใน และการจัดการทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานแก่บริษัทจัดการ



กองทุนฯ ซึ่งจัดตั้งและบริหารจัดการโดย บลจ.บัวหลวง ได้ซื้อรายได้ค่าโดยสารสุทธิที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ซึ่งครอบคลุมระยะทาง 23.5 กิโลเมตร ประกอบด้วย สายสุขุมวิท ระยะทาง 17 กิโลเมตร จากสถานีหมอชิตถึงสถานีอ่อนนุช และสายสีลม ระยะทาง 6.5 กิโลเมตร จากสถานีสนามกีฬาแห่งชาติถึงสถานีสะพานตากสิน ตามสัญญาสัมปทาน (สัญญาสิ้นสุดวันที่ 4 ธันวาคม 2572) จากผู้บริหารระบบรถไฟฟ้า คือ บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTSC) ซึ่งมีบริษัทบีทีเอสกรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) (BTSG) เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ (ร้อยละ 97.48) และยังถือหุ้นหน่วยลงทุนในกองทุนอีก ร้อยละ 33.33

ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเริ่มเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์เมื่อเดือนธันวาคม 2542 (อายุประมาณ 20 ปี) โดยมีกลุ่มลูกค้าเป้าหมายคือผู้โดยสารในกรุงเทพมหานคร

บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้บริหารระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักให้แก่กองทุน นอกจากนี้ ยังเป็นผู้บริหารระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายด้วย ซึ่งไม่ได้มีการแข่งขันทางธุรกิจกัน

บริษัทจัดการไม่ได้บริหารจัดการกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานที่ลงทุนในระบบขนส่งมวลชนทางรางกองอื่นซึ่งอาจแข่งขันกับกองทุน

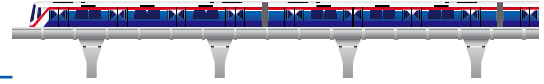
ทั้งนี้ การบริหารจัดการกองทุนจะอยู่ภายใต้ข้อกำหนดในโครงการจัดการกองทุน โดยผู้ลงทุนสามารถขอข้อมูลโครงการจัดการฉบับเต็มได้ที่ บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด

3.4 ข้อมูลของทรัพย์สินของกองทุน

3.4.1 รายละเอียดทรัพย์สินแยกตามประเภททรัพย์สิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 และ 31 มีนาคม 2561

รายการทรัพย์สิน	2562		2561	
	มูลค่าตามบัญชี/ มูลค่าตามราคา ตลาด (บาท)	ร้อยละ ของมูลค่า ทรัพย์สิน สุทธิ	มูลค่าตามบัญชี/ มูลค่าตามราคา ตลาด (บาท)	ร้อยละ ของมูลค่า ทรัพย์สิน สุทธิ
1. เงินฝากธนาคาร				
เงินฝากออมทรัพย์	66,972,989	0.11	127,893,142	0.08
2. เงินลงทุนในตั๋วสัญญาใช้เงินและตราสารหนี้ พันธบัตร	1,106,545,817	1.84	1,088,323,303	1.63
รวม	1,173,518,806	1.95	1,216,216,445	1.82
3. เงินลงทุนในกิจการโครงสร้างพื้นฐาน				
เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	59,100,000,000	98.30	65,400,000,000	98.22
รวม	59,100,000,000	98.30	65,400,000,000	98.22
4. สินทรัพย์อื่น				
ลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	-	0.00	59,783,921	0.09
ลูกหนี้จากดอกเบี้ย	82,840	0.00	73,539	0.00
สินทรัพย์อื่น	4,831,122	0.01	4,948,286	0.01
รวม	4,913,962	0.01	64,805,746	0.10
รวมมูลค่าทรัพย์สิน	60,278,432,768	100.26	66,681,022,191	100.14



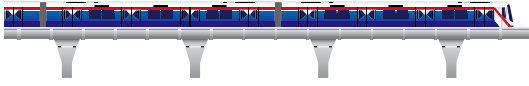
รายการทรัพย์สิน	2562		2561	
	มูลค่าตามบัญชี/ มูลค่าตามราคา ตลาด (บาท)	ร้อยละ ของมูลค่า ทรัพย์สิน สุทธิ	มูลค่าตามบัญชี/ มูลค่าตามราคา ตลาด (บาท)	ร้อยละ ของมูลค่า ทรัพย์สิน สุทธิ
5. หนี้สิน				
เจ้าหนี้ค่าซื้อหลักทรัพย์	-	0.00	79,845,515	0.12
เจ้าหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	141,433,034	0.24	-	0.00
เจ้าหนี้อื่นและค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	9,585,938	0.02	6,908,289	0.01
ภาษีธุรกิจเฉพาะค้างจ่าย	6,015,255	0.01	4,201,538	0.01
หนี้สินอื่น	2,081,899	0.00	2,031,131	0.00
รวมมูลค่าหนี้สิน	159,116,126	0.26	92,986,473	0.14
มูลค่าสินทรัพย์สุทธิของกองทุน	60,119,316,642	100.00	66,588,035,718	100.00
มูลค่าหน่วยลงทุน	10.3868		11.5045	

จำนวนหน่วยลงทุน 5,788,000,000.0000 หน่วย

3.4.2 รายละเอียดทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่กองทุนลงทุน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562

รายละเอียดทรัพย์สิน	รายได้สุทธิที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก ซึ่งครอบคลุมระยะทาง 23.5 กิโลเมตร ประกอบด้วย สายสุขุมวิท ระยะทาง 17 กิโลเมตร จากสถานีหมอชิตถึงสถานีอ่อนนุช และสายสีลม ระยะทาง 6.5 กิโลเมตร จากสถานีสนามกีฬาแห่งชาติถึงสถานีสะพานตากสิน ตามสัญญาสัมปทาน (สัญญาสิ้นสุดวันที่ 4 ธันวาคม 2572) รายได้สุทธิคือรายได้ค่าโดยสารทั้งหมด หักต้นทุน ค่าใช้จ่าย ภาษี ค่าใช้จ่ายสินทรัพย์ทุนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักเริ่มเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์เมื่อเดือนธันวาคม 2542 (อายุประมาณ 20 ปี) โดยมีกลุ่มลูกค้าเป้าหมายคือผู้โดยสารในกรุงเทพมหานคร
ประเภททรัพย์สิน	สิทธิในการรับประโยชน์จากรายได้ในอนาคต จากกิจการโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งทางราง
ผู้ดำเนินการ	บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เลขที่ 1000 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ
วันที่เข้าลงทุน	วันที่ 17 เมษายน 2556
อายุการจัดหาผลประโยชน์	ตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 ถึงวันที่ 4 ธันวาคม 2572
ต้นทุนเงินลงทุน	61,432,135,000 บาท (รวมเงินลงทุนในสถานีสึกษาวิทยา จำนวน 33,135,000 บาท)
ราคาประเมินล่าสุด	59,100,000,000 บาท (ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 ; ประเมินเมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2562 โดยบริษัท อเมริกัน แอสเพรซัล (ประเทศไทย) จำกัด เพื่อวัตถุประสงค์สาธารณะ ด้วยวิธีรายได้ (Income Approach) ผู้ประเมินหลักคือ นางชมพูนุช ฉัตรมหากุลชัย และนางวันเพ็ญ ต้องวัฒนา
รายได้ต่อปี	รายได้ค่าโดยสารสุทธิตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2561 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2562 เท่ากับ 4,603.00 ล้านบาท
ภาระผูกพัน	ไม่มี



3.4.3 รายละเอียดเกี่ยวกับการลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่แล้วเสร็จ

เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2559 กองทุน บีทีเอสซี และ บริษัท เอไอเอ จำกัด (“เอไอเอ”) ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงการก่อสร้างสถานีสื่อศึกษา (S4) ซึ่งเป็นสถานีระหว่างสถานีช่องนนทรี (S3) และสถานีสุรศักดิ์ (S5) ในมูลค่าไม่เกิน 650 ล้านบาท โดยกองทุนและเอไอเอ ร่วมรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างฝ่ายละครึ่งหนึ่ง กองทุนมีความตั้งใจที่จะใช้เงินของกองทุนโดยไม่มีการกู้ยืมเงิน การก่อสร้างสถานี S4 ดังกล่าว ได้รับความเห็นชอบจากผู้ดูแลผลประโยชน์แล้ว ตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในโครงการจัดการกองทุน

บริษัทจัดการพิจารณาแล้วเห็นว่า การสร้างสถานี S4 จะเป็นประโยชน์ต่อกองทุนและผู้โดยสาร โดยจะทำให้รายได้ค่าโดยสารของกองทุนเพิ่มขึ้น การก่อสร้างคาดว่าจะใช้เวลาประมาณ 18 เดือนจนแล้วเสร็จ

บีทีเอสซี ซึ่งเป็นผู้บริหารระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้จัดหาผู้ดำเนินการก่อสร้างงานโยธา โดยบริษัท จอมทอง จำกัด โดยทางกองทุน และ เอไอเอ ได้มีการจ่ายเงินมัดจำไว้แล้วฝ่ายละครึ่ง เป็นจำนวน 33,135,000 บาท โดยค่าก่อสร้างนี้จะบันทึกเป็นเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

ความคืบหน้าโครงการ

บีทีเอสซีได้ดำเนินการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และมีการจัดประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเมื่อเดือนกรกฎาคม 2560 หลังจากนั้น บีทีเอสซีได้ยื่นรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมและผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนต่อ กทม. เพื่อให้ กทม. นำส่งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาในลำดับถัดไป

เมื่อเดือนมกราคม 2562 บีทีเอสซีได้รับอนุมัติเรื่องรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเรียบร้อยแล้ว และในเดือนกุมภาพันธ์ 2562 บีทีเอสซีได้นำเสนอขออนุมัติการก่อสร้างต่อ กทม. บีทีเอสซีคาดว่าจะสามารถเริ่มเข้าพื้นที่เพื่อก่อสร้างได้ประมาณเดือนเดือนมิถุนายน 2562 ใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 18 เดือน และแล้วเสร็จประมาณปลายปี 2563 โดยล่าช้าจากแผนที่เคยคาดการณ์ไว้ประมาณ 2 ปี เนื่องจากการทำและการอนุมัติรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการอนุมัติการก่อสร้างส่งผลให้จำนวนเที่ยวโดยสารและรายได้ของกองทุนที่จะได้รับล่าช้าไปในช่วงเวลาดังกล่าว อนึ่ง บริษัทจัดการเห็นว่า จำนวนผู้โดยสารหลังจากก่อสร้างเสร็จจะยังคงเพิ่มขึ้น

3.4.4 รายละเอียดเกี่ยวกับการลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน

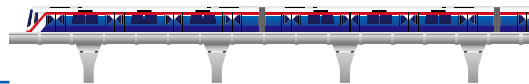
สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2561 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2562

- ไม่มี -

3.4.5 รายละเอียดเกี่ยวกับการจำหน่ายทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน

สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2561 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2562

- ไม่มี -



3.5 การจัดหาผลประโยชน์จากทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน

กองทุนลงทุนในรายได้สุทธิที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักที่บีทีเอสซีมีสิทธิได้รับ รายได้ของกองทุนจึงเป็นรายได้ค่าโดยสารที่จะได้รับจากผู้โดยสารหักต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง (กองทุนไม่ได้ให้เข้าทรัพย์สินแก่ผู้เช่ารายใดรายหนึ่ง และไม่มีการกระจุกตัวของผู้เช่า) ทั้งนี้ บีทีเอสซียังคงเป็นผู้ดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายหลักตามสัญญาสัมปทานต่อไป

ทั้งนี้ บีทีเอสซีจะได้รับค่าตอบแทนพิเศษเพื่อเป็นแรงจูงใจในการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายหลัก ซึ่งจะจ่ายเป็นรายปีในอัตราดังนี้

- (ก) ในกรณีที่รายได้ค่าโดยสารสุทธิสำหรับปีใดสูงกว่าร้อยละ 100 แต่ไม่เกินร้อยละ 125 ของเป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปีสำหรับปีนั้น บีทีเอสซีจะได้รับค่าตอบแทนพิเศษในอัตราร้อยละ 10 ของจำนวนรายได้ค่าโดยสารสุทธิในส่วนที่เกินกว่าร้อยละ 100 แต่ไม่เกินร้อยละ 125
- (ข) ในกรณีที่รายได้ค่าโดยสารสุทธิสำหรับปีใดสูงกว่าร้อยละ 125 ขึ้นไปของเป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปีสำหรับปีนั้น บีทีเอสซีจะได้รับค่าตอบแทนพิเศษในอัตราร้อยละ 15 ของจำนวนรายได้ค่าโดยสารสุทธิในส่วนที่เกินกว่าร้อยละ 125

หมายเหตุ : ผู้ลงทุนสามารถศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมได้จากหนังสือชี้ชวนของกองทุน

ผู้บริหารทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน

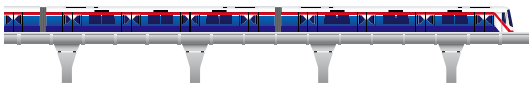
บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บีทีเอสซี”)

อาคารบีทีเอส เลขที่ 1000 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ โทรศัพท์ 0-2617-7300

บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) (“บีทีเอสจี”) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบีทีเอสซี ถือหุ้นร้อยละ 97.48 ของหุ้นที่ออกจำหน่ายแล้วทั้งหมดของบีทีเอสซี และเป็นผู้สนับสนุนของกองทุน ซึ่งถือหน่วยลงทุนของกองทุนร้อยละ 33.33

ประสบการณ์ในการบริหารทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน

บีทีเอสซีก่อตั้งขึ้นในปี 2535 และในปีเดียวกันบีทีเอสซีได้รับสัมปทานจาก กทม. ซึ่งให้สิทธิแก่บีทีเอสซีแต่เพียงผู้เดียวในการดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเป็นระยะเวลา 30 ปีนับแต่วันแรกที่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเริ่มประกอบธุรกิจ บีทีเอสซีได้ดำเนินการก่อสร้างงานโครงสร้าง (Civil Works) ของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเสร็จสิ้นแล้ว และได้ทำการโอนกรรมสิทธิ์ในงานโครงสร้างระบบให้แก่ กทม. ในปี 2542 ตามที่กำหนดไว้ในสัมปทาน บีทีเอสซีได้เปิดให้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักในเชิงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2542 และในเดือนพฤษภาคม 2552 กรุงเทพมหานครได้ว่าจ้างบีทีเอสซีให้เป็นผู้ประกอบการส่วนต่อขยายสายสีลม ส่วน 1 ซึ่งเริ่มให้บริการเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2552 ในเดือนพฤศจิกายน 2553 กรุงเทพมหานครว่าจ้างบีทีเอสซีให้เป็นผู้ประกอบการส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ซึ่งเริ่มให้บริการเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2554 นอกจากนี้ เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2555 บีทีเอสซียังได้ลงนามในสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงส่วนต่อขยายสายสีลมและสายสุขุมวิทที่อยู่ภายใต้การดูแลของ กทม. เป็นเวลา 30 ปี ตั้งแต่ปี 2555 ถึง 2585 และภายใต้สัญญานี้ ยังครอบคลุมถึงเส้นทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ภายหลังครบกำหนดอายุสัมปทาน (ในวันที่ 4 ธันวาคม 2572) ไปจนถึง 2 พฤษภาคม 2585 ต่อมาเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2559 บีทีเอสซีได้ทำสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแคร้ง-เคหะฯ กับกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีระยะเวลาตั้งแต่วันที่ลงนามสัญญาถึงวันที่ 2 พฤษภาคม 2585



โดยได้เริ่มเปิดให้บริการเดินรถสถานีแรกในช่วงแบร์ริง-เคหะฯ คือ สถานีสำโรง (E15) เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2560 และเมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2561 ได้เริ่มเปิดส่วนต่อขยายเพิ่มจนถึงเคหะฯ

ความเชี่ยวชาญของบีทีเอสซี และ/หรือ บีทีเอสจี ในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสซี และ/หรือ บีทีเอสจี เป็นผู้ที่มีประสบการณ์ยาวนานในธุรกิจระบบขนส่งมวลชนทางรางทั้งยังเป็นผู้มีสิทธิในการบริหารจัดการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักภายใต้สัมปทานที่ได้รับจากกรุงเทพมหานคร และเป็นผู้รับจ้างให้บริการเดินรถในส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท สายสีลม และสายสีเขียว ทำให้บีทีเอสซี และ/หรือ บีทีเอสจี มีความได้เปรียบในการพัฒนาโครงการต่างๆ ที่ต่อเนื่องจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก หรือระบบสายสีเขียว เนื่องจากจะทำให้เกิดความสะดวกต่อผู้โดยสารมากกว่าการบริหารโดยผู้บริหรารายอื่นๆ ซึ่งอาจทำให้ผู้โดยสารจำเป็นต้องเปลี่ยนขบวนรถเมื่อเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก โดยเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2559 กิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (BSR Joint Venture) ประกอบด้วย บีทีเอสจี บริษัท ชีโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) ได้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง ซึ่งผลปรากฏว่า กิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (BSR Joint Venture) เป็นผู้ผ่านการคัดเลือกด้วยคะแนนสูงสุด ซึ่งต่อมาบริษัทร่วมค้าบีเอสอาร์ได้ร่วมกันจัดตั้งบริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด และบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด เพื่อเข้ารับสัญญาร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ตามลำดับ และมีสัดส่วนในการถือหุ้นในแต่ละบริษัทโดย บีทีเอสจี บริษัท ชีโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) ในอัตราร้อยละ 75 ร้อยละ 15 และร้อยละ 10 ตามลำดับ

3.6 การกู้ยืมเงิน

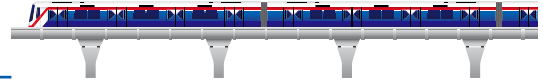
- ไม่มี -

4. ธุรกิจและภาวะอุตสาหกรรม: ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน

พัฒนาการสำคัญในปี 2561/62

- ได้รับหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน (Notice-to-Proceed) สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและสายสีเหลืองจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2561 โดยจะใช้เวลาก่อสร้างทั้งหมด 39 เดือน
- วันที่ 31 กรกฎาคม 2561 บีทีเอสซี และบริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด (เคที) ได้เข้าลงนามในสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง (O&M) โครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง ระยะที่ 1 (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน) เป็นระยะเวลา 30 ปี

ในปี 2561/62 บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) (บีทีเอสจี) มีพัฒนาการและความก้าวหน้าที่สำคัญในธุรกิจระบบขนส่งมวลชน สืบเนื่องจากที่บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (NBM) และบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (EBM) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบีทีเอสจี (โดยเป็นการร่วมทุนระหว่าง บีทีเอสจี, บริษัท ชีโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) (STEC) และบริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) (RATCH) โดยมีสัดส่วนการลงทุน 75%, 15% และ 10% ตามลำดับ) ได้เข้าลงนามในสัญญาการร่วมทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและสายสีเหลือง กับ รฟม. เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2560 ต่อมาทั้ง 2 บริษัทดังกล่าวได้รับหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน (Notice-to-Proceed) สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและสายสีเหลืองเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2561 โดยจะใช้เวลาก่อสร้างทั้งหมด 39 เดือน ในส่วนของความคืบหน้า ณ วันที่ 30 เมษายน 2562 การก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าทั้งสองสายยังคงเป็นไปตามแผน โดยงานก่อสร้างโยธาและงานติดตั้งระบบและเครื่องกลคืบหน้าไปแล้ว 34% และ 20% ตามลำดับ นอกจากนี้ เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2561



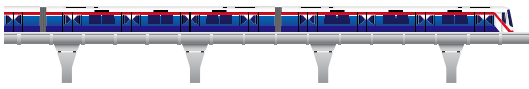
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรยังมีมติเห็นชอบให้บรรจุโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย (ศรีรัช-เมืองทองธานี; 3.0 กิโลเมตร, 2 สถานี) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองส่วนต่อขยาย (รัชดา-ลาดพร้าว-แยกราชโยธิน; 2.6 กิโลเมตร, 2 สถานี) ลงในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ทั้งนี้ คาดว่าการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายทั้งสองสายดังกล่าว จะสามารถดำเนินไปพร้อมๆ กันกับการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและสายสีเหลืองสายหลัก

สำหรับความคืบหน้าของโครงการส่วนต่อขยายสายสีเขียวนั้น โครงการส่วนต่อขยายสายสีเขียวใต้ (แบริ่ง-เคหะฯ) ได้เปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบเมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2561 ที่ผ่านมา ในส่วนของโครงการส่วนต่อขยายสายสีเขียวนเหนือ (หมอชิต-คูคต) ณ วันที่ 30 เมษายน 2562 งานก่อสร้างโยธาได้ดำเนินการแล้วเสร็จเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ในขณะที่งานติดตั้งระบบและเครื่องกล ดำเนินการไปแล้ว 27% ทั้งนี้ คาดว่าสถานีแรกของโครงการส่วนต่อขยายสายสีเขียวนเหนือ (สถานีห้าแยกลาดพร้าว) จะเปิดให้บริการได้ในเดือนสิงหาคม 2562 และคาดว่าจะเปิดให้บริการได้ทั้งสายในปี 2563 นอกจากนี้ เพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารทั้งในส่วนของการรถไฟฟ้าปัจจุบันและส่วนต่อขยายสายสีเขียว บีทีเอสซีได้จัดซื้อขบวนรถไฟฟ้าใหม่อีก 46 ขบวน โดยแบ่งออกเป็นการซื้อจาก บริษัท ซีเมนส์ จำกัด (ซีเมนส์) (22 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้) และ บริษัท ซีอาร์ซี ฉางชุน เรลเวย์ เวียเคิล จำกัด (ซีอาร์อาร์ซี) (24 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้) โดยขณะนี้ รถไฟฟ้าใหม่จำนวน 14 ขบวนจากซีเมนส์ ได้ทยอยเดินทางมาถึงประเทศไทยตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2561 ที่ผ่านมา และคาดว่าจะรถไฟฟ้าใหม่ที่เหลืออีก 8 ขบวนจะส่งมอบภายในปี 2562 สำหรับรถไฟฟ้าขบวนใหม่จากซีอาร์อาร์ซีนั้น ขบวนแรกได้รับการส่งมอบเป็นที่เรียบร้อยแล้วในเดือนกุมภาพันธ์ 2562 และคาดว่าจะรถไฟฟ้าอีก 23 ขบวนที่เหลือจะได้รับการส่งมอบภายในปี 2563

เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2561 บีทีเอสซีและเคที ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของกรุงเทพมหานคร (กทม.) ได้เข้าลงนามในสัญญา การให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง ระยะที่ 1 (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขต คลองสาน ระยะทาง 1.8 กิโลเมตร, 3 สถานี) เป็นระยะเวลา 30 ปี โดย ณ วันที่ 30 พฤษภาคม 2562 งานก่อสร้างโยธา และงานติดตั้งระบบและเครื่องกลมีความก้าวหน้าไปแล้ว 19% และ 33% ตามลำดับ

นอกจากนี้ เพื่อให้การเดินรถเป็นไปอย่างต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวยังระบบ ประกอบด้วยโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวยุติและโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวนส่วนต่อขยาย (ช่วง สะพานตากสิน-บางหว้า และช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง รวมถึงช่วงแบริ่ง-เคหะฯ และช่วงหมอชิต-คูคต) เพื่ออำนวยความสะดวกสบายในการเดินทางของผู้โดยสาร เมื่อวันที่ 11 เมษายน 2562 อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 44 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) มีคำสั่งเรื่องการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว โดยมีวัตถุประสงค์หลักในการรวมการบริหารและการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวยังโครงข่ายเดียวกัน ทั้งนี้ ตามมาตรา 44 ภายใต้ราชกิจจานุเบกษาระบุให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่ง โดยมีปลัดกระทรวงมหาดไทยเป็นประธาน เพื่อทำหน้าที่ในการกำหนดหลักเกณฑ์การแบ่งปันผลประโยชน์จากค่าโดยสาร รวมถึงหลักเกณฑ์อื่นเพื่อประโยชน์ในการรวมโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวและโครงการส่วนต่อขยายทั้งสองส่วนระหว่าง กทม. และผู้รับสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวยุติปัจจุบัน (บีทีเอสซี) ให้แล้วเสร็จภายใน 30 วันนับแต่วันที่ มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการ และให้ดำเนินการแก้ไขสัญญาสัมปทานกับผู้รับสัมปทานดังกล่าวให้แล้วเสร็จภายในอีก 30 วัน ปัจจุบันกระทรวงมหาดไทยอยู่ในระหว่างดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการดังกล่าว

นอกจากโครงการระบบขนส่งทางรางแล้ว บีทีเอสซียังมองหาโอกาสใหม่ๆ ในโครงการโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ อีกด้วย โดยในปีที่ผ่านมา กิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (BSR JV) ระหว่าง บีทีเอสซี, STEC และ RATCH โดยมีสัดส่วนการถือหุ้น 60%, 20%, และ 20% ตามลำดับ ได้ยื่นประมูลโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (สนามบินดอนเมือง-สนามบินสุวรรณภูมิ -สนามบินอู่ตะเภา) เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2561 นอกจากนี้ เมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2562 กิจการร่วมค้าบีบีเอส (BBS JV) ระหว่างบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BA), บีทีเอสซี และ STEC โดยมีสัดส่วน



ในการถือหุ้น 45%, 35% และ 20% ตามลำดับ ได้ยื่นข้อเสนอเข้าร่วมลงทุนในโครงการพัฒนาศูนย์บินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก แก่กองทัพเรือ ทั้งนี้ คาดว่าจะมีการประกาศผลผู้ชนะการประมูลภายในปี 2562

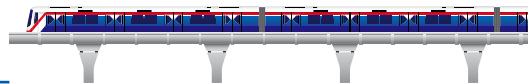
ในปี 2561/62 รายได้ค่าโดยสารในส่วนของการรถไฟฟ้าสายสีเขียวหลัก มีการเติบโตเพิ่มขึ้น 2.1% จากปีก่อน เป็น 6,963 ล้านบาท มาจากการเพิ่มขึ้นของอัตราค่าโดยสารเฉลี่ย (เพิ่มขึ้น 2.4% จากปีก่อน เป็น 29.0 บาทต่อเที่ยว) อย่างไรก็ตาม การเติบโตของรายได้ค่าโดยสารถูกลดทอนด้วยจำนวนเที่ยวการเดินทางที่ลดลงในปี (ลดลงเล็กน้อย 0.1% จากปีก่อน เป็น 241.0 ล้านเที่ยวคน) ส่วนใหญ่เป็นผลมาจากเหตุการณ์รถไฟฟ้าชุดชองในเดือนมิถุนายน 2561 ซึ่งมีสาเหตุมาจากสัญญาณคลื่นวิทยุสื่อสารภายนอกที่เข้ามารบกวนสัญญาณการเดินรถ (รายละเอียดเพิ่มเติมสามารถดูได้ใน การประเมินประสิทธิภาพในการดำเนินงานปี 2561/62) รวมถึงจำนวนวันทำการที่น้อยกว่าปีก่อนและช่วงวันหยุดยาวที่มากกว่าปีก่อน อย่างไรก็ตาม เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2562 บีทีเอสสามารถสร้างสถิติยอดผู้โดยสารสูงสุดใหม่ จำนวน 934,289 เที่ยวคน นอกจากนี้ นับตั้งแต่เริ่มเปิดให้บริการระบบรถไฟฟ้าสายสีเขียวหลักในปี 2542 ได้ให้บริการผู้โดยสารแล้วกว่า 3,000 ล้านเที่ยวคน ถือเป็นการตอกย้ำ บีทีเอสในฐานะผู้นำในการให้บริการระบบขนส่งมวลชนทางรางของประเทศไทย

การประเมินประสิทธิภาพในการดำเนินงานปี 2561/62

บีทีเอส ในฐานะผู้ให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ยังคงรักษาความปลอดภัยและการให้บริการที่ได้มาตรฐานอย่างต่อเนื่อง โดยมีตัวชี้วัดหลักในการประเมินประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ได้แก่ ความน่าเชื่อถือของการให้บริการ ความน่าเชื่อถือของรถไฟฟ้า และความน่าเชื่อถือของตัวโดยสาร ซึ่งความน่าเชื่อถือของการให้บริการวัดจากเปอร์เซ็นต์ค่าความตรงต่อเวลาในการเดินทางของผู้โดยสาร (Passenger Journey) โดยมีเป้าหมายในการวัดคือ ผู้โดยสารจะต้องเดินทางได้ตรงเวลาไม่น้อยกว่า 99.5% เมื่อเทียบกับความล่าช้าที่เกิดขึ้นที่กินเวลาตั้งแต่ 5 นาทีขึ้นไป ทั้งนี้ ความน่าเชื่อถือของการให้บริการในปี 2561/62 เฉลี่ยอยู่ที่ 99.7% เทียบกับ 99.9% ในปี 2560/61 ความน่าเชื่อถือของการให้บริการที่ลดลงมีสาเหตุหลักมาจากเหตุการณ์รถไฟฟ้าชุดชองในเดือนมิถุนายน 2561 ซึ่งมีสาเหตุมาจากสัญญาณคลื่นวิทยุสื่อสารภายนอกที่เข้ามารบกวนสัญญาณการเดินรถ ส่งผลให้เกิดการขัดข้องในการเดินรถและเกิดความล่าช้าในการให้บริการ อย่างไรก็ตาม บีทีเอสได้ทำการติดตั้งอุปกรณ์รับสัญญาณใหม่ รวมทั้งติดตั้งตัวกรองคลื่นสัญญาณเพิ่มเติมเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว อีกทั้ง ยังประกาศมาตรการการดูแลค่าโดยสารสำหรับผู้โดยสารที่ได้รับผลกระทบจากกรณีระบบรถไฟฟ้าชุดชอง และเพิ่มมาตรการการดูแลค่าโดยสารในกรณีรถไฟฟ้าชุดชองที่ทำให้เกิดความล่าช้าเกิน 30 นาที ตัวชี้วัดต่อมาคือ ความน่าเชื่อถือของรถไฟฟ้า วัดจากระยะทางก่อนที่จะเกิดการขัดข้อง โดยเป้าหมายที่ตั้งไว้คือไม่น้อยกว่า 35,000 ตู้กิโลเมตรต่อการชุดชอง 1 ครั้ง โดยในปี 2561/62 อยู่ที่ 83,400 ตู้กิโลเมตรต่อการชุดชอง 1 ครั้ง ซึ่งสูงกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้แม้ว่าจะลดลงจากปีก่อนก็ตาม ตัวชี้วัดสุดท้ายคือ ความน่าเชื่อถือของตัวโดยสาร วัดได้จากจำนวนเที่ยวการเดินทางก่อนพบการผิดพลาด รวมถึงการชุดชองของอุปกรณ์และจากการใช้บัตรโดยสารผิดวิธี โดยเป้าหมายที่ตั้งไว้นั้นจะต้องไม่น้อยกว่า 15,000 ครั้งต่อการชุดชอง 1 ครั้ง โดยความน่าเชื่อถือของตัวโดยสาร สำหรับปี 2561/62 อยู่ที่ 67,400 ครั้งต่อการชุดชอง 1 ครั้ง ซึ่งสูงกว่าปีก่อนและถือว่าทำได้ดีกว่าเป้าหมายที่คาดการณ์ไว้ (รูปที่ 1)

รูปที่ 1 : ประสิทธิภาพในการดำเนินงานเปรียบเทียบกับเป้าหมาย

ตัวชี้วัดประสิทธิภาพ	เป้าหมาย	2561/62	2560/61
ความน่าเชื่อถือของการให้บริการวัดจาก : ความตรงต่อเวลาในการเดินทางของผู้โดยสาร	ไม่น้อยกว่า 99.5% ต่อความล่าช้าตั้งแต่ 5 นาทีขึ้นไป	99.7%	99.9%
ความน่าเชื่อถือของรถไฟฟ้า	ไม่น้อยกว่า 35,000 ตู้กิโลเมตรต่อการชุดชอง	83,400	87,960
ความน่าเชื่อถือของตัวโดยสาร	ไม่น้อยกว่า 15,000 ครั้งต่อการชุดชอง	67,400	48,672

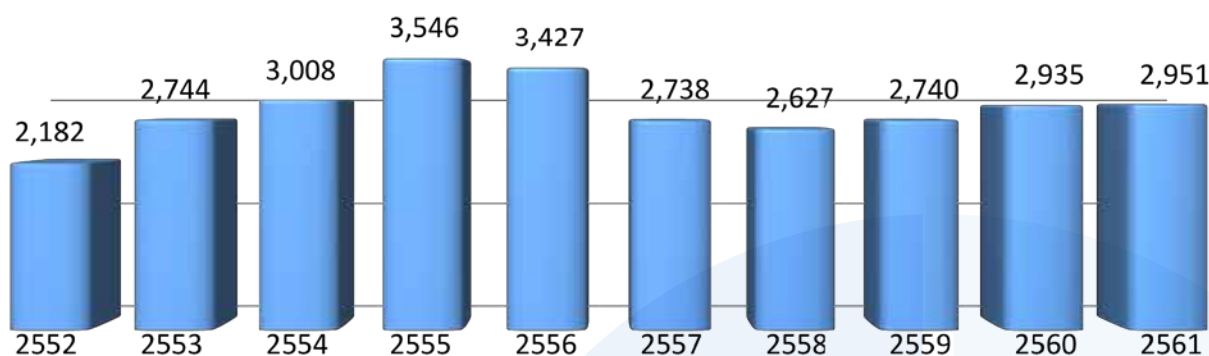


ภาพรวมธุรกิจระบบขนส่งมวลชน

ประเทศไทยมีการพัฒนาทางด้านสังคมและเศรษฐกิจมาโดยตลอดในระยะเวลา 40 ปีที่ผ่านมา ดังเห็นได้จากการมุ่งมั่นในการเปลี่ยนจากการเป็นประเทศที่มีรายได้ระดับต่ำ ไปสู่การเป็นประเทศที่มีรายได้ระดับปานกลางถึงระดับสูง² ประกอบกับจำนวนประชากรที่หนาแน่นในกรุงเทพฯ ล้วนแต่เป็นปัจจัยที่ทำให้มีการจราจรติดขัดและยังคงทวีความรุนแรงมากขึ้นเรื่อย ๆ อ้างอิงจากรายงานประเมินสภาพจราจรของเมืองใหญ่ทั่วโลก ประจำปี 2561 ของ TOMTOM³ ระบุว่า กรุงเทพฯ ถูกจัดอยู่ในอันดับที่ 2 ของเมืองที่มีการจราจรติดขัดที่สุดในบรรดาเมืองใหญ่ 390 เมือง จาก 48 ประเทศใน 6 ทวีปทั่วโลก โดยปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ปัญหาการจราจรบนท้องถนนยังคงเป็นปัญหาเรื้อรังคือ การเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องของปริมาณรถยนต์ ซึ่งสวนทางกับความสามารถในการรองรับยานพาหนะบนท้องถนนที่มีอยู่อย่างจำกัด โดยจากรายงานของกรมขนส่งทางบก จะเห็นได้ว่าจำนวนยานพาหนะส่วนบุคคลที่จดทะเบียนใหม่ในประเทศไทย⁴ ในช่วง 9 ปีที่ผ่านมา มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปีอยู่ที่ 3.4% (รูปที่ 2)

รูปที่ 2 : ยานพาหนะส่วนบุคคลที่จดทะเบียนใหม่ตั้งแต่ปี 2552-2561

(หน่วย: พันคัน)



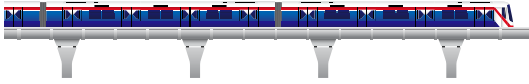
แหล่งที่มา : กองแผนงาน กลุ่มสถิติขนส่ง กรมขนส่งทางบก

อย่างไรก็ดี นับตั้งแต่มีการเปิดให้บริการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสในเดือนธันวาคม 2542 ถือเป็นการเพิ่มช่องทางการคมนาคมที่ทำให้ผู้โดยสารเปลี่ยนจากการโดยสารยานพาหนะบนท้องถนนมาใช้ระบบขนส่งทางรางมากขึ้น ดังเห็นได้จากส่วนแบ่งการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ (ซึ่งวัดจากจำนวนเที่ยวของการเดินทางต่อวันของแต่ละประเภทการเดินทาง) ที่มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นจาก 13% ในปี 2560 เป็น 33% ในปี 2585 (รูปที่ 3) โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) คาดการณ์ว่าส่วนแบ่งการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าจะมีจำนวนเพิ่มขึ้นมาทดแทนสัดส่วนการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางในปโต ๆ ไปจากเครือข่ายรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ ที่มีการขยายตัวเพิ่มขึ้น

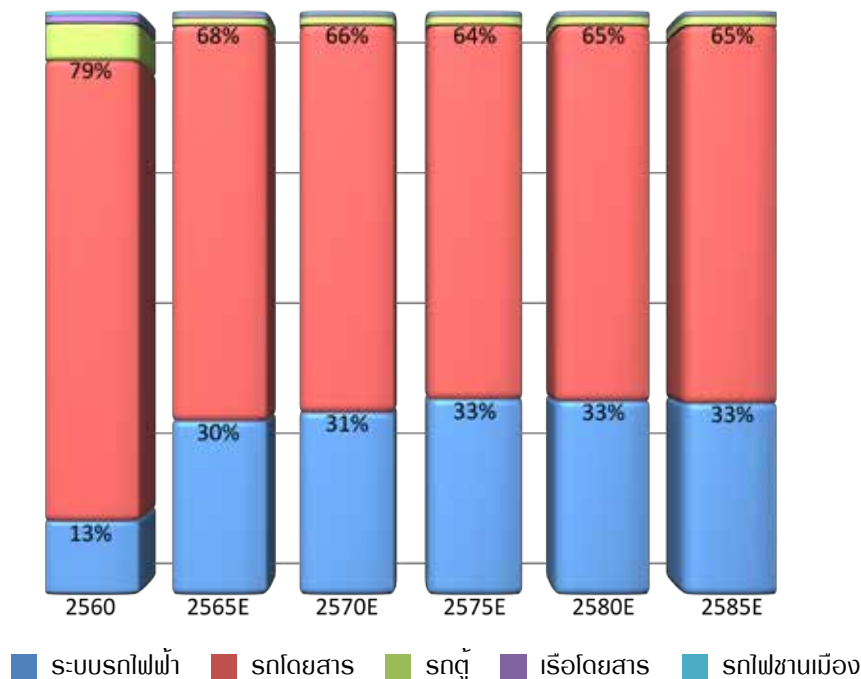
² ธนาคารโลก

³ รายงานประเมินสภาพจราจรเมืองใหญ่ทั่วโลกของ TOMTOM

⁴ กรมขนส่งทางบก



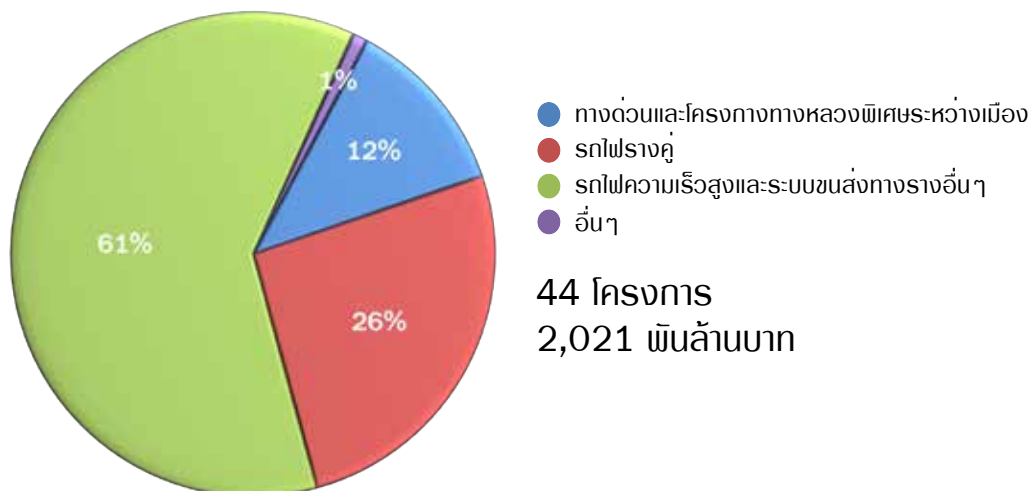
รูปที่ 3 : ส่วนแบ่งทางการตลาดของระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร (คาดการณ์ปี 2565-2585)



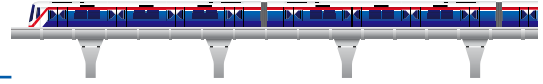
แหล่งที่มา : สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

ปัจจุบัน รัฐบาลมีแผนขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศโดยการส่งเสริมนโยบาย ประเทศไทย 4.0 วัตถุประสงค์หลักของแผนงานนี้ไม่เพียงแต่จะช่วยยกระดับเศรษฐกิจไปสู่ “เศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม” หรือ “ประเทศที่มีรายได้สูง” ผ่านอุตสาหกรรมที่มีนวัตกรรมและความก้าวหน้า แต่ยังช่วยในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศเพื่อลดข้อจำกัดในด้านต่างๆ อาทิ สภาพการจราจรที่ติดขัด ทั้งนี้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวจะนำมาซึ่งประสิทธิภาพและคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นของประชาชน ในปี 2561 กระทรวงคมนาคมได้ออกแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน รวมทั้งสิ้น 44 โครงการ คิดเป็นมูลค่าประมาณ 2,021 พันล้านบาท (หรือ ประมาณ 63 พันล้านเหรียญสหรัฐ) (รูปที่ 4)

รูปที่ 4 : แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน ปี 2561



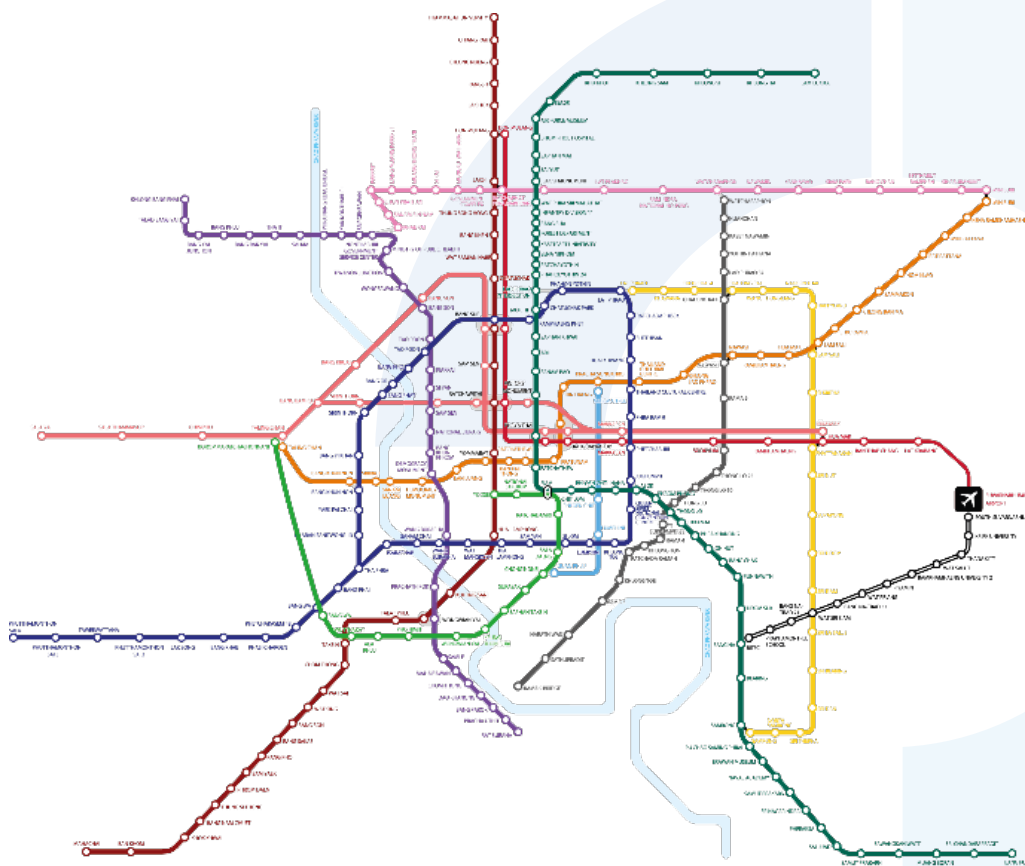
แหล่งที่มา : กระทรวงคมนาคม



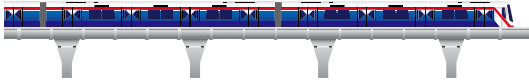
การพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าเป็นสิ่งที่มีรัฐบาลให้ความสำคัญอย่างต่อเนื่อง ดังเห็นได้จากการที่ สนข. ได้กำหนดแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (M-MAP) ระยะเวลา 20 ปี เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (รวมจังหวัด นครปฐม ปทุมธานี นนทบุรี สมุทรปราการ และสมุทรสาคร) ในช่วงระยะเวลา 20 ปี (นับตั้งแต่ปี 2553-2572) โดยแผนแม่บทนี้ได้กำหนดโครงการรถไฟฟ้า 12 สายครอบคลุม 515.2 กิโลเมตร 312 สถานี (รูปที่ 5 และ 6) อย่างไรก็ดี ตามแผนเร่งรัดของมติคณะรัฐมนตรี กำหนดให้มีนโยบายเร่งการดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้า 10 สายหลักจากทั้งหมด 12 โครงการ หรือระยะทาง 464 กิโลเมตร จากทั้งหมด 515.2 กิโลเมตร ดังเห็นได้จากรูปที่ 7 ที่แสดงความคืบหน้าในแต่ละขั้นตอนการดำเนินงานของโครงการเร่งด่วน 10 สายหลัก

ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดผลประโยชน์สูงสุดต่อสาธารณะและเพื่อเป็นการขยายโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น สนข. ประสานความร่วมมือกับองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JICA) ในการจัดทำแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ฉบับที่ 2 (M-MAP2) โดยคาดว่าจะมีการบรรจุโครงการรถไฟฟ้าสายใหม่ 4 สาย ได้แก่ สายสีทอง (ระยะที่ 1) (กรุงธนบุรี-คลองสาน ระยะทาง 1.8 กิโลเมตร) สายสีเทา (ระยะที่ 1) (วัชรพล-ทองหล่อ ระยะทาง 16.3 กิโลเมตร) LRT (บางนา-สนามบินสุวรรณภูมิ ระยะทาง 18.3 กิโลเมตร) และสายสีน้ำตาล (แคราย-ลำสาสี ระยะทาง 22 กิโลเมตร) เข้าไปในแผนแม่บทฉบับใหม่ดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ขณะนี้ สนข. อยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ของการพัฒนา M-MAP2 โดยคาดว่าจะได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีในปี 2564

รูปที่ 5 : โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (M-MAP) (515.2 กิโลเมตร)



แหล่งที่มา: สนข. และ รฟม.



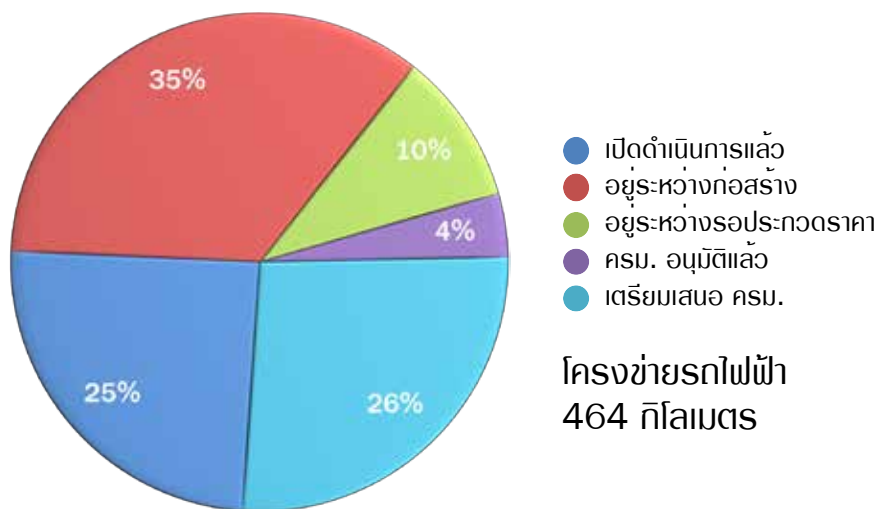
รูปที่ 6 : โครงการรถไฟฟ้า 12 สาย ภายใต้นโยบายภาครัฐ

โครงการ	ช่วง	ระยะทาง (กม.)
สีแดงเข้ม*	มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต-มหาชัย	80.5
สีเขียวเข้ม*	ลำลูกกา-บางปู	67.1
สีน้ำเงิน*	บางซื่อ-หัวลำโพง-ท่าพระ-พุทธมณฑล สาย 4	55.0
สีแดงอ่อน*	ศิริราช-ศาลายา-ตลิ่งชัน-หัวหมาก	58.5
แอร์พอร์ต เรล ลิงก์*	ดอนเมือง-สนามบินสุวรรณภูมิ	50.3
สีม่วง*	บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ	42.8
สีส้ม*	ตลิ่งชัน-มีนบุรี	39.6
สีชมพู*	แคราย-มีนบุรี	34.5
สีเหลือง*	ลาดพร้าว-สำโรง	30.4
สีเทา	วัชรพล-สะพานพระราม 9	26.0
สีเขียวอ่อน*	ยศเส-ตลิ่งชัน	21.0
สีฟ้า	ดินแดง-สาทร	9.5
รวม		515.2

* โครงการรถไฟฟ้าตามแผนเร่งรัดของมติคณะรัฐมนตรี

แหล่งที่มา: สนข. และ รฟม.

รูปที่ 7 : ความสำเร็จในแต่ละขั้นตอนการดำเนินงานของโครงการเร่งด่วน 10 สายหลัก

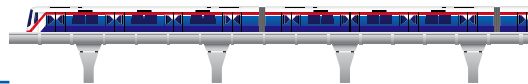


โครงข่ายรถไฟฟ้า
464 กิโลเมตร

แหล่งที่มา : สนข. และบีทีเอส

เปรียบเทียบพัฒนาระบบรถไฟฟ้าของกรุงเทพมหานครและประเทศใกล้เคียง

ในปี 2561 กรุงเทพฯ และปริมณฑล (ประกอบด้วย 5 จังหวัด ได้แก่ นครปฐม ปทุมธานี นนทบุรี สมุทรปราการ และสมุทรสาคร) มีจำนวนประชากรรวมกันกว่า 10.9 ล้านคน ในขณะที่ประชากรในกรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น มีจำนวน 13.9 ล้านคน ประชากรในฮ่องกง มีจำนวน 7.5 ล้านคน และประชากรในประเทศสิงคโปร์ มีจำนวน 5.8 ล้านคน ทั้งนี้ อัตราการครอบคลุมพื้นที่ของรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ มีจำนวนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน เป็น 11.2 กิโลเมตรต่อประชากรล้านคน จากการขยายตัวของโครงข่ายระบบรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นผลมาจากการเปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบของโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวใต้ (แบริ่ง-เคหะฯ) เป็นระยะทาง 10.8 กิโลเมตร เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2561



ในแง่ของอัตราการครอบคลุมพื้นที่ของรถไฟฟ้าในประเทศไทยยังมีสัดส่วนน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นในภูมิภาคเดียวกัน โดยอัตราการครอบคลุมพื้นที่ของรถไฟฟ้าในกรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น อยู่ที่ 41.6 กิโลเมตรต่อประชากรล้านคน สิงคโปร์อยู่ที่ 39.1 กิโลเมตรต่อประชากรล้านคน และฮ่องกงอยู่ที่ 34.7 กิโลเมตรต่อประชากรล้านคน นอกจากนี้ ในปี 2561 ส่วนแบ่งทางการตลาดในแง่ของจำนวนเที่ยวโดยสารของระบบรถไฟฟ้าในฮ่องกงมีสัดส่วน 49% กรุงโตเกียว 48% สิงคโปร์ 46% ในขณะที่กรุงเทพฯ มีเพียง 13%⁵ เท่านั้น จากข้อมูลเชิงเปรียบเทียบที่กล่าวมาข้างต้น นับเป็นข้อสรุปหลักที่แสดงให้เห็นว่ากรุงเทพฯ ต้องการการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าอย่างเร่งด่วนเมื่อเทียบกับประเทศใกล้เคียง (รูปที่ 8) เพื่อรองรับสภาพการจราจรที่แออัดในปัจจุบัน รวมถึงช่วยลดปัญหามลพิษใน กทม.

รูปที่ 8 : พัฒนาการระบบรถไฟฟ้าในภูมิภาค ในปี 2561

	ประชากร (ล้านคน)	ความยาวระบบ รถไฟฟ้า (กิโลเมตร)	อัตราการ ครอบคลุมพื้นที่*	ส่วนแบ่งทางการตลาด ของระบบรถไฟฟ้า
ฮ่องกง	7.5	259.1	34.7	49%
โตเกียว	13.9	579.5	41.6	48%
สิงคโปร์	5.8	228.4	39.1	46%
กรุงเทพมหานครและ ปริมณฑล	10.9	121.6	11.2	13% ⁵

แหล่งที่มา: กระทรวงมหาดไทย, สทช., Tokyo Metropolitan Government, Tokyo Metro, Hong Kong's Census and Statistics Department, Hong Kong MTR Corporation, Singapore Land Transport Authority และ SMRT Corporation Limited

หมายเหตุ

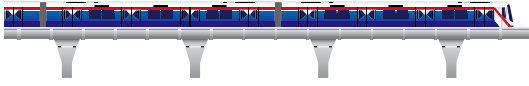
* อัตราการครอบคลุมพื้นที่ หมายถึง สัดส่วนความยาวระบบรถไฟฟ้าต่อจำนวนประชากร (ล้านคน)

ภาพรวมระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน

ระบบรถไฟฟ้า BTS

รถไฟฟ้า BTS เป็นระบบรถไฟฟ้าระดับแห่งแรกของประเทศไทยและก่อสร้างขึ้นเหนือถนนสายหลักใจกลางกรุงเทพฯ ซึ่งบริหารโดยบีทีเอสซีและเปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 5 ธันวาคม 2542 ปัจจุบันระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส เปิดให้บริการทั้งหมด 43 สถานี ระยะทางรวม 48.9 กิโลเมตร โดยแบ่งออกเป็นสองเส้นทาง คือ สายสุขุมวิทหรือสายสีเขียวเข้ม ประกอบด้วย 31 สถานี โดยวิ่งผ่านใจกลางกรุงเทพฯ จากทิศเหนือถึงทิศตะวันออก (หมอชิต-เคหะฯ) และสายสีลมหรือสายสีเขียวอ่อน ประกอบด้วย 13 สถานี โดยวิ่งผ่านใจกลางเมืองจากทิศใต้ถึงทิศตะวันตก (สนามกีฬาแห่งชาติ-บางหว้า) ทั้งสองเส้นทางเชื่อมต่อกันที่สถานีสยาม สำหรับยอดผู้โดยสารรวมในระบบรถไฟฟ้าสีเขียวสายหลัก ปี 2561/62 อยู่ที่ 241.0 ล้านเที่ยวคน และมีอัตราการเติบโตสะสมเฉลี่ยปีละ 8.2% นับตั้งแต่เริ่มเปิดให้บริการ โดย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 บีทีเอสซีมีจำนวนรถไฟฟ้า 52 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้ (รวม 208 ตู้) และได้มีการจัดซื้อขบวนรถไฟฟ้าใหม่อีก 46 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้ (รวม 184 ตู้) ในเดือนพฤษภาคม 2559 เพื่อรองรับความต้องการในการใช้บริการที่เพิ่มขึ้นของเส้นทางรถไฟฟ้าสายปัจจุบัน รวมไปถึงการเปิดให้บริการของส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือและใต้ในอนาคต

⁵ ข้อมูลล่าสุดจาก สทช. ในปี 2561 และคาดการณ์ส่วนแบ่งทางการตลาดของระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ ปี 2580 อยู่ที่ประมาณ 33%



ระบบรถไฟฟ้า MRT

รถไฟฟ้า MRT บริหารโดย บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BEM) จำนวน 2 เส้นทาง ระยะทางรวม 43.0 กิโลเมตร ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (โครงการรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงิน) ซึ่งเป็นรถไฟฟ้าใต้ดินสายแรกของประเทศไทย เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการตั้งแต่วันที่ 3 กรกฎาคม 2547 ระยะทาง 20.0 กิโลเมตร 18 สถานี (หัวลำโพง-บางซื่อ) และโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (โครงการรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีม่วง) ระยะทาง 23.0 กิโลเมตร 16 สถานี (บางใหญ่-เตาปูน) ทั้งนี้ รถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินมีสถานีเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าบีทีเอส จำนวน 3 สถานี ได้แก่ สถานีศาลาแดง สถานีโอโศก และสถานีหมอชิต ต่อมาเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2560 ได้มีการเปิดให้บริการสถานีเตาปูน ระยะทาง 1.2 กิโลเมตร ซึ่งอยู่ภายใต้โครงการรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย โดยสถานีเตาปูนจะเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงและสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย สำหรับปี 2561 ที่ผ่านมารถไฟฟ้า MRT ในส่วนของรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงินมียอดผู้โดยสารทั้งหมด 113.7 ล้านเที่ยวคน⁶ นอกจากนี้ BEM ยังมีแผนที่จะเปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายช่วงหัวลำโพง-หลักสอง ในเดือนกันยายน 2562 และช่วงเตาปูน-ท่าพระ ในเดือนมีนาคม 2563 โดยทั้ง 2 เส้นทางดังกล่าวจะเชื่อมต่อการเดินทางของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเป็นวงกลม

รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์

รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ เชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับสถานีพญาไท ซึ่งตั้งอยู่ใจกลางเมือง เป็นระบบรถไฟฟ้ายกระดับ ระยะทาง 28.5 กิโลเมตร 8 สถานี ดำเนินงานโดยการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) เปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 23 สิงหาคม 2553 โดยมีสถานีเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าบีทีเอสสถานีพญาไท

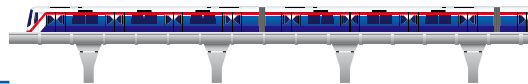
ระบบรถไฟฟ้าชานเมือง

ระบบรถไฟฟ้าชานเมืองเป็นหนึ่งในโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อนซึ่งดำเนินงานโดยรฟท. เปิดให้บริการระยะทางรวม 15.3 กิโลเมตร 4 สถานี (บางซื่อ-ตลิ่งชัน) โดยเปิดทดลองเดินรถด้วยรถดีเซลราง เริ่มทดลองเดินรถตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน-30 พฤศจิกายน 2555 และเริ่มเปิดให้บริการชั่วคราว ณ วันที่ 5 ธันวาคม 2555 อย่างไรก็ดี รถไฟฟ้าชานเมืองดังกล่าวได้หยุดให้บริการชั่วคราว และคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้อีกครั้งภายหลังจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อนแล้วเสร็จในปี 2564

ระบบรถโดยสารด่วนพิเศษ (บีอาร์ที)

โครงการรถโดยสารด่วนพิเศษ หรือ BRT บริหารโดยบีทีเอสซี เป็นโครงการแรกเริ่มของทางกรุงเทพฯ ที่จะเชื่อมต่อบริการขนส่งมวลชนในพื้นที่กรุงเทพฯ เข้าด้วยกัน เพื่อให้บริการระบบขนส่งมวลชนเป็นแบบบูรณาการทั้งในเขตเมืองและพื้นที่รอบนอก โดยบีทีเอสซีเป็นผู้รับผิดชอบจากทท. และระบบเดินรถของ BRT จะมีความเร็วสูงกว่ารถโดยสารประจำทางทั่วไปเพราะจะวิ่งบนช่องทางพิเศษที่แยกออกจากถนนหลัก BRT มีระยะทางรวม 15.0 กิโลเมตร 12 สถานี (ช่องนนทรี-ตลาดพลู) โดยมีสถานีเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าบีทีเอสที่สถานีช่องนนทรี ทั้งนี้ ในปี 2561/62 ที่ผ่านมารถ BRT มียอดผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 4.5 ล้านเที่ยวคน

⁶ แหล่งที่มา: BEM (ข้อมูลเดือนมกราคมถึงธันวาคม)



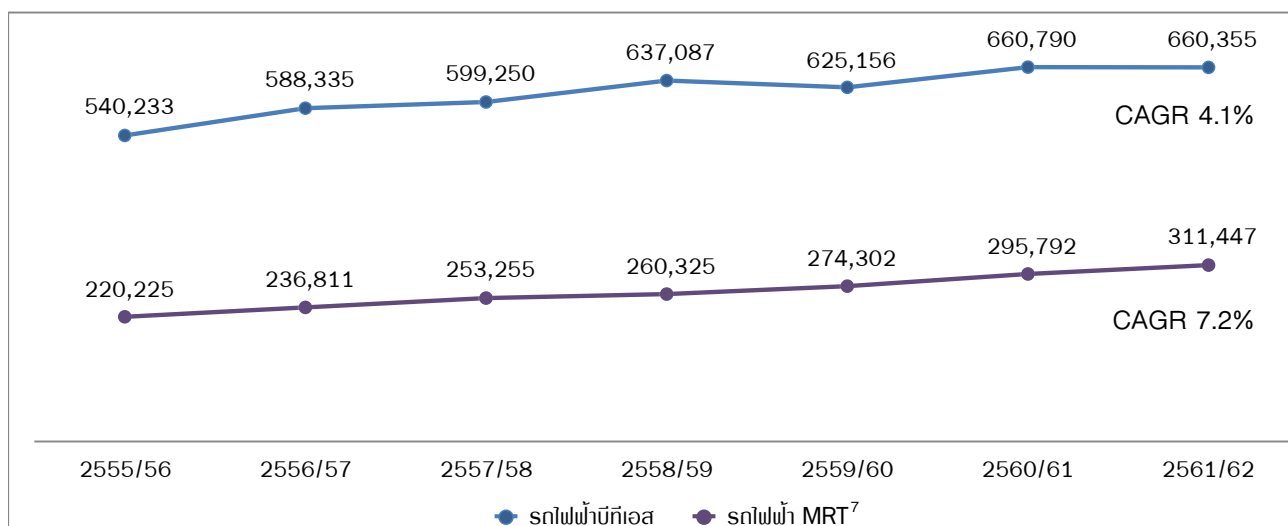
รูปที่ 9 : สถิติผู้โดยสารระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร

	2555/56	2556/57	2557/58	2558/59	2559/60	2560/61	2561/62
รถไฟฟ้า บีทีเอส (สายหลัก)	197.2	214.7	218.7	232.5	238.0	241.2	241.0
อัตราการเติบโต (%)	12.0	8.9	1.9	6.3	2.4	1.3	(0.1)
รถไฟฟ้า MRT ⁷	80.6	86.4	92.4	95.0	100.1	108.0	113.7
อัตราการเติบโต (%)	16.6	7.2	6.9	2.8	5.4	7.8	5.3

แหล่งที่มา: BTSC และ BEM

รูปที่ 10 : จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยรายวันของรถไฟฟ้า BTS สายสีเขียวหลักและรถไฟฟ้า MRT

(หน่วย : เที่ยวคน/วัน)



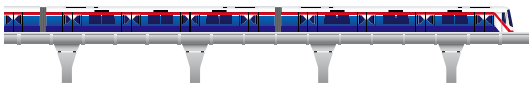
แหล่งที่มา: BTSC และ BEM

ระบบรถไฟฟ้า BTS

โครงการรถไฟฟ้าสีเขียวสายหลัก

บีทีเอสซีเป็นผู้รับสัมปทานจากกทม. ในการให้บริการรถไฟฟ้าสีเขียวสายหลักแต่เพียงผู้เดียวตั้งแต่ปี 2542 ภายใต้สัมปทานความร่วมมือระหว่างภาครัฐบาลและภาคเอกชนในรูปแบบ PPP net cost ระยะเวลา 30 ปี (2542–2572) โดยสายหลักประกอบไปด้วยสายสุขุมวิท (หมอชิต–อ่อนนุช ระยะทาง 17 กิโลเมตร) และสายสีลม (สนามกีฬาแห่งชาติ–สะพานตากสิน ระยะทาง 6.5 กิโลเมตร) ระยะทางรวม 23.5 กิโลเมตร 23 สถานี หลังจากนั้น ในปี 2555 บีทีเอสซีได้ลงนามในสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการรถไฟฟ้าสีเขียวสายหลักกับบริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด (เคที) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของกทม. ครอบคลุมระยะเวลา 13 ปี (2572–2585) ภายหลังจากครบกำหนดอายุสัมปทานในปี 2572 ต่อมาในเดือนเมษายน 2556 บีทีเอสซีได้ขายสิทธิในรายได้ค่าโดยสารสุทธิในอนาคตที่จะเกิดขึ้นจากการเดินรถไฟฟ้าสีเขียวสายหลักในช่วงระยะเวลาที่เหลือให้แก่กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางรางบีทีเอสโกรท (BTSGIF) โดย บีทีเอสซียังคงเป็นผู้บริหารและเดินรถในส่วนรถไฟฟ้าสีเขียวสายหลัก ทั้งนี้ บีทีเอสซียังลงทุนในสัดส่วน 33% ของจำนวนหน่วยลงทุนทั้งหมดในกองทุน BTSGIF

⁷ ข้อมูลเดือนมกราคมถึงธันวาคม



โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียว

โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายจากระบบรถไฟฟ้าสีเขียวสายหลัก ระยะทาง 12.8 กิโลเมตร เริ่มเปิดให้บริการในปี 2552 ประกอบไปด้วยส่วนต่อขยาย 2 เส้นทางคือ ส่วนต่อขยายสายสีลม (สะพานตากสิน-บางหว้า ระยะทาง 7.5 กิโลเมตร) และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (อ่อนนุช-แบริ่ง ระยะทาง 5.25 กิโลเมตร) ต่อมาในปี 2555 บีทีเอสซีได้ลงนามในสัญญา กับเคทีในการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงส่วนต่อขยายดังกล่าวเป็นเวลา 30 ปี (2555-2585)

โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือและใต้

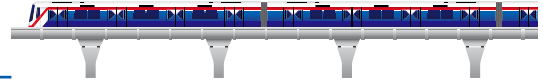
เดือนมีนาคม 2560 บีทีเอสซีได้ลงนามในสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยาย ครอบคลุมระยะเวลา 25 ปี (2560-2585) ระยะทางรวม 30.4 กิโลเมตร ประกอบด้วย 2 เส้นทาง ได้แก่ ส่วนต่อขยาย สายสีเขียวใต้ (แบริ่ง-เคหะฯ ระยะทาง 12.6 กิโลเมตร) และส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-คูคต ระยะทาง 17.8 กิโลเมตร) โดยส่วนต่อขยายสายสีเขียวใต้ได้เปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบเป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2561 ในส่วนของงานก่อสร้างโยธาส่งส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือ นั้น ได้ดำเนินการแล้วเสร็จเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ คาดว่า สถานีแรกของส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือ (สถานีห้าแยกลาดพร้าว) ระยะทาง 1.8 กิโลเมตร จะสามารถเปิดให้บริการ ได้ในเดือนสิงหาคม 2562 และคาดว่าจะเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการในปี 2563

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและสายสีเหลือง

เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2560 บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด และบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบีทีเอสจี ได้เข้าลงนามในสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู (แคราย-มีนบุรี ระยะทาง 34.5 กิโลเมตร) และสายสีเหลือง (ลาดพร้าว-สำโรง ระยะทาง 30.4 กิโลเมตร) กับ รฟม. ระยะทางรวม 64.9 กิโลเมตร 53 สถานี ทั้ง 2 บริษัทย่อยนี้ก่อตั้งขึ้นมาจากกลุ่มกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (BSR JV consortium) ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุน ระหว่าง บีทีเอสจี และ บริษัท ชีโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) (STEC) และบริษัท ผลิต ไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) (RATCH) โดยมีสัดส่วนการร่วมทุน 75%, 15% และ 10% ตามลำดับ ทั้งนี้เป็น สัมปทานในรูปแบบ PPP net cost โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและสายสีเหลืองเป็นโครงการที่รัฐบาลให้การสนับสนุน ค่างานก่อสร้าง จำนวน 47,000 ล้านบาท จากมูลค่าโครงการรวมทั้งหมดกว่า 96,000 ล้านบาท โดยรัฐบาลจะแบ่งชำระ เงินสนับสนุนเป็นงวด งวดละเท่าๆ กัน ตลอดระยะเวลา 10 ปีนับตั้งแต่วันที่เริ่มเปิดให้บริการ โดยทั้งสองบริษัทดังกล่าว ได้รับหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน (Notice-to-Proceed) สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและสายสีเหลืองจากการรถไฟฟ้า ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยแล้วเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2561 ซึ่งนับเป็นวันแรกของการก่อสร้าง ทั้งนี้ คาดว่ารถไฟฟ้า ทั้งสองโครงการจะสามารถเปิดให้บริการได้ในเดือนตุลาคม 2564

โครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง

เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2561 บริษัทฯ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บีทีเอสซี) และบริษัท กรุงเทพ ธานี จำกัด (เคที) ได้เข้าลงนามในสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง (O&M) โครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง ระยะที่ 1 (สถานีรถไฟฟ้ากรุงเทพ-สำนักงานเขตคลองสาน, ระยะทาง 1.8 กิโลเมตร) เป็นระยะเวลา 30 ปี นอกจากนี้ เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการให้บริการแก่ผู้โดยสารและมาตรฐานที่ดีของระบบรถไฟฟ้าและเครื่องกล (E&M) บีทีเอสซี ได้เข้าทำสัญญาซื้อขายติดตั้งระบบ E&M เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2561 ที่ผ่านมา โดยโครงการรถไฟฟ้าสายสีทองมี จุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสสายสีเขียวตะวันตกที่สถานีกรุงเทพ และเชื่อมกับอาคารอเนกประสงค์ไอคอน สยาม ทั้งนี้ บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบงานก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายในระยะ เวลา 30 เดือน โดยเริ่มก่อสร้างในเดือนมีนาคม 2561 ทั้งนี้ คาดว่ารถไฟฟ้าสายสีทอง ระยะที่ 1 จะสามารถเปิดให้บริการ ได้ในเดือนกันยายน 2563



โครงการระบบขนส่งทางรางสายใหม่ ๆ ที่เป็นเป้าหมายของกลุ่มบีทีเอส

บีทีเอสจิมองว่าการที่ประเทศมีระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ดีและเพียงพอ จะเป็นปัจจัยสำคัญในการช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชากรในประเทศนั้นๆ เพื่อให้เป็นส่วนหนึ่งในการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน บีทีเอสจึงมีความสนใจที่จะพัฒนาไม่ว่าจะเป็นโครงการระบบขนส่งทางราง รวมถึงโครงการโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ในอีก 5 ปีข้างหน้า โดยกลุ่ม BTS ตั้งเป้าหมายที่จะขยายเส้นทางรถไฟฟ้าเพิ่มอีก 81.2 กิโลเมตรในกรุงเทพฯ และยังสนใจลงทุนในโครงการรูปแบบอื่นๆ อาทิ โครงการพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงและโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวตะวันตก

โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวตะวันตก (บางหว้า-ตลิ่งชัน) ระยะทาง 7 กิโลเมตร ซึ่งขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการรออนุมัติรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โดยเป็นเส้นทางที่กลุ่มบีทีเอสมีโอกาสสูงที่จะได้เข้าไปบริหารจัดการเดินรถ เนื่องจากเส้นทางนี้เป็นส่วนต่อขยายโดยตรงกับโครงข่ายรถไฟฟ้าสายสีเขียวปัจจุบัน ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบาย “หนึ่งหน่วยงานกำกับดูแล หนึ่งผู้ให้บริการเดินรถ” ของรัฐบาลที่มุ่งหวังให้เกิดผลประโยชน์ที่ดีที่สุดแก่ประชาชน กลุ่มบีทีเอสจะเจรจากับ กทม. ภายใต้เงื่อนไขสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง (O&M) ทั้งนี้ คาดว่ารัฐบาลจะรับผิดชอบในการลงทุนส่วนของงานโยธาและงานระบบและเครื่องกล (E&M) อย่างไรก็ดี กลุ่มบีทีเอสอาจจะพิจารณาในการช่วยจัดหาเงินทุน โดยอาจจะรับผิดชอบติดตั้งงานระบบและเครื่องกล (E&M) ให้ กทม.

โครงการรถไฟฟ้ารางเบา

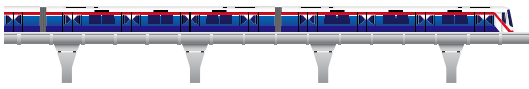
โครงการรถไฟฟ้ารางเบา หรือ LRT (บางนา-สุวรรณภูมิ) ระยะทาง 18.3 กิโลเมตร มีจุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าบีทีเอสส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทที่สถานีบางนา โครงการนี้เป็นโครงการในความรับผิดชอบของ กทม. ทั้งนี้คาดว่าทาง กทม. จะเป็นผู้รับผิดชอบก่อสร้างงานโยธาและงานระบบและเครื่องกล (E&M) โดยกลุ่มบีทีเอสยังเสนอต่อ กทม. ให้ใช้พื้นที่บริเวณสถานีซีของบีทีเอส ในการสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและโรงเก็บรถไฟฟ้า (Depot) สำหรับ LRT โดยไม่คิดค่าใช้จ่าย ดังนั้น กลุ่มบีทีเอสเชื่อมั่นว่า บีทีเอสมีศักยภาพในระดับแนวหน้าที่จะได้รับคัดเลือกให้เป็นผู้ชนะการประมูล

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา (ระยะที่ 1)

โครงการรถไฟฟ้าโมโนเรลสายสีเทาแบ่งออกเป็น 2 ระยะ เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางและต้องได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงาน โดยระยะที่ 1 (ช่วงวัชรพล-ทองหล่อ ระยะทาง 16.3 กิโลเมตร) เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวสายหลัก ที่สถานีทองหล่อ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ที่สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ที่สถานีคลองรัช ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ กทม. โดยที่ผ่านมา กทม. จะเป็นผู้รับผิดชอบในส่วนของการโยธา และงานระบบและเครื่องกล (E&M) เนื่องจากโครงการนี้เป็นโครงการรถไฟฟ้าสายใหม่จึงคาดว่าจะมีการจัดประมูลสำหรับการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง (O&M) กลุ่มบีทีเอส เชื่อมั่นว่ากลุ่มบีทีเอส มีศักยภาพที่แข็งแกร่งพอที่จะชนะการประมูลดังกล่าวจากการที่ได้ลงนามในสัญญาารถไฟฟ้าสายสีชมพูและสายสีเหลืองไปก่อนหน้านี้

โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ตะวันออกและตะวันตก)

การประมูลก่อสร้างงานโยธาในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม แบ่งออกเป็นฝั่งตะวันออกและตะวันตก โดยเส้นทางดังกล่าวมีทั้งสถานียกระดับและสถานีใต้ดิน ปัจจุบันโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฝั่งตะวันออกได้มีการลงนามในสัญญาก่อสร้างกับผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธารวมทั้งหมด 6 สัญญา โดยผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธาดังกล่าว ได้แก่ กิจการร่วมค้า CKST (บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ร่วมกับบริษัท ชีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)) บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ทั้งนี้ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันออกได้เริ่มก่อสร้างไปแล้วในเดือนมิถุนายน 2560 และคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2566



สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา

สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาตั้งอยู่ที่ อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง เป็นหนึ่งในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ทั้งนี้ บีทีเอสจีได้ยื่นข้อเสนอเข้าร่วมลงทุนในโครงการดังกล่าวกับกองทัพเรือเมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2562 โครงการดังกล่าวเป็นโครงการภายใต้ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnership: PPP) ในรูปแบบ Net Cost ระยะเวลา 50 ปี รวมการลงทุนในอาคารผู้โดยสารใหม่หลังที่ 3 ศูนย์ธุรกิจการค้า เขตประกอบการค้าเสรี (Cargo Village หรือ Free Trade Zone) และศูนย์ธุรกิจขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ (Cargo Complex) ทั้งนี้ คาดว่าจะมีการประกาศผลผู้ชนะการประมูลภายในปี 2562

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

บีทีเอสจีมีความสนใจที่จะเข้าร่วมประมูลโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 2 เส้นทาง คือ 1) สายบางปะอิน-นครราชสีมา ระยะทางประมาณ 196 กม. และ 2) สายบางใหญ่-กาญจนบุรี ระยะทางประมาณ 96 กม. เป็นหนึ่งโครงการสำคัญที่มีความจำเป็นเร่งด่วน โดยได้รับการบรรจุในแผนมาตรการเร่งรัดการลงทุน Action Plan ของกระทรวงคมนาคม และมาตรการเร่งรัดโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP Fast Track) ของกระทรวงการคลัง โดยทั้งสองโครงการดังกล่าวจะเป็นในรูปแบบของ PPP Gross Cost ซึ่งเอกชนจะเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างงานระบบและจัดเก็บรายได้ทั้งหมดส่งมอบให้แก่ภาครัฐ โดยภาคเอกชนจะได้รับค่าจ้าง/ตอบแทนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา ทั้งนี้ บีทีเอสจีได้เข้าซื้อเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุน (Request for Proposal: RFP) เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2562 และคาดว่าจะสามารถเปิดประมูลได้ในช่วงกลางปี 2562

5. ปัจจัยความเสี่ยง

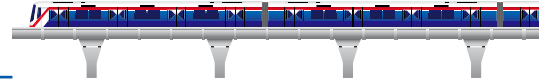
ความเสี่ยงที่สำคัญต่าง ๆ มีดังนี้

1. ความเสี่ยงจากการที่กองทุนลงทุนในรายได้สุทธิที่เกิดและจะเกิดขึ้นจากการดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักตามสัญญาสัมปทาน

กองทุนลงทุนในรายได้สุทธิที่เกิดและจะเกิดขึ้นจากการดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักตามสัญญาสัมปทาน รวมถึงเงินอื่นที่เกิดขึ้นจากหรือเกี่ยวกับรายได้สดุดังกล่าว นับจากวันที่การซื้อขายรายได้สุทธิเสร็จสมบูรณ์ และจะสิ้นสุดลงในวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทานคือ วันที่ 4 ธันวาคม 2572 ดังนั้น มูลค่าทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่กองทุนลงทุนจะลดลงตามอายุสิทธิในรายได้สดุดังกล่าวที่เหลืออยู่ โดยมูลค่าที่ลดลงในแต่ละปีอาจเป็นจำนวนที่ไม่เท่ากัน ซึ่งขึ้นอยู่กับค่าทรัพย์สินดังกล่าว โดยผู้ถือหุ้นจะลงทุนจะได้รับเงินจากการลงทุนคืนในรูปของเงินปันผลและการคืนเงินลงทุนด้วยการลดทุน และเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาตามสิทธิในการรับประโยชน์จากรายได้สุทธิหรือที่เกี่ยวกับรายได้สุทธิของกิจการดังกล่าวที่กองทุนได้ลงทุนไว้ มูลค่าหน่วยลงทุนอาจลดลงจนถึงศูนย์บาทได้

2. ความเสี่ยงในการดำเนินงานที่เกิดขึ้นตามปกติในอุตสาหกรรมการขนส่งมวลชน และการที่ต้นทุนค่าโดยสารรายจ่ายฝ่ายทุน และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักที่เพิ่มขึ้น จะส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของกองทุน

รายได้สุทธิที่กองทุนคาดว่าจะได้รับและความสามารถในการจ่ายเงินแบ่งปันส่วนทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นจะลดลงหากต้นทุนค่าโดยสาร รายจ่ายฝ่ายทุน และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ของธุรกิจระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักเพิ่มขึ้นโดยไม่สอดคล้องกับรายได้จากค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้น



ทั้งนี้ ต้นทุนค่าโดยสารของบีทีเอสซีอาจเพิ่มขึ้นอันเป็นผลมาจากปัจจัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุม ซึ่งรวมถึงกรณีดังต่อไปนี้

- การเพิ่มขึ้นของค่าไฟฟ้าซึ่งกำหนดโดยรัฐบาล ซึ่งค่าไฟฟ้าอาจมีความผันผวนด้วยสาเหตุหลายปัจจัย รวมถึงราคาก๊าซธรรมชาติ และความต้องการใช้ไฟฟ้าโดยรวม
- การเพิ่มสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายของพนักงาน หรือ
- การเปลี่ยนแปลงใดๆ ในนโยบายทางการเงินหรือนโยบายอื่นของรัฐบาลที่มีผลต่อการดำเนินการดำเนินงานหรืออุปสงค์ด้านการขนส่ง

อย่างไรก็ตาม กองทุนไม่สามารถรับรองได้ว่าบีทีเอสซีจะปรับอัตราค่าโดยสารสูงขึ้นเพื่อชดเชยกับต้นทุนที่เพิ่มขึ้น ดังนั้น ค่าใช้จ่ายในอนาคตของบีทีเอสซีอาจเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงกว่ารายได้จากค่าโดยสารในอนาคตที่เพิ่มขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้รายได้สุทธิลดลง และส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของกองทุน

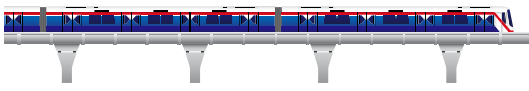
นอกจากนี้ กองทุนอาจมีรายจ่ายฝ่ายทุน และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่มิได้เกิดขึ้นตามปกติเนื่องมาจากการซ่อมแซมและบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่องซึ่งก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายที่สูง และอาจเกิดค่าใช้จ่ายที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ล่วงหน้า ดังนั้น ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นและระยะเวลาที่ต้องชำระค่าใช้จ่ายดังกล่าวจะมีผลกระทบต่อกระแสเงินสดของกองทุน ดังนั้น หากธุรกิจระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักไม่สามารถสร้างรายได้ค่าโดยสารเพียงพอต่อต้นทุนค่าโดยสาร รายจ่ายฝ่ายทุน และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครแล้ว รายได้สุทธิ และความสามารถในการจ่ายเงินแบ่งปันส่วนทุนจะได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ

3. บีทีเอสซีมีข้อจำกัดในการเพิ่มอัตราค่าโดยสาร

บีทีเอสซีมีข้อจำกัดในการเพิ่มอัตราค่าโดยสารให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของภาวะตลาด แนวโน้มของตลาด หรือเหตุการณ์อื่นๆ เพื่อเป็นการชดเชยต้นทุนการดำเนินงาน และต้นทุนอื่นๆ ที่เพิ่มขึ้น โดยการเพิ่มอัตราค่าโดยสารถูกจำกัดโดยสัญญาสัมปทานและพลวัตรของการแข่งขันในอุตสาหกรรมการขนส่งมวลชน และความพึงพอใจของผู้โดยสาร ทั้งนี้ การปรับค่าโดยสารจะเป็นไปตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน ซึ่งตามสัญญาสัมปทาน บีทีเอสซีสามารถปรับขึ้นค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ (Effective Fare) ไม่เกิน 1 ครั้งในทุกๆ ระยะเวลา 18 เดือน แต่ทั้งนี้จะต้องไม่เกินอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ (Authorised Fare)

ในกรณีที่ดัชนีราคาผู้บริโภคชุดประจำเดือนทั่วไปสำหรับเขตกรุงเทพมหานคร (Bangkok consumer price index) ที่ประกาศโดยกระทรวงพาณิชย์ ในเดือนใดมีค่าเท่ากับหรือสูงกว่าร้อยละ 5 ของดัชนีอ้างอิงของเดือนที่ผ่านมาแล้ว ไม่น้อยกว่า 12 เดือน บีทีเอสซีสามารถขอให้ปรับขึ้นอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ (Authorised Fare) ในอัตราร้อยละ 7 จากอัตราเดิม นอกจากนี้ ในกรณีพิเศษบางกรณี บีทีเอสซีอาจขอปรับขึ้น หรือ กทม.อาจขอปรับลดเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ (Authorised Fare) เช่น ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนระหว่างสกุลเงินบาทและเงินเหรียญสหรัฐ การเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยเงินกู้เงินตราต่างประเทศ และในประเทศ ความผันผวนของต้นทุนค่าไฟฟ้าของบีทีเอสซี หรือความเสี่ยงที่เป็นข้อยกเว้น (Exceptional Risk) ตามที่ระบุไว้ในสัญญาสัมปทานเกิดขึ้น

ทั้งนี้ ถึงแม้ว่าสัญญาสัมปทานจะอนุญาตให้บีทีเอสซีสามารถขึ้นอัตราค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ และบีทีเอสซีมีความตั้งใจที่จะขึ้นค่าโดยสารในอนาคตก็ตาม บีทีเอสซีอาจไม่สามารถขึ้นหรือเลือกที่จะไม่ขึ้นอัตราค่าโดยสารด้วยเหตุผลทางการเมือง สังคม เหตุผลอื่นๆ ที่เกี่ยวกับพลวัตรในการแข่งขันในอุตสาหกรรมการขนส่งมวลชนและความ



พึงพอใจของผู้โดยสาร หรือเหตุอื่นๆ นอกจากนี้ เหตุผลอื่นๆ อาจรวมถึงแนวโน้มผู้โดยสาร ทั้งนี้ การปรับขึ้นค่าโดยสารอาจทำให้จำนวนผู้โดยสารลดลงซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อรายได้สุทธิ ดังนั้น บีทีเอสซีจึงไม่อาจคาดเดาหรือประเมินผลที่อาจจะตามมาจากการขึ้นค่าโดยสารในอนาคตได้ ทั้งนี้ บีทีเอสซีขึ้นค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ (Effective Fare) ครั้งสุดท้ายในเดือนตุลาคม 2560 อยู่ที่ราคา 16-44 บาท

4. บริษัทจัดการและกลุ่มบีทีเอสอาจไม่สามารถดำเนินการตามกลยุทธ์การเจริญเติบโตในธุรกิจขนส่งมวลชนให้ประสบความสำเร็จได้ ทั้งนี้ เพราะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ รวมถึงการเห็นชอบของรัฐบาลด้วย

ความสามารถของบริษัทจัดการและกลุ่มบีทีเอสในการดำเนินงานตามกลยุทธ์การลงทุนของกองทุนให้ประสบความสำเร็จนั้นขึ้นอยู่กับปัจจัยที่ไม่แน่นอนหลายประการ รวมถึงความสามารถในการหาโอกาสการลงทุนที่เหมาะสมและสอดคล้องกับเกณฑ์การลงทุนของกองทุน รวมทั้งการได้รับเงื่อนไขทางการเงินที่ดี ดังนั้น กองทุนจึงไม่สามารถรับรองได้ว่าการดำเนินงานตามกลยุทธ์การลงทุนของกองทุนในความเป็นจริงจะเป็นไปตามแผนที่วางไว้ หรือสามารถทำได้ภายในเวลาและค่าใช้จ่ายที่เหมาะสม

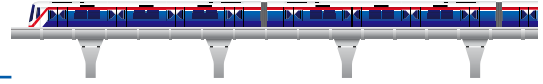
กลยุทธ์การเจริญเติบโตของกลุ่มบีทีเอสในธุรกิจขนส่งมวลชนมีหลายประการ ไม่ว่าจะเป็นการเข้าร่วมประมูลเพื่อบริหารงานในส่วนต่อขยายของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส การมีส่วนร่วมในการดำเนินงานของโครงการขนส่งมวลชนระบบใหม่ หรือการดำเนินการเพื่อเชื่อมต่อกับเครือข่ายโครงการขนส่งมวลชนใหม่ การที่จะประสบความสำเร็จในการดำเนินการตามกลยุทธ์ดังกล่าวนี้ นอกเหนือจากสิ่งอื่นแล้วยังขึ้นอยู่กับการตัดสินใจและการดำเนินการของรัฐบาลเกี่ยวกับแผนการขยายตัวดังกล่าว ความสามารถของกลุ่มบีทีเอสในการสรรหาและประเมินผู้ร่วมลงทุนทางธุรกิจ การลงทุนที่เป็นไปได้ การสนับสนุนทางการเงิน การดำเนินการให้มีข้อสรุปการลงทุน การได้รับความเห็นชอบและสิทธิในสัมปทานที่จำเป็น และการควบคุมทางการเงินและการดำเนินการอย่างเพียงพอ กลยุทธ์การเจริญเติบโตดังกล่าวนี้ต้องการการสนับสนุนจากผู้บริหารและต้องใช้ทรัพยากรอื่นๆ ของกลุ่มบีทีเอสเป็นอย่างมาก รวมถึงปัจจัยอื่นบางอย่างที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของกลุ่มบีทีเอส อาทิเช่น ปัจจัยทางด้านการเมือง ซึ่งไม่สามารถรับประกันได้ว่ารัฐบาลจะดำเนินการตามแผนการขยายระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่มีอยู่ในปัจจุบัน หรือหากรัฐบาลตัดสินใจที่จะดำเนินการดังกล่าว ก็ไม่อาจรับประกันได้ว่ากลุ่มบีทีเอสจะเป็นผู้ได้รับสัมปทานดังกล่าว ดังนั้น การเจริญเติบโตในอนาคตของกลุ่มบีทีเอสในธุรกิจขนส่งมวลชน จึงอาจได้รับผลกระทบในทางลบหากกลุ่มบีทีเอสไม่สามารถลงทุนหรือเข้าร่วมดำเนินงานดังกล่าวนี้ได้ หรือการลงทุนหรือเข้าร่วมดำเนินงานดังกล่าวไม่ประสบความสำเร็จ หรือไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่คาด

6. ข้อพิพาททางกฎหมาย

กองทุนไม่มีข้อพิพาททางกฎหมาย

อนึ่ง บีทีเอสซี มีข้อพิพาททางกฎหมาย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 ซึ่งเป็นคดีหรือข้อพิพาทที่ยังไม่สิ้นสุด ซึ่งเป็นคดีที่อาจมีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบีทีเอสซีอย่างมีนัยสำคัญ หรือเป็นคดีที่มีได้เกิดจากการประกอบธุรกิจโดยปกติของบีทีเอสซี ดังนี้

1. บีทีเอสซีถูกฟ้องเป็นจำเลยร่วมกับกรุงเทพมหานคร โดยผู้ฟ้องคดีซึ่งเป็นคนพิการ ฟ้องขอให้มีการจัดทำลิฟต์และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกแก่คนพิการที่สถานีรถไฟฟ้าให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ศาลปกครองกลางพิพากษายกฟ้อง โดยเห็นว่าขณะทำสัญญาสัมปทานยังไม่มีการกำหนดให้มีการจัดสร้างลิฟต์และสิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนพิการ ต่อมาผู้ฟ้องคดีได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งต่อศาลปกครองสูงสุด และเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2558 ศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษากลับคำพิพากษาศาลปกครองกลาง โดยพิพากษาให้กรุงเทพมหานครจัดทำลิฟต์และอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนพิการที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสทั้ง 23 สถานี และจัดทำสิ่งอำนวยความสะดวกบนรถไฟฟ้าแก่คนพิการ โดยจัดให้มีที่ว่างสำหรับเก้าอี้เข็นคนพิการ รวบรวมสำหรับคนพิการบริเวณทางขึ้นลง และ



ติดสัญลักษณ์คนพิการไว้ทั้งในและนอกตัวรถคันที่จัดไว้สำหรับคนพิการ ทั้งนี้ ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 1 ปีนับแต่วันที่มีคำพิพากษา โดยให้บีทีเอสซีให้ความร่วมมือสนับสนุนกรุงเทพมหานครในการจัดให้มีอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกโดยตรงแก่คนพิการ รวมทั้งสัญลักษณ์ที่แสดงให้เห็นว่ามีอุปกรณ์ที่อำนวยความสะดวกโดยตรงแก่คนพิการ เมื่อเดือนธันวาคม 2560 กรุงเทพมหานครได้ดำเนินการติดตั้งลิฟต์และอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนพิการครบทั้ง 23 สถานีและเปิดให้บริการแล้ว

2. กรุงเทพมหานครยื่นคำขอรับชำระหนี้ในคดีฟื้นฟูกิจการของบีทีเอสซี เป็นเงินประมาณ 306.5 ล้านบาท ซึ่งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์มีคำสั่งอนุญาตให้กรุงเทพมหานครได้รับชำระหนี้ค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุ ประมาณ 8.3 ล้านบาท ค่าธรรมเนียมหนังสือคำประกัน ประมาณ 12.3 ล้านบาท และยกคำร้องในมูลหนี้ค่าภาษีโรงเรือนและที่ดิน ประมาณ 72.4 ล้านบาท หนี้ค่าเช่าอาคาร ประมาณ 201.4 ล้านบาท โดยกรุงเทพมหานครได้โต้แย้งคำสั่งต่อศาลล้มละลายกลาง ซึ่งศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกข้ออ้าง ต่อมากรุงเทพมหานครได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลฎีกาแผนกคดีล้มละลาย โดยเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2560 ศาลฎีกามีคำพิพากษาแก่ให้กรุงเทพมหานครได้รับชำระหนี้ในการฟื้นฟูกิจการ มูลหนี้ค่าภาษีโรงเรือนและที่ดิน 63.01 ล้านบาท ค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุ 8.3 ล้านบาท ดอกเบี้ยสำหรับค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุ 3.56 ล้านบาท ค่าเช่าอาคาร 30.44 ล้านบาท และค่าธรรมเนียมหนังสือคำประกัน 12.3 ล้านบาท รวมเป็นเงินประมาณ 117.61 ล้านบาท ต่อมาในเดือนมกราคม 2561 บีทีเอสซีได้ชำระหนี้มูลหนี้ค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุ 8.3 ล้านบาท ค่าธรรมเนียมหนังสือคำประกัน 12.3 ล้านบาท รวมเป็นจำนวนเงิน 20.6 ล้านบาท (โดยไม่รวมดอกเบี้ย) และเมื่อเดือนพฤษภาคม 2561 ได้ชำระมูลหนี้ค่าภาษีโรงเรือนและที่ดิน 63.01 ล้านบาท (โดยไม่รวมดอกเบี้ย) ปัจจุบันบีทีเอสซีอยู่ระหว่างเจรจาทายข้อยุติในมูลหนี้ส่วนที่เหลือคือ ค่าเช่าอาคาร และดอกเบี้ย ซึ่งเป็นมูลหนี้เดียวกับข้อ 3.
3. บีทีเอสซีถูกกรุงเทพมหานครเรียกร้องเป็นข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ ให้ชำระเงินค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุ เป็นเงินประมาณ 132 ล้านบาท (ต้นเงิน 64.7 ล้านบาท เบี้ยปรับเงินเพิ่ม 67.3 ล้านบาท) และค่าธรรมเนียมหนังสือคำประกันสัญญาก่อสร้างอาคาร เป็นเงินประมาณ 8.2 ล้านบาท โดยบีทีเอสซีได้โต้แย้งว่าตามสัญญาสัมปทาน บีทีเอสซีมีสิทธิใช้ที่ดินดังกล่าวในโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร โดยไม่ต้องรับภาระค่าใช้จ่าย ค่าเช่า ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายอื่นใดที่เกิดขึ้น ต่อมาสถาบันอนุญาโตตุลาการได้มีคำสั่งจำหน่ายข้อพิพาทออกจากสารบบความชั่วคราว เพื่อรอฟังผลคำพิพากษาศาลฎีกาในคดีฟื้นฟูกิจการที่กรุงเทพมหานครได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลฎีกาแผนกคดีล้มละลายตามข้อ 2. เนื่องจากเป็นมูลหนี้รายเดียวกัน ซึ่งเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2560 ศาลฎีกามีคำพิพากษาแก่ให้กรุงเทพมหานครได้รับชำระหนี้ในการฟื้นฟูกิจการ ตามข้อ 2. รวมเป็นเงินประมาณ 117.61 ล้านบาท โดยเมื่อเดือนกันยายน 2560 บีทีเอสซีได้ชำระหนี้ค่าธรรมเนียมหนังสือคำประกันสัญญาก่อสร้างอาคาร เป็นเงินประมาณ 8.2 ล้านบาท และกรุงเทพมหานครได้ถอนข้อเรียกร้องเรื่องค่าธรรมเนียมหนังสือคำประกันออกจากคดีอนุญาโตตุลาการแล้ว คงเหลือข้อเรียกร้องเรื่องเงินค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุ ซึ่งกรุงเทพมหานครและบีทีเอสซี ได้ตั้งคณะอนุญาโตตุลาการพิจารณาข้อพิพาทแล้ว โดยสถาบันอนุญาโตตุลาการกำหนดนัดสืบพยานในเดือนมิถุนายน-กรกฎาคม 2562

7. ข้อมูลสำคัญอื่น

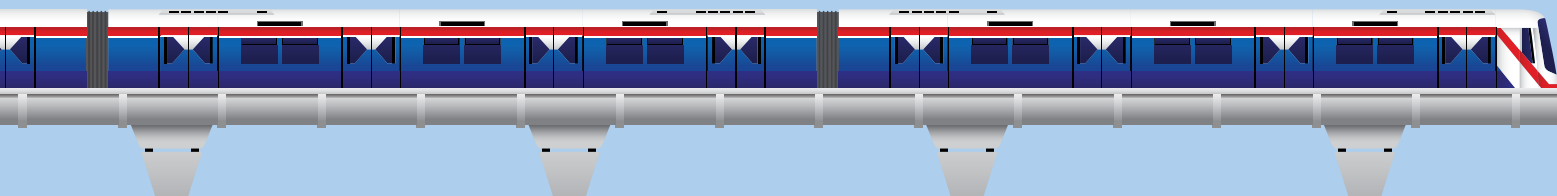
โปรดดูหัวข้อ 15.2 ปัจจัยหรือเหตุการณ์ที่อาจมีผลกระทบในอนาคต

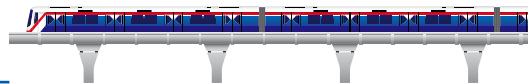


ส่วนที่ 3

การจัดการและ
การกำกับดูแลกองทุน

- ▶ 8. ข้อมูลหน่วยลงทุน
- ▶ 9. โครงสร้างการจัดการ
- ▶ 10. การกำกับดูแลกิจการ
- ▶ 11. ความรับผิดชอบต่อสังคม
ชุมชน และสิ่งแวดล้อม
- ▶ 12. การควบคุมภายใน และการ
บริหารจัดการความเสี่ยง
- ▶ 13. การป้องกันความขัดแย้งทาง
ผลประโยชน์





ส่วนที่ 3

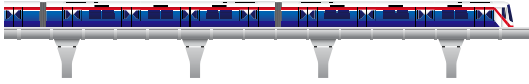
การจัดการและการกำกับดูแลกองทุน

8. ข้อมูลหน่วยลงทุน

8.1 หน่วยลงทุน

8.1.1 ข้อมูลหน่วยลงทุน

จำนวนเงินลงทุนโครงการปัจจุบัน	61,416,468,000 บาท (หกหมื่นหนึ่งพันสี่ร้อยสิบหกล้านสี่แสนหกหมื่นแปดพันบาท)
• จำนวนเงินลงทุนในการเสนอขายครั้งแรก	62,510,400,000 บาท (หกหมื่นสองพันห้าร้อยสิบสี่ล้านสี่แสนบาท)
• จำนวนเงินลงทุนในการลดเงินทุน ครั้งที่ 1	445,676,000 บาท (สี่ร้อยสี่สิบล้านหกแสนเจ็ดหมื่นหกพันบาท)
• จำนวนเงินลงทุนในการลดเงินทุน ครั้งที่ 2	277,824,000 บาท (สองร้อยเจ็ดสิบล้านแปดแสนสองหมื่นสี่พันบาท)
• จำนวนเงินลงทุนในการลดเงินทุน ครั้งที่ 3	370,432,000 บาท (สามร้อยเจ็ดสิบล้านสี่แสนสามหมื่นสองพันบาท)
• จำนวนเงินลงทุนในการลดเงินทุน ครั้งที่ 4	978,172,000 บาท (เก้าร้อยเจ็ดสิบล้านหนึ่งแสนเจ็ดหมื่นสองพันบาท)
มูลค่าที่ตราไว้ของหน่วยลงทุน	
• วันจัดตั้งกองทุน	10.8000 บาทต่อหน่วย
• หลังลดทุนจดทะเบียน ครั้งที่ 1	10.7230 บาทต่อหน่วย
• หลังลดทุนจดทะเบียน ครั้งที่ 2	10.6750 บาทต่อหน่วย
• หลังลดทุนจดทะเบียน ครั้งที่ 3	10.6110 บาทต่อหน่วย
• หลังลดทุนจดทะเบียน ครั้งที่ 4	10.4420 บาทต่อหน่วย
จำนวนหน่วยลงทุนปัจจุบัน	5,788,000,000 หน่วย (ห้าพันเจ็ดร้อยแปดสิบล้านหน่วย)
ประเภทของหน่วยลงทุน	ระบุชื่อผู้ถือหน่วยลงทุน
ราคาของหน่วยลงทุนที่เสนอขายครั้งแรก	10.8000 บาทต่อหน่วย
มูลค่าหน่วยลงทุน ณ 31 มี.ค. 2562	10.3868 บาทต่อหน่วย



8.1.2 ข้อมูลราคาหลักทรัพย์

สำหรับปี 2561/62	กระดาน Local	กระดาน Foreign
ราคาปิด	12.10 บาท	12.00 บาท
ราคาสูงสุด	12.70 บาท	12.50 บาท
ราคาต่ำสุด	11.30 บาท	11.70 บาท
มูลค่าตามราคาตลาด	70,034.80 ล้านบาท	69,456.00 ล้านบาท
มูลค่าการซื้อขายรวม	13,236.73 ล้านบาท	586.49 ล้านบาท
มูลค่าการซื้อขายเฉลี่ยต่อวัน	54.03 ล้านบาท	2.39 ล้านบาท
มูลค่าทรัพย์สินสุทธิ (NAV) ต่อหน่วย		
- ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561	11.5045 บาท	
- ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562	10.3868 บาท	

8.1.3 รายละเอียดเกี่ยวกับการลงทุนจดทะเบียน หรือลดมูลค่าหน่วยลงทุน

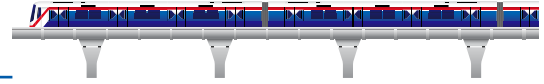
ครั้งที่	วันปิดสมุดทะเบียน	วันเฉลี่ยจ่ายเงินคืน	จำนวนเงินลงทุนจดทะเบียนก่อนลดมูลค่าหน่วยลงทุน		จำนวนเงินลงทุนจดทะเบียนที่ลดลง		จำนวนเงินลงทุนจดทะเบียนหลังลดมูลค่าหน่วยลงทุน	
			ต่อหน่วย (บาท)	รวม (ล้านบาท)	ต่อหน่วย (บาท)	รวม (ล้านบาท)	ต่อหน่วย (บาท)	รวม (ล้านบาท)
1.	29 ส.ค. 57	12 ก.ย. 57	10.800	62,510.400	0.077	445.676	10.723	62,064.724
2.	8 มิ.ย. 58	19 มิ.ย. 58	10.723	62,064.724	0.048	277.824	10.675	61,786.900
3.	30 พ.ค. 59	13 มิ.ย. 59	10.675	61,786.900	0.064	370.432	10.611	61,416.468
4.	10 มิ.ย. 62	24 มิ.ย. 62	10.611	61,416.468	0.169	978.172	10.442	60,438.296
			รวม		0.358	2,072.104		

เหตุแห่งการลดเงินลงทุนจดทะเบียน : - ครั้งที่ 1 กองทุนมีเงินสดส่วนเกินเนื่องมาจากการตัดจ่ายค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุนซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่เงินสดสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 ถึง วันที่ 30 มิถุนายน 2557

- ครั้งที่ 2 กองทุนมีเงินสดส่วนเกินเนื่องมาจากการตัดจ่ายค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุนซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่เงินสดสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2557 ถึง วันที่ 31 มีนาคม 2558 รวมกับจำนวนที่เหลือจากการลงทุนงวดก่อน

- ครั้งที่ 3 กองทุนมีเงินสดส่วนเกินเนื่องมาจากการตัดจ่ายค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุนซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่เงินสดสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2558 ถึง วันที่ 31 มีนาคม 2559

- ครั้งที่ 4 กองทุนมีขาดทุนจากการประเมินค่าเงินลงทุน สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 ถึง วันที่ 31 มีนาคม 2562



8.2 ข้อมูลผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน

8.2.1 กลุ่มผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนสูงสุด 10 รายแรก

ณ วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2562

ลำดับ	รายชื่อ	จำนวนหน่วยลงทุนที่ถือ	ร้อยละของ จำนวนหน่วยลงทุน ที่ออกจำหน่าย
1	บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)	1,929,000,000	33.33
2	บริษัท กรุงเทพประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)	375,239,000	6.48
3	South East Asia UK (Type C) Nominees Limited	358,918,070	6.20
4	สำนักงานประกันสังคม	235,241,500	4.06
5	ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน)	225,074,300	3.89
6	บริษัท แอล เอช ไฟแนนซ์เซียล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)	165,460,800	2.86
7	นายศิริ กาญจนพาสน์	92,103,580	1.59
8	บริษัท ไทยประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)	82,075,000	1.42
9	บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน)	70,673,300	1.22
10	บริษัท เมืองไทยประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)	66,893,500	1.16

8.2.2 ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนรายใหญ่ (ถือหน่วยลงทุนตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป โดยรวมกลุ่มบุคคลเดียวกันด้วย)

ลำดับ	รายชื่อ	จำนวนหน่วยลงทุน ที่ถือ	ร้อยละของ จำนวนหน่วยลงทุน ที่ออกจำหน่าย
1	บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)	1,929,000,000	33.33

8.2.3 กลุ่มผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนรายใหญ่ที่โดยพฤตินัยมีอิทธิพลต่อการกำหนดนโยบายการจัดการ หรือ การดำเนินงานของบริษัทจัดการ

- ไม่มี -

8.3 การจ่ายผลตอบแทนของกองทุน

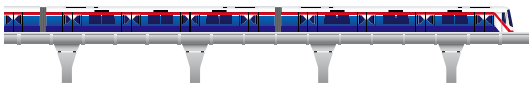
8.3.1 นโยบายการจ่ายผลตอบแทน : การจ่ายเงินปันผล และการลดเงินทุนจดทะเบียน

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

กองทุนมีนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนมากกว่าปีละ 1 ครั้งในกรณีที่กองทุนมีกำไรสะสมเพียงพอ

- (1) การจ่ายเงินปันผลใดๆ จะจ่ายให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน เมื่อรวมแล้วในแต่ละรอบปีบัญชีไม่น้อยกว่า ร้อยละ 90 ของกำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้ว ภายใน 90 วันนับแต่วันสิ้นรอบบัญชีที่มีการจ่ายเงินปันผล หรือวันสิ้นรอบระยะเวลาบัญชีที่มีการจ่ายเงินปันผลนั้น แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ภายใต้กฎหมายหลักทรัพย์

“กำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้ว” หมายถึงกำไรสุทธิของกองทุน ที่ทำการปรับปรุงด้วยรายการดังต่อไปนี้



- (ก) การหักกำไรที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealised gain) จากการประเมินค่าทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งการปรับปรุงด้วยรายการอื่นตามแนวทางที่สำนักงานคณะกรรมการ กสท. กำหนด เพื่อให้สอดคล้องกับสถานะเงินสดของกองทุน
- (ข) การหักด้วยรายการเงินสำรองที่กักไว้เพื่อซ่อมแซม บำรุงรักษาหรือปรับปรุงกิจการโครงสร้างพื้นฐานของกองทุนตามแผนที่กำหนดไว้อย่างชัดเจนในหนังสือชี้ชวน หรือที่บริษัทจัดการได้แจ้งให้ผู้ถือหน่วยลงทุนทราบล่วงหน้า
- (ค) การหักด้วยรายการเงินสำรองที่กักไว้เพื่อการจ่ายชำระหนี้เงินกู้ยืมหรือภาระผูกพันของกองทุน ตามนโยบายการกู้ยืมเงินที่กำหนดไว้ใน หัวข้อ 7.1 “นโยบายการกู้ยืมเงิน” ของหนังสือชี้ชวน หรือที่บริษัทจัดการได้แจ้งให้ผู้ถือหน่วยลงทุนทราบล่วงหน้า

ในกรณีที่กองทุนมีค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่เงินสด เช่น ค่าใช้จ่ายทยอยตัดจ่ายหรือผลขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealised loss) เป็นต้น บริษัทจัดการจะกันสำรองตามรายการตามข้อ (ข) และ (ค) ข้างต้นได้ในจำนวนไม่เกินกว่าผลลัพธ์ของจำนวนเงินที่มีภาระตามข้อ (ข) และ (ค) ข้างต้น ในแต่ละรอบระยะเวลาบัญชี หักด้วยค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่เงินสด

- (2) ในกรณีที่กองทุนมีกำไรสะสม บริษัทจัดการอาจจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนจากกำไรสะสมได้
- (3) ในกรณีที่กองทุนยังมียอดขาดทุนสะสมอยู่ บริษัทจัดการจะไม่จ่ายเงินปันผลไม่ว่าจะเป็นการจ่ายจากกำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้วตาม (1) และ/หรือ จากกำไรสะสมตาม (2) ข้างต้น

ในกรณีที่มีการแก้ไขหรือกำหนดเพิ่มเติมซึ่งกฎหมายหลักทรัพย์ที่เกี่ยวกับการจ่ายเงินปันผลของกองทุนในอนาคต บริษัทจัดการจะปฏิบัติให้เป็นไปตามนั้น

เงื่อนไขเพิ่มเติม:

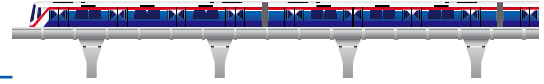
ในการพิจารณาจ่ายเงินปันผล ถ้าเงินปันผลที่จะประกาศจ่ายต่อหน่วยลงทุนระหว่างปีบัญชีมีมูลค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับ 0.10 บาท บริษัทจัดการสงวนสิทธิที่จะไม่จ่ายเงินปันผลในครั้งนั้นและให้ยกไปจ่ายเงินปันผลพร้อมกันในช่วงถัดไป

นโยบายการลดเงินทุนจดทะเบียน

การลดเงินทุนจดทะเบียนของกองทุน บริษัทจัดการอาจกระทำได้เฉพาะเมื่อเข้ากรณีดังต่อไปนี้

- (1) การลดเงินทุนจดทะเบียนของกองทุนตามแผนที่จะได้มีการกำหนด
- (2) กองทุนมีสภาพคล่องส่วนเกินที่เหลืออยู่ภายหลังจากการจำหน่ายทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน และการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุน ทั้งนี้ ต้องปรากฏข้อเท็จจริงด้วยว่ากองทุนไม่มีกำไรสะสมเหลืออยู่แล้ว
- (3) กองทุนมีรายการค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่เงินสด และไม่มีเหตุต้องนำไปใช้ในการคำนวณกำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้วของกองทุน
- (4) กรณีอื่นใดที่มีมติของผู้ถือหน่วยลงทุนให้ลดเงินทุนจดทะเบียนของกองทุน

บริษัทจัดการจะต้องดำเนินการลดเงินทุนจดทะเบียนของกองทุนโดยไม่ชักช้า ในกรณีที่กองทุนมีการเพิ่มเงินทุนจดทะเบียนเพื่อลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติมแล้ว แต่ไม่สามารถได้มาซึ่งทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวได้



การลดเงินทุนจดทะเบียนของกองทุน บริษัทจัดการอาจกระทำโดยการลดมูลค่าหน่วยลงทุนหรือลดจำนวนหน่วยลงทุน และจะเฉลี่ยเงินคืนแก่ผู้ถือหน่วยลงทุนที่มีชื่ออยู่ในสมุดทะเบียน ณ วันปิดสมุดทะเบียนพักการโอนหน่วยลงทุนโดยไม่หักเงินที่เฉลี่ยคืนดังกล่าวจากกำไรสะสมของกองทุน

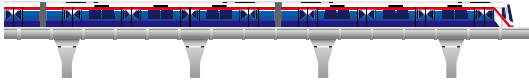
8.3.2 ประวัติการจ่ายเงินปันผล และการจ่ายคืนเงินทุน

ประวัติการจ่ายเงินปันผล

สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 (วันจดทะเบียนจัดตั้งกองทุน) ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2562

ครั้งที่	ผลการดำเนินงานงวด	อัตราเงินปันผล (บาท/หน่วย)	วันปิดสมุดทะเบียน	วันจ่ายเงินปันผล
1.	17 เม.ย. 56 – 30 มิ.ย. 56	0.117	3 ก.ย. 56	17 ก.ย. 56
2.	1 ก.ค. 56 – 30 ก.ย. 56	0.158	29 พ.ย. 56	13 ธ.ค. 56
3.	1 ต.ค. 56 – 31 ธ.ค. 56	0.150	28 ก.พ. 57	14 มี.ค. 57
4.	1 ม.ค. 57 – 31 มี.ค. 57	0.154	9 มิ.ย. 57	20 มิ.ย. 57
5.	1 เม.ย. 57 – 30 มิ.ย. 57	0.151	29 ส.ค. 57	12 ก.ย. 57
6.	1 ก.ค. 57 – 30 ก.ย. 57	0.156	28 พ.ย. 57	12 ธ.ค. 57
7.	1 ต.ค. 57 – 31 ธ.ค. 57	0.161	27 ก.พ. 58	13 มี.ค. 58
8.	1 ม.ค. 58 – 31 มี.ค. 58	0.138	8 มิ.ย. 58	19 มิ.ย. 58
9.	1 เม.ย. 58 – 30 มิ.ย. 58	0.168	24 ส.ค. 58	4 ก.ย. 58
10.	1 ก.ค. 58 – 30 ก.ย. 58	0.179	23 พ.ย. 58	4 ธ.ค. 58
11.	1 ต.ค. 58 – 31 ธ.ค. 58	0.178	25 ก.พ. 59	10 มี.ค. 59
12.	1 ม.ค. 59 – 31 มี.ค. 59	0.167	30 พ.ค. 59	13 มิ.ย. 59
13.	1 เม.ย. 59 – 30 มิ.ย. 59	0.189	22 ส.ค. 59	5 ก.ย. 59
14.	1 ก.ค. 59 – 30 ก.ย. 59	0.188	21 พ.ย. 59	6 ธ.ค. 59
15.	1 ต.ค. 59 – 31 ธ.ค. 59	0.188	24 ก.พ. 60	10 มี.ค. 60
16.	1 ม.ค. 60 – 31 มี.ค. 60	0.207	6 มิ.ย. 60	20 มิ.ย. 60
17.	1 เม.ย. 60 – 30 มิ.ย. 60	0.192	31 ส.ค. 60	14 ก.ย. 60
18.	1 ก.ค. 60 – 30 ก.ย. 60	0.203	27 พ.ย. 60	12 ธ.ค. 60
19.	1 ต.ค. 60 – 31 ธ.ค. 60	0.203	28 ก.พ. 61	14 มี.ค. 61
20.	1 ม.ค. 61 – 31 มี.ค. 61	0.200	11 มิ.ย. 61	25 มิ.ย. 61
21.	1 เม.ย. 61 – 30 มิ.ย. 61	0.196	28 ส.ค. 61	11 ก.ย. 61
22.	1 ก.ค. 61 – 30 ก.ย. 61	0.209	28 พ.ย. 61	13 ธ.ค. 61
23.	1 ต.ค. 61 – 31 ธ.ค. 61	0.206	28 ก.พ. 62	14 มี.ค. 62
รวม		4.058		

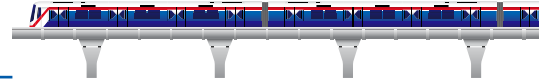
สำหรับผลการดำเนินงานงวดวันที่ 1 มกราคม 2562 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2562 ไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์และนโยบายการจ่ายเงินปันผลที่ระบุในหนังสือชี้ชวนของกองทุน ดังนั้นบริษัทจัดการจึงงดการจ่ายเงินปันผลจากผลการดำเนินงานในช่วงระยะเวลาข้างต้น



ประวัติการจ่ายเงินคืน

ครั้งที่	วันปิดสมุด ทะเบียน	วันเฉลี่ย จ่ายเงิน คืน	จำนวนเงินทุน จดทะเบียน ก่อนลด มูลค่าหน่วยลงทุน		จำนวนเงินทุนจด ทะเบียนที่ลดลง		จำนวนเงินทุน จดทะเบียน หลังลด มูลค่าหน่วยลงทุน	
			ต่อหน่วย (บาท)	รวม (ล้านบาท)	ต่อหน่วย (บาท)	รวม (ล้านบาท)	ต่อหน่วย (บาท)	รวม (ล้านบาท)
1.	29 ส.ค. 57	12 ก.ย. 57	10.800	62,510.400	0.077	445.676	10.723	62,064.724
2.	8 มิ.ย. 58	19 มิ.ย. 58	10.723	62,064.724	0.048	277.824	10.675	61,786.900
3.	30 พ.ค. 59	13 มิ.ย. 59	10.675	61,786.900	0.064	370.432	10.611	61,416.468
4.	10 มิ.ย. 62	24 มิ.ย. 62	10.611	61,416.468	0.169	978.172	10.442	60,438.296
			รวม		0.358	2,072.104		

- เหตุแห่งการลดเงินทุนจดทะเบียน :
- ครั้งที่ 1 กองทุนมีเงินสดส่วนเกินเนื่องมาจากการตัดจ่ายค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุนซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่เงินสดสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 ถึง วันที่ 30 มิถุนายน 2557
 - ครั้งที่ 2 กองทุนมีเงินสดส่วนเกินเนื่องมาจากการตัดจ่ายค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุนซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่เงินสดสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2557 ถึง วันที่ 31 มีนาคม 2558 รวมกับจำนวนที่เหลือจากการลดทุนงวดก่อน
 - ครั้งที่ 3 กองทุนมีเงินสดส่วนเกินเนื่องมาจากการตัดจ่ายค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุนซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่เงินสดสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2558 ถึง วันที่ 31 มีนาคม 2559
 - ครั้งที่ 4 กองทุนมีขาดทุนจากการประเมินค่าเงินลงทุน สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 ถึง วันที่ 31 มีนาคม 2562



9. โครงสร้างการจัดการ

9.1 บริษัทจัดการ

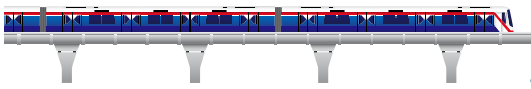
9.1.1 ชื่อ ที่อยู่ เลขทะเบียนบริษัท หมายเลขโทรศัพท์และโทรสาร และเว็บไซต์

ชื่อ บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด
ที่อยู่ เลขที่ 175 อาคารสารคดีตึกยาวเวอร์ ชั้น 7 ชั้น 21 และ ชั้น 26
 ถนนสาทรใต้ แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
เลขทะเบียนบริษัท 0105535049700
โทรศัพท์ 0-2674-6488
โทรสาร 0-2679-5996
Website www.bblam.co.th

9.1.2 โครงสร้างการบริหารจัดการ รายชื่อผู้ถือหุ้น รายชื่อกรรมการ ผู้บริหาร และผู้จัดการกองทุน

โครงสร้างองค์กร





รายชื่อผู้ถือหุ้น

รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	ร้อยละ
1. ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	749,996	75.0
2. บริษัท กรุงเทพประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)	100,000	10.0
3. Asia Financial Holdings Ltd.	100,000	10.0
4. บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน)	50,000	5.0
5. นายเชิดชู โสภณพนิช	3	0.0
6. นางวรรณธร ธาราภูมิ	1	0.0

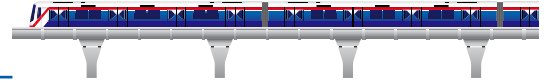
รายชื่อกรรมการ

คณะกรรมการบริษัท

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายสตีเฟน แทน	กรรมการ
2. นายนรินทร์ โอภามูธาวงศ์	กรรมการ
3. นางสาวสุญาณี ฐิริปัญญวานิช	กรรมการ
4. นายไพศาล เลิศโกวิทย์	กรรมการ
5. นางสาวปิยะมาศ คำไทรแก้ว	กรรมการ
6. นายโซน โสภณพนิช	กรรมการ
7. นางวรรณธร ธาราภูมิ	กรรมการ และประธานกรรมการบริหาร
8. นายพิรพงศ์ จิระเสวีจินดา	กรรมการ และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
9. นายวศิน วัฒนวรกิจกุล	กรรมการ

คณะกรรมการบริหาร

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นางวรรณธร ธาราภูมิ	ประธานกรรมการบริหาร
2. นายนรินทร์ โอภามูธาวงศ์	กรรมการ
3. นางสาวสุญาณี ฐิริปัญญวานิช	กรรมการ
4. นายไพศาล เลิศโกวิทย์	กรรมการ
5. นายพิรพงศ์ จิระเสวีจินดา	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
6. นายวศิน วัฒนวรกิจกุล	กรรมการ

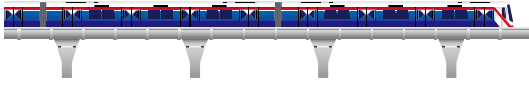


รายชื่อผู้บริหาร

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นางวรวรรณ ธาราภูมิ	Chairman of Executive Board
2. นายพิรพงศ์ จิระเสวีจินดา	Chief Executive Officer, Acting Chief Investment Officer
3. นายวศิน วัฒนวรกิกกุล	Managing Director, Head of Business Distribution
4. นายวินัย หิรัญย์ภิญโญภาค	Managing Director, Head of Operation & System
5. นายพรชิต พลอยกระจำง	Deputy Managing Director, Head of Real Estate & Infrastructure Investment
6. นายสุธีร์ คันทารวงสกุล	Deputy Managing Director, Head of Compliance & Legal
7. นางสาววิภารัตน์ เสรีกิจ	Deputy Managing Director, Head of Product Management
8. นางอุบลรัตน์ บุษะกะนิษฐ์	Deputy Managing Director, Head of HR Strategy & Service Support
9. นางสาวสิริมา ประภาพานิชย์	Assistant Managing Director, Head of Internal Audit
10. นางสาวภารดี เอื้อวิริยานุกุล	Vice President Acting Head of Risk Management

รายชื่อผู้จัดการกองทุน

ชื่อ-สกุล	ประวัติการศึกษา	ประสบการณ์ทำงานที่เกี่ยวข้องกับ การบริหารจัดการกองทุนรวม
1. นางสาวศิริเพ็ญ หวังดำรงเวช	- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ California State University, Los Angeles - ปริญญาตรี การบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - CFA Level 3	2562-ปัจจุบัน Assistant Managing Director, Real Estate & Infrastructure Investment บลจ.บัวหลวง 2555-2561 Senior Vice President, Real Estate & Infrastructure Investment บลจ.บัวหลวง 2546-2555 ผู้อำนวยการอาวุโส ฝ่ายกองทุนรวม อสังหาริมทรัพย์ บลจ. ไอเอ็นจี (ประเทศไทย) 2541-2546 ผู้อำนวยการ ฝ่ายจัดการกองทุน บลจ.บัวหลวง
2. นางนพวรรณ แสงวงกิจ	- ปริญญาโท เศรษฐศาสตร์ University of the Philippines - ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - CISA Level 2	2557-ปัจจุบัน Vice President, Real Estate & Infrastructure Investment บลจ.บัวหลวง 2554-2557 ผู้ช่วยผู้อำนวยการ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ บลจ. ธนชาติ



ชื่อ-สกุล	ประวัติการศึกษา	ประสบการณ์ทำงานที่เกี่ยวข้องกับ การบริหารจัดการกองทุนรวม
3. นางสาวเบญจมาภรณ์ จรูญวงศ์ นิรมล	- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ปริญญาตรี วิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยี พระจอมเกล้าธนบุรี - CISA Level 2	2560-ปัจจุบัน Vice President, Real Estate & Infrastructure Investment บลจ.บัวหลวง 2556-2560 ผู้ช่วยผู้อำนวยการ ฝ่ายกองทุนรวม อสังหาริมทรัพย์ บลจ.ยูโอบี (ประเทศไทย)

9.1.3 หน้าที่และความรับผิดชอบของบริษัทจัดการ และผู้จัดการกองทุน

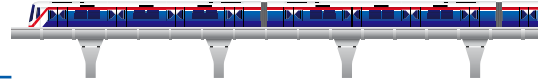
หน้าที่และความรับผิดชอบหลักของบริษัทจัดการและผู้จัดการกองทุน คือจะต้องบริหารและจัดการกองทุน รวมทั้งทรัพย์สินและหนี้สินของกองทุน ด้วยความรับผิดชอบ ความระมัดระวัง และความซื่อสัตย์สุจริต เพื่อประโยชน์ของผู้ถือหน่วยลงทุน ตลอดจนบริหารและจัดการกองทุนให้เป็นไปตามโครงการจัดการกองทุน ข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการ มติผู้ถือหน่วยลงทุน หนังสือชี้ชวน กฎหมายหลักทรัพย์ และข้อตกลงต่างๆ ซึ่งกองทุนหรือบริษัทจัดการ (เพื่อวัตถุประสงค์ในการบริหารจัดการกองทุน) หรือ ทั้งกองทุนและบริษัทจัดการเป็นหรือจะเข้าเป็นคู่สัญญา

บริษัทจัดการและผู้จัดการกองทุนมีหน้าที่และความรับผิดชอบที่จะต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

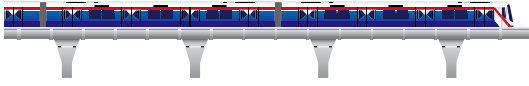
(1) การบริหารจัดการกองทุน

ในการบริหารและจัดการกองทุนบริษัทจัดการและผู้จัดการกองทุน ต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

- จัดการกองทุนให้เป็นไปตามโครงการจัดการกองทุนที่ได้รับอนุมัติจากสำนักงานคณะกรรมการ กสท. ตลอดจนข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการ มติของผู้ถือหน่วยลงทุน หนังสือชี้ชวน กฎหมายหลักทรัพย์ และข้อตกลงต่างๆ ซึ่งกองทุนเข้าเป็นคู่สัญญาอย่างเคร่งครัด รวมถึงปฏิบัติตามบทบัญญัติในมาตรา 125 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (“พรบ.หลักทรัพย์”)
- จัดให้มีข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการ สัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์ และ หนังสือชี้ชวน ที่มีสาระไม่ต่างจากข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการ สัญญา แต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์ และหนังสือชี้ชวนฉบับร่างที่ยื่นต่อสำนักงานคณะกรรมการ กสท.
- จัดให้กองทุนมีลักษณะไม่ต่างไปจากสาระสำคัญที่แสดงไว้ล่าสุดต่อสำนักงานคณะกรรมการ กสท. ตลอดอายุของกองทุน และในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงลักษณะของกองทุน บริษัทจัดการต้อง ดำเนินการให้กองทุนมีลักษณะเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับ ตลาดทุนที่ ทน. 1/2554 เรื่อง หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการจัดตั้งและจัดการกองทุนรวม โครงสร้างพื้นฐาน ลงวันที่ 10 มกราคม พ.ศ. 2554 และที่แก้ไขเพิ่มเติม
- แก้ไขเพิ่มเติมโครงการจัดการกองทุน หรือแก้ไขวิธีการจัดการตามข้อกำหนด เงื่อนไข และ หลักเกณฑ์ที่ระบุไว้ในโครงการจัดการกองทุน และดำเนินการให้การแก้ไขเพิ่มเติมโครงการจัดการ กองทุน หรือแก้ไขวิธีการจัดการเป็นไปตามบทบัญญัติในมาตรา 129 แห่งพรบ. หลักทรัพย์

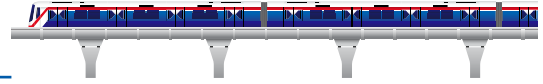


- (จ) จัดส่ง แจกจ่าย และเปิดเผยหนังสือชี้ชวน และโครงการจัดการกองทุน และข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการ (ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของหนังสือชี้ชวน) ตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้
- (1) บริษัทจัดการจะต้องเปิดเผยร่างหนังสือชี้ชวนที่ยื่นต่อสำนักงานคณะกรรมการ กสท. ต่อผู้ลงทุน ด้วยวิธีการที่ผู้ลงทุนสามารถเข้าถึงได้ก่อนวันเริ่มเสนอขายหน่วยลงทุน โดยร่างหนังสือชี้ชวนดังกล่าวต้องมีข้อมูลที่ครบถ้วน ถูกต้อง เพียงพอ และไม่ก่อให้เกิดความเข้าใจคลาดเคลื่อน
 - (2) จัดส่งหนังสือชี้ชวนที่มีสาระสำคัญไม่ต่างจากฉบับร่างให้แก่สำนักงานคณะกรรมการ กสท. ไม่น้อยกว่าหนึ่งวันทำการก่อนการเริ่มจัดส่งหรือแจกจ่ายหนังสือชี้ชวนแก่ผู้ลงทุน และจัดส่งหนังสือชี้ชวนดังกล่าวผ่านระบบเผยแพร่ข้อมูลหนังสือชี้ชวนและรายงานกองทุน (Mutual Fund Report and Prospectus System ("MRAP"))
 - (3) จัดส่งหรือแจกจ่ายหนังสือชี้ชวนแก่ผู้ลงทุนที่สนใจจะลงทุนในหน่วยลงทุน โดยต้องมีระยะเวลาที่พอสมควรแก่การที่ผู้ลงทุนจะศึกษาข้อมูลในหนังสือชี้ชวนก่อนการตัดสินใจลงทุนในหน่วยลงทุน ทั้งนี้ เมื่อรวมกับระยะเวลาการเปิดเผยร่างหนังสือชี้ชวนตาม (1) ต้องไม่น้อยกว่าสิบสี่วัน
- (ฉ) ในการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับการเสนอขายหน่วยลงทุนโดยการโฆษณา ต้องให้ข้อมูลที่ถูกต้องและไม่มีลักษณะที่ทำให้ผู้ลงทุนสำคัญผิด และการโฆษณาต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการโฆษณาเพื่อสนับสนุนการขายหน่วยลงทุนตามที่สำนักงานคณะกรรมการ กสท. กำหนด
- (ช) ในกรณีที่บริษัทจัดการประสงค์จะตั้งบริษัทจัดจำหน่ายหน่วยลงทุนเป็นผู้ทำหน้าที่ในการจัดจำหน่ายหน่วยลงทุน บริษัทจัดจำหน่ายหน่วยลงทุนดังกล่าวต้องไม่มีความสัมพันธ์กับผู้ที่จะจำหน่าย จ่าย โอน ให้เช่า หรือให้สิทธิในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่กองทุนจะลงทุนในลักษณะของการเป็นกลุ่มบุคคลเดียวกัน
- (ซ) ประชาสัมพันธ์การขายหน่วยลงทุนอย่างกว้างขวางเพื่อให้มีการกระจายข้อมูลเกี่ยวกับการเสนอขายหน่วยลงทุนต่อประชาชนอย่างแพร่หลาย
- (ฌ) ในการจัดการทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน บริษัทจัดการต้องดำเนินการและควบคุมดูแลให้การจัดการเป็นไปตามสาระสำคัญที่ได้ระบุไว้ในโครงการจัดการกองทุน และบริษัทจัดการต้องจัดทำข้อกำหนดในเอกสารสัญญาที่เข้าทำหรือจะเข้าทำเกี่ยวกับการจัดการทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้ผู้เช่า ผู้รับสิทธิ หรือผู้รับจ้างที่นำทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานของกองทุนไปจัดหาผลประโยชน์ มีหน้าที่รายงานข้อเท็จจริงและเหตุผลต่อบริษัทจัดการโดยไม่ชักช้า เมื่อมีเหตุการณ์หรือการเปลี่ยนแปลงใดๆ อันอาจมีผลกระทบต่อมูลค่าทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน
- (ญ) ได้มาเพิ่มเติมและจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน ให้เป็นไปตามข้อกำหนดในโครงการจัดการกองทุนและตามกฎหมายหลักทรัพย์
- (ฎ) ในการจัดหาผลประโยชน์จากทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานกองทุนจะไม่ประกอบกิจการโครงสร้างพื้นฐานเอง โดยจะจัดหาผลประโยชน์จากทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานโดยการให้เช่า ให้สิทธิ หรือให้ผู้อื่นดำเนินการเท่านั้น และบริษัทจัดการต้องดำเนินการให้การจัดหา



ผลประโยชน์จากทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานเป็นไปตามข้อกำหนดในโครงการจัดการกองทุนและตามกฎหมายหลักทรัพย์

- (ฎ) ดำเนินการให้เป็นไปตามประกาศ กสท. หรือ สำนักงานคณะกรรมการ กสท. ที่เกี่ยวข้อง ในกรณี ที่ปรากฏข้อเท็จจริงแก่บริษัทจัดการว่ามีบุคคลใดหรือกลุ่มบุคคลเดียวกันใดถือหน่วยลงทุน ณ ขณะใดขณะหนึ่ง รวมกันเกินหนึ่งในสามของจำนวนหน่วยลงทุนที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด ของกองทุน
- (ฐ) ดำเนินการที่จำเป็นเพื่อควบคุมดูแลและให้มั่นใจได้ว่าการถือหน่วยลงทุนของผู้ลงทุนต่างดาว ณ ขณะใดขณะหนึ่ง ภายหลังการเสนอขายหน่วยลงทุนของกองทุนไม่เกินสัดส่วนที่บังคับใช้
- (ฑ) เพิ่มหรือลดเงินทุนจดทะเบียนของกองทุนให้เป็นไปตามข้อกำหนดในโครงการจัดการกองทุนและ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในประกาศ ทน. 1/2554 ตลอดจนหลักเกณฑ์อื่นๆ ที่ ประกาศใช้บังคับโดยคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (“กสท.”) สำนักงานคณะกรรมการ กสท. หรือ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (“ตลาดหลักทรัพย์”)
- (ฒ) จ่ายผลตอบแทนการลงทุนหรือเงินแบ่งปันส่วนทุนจากกองทุนให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนให้เป็นไปตาม หลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในโครงการจัดการกองทุนและข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหน่วยลงทุน กับบริษัทจัดการ รวมทั้งเป็นไปตามกฎหมายหลักทรัพย์
- (ณ) จัดให้มีการประเมินค่าทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่กองทุนจะได้มา และการประเมินค่า ทรัพย์สินดังกล่าวในครั้งถัดๆ มาให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในโครงการจัดการกองทุนและตามที่ กฎหมายหลักทรัพย์ได้กำหนดไว้
- (ด) ปฏิบัติตามเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ที่กรมสรรพากรกำหนดเพื่อให้ผู้ถือหน่วยลงทุนได้รับยกเว้นภาษี เงินได้สำหรับเงินปันผลที่ได้รับจากกองทุนตามที่กฎหมายกำหนด
- (ต) ดำเนินการเลิกกองทุนให้เป็นไปตามโครงการจัดการกองทุนและกฎหมายหลักทรัพย์
- (ถ) จัดให้มีและคงไว้ซึ่งระบบงานที่เหมาะสมสำหรับการบริหารและจัดการกองทุน อย่างน้อยในเรื่อง ดังต่อไปนี้
 - (1) การคัดเลือกและดูแลบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของกองทุน ให้มีความรู้ความ สามารถที่เหมาะสมกับการบริหารและจัดการกองทุน
 - (2) การวิเคราะห์และศึกษาความเป็นไปได้ของการจัดตั้งกองทุน รวมทั้งการตรวจสอบและสอบทาน (การทำ due diligence) ทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่จะลงทุน ตลอดจนการเปิดเผย ข้อมูลเกี่ยวกับการจัดตั้งกองทุนและทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่ถูกต้อง และ เพียงพอต่อการตัดสินใจลงทุนของผู้ลงทุน และ
 - (3) การกำกับดูแลบริหารและจัดการความเสี่ยงที่เกี่ยวกับทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้เป็นไปตามโครงการจัดการกองทุนและเพื่อรักษาผลประโยชน์ของผู้ถือหน่วยลงทุน
- (ท) บริษัทจัดการจะต้องบริหารจัดการกองทุนด้วยตนเอง และไม่มอบหมายอำนาจให้บุคคลอื่นใด เว้นแต่บริษัทจัดการอาจมอบหมายให้ผู้อื่นบริหารจัดการกองทุนเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการลงทุน



และการจัดหาผลประโยชน์ในทรัพย์สินอื่นที่มีใช้ทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน และการปฏิบัติ การดำเนินงานสนับสนุน ทั้งนี้ การมอบหมายดังกล่าว (หากมี) ต้องเป็นไปตามกฎหมายหลักทรัพย์

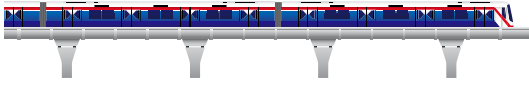
- (อ) ในการจัดการทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นสิทธิในการรับประโยชน์จากรายได้ในอนาคต (อันรวมถึงรายได้สุทธิ) หรือสิทธิตามสัญญาแบ่งรายได้ บริษัทจัดการต้องติดตามและตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของส่วนแบ่งรายได้ที่กองทุนได้รับอย่างสม่ำเสมอ หากพบความ ผิดพลาดหรือข้อบกพร่องที่อาจทำให้กองทุนไม่ได้รับส่วนแบ่งรายได้ที่ถูกต้องครบถ้วนตาม ข้อตกลง บริษัทจัดการต้องดำเนินการหรือมอบหมายให้ผู้เชี่ยวชาญดำเนินการให้ผู้ประกอบกิจการ โครงสร้างพื้นฐานปรับปรุงแก้ไขข้อผิดพลาดดังกล่าว
- (ข) ในกรณีที่บริษัทจัดการมีพันธสัญญา หรือข้อตกลงกับรัฐต่างประเทศ หรือหน่วยงานของรัฐ ต่างประเทศ หรือมีความจำเป็นจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายของรัฐต่างประเทศ ไม่ว่าที่เกิดขึ้นแล้ว ในขณะนี้หรือจะเกิดขึ้นในอนาคต เช่น ดำเนินการตาม Foreign Account Tax Compliance Act (FATCA) ของประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นต้น บริษัทจัดการสงวนสิทธิที่จะปฏิบัติการและดำเนิน การต่างๆ เพื่อให้เป็นไปตามพันธสัญญา หรือข้อตกลง หรือกฎหมายของรัฐต่างประเทศนั้น ซึ่งรวมถึง การเปิดเผยข้อมูลต่างๆ ของผู้ถือหน่วยลงทุน การหักภาษี ณ ที่จ่ายจากเงินได้ของ ผู้ถือหน่วยลงทุน ตลอดจนมีสิทธิดำเนินการอื่นใดเท่าที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติตามพันธสัญญา หรือข้อตกลง หรือกฎหมายของรัฐต่างประเทศ
- (ค) ดำเนินการอื่นๆ เพื่อให้เป็นไปตามและบรรลุวัตถุประสงค์ของกองทุน และรักษาผลประโยชน์ของ ผู้ถือหน่วยลงทุนภายใต้ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของบริษัทจัดการ แต่ทั้งนี้ การ ดำเนินการดังกล่าวต้องไม่ขัดหรือแย้งกับกฎหมายหลักทรัพย์ และ/หรือกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

(2) การลงทุน

- (ก) เข้าทำสัญญาเพื่อให้ได้มาซึ่งทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานในนามของกองทุนภายในหกเดือน นับแต่วันจดทะเบียนกองทุน โดยคิดเป็นมูลค่าไม่น้อยกว่า 1,500,000,000 บาท และไม่น้อยกว่า ร้อยละเจ็ดสิบห้าของมูลค่าทรัพย์สินรวมของกองทุน
- (ข) ดำรงมูลค่าการลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลาบัญชีประจำปี โดยมีมูลค่ารวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบห้าของมูลค่าทรัพย์สินรวมของกองทุน (เว้นแต่รอบ ระยะเวลาบัญชีสุดท้ายของอายุกองทุน หรือตามที่ กสท. เห็นชอบ)
- (ค) ดำรงมูลค่าการลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน โดยมีมูลค่ารวมกันไม่น้อยกว่า 1,500,000,000 บาท และไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบห้าของมูลค่าทรัพย์สินรวมของกองทุนภายใน ระยะเวลาหนึ่งปีหลังจากการจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน
- (ง) ดำเนินการให้กองทุนไม่ลงทุนในทรัพย์สินอื่นที่มีใช้ทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน เว้นแต่ ทรัพย์สินอื่นที่ กสท. อนุญาตให้กองทุนสามารถลงทุนหรือมีไว้ได้ และดำเนินการให้การลงทุน ของกองทุนในทรัพย์สินอื่นดังกล่าวเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้เกี่ยวกับอัตราส่วนการลงทุน

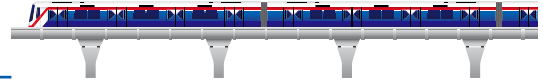
(3) การเรียกเก็บและชำระเงินของกองทุน

- (ก) ดำเนินการเกี่ยวกับการเรียกเก็บและชำระค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่าย และ/หรือ เงินตอบแทน อื่นใดจากกองทุนให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในโครงการจัดการกองทุน



(4) การแต่งตั้งบุคคลที่เกี่ยวข้องเพื่อการบริหารจัดการกองทุน

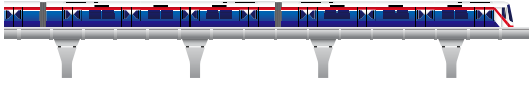
- (ก) จัดให้มีคณะกรรมการที่ปรึกษาการลงทุนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในประกาศ ทน. 1/2554 และแต่งตั้งบุคคลเข้าแทนที่กรรมการในคณะกรรมการที่ปรึกษาการลงทุน ซึ่งต้องเป็นบุคคลที่มีคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายหลักทรัพย์ และเป็นไปตามข้อกำหนดที่กำหนดไว้ในโครงการจัดการกองทุน
- (ข) จัดให้มีการแต่งตั้งบุคลากรที่มีคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้ในประกาศที่เกี่ยวข้องซึ่งออกตามพรบ. หลักทรัพย์ และได้รับความเห็นชอบจาก กสท. หรือสำนักงานคณะกรรมการ กสท. เป็นผู้จัดการกองทุนเพื่อปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายและประกาศเกี่ยวกับการจัดตั้งและจัดการกองทุนโครงสร้างพื้นฐานที่ใช้บังคับกับบริษัทจัดการ และปฏิบัติหน้าที่โดยยึดมั่นในจรรยาบรรณและมาตรฐานในการประกอบวิชาชีพที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการ กสท. บริษัทจัดการจะต้องรายงานการแต่งตั้งและการสิ้นสุดการแต่งตั้งผู้จัดการกองทุนต่อสำนักงานคณะกรรมการ กสท. ตามประกาศที่เกี่ยวข้องของสำนักงานคณะกรรมการ กสท. รวมทั้งเปิดเผยรายชื่อผู้จัดการกองทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนทราบโดยเปิดเผยไว้ในรายงานหรือเอกสารที่จัดส่งให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง และเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทจัดการ ทั้งนี้ ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงข้อมูล ให้บริษัทจัดการปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบันภายในสิบสี่วันนับแต่วันที่มีการเปลี่ยนแปลง
- (ค) แต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์และเปลี่ยนตัวผู้ดูแลผลประโยชน์โดยการแต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์รายใหม่ (เมื่อผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนมีมติให้แต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์รายใหม่) ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายหลักทรัพย์กำหนดและเป็นไปตามข้อกำหนดที่ระบุไว้ในโครงการจัดการกองทุน
- (ง) แต่งตั้งนายทะเบียน และเปลี่ยนตัวนายทะเบียนโดยการแต่งตั้งนายทะเบียนรายใหม่ ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายหลักทรัพย์กำหนด และแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องถึงการแต่งตั้งนายทะเบียน ตลอดจนติดตามตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของนายทะเบียนให้เป็นไปตามข้อกำหนดเกี่ยวกับทะเบียนผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนตามประกาศของสำนักงานคณะกรรมการ กสท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำทะเบียนผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน ตลอดจนข้อกำหนดและเงื่อนไขในสัญญาแต่งตั้งนายทะเบียนผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน
- (จ) แต่งตั้งนิติบุคคลที่มีประสบการณ์และความรู้ความเชี่ยวชาญในการประเมินค่าทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานเป็นผู้ประเมินค่าซึ่งจะประเมินค่าทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานตามกฎหมายหลักทรัพย์
- (ฉ) แต่งตั้งที่ปรึกษา (หากมี) เพื่อปฏิบัติหน้าที่เป็นที่ปรึกษาของบริษัทจัดการ และ/หรือ ของกองทุนหรือบุคคลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องและจำเป็นเพื่อปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับกองทุน อาทิ ที่ปรึกษาทางการเงินและที่ปรึกษากฎหมาย
- (ช) แต่งตั้งผู้สอบบัญชีของกองทุน ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีที่อยู่ในบัญชีที่สำนักงานคณะกรรมการ กสท. ให้ความเห็นชอบ และเปลี่ยนตัวผู้สอบบัญชีใหม่ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังกล่าว
- (ซ) แต่งตั้งผู้ชำระบัญชีของกองทุนโดยความเห็นชอบของสำนักงานคณะกรรมการ กสท. เพื่อทำหน้าที่เก็บรวบรวมและแบ่งทรัพย์สินของกองทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน รวมถึงปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ที่กำหนดไว้ในกฎหมายหลักทรัพย์ และดำเนินการอย่างอื่นเท่าที่จำเป็นเพื่อให้การชำระบัญชีเสร็จสิ้น เมื่อมีการเลิกกองทุน



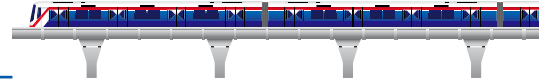
- (ณ) จัดให้มีผู้ติดต่อกับผู้ลงทุนซึ่งได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการ กสท. เพื่อทำหน้าที่ขายหน่วยลงทุนหรือให้คำแนะนำกับผู้ลงทุนรายย่อย

(5) หน้าที่ความรับผิดชอบอื่น ๆ

- (ก) จัดให้มีการยื่นคำขอจดทะเบียนกองทรัสต์สินอันได้แก่เงินที่ได้รับจากการจำหน่ายหน่วยลงทุนเป็นกองทุนต่อสำนักงานคณะกรรมการ กสท. ภายในสิบห้าวันทำการนับแต่วันปิดการเสนอขายหน่วยลงทุน ทั้งนี้ ตามมาตรา 124 แห่ง พรบ. หลักทรัพย์ และประกาศที่ออกโดยอาศัยอำนาจแห่งกฎหมายดังกล่าว
- (ข) จัดให้มีการยื่นคำขอจดทะเบียนหน่วยลงทุนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนต่อตลาดหลักทรัพย์ภายในสามสิบวันนับแต่วันจดทะเบียนกองทุน หรือนับแต่วันปิดการเสนอขายหน่วยลงทุนเพิ่มเติมเพื่อการเพิ่มเงินทุนของกองทุน แล้วแต่กรณี
- (ค) ดูแลให้ข้อมูลพันธะระหว่างผู้ถือหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการและโครงการจัดการกองทุนเป็นไปตามกฎหมายหลักทรัพย์ ตลอดจนประกาศ กฎ และคำสั่งที่ออกโดยอาศัยอำนาจแห่งกฎหมายดังกล่าวตลอดเวลา โดยในกรณีที่ข้อกำหนดในข้อมูลพันธะระหว่างผู้ถือหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการหรือโครงการจัดการกองทุนขัดหรือแย้งกับหลักเกณฑ์ในกฎหมายหลักทรัพย์ และ/หรือ ประกาศ กฎ และ/หรือ คำสั่งนั้น ให้บริษัทจัดการดำเนินการเพื่อให้มีการแก้ไขข้อมูลพันธะระหว่างผู้ถือหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการ และ/หรือ โครงการจัดการกองทุนโดยไม่ชักช้า
- (ง) เรียกประชุมผู้ถือหน่วยลงทุนและขอมติจากผู้ถือหน่วยลงทุนโดยให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อมูลพันธะระหว่างผู้ถือหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการ โครงการจัดการกองทุน และกฎหมายหลักทรัพย์
- (จ) ในการขอมติจากผู้ถือหน่วยลงทุน บริษัทจัดการต้องแสดงข้อมูลเพื่อประกอบการตัดสินใจของผู้ถือหน่วยลงทุนอย่างเพียงพอ ซึ่งรวมถึงความเห็นของบริษัทจัดการและผู้ดูแลผลประโยชน์ในเรื่องที่ขอมติ และผลกระทบที่ผู้ถือหน่วยลงทุนอาจได้รับจากการลงมติในเรื่องดังกล่าว
- (ฉ) ให้ความเห็นเกี่ยวกับเรื่องที่บริษัทจัดการต้องให้ความเห็นตามกฎหมายหลักทรัพย์ ซึ่งรวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียงความเหมาะสมผลของการประเมินค่าทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน และในเรื่องที่จะต้องได้รับมติจากผู้ถือหน่วยลงทุน
- (ช) ในกรณีที่ผู้ถือหน่วยลงทุนร้องขอให้บริษัทจัดการออกใบหน่วยลงทุนหรือหลักฐานแสดงสิทธิในหน่วยลงทุน บริษัทจัดการจะออกหรือจัดให้มีการออกใบหน่วยลงทุนหรือหลักฐานแสดงสิทธิในหน่วยลงทุนที่เป็นปัจจุบันโดยมีข้อมูลที่จำเป็นและเพียงพอเพื่อให้ผู้ถือหน่วยลงทุนใช้เป็นหลักฐานแสดงสิทธิของผู้ถือหน่วยลงทุนและใช้อ้างอิงต่อบริษัทจัดการและบุคคลอื่นได้ ทั้งนี้ เป็นไปตามข้อกำหนดในข้อมูลพันธะระหว่างผู้ถือหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการ
- (ซ) ดำเนินการกำกับดูแลและตรวจสอบให้บุคลากรของบริษัทจัดการปฏิบัติงานตามกฎหมายหลักทรัพย์ และหลักเกณฑ์ที่ออกตามกฎหมายดังกล่าว รวมทั้งจรรยาบรรณและมาตรฐานการปฏิบัติงานที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการ กสท.
- (ณ) อำนวยความสะดวกแก่ผู้ดูแลผลประโยชน์หรือบุคคลที่ได้รับมอบหมายจากผู้ดูแลผลประโยชน์ เพื่อให้บุคคลดังกล่าวสามารถปฏิบัติหน้าที่ของตนในส่วนที่เกี่ยวกับกองทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพ



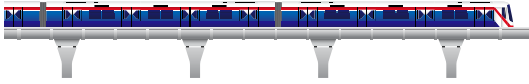
- (ญ) จัดทำบัญชีและเก็บทรัพย์สินของกองทุนโดยแยกไว้ต่างหากจากทรัพย์สินของบริษัทจัดการ และนำทรัพย์สินของกองทุนและผลประโยชน์ที่ได้จากการนำทรัพย์สินของกองทุนไปลงทุนไปฝากไว้กับผู้ดูแลผลประโยชน์
- (ฎ) จัดทำบัญชีแสดงการลงทุนของกองทุนให้เป็นไปตามกฎหมายหลักทรัพย์
- (ฏ) จัดให้มีทะเบียนผู้ถือหน่วยลงทุนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในกฎหมายหลักทรัพย์
- (ฉ) จัดทำรายงานการลงทุนของกองทุนให้ผู้ดูแลผลประโยชน์ทราบ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในกฎหมายหลักทรัพย์
- (ท) จัดทำมูลค่าทรัพย์สิน มูลค่าทรัพย์สินสุทธิ และมูลค่าของหน่วยลงทุน และเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในกฎหมายหลักทรัพย์
- (ฒ) จัดทำงบการเงินของกองทุนตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในกฎหมายหลักทรัพย์ และนำส่งงบการเงินต่อตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงจัดส่งหนังสือรับรองงบการเงินและบทสรุปประเภทรายงานของผู้สอบบัญชีต่อสำนักงานคณะกรรมการ กสท. พร้อมกับการจัดส่งงบการเงิน
- (ณ) จัดทำรายงานประจำปีของกองทุนโดยมีข้อมูลตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายหลักทรัพย์ และส่งให้ผู้ถือหน่วยลงทุน สำนักงานคณะกรรมการ กสท. และตลาดหลักทรัพย์ ภายใน 4 เดือนนับแต่วันสิ้นสุดรอบระยะเวลาบัญชีของกองทุน
- (ด) จัดทำแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปีของกองทุน โดยมีข้อมูลตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในประกาศที่เกี่ยวข้อง ส่งให้สำนักงานคณะกรรมการ กสท. และตลาดหลักทรัพย์ ภายใน 3 เดือนนับแต่วันสิ้นสุดรอบระยะเวลาบัญชีของกองทุน
- (ต) ในกรณีที่รายได้หรือกำไรสุทธิตามงบการเงินงวดใดมีความแตกต่างจากงบการเงินในงวดเดียวกันของปีก่อนเกินกว่าร้อยละ 20 บริษัทจัดการต้องเปิดเผยสาเหตุการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวต่อตลาดหลักทรัพย์พร้อมกับการเปิดเผยงบการเงิน รวมถึงจัดทำการวิเคราะห์และคำอธิบายระหว่างกาลของฝ่ายจัดการ (Interim Management Discussion and Analysis) โดยอย่างน้อยให้แสดงถึงสาเหตุและปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดความแตกต่าง รวมทั้งผลกระทบที่เกิดจากปัจจัยดังกล่าว และส่งต่อสำนักงานคณะกรรมการ กสท. พร้อมกับการจัดส่งงบการเงิน
- (ถ) ในกรณีที่กองทุน มีการลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นโครงการที่ไม่แล้วเสร็จ บริษัทจัดการจะจัดทำรายงานความคืบหน้าของโครงการ ทุกรอบระยะเวลา 6 เดือนนับแต่มีการลงทุนในทรัพย์สินนั้น และส่งรายงานดังกล่าวให้สำนักงานคณะกรรมการ กสท. และตลาดหลักทรัพย์ ภายใน 30 วันนับแต่วันสุดท้ายของรอบระยะเวลา 6 เดือน หรือภายในระยะเวลาอื่นใดตามที่กำหนดภายใต้กฎหมายหลักทรัพย์
- (ท) รายงานพร้อมด้วยเหตุผลต่อสำนักงานคณะกรรมการ กสท. และตลาดหลักทรัพย์ โดยไม่ชักช้าเมื่อมีเหตุการณ์ใดๆ เกิดขึ้น อันมีหรือจะมีผลกระทบต่อสิทธิประโยชน์ของผู้ถือหน่วยลงทุน หรือต่อการตัดสินใจลงทุนหรือต่อการเปลี่ยนแปลงในราคาของหน่วยลงทุนตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในประกาศที่เกี่ยวข้อง
- (ธ) จัดทำ จัดให้มีการทำ จัดส่ง รายงาน และเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกองทุนให้เป็นไปตามกฎหมายหลักทรัพย์



- (น) ติดตาม ดำเนินการ และสั่งการต่อบุคคลต่างๆ ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบตามสัญญาต่างๆ อาทิ ผู้ประเมินค่าทรัพย์สิน ผู้จัดการกองทุน ที่ปรึกษา และผู้ติดต่อกับลงทุนตามสัญญาแต่งตั้งที่เกี่ยวข้อง และติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามหน้าที่และความรับผิดชอบของบุคคลดังกล่าว ภายใต้สัญญาที่เกี่ยวข้องและการปฏิบัติตามกฎหมายหลักทรัพย์ รวมถึงดำเนินการตามที่ระบุไว้ในสัญญาแต่งตั้ง และ/หรือ ตามที่ผู้ถือหุ้นร้องขอ และ
- (บ) ปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ตามที่กฎหมายหลักทรัพย์กำหนดว่าเป็นหน้าที่ของบริษัทจัดการ

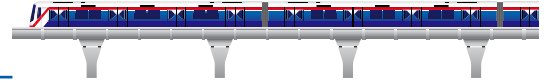
9.1.4 จำนวนพนักงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกองทุน

ชื่อ-สกุล	ประวัติการศึกษา	ประสบการณ์ทำงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกองทุนรวม	หน้าที่ความรับผิดชอบ
1. นางวรวรรณ ธาราภูมิ	- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ University of North Texas - ปริญญาตรี สถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร	ก.พ. 2560 - ปัจจุบัน Chairman of Executive Board บลจ.บัวหลวง 2553-2560 Chief Executive Officer บลจ.บัวหลวง 2545-2553 กรรมการผู้จัดการ บลจ.บัวหลวง	- เป็นคณะกรรมการที่ปรึกษาการลงทุนของกองทุน
2. นายพีรพงศ์ จิระเสวีจินดา	- ปริญญาโท MBA (with Distinction) สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ปริญญาตรี BBA , Georgia State University	ก.พ. 2560 - ปัจจุบัน Chief Executive Officer บลจ.บัวหลวง 2552 -2560 กรรมการผู้จัดการ บลจ.บัวหลวง	- เป็นคณะกรรมการที่ปรึกษาการลงทุนของกองทุน
3. นายวศิน วัฒนวรกิกกุล	- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ปริญญาตรี บริหารธุรกิจ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	2553-ปัจจุบัน Managing Director, Head of Business Distribution บลจ.บัวหลวง 2550-2553 รองกรรมการผู้จัดการ กลุ่มธุรกิจกองทุนรวม บลจ.บัวหลวง	- เป็นคณะกรรมการที่ปรึกษาการลงทุนของกองทุน

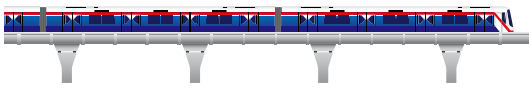


ชื่อ-สกุล	ประวัติการศึกษา	ประสบการณ์ทำงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกองทุนรวม	หน้าที่ความรับผิดชอบ
4. นางสาวศิริเพ็ญ หวังดำรงเวช	- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ California State University, Los Angeles - ปริญญาตรี การบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - CFA Level 3	2562-ปัจจุบัน Assistant Managing Director, Real Estate & Infrastructure Investment บลจ.บัวหลวง 2555-2561 Senior Vice President, Real Estate & Infrastructure Investment บลจ.บัวหลวง 2546-2555 ผู้อำนวยการอาวุโส ฝ่ายกองทุนรวม อสังหาริมทรัพย์ บลจ. ไอเอ็นจี (ประเทศไทย) 2541-2546 ผู้อำนวยการ ฝ่ายจัดการกองทุน บลจ.บัวหลวง	- ควบคุมรวมการดำเนินงานของกองทุน - ติดตามผลการดำเนินงานของกองทุน - ติดตามการปฏิบัติงานของผู้บริหารทรัพย์สินให้เป็นไปตามที่กำหนด และประสานงานกับผู้บริหารทรัพย์สินในเรื่องต่างๆ เพื่อการบริหารและจัดการกองทุน - ประสานงานกับผู้เกี่ยวข้องต่างๆ เพื่อการบริหารและจัดการกองทุน เช่น ผู้ดูแลผลประโยชน์ ผู้ประเมินราคาทรัพย์สิน ผู้สอบบัญชี
5. นางสาวรุฬณี นามนิราศภักย์	- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี การบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	2557-ปัจจุบัน Senior Manager, Real Estate & Infrastructure Investment บลจ.บัวหลวง	- ตรวจสอบรายได้และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน - ประสานงานกับผู้เกี่ยวข้องต่างๆ เพื่อการบริหารและจัดการกองทุน เช่น ผู้ดูแลผลประโยชน์ ผู้ประเมินราคาทรัพย์สิน ผู้สอบบัญชี





ชื่อ-สกุล	ประวัติการศึกษา	ประสบการณ์ทำงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกองทุนรวม	หน้าที่ความรับผิดชอบ
6. นางสาวอัญชลี อ่อนน้อม	- ปริญญาตรี การจัดการทั่วไป มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร	2562-ปัจจุบัน Assistant Manager, Real Estate & Infrastructure Investment บลจ.บัวหลวง 2556-2561 Senior Officer, Real Estate & Infrastructure Investment บลจ.บัวหลวง 2552-2556 เจ้าหน้าที่ฝ่ายกองทุนรวม อสังหาริมทรัพย์ บลจ. ไอเอ็นจี (ประเทศไทย)	- ตรวจสอบรายได้และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน - ประสานงานกับผู้เกี่ยวข้องต่างๆ เพื่อการบริหารและจัดการกองทุน เช่น ผู้ดูแลผลประโยชน์ ผู้สอบบัญชี - นำส่งรายงานต่างๆ ของกองทุนต่อตลาดหลักทรัพย์ และผู้เกี่ยวข้อง
7. นายชูเกียรติ วิริยะก่อกิจกุล	- ปริญญาตรี การบัญชี มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย	2562-ปัจจุบัน Assistant Managing Director, Operation & System บลจ.บัวหลวง 2551-2561 Senior Vice President, Operation & System บลจ.บัวหลวง	- ปฏิบัติงานด้านบัญชี การเงิน และงานทะเบียนสำหรับกองทุนรวม อสังหาริมทรัพย์ และกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน
8. นายอภิชาติ ไตรุ่ง	- ปริญญาโท การบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี การบัญชี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล รัตนโกสินทร์ วิทยาเขตบพิตรพิมุข จักรวรรดิ	2556 - ปัจจุบัน Assistant Vice President, Operation & System บลจ.บัวหลวง 2555-2556 เจ้าหน้าที่อาวุโสฝ่ายปฏิบัติการ กองทุน บลจ.ไทยพาณิชย์	- ปฏิบัติงานด้านบัญชี การเงิน และงานทะเบียนสำหรับกองทุนรวม อสังหาริมทรัพย์และกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน



9.1.5 วิธีการและเงื่อนไขในการเปลี่ยนตัวบริหารจัดการ

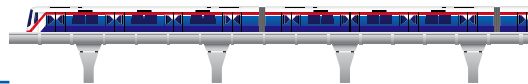
กองทุนอาจเปลี่ยนบริหารจัดการได้เมื่อเกิดกรณีใดกรณีหนึ่งดังต่อไปนี้ และ/หรือ เมื่อได้รับการอนุมัติเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการ กสท.

- (1) เมื่อผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนมีมติโดยเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนซึ่งถือหุ้นหน่วยลงทุนรวมกันเกินกึ่งหนึ่งของจำนวนหน่วยลงทุนที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดให้เปลี่ยนบริหารจัดการ และมีการแต่งตั้งบริหารจัดการรายใหม่ขึ้น ในเวลาใดๆ ระหว่างอายุของกองทุน
- (2) ในกรณีที่บริหารจัดการถูกเพิกถอนใบอนุญาตการประกอบธุรกิจหลักทรัพย์ประเภทจัดการกองทุนรวม หรือในกรณีที่บริหารจัดการไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ที่บริหารจัดการได้
- (3) ในกรณีที่สำนักงานคณะกรรมการ กสท. สั่งเพิกถอนบริหารจัดการจากการบริหารจัดการกองทุนตามมาตรา 128 ของ พรบ. หลักทรัพย์
- (4) ในกรณีที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนมีมติเห็นชอบการเปลี่ยนแปลงแก้ไขนโยบายในการจัดการที่กำหนดไว้ในโครงการจัดการกองทุน หรือมีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายหลักทรัพย์ และ/หรือ กฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง อันมีผลให้บริหารจัดการไม่สามารถดำเนินการให้สอดคล้องกับประกาศ คำสั่ง ระเบียบ และข้อบังคับดังกล่าว หรือเป็นการเปลี่ยนแปลง แก้ไขเพิ่มเติมในลักษณะที่มีผลให้เป็นการเพิ่มภาระหน้าที่แก่บริหารจัดการ และบริหารจัดการไม่ประสงค์จะรับหน้าที่ต่อไป บริหารจัดการขอสงวนสิทธิในการไม่รับหน้าที่ในการจัดการกองทุนต่อไป ทั้งนี้ บริหารจัดการจะต้องแจ้งต่อผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนเป็นลายลักษณ์อักษรว่าไม่ประสงค์ที่จะรับหน้าที่ต่อไป โดยมีเงื่อนไขว่าบริหารจัดการจะต้องเสนอชื่อบริหารจัดการรายใหม่ที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กฎหมายหลักทรัพย์กำหนด (เว้นแต่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนประสงค์จะจัดหาบริหารจัดการรายใหม่เอง) โดยที่ประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนจะดำเนินการแต่งตั้งบริหารจัดการรายใหม่ที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กฎหมายหลักทรัพย์กำหนด เพื่อทำหน้าที่จัดการกองทุนตามที่ระบุไว้ในโครงการจัดการกองทุนแทนบริหารจัดการภายใน 90 วันนับจากวันที่ได้รับแจ้งจากบริหารจัดการ

ในการเปลี่ยนบริหารจัดการหากเป็นกรณีที่กฎหมายหลักทรัพย์กำหนดให้การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวต้องได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการ กสท. ก็ให้ดำเนินการขอความเห็นชอบดังกล่าวก่อน บริหารจัดการจะต้องปฏิบัติหน้าที่ต่อไปจนกว่าจะมีการแต่งตั้งบริหารจัดการรายใหม่ อย่างไรก็ตาม หากเป็นกรณีที่บริหารจัดการได้ทำการแจ้งการลาออกจากการเป็นบริหารจัดการเป็นลายลักษณ์อักษรตามข้อ (4) ข้างต้นนี้จนครบถ้วนแล้ว แต่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนไม่เห็นชอบกับการแต่งตั้งบริหารจัดการรายใหม่ที่บริหารจัดการเสนอชื่อหรือกองทุน และ/หรือ ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนไม่สามารถแต่งตั้งบริหารจัดการรายใหม่ได้ภายใน 90 วันนับจากวันที่ได้รับแจ้งจากบริหารจัดการ บริหารจัดการสงวนสิทธิที่จะเลิกกองทุน โดยในกรณีดังกล่าว จะถือว่าผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนทุกรายได้ให้ความเห็นชอบกับการเลิกกองทุนแล้ว

ในการปฏิบัติหน้าที่ของบริหารจัดการในเวลาใดๆ หลังจากผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนมีมติเปลี่ยนตัวบริหารจัดการแล้วตามที่กำหนดไว้ในข้อ (1) หรือภายหลังจากวันสิ้นสุดการปฏิบัติหน้าที่ที่บริหารจัดการตามข้อ (4) ข้างต้น บริหารจัดการจะยังคงมีสิทธิได้รับค่าธรรมเนียมการจัดการตามอัตราที่ระบุไว้ในโครงการจัดการกองทุน โดยคำนวณจำนวนค่าธรรมเนียมการจัดการตามระยะเวลาที่ปฏิบัติหน้าที่จริง

ในกรณีที่มีการเปลี่ยนบริหารจัดการ ไม่ว่าโดยคำสั่งสำนักงานคณะกรรมการ กสท. หรือโดยเหตุอื่นใดตาม พรบ. หลักทรัพย์ บริหารจัดการต้องดำเนินการตามที่จำเป็นเพื่อให้บริหารจัดการรายใหม่เข้าทำหน้าที่ต่อไปได้ ซึ่งรวมถึงการส่งมอบเอกสารหลักฐานต่างๆ ให้แก่บริหารจัดการรายใหม่



9.1.6 กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ที่อยู่ภายใต้การบริหารจัดการของบริษัทจัดการ

ชื่อกองทุน	ทรัพย์สินที่ลงทุน
กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน บรอดแบนด์อินเทอร์เน็ต จัสมิน (JASIF)	ทรัพย์สินเส้นใยแก้วนำแสง ประมาณ 980,500 คอร์กิโลเมตร ซึ่งกองทุนซื้อจาก บริษัท ทริปเปิลที บรอดแบนด์ จำกัด (มหาชน) (TTTBB) โดยทรัพย์สินประกอบด้วย 1. ทรัพย์สินเส้นใยแก้วนำแสงในปัจจุบัน จำนวน 800,500 คอร์กิโลเมตร ส่งมอบเมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2558 และ 2. ทรัพย์สินเส้นใยแก้วนำแสงในอนาคต ประมาณ 180,000 คอร์กิโลเมตร หายยส่งมอบภายในระยะเวลา 2 ปี นับแต่วันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น โดยหายยส่งมอบให้เดือนละ 7,500 คอร์กิโลเมตร ณ สิ้นเดือน พฤศจิกายน 2559 TTTBB ได้ทำการส่งมอบทรัพย์สินเส้นใยแก้วนำแสงในอนาคตครบทั้ง 180,000 คอร์กิโลเมตรให้แก่กองทุนเรียบร้อยแล้ว และเป็นไปตามแผนงานที่ได้กำหนดไว้
กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานโรงไฟฟ้า กลุ่มน้ำตาลบุรีรัมย์ (BRGIF)	สิทธิในรายได้สุทธิที่จะเกิดขึ้นในอนาคตจากการประกอบกิจการโรงไฟฟ้าชีวมวล (เชื้อเพลิงหลักคือกากอ้อย) ซึ่งประกอบด้วย 1. รายได้สุทธิ จากโรงไฟฟ้าของบริษัท บุรีรัมย์พลังงาน จำกัด (BEC) ซึ่งเริ่มตั้งแต่วันที่ 2 สิงหาคม 2560 จนถึงวันที่ 10 สิงหาคม 2571 2. รายได้สุทธิ จากโรงไฟฟ้าของบริษัท บุรีรัมย์เพาเวอร์ จำกัด (BPC) ซึ่งเริ่มตั้งแต่วันที่ 2 สิงหาคม 2560 จนถึงวันที่ 6 เมษายน 2578

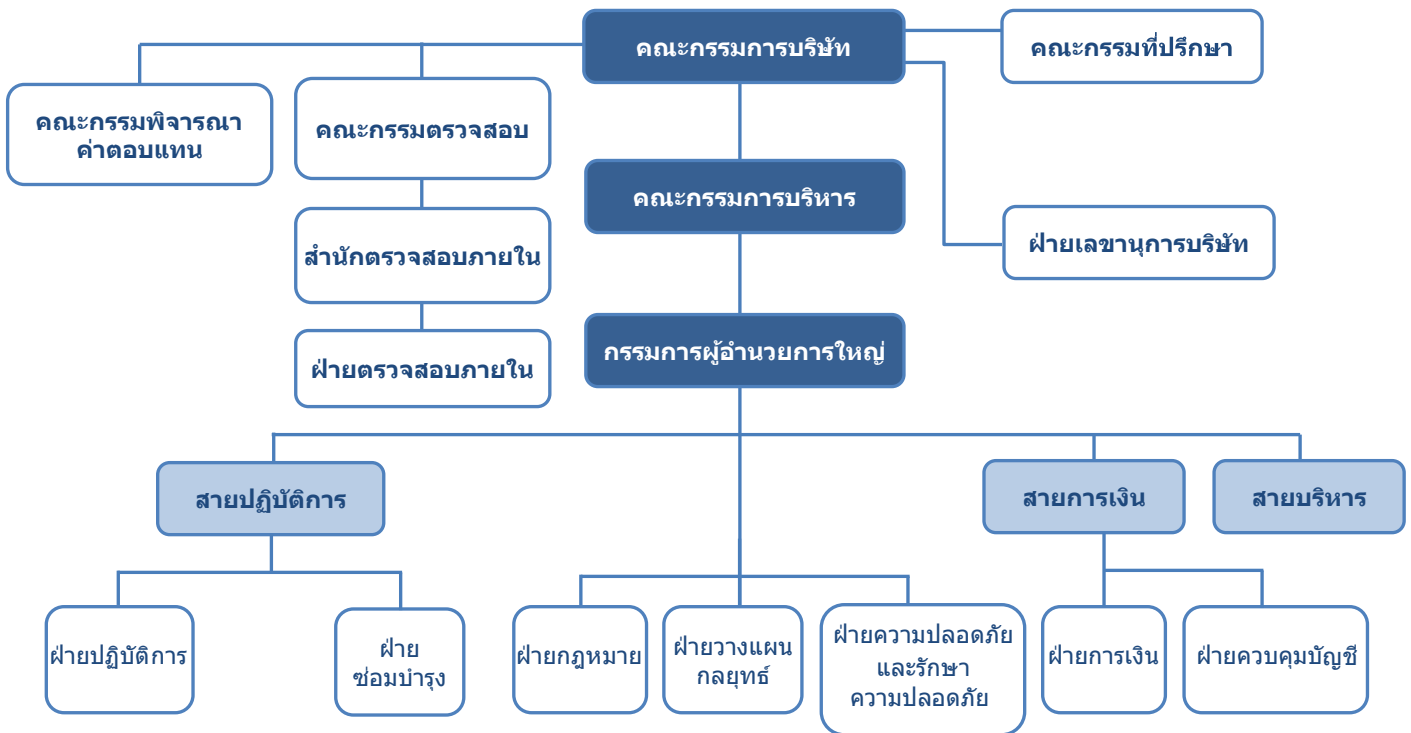
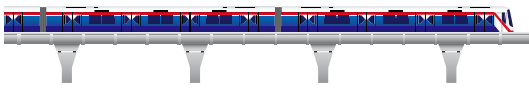
9.2 ผู้บริหารทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน

9.2.1 ชื่อ ที่อยู่ เลขทะเบียนบริษัท หมายเลขโทรศัพท์ และโทรสาร

ชื่อ	บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บีทีเอสซี”)
ที่อยู่	อาคารบีทีเอส เลขที่ 1000 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ
เลขทะเบียนบริษัท	0107539000243
โทรศัพท์	0-2617-7300
โทรสาร	0-2617-7133
เว็บไซต์	www.bts.co.th

9.2.2 โครงสร้างการบริหารจัดการ รายชื่อกรรมการ และผู้บริหาร

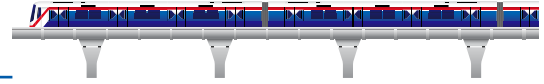
โครงสร้างองค์กรของบีทีเอสซีประกอบด้วยคณะกรรมการจำนวน 5 ชุด ได้แก่ คณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการที่ปรึกษา คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน และคณะกรรมการตรวจสอบ โดยโครงสร้างองค์กรของบีทีเอสซีเป็นดังนี้



ข้อมูล ณ วันที่ 2 พฤษภาคม 2562

โครงสร้างผู้ถือหุ้น

ลำดับ	รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น)	อัตราส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1	บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)	15,662,944,750	97.48
2	บริษัท บริหารสินทรัพย์สุขุมวิท จำกัด	85,491,898	0.53
3	บริษัท บริหารสินทรัพย์ไทย	72,000,000	0.45
4	บริษัท สยามธานี เรือเอสเตท จำกัด	60,869,685	0.38
5	ร้อยตรีสมบัติ พานิชชีวะ	25,788,870	0.16
6	บริษัท บี.กริมแอนด์โก จำกัด	25,344,632	0.16
7	บริษัท บริหารสินทรัพย์ เอ็น เอฟ เอส จำกัด	23,315,972	0.15
8	นายฉัตรชัย เกียรติสุขสถิตย์	14,000,000	0.09
9	นางอัญชลี กาญจนพาสน์	10,000,000	0.06
10	นายทรงชัย อัจฉริยศิริรัฐชัย	9,000,000	0.06
11	ผู้ถือหุ้นอื่นๆ	78,377,846	0.49



9.2.2.1 คณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วยกรรมการ 9 ท่าน แบ่งเป็น

กรรมการที่เป็นผู้บริหาร 2 ท่าน

กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร 7 ท่าน

รายชื่อกรรมการมีดังนี้

ลำดับ	รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง
1.	นายศิริ กาญจนพาสน์	ประธานกรรมการ
2.	นายชิตชนก เขมวฒานนท์	กรรมการอิสระ
3.	นายอนันต์ สันติชีวะเสถียร	กรรมการอิสระ
4.	นายมนู อรดีดลเชษฐ์	กรรมการอิสระ
5.	นายสุรพงษ์ เลาหะอัญญา	กรรมการ
6.	นายกวิน กาญจนพาสน์	กรรมการ
7.	นางวรรณธร ธาราภูมิ	กรรมการ
8.	นายพีรพงศ์ จิระเสวีจินดา	กรรมการ
9.	นายวศิน วัฒนวรกิจกุล	กรรมการ

9.2.2.2 คณะกรรมการบริหาร

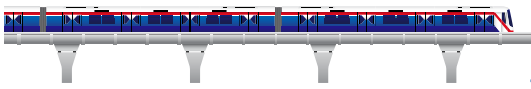
ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 คณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 6 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายศิริ กาญจนพาสน์	ประธานคณะกรรมการบริหาร
2. นายสุรพงษ์ เลาหะอัญญา	กรรมการบริหาร และ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
3. นายสุรพงษ์ เลาหะอัญญา	กรรมการบริหาร และ รักษาการ ผู้อำนวยการใหญ่สายบริหาร
4. นายคง ชี เคื่อง	สมาชิกคณะกรรมการบริหาร และ ผู้อำนวยการใหญ่สายการเงิน
5. นายสุมิตร ศรีสันติธรรม	สมาชิกคณะกรรมการบริหาร และ ผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ
6. ดร.อาณัติ อาภาภิรม	สมาชิกคณะกรรมการบริหาร และ ประธานคณะกรรมการที่ปรึกษา

9.2.2.3 คณะกรรมการที่ปรึกษา

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 คณะกรรมการที่ปรึกษา ประกอบด้วยกรรมการที่ปรึกษาจำนวน 4 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. ดร.อาณัติ อาภาภิรม	ประธานคณะกรรมการที่ปรึกษา
2. พล.ต.ต.วราห์ เอี่ยมมงคล	กรรมการที่ปรึกษา
3. นายคม พนมเรีงศักดิ์	กรรมการที่ปรึกษา
4. นายประจักษ์ มโนธัม	กรรมการที่ปรึกษา



9.2.2.4 คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 5 ท่าน ดังนี้

ชื่อ		ตำแหน่ง
1.	นายอนันต์ สันติชีวะเสถียร	ประธานกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
2.	นายมนู อดีตลเชษฐ์	กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
3.	นายชิตชนก เขมาวุฒานนท์	กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
4.	นายสุรพงษ์ เลหาะอัญญา	กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
5.	นายกวิน กาญจนพาสน์	กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

9.2.2.5 คณะกรรมการตรวจสอบ

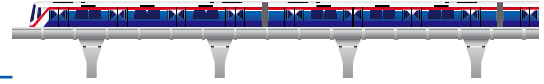
ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 3 ท่าน ดังนี้

ชื่อ		ตำแหน่ง
1.	นายอนันต์ สันติชีวะเสถียร	ประธานกรรมการตรวจสอบและกรรมการอิสระ
2.	นายมนู อดีตลเชษฐ์	กรรมการตรวจสอบและกรรมการอิสระ
3.	นายชิตชนก เขมาวุฒานนท์	กรรมการตรวจสอบและกรรมการอิสระ

9.2.2.6 ผู้บริหาร

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 รายชื่อผู้บริหารของบีทีเอสซี มีดังนี้

	ชื่อ	ตำแหน่ง
1.	นายศิริ กาญจนพาสน์	ประธานกรรมการและประธานคณะกรรมการบริหาร
2.	นายสุรพงษ์ เลหาะอัญญา	กรรมการบริหาร และกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ รักษาการ ผู้อำนวยการใหญ่สายบริหาร
3.	นายคง ชี เคื่อง	ผู้อำนวยการใหญ่สายการเงิน
4.	นายสุมิตร ศรีสันติธรรม	ผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ
5.	นายวิสุทธิ อุดมปิณฑทรัพย์	รองผู้อำนวยการใหญ่สายการเงิน และผู้อำนวยการฝ่ายการเงิน
6.	นางสาวน้ำทิพย์ กิมจันทร์	ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมบัญชี
7.	นายณัฐศักดิ์ ชัยชนะ	ผู้อำนวยการฝ่ายกฎหมาย
8.	นายพนพล นิมพัชราวุธ	ผู้อำนวยการฝ่ายซ่อมบำรุง
9.	นายสุรเชษฐ์ แสงชโยสวัสดิ์	ผู้อำนวยการฝ่ายวางแผนกลยุทธ์
10.	นายชัยวุฒิ พักโพธิ์เย็น	ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัย และรักษาความปลอดภัย



9.2.3 หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้บริหารทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน

บีทีเอสซียังคงเป็นคู่สัญญาตามสัญญาสัมปทานกับกทม. และบีทีเอสซียังคงเป็นผู้บริหารจัดการในการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักเพื่อประโยชน์ของกองทุนภายใต้การกำกับดูแลและควบคุมของกองทุน ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ตลอดจนมีหน้าที่นำส่งรายได้ค่าโดยสารสุทธิให้แก่กองทุน ตลอดจนอายุสัญญาสัมปทานและบีทีเอสซีตกลงให้สิทธิกองทุน ในการร่วมบริหารจัดการกิจการของบีทีเอสซี โดยกองทุนมีสิทธิเสนอชื่อแต่งตั้งกรรมการจำนวนหนึ่งในสามของกรรมการทั้งหมดของบีทีเอสซี และภาระหน้าที่อื่นๆ ตามที่กำหนดไว้ในสัญญา

9.3 ผู้ดูแลผลประโยชน์

9.3.1 ชื่อ ที่อยู่ หมายเลขโทรศัพท์ และโทรสาร

ชื่อ	ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน)
ที่อยู่	เลขที่ 90 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์	0-2724-5047
โทรสาร	0-2724-5051
เว็บไซต์	www.sc.com/th

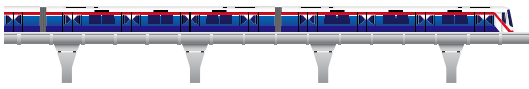
9.3.2 โครงสร้างการถือหุ้น (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561)

ลำดับ	รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น)	อัตราส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1.	ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด	1,481,795,116	99.8713
2.	กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พนักงานธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด ซึ่งจดทะเบียนแล้ว	1,750,753	0.1180
3.	BNP Paribas Wealth Management Singapore Branch	50,452	0.0034
4.	Mrs. Lin Mei-Jen	12,867	0.0009
5.	นางสาวอรวิณี กนกพฤษ	5,517	0.0004
6.	นายไมตรี ตรีประเสริฐพจน์	4,783	0.0003
7.	นายอมร เตชอัศกุล	4,435	0.0003
8.	นายเกริกชัย ชอโสติกุล	3,279	0.0002
9.	นางเพ็ญนภา ตรงสิทธิสมบัติ	3,027	0.0002
10.	บริษัท ไซพร อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด	2,971	0.0002
11.	ผู้ถือหุ้นอื่น	71,348	0.0048

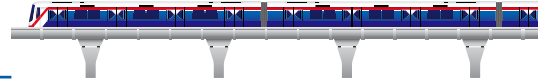
9.3.3 หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ดูแลผลประโยชน์

ผู้ดูแลผลประโยชน์มีหน้าที่และความรับผิดชอบหลักๆ ดังต่อไปนี้

- (1) ลงนามในข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการกับบริษัทจัดการในนามผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน
- (2) รับรองการได้รับเงินค่าจองซื้อหน่วยลงทุน และให้การสนับสนุนการจัดตั้งและการจดทะเบียนจัดตั้งกองทุนกับสำนักงานคณะกรรมการ กสท.



- (3) กำกับดูแลให้บริษัทจัดการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายหลักทรัพย์ และโครงการจัดการกองทุน ตลอดจนข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการโดยเคร่งครัด หากบริษัทจัดการมิได้ปฏิบัติตามให้แจ้งสำนักงานคณะกรรมการ กสท. ภายใน 5 วันทำการ นับตั้งแต่วันที่ผู้ดูแลผลประโยชน์รู้ถึงเหตุการณ์ดังกล่าว
- (4) จัดทำรายงานโดยละเอียดเสนอต่อสำนักงานคณะกรรมการ กสท. ในกรณีที่บริษัทจัดการกระทำการหรือดเว้นกระทำการ จนก่อให้เกิดความเสียหายแก่กองทุนหรือไม่ปฏิบัติตามที่ตามกฎหมายหลักทรัพย์ ทั้งนี้ ภายใน 5 วันนับตั้งแต่วันที่ผู้ดูแลผลประโยชน์รู้ถึงเหตุการณ์ดังกล่าว
- (5) รับฝากทรัพย์สินของกองทุนโดยแยกไว้ต่างหากจากทรัพย์สินของผู้ดูแลผลประโยชน์ หรือทรัพย์สินของบุคคลอื่นซึ่งผู้ดูแลผลประโยชน์เป็นผู้รับฝากไว้
- (6) ติดตามดูแลให้การเบิกจ่าย การจ่าย และการส่งมอบเงิน เอกสาร หรือทรัพย์สินอื่นใดของกองทุนเป็นไปตามที่ระบุไว้ในโครงการจัดการกองทุน รวมถึงสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ
- (7) จัดทำบัญชีแสดงการรับจ่ายทรัพย์สินของกองทุน
- (8) ดำเนินการฟ้องร้องบังคับคดีให้บริษัทจัดการปฏิบัติตามหน้าที่ของตนหรือฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากบริษัทจัดการ ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ของผู้ถือหน่วยลงทุนทั้งปวง หรือเมื่อได้รับคำสั่งจากสำนักงานคณะกรรมการ กสท. โดยค่าใช้จ่ายในการฟ้องร้องบังคับคดีดังกล่าว ให้เรียกครองจากทรัพย์สินของกองทุนได้
- (9) ตรวจสอบและถ่วงดุลการปฏิบัติงานในการบริหารจัดการกองทุนของบริษัทจัดการโดยเคร่งครัด
- (10) ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โดยใช้ความรู้ความสามารถเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพและระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของกองทุนและผู้ถือหน่วยลงทุน
- (11) พิจารณานุมัติหรือไม่อนุมัติการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานของกองทุนซึ่งมีมูลค่ามากกว่า 100 ล้านบาทแต่น้อยกว่าร้อยละ 30 ของมูลค่าทรัพย์สินรวมของกองทุน ณ เวลาที่มีการได้มาหรือจำหน่ายไปดังกล่าว โดยให้เป็นไปตามโครงการจัดการกองทุนและกฎหมายหลักทรัพย์ ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงความเห็นของผู้เชี่ยวชาญอิสระซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยค่าใช้จ่ายของกองทุน (ถ้ามี)
- (12) พิจารณานุมัติหรือไม่อนุมัติการเข้าทำสัญญาหรือแก้ไขเพิ่มเติมหรือยกเลิกสัญญาที่มอบหมายให้บุคคลภายนอกเข้ามาเป็นผู้ดำเนินการกิจการโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งมีมูลค่าของสัญญามากกว่า 100 ล้านบาทแต่น้อยกว่าร้อยละ 30 ของมูลค่าทรัพย์สินรวมของกองทุน ณ เวลาที่มีการเข้าทำสัญญาหรือแก้ไขเพิ่มเติมหรือบอกเลิกสัญญาดังกล่าว โดยให้เป็นไปตามโครงการจัดการกองทุนและกฎหมายหลักทรัพย์ ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงความเห็นของผู้เชี่ยวชาญอิสระซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยค่าใช้จ่ายของกองทุน (ถ้ามี)
- (13) พิจารณานุมัติหรือไม่อนุมัติการจ่ายค่าใช้จ่าย O&M สำหรับการซื้อรถไฟฟ้าโดยบีทีเอสซี เฉพาะในกรณีที่ค่าใช้จ่าย O&M ในการซื้อขบวนรถไฟฟ้าจริงสูงกว่า 900 ล้านบาท ตามที่กำหนดไว้ในหนังสือชี้ชวน หัวข้อ 2.3.1 “การเติบโตในทรัพย์สินที่กองทุนลงทุนครั้งแรก - (2) การลงทุนเพิ่มเติมเพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น” ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 30 ของมูลค่าทรัพย์สินรวมของกองทุน ณ เวลาที่มีการซื้อรถไฟฟ้าโดยบีทีเอสซี ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงความเห็นของผู้เชี่ยวชาญอิสระ ซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยค่าใช้จ่ายของกองทุน (ถ้ามี)



การจ่ายค่าใช้จ่าย O&M อื่นใดนอกเหนือจากการจ่ายค่าใช้จ่าย O&M ตามข้อ (13) นี้ ไม่ต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้ดูแลผลประโยชน์ นอกจากนี้ การได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินใดๆ หรือการเข้าทำสัญญาใดๆ ที่เกี่ยวข้องหรือก่อให้เกิดค่าใช้จ่าย O&M โดยบุคคลใดที่ไม่ใช่กองทุน ไม่ถือว่าเป็นการได้มาหรือจำหน่ายไป หรือการเข้าทำสัญญาโดยกองทุน ดังนั้นการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สิน หรือการเข้าทำสัญญาดังกล่าว กองทุนไม่จำเป็นต้องขอความเห็นชอบจากผู้ดูแลผลประโยชน์หรือผู้ถือหุ้นลงทุน แต่ทั้งนี้ ไม่กระทบต่อสิทธิของกองทุนในเรื่องสงวนไว้หรือเรื่องอื่นๆ ที่กองทุนมีสิทธิภายใต้เอกสารธุรกรรม

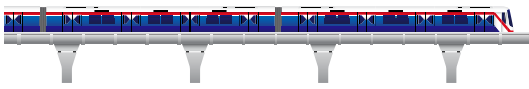
การพิจารณาอนุมัติหรือไม่อนุมัติตามข้อ (11) (12) และ (13) ข้างต้น บริษัทจัดการจะต้องจัดทำรายละเอียด พร้อมทั้งเสนอความเห็น และจัดส่งเอกสารประกอบการพิจารณาให้แก่ผู้ดูแลผลประโยชน์ โดยใช้เวลาไม่น้อยกว่า 30 วัน

- (14) แจ้งให้บริษัทจัดการจัดให้มีการประเมินค่าใหม่โดยพลัน เมื่อผู้ดูแลผลประโยชน์เห็นว่าเหตุการณ์หรือการเปลี่ยนแปลงใดๆ เกิดขึ้น อันมีผลกระทบต่อมูลค่าทรัพย์สินของกองทุนอย่างมีนัยสำคัญ หรือเมื่อเห็นว่าจำเป็นต้องประเมินค่าใหม่เพื่อกองทุน
- (15) ให้ความเห็นเกี่ยวกับเรื่องที่ต้องได้รับความเห็นจากผู้ดูแลผลประโยชน์
- (16) ดำเนินการให้มีการรับหรือชำระเงินจากบัญชีของกองทุนภายในระยะเวลาที่บริษัทจัดการร้องขออย่างสมเหตุสมผล ทั้งนี้ โดยต้องเป็นไปตามโครงการจัดการกองทุน และ/หรือ ข้อกำหนดของเอกสารธุรกรรมที่เกี่ยวข้อง (ตามแต่กรณี)
- (17) ไม่กระทำการอันเป็นการขัดกับประโยชน์ของกองทุนหรือผู้ถือหุ้นลงทุน ไม่ว่าการกระทำนั้นจะเป็นไปเพื่อประโยชน์ของผู้ดูแลผลประโยชน์เองหรือประโยชน์ของผู้อื่น เว้นแต่เป็นการเรียกค่าตอบแทนในการทำหน้าที่เป็นผู้ดูแลผลประโยชน์หรือเป็นการดำเนินการในลักษณะที่เป็นธรรมและได้เปิดเผยข้อมูลให้ผู้ถือหุ้นลงทุนทราบก่อนอย่างพอเพียงแล้ว โดยผู้ถือหุ้นลงทุนที่ได้ทราบข้อมูลดังกล่าวมิได้แสดงการคัดค้าน
- (18) ในกรณีที่มีการดำเนินการใดต้องได้รับมติของผู้ถือหุ้นลงทุน หากบริษัทจัดการไม่ดำเนินการขอมติให้ผู้ดูแลประโยชน์มีอำนาจดำเนินการตามที่จำเป็นเพื่อขอมติของผู้ถือหุ้นลงทุนได้
- (19) มีสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบอื่นตามที่กำหนดในโครงการจัดการกองทุนและสัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์ และ
- (20) ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายหลักทรัพย์ และสัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์

9.3.4 เงื่อนไขในการเปลี่ยนตัวผู้ดูแลผลประโยชน์

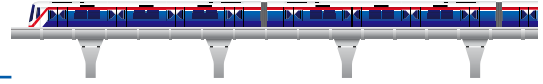
บริษัทจัดการอาจเปลี่ยนตัวผู้ดูแลผลประโยชน์เมื่อเกิดเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งดังต่อไปนี้

- (1) เมื่อผู้ถือหุ้นลงทุนมีมติโดยเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นลงทุนซึ่งถือหุ้นลงทุนรวมกันเกินกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหน่วยลงทุนที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดให้เปลี่ยนตัวผู้ดูแลผลประโยชน์ และมีการแต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์รายใหม่ขึ้น ในเวลาใด ๆ ระหว่างอายุของกองทุน
- (2) ในกรณีที่ผู้ดูแลผลประโยชน์กระทำการใดๆ ที่ขัดต่อผลประโยชน์ของกองทุนหรือผู้ถือหุ้นลงทุนในลักษณะที่มีนัยสำคัญและไม่สามารถเยียวยาได้



- (3) ในกรณีที่ผู้ดูแลผลประโยชน์ถูกเพิกถอนใบอนุญาตการประกอบธุรกิจธนาคารพาณิชย์หรือธุรกิจสถาบันการเงิน หรือในกรณีที่ผู้ดูแลผลประโยชน์ไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ผู้ดูแลผลประโยชน์ได้
- (4) ในกรณีที่ผู้ดูแลผลประโยชน์กระทำความผิดอาญาเกี่ยวกับทรัพย์สินตามบทบัญญัติในหมวด 1 หมวด 3 หมวด 4 หมวด 5 หรือหมวด 7 ของลักษณะ 12 แห่งประมวลกฎหมายอาญา
- (5) ในกรณีที่ผู้ดูแลผลประโยชน์ไม่ปฏิบัติหน้าที่หรือความรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ในสัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์
- (6) ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในโครงการจัดการกองทุนที่สำคัญอันเนื่องมาจากการแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายหลักทรัพย์ หรือกรณีอื่นใดอันมีผลให้บริษัทจัดการและผู้ดูแลผลประโยชน์ไม่สามารถตกลงกันได้ในการแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์ให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขดังกล่าว ทั้งนี้ เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขดังกล่าวมีผลให้เป็นการเพิ่มภาระหน้าที่แก่ผู้ดูแลผลประโยชน์ และผู้ดูแลผลประโยชน์ไม่ประสงค์จะรับหน้าที่ดังกล่าวต่อไป ในกรณีดังกล่าว ผู้ดูแลผลประโยชน์มีสิทธิบอกเลิกสัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์ได้ โดยบอกกล่าวให้บริษัทจัดการทราบล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษร เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 90 วัน
- (7) ในกรณีที่ผู้ดูแลผลประโยชน์ขาดคุณสมบัติข้อใดข้อหนึ่งตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายหลักทรัพย์ ในกรณีดังกล่าว บริษัทจัดการจะแจ้งเป็นหนังสือให้ผู้ดูแลผลประโยชน์จัดการแก้ไขคุณสมบัติให้ถูกต้องภายใน 15 วัน นับตั้งแต่วันที่ถัดจากวันที่บริษัทจัดการทราบหรือควรได้ทราบการขาดคุณสมบัติดังกล่าว หรือวันถัดจากวันที่สำนักงานคณะกรรมการ กสท. ตรวจพบการขาดคุณสมบัติดังกล่าว และบริษัทจัดการจะแจ้งการแก้ไขการขาดคุณสมบัติดังกล่าวให้สำนักงานคณะกรรมการ กสท. ทราบภายใน 3 วันทำการนับตั้งแต่วันที่ถัดจากวันที่ผู้ดูแลผลประโยชน์แก้ไขการขาดคุณสมบัติเสร็จสิ้น ในกรณีที่ผู้ดูแลประโยชน์มิได้ทำการแก้ไขการขาดคุณสมบัติให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนดดังกล่าว บริษัทจัดการจะดำเนินการขออนุญาตเปลี่ยนตัวผู้ดูแลผลประโยชน์ต่อสำนักงานคณะกรรมการ กสท. ภายใน 15 วันนับตั้งแต่วันที่ถัดจากวันที่ครบกำหนดเวลาให้แก้ไข เมื่อได้รับอนุญาตจากสำนักงานคณะกรรมการ กสท. แล้ว บริษัทจัดการจะแต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์รายใหม่แทนผู้ดูแลผลประโยชน์เดิมโดยพลัน ทั้งนี้ เว้นแต่สำนักงานคณะกรรมการ กสท. จะสั่งการเป็นอย่างอื่น
- (8) เมื่อมีผู้ใดเสนอหรือยื่นคำร้องต่อศาลหรือหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในส่วนที่เกี่ยวกับผู้ดูแลผลประโยชน์ (ก) เพื่อเลิกกิจการของผู้ดูแลผลประโยชน์หรือเพื่อวัตถุประสงค์อื่นใดที่คล้ายคลึงกัน หรือ (ข) เพื่อฟื้นฟูกิจการ ประenomหนี้ หรือผ่อนผันการชำระหนี้ จัดการทรัพย์สิน ชำระบัญชี หรือร้องขออื่นใดที่คล้ายคลึงกัน ภายใต้กฎหมายปัจจุบันหรือในอนาคต หรือภายใต้ข้อบังคับต่างๆ หรือ
- (9) เมื่อหน่วยงานหรือองค์กรของรัฐมีความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของผู้ดูแลผลประโยชน์ว่ามีความผิดหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงและแจ้งให้บริษัทจัดการทราบหรือประกาศเป็นการทั่วไป
- (10) เมื่อมีการบอกเลิกสัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์นอกเหนือจากกรณีที่กำหนดไว้ข้างต้น โดยบริษัทจัดการหรือผู้ดูแลประโยชน์ฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดที่ประสงค์จะบอกเลิกสัญญาบอกกล่าวให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรไม่น้อยกว่า 60 วัน

เนื่องจากกฎหมายหลักทรัพย์กำหนดให้กองทุนต้องมีผู้ดูแลผลประโยชน์ ดังนั้นในกรณีที่ผู้ดูแลผลประโยชน์หมดหน้าที่ลงตามเงื่อนไขการเปลี่ยนตัวผู้ดูแลผลประโยชน์ ผู้ดูแลประโยชน์นั้นต้องทำหน้าที่ผู้ดูแลประโยชน์ของกองทุนต่อไปอย่างสมบูรณ์จนกว่าจะจัดการโอนและส่งมอบทรัพย์สินและเอกสารหลักฐาน



ทั้งหมดของกองทุนให้แก่ผู้ดูแลผลประโยชน์รายใหม่จนเสร็จสิ้น หรือตามคำสั่งของบริษัทจัดการ หรือสำนักงานคณะกรรมการ กสท. รวมถึงการดำเนินการอื่นใดที่จำเป็น เพื่อให้การโอนและส่งมอบทรัพย์สิน และเอกสารทั้งหลายเป็นไปโดยเรียบร้อยให้แก่ผู้ดูแลผลประโยชน์รายใหม่จนเสร็จสิ้น ทั้งนี้ ภายในเวลาอันสมควรเพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่เป็นไปด้วยความต่อเนื่อง ทั้งนี้ ผู้ดูแลผลประโยชน์ยังคงได้รับค่าตอบแทน ตามอัตราปกติที่คิดได้ภายใต้สัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์ จนกว่าการจัดการโอนทรัพย์สินและเอกสาร ดังกล่าวให้แก่ผู้ดูแลผลประโยชน์รายใหม่ หรือ ตามคำสั่งของบริษัทจัดการ หรือสำนักงานคณะกรรมการ กสท. จะแล้วเสร็จ

ในกรณีที่สัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์สิ้นสุดลง ผู้ดูแลผลประโยชน์มีสิทธิได้รับเงินค่าตอบแทน และ/หรือ ค่าใช้จ่ายอื่นใดที่กำหนดชำระแต่ยังมีได้ชำระให้แก่ผู้ดูแลผลประโยชน์ตามสัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์ ซึ่งเกิดขึ้นก่อนการสิ้นสุดของสัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์ โดยค่าตอบแทน และ/หรือ ค่าใช้จ่ายอื่นใด จะคำนวณถึงวันที่ครบระยะเวลาบอกกล่าวการบอกเลิกสัญญาหรือระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์

9.4 คณะกรรมการที่ปรึกษาการลงทุน

9.4.1 รายชื่อคณะกรรมการที่ปรึกษาการลงทุน

- ดร. สมพงษ์ ปักษาสวรรค์
- นายศรัณย์ บุญญะศิริ
- นางวรวรรณ ธาราภูมิ
- นายพีรพงศ์ จิระเสวีจินดา
- นายวศิน วัฒนวรกิกกุล
- นางสาวศิริเพ็ญ หวังดำรงเวช

9.4.2 หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการที่ปรึกษาการลงทุน

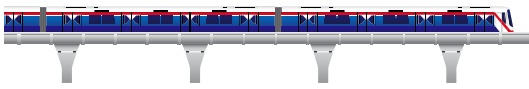
คณะกรรมการที่ปรึกษาการลงทุนมีหน้าที่และความรับผิดชอบดังต่อไปนี้

- (1) ให้คำปรึกษา คำแนะนำแก่บริษัทจัดการเกี่ยวกับการลงทุนของกองทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงการบริหารจัดการทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่กองทุนลงทุน เมื่อได้รับการร้องขอโดยบริษัทจัดการ
- (2) แจ้งแก่บริษัทจัดการให้ทราบถึงการที่กรรมการรายใดมีส่วนได้เสียไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อมในเรื่องที่ต้องให้คำปรึกษาหรือคำแนะนำ ทั้งนี้ กรรมการผู้ที่มีส่วนได้เสียในเรื่องที่พิจารณาไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม จะต้องไม่เข้าร่วมพิจารณาในเรื่องนั้น

9.5 ชื่อ ที่อยู่ และหมายเลขโทรศัพท์ ของผู้สอบบัญชี นายทะเบียนหน่วยลงทุน และบริษัทประเมินค่าทรัพย์สิน

9.5.1 ผู้สอบบัญชี

ชื่อ	บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด
ที่อยู่	เลขที่ 193/136-137 อาคารเลครัชดา ชั้น 33 ถนนรัชดาภิเษก แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์	0-2264-0777



9.5.2 นายทะเบียนหน่วยลงทุน

ชื่อ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
ที่อยู่ เลขที่ 93 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ชั้น 14
ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ 0-2009-9000

9.5.3 บริษัทประเมินค่าทรัพย์สิน

ชื่อ บริษัท อเมริกัน แอสเพรส (ประเทศไทย) จำกัด
ที่อยู่ เลขที่ 43 อาคารไทยซีซี ชั้น 31 ถนนสาทรใต้
แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์ 0-2675-8403

9.6 ประวัติการถูกลงโทษและการเปรียบเทียบปรับ

- ไม่มี -

10. การกำกับดูแลกิจการ

10.1 นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

บริษัทจัดการมีนโยบายในการบริหารและจัดการกองทุนด้วยความรับผิดชอบ ความระมัดระวัง และความซื่อสัตย์สุจริต เพื่อประโยชน์ของผู้ถือหน่วยลงทุน ตลอดจนบริหารและจัดการกองทุนให้เป็นไปตามโครงการจัดการกองทุน ข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการ มติผู้ถือหน่วยลงทุน หนังสือชี้ชวน กฎหมายหลักทรัพย์ และข้อตกลงต่าง ๆ ซึ่งกองทุนหรือบริษัทจัดการเป็นหรือจะเข้าเป็นคู่สัญญา

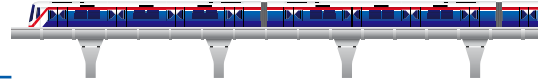
10.2 คณะกรรมการชุดย่อย

บริษัทจัดการได้จัดให้มีคณะกรรมการที่ปรึกษาการลงทุนของกองทุน เพื่อให้คำปรึกษา คำแนะนำแก่บริษัทจัดการ เกี่ยวกับการลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงการบริหารจัดการทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน ที่กองทุนลงทุน โดยคณะกรรมการที่ปรึกษาการลงทุนของกองทุนประกอบด้วย

1. นางวรรณธร	ธาราภูมิ	Chairman of Executive Board	บลจ. บัวหลวง
2. นายพิรพงศ์	จิระเสวีจินดา	Chief Executive Officer	บลจ. บัวหลวง
3. นายวศิน	วัฒนวรกิกกุล	Managing Director	บลจ. บัวหลวง
4. นางสาวศิริเพ็ญ	หวังดำรงเวช	Assistant Managing Director	บลจ. บัวหลวง
5. ดร.สมพงษ์	ปักษาสวรรค์	กรรมการ	บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด
6. นายศรัณย์	บุญญะศิริ	ที่ปรึกษา	บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

นอกจากนี้ บริษัทจัดการยังมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการกิจการในเรื่องกิจการบางอย่างของบีทีเอสซี โดยบริษัทจัดการได้เข้าร่วมในคณะกรรมการบริหารของบีทีเอสซี จำนวนหนึ่งในสามของคณะกรรมการทั้งหมด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 ดังนี้

1. นางวรรณธร	ธาราภูมิ	Chairman of Executive Board	บลจ. บัวหลวง
2. นายพิรพงศ์	จิระเสวีจินดา	Chairman Executive Officer	บลจ. บัวหลวง
3. นายวศิน	วัฒนวรกิกกุล	Managing Director	บลจ. บัวหลวง



ทั้งนี้ การดำเนินการในเรื่องกิจการบริษัทบางเรื่อง กล่าวคือ (1) ในกรณีเป็นเรื่องสงวนไว้บีทีเอสซีจะต้องได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการของบีทีเอสซีโดยมีเสียงสนับสนุนอย่างน้อยสองเสียงจากกรรมการของบีทีเอสซีซึ่งกองทุนเป็นผู้เสนอชื่อ และ (2) ในกรณีเป็นเรื่องที่ห้ามบีทีเอสซีกระทำการใดข้อใดที่กล่าวว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings) ที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ บีทีเอสซีจะต้องได้รับความยินยอมจากกองทุนเสียก่อน ทั้งนี้ ในกรณีที่กรรมการของบีทีเอสซีซึ่งกองทุนเป็นผู้เสนอชื่อน้อยสองท่านได้ให้ความเห็นชอบให้บีทีเอสซีเข้าทำเรื่องสงวนไว้ หากเรื่องสงวนไว้นั้นเป็นเรื่องเดียวกันกับเรื่องที่ห้ามบีทีเอสซีกระทำการใดข้อใดที่กล่าวว่าจะไม่กระทำการ ให้ถือว่าความเห็นชอบของกรรมการดังกล่าวเป็นการที่กองทุนยินยอมให้บีทีเอสซีเข้าทำเรื่องที่ห้ามกระทำการใดข้อใดที่กล่าวว่าจะไม่กระทำการเรื่องเดียวกันนั้น

10.3 การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

บริษัทจัดการมีนโยบายกำหนดห้ามมิให้ผู้บริหารและพนักงานของบริษัทจัดการ ตลอดจนบุคคลที่เกี่ยวข้องใช้ข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ในการซื้อขายหลักทรัพย์ และห้ามมิให้เปิดเผยข้อมูลภายในต่อบุคคลภายนอกหรือผู้ที่มิได้มีส่วนเกี่ยวข้องก่อนที่จะมีการเปิดเผยให้ประชาชนทราบโดยทั่วถึงกันผ่านตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย นอกจากนี้ บริษัทจัดการมีหลักเกณฑ์การขออนุมัติและการรายงานการซื้อขายหลักทรัพย์ของพนักงานที่ลงทุนในหน่วยลงทุนของกองทุนรวมที่บริหารโดยบริษัทจัดการด้วย ทั้งนี้ หากผู้บริหารหรือพนักงานฝ่าฝืนข้อกำหนดในเรื่องการใช้ข้อมูลภายในดังกล่าวแล้ว นอกจากจะมีโทษตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์แล้ว ยังเป็นการกระทำผิดข้อบังคับการทำงานและมีโทษทางวินัย

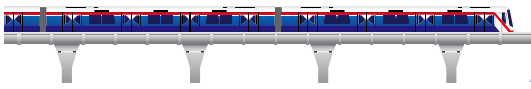
บีทีเอสซีมีนโยบายห้ามมิให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบีทีเอสซี ตลอดจนผู้ที่เกี่ยวข้อง ใช้ข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ในการซื้อขายหลักทรัพย์ และห้ามมิให้เปิดเผยข้อมูลภายในต่อบุคคลภายนอกหรือผู้ที่มิได้มีส่วนเกี่ยวข้องก่อนที่จะมีการเปิดเผยให้ประชาชนทราบโดยทั่วถึงกันผ่านตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

10.4 การพิจารณาตัดสินใจลงทุน และการบริหารจัดการกองทุน

วัตถุประสงค์ของกองทุนคือการลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งในเบื้องต้น คือ รายได้สุทธิซึ่งเกิดจากธุรกิจระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก บริษัทจัดการพิจารณาตัดสินใจลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวเนื่องจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักมีจุดแข็งดังต่อไปนี้

1. สิทธิตามสัมปทานแต่เพียงผู้เดียวในการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักโดยมีกลไกในการปรับโครงสร้างค่าโดยสารที่ชัดเจนและไม่ต้องแบ่งรายได้ให้ภาครัฐ
2. ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเป็นระบบหลักของระบบขนส่งมวลชนสำหรับพื้นที่ในใจกลางกรุงเทพมหานคร และครอบคลุมจุดหมายปลายทางที่สำคัญหลายแห่ง
3. เป็นธุรกิจที่มีความแข็งแกร่ง มีการเติบโต และมีโอกาสในการเติบโตที่ดี
4. การดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพและความสามารถในการรักษาระดับของต้นทุนในการดำเนินการ
5. คณะผู้บริหารที่มีความเชี่ยวชาญและแข็งแกร่ง

บริษัทจัดการเชื่อว่าทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวมีศักยภาพในการสร้างรายได้ที่มั่นคงและมีศักยภาพที่จะเติบโตได้ในระยะยาว ซึ่งจะทำให้กองทุนสามารถจ่ายผลตอบแทนการลงทุนให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนได้อย่างสม่ำเสมอในอัตราที่น่าพอใจ



เนื่องจากทรัพย์สินที่กองทุนลงทุนเป็นรายได้สุทธิจากการดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ซึ่งดำเนินงานและบริหารจัดการโดยบีทีเอสซี บริษัทจัดการจะทำการควบคุมและติดตามการส่งมอบรายได้สุทธิผ่านรายงานรายวันและรายเดือนต่างๆ ที่บีทีเอสซีส่งให้กองทุน และทำการตรวจสอบรายได้ค่าโดยสารและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นว่าถูกต้องและเหมาะสมหรือไม่

10.5 การคัดเลือกผู้บริหารทรัพย์สิน

ทรัพย์สินที่กองทุนลงทุนเป็นรายได้สุทธิจากการดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก โดยกองทุนยังคงให้บีทีเอสซีดำเนินงานและบริหารจัดการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก เนื่องจากบีทีเอสซีได้รับสัมปทานจาก กทม. ซึ่งให้สิทธิแก่บีทีเอสซีแต่เพียงผู้เดียวในการดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและสิทธิในการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสารที่ได้จากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร

นอกจากนี้ คณะผู้บริหารของบีทีเอสซียังมีความเชี่ยวชาญและแข็งแกร่ง โดยคณะผู้บริหารของบีทีเอสซี ประกอบด้วยบุคลากรที่มีประสบการณ์อย่างกว้างขวางในธุรกิจขนส่งมวลชนเป็นระยะเวลามากกว่า 10 ปี และได้ดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครโดยไม่มีอุบัติเหตุใหญ่ๆ เกิดขึ้น และจากการรักษามาตรฐานการให้บริการที่สูงเช่นนี้ บีทีเอสซีจึงได้รับรางวัลจากองค์กรต่างๆ เช่น ประกาศนียบัตรการรักษาความสะอาดและความปลอดภัย OHSAS 18001:2007 ISO 9001:2008 สำหรับการให้บริการบริหารจัดการ และประกาศนียบัตรสำหรับระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยจากสถาบัน Lloyd's Register

เมื่อเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ กองทุนมีสิทธิบังคับจำนำหุ้นตามสัญญาจำนำหุ้น สิทธิในการซื้อหุ้นในบีทีเอสซีที่ผู้สนับสนุนถืออยู่ตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น สิทธิในการเพิกถอนการแต่งตั้งบีทีเอสซีจากการเป็นตัวแทนของกองทุนในการจัดเก็บรายได้สุทธิเพื่อและในนามของกองทุนและแต่งตั้งบุคคลอื่นทำหน้าที่จัดเก็บรายได้สุทธิ นอกจากนี้ กองทุนอาจสามารถใช้สิทธิเข้ารับโอนสัญญาสัมปทานในฐานะตัวแทนของกลุ่มเจ้าหน้าที่ของบีทีเอสซีตามหนังสือบอกกล่าวไปยัง กทม. ในกรณีที่ กทม. มีเจตนาที่จะบอกเลิกสัญญาสัมปทานอันเนื่องมาจากบีทีเอสซีปฏิบัติผิดสัญญาสัมปทาน

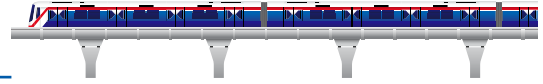
10.6 การติดตามดูแลการปฏิบัติงานของผู้บริหารทรัพย์สิน

บริษัทจัดการมีการดำเนินการและติดตามการปฏิบัติงานของบีทีเอสซี โดยในแต่ละปีบริษัทจัดการจะมีการพิจารณางบประมาณค่าใช้จ่าย O&M และเป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปีซึ่งบีทีเอสซีจัดทำส่งให้กองทุน และบริษัทจัดการจะมีการพิจารณารายรับและรายจ่ายว่าเป็นไปตามงบประมาณที่ตั้งไว้หรือไม่ รวมถึงทำการตรวจสอบรายได้ค่าโดยสารและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นว่าถูกต้องและเหมาะสมหรือไม่

ในส่วนของการจัดเก็บรายได้ บริษัทจัดการได้จัดให้มีการสอบทานการควบคุมภายในของกระบวนการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสารและดำเนินการให้มีการสุ่มตรวจสอบการรับรู้รายได้ของบีทีเอสซี และประชุมหารือกับบีทีเอสซีเพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

นอกจากนี้ บริษัทจัดการยังมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการกิจการบางอย่างของบีทีเอสซี โดยบริษัทจัดการได้เข้าร่วมเป็นคณะกรรมการบริษัทของบีทีเอสซี จำนวนหนึ่งในสามของคณะกรรมการ

บริษัทจัดการมีความเห็นว่าผู้บริหารทรัพย์สินสามารถควบคุมค่าใช้จ่ายให้ต่ำกว่าแผนงบประมาณประจำปีที่ตั้งไว้ถึงแม้ว่าจะมีปัจจัยภายนอกบางปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมและคาดการณ์ได้ ทำให้รายได้ไม่เป็นไปตามประมาณการที่คาดหวังไว้ ส่งผลให้กำไรสุทธิต่ำกว่าประมาณการเล็กน้อย



10.7 การติดตามดูแลผลประโยชน์ของกองทุน

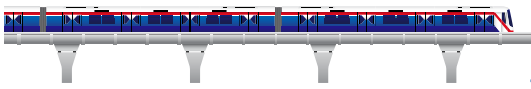
การนำส่งรายได้สุทธิ

1. บีทีเอสซีนำส่งรายได้สุทธิแต่ละวันไว้ในบัญชีรายได้ของกองทุน พร้อมรายงานประจำวันที่เกี่ยวข้อง เช่น จำนวนผู้โดยสารรายวัน จำนวนรายได้ค่าโดยสารรายวันที่ได้รับ และจำนวนรายได้สุทธิที่บีทีเอสซีนำฝากในบัญชีของกองทุน เป็นต้น ให้แก่บริษัทจัดการ และผู้ดูแลผลประโยชน์ ภายในเวลา 14.00 น. ของวันทำการถัดไป
2. บริษัทจัดการและผู้ดูแลผลประโยชน์ตรวจสอบว่าบีทีเอสซีนำส่งรายได้สุทธิให้แก่กองทุนในแต่ละวัน ตรงตามจำนวนเงินในรายงานหรือไม่
3. เมื่อสิ้นเดือนแต่ละเดือนบีทีเอสซีส่งรายงานรายได้สุทธิที่เกิดขึ้นในแต่ละเดือนให้บริษัทจัดการและผู้ดูแลผลประโยชน์ ภายใน 10 วันหลังสิ้นเดือน เพื่อให้บริษัทจัดการและผู้ดูแลผลประโยชน์ตรวจสอบ (โดยรายงานดังกล่าวจะต้องแยกรายได้ค่าโดยสาร รายได้อื่น และค่าใช้จ่าย O&M ที่หักไปจากรายได้ดังกล่าว)
4. บริษัทจัดการและผู้ดูแลผลประโยชน์ตรวจสอบว่ารายได้สุทธิที่บีทีเอสซีนำส่งให้แก่กองทุนในแต่ละวันของเดือนนั้นตรงกับจำนวนรายได้สุทธิที่แสดงไว้ในรายงานประจำวันของเดือนนั้นหรือไม่

การนำฝากค่าใช้จ่าย O&M และการเบิกใช้

1. บีทีเอสซีนำฝากค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันไว้ในบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ซึ่งเปิดในชื่อบีทีเอสซี ภายในเวลา 14.00 น. ของวันทำการถัดไป และส่งหลักฐานการฝากเงินให้แก่บริษัทจัดการด้วย เช่น Statement หรือ Slip เงินฝาก หรือเงินโอน
2. บริษัทจัดการตรวจสอบว่าบีทีเอสซี นำฝากค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันไว้ในบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ซึ่งเปิดในชื่อบีทีเอสซีหรือไม่
3. นับตั้งแต่วันแรกของแต่ละเดือน หากไม่มีเหตุผิดนัดเกิดขึ้น บีทีเอสซีสามารถนำเงินในจำนวนที่เท่ากับจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการสำหรับเดือนก่อนหน้าที่ยกไว้ในบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ออกจากบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ได้ โดยบริษัทจัดการจะตรวจสอบว่า บีทีเอสซีไม่ได้นำเงินออกจากบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ก่อนระยะเวลาที่กำหนด หรือเกินกว่าจำนวนที่สามารถนำออกไปได้
4. บีทีเอสซีส่งรายงานค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงในเบื้องต้นให้บริษัทจัดการ ภายใน 10 วันหลังจากสิ้นเดือน เพื่อให้บริษัทจัดการตรวจสอบ
5. บีทีเอสซีนำส่งเอกสารหลักฐานค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นให้แก่บริษัทจัดการ ภายใน 15 วันหลังจากสิ้นเดือน เพื่อให้บริษัทจัดการตรวจสอบ
6. บริษัทจัดการพิจารณาว่าค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกับกองทุนจริง และวิธีการปันส่วนเป็นไปตามที่ตกลงกัน
7. เมื่อสิ้นไตรมาสบริษัทจัดการกระทบยอดค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงและตามงบประมาณ

ในกรณีที่ค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับช่วงไตรมาสนั้นน้อยกว่าจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันสำหรับไตรมาสที่บีทีเอสซีได้หักไว้ก่อนนำส่งรายได้สุทธิต่อรายวันให้แก่กองทุน บีทีเอสซีจะชำระคืนส่วนที่เกินให้แก่กองทุนภายใน 5 วันทำการหลังจากที่กองทุนได้ตรวจทานค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงเสร็จสิ้น



ส่วนในกรณีที่ค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับช่วงไตรมาส้นมากกว่าจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันสำหรับไตรมาส้นที่บีทีเอสซีได้หักไว้ก่อนนำส่งรายได้สุทธิรายวันให้แก่กองทุน หากค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับไตรมาส้นเมื่อรวมกับจำนวนค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงในทุกไตรมาส ก่อนหน้าไม่เกินกว่าร้อยละ 10 ของจำนวนงบประมาณค่าใช้จ่าย O&M สะสมจนถึงไตรมาส้น กองทุนจะจ่าย ส่วนที่ขาดในไตรมาส้นๆ ให้แก่บีทีเอสซีภายใน 5 วันทำการหลังจากที่กองทุนได้ตรวจทานค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงเสร็จสิ้น

แต่ในกรณีที่ค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับช่วงไตรมาส้นมากกว่าจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันสำหรับไตรมาส้นที่บีทีเอสซีได้หักไว้ก่อนนำส่งรายได้สุทธิรายวันให้แก่กองทุน และ ค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับไตรมาส้นเมื่อรวมกับจำนวนค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงในทุกไตรมาส ก่อนหน้าเกินกว่าร้อยละ 10 ของจำนวนงบประมาณค่าใช้จ่าย O&M สะสมจนถึงไตรมาส้น กองทุนจะจ่าย ส่วนที่ขาดในไตรมาส้นๆ ให้แก่บีทีเอสซี ก็ต่อเมื่อกองทุน (หรือกรรมการอย่างน้อยสองคนของบีทีเอสซีซึ่ง กองทุนเป็นผู้เสนอชื่อ) หรือผู้เชี่ยวชาญที่กองทุนและบีทีเอสซีร่วมกันแต่งตั้งได้ให้ความยินยอม

10.8 ค่าตอบแทนของบริษัทจัดการ

บริษัทจัดการคิดค่าธรรมเนียมการจัดการกองทุนจากยอดมูลค่าทรัพย์สินสุทธิของกองทุน ซึ่งตามโครงการจัดการ กองทุนกำหนดค่าธรรมเนียมการจัดการกองทุนในอัตราไม่เกินร้อยละ 0.10 ต่อปีของมูลค่าทรัพย์สินสุทธิ โดย ค่าธรรมเนียมการจัดการจะไม่ต่ำกว่า 10,000,000 บาทต่อปี ทั้งนี้ บริษัทจัดการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการจัดการ จจริงเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 0.075 ของมูลค่าทรัพย์สินสุทธิ โดยมีอัตราขั้นต่ำ 10,000,000 บาทต่อปี โดย ค่าธรรมเนียมการจัดการกองทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2562 คิดเป็นจำนวน 52.83 ล้านบาท (2561: 53.60 ล้านบาท) (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ซึ่งหลักการคำนวณค่าตอบแทนที่อ้างอิงจากมูลค่าทรัพย์สินสุทธิของ กองทุน ทำให้บริษัทจัดการมีความสนใจในการบริหารจัดการทรัพย์สินให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อสร้าง ผลตอบแทนที่ดีให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุน รวมทั้งเพิ่มค่าตอบแทนให้แก่บริษัทจัดการ

10.9 การเปิดเผยข้อมูล/สารสนเทศต่อผู้ถือหน่วยลงทุน

บริษัทจัดการมีนโยบายเปิดเผยสารสนเทศที่สำคัญของกองทุนต่อสาธารณชน อาทิ เช่น ฐานะการเงินและ ผลการดำเนินงานของกองทุน ข้อมูลที่มีผลกระทบต่อราคาซื้อขายหลักทรัพย์หรือต่อการตัดสินใจลงทุน หรือ ต่อสิทธิประโยชน์ของผู้ถือหน่วยลงทุนตามประกาศของตลาดหลักทรัพย์และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจน รายงานประจำปี เพื่อให้นักลงทุนและผู้ที่เกี่ยวข้องได้ใช้ประกอบการตัดสินใจลงทุน ผ่านช่องทางและสื่อการเผยแพร่ ข้อมูลต่างๆ ของตลาดหลักทรัพย์ ตลอดจนผ่านเว็บไซต์ของกองทุน โดยบริษัทจัดการได้มอบหมายให้หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องทำหน้าที่เปิดเผยข้อมูลต่อผู้ถือหน่วยลงทุน โดยข้อมูลที่เปิดเผยจะต้องได้รับการพิจารณาอนุมัติจาก ผู้มีอำนาจในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

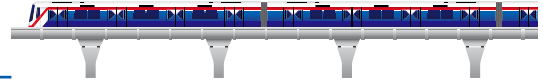
10.10 การจัดประชุมผู้ถือหน่วยลงทุน

10.10.1 การจัดให้มีการประชุมผู้ถือหน่วยลงทุน

บริษัทจัดการจะจัดให้มีการประชุมผู้ถือหน่วยลงทุนดังนี้

(ก) การประชุมสามัญประจำปี ซึ่งจะจัดให้มีขึ้นภายใน 4 เดือนนับแต่วันสิ้นสุดของรอบปีบัญชีของ กองทุนเพื่อรายงานให้ที่ประชุมผู้ถือหน่วยลงทุนรับทราบในเรื่องดังนี้ เป็นอย่างน้อย

(1) การจัดการกองทุนในเรื่องที่สำคัญ และแนวทางการจัดการกองทุนในอนาคต



- (2) ฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของกองทุนในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา โดยอย่างน้อยต้องมี การนำเสนองบการเงินที่ผ่านการตรวจสอบและแสดงความเห็นจากผู้สอบบัญชีแล้ว
 - (3) การแต่งตั้งผู้สอบบัญชีของกองทุน และค่าใช้จ่ายในการสอบบัญชี
- (ข) การประชุมวิสามัญในกรณีใดกรณีหนึ่งดังนี้
- (1) เมื่อบริหารจัดการเห็นสมควรให้มีการเรียกประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนเพื่อประโยชน์ในการจัดการ กองทุน
 - (2) เมื่อผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนซึ่งถือหุ้นหน่วยลงทุนรวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของจำนวนหน่วยลงทุนที่ จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของกองทุน เข้าชื่อกันทำหนังสือขอให้บริหารจัดการเรียกประชุมผู้ถือหุ้น หน่วยลงทุน โดยระบุเหตุผลในการขอให้เรียกประชุมไว้อย่างชัดเจน โดยในกรณีดังกล่าวให้ บริหารจัดการจัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนภายใน 45 วันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือของผู้ ถือหุ้นหน่วยลงทุน

10.10.2 การเรียกประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน

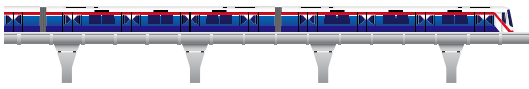
การเรียกประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน บริหารจัดการจะดำเนินการตามหลักเกณฑ์ดังนี้

- (ก) จัดทำหนังสือนัดประชุมที่มีรายละเอียดเพียงพอต่อการตัดสินใจของผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน โดยอย่างน้อย ต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับวิธีการประชุมและการออกเสียงลงมติ ตลอดจนระเบียบวาระการประชุม และ เรื่องที่จะเสนอต่อที่ประชุมพร้อมด้วยรายละเอียดตามสมควร โดยระบุให้ชัดเจนว่าเป็นเรื่องที่จะเสนอ เพื่อทราบ เพื่ออนุมัติ หรือเพื่อพิจารณา แล้วแต่กรณี รวมทั้งความเห็นของบริหารจัดการและผู้ดูแล ผลประโยชน์ของกองทุนในเรื่องดังกล่าว ทั้งนี้ ในกรณีที่มีการขอมติของผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน ให้รวมถึง ความเห็นเกี่ยวกับผลกระทบที่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนอาจได้รับจากการลงมติในเรื่องนั้นๆ ด้วย
- (ข) จัดส่งหนังสือนัดประชุมถึงผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนล่วงหน้าก่อนวันประชุมตามระยะเวลาดังนี้
 - (1) 14 วัน ในกรณีที่เป็นการประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนของกองทุนที่มีหน่วยลงทุนเป็นหลักทรัพย์ จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งมีวาระที่ต้องได้มติผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของ จำนวนหน่วยลงทุนของผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียง
 - (2) 7 วัน ในกรณีอื่นนอกจาก (1)
- (ค) ประกาศการนัดประชุมในหนังสือพิมพ์รายวันแห่งท้องถิ่นอย่างน้อย 1 ฉบับไม่น้อยกว่า 3 วันก่อน วันประชุม

10.10.3 องค์ประชุม

องค์ประชุมของการประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังนี้

- (ก) องค์ประชุมต้องประกอบด้วยผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนไม่น้อยกว่า 25 คนหรือไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวน ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนทั้งหมด และต้องมีหน่วยลงทุนนับรวมกันไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนหน่วย ลงทุนที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของกองทุน
- (ข) ในกรณีที่ปรากฏว่าการประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนครั้งใด เมื่อล่วงเวลานัดไปแล้วถึงหนึ่งชั่วโมงจำนวน ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนซึ่งมาเข้าร่วมประชุมไม่ครบเป็นองค์ประชุมตามที่กำหนดไว้ใน (ก) หากว่าการ



ประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนนั้นได้เรียกนัดเพราะผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนร้องขอตามข้อ 10.10.1 (ข)(2) การประชุมนั้นเป็นอันระงับไป หากการประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนนั้นมิใช่เป็นการเรียกประชุมเพราะผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนร้องขอตามข้อ 10.10.1 (ข)(2) ให้นัดประชุมใหม่ และให้ส่งหนังสือนัดประชุมไปยังผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนไม่น้อยกว่า 7 วันก่อนวันประชุม โดยในการประชุมครั้งหลังนี้ไม่บังคับว่าจะต้องครบองค์ประชุม

10.10.4 การดำเนินการประชุม

การดำเนินการประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังนี้

- (ก) การดำเนินการประชุม ให้เป็นไปตามลำดับระเบียบวาระที่กำหนดไว้ในหนังสือนัดประชุม เว้นแต่ที่ประชุมจะมีมติให้เปลี่ยนลำดับระเบียบวาระด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนซึ่งมาประชุม
- (ข) เมื่อที่ประชุมพิจารณาเสร็จตาม (ก) แล้ว ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนซึ่งมีหน่วยลงทุนนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนหน่วยลงทุนที่จำหน่ายได้ทั้งหมด จะขอให้ที่ประชุมพิจารณาเรื่องอื่นนอกเหนือที่กำหนดไว้ในหนังสือนัดประชุมอีกก็ได้
- (ค) ในกรณีที่ที่ประชุมพิจารณาเรื่องตามลำดับระเบียบวาระไม่เสร็จตาม (ก) หรือพิจารณาเรื่องที่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนเสนอไม่เสร็จตาม (ข) แล้วแต่กรณี และจำเป็นต้องเลื่อนการพิจารณา ให้ที่ประชุมกำหนดสถานที่ วัน และเวลาที่จะประชุมครั้งต่อไป และให้บริษัทจัดการส่งหนังสือนัดประชุมระบุสถานที่ วัน เวลา และระเบียบวาระการประชุมไปยังผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนไม่น้อยกว่า 7 วันก่อนวันประชุม ทั้งนี้ ให้โฆษณาคำบอกกล่าวนัดประชุมในหนังสือพิมพ์ไม่น้อยกว่า 3 วันก่อนวันประชุมด้วย

การจัดประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนข้างต้น ให้บริษัทจัดการจัดให้ผู้ดูแลผลประโยชน์เข้าร่วมการประชุมดังกล่าวด้วย โดยให้จัดส่งหนังสือนัดประชุมไปยังผู้ดูแลผลประโยชน์พร้อมกับการจัดส่งไปยังผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน

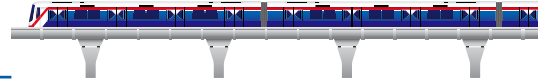
10.10.5 ข้อกำหนดอื่น ๆ เกี่ยวกับการประชุมและสิทธิออกเสียงของผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน

การปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน

ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนซึ่งมีชื่อปรากฏอยู่ในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนมีสิทธิออกเสียงในที่ประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนและมีสิทธิได้รับผลตอบแทนการลงทุน บริษัทจัดการจะต้องแจ้งวันปิดสมุดทะเบียนต่อตลาดหลักทรัพย์ และนายทะเบียนล่วงหน้าเป็นระยะเวลา 14 วัน (หรือกำหนดระยะเวลาใดๆ ตามที่ตลาดหลักทรัพย์ หรือนายทะเบียนกำหนด) ก่อนวันปิดสมุดทะเบียนนั้น ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงวันปิดสมุดทะเบียนจากเดิมที่เคยแจ้งไว้ บริษัทจัดการจะต้องแจ้งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวต่อตลาดหลักทรัพย์ และนายทะเบียนล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 7 วัน (หรือกำหนดระยะเวลาใดๆ ตามที่ตลาดหลักทรัพย์ หรือนายทะเบียนกำหนด) ก่อนวันปิดสมุดทะเบียนตามที่เคยแจ้งไว้แล้ว

บริษัทจัดการจะต้องจัดส่งหนังสือขอมติ หรือหนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน ให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนซึ่งมีชื่อปรากฏอยู่ในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน ณ วันปิดสมุดทะเบียน

ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนเป็นบันทึกข้อมูลที่ต้องและเป็นจริง ดังนั้น การจ่ายหรือการแจกจ่ายทรัพย์สินให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนผู้ซึ่งมีชื่อปรากฏอยู่ในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนดังกล่าว และสิทธิในการได้รับหรือข้อจำกัดสิทธิใดๆ ของผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนผู้ซึ่ง



มีข้อปรากฏอยู่ในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนดังกล่าว ให้ถือว่าเป็นการที่บริษัทจัดการกระทำไปโดยชอบ

สิทธิออกเสียง

ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนที่มีส่วนได้เสียเป็นพิเศษไม่ว่าโดยทางตรงหรือโดยทางอ้อมในเรื่องที่จะลงมติใด ไม่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนในเรื่องที่จะลงมตินั้น

ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนซึ่งถือหน่วยลงทุนไม่เป็นไปตามอัตราที่กำหนดไว้ในหนังสือชี้ชวนหัวข้อ 7.4.7 “ข้อจำกัดการถือหน่วยลงทุน” จะต้องออกเสียงสำหรับหน่วยลงทุนส่วนที่ถือเกินอัตรานั้น

10.11 ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี

(1) ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี (audit fee)

กองทุนบันทึกค่าตอบแทนการตรวจสอบและสอบทานงบการเงินสำหรับปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2562 ซึ่งจ่ายให้แก่ บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 1.80 ล้านบาท (ปี 2560/61 : 1.80 ล้านบาท)

(2) ค่าบริการอื่น (non-audit fee)

กองทุนบันทึกค่าตอบแทนการสอบทานการควบคุมภายในของกระบวนการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสารและการสุ่มตรวจสอบการรับรู้รายได้ของบีทีเอสซี สำหรับปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2562 ซึ่งจ่ายให้แก่ บริษัท อีวาย คอร์ปอเรท เซอร์วิส จำกัด เป็นจำนวน 0.91 ล้านบาท (ปี 2560/61 จำนวน 0.91 ล้านบาท) และค่าตอบแทนการสอบทานค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานของบีทีเอสซี สำหรับปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2562 ซึ่งจ่ายให้แก่ บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นจำนวน 0.16 ล้านบาท (ปี 2560/2561 จำนวน 0.16 ล้านบาท)

10.12 การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในเรื่องอื่น ๆ (ถ้ามี)

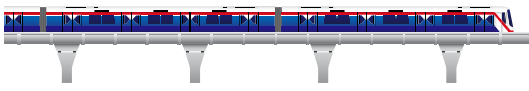
- ไม่มี -

11. ความรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

11.1 นโยบายในการดำเนินงานความรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมของบีทีเอสซี

นโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของบีทีเอสซีในปี พ.ศ. 2561 ยังคงดำเนินงานไปแนวทางเดียวกับนโยบายของบีทีเอสกรุ๊ป ด้วยจิตสำนึกในหน้าที่ของความเป็นพลเมืองในภาคธุรกิจที่จะต้องทำประโยชน์เพื่อตอบแทนสังคม โดยมีส่วนร่วมในการพัฒนาคุณภาพชีวิตที่ดีของพนักงาน รวมถึงสังคมและชุมชน การให้โอกาสทางการศึกษา และการให้ความช่วยเหลือด้วยการมอบสิ่งของเครื่องใช้ที่จำเป็นแก่เด็กและชาวบ้านในชุมชนที่ยากจนในพื้นที่ห่างไกล รวมทั้งการส่งเสริมให้คนที่มีรายได้น้อยได้มีโอกาสเข้าถึงการรักษาทางการแพทย์ที่ทันสมัยผ่านทางกิจกรรมต่างๆ

ในฐานะผู้ให้บริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ บีทีเอสซีได้ให้ความสำคัญในเรื่องคุณภาพและความปลอดภัย รวมถึงการจัดการสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดนโยบายในเรื่องการอนุรักษ์พลังงานไว้ดังนี้



นโยบายอนุรักษ์พลังงาน

- ดำเนินการและพัฒนาการจัดการพลังงานอย่างเหมาะสม โดยกำหนดให้การอนุรักษ์พลังงานเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินงานของบีทีเอสซี และต้องสอดคล้องกับกฎหมายและข้อกำหนดอื่นที่เกี่ยวข้องและไม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบีทีเอสซี
- ดูแลและปรับปรุงการใช้พลังงานของบีทีเอสซีอย่างต่อเนื่องเพื่อให้มั่นใจว่าการใช้พลังงานในการดำเนินธุรกิจของบีทีเอสซีเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
- กำหนดแผนและมาตรการอนุรักษ์พลังงานในแต่ละปี และสื่อสารให้พนักงานทุกคนเข้าใจและปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง
- การอนุรักษ์พลังงานเป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้บริหารและพนักงานทุกคนที่ต้องให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด ติดตามตรวจสอบและรายงานต่อคณะทำงานด้านการจัดการพลังงาน
- สนับสนุนสิ่งที่เป็น รวมถึงทรัพยากรด้านบุคลากร งบประมาณ เวลาในการทำงาน การฝึกอบรม และการมีส่วนร่วมในการนำเสนอข้อคิดเห็นเพื่อพัฒนางานด้านพลังงาน
- ผู้บริหารและคณะทำงานด้านการจัดการพลังงานจะทบทวนและปรับปรุงนโยบาย เป้าหมาย และแผนการดำเนินการด้านพลังงานทุกปี

จากนโยบายหลักทั้งหมดที่กล่าวไว้ นำมาสู่การปฏิบัติงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของบีทีเอสซีตามกรอบแนวทางการปฏิบัติความรับผิดชอบต่อสังคม ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1. การประกอบกิจการด้วยความเป็นธรรม

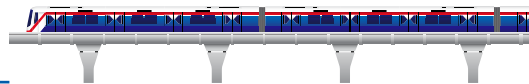
บีทีเอสซีให้ความสำคัญต่อการประกอบกิจการด้วยความเป็นธรรม รวมถึงการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการบริหารงาน จึงได้กำหนดให้มีการปฏิบัติตามนโยบายและแนวทางในการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยมาโดยตลอด โดยตระหนักถึงความสำคัญและความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง เพื่อความโปร่งใสในการบริหารงาน ความรับผิดชอบต่อหน้าที่ของคณะกรรมการและผู้บริหาร อีกทั้งยังเพิ่มความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ถือหุ้น นักลงทุน และผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ทั้งนี้ สามารถดูรายละเอียดของหลักการสำคัญและแนวทางปฏิบัติในการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมถึงโครงสร้างการบริหารจัดการองค์กร ในรายงานประจำปีของบีทีเอสซี

2. การเคารพสิทธิมนุษยชน

บีทีเอสซีได้ตระหนักและเห็นถึงความสำคัญต่อปัญหาที่กลุ่มผู้ปกครองที่มีลูกพิการรุนแรงต้องประสบปัญหาในการดูแลเด็กพิการ บีทีเอสซีจึงสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง กับชมรมผู้ปกครองเด็กพิการโดยการเชื่อมประสานจากมูลนิธินวัตกรรมทางสังคม ภายใต้โครงการ respite care หรือโครงการบริการผู้ดูแลคนพิการทดแทนชั่วคราวในพื้นที่หนองแขมและมีนบุรี เพื่อลดความเหนื่อยล้า ความเครียดจากการดูแลเด็กพิการต่อเนื่องยาวนานซึ่งเป็นปัจจัยเสี่ยงการเกิดความรู้รณแรงในครอบครัว ภายใต้การดูแลของกลุ่มผู้ปกครองที่ผ่านการฝึกอบรมการดูแลในชีวิตประจำวัน การฟื้นฟูสมรรถภาพ การทำกิจกรรมที่เหมาะสมกับเด็ก รวมไปถึงกระบวนการในการเสริมพลังกลุ่มผู้ปกครองด้วยกันเพื่อให้กำลังใจซึ่งกันและกันด้วย

3. การปฏิบัติต่อแรงงานอย่างเป็นธรรม

บีทีเอสซีเล็งเห็นถึงความสำคัญกับบุคลากรซึ่งเป็นทรัพยากรที่มีค่ามากที่สุด และได้กำหนดนโยบายการบริหารค่าตอบแทนพนักงานอย่างเหมาะสม รวมถึงมีการปรับปรุงสวัสดิการให้ครอบคลุมในด้านต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง



เพื่อเป็นแรงจูงใจในการทำงานให้แก่พนักงาน และในปี 2559 ที่ผ่านมา บีทีเอสซีได้จัดทำโครงการศูนย์รับฝากบุตรพนักงานบีทีเอส (BTS Child Care Center) เพื่อลดภาวะวิตกกังวลในการดูแลและช่วยแบ่งเบาภาระในการดูแลบุตร ธิดาของพนักงานจากการนำมาสถานที่ปฏิบัติงานเพื่อรอเวลาเลิกงานและกลับบ้านพร้อมกันในช่วงปิดเทอม ทำให้พนักงานได้ปฏิบัติงานได้อย่างเต็มที่ ทั้งนี้ ในช่วงเดือนมกราคม 2561 ถึงปัจจุบัน มีบุตรพนักงานเข้ารับบริการสูงสุด 27 คนใน 1 เดือน ช่วงเปิดภาคเรียนเฉลี่ย 3 คนต่อวัน และในช่วงปิดภาคเรียนเฉลี่ย 8 คนต่อวัน มีจำนวนสูงสุด 18 คนต่อวัน และในช่วงปิดเทอมใหญ่ ช่วงเดือนเมษายน และเดือนตุลาคม บีทีเอสซีได้จัดโครงการ (BTS Kid Camp) เพื่อแบ่งเบาภาระการดูแลบุตรของพนักงาน โดยเปิดรับสมัครบุตรพนักงานร่วมกิจกรรม เป็นระยะเวลา 10 วัน ในช่วงเดือนดังกล่าว เพื่อแบ่งเบาภาระการดูแลบุตรของพนักงาน และเสริมสร้างพัฒนาการของเด็กในด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านร่างกาย อารมณ์ สังคม และสติปัญญา รวมถึงสิ่งแวดล้อมภายนอกต่างๆ ทั้งยังปลูกฝังให้บุตรพนักงานได้รู้จักทำกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ สามารถเติบโตอยู่ในสังคมได้เป็นอย่างดี

ซึ่งโครงการดังกล่าวส่งผลทางด้านจิตใจของผู้ปกครองซึ่งเป็นพนักงานในองค์กร สามารถลดความวิตกกังวล มีความสบายใจขึ้น ทำให้ปฏิบัติงานได้อย่างเต็มที่และมีประสิทธิภาพมากขึ้น

นอกจากค่าตอบแทนและสวัสดิการต่างๆ แล้ว บีทีเอสซียังมุ่งเน้นการฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากร อาทิ การจัดอบรมปลูกฝังให้พนักงานให้บริการช่วยเหลือสังคม กับโครงการค่ายวัฒนธรรมองค์กร “Building BTSC Culture” เพื่อสร้างการรับรู้ และปลูกจิตสำนึกด้านพฤติกรรมการทำงานให้แก่พนักงานที่เข้าร่วมโครงการ และสร้างพันธะสัญญาเกี่ยวกับวัฒนธรรมองค์กร เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมให้แก่พนักงานในการรองรับการเติบโตอย่างรวดเร็วของกลุ่มบริษัท

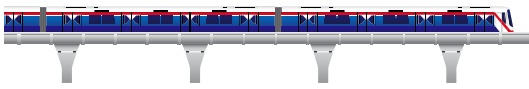
ทุนด้านขวัญชัย

เป็นโครงการที่มุ่งเน้นและส่งเสริมให้พนักงานในบีทีเอสซีประพฤติตนและปฏิบัติงานอย่างมีคุณภาพ มีระเบียบวินัย มีความซื่อสัตย์จงรักภักดีต่อองค์กร และมีความภาคภูมิใจในความเป็นพนักงาน รวมทั้งเพื่อเป็นขวัญกำลังใจ และเป็นรางวัลแก่พนักงานที่มีวินัย มีความตั้งใจ ทุ่เมทงกายแรงใจ สร้างสรรค์งาน มีใจรักและภักดี และมีความเสียสละทั้งต่อบริษัท ส่วนรวม และสังคม พนักงานที่ได้คะแนนทุนด้านดังกล่าว นอกจากจะได้รับโล่ประกาศเกียรติคุณของบีทีเอสซีแล้ว ยังสามารถนำคะแนนดังกล่าวไปแลกเป็นเงินรางวัล และสวัสดิการต่างๆ ของบีทีเอสซีได้ เช่น นำคะแนนไปชำระแทนเงินสดค่าสมาชิกรายปีที่ศูนย์ออกกำลังกาย หรือใช้ในการเบิกทุนการศึกษา เป็นต้น

จากการดำเนินโครงการทุนด้านขวัญชัยซึ่งเริ่มตั้งแต่ปี 2546 จนถึงปัจจุบัน ประโยชน์ที่เห็นชัดมากที่สุด คือ ด้านวินัยในการทำงานของพนักงานที่ดีขึ้น โดยสามารถลดอัตราพนักงานล้ารองลงได้ เนื่องจากพนักงานประจำมีการหยุดงานและการมาสายน้อยลง นอกจากนี้ ค่าใช้จ่ายด้านไฟฟ้าและเครื่องใช้สำนักงานยังมีจำนวนลดลงด้วย ส่วนประโยชน์ต่อพนักงานนั้นเห็นชัดในด้านขวัญกำลังใจในการทำงานและช่วยสร้างความจงรักภักดีต่อองค์กร โดยพนักงานมีความตั้งใจในการปฏิบัติงานมากขึ้นส่งผลให้งานมีประสิทธิภาพดีขึ้น

จำนวนพนักงานที่ได้รับประกาศเกียรติคุณในแต่ละปี								
	2554/55	2555/56	2556/57	2557/58	2558/59	2559/60	2560/61	2561/62
จำนวนพนักงาน (คน)	473	466	458	448	455	497	416	423

สำหรับการให้ทุนการศึกษาแก่บุตรพนักงานนั้น บีทีเอสซีมีการพิจารณาให้ทุนต่อเนื่องแม้ว่าบางกรณีพนักงานจะเสียชีวิตแล้ว ทั้งนี้ นับตั้งแต่เริ่มให้ทุนการศึกษาในปี 2551 จนถึงปี 2561 มีบุตรของพนักงานที่ได้รับทุนการศึกษา จนสำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีในสาขาต่างๆ รวมทั้งสิ้น 62 คน



ทุนการศึกษาที่มอบให้แก่บุตรของพนักงานในแต่ละปี							
	2555/56	2556/57	2557/58	2558/59	2559/60	2560/61	2561/62
จำนวน (คน)	411	438	478	525	568	625	653
จำนวน (เงิน)	4,192,000	4,742,000	5,272,000	5,742,000	6,166,000	6,838,000	7,224,000

โครงการสหกรณ์ออมทรัพย์

กลุ่มบริษัทได้จัดตั้งสหกรณ์ออมทรัพย์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้พนักงานรู้จักการออมเงิน ในเวลาเดียวกันให้ความช่วยเหลือในด้านเงินทุนสำรองฉุกเฉิน โดยสหกรณ์ออมทรัพย์เป็นการช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ในหมู่สมาชิก ซึ่งสมาชิกได้รับผลตอบแทนในรูปของเงินปันผลและดอกเบี้ยเงินฝากในอัตราที่ไม่เสียภาษี

4. ความรับผิดชอบต่อผู้บริโภค

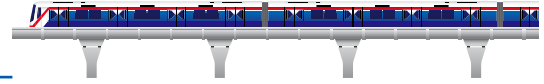
การบริการของรถไฟฟ้าบีทีเอส

บีทีเอสซีได้ให้ความสำคัญกับการให้บริการผู้โดยสาร โดยในปี 2561/62 บีทีเอสซีได้กำหนดค่าดัชนีชี้วัดความเชื่อมั่นของการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส และทำการประเมินผลในด้านต่าง ๆ สรุปได้ดังตารางด้านล่าง

เป้าหมายปี 2561/62	ผลการดำเนินงานปี 2561/62	การประเมินผลการดำเนินงานเทียบกับเป้าหมาย
ความน่าเชื่อถือต่อการให้บริการ		
ความตรงต่อเวลาในการเดินทางของผู้โดยสาร ไม่น้อยกว่า 99.5% ต่อความล่าช้าตั้งแต่ 5 นาทีขึ้นไป	99.6 % ต่อความล่าช้าตั้งแต่ 5 นาทีขึ้นไป	ดีกว่าเป้าหมาย
ความน่าเชื่อถือต่อรถไฟฟ้า		
ไม่น้อยกว่า 35,000 ตู้กิโลเมตร/ต่อการขัดข้อง 1 ครั้ง	83,400 ตู้กิโลเมตร/ต่อการขัดข้อง 1 ครั้ง	ดีกว่าเป้าหมาย
ความน่าเชื่อถือต่อตัวโดยสาร		
ไม่น้อยกว่า 15,000 ครั้ง ต่อการขัดข้อง 1 ครั้ง	67,400 ครั้ง ต่อการขัดข้อง 1 ครั้ง	ดีกว่าเป้าหมาย
ความพึงพอใจของผู้โดยสาร		
ไม่น้อยกว่า 3.8	ความพึงพอใจโดยรวมได้คะแนน 3.78 จากคะแนนเต็ม 5	ต่ำกว่าเป้าหมายเล็กน้อย
ข้อร้องเรียนไม่มากกว่า 2 เรื่อง ต่อจำนวนผู้โดยสาร 1,000,000 เที่ยวคน	ผู้โดยสารสะสมตั้งแต่ 1 เม.ย. 61 – 31 มี.ค. 62 จำนวน 241 ล้านเที่ยวคน โดยมีข้อร้องเรียน 248 เรื่อง	ดีกว่าเป้าหมาย

การเพิ่มจำนวนขบวนรถไฟฟ้า

จากจำนวนผู้ให้บริการที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง บีทีเอสซีได้ลงทุนจัดซื้อขบวนรถไฟฟ้าเพิ่มเติมเพื่อนำมาให้บริการสำหรับโครงการส่วนต่อขยายสายสีเขียว และเมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2561 ที่ผ่านมา บีทีเอสซีได้นำขบวนรถไฟฟ้าใหม่มาเริ่มให้บริการในส่วนต่อขยายสายสีเขียว ช่วงสถานีแบริ่ง-เคหะฯ จำนวน 9 สถานี ซึ่งประกอบด้วย สถานีสำโรง สถานีปู่เจ้า สถานีช้างเอราวัณ สถานีโรงเรียนนายเรือ สถานีปากน้ำ สถานีศรีนครินทร์ สถานีแพรงษา สถานีสายลวด และสถานีเคหะฯ โดยรถไฟฟ้าขบวนใหม่นี้มีการปรับปรุงโฉมให้ดูโฉมเฉี่ยว



ทันสมัยมากขึ้น รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกภายในขบวนรถที่ช่วยประหยัดพลังงาน และมีพื้นที่สำหรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ซึ่งใน 1 ขบวนมี 4 ตู้ ตู้ละ 28 ที่นั่ง รวม 112 ที่นั่งต่อ 1 ขบวน และขบวนใหม่นี้บีทีเอสซีได้ทำเป็นที่ยืนพนักพิง (Perch Seat) 2 ด้านต่อ 1 ตู้ ซึ่งจะสามารถเพิ่มความจุผู้โดยสารได้อีก 10% ตอบสนองความต้องการของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้นในปัจจุบัน

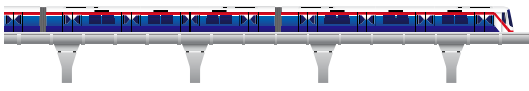
สิ่งอำนวยความสะดวกภายในขบวนรถและสถานี ประกอบด้วย

- เพิ่มพื้นที่ยืนในขบวนรถไฟฟ้าใหม่ โดยติดตั้งที่ยืนพนักพิง (Perch Seat) แทนเก้าอี้ ซึ่งจะช่วยเพิ่มความจุผู้โดยสารได้อีก 10% ทำให้ผู้โดยสารเดินทางได้สะดวกเร็วขึ้น
- เพิ่มสัญลักษณ์ขนาดใหญ่ พร้อมเข็มขัดนิรภัยสำหรับจับยึดรถเข็นผู้พิการและราวจับให้ ในขบวนรถไฟฟ้า
- ติดป้ายสัญลักษณ์ที่ด้านนอกขบวนรถไฟฟ้าแสดงตำแหน่งประตูเข้าออกสำหรับผู้พิการที่ใช้รถวีลแชร์
- ติดป้ายสัญลักษณ์แจ้งทิศทางสำหรับผู้พิการ ภายในห้องลิฟต์โดยสารไปยังจุดรอเข้า-ออก ผู้พิการที่พื้นชั้นชานชาลา
- ติดป้ายสัญลักษณ์แจ้งทิศทางผู้พิการ ภายในลิฟต์โดยสารไปยังจุดรอเข้า-ออก ผู้พิการที่พื้นชั้น Upper Platform และ Lower Platform
- ติดป้ายสัญลักษณ์แจ้งให้ผู้พิการทราบข้อมูลในการติดต่อเจ้าหน้าที่เพื่อเข้าใช้บริการในระบบบีทีเอสหน้าห้องจำหน่ายตั๋ว
- ติดป้ายสัญลักษณ์แสดงอุปกรณ์สำหรับอำนวยความสะดวกผู้พิการทางการสื่อสารใช้เป็นอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับใช้ในการติดต่อกับปลายทาง
- ป้ายสัญลักษณ์แจ้งให้ผู้พิการทราบว่าลิฟต์โดยสารอยู่ด้านในสถานี (สำหรับรถไฟฟ้าบีทีเอส 23 สถานีเดิม)
- ป้ายสัญลักษณ์แสดงเคาเตอร์บริการผู้พิการเพื่อออกคูปองเดินทาง
- ป้ายสัญลักษณ์แสดงตำแหน่งจุดให้ผู้พิการรอรับความช่วยเหลือ กรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน
- ติดตั้งลิฟต์โดยสารเพิ่มเติม ในสถานีส่วนต่อขยาย ตั้งแต่สถานีสำโรง-สถานีเคหะฯ จำนวน 9 สถานี รวม 32 ตู้
- ติดตั้งเครื่องจำหน่ายตั๋วโดยสารแบบทัชสกรีนให้เป็นแบบจอสัมผัส (Touch Screen) ทั้งระบบรวม 250 ตู้
- เพิ่มตู้จำหน่ายตั๋วที่สามารถใช้ธนบัตรจ่ายอีก 50 ตู้
- ติดตั้ง WIFI BTS Xpress เพื่อให้บริการฟรีอินเทอร์เน็ตไร้สาย (Free Wi-Fi) แก่ผู้ใช้บริการทุกพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส 30 สถานี
- ติดตั้งรั้วและประตูอัตโนมัติเพิ่มเติมในสถานีส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สีเขียวใต้) จำนวน 9 สถานี ตั้งแต่สถานีสำโรง - สถานีเคหะฯ
- ติดตั้งจอ LCD ที่ชั้น Concourse & Platform, In-Train & Dynamic Route Map ในขบวนรถไฟฟ้าใหม่
- ติดตั้งป้ายบอกทาง แผนที่ และสถานที่สำคัญๆ ที่สามารถเชื่อมต่อจากสถานีได้
- Skywalk เชื่อมต่อกับอาคาร 58 อาคารสำนักงาน โรงแรม ศูนย์การค้า และสถานที่สำคัญต่างๆ

นอกจากนี้ รถไฟฟ้าบีทีเอสได้ให้บริการสะสมครบ 3,000 ล้านเที่ยวคน ณ สิ้นเดือนกันยายน 2561 โดยไม่มีอุบัติเหตุร้ายแรงถึงขั้นเสียชีวิต

การดูแลลูกค้ากลุ่มต่าง ๆ

นอกจากกลุ่มผู้ใช้บริการทั่วไปแล้ว บีทีเอสซียังได้สนับสนุนให้ผู้ใช้บริการทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสได้อย่างเท่าเทียมกัน ไม่ว่าจะเป็นกลุ่มผู้สูงอายุหรือกลุ่มคนพิการ โดยบีทีเอสซีได้อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้พิการในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ด้วยการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเพื่อ



สนับสนุนให้ผู้พิการสามารถเข้าใช้บริการที่สถานีรถไฟฟ้าได้เหมือนกับผู้ใช้บริการปกติในทุกสถานี ได้แก่ การติดตั้งลิฟท์เพิ่มในสถานีส่วนต่อขยาย 9 สถานีตั้งแต่สถานีสำโรง ถึง สถานีเคหะฯ การก่อสร้างทางลาดสำหรับรถเข็นผู้พิการ พื้นผิวต่างสัมผัสบนพื้น และอักษรเบรลล์ที่ปุ่มกดลิฟท์สำหรับผู้พิการทางสายตา การติดตั้งแผงบริการในลิฟต์จุดที่สองเพื่อรองรับผู้พิการที่ใช้รถเข็น การติดตั้งเครื่องออกบัตรโดยสารอัตโนมัติในระดับความสูงที่ผู้พิการที่นั่งรถเข็นสามารถใช้บริการได้ ติดป้ายสัญลักษณ์แสดงเคาท์เตอร์บริการผู้พิการเพื่อออกคู่มือเดินทาง ป้ายสัญลักษณ์แสดงตำแหน่งจุดให้คนพิการขอความช่วยเหลือ กรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน ป้ายสัญลักษณ์ที่ด้านนอกขบวนรถไฟฟ้าแสดงตำแหน่งประตูเข้าออกสำหรับผู้พิการ รวมทั้งการจัดทำมาตรการให้ความช่วยเหลือผู้พิการโดยพนักงานประจำสถานีที่ผ่านการอบรมด้านการดูแลช่วยเหลือเบื้องต้นแก่ผู้พิการที่เข้ามาใช้บริการในสถานีอย่างเหมาะสม

บีทีเอสมีนโยบายให้ผู้พิการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยได้รับการยกเว้นค่าโดยสาร เพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้ผู้พิการสามารถเข้าถึงบริการขนส่งมวลชนสาธารณะมากขึ้น เพียงแค่แสดงบัตรหรือสมุดประจำตัวผู้พิการที่ออกโดยสำนักงานส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการแห่งชาติ กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์

บีทีเอสได้เพิ่มมาตรการความปลอดภัยให้แก่ผู้พิการทางการมองเห็นในการใช้บันไดเลื่อน โดยพนักงานรักษาความปลอดภัยเป็นผู้ดูแลตั้งแต่เข้าระบบ และนำขึ้นบันไดเลื่อนจากชั้นจำหน่ายตั๋วส่งขึ้นชานชาลา จนเข้าขบวนรถไฟฟ้าทุกครั้งที่เดินทางมาใช้บริการ โดยสามารถแจ้งความประสงค์ให้พนักงานสถานีรับทราบก่อนขึ้นรถไฟฟ้าบีทีเอส และได้มีการจัดอบรมให้กับพนักงานรักษาความปลอดภัยและเจ้าหน้าที่สถานี เรื่อง “การนำทางผู้พิการทางการมองเห็นในการเดินทางโดยรถไฟฟ้าบีทีเอส” ก่อนเปิดให้บริการ โดยได้รับความร่วมมือจากสมาคมคนตาบอดแห่งประเทศไทย ปัจจุบัน รถไฟฟ้าบีทีเอสมีผู้โดยสารที่เป็นผู้พิการปกติและผู้พิการประเภทต่างๆ มากขึ้นทุกปี นับตั้งแต่มีการเปิดให้บริการในเดือนธันวาคม 2542 โดยในปี 2561 ที่ผ่านมามีผู้มาใช้บริการรวมทั้งสิ้น 1,075,830 เที่ยวคน

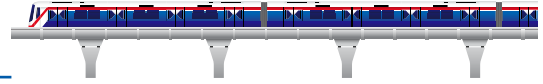
นอกจากกลุ่มผู้พิการแล้ว บีทีเอสยังได้ให้ความสำคัญกับกลุ่มผู้สูงอายุ สตรีมีครรภ์ และเด็ก ให้สามารถเข้าถึงการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสด้วยความสะดวกและปลอดภัย เช่น การจัดที่นั่งสำรองไว้สำหรับสตรีมีครรภ์ ซึ่งในปีที่ผ่านมา บีทีเอสได้จัดโครงการ ‘เราให้กันได้ มีรอยยิ้มเป็นรางวัล’ แจกเข็มกลัดสัญลักษณ์ให้แก่สตรีมีครรภ์ เพื่อนำไปติดไว้ที่เสื้อ หรือที่อื่นๆ ที่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนระหว่างเดินทาง เพื่อให้ผู้โดยสารท่านอื่นๆ ได้ทราบ และดูแลให้ความสะดวก ทั้งการสละที่นั่ง หลีกทางเพื่อเข้า-ออกขบวนรถ หรือเมื่อใช้งานลิฟท์ และบันไดเลื่อน การยกเว้นค่าโดยสารสำหรับเด็กสูงไม่เกิน 90 เซนติเมตร และการออกบัตรพิเศษสำหรับผู้สูงอายุ เป็นต้น

การประชาสัมพันธ์และกิจกรรมส่งเสริมการตลาด

ในรอบปีที่ผ่านมา บีทีเอสได้ดำเนินงานตามแผนการตลาด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส รวมถึงการกระตุ้นความถี่ในการใช้บริการของลูกค้าประจำ อันจะนำมาซึ่งรายได้แก่บีทีเอสที่เพิ่มขึ้น อีกทั้งยังได้จัดให้มีกิจกรรมทางการตลาดอีกหลากหลายกิจกรรม ตลอดจนการจัดหาสิทธิพิเศษต่างๆ จากร้านค้า ร้านอาหาร และพันธมิตรทางธุรกิจ มอบให้แก่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส มีรายละเอียด ดังนี้

การบริหารลูกค้าสัมพันธ์ (Customer Relation Management)

เพื่อเป็นการสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้าผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส อันจะนำมาซึ่งฐานลูกค้าที่แข็งแกร่งให้แก่บีทีเอส ทั้งยังเป็นการสร้างโอกาสในการดึงดูดลูกค้ารายใหม่ ๆ เข้ามาใช้บริการ บีทีเอสได้จัดให้มีกิจกรรมการบริหารลูกค้าสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง มีรายละเอียดพอสรุปได้ ดังนี้



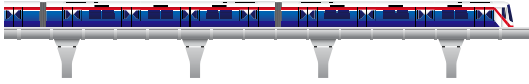
1. หนุ่่วนชนแะ: เป็นกิจกรรมทางการตลาดที่จัดขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อมอบส่วนลดให้แก่ผู้ถือบัตรโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส เมื่อมาใช้บริการที่ร้านค้า ร้านอาหารที่เข้าร่วมโครงการตามเงื่อนไขที่กำหนด โดยในปี พ.ศ.2561 มีร้านค้า ร้านอาหารเข้าร่วมโครงการจำนวน 5 ร้านค้า ได้แก่ Salt // Pepper, Sulbing, Kyochon, The Coffee Bean & Tea Leaf, Café Chilli และ Pot Ministry
2. กิจกรรม BTS Movie Lover: การมอบสิทธิพิเศษให้แก่ผู้โดยสารที่เป็นสมาชิก BTS SkyTrain Application ที่ซื้อเติมเงิน เต็มเที่ยวการเดินทางตั้งแต่ 500 บาทขึ้นไป เข้าชมภาพยนตร์รอบพิเศษ โดยในรอบปีที่ผ่านมา มีการจัดให้สมาชิกได้ชมภาพยนตร์จำนวน 9 เรื่อง ได้แก่ Sherlock Gnomes, Escape Plan 2, Adrift, Mile 22, The Pool, Hunter Killer, The Girl in the Spider's Web, Aquaman, และ Spider-Man: Into the Spider-Verse
3. กิจกรรมส่งเสริมการตลาด: ในปี พ.ศ.2562 ฝ่ายการตลาดได้ร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจ จัดให้มีกิจกรรมหลากหลายเพื่อมอบสิทธิพิเศษให้แก่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ได้แก่ นิทรรศน์โกสินทร์และกิจกรรมฉลอง 19 ปี บีทีเอส ร่วมกับบริษัท โทเทิล แอ็คเซส คอมมูนิเคชั่น จำกัด (มหาชน) จัดกิจกรรม “ลุ้นโชคความสุข 19 ปี บีทีเอส มีให้คุณทุกเที่ยวเดินทาง”

สิทธิประโยชน์แก่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

ฝ่ายการตลาดร่วมกับพันธมิตรทางธุรกิจ ได้แก่ ผู้จัดจำหน่ายภาพยนตร์, ผู้ให้บริการเครือข่ายโทรศัพท์มือถือ, สถาบันการเงิน, ผู้ให้บริการด้านการประกันภัย และผู้จัดจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง มอบสิทธิพิเศษให้แก่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสที่ซื้อเติมเงิน เต็มเที่ยวเดินทางที่ห้องจำหน่ายตั๋ว เพื่อรับส่วนลดค่าโดยสารที่ได้รับ การสนับสนุนจากพันธมิตรทางธุรกิจที่เข้าร่วมโครงการ และบีทีเอสยังได้รับรายได้จากค่าดำเนินการในการ จัดกิจกรรมดังกล่าวอีกด้วย พันธมิตรทางธุรกิจที่ร่วมจัดกิจกรรมในปี พ.ศ.2561 ได้แก่ กรุงศรีเครดิต การ์ด, ดีแทค, เมเจอร์ ซินีเพล็กซ์ และบริษัท บางกอก สมาร์ทการ์ด ซิสเต็ม จำกัด

ในส่วนของการจำหน่ายบัตรโดยสารจำนวนมาก ลูกคากลุ่มเป้าหมายประกอบด้วย กลุ่มลูกค้าองค์กร กลุ่มโรงแรม กลุ่มบริษัทตัวแทนการท่องเที่ยว และกลุ่มลูกค้าภาครัฐ ในปีที่ผ่านมาตั้งแต่เดือนพฤษภาคม – สิงหาคม 2561 ยอดขายการจำหน่ายบัตรโดยสารจำนวนมากไม่เป็นไปตามเป้าที่วางไว้ เนื่องจากสาเหตุหลัก 3 ประการ ดังนี้

1. การขายบัตรโดยสาร One-day pass ที่ทางบริษัทฯ มีการเปลี่ยนระบบของบัตรโดยสารเป็น Thin card ส่งผลให้การสั่งซื้อลดจำนวนลง เนื่องจากระยะเวลาการใช้งานสั้นลง อย่างไรก็ตาม การตลาดได้แก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยการผลิต Voucher One-day pass เพื่อทดแทนการจำหน่ายบัตรแบบเดิม โดยคงระยะเวลาการใช้งานไว้เท่าเดิม ส่งผลให้ยอดขายการสั่งซื้อเพิ่มมากขึ้นตามลำดับ
2. จำนวนนักท่องเที่ยวลดลงเนื่องจากเหตุผลด้านความปลอดภัย โดยเฉพาะกลุ่มนักท่องเที่ยวจากประเทศจีน ซึ่งเป็นกลุ่มลูกค้าหลักของกลุ่มบริษัทตัวแทนการท่องเที่ยวและโรงแรมที่สั่งซื้อบัตรโดยสารจำนวนมากจากบริษัทฯ แต่หลังจากที่หน่วยงานทางภาครัฐออกมาตรการและให้ความสำคัญกับเรื่องความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวมากขึ้น ประกอบกับการให้วีซ่าฟรี กลุ่มนักท่องเที่ยวจึงเลือกเดินทางมาประเทศไทยอีกครั้ง
3. สินค้าของบริษัทฯ ไม่ตรงกับความต้องการของลูกค้ากลุ่มเป้าหมาย
 - 3.1 กลุ่มงานประชุม MICE: โดยทั่วไป กลุ่มงานประชุมจะจัดมากกว่า 1 วัน แต่เนื่องจากสินค้าบัตรโดยสารที่ทางบริษัทฯ จัดจำหน่ายให้แก่กลุ่มองค์กร จะมีเพียง One-day pass ซึ่งไม่ตอบโจทย์เรื่องระยะเวลาการเดินทาง



3.2 กลุ่ม Corporate ที่ต้องการ Co-promotion: ลูกค้ากลุ่มนี้มักประสบปัญหาเรื่องค่าดำเนินการ และเงื่อนไขหรือข้อกำหนดที่ค่อนข้างจำกัด

3.3 กลุ่มราชการ: ยอดขายของลูกค้าในกลุ่มนี้ ขึ้นอยู่กับความต้องการใช้งบประมาณประจำปี

นอกจากนี้ฝ่ายการตลาดยังได้ประสานงานในการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ บนสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส เช่น การจัดให้มีเครื่องรับจ่ายเงินอัตโนมัติ (เอทีเอ็ม) และศูนย์บริการนักท่องเที่ยวบีทีเอส เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีบริการให้เช่าพื้นที่ในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสแก่บุคคลภายนอกเพื่อการจัดกิจกรรม รวมถึงการถ่ายทำภาพยนตร์, ละคร, สารคดี เป็นต้น อันนำมาซึ่งรายได้ส่วนเพิ่มให้แก่บีทีเอสอีกด้วย

การเพิ่มช่องทางติดต่อสื่อสารผ่าน BTS Skytrain Application

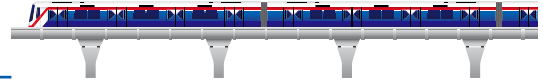
BTS SkyTrain Application เปิดตัวเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2561 ปัจจุบันมียอดดาวน์โหลด 171,588 โดยแบ่งเป็นระบบปฏิบัติการ iOS 96,518 และ Android 75,070 (ข้อมูล ณ วันที่ 1 เมษายน 2562) สำหรับฟังก์ชันเบื้องต้นของ BTS Application มีดังนี้

1. Search: ค้นหาเส้นทาง
2. Traffic Info: ตรวจสอบสภาพการเดินรถและความหนาแน่นของสถานี
3. Notification: แจ้งเตือนในกรณีที่มีขบวนรถล่าช้า หรือขัดข้อง
4. Augmented Reality: ทหาทางออกจากสถานีด้วยเทคโนโลยี AR
5. Station Facilities: ตรวจสอบสิ่งอำนวยความสะดวกที่อยู่ภายในสถานีต่างๆ
6. Accessibility: รองรับการใช้งานของผู้พิการทางการมองเห็น
7. Tourist Information: ข้อมูลศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยวและบริการ กิจกรรมแนะนำ และสถานที่ท่องเที่ยวรอบเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส
8. News & Promotion: ข่าวสารเกี่ยวกับรถไฟฟ้าบีทีเอส และโปรโมชั่นสิทธิประโยชน์ต่างๆ

นอกจากฟังก์ชันในข้างต้นแล้ว ก็ยังมีฟังก์ชันเสริมที่เกี่ยวกับกิจกรรมการตลาดต่างๆ เพื่อกระตุ้นยอดขายดาวน์โหลด และเพื่อให้ผู้ที่ดาวน์โหลดแอปพลิเคชันได้มีส่วนร่วมในการลุ้นรับของรางวัล และสิทธิประโยชน์ต่างๆ จากการเป็นสมาชิก BTS SkyTrain Application โดยฟังก์ชันที่เปิดให้ใช้งานในช่วงปีที่ผ่านมา นับตั้งแต่เปิดตัวแอปพลิเคชัน มีดังนี้

1. เกมตอบหื้อะ: เกมตอบคำถามประจำเดือนตุลาคม เพื่อลุ้นรับบัตรรับประทานอาหารที่ St.Regis Bangkok จำนวน 26 รางวัล
2. เกมถามต่อ ไม่รอแล้วนะ: เกมตอบคำถาม ประจำเดือนพฤศจิกายน เพื่อลุ้นรับคุกกี้ส่วนลดสำหรับเติมเที่ยวเดินทาง 30 วัน
3. กิจกรรมลุ้นโชคความสุข 19 ปีบีทีเอส: กิจกรรมเนื่องในโอกาสครบรอบ 19 ปีบีทีเอส โดยร่วมกับดีแทค แจกแพ็คเกจโทรศัพท์มือถือ, iPhone, iPad และ Voucher ประเภท 30 วัน สำหรับบุคคลทั่วไป 25 เทียว
4. กิจกรรม BTS Movie Lover: เกมตอบคำถามเพื่อลุ้นรับบัตรชมภาพยนตร์ในแต่ละเดือน ซึ่งแต่เดิมนั้นกิจกรรมดังกล่าวได้เปิดโอกาสให้ผู้โดยสารได้ร่วมสนุกในเพจหนุ่ดวัน บีทีเอส แต่ในเดือนเมษายน 2562 การตลาดได้เปลี่ยนช่องทางการร่วมสนุกมาไว้ใน BTS SkyTrain Application

นอกจากกิจกรรมทั้ง 4 กิจกรรมในข้างต้น จะถือเป็นฟังก์ชันใหม่ๆ ให้ผู้โดยสารได้มีส่วนร่วมรับสิทธิประโยชน์ต่างๆ จาก BTS SkyTrain Application แล้ว ยังมีส่วนช่วยในการเพิ่มยอดขายดาวน์โหลดได้อย่างต่อเนื่อง



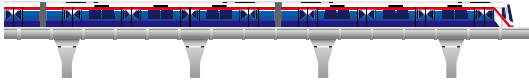
การรับฟังความคิดเห็นของลูกค้า

บีทีเอสซีให้ความสำคัญกับการรับฟังเสียงของลูกค้า โดยทุกความเห็นและข้อเสนอแนะของผู้ใช้บริการ บีทีเอสซีจะนำมาพิจารณาเพื่อนำไปใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนาการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ผ่านช่องทางหลักได้แก่ ศูนย์ลูกค้าสัมพันธ์ บีทีเอส จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ nuduan@bts.co.th www.bts.co.th กล่องรับความคิดเห็นประจำสถานี การสื่อสารผ่านเครือข่ายสื่อออนไลน์ ได้แก่ เพจรถไฟฟ้าบีทีเอส ทวิตเตอร์ BTS_SkyTrain และในปี 2561 บีทีเอสซีได้เพิ่มช่องทางการสื่อสารออนไลน์ เพื่อให้เข้าถึงกลุ่มผู้โดยสารได้อย่างรวดเร็ว ได้แก่ LINE: @btsskytrain และ Application BTS SkyTrain ที่ผู้โดยสารสามารถตรวจสอบข้อมูลการให้บริการก่อนใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ในแต่ละสถานีแบบ Real Time

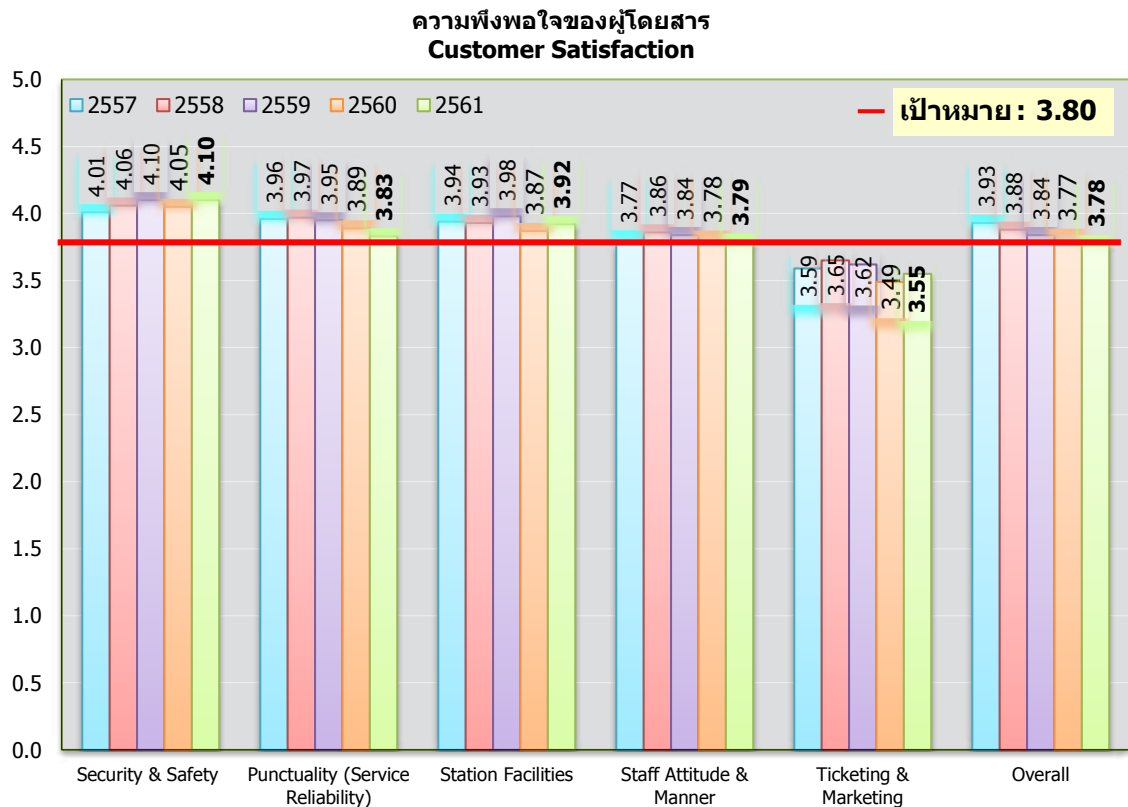
การสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

บีทีเอสซีจัดให้มีการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นประจำทุกปี เพื่อเป็นการประเมินผลการดำเนินงานในด้านต่างๆ ของบีทีเอสซี และจะได้นำไปเป็นแนวทางในการพัฒนาการให้บริการด้านต่างๆ และเพื่อปรับปรุงการให้บริการให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้โดยสารอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยในปี 2561 คะแนนความพึงพอใจยังคงเป็นอันดับที่ 1 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผู้โดยสารมีความเชื่อมั่นในระบบการเดินรถและมาตรการในการดูแลผู้โดยสารว่ามีความปลอดภัยในการใช้บริการ

ในปี 2561 บีทีเอสซีได้ให้มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยมีกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 2,726 คน จากทั้งหมด 35 สถานี สรุปผลความพึงพอใจในการให้บริการโดยรวมได้คะแนน 3.78 จากคะแนนเต็ม 5 โดยด้านที่ได้คะแนนสูงสุด คือด้านความปลอดภัยโดยผู้ให้บริการมีความพึงพอใจอยู่ในระดับพอใจมาก 4.10 คะแนน รองลงมาในปีนี้เป็น ด้านคุณภาพ/สิ่งอำนวยความสะดวกบนสถานีและในขบวนรถ 3.92 คะแนน ด้านการประชาสัมพันธ์และการให้ข้อมูล 3.84 ด้านความน่าเชื่อถือของการเดินรถไฟฟ้า 3.83 คะแนน ด้านความคุ้มค่าในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส 3.80 คะแนนด้านการบริการของพนักงานสถานี 3.79 คะแนน และด้านบัตรโดยสารและการตลาด มีความพึงพอใจน้อยที่สุด 3.55 คะแนน



แผนภูมิแสดงระดับคะแนนความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ตั้งแต่ปี 2557-2561

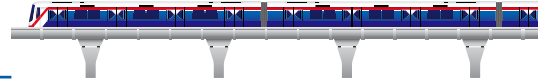


5. ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2015

บีทีเอสซีได้ตระหนักในเรื่องของสิ่งแวดล้อมโดยการควบคุมกระบวนการ ผลิตภัณฑ์ และบริการให้สอดคล้องกับนโยบายและเป้าหมายขององค์กรนอกเหนือจากที่ได้เพิ่มความเข้มงวดในการปฏิบัติให้สอดคล้องกับข้อกำหนดและข้อกำหนดต่างๆ ทั้งที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และในปี 2557 ได้รับมอบใบรับรอง ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001: 2004 จากบริษัท บูโร เวิร์ทส์ เซอร์ทิฟิเคชั่น (ประเทศไทย) และมีการตรวจติดตามอย่างต่อเนื่องทุกๆ ปี เพื่อแสดงให้เห็นว่ารถไฟฟ้า บีทีเอสได้มีระบบบริหารจัดการที่ยั่งยืนและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับมาตรฐานสิ่งแวดล้อมตามที่กฎหมายกำหนด นอกจากนี้ ในปี 2561 ที่ผ่านมานี้ บีทีเอสซี ได้ยกระดับมาตรฐานสิ่งแวดล้อมให้เป็นเวอร์ชันล่าสุด คือ ISO 14001:2015

การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์)

บีทีเอสซีได้รับเชิญให้เข้าเป็นกรรมการในคณะกรรมการกำกับโครงการพัฒนาระบบจัดเก็บและรวบรวมบัญชีก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทย สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และคณะกรรมการประสานนโยบายและการดำเนินงานด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการขนส่งที่ยั่งยืน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 เพื่อการพัฒนาจัดเก็บและรวบรวมข้อมูลบัญชีก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทย โดยบีทีเอสซีถูกจัดให้อยู่ในหมวดพลังงานประเภทขนส่ง (Transport) ซึ่งรถไฟฟ้าเป็นหนึ่งในมาตรการสำคัญที่ช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์) ของประเทศไทย โดยเมื่อประชาชนได้เปลี่ยนวิธีการเดินทาง จากยานพาหนะที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงหรือก๊าซธรรมชาติ เช่น รถยนต์ จักรยานยนต์ รถโดยสาร



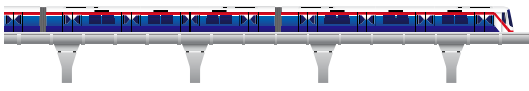
รถสาธารณะต่างๆ มาใช้รถไฟฟ้าที่ใช้พลังงานไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้น จะส่งผลให้การปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เกิดจากน้ำมันเชื้อเพลิงหรือก๊าซธรรมชาติลดลง และผลการดำเนินงานในปี 2561 (มกราคม – ธันวาคม) รถไฟฟ้าบีทีเอสสามารถช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้มากถึง 62,811 ตันคาร์บอนไดออกไซด์ หรือเทียบเท่ากับการปลูกต้นไม้ 62,811 ต้น

โครงการอนุรักษ์พลังงานและการจัดการด้านพลังงาน

ตามนโยบายอนุรักษ์พลังงานและการจัดการด้านพลังงาน BTSC ได้ดำเนินการโครงการเปลี่ยนเครื่องปรับอากาศชนิดแยกส่วน (Split Type) ที่สถานีรถไฟฟ้า อาคารสำนักงาน และโรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า เพื่อทดแทนเครื่องปรับอากาศเดิมที่หมดอายุการใช้งาน ซึ่งได้ดำเนินการต่อเนื่องมาโดยตลอด และในปีนี้ได้ทำการเปลี่ยนเครื่องปรับอากาศแบบแยกส่วนเป็นจำนวนทั้งสิ้น 51 เครื่อง ส่งผลให้การใช้พลังงานลดลง 223,351 กิโลวัตต์-ชั่วโมงต่อปี หรือประหยัดเงินได้มากกว่า 830,000 บาทต่อปีได้ และติดตั้งชุดควบคุมการเปิดปิดไฟด้วยการตั้งเวลา (Timer) สำหรับโคมไฟประเภท LED High Bay ขนาด 70 วัตต์ที่โรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ส่งผลให้การใช้พลังงานลดลง 6,900 กิโลวัตต์-ชั่วโมงต่อปี หรือประหยัดเงินได้มากกว่า 25,000 บาทต่อปี นอกจากนี้ยังมีโครงการประหยัดพลังงานอื่นๆ เช่นโครงการขอความร่วมมือปรับตั้งเครื่องปรับอากาศที่ 25 องศา โครงการปิดไฟฟ้าเมื่อเลิกใช้งาน โครงการปรับปรุงวงจรไฟฟ้า เป็นต้น ซึ่งได้ดำเนินงานมาต่อเนื่องทุกปี ส่งผลให้ภาพรวมของการใช้พลังงานในปี 2561 (มกราคม – ธันวาคม) ลดลงมากกว่า 246,000 กิโลวัตต์-ชั่วโมงต่อปี หรือประหยัดเงินได้มากกว่า 919,000 บาทต่อปี

ด้านสิ่งแวดล้อม

บีทีเอสซีได้มีการติดตามและตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมบนเส้นทางรถไฟฟ้า ตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมประจำปีเป็นประจำทุกปี โดยประสานภาคีวิชาการวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม คณะสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอต่อสำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยในปี 2561 ได้ทำการตรวจวัดครั้งที่ 1 ระหว่างเดือนกรกฎาคม – ธันวาคม 2561 ซึ่งจะเป็นการตรวจวัดคุณภาพอากาศและเสียง แยกเป็น ปริมาณฝุ่นละอองทั้งหมด (TSP), ฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM10), คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO), ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO2), ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO2), ตะกั่ว (Pb), การตรวจวัดระดับเสียง 24 ชั่วโมง (Leq24hr) และระดับเสียงกลางวันกลางคืน (Ldn) โดยพื้นที่ตรวจวัดแยกเป็นตัวแทนสถานีข้างถนน คือสถานบันการบินพลเรือน อาคารหอแว่น (ถนนสีลม) อาคารไทม์มอน (ถนนนราธิวาส) ตัวแทนพื้นที่ไวต่อผลกระทบจะเป็นที่โรงพยาบาลเซนต์หลุยส์ (ถนนสาทร) โรงเรียนกรุงเทพคริสเตียน (ถนนประมวณ) และโรงเรียนแสงหิรัญ (ถนนสุขุมวิท) รวม 6 แห่ง ผลการตรวจวัดพบว่า พื้นที่ริมถนนมีความเข้มข้นของอากาศและเสียงสูงกว่าพื้นที่ทั่วไป แต่ในภาพรวมแล้ว คุณภาพอากาศและระดับความดังเสียงตามแนวเส้นทางมีแนวโน้มดีขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2547-2560 ทั้งนี้ปัจจัยที่มีผลต่อคุณภาพอากาศ คือ 1. ความเร็วและทิศทางลม สภาพพื้นที่ กิจกรรมบริเวณพื้นที่ตรวจวัดการจราจร และฤดูกาล 2. ฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นบริเวณพื้นที่ริมถนน ซึ่งมีสาเหตุมาจากการจราจรและการพัฒนาสิ่งปลูกสร้างตามแนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร 3. ฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นมากในอดีต (พ.ศ.2535-2537) ของกรุงเทพมหานคร มีแหล่งกำเนิดมาจากการก่อสร้างที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก การจราจรที่หนาแน่นตลอดเวลาช่วยส่งเสริมฝุ่นให้ฟุ้งกระจายมากยิ่งขึ้น ซึ่งปัจจุบันมีแนวโน้มดีขึ้นมาก โดยคุณภาพอากาศในปัจจุบันอยู่ในสถานภาพสมดุลธรรมชาติที่มีการเปลี่ยนแปลงของปริมาณและการกระจายตัวของมลสารขึ้นอยู่กับกิจกรรมของแต่ละพื้นที่ แต่การเปลี่ยนแปลงนั้นสามารถกลับคืนสู่สภาพธรรมชาติได้ในเวลาปกติ ส่วนระดับเสียงนั้นอยู่ในสถานภาพดีเยี่ยม ซึ่งมีบางสถานีมีค่าเกินมาตรฐานที่กำหนดไว้ที่ 70 เดซิเบล(เอ) เนื่องจากสภาพพื้นที่ในบริเวณพื้นที่โดยรอบของบาง



สถานที่ทำการตรวจวัดเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญทางธุรกิจ ซึ่งพบว่าสภาพแวดล้อมโดยรอบนั้นมียุทธศาสตร์การจราจรที่หนาแน่นในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ดังนั้น แนวทางในการลดผลกระทบอันเนื่องมาจากเหตุผลดังกล่าวจึงควรมีการควบคุมกิจกรรมการจราจร โดยการควบคุมพฤติกรรมจราจร และผู้ขับขี่ที่มีการตรวจสอบสภาพยานพาหนะให้อยู่ในสภาพที่ดีเพื่อลดระดับความเสี่ยงที่เกิดขึ้นไม่ให้เกินเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ด้านการระบายน้ำจากสภาพการระบายน้ำของคลองช่องนนทรี และคลองสาทร พบว่า ในปัจจุบันสำนักระบายน้ำได้ใช้คลองทั้งสองคลองเป็นพื้นที่เพื่อระบายน้ำออกจากพื้นที่ปิดล้อมของกรุงเทพมหานครในเขตพระนคร โดยดำเนินการตามแผนงานเพื่อป้องกันน้ำท่วมกรุงเทพ โดยสรุปคลองสาทรและคลองช่องนนทรียังคงมีความสามารถในการปฏิบัติงานตามที่กำหนดไว้ของสำนักการระบายน้ำกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ ในการตรวจวัดครั้งที่ 2 (เดือนมกราคม-มิถุนายน 2562) ได้มีการศึกษาความหลากหลาย ความชุกชุมของนกและสำรวจสัตว์ป่าอพยพ เช่นนกนางแอ่นบ้าน ในฤดูหนาว ซึ่งได้ติดตามตรวจสอบอย่างต่อเนื่องเป็นประจำเพื่อติดตามความเปลี่ยนแปลงของสภาพสิ่งแวดล้อมจากนกนางแอ่นที่จะบินมาในช่วงฤดูหนาวบริเวณสวนลุมพินี ถนนสีลมเป็นบริเวณที่เส้นทางโครงการได้พาดผ่าน ซึ่งจากการติดตามไม่พบการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยยะ

6. การร่วมพัฒนาชุมชนและสังคม

ตั้งแต่ปี 2542 เป็นเวลากว่า 20 ปี บีทีเอสซีได้เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในชีวิตประจำวันของสังคมคนกรุงเทพฯ นอกจากนี้จะมีหน้าที่หลักคือการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะแก่ประชาชนแล้ว บีทีเอสซียังให้ความสำคัญในการทำประโยชน์ให้กับสังคมมาโดยตลอด

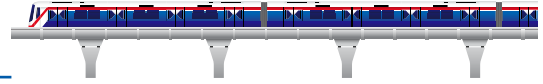
ด้านสังคม

บีทีเอสซีร่วมกับสภาวิชาชีพ จัดกิจกรรมบริจาคโลหิตเป็นประจำทุก 3 เดือน เพื่อสร้างจิตสำนึก และการมีส่วนร่วมของการช่วยเหลือสังคมให้กับพนักงานในองค์กร โดยตั้งแต่เดือน เมษายน 2561-มีนาคม 2562 มีพนักงานร่วมบริจาคโลหิตจำนวน 657 คน ได้โลหิตจำนวนทั้งหมด 262,800 ซีซี และบีทีเอสซีได้ให้ความสำคัญกับคนพิการที่มีบัตรประจำตัวผู้พิการสามารถเดินทางด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอสฟรี ซึ่งในปี 2561 ที่ผ่านมามีจำนวนประมาณ 1.08 ล้านเที่ยวคน

ในโอกาสสำคัญต่างๆ บีทีเอสซีได้ให้ประชาชนได้โดยสารรถไฟฟ้าฟรี เช่นวันสงกรานต์ ระหว่างวันที่ 13-15 เมษายน 2561 บีทีเอสซีได้ให้ความสำคัญกับผู้สูงอายุโดยได้ให้สมาชิกในครอบครัว นำผู้สูงอายุ 60 ปีขึ้นไปนั่งรถไฟฟ้าฟรี เพื่อท่องเที่ยวไปยังสถานที่ต่างๆ ในเส้นทางการเดินรถในกรุงเทพมหานครในวันสำคัญแห่งชาติ ได้แก่ วันแม่แห่งชาติ 12 สิงหาคม 2561 วันพ่อแห่งชาติ 5 ธันวาคม 2561 และวันเด็กแห่งชาติ 12 มกราคม 2562 เด็กที่เดินทางพร้อมผู้ปกครองนั่งรถไฟฟ้าฟรีตลอดเส้นทางรวมทั้งส่วนต่อขยาย

ด้านกีฬา

บีทีเอสซีเล็งเห็นถึงความสำคัญของการกีฬาซึ่งนอกจากจะส่งผลดีต่อสุขภาพแล้วยังสามารถสร้างเยาวชนให้เป็นคนดีต่อไปในภายภาคหน้า จึงได้ให้การสนับสนุนการกีฬาให้กับสมาคมต่างๆ โดยในปี 2561 ได้สนับสนุนงบประมาณร่วมกับสมาคมกีฬาแห่งจังหวัดกรุงเทพมหานคร ในการจัดการแข่งขัน วายน้ำ เทเบิลเทนนิส เทควันโด และกีฬาแบดมินตัน อีกทั้งยังได้เป็นสปอนเซอร์หลักให้สโมสรทีมฟุตบอลอ่างทอง เอฟซี ของสมาคมกีฬาจังหวัดอ่างทอง ในการแข่งขันฟุตบอลอาชีพ “ดิวิชั่น” ติดต่อกันมาเป็นเวลา 8 ปี เริ่มตั้งแต่ปี 2554 จนถึงปัจจุบัน สนับสนุนการบริหารสโมสรทีมฟุตบอล ภายใต้ชื่อทีม “แบงค็อก บีทีเอส เอฟซี” เพื่อส่งเสริมให้เยาวชนในสังคมมีสุขภาพแข็งแรง ห่างไกลยาเสพติด โดยเริ่มมาตั้งแต่เดือนธันวาคม 2558 ติดต่อกันมาเป็นปีที่ 4



ด้านสาธารณสุข

บีทีเอสซี ได้จัดกิจกรรมคลินิกลอยฟ้าปีที่ 16 ซึ่งจัดขึ้นเป็นประจำทุกปี เพื่อให้บริการตรวจและดูแลสุขภาพเบื้องต้นให้แก่ประชาชนทุกกลุ่ม โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย โดยในปีนั้นจัดขึ้นระหว่าง วันที่ 26 – 29 เมษายน 2561 ที่สถานีบางจาก มีผู้เข้าร่วมงานกว่า 1,500 คน รูปแบบการจัดงานแบ่งเป็นโซนสถานีตรวจสุขภาพรวมทั้งสิ้น 8 สถานี และโปรแกรมตรวจสุขภาพกว่า 20 รายการ ประกอบด้วย สถานีเบาหวาน สถานีหัวใจและปอด สถานีมะเร็ง สถานีตา สถานีกระดูก และข้อ สถานีร็กตัม สถานีแพทย์แผนไทย สถานีฟัน และสถานีส่งเสริมสุขภาพ โดยบีทีเอสซีจัดงานร่วมกับ 13 หน่วยงานชั้นนำดังนี้ คณะทันตแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล วิทยาลัยการแพทย์แผนไทย มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี กรมอนามัย ศูนย์การแพทย์อาร์ เอส ยู โรงพยาบาลวิภาวดี โรงพยาบาลวิชัยเวช อินเตอร์เนชั่นแนล หนองแขม โรงพยาบาลกล้วยน้ำไท โรงพยาบาลไทยนครินทร์ โรงพยาบาลเจ้าพระยา โรงพยาบาลเมตตาประชารักษ์ (วัดไร่ขิง) โรงพยาบาลเทพธารินทร์ โรงพยาบาลมหารมย์ และโรงพยาบาลจุฬารัตน์ 3 อินเตอร์

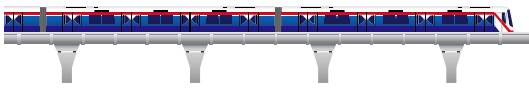
ด้วยจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสในแต่ละวันที่มีผู้เดินทางเป็นจำนวนมาก ด้วยความสะดวกสบาย และความปลอดภัยแล้ว บีทีเอสซียังได้ตระหนักถึงการเจ็บป่วยที่อาจเกิดขึ้นกะทันหันของผู้ใช้บริการ เช่น ภาวะหัวใจวายเฉียบพลัน ดังนั้น บีทีเอสซีจึงได้ติดตั้งเครื่องกระตุ้นหัวใจอัตโนมัติ AED ในจุดที่มองเห็นได้ชัดบนสถานีใกล้กับห้อง First Aid โดยเลือกสถานีที่มีผู้โดยสารหนาแน่นใน 12 สถานี คือ สถานีหมอชิต อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ พญาไท สยาม ชิดลม อโศก พร้อมพงษ์ อ่อนนุช ซ่อนนุช บางหว้า สำโรง และศาลาแดง ซึ่งเครื่องกระตุ้นหัวใจอัตโนมัติดังกล่าว มีวิดีโอภาพเสียงและข้อความบนหน้าจอรองรับทั้งภาษาไทย และภาษาอังกฤษพร้อมใช้งาน นอกจากนี้ บีทีเอสซีได้จัดการฝึกอบรมให้กับพนักงานสถานีทุกคนสามารถใช้เครื่องกระตุ้นหัวใจอัตโนมัติ และการช่วยเหลือผู้ป่วยในการทำ CPR อย่างถูกวิธี โดยโรงพยาบาลวิภาวดี เพื่อช่วยเหลือผู้ป่วยได้ทันที

ด้านการศึกษา

ในปี 2561 บีทีเอสซีได้จัดกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์ ออกให้ความรู้แก่เด็กนักเรียนในชุมชน ตามเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส ในชื่อกิจกรรม “รถไฟฟ้าไปหาโรงเรียน” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสอย่างปลอดภัย และถูกวิธี พร้อมทั้งจัดทำโปสเตอร์ประชาสัมพันธ์เพื่อช่วยสร้างความเข้าใจ และเป็นเครื่องมือหนึ่งในการนำเสนอข้อมูลด้านความปลอดภัยในการใช้ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสที่ถูกต้อง โดยโรงเรียนที่เข้าร่วมกิจกรรม กว่า 30 โรงเรียน ในชุมชนเขตอำเภอเมืองสมุทรปราการ อาทิ โรงเรียนศรีวิทยา ปากน้ำ โรงเรียนสิริศึกษา โรงเรียนนพคุณวิทยา โรงเรียนอนุบาลวัดพิชัยสงคราม โรงเรียนประภามนตรี 2 โรงเรียนวัดด่านสำโรง โรงเรียนวัดไตรสามัคคี เป็นต้น

บีทีเอสซีได้เปิดโอกาสให้สถาบันการศึกษาทั่วประเทศ รวมทั้งหน่วยงานในต่างประเทศ เข้าเยี่ยมชม และศึกษาดูงานและรับฟังการบรรยาย เกี่ยวกับระบบขนส่งมวลชน การบริหารงานรถไฟฟ้า การเดินรถไฟฟ้า และการซ่อมบำรุงรักษา เพื่อเป็นการให้ความรู้กับนักเรียนนักศึกษา โดยตั้งแต่เดือน เมษายน 2561 – มีนาคม 2562 มีจำนวนผู้เข้าศึกษาดูงานทั้งสิ้น 3,562 คน โดยแยกได้ดังนี้ ทดลองใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส จำนวน 16 คณะ 2,647 คน และขอรับฟังการบรรยายสรุปการบริหาร และจัดการรถไฟฟ้าบีทีเอส จำนวน 25 คณะ 915 คน

กิจกรรม “สถานีส่งความสุขจากชาวบีทีเอส กรุ๊ปฯ” เป็นอีกหนึ่งกิจกรรมที่บีทีเอสซีได้จัดขึ้นตามนโยบาย CSR หลักของกลุ่มบริษัทบีทีเอส โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยเหลือโรงเรียนที่อยู่ห่างไกล ความเจริญ ทั่วทุกภาคของประเทศ เพื่อให้ความช่วยเหลือในด้านปัจจัยสี่ อันประกอบด้วย อาหาร เสื้อผ้า เครื่องนุ่งห่ม ยารักษาโรค อันจะนำมาซึ่งความสุขของเด็ก และคนในชุมชน ซึ่งเมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2561 ที่ผ่านมานี้ คณะผู้บริหารบีทีเอส



และพนักงานจิตอาสาได้เดินทางไปจัดกิจกรรมที่โรงเรียนบ้านหนองกรด อ.ท่ามะกา จ.กาญจนบุรี จัดเลี้ยงอาหารกลางวัน บริการตัดผม และตรวจสุขภาพเบื้องต้นฟรีจากโรงพยาบาลวิภาวดี ให้แก่เด็กนักเรียน และชาวบ้านในชุมชน พร้อมทั้งปรับปรุงสนามเด็กเล่น ก่อสร้างหลังคาเหล็กคลุมสนามเด็กเล่น จัดซื้อเครื่องเล่นสนามเด็กเล่น ประกอบด้วย ชิงช้ามีหลังคาคลุมใหญ่ ชิงช้าเอกรະเข้า ชิงช้าเอม้ายอก แป้นบาส เก้าอี้หมุน คอปเตอร์กระดาษสี้น ม้าโยก คานกระดก ให้กับโรงเรียนตามความต้องการ เพื่อเป็นการพัฒนา และเสริมสร้างทักษะให้เด็กนักเรียน

เพื่อให้เหล่านักศึกษาจากสถาบันอุดมศึกษาทั่วประเทศได้มีความคิดสร้างสรรค์ ในการออกแบบเครื่องแต่งกาย เพื่อเสริมสร้างประสบการณ์ในด้านแฟชั่น บีทีเอสซีได้จัดโครงการ BTS Uniform Young Designer Contest เพื่อประกวดออกแบบเครื่องแบบพนักงานของบีทีเอสซี ผู้ชนะเลิศได้รับทุนการศึกษา รวม 500,000 บาท พร้อมโล่รางวัลประกาศเกียรติคุณ ให้แก่นักศึกษาจากสถาบันชั้นนำที่ชนะเลิศ 2 ทีม

ทุกปีบีทีเอสซีได้จัดทอดผ้าป่าในนามกลุ่มบริษัทบีทีเอส พร้อมทั้งได้มอบทุนการศึกษาให้กับเยาวชนในโรงเรียนที่เรียนดีแต่ขาดแคลนทุนทรัพย์ ซึ่งในปี 2561 ได้มอบทุนการศึกษาให้นักเรียน 16 โรงเรียน รวม 91 ทุน แบ่งเป็นระดับประถมศึกษา 72 ทุน ทุนละ 2,000 บาท และ มัธยมศึกษา 19 ทุน ทุนละ 3,000 บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 201,000 บาท

11.2 นโยบายในการดำเนินงานความรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมของบริษัทจัดการ

11.2.1 นโยบายภาพรวม

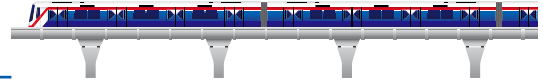
บริษัทจัดการมีนโยบายในการบริหารกองทุนภายใต้การจัดการด้วยความเป็นธรรม นอกจากนี้ บริษัทจัดการยังมีนโยบายในการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน โดยจะไม่ยอมรับการคอร์รัปชันใดๆ ทั้งสิ้น ซึ่งครอบคลุมถึงธุรกิจและรายการทั้งหมดในทุกประเทศและทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าโดยการนำเสนอ การให้คำมั่นสัญญา การขอ การเรียกร้อง การให้หรือรับสินบน หรือการกระทำผิดกฎหมายที่ส่อไปในทางคอร์รัปชัน และเพื่อให้เป็นไปตามหลักการดังกล่าว บริษัทจัดการจึงได้กำหนดนโยบายและแนวทางการปฏิบัติเพื่อให้บรรลุถึงหลักการดังกล่าวซึ่งครอบคลุม 5 ด้าน ดังนี้

1. การช่วยเหลือทางการเงิน
2. การบริจาคเพื่อการกุศล
3. เงินสนับสนุน
4. ค่าของขวัญ ค่าบริการต้อนรับ และค่าใช้จ่ายอื่น
5. สินบนและสิ่งจูงใจ

โดยผู้ถือหุ้นหน่วยงานสามารถดูรายละเอียดนโยบายการต่อต้านการคอร์รัปชันของบริษัทจัดการเพิ่มเติมได้ที่ www.bblam.co.th

11.2.2 การดำเนินงาน

บริษัทจัดการได้กำหนดขั้นตอนเพื่อต่อต้านการคอร์รัปชันอย่างละเอียด โดยบริษัทจะสอบทานขั้นตอนการปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของกฎหมาย ธุรกิจ และรักษาชื่อเสียงของบริษัท โดยกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนต้องปฏิบัติตามนโยบายนี้โดยทั่วกัน



- แนวทางการสื่อสารและการเปิดเผยนโยบายการต่อต้านการคอร์รัปชัน

เพื่อให้นโยบายการต่อต้านการคอร์รัปชันมีการนำไปใช้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นประโยชน์ต่อองค์กรโดยรวม จำเป็นที่ทุกคนในบริษัท ได้แก่ กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน พนักงานทดลองงาน ลูกจ้างประจำ ลูกจ้างชั่วคราว จะต้องรับทราบและตระหนักถึงความสำคัญของนโยบายดังกล่าว โดยต้องนำไปปฏิบัติ พร้อมทั้งเปิดเผยให้บุคคลที่เกี่ยวข้องกันทางธุรกิจ เช่น บริษัทคู่ค้า ลูกค้า เป็นต้น ได้ทราบ

- การควบคุมภายในและการรายงาน

บริษัทจัดการจะตรวจสอบการบันทึกการทางการเงินและกระบวนการทำบัญชีอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง เพื่อให้การปฏิบัติตามนโยบายการต่อต้านการคอร์รัปชันสามารถปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ และต่อเนื่อง รวมทั้งเสนอรายงานผลการตรวจสอบดังกล่าวให้คณะกรรมการบริษัททราบ

- หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบ

ฝ่ายกำกับการปฏิบัติงานเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบดูแลการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่างๆ ให้เป็นไปตามนโยบายนี้ โดยได้รับมอบหมายให้มีอำนาจหน้าที่ในการออกระเบียบและกำหนดวิธีปฏิบัติงาน รวมถึงแก้ไขเพิ่มเติมรายละเอียดต่างๆ เพื่อให้มีความเหมาะสมต่อการปฏิบัติงานของบริษัทจัดการเพื่อบรรลุหลักการที่ให้ไว้

- บทลงโทษ

หากผู้บริหาร พนักงาน พนักงานทดลองงาน ลูกจ้างประจำ ลูกจ้างชั่วคราว ที่จะต้องปฏิบัติตามนโยบายนี้แล้วไม่กระทำตาม บริษัทจัดการจะถือว่าเป็นการฝ่าฝืนข้อบังคับหรือคำสั่งอันชอบด้วยกฎหมายของบริษัทจัดการ ซึ่งบริษัทจัดการจะลงโทษอย่างหนึ่งอย่างใดหรือหลายอย่างและมีต้องเรียงลำดับ ดังต่อไปนี้

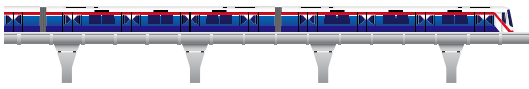
- 1) ว่ากล่าวตักเตือนด้วยวาจา
- 2) ภาคทัณฑ์และทำทัณฑ์บนเป็นลายลักษณ์อักษร
- 3) โยกย้ายเปลี่ยนแปลงหน้าที่ความรับผิดชอบตามที่บริษัทเห็นสมควร
- 4) เลิกจ้างพนักงานโดยไม่จ่ายค่าชดเชยใดๆ

11.2.3 แนวทางปฏิบัติเพิ่มเติมของบริษัทจัดการเกี่ยวกับการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชัน

บริษัทจัดการได้ผ่านการรับรองเข้าเป็นสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านทุจริต (Collective Action Coalition Against Corruption หรือ CAC)

โครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต จัดขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อผลักดันให้เกิดการต่อต้านการทุจริตในวงกว้าง เป็นโครงการที่ได้รับการสนับสนุนการจัดทำโดยรัฐบาลและสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ ดำเนินการโดยความร่วมมือของ 8 องค์กรชั้นนำ อันได้แก่ สมาคมส่งเสริม สถาบันกรรมการบริษัทไทย หอการค้าไทย หอการค้านานาชาติ สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย สมาคมธนาคารไทย สมาธุรกิจตลาดทุน สมาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

ผู้ลงทุนสามารถดูแนวนโยบายการต่อต้านการคอร์รัปชันของบริษัทจัดการได้ที่เว็บไซต์ของบริษัทจัดการ www.bbblam.co.th



12. การควบคุมภายใน และการบริหารจัดการความเสี่ยง

12.1 สรุปความเห็นของหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน/หัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทจัดการ

ความเห็นของหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทจัดการ

จากการประเมินระบบการกำกับดูแลการปฏิบัติงานภายในบริษัทจัดการในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกองทุนเห็นว่า ระบบการกำกับดูแลมีความเหมาะสม โดยบริษัทจัดการได้จัดให้มีบุคลากรอย่างเพียงพอที่จะดำเนินการตามระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีระบบควบคุมและติดตามดูแลการดำเนินงานของผู้จัดการกองทุน ทำให้สามารถป้องกันทรัพย์สินของกองทุนจากการที่มีกรรมการ/ผู้บริหารนำไปใช้โดยมิชอบหรือไม่ มีอำนาจ การทำธุรกรรมกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง และบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน รวมถึงการกำกับดูแลในด้านต่างๆ อย่างเหมาะสมแล้วเช่นกัน

ความเห็นของหัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทจัดการ

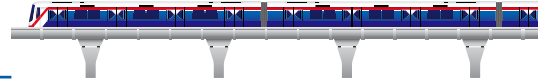
ฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบและประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในของฝ่ายงานต่างๆ ที่รับผิดชอบในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน ให้เป็นไปตามขั้นตอนการปฏิบัติงานที่กำหนด โดยการตรวจสอบและประเมินระบบการควบคุมภายในนี้เป็นไปตามแผนงานการตรวจสอบประจำปีที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ เนื่องจากฝ่ายตรวจสอบภายในเป็นฝ่ายงานที่มีความอิสระในการดำเนินงาน จึงรายงานผลการปฏิบัติงานโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ จากการประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน ฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเห็นว่าระบบการควบคุมภายในในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานมีความรัดกุมและเหมาะสม ไม่พบข้อบกพร่องที่เกี่ยวกับระบบควบคุมภายในที่เกี่ยวกับการจัดการกองทุนที่เป็นสาระสำคัญ มีการมอบหมายบุคคลากรให้ปฏิบัติหน้าที่อย่างเพียงพอและแบ่งแยกหน้าที่ความรับผิดชอบอย่างชัดเจน ทำให้สามารถปฏิบัติงานตามระบบการควบคุมภายในอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีการติดตามควบคุมดูแลการดำเนินงานของผู้บริหารทรัพย์สินอย่างเหมาะสม

12.2 หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน/หัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทจัดการ

12.2.1 หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทจัดการ

- (1) นายสุธีร์ คันธารวงสกุล เป็นผู้รับผิดชอบสูงสุดในหน่วยงาน Compliance & Legal เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของหน่วยงานทางการที่กำกับดูแลการประกอบธุรกิจของบริษัท โดยมีคุณสมบัติของผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท ดังนี้

ชื่อ-สกุล	ประวัติการศึกษา	ประสบการณ์การทำงานและการฝึกอบรมที่เกี่ยวข้อง	หน้าที่ความรับผิดชอบ
นายสุธีร์ คันธารวงสกุล	นิติศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์	<u>ประสบการณ์ทำงาน</u> Deputy Managing Director, Head of Compliance & Legal บลจ.บัวหลวง <u>การฝึกอบรมที่เกี่ยวข้อง</u> หลักสูตร Compliance Refresher Course	เป็นศูนย์กลางการกำกับดูแลการดำเนิน ธุรกิจของบริษัทจัดการให้เป็นไปตาม กฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ นโยบาย และข้อกำหนดของหน่วยงานทางการที่ เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ต. ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย หรือหน่วยงานทางการอื่นที่เกี่ยวข้องกับ การดำเนินธุรกิจของบริษัทจัดการ



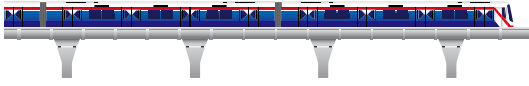
- (2) ในการประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 6/2555 ได้พิจารณาคุณสมบัติ วุฒิการศึกษา ประสบการณ์ และการอบรม ของนายสุธีร์ คันธารวงสกุล เห็นว่าเหมาะสมจึงแต่งตั้งให้เป็นผู้รับผิดชอบสูงสุดในหน่วยงาน Compliance & Legal เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของหน่วยงานทางการที่กำกับดูแลการประกอบธุรกิจของบริษัท
- (3) หน่วยงาน Compliance & Legal ซึ่งทำหน้าที่กำกับดูแลการปฏิบัติงาน เป็นหน่วยงานที่ขึ้นโดยตรงกับคณะกรรมการของบริษัท ดังนั้น ในการแต่งตั้ง ถอดถอน และโยกย้ายผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้าหน่วยงานนี้ จึงต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท

12.2.2 หัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทจัดการ

- (1) นางสาวสิริมา ประภาพานิชย์ เป็นผู้รับผิดชอบสูงสุดในฝ่ายตรวจสอบภายใน ทำหน้าที่ตรวจสอบและประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ของบริษัท โดยมีคุณสมบัติของผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายใน

ชื่อ-สกุล	ประวัติการศึกษา	ประสบการณ์การทำงานและการฝึกอบรมที่เกี่ยวข้อง	หน้าที่ความรับผิดชอบ
นางสาวสิริมา ประภาพานิชย์	ปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิตมหาวิทยาลัย อัสสัมชัญ และนิติศาสตร์ บัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัย ธรรมาธิราช	ประสบการณ์ทำงาน - Assistant Managing Director, Head of Internal Audit บลจ.บัวหลวง - Head of Internal Audit บมจ.โตเกียวมารีประกันภัย (ประเทศไทย) การฝึกอบรมที่เกี่ยวข้อง - COSO Internal Control - IT risk and IT Governance	ตรวจสอบและประเมินการปฏิบัติงานด้าน ต่างๆ อย่างเป็นอิสระ เพื่อให้มั่นใจว่าระบบ การควบคุมภายในด้านต่างๆ ดำเนินการ อย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล พร้อม ทั้งให้ข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงแก้ไขให้การ ปฏิบัติงานมีความรัดกุมและเหมาะสม

- (2) ในการประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 4/2560 ได้พิจารณาคุณสมบัติ วุฒิการศึกษา ประสบการณ์ และการอบรมของ นางสาวสิริมา ประภาพานิชย์ เห็นว่าเหมาะสมจึงแต่งตั้งให้เป็นผู้รับผิดชอบสูงสุดในฝ่ายตรวจสอบภายใน เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบและประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในของบริษัท
- (3) ฝ่ายตรวจสอบภายใน ทำหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานด้านต่างๆ เป็นหน่วยงานอิสระที่ขึ้นตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ ดังนั้น ในการแต่งตั้ง ถอดถอน และโยกย้ายผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้าฝ่ายงานนี้ จึงต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ

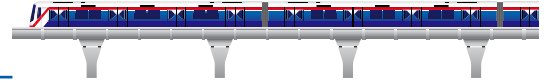


13. การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

13.1 รายการระหว่างกองทุนกับบริษัทจัดการและบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน

13.1.1 ธุรกรรมระหว่างกองทุนกับบริษัทจัดการและบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลที่เกี่ยวข้อง	วันที่ทำธุรกรรม	ประเภทธุรกรรม	ชื่อทรัพย์สิน	ประเภททรัพย์สิน	ชื่อผู้ออก	อัตราผลตอบแทน	มูลค่า (ล้านบาท)
บลจ. บัวหลวง*	4 เม.ย. 61	ซื้อหลักทรัพ์ผ่านบุคคลที่เกี่ยวข้อง	CB18607A	พันธบัตร	ธนาคารแห่งประเทศไทย	1.075%	79.85
บลจ. บัวหลวง*	11 เม.ย. 61	ซื้อหลักทรัพ์ผ่านบุคคลที่เกี่ยวข้อง	CB18607A	พันธบัตร	ธนาคารแห่งประเทศไทย	1.145%	74.87
บลจ. บัวหลวง*	2 พ.ค. 61	ซื้อหลักทรัพ์ผ่านบุคคลที่เกี่ยวข้อง	CB18607A	พันธบัตร	ธนาคารแห่งประเทศไทย	1.18%	514.42
บลจ. บัวหลวง*	8 พ.ค. 61	ซื้อหลักทรัพ์ผ่านบุคคลที่เกี่ยวข้อง	CB18607A	พันธบัตร	ธนาคารแห่งประเทศไทย	1.2%	54.95
บลจ. บัวหลวง*	8 พ.ค. 61	ซื้อหลักทรัพ์ผ่านบุคคลที่เกี่ยวข้อง	CB18607A	พันธบัตร	ธนาคารแห่งประเทศไทย	1.2%	19.98
บลจ. บัวหลวง*	23 พ.ค. 61	ซื้อหลักทรัพ์ผ่านบุคคลที่เกี่ยวข้อง	CB18607A	พันธบัตร	ธนาคารแห่งประเทศไทย	1.35%	99.95
บลจ. บัวหลวง*	19 มิ.ย. 61	ซื้อหลักทรัพ์ผ่านบุคคลที่เกี่ยวข้อง	CB18906A	พันธบัตร	ธนาคารแห่งประเทศไทย	1.2%	34.91
บลจ. บัวหลวง*	19 มิ.ย. 61	ซื้อหลักทรัพ์ผ่านบุคคลที่เกี่ยวข้อง	CB18906A	พันธบัตร	ธนาคารแห่งประเทศไทย	1.2%	14.96
บลจ. บัวหลวง*	27 มิ.ย. 61	ซื้อหลักทรัพ์ผ่านบุคคลที่เกี่ยวข้อง	CB18906A	พันธบัตร	ธนาคารแห่งประเทศไทย	1.31%	74.81
บลจ. บัวหลวง*	4 ก.ค. 61	ซื้อหลักทรัพ์ผ่านบุคคลที่เกี่ยวข้อง	CB18906A	พันธบัตร	ธนาคารแห่งประเทศไทย	1.37%	64.85
บลจ. บัวหลวง*	22 ส.ค. 61	ซื้อหลักทรัพ์ผ่านบุคคลที่เกี่ยวข้อง	CB18D06A	พันธบัตร	ธนาคารแห่งประเทศไทย	1.35%	94.63
บลจ. บัวหลวง*	19 ก.ย. 61	ซื้อหลักทรัพ์ผ่านบุคคลที่เกี่ยวข้อง	CB18D06A	พันธบัตร	ธนาคารแห่งประเทศไทย	1.35%	84.76
บลจ. บัวหลวง*	27 ก.ย. 61	ซื้อหลักทรัพ์ผ่านบุคคลที่เกี่ยวข้อง	CB18D06A	พันธบัตร	ธนาคารแห่งประเทศไทย	1.395%	69.82
บลจ. บัวหลวง*	27 ก.ย. 61	ซื้อหลักทรัพ์ผ่านบุคคลที่เกี่ยวข้อง	CB18D06C	พันธบัตร	ธนาคารแห่งประเทศไทย	1.2642%	29.93
บลจ. บัวหลวง*	13 พ.ย. 61	ซื้อหลักทรัพ์ผ่านบุคคลที่เกี่ยวข้อง	CB18D06A	พันธบัตร	ธนาคารแห่งประเทศไทย	1.4%	94.92
บลจ. บัวหลวง*	13 พ.ย. 61	ซื้อหลักทรัพ์ผ่านบุคคลที่เกี่ยวข้อง	CB18D06A	พันธบัตร	ธนาคารแห่งประเทศไทย	1.4%	29.98
บลจ. บัวหลวง*	13 พ.ย. 61	ซื้อหลักทรัพ์ผ่านบุคคลที่เกี่ยวข้อง	CB18D06A	พันธบัตร	ธนาคารแห่งประเทศไทย	1.4%	9.99
บลจ. บัวหลวง*	13 พ.ย. 61	ซื้อหลักทรัพ์ผ่านบุคคลที่เกี่ยวข้อง	CB18D06A	พันธบัตร	ธนาคารแห่งประเทศไทย	1.4%	64.95
บลจ. บัวหลวง*	13 พ.ย. 61	ซื้อหลักทรัพ์ผ่านบุคคลที่เกี่ยวข้อง	CB18D06A	พันธบัตร	ธนาคารแห่งประเทศไทย	1.4%	104.92
ธ.กรุงเทพ	28 พ.ค. 61	ซื้อหลักทรัพ์ผ่านบุคคลที่เกี่ยวข้อง	CB18830B	พันธบัตร	ธนาคารแห่งประเทศไทย	1.378%	149.49



บุคคลที่เกี่ยวข้อง	วันที่ทำธุรกรรม	ประเภทธุรกรรม	ชื่อทรัพย์สิน	ประเภททรัพย์สิน	ชื่อผู้ออก	อัตราผลตอบแทน	มูลค่า (ล้านบาท)
ธ.กรุงเทพ	28 ส.ค. 61	ซื้อหลักทรัพย์ผ่านบุคคลที่เกี่ยวข้อง	CB18N29B	พันธบัตร	ธนาคารแห่งประเทศไทย	1.235%	39.88
ธ.กรุงเทพ	27 พ.ย. 61	ซื้อหลักทรัพย์ผ่านบุคคลที่เกี่ยวข้อง	CB19228B	พันธบัตร	ธนาคารแห่งประเทศไทย	1.4%	158.45
ธ.กรุงเทพ	3 ธ.ค. 61	ซื้อหลักทรัพย์ผ่านบุคคลที่เกี่ยวข้อง	CB19307B	พันธบัตร	ธนาคารแห่งประเทศไทย	1.375%	54.81

หมายเหตุ : * เป็นการซื้อขายกับกองทุนอื่นภายใต้การจัดการของ บลจ.บัวหลวง

13.1.2 ความจำเป็นและสมเหตุสมผล

รายการระหว่างกองทุนกับบริษัทจัดการและบุคคลที่เกี่ยวข้องดังกล่าวข้างต้นเป็นไปตามเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไปและในราคาตลาด

13.1.3 นโยบายการทำธุรกรรมระหว่างกัน และแนวโน้มการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

บริษัทจัดการอาจมีความจำเป็นในการทำรายการระหว่างกันกับบุคคลที่เกี่ยวข้องในอนาคต หากเกิดกรณีดังกล่าว บริษัทจัดการจะกำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ ให้เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไปและในราคาตลาด ซึ่งสามารถเปรียบเทียบได้กับราคาและเงื่อนไขที่ให้กับบุคคลภายนอก (at arm's length basis) และจะปฏิบัติตามประกาศและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการทำรายการระหว่างกัน

13.1.4 แนวทางการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

1. ในการทำธุรกรรมกับบุคคลที่เกี่ยวข้อง บริษัทจัดการจะปฏิบัติให้เป็นไปตามที่ประกาศกำหนด
2. ธุรกรรมกับบุคคลที่เกี่ยวข้องต้องเป็นธุรกรรมที่ใช้ราคาเป็นธรรม
3. บุคคลที่มีส่วนได้เสียกับการทำธุรกรรมจะต้องไม่มีส่วนร่วมในการตัดสินใจเข้าทำธุรกรรมกับบุคคลที่เกี่ยวข้อง
4. การคิดค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการเข้าทำธุรกรรมกับบุคคลที่เกี่ยวข้องต้องอยู่ในอัตราที่เป็นธรรมและเหมาะสม

13.2 รายการระหว่างกองทุนกับผู้ดูแลผลประโยชน์และบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน

13.2.1 ธุรกรรมระหว่างกองทุนกับผู้ดูแลผลประโยชน์และบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน

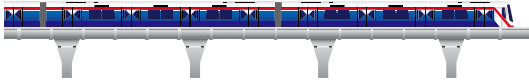
- ไม่มี -

13.2.2 ความจำเป็นและสมเหตุสมผล

- ไม่มี -

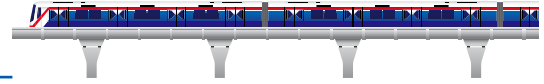
13.2.3 นโยบายการทำธุรกรรมระหว่างกันและแนวโน้มการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

บริษัทจัดการอาจมีความจำเป็นในการทำรายการระหว่างกันกับบุคคลที่เกี่ยวข้องในอนาคต หากเกิดกรณีดังกล่าว บริษัทจัดการจะกำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ ให้เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไปและในราคาตลาด ซึ่งสามารถเปรียบเทียบได้กับราคาและเงื่อนไขที่ให้กับบุคคลภายนอก (at arm's length basis) และจะปฏิบัติตามประกาศและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการทำรายการระหว่างกัน



13.2.4 แนวทางการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

1. ในการทำธุรกรรมกับผู้ดูแลผลประโยชน์และบุคคลที่เกี่ยวข้อง บริษัทจัดการจะปฏิบัติให้เป็นไปตามที่ประกาศกำหนด
2. ธุรกรรมกับบุคคลที่เกี่ยวข้องต้องเป็นธุรกรรมที่ใช้ราคาเป็นธรรม
3. บุคคลที่มีส่วนได้เสียกับการทำธุรกรรมจะต้องไม่มีส่วนร่วมในการตัดสินใจเข้าทำธุรกรรมกับบุคคลที่เกี่ยวข้อง
4. การคิดค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการเข้าทำธุรกรรมกับบุคคลที่เกี่ยวข้องต้องอยู่ในอัตราที่เป็นธรรมและเหมาะสม



13.3 ข้อมูลการรับผลประโยชน์ตอบแทนเนื่องจากการที่กองทุนใช้บริการบุคคลอื่น

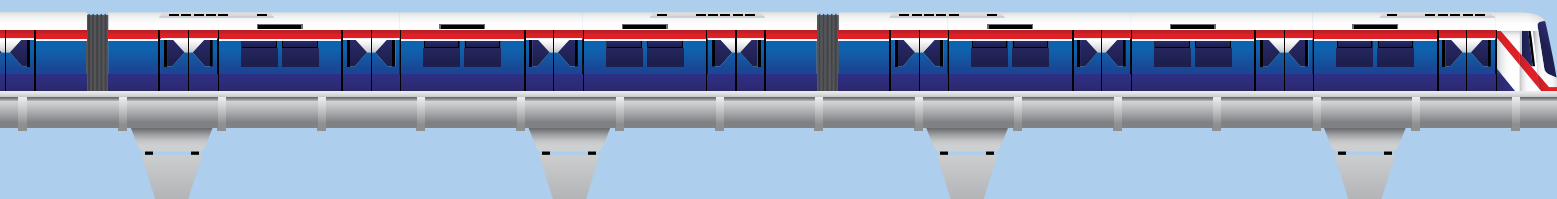
บริษัทที่ให้ผลประโยชน์	ผลประโยชน์ที่ได้รับ	เหตุผลในการรับผลประโยชน์
ธนาคารแห่งอเมริกาเนชั่นแนลแอสโซซิเอชัน	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
บมจ.ธนาคารกรุงศรีอยุธยา	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
บมจ.ธนาคารกรุงเทพ	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
ธนาคารบีเอ็นพี พารีบาส์	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
บมจ.ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
ธนาคารซิตีแบงก์ เอ็นเอ	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
ธนาคารดอยช์แบงก์	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
ธนาคารเจพีมอร์แกน เซส	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
บมจ.ธนาคารกสิกรไทย	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
บมจ.ธนาคารกรุงไทย	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
บมจ.ธนาคารธนาชาต	Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
บมจ.ธนาคารทีสโก้	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
บมจ.ธนาคารยูโอบี	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
บมจ.ธนาคารสแตนดาร์ด ชาร์เตอร์ด (ไทย)	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
บมจ.ธนาคารทหารไทย	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
ธนาคารฮ่องกงและเซี่ยงไฮ้	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
บมจ.ธนาคารไทยพาณิชย์	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
บจ.หลักทรัพย์ เอเซียพลัส	Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
บมจ.หลักทรัพย์ เคลิโอ (ประเทศไทย)	Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน

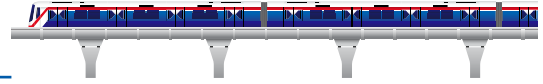


ส่วนที่ 4

ฐานการเงินและผลการดำเนินงาน

- ▶ 14. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ
- ▶ 15. การวิเคราะห์และคำอธิบายของ
บริษัทจัดการ (Management
Discussion and Analysis:
MD&A)
- ▶ 16. รายงานของผู้ดูแลผลประโยชน์





ส่วนที่ 4

ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

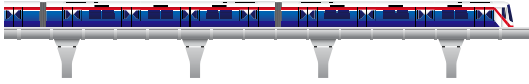
14. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

14.1 สรุปรายงานการสอบบัญชี

ผู้สอบบัญชีได้ให้ความเห็นสำหรับงบการเงินในรอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2562 อย่างไม่มีเงื่อนไข ดังนี้

ผู้สอบบัญชีให้ความเห็นว่า งบการเงินของกองทุนฯ แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 ผลการดำเนินงาน การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ กระแสเงินสด และข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกโรท โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตาม มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

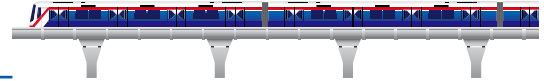
โดย บริษัท สำนักงาน ฮีวาย จำกัด



14.2 ตารางสรุปงบการเงิน

งบดุล ณ วันที่ 31 มีนาคม

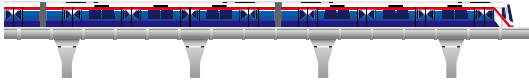
	(หน่วย : บาท)					
	2562		2561		2560	
	บาท	ร้อยละของ สินทรัพย์รวม	บาท	ร้อยละของ สินทรัพย์รวม	บาท	ร้อยละของ สินทรัพย์รวม
สินทรัพย์						
เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิตาม มูลค่ายุติธรรม (ราคาทุน: 61,432 ล้านบาท (2561 และ 2560: 61,432 ล้านบาท))	59,100,000,000	98.04	65,400,000,000	98.08	65,800,000,000	98.15
เงินลงทุนในหลักทรัพย์ตามมูลค่ายุติธรรม (ราคาทุน: 1,105 ล้านบาท (2561: 1,087 ล้านบาท และ 2560: 1,134 ล้านบาท))	1,106,545,817	1.84	1,088,323,303	1.63	1,136,194,431	1.69
เงินฝากธนาคาร	66,972,989	0.11	127,893,142	0.19	55,518,433	0.08
ลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	-	0.00	59,783,921	0.09	44,798,009	0.07
ลูกหนี้จากดอกเบี้ย	82,840	0.00	73,539	0.00	58,851	0.00
สินทรัพย์อื่น	4,831,122	0.01	4,948,286	0.01	5,103,794	0.01
รวมสินทรัพย์	60,278,432,768	100.00	66,681,022,191	100.00	67,041,673,518	100.00
หนี้สิน						
เจ้าหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	141,433,034	0.23	-	0.00	-	0.00
เจ้าหนี้อื่นและค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	9,585,938	0.02	6,908,289	0.01	7,020,512	0.01
ภาษีธุรกิจเฉพาะค้างจ่าย	6,015,255	0.01	4,201,538	0.01	6,827,525	0.01
เจ้าหนี้จากการซื้อเงินลงทุนในหลักทรัพย์	-	0.00	79,845,515	0.12	-	0.00
หนี้สินอื่น	2,081,899	0.00	2,031,131	0.00	2,004,317	0.00
รวมหนี้สิน	159,116,126	0.26	92,986,473	0.14	15,852,354	0.02
สินทรัพย์สุทธิ	60,119,316,642	99.74	66,588,035,718	99.86	67,025,821,164	99.98
สินทรัพย์สุทธิ						
ทุนจดทะเบียน						
หน่วยลงทุน 5,788,000,000 หน่วย มูลค่า หน่วยละ 10.6110 บาท (2561 และ 2560: มูลค่าหน่วยละ 10.6110 บาท)	61,416,468,000	101.89	61,416,468,000	92.10	61,416,468,000	91.61
ทุนที่ได้รับจากผู้ถือหน่วยลงทุน	61,416,468,000	101.89	61,416,468,000	92.10	61,416,468,000	91.61
กำไร (ขาดทุน) สะสม	(1,297,151,358)	(2.15)	5,171,567,718	7.76	5,609,353,164	8.37
สินทรัพย์สุทธิ	60,119,316,642	99.74	66,588,035,718	99.86	67,025,821,164	99.98
สินทรัพย์สุทธิต่อหน่วย	10.3868		11.5045		11.5801	



งบกำไรขาดทุน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม

(หน่วย : บาท)

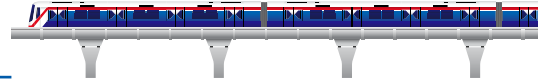
	2562		2561		2560	
	บาท	ร้อยละของ รายได้รวม	บาท	ร้อยละของ รายได้รวม	บาท	ร้อยละของ รายได้รวม
รายได้จากการลงทุน						
รายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิ รายได้สุทธิ*	4,603,000,520	99.62	4,696,266,294	99.66	4,576,047,778	99.62
ดอกเบี้ยรับ	17,652,577	0.38	16,133,785	0.34	17,490,773	0.38
รวมรายได้	4,620,653,097	100.00	4,712,400,079	100.00	4,593,538,551	100.00
ค่าใช้จ่าย						
ค่าธรรมเนียมการจัดการ	52,830,373	1.14	53,597,236	1.14	53,562,378	1.17
ค่าธรรมเนียมผู้ดูแลผลประโยชน์	14,088,099	0.30	14,292,596	0.30	14,283,301	0.31
ค่าธรรมเนียมนายทะเบียนหน่วยลงทุน	5,350,000	0.12	5,350,000	0.11	5,338,989	0.12
ค่าธรรมเนียมวิชาชีพ	12,544,041	0.27	7,777,249	0.17	9,608,076	0.21
ค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุน ตัดจำหน่าย	-	0.00	-	0.00	16,220,358	0.35
ค่าใช้จ่ายอื่น	10,459,823	0.23	9,881,789	0.21	11,926,017	0.26
รวมค่าใช้จ่าย	95,272,336	2.06	90,898,870	1.93	110,939,119	2.42
รายได้จากการลงทุนสุทธิ	4,525,380,761	97.94	4,621,501,209	98.07	4,482,599,432	97.58
รายการกำไร (ขาดทุน) สุทธิที่เกิดขึ้นจากเงินลงทุน	-	0.00	-	0.00	-	0.00
รายการกำไร (ขาดทุน) สุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นจาก เงินลงทุน	(6,300,031,837)	(136.35)	(399,946,655)	(8.49)	366,874,482	7.99
รวมรายการกำไร (ขาดทุน) สุทธิจากเงินลงทุน	(6,300,031,837)	(136.35)	(399,946,655)	(8.49)	366,874,482	7.99
การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจาก การดำเนินงาน	(1,774,651,076)	(38.41)	4,221,554,554	89.58	4,849,473,914	105.57
	บาท	ร้อยละของ รายได้จาก ค่าโดยสาร	บาท	ร้อยละของ รายได้จาก ค่าโดยสาร	บาท	ร้อยละของ รายได้จาก ค่าโดยสาร
*รายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอน สิทธิรายได้สุทธิ						
รายได้จากค่าโดยสาร	6,962,495,261	100.00	6,821,280,275	100.00	6,636,148,969	100.00
หัก: ค่าใช้จ่ายพนักงาน	(785,443,493)	(11.28)	(759,150,531)	(11.13)	(719,790,880)	(10.85)
ค่าซ่อมบำรุง	(467,616,564)	(6.72)	(464,253,594)	(6.81)	(427,268,594)	(6.44)
ค่าสาธารณูปโภค	(384,220,263)	(5.52)	(375,682,185)	(5.51)	(367,042,865)	(5.53)
ค่าเบี้ยประกันภัยทรัพย์สิน	(21,500,589)	(0.31)	(21,840,096)	(0.32)	(26,739,009)	(0.40)
ค่าใช้จ่ายในการขาย	(77,828,467)	(1.12)	(82,227,165)	(1.21)	(82,010,396)	(1.23)
ค่าใช้จ่ายในการบริหารและอื่นๆ	(114,805,176)	(1.65)	(101,047,026)	(1.48)	(104,180,249)	(1.57)
รายจ่ายฝ่ายทุน	(508,080,190)	(7.30)	(320,813,385)	(4.70)	(333,069,199)	(5.02)
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	(2,359,494,741)	(33.89)	(2,125,013,981)	(31.15)	(2,060,101,192)	(31.04)
รายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิ รายได้สุทธิ	4,603,000,520	66.11	4,696,266,294	68.85	4,576,047,777	68.96



งบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม

(หน่วย : บาท)

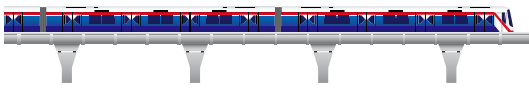
	2562	2561	2560
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน			
การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงาน	(1,774,651,076)	4,221,554,554	4,849,473,914
ปรับกระทบการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงานให้เป็น เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน			
การเพิ่มขึ้นของเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	-	-	(33,135,000)
การซื้อเงินลงทุนในหลักทรัพย์	(6,626,799,532)	(7,083,479,858)	(6,483,116,822)
การขายเงินลงทุนในหลักทรัพย์	6,545,000,000	7,225,000,000	6,709,000,000
การซื้อและขายเงินลงทุนในหลักทรัพย์สุทธิ	(81,799,532)	141,520,142	225,883,178
ลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิลดลง (เพิ่มขึ้น)	59,783,921	(14,985, 913)	(44,798,009)
ลูกหนี้จากดอกเบี้ยค้างรับลดลง (เพิ่มขึ้น)	(9,301)	(14,688)	1,469,736
สินทรัพย์อื่นลดลง	117,164	155,508	150,826
เจ้าหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิเพิ่มขึ้น (ลดลง)	141,433,034	-	(24,430,149)
เจ้าหนี้อื่นและค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้น (ลดลง)	2,677,649	(112,222)	(14,748,899)
ภาษีธุรกิจเฉพาะค้างจ่ายเพิ่มขึ้น (ลดลง)	1,813,717	(2,625,987)	1,238,907
หนี้สินอื่นเพิ่มขึ้น	50,768	26,814	1,477,680
ค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุนดัดจำหน่าย	-	-	16,220,358
ส่วนลดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์ดัดจำหน่าย	(16,300,334)	(13,750,154)	(13,227,187)
รายการ (กำไร) ขาดทุนสุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นจากเงินลงทุน	6,300,031,837	399,946,655	(366,874,482)
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	4,633,147,847	4,731,714,709	4,598,700,873
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน			
การจ่ายเงินมูลค่าหน่วยลงทุนจากการลงทุน	-	-	(370,432,000)
การแบ่งปันส่วนทุนให้ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน	(4,694,068,000)	(4,659,340,000)	(4,236,816,000)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(4,694,068,000)	(4,659,340,000)	(4,607,248,000)
เงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(60,920,153)	72,374,709	(8,547,127)
เงินฝากธนาคารต้นปี	127,893,142	55,518,433	64,065,560
เงินฝากธนาคารปลายปี	66,972,989	127,893,142	55,518,433



ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม

(หน่วย : บาท)

	2562	2561	2560
ข้อมูลผลการดำเนินงาน (ต่อหน่วย)			
มูลค่าสินทรัพย์สุทธิต้นปี	11.5045	11.5801	11.5382
บวก: รายได้จากกิจกรรมลงทุน			
รายได้จากการลงทุนสุทธิ	0.7818	0.7985	0.7745
รายการกำไร (ขาดทุน) สุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นจากเงินลงทุน	(1.0885)	(0.0691)	0.0634
รายได้จากกิจกรรมลงทุนทั้งสิ้น	(0.3067)	0.7294	0.8379
หัก: การจ่ายคืนมูลค่าหน่วยลงทุนจากการลดทุน	-	-	(0.0640)
การแบ่งปันส่วนทุนให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุน	(0.8110)	(0.8050)	(0.7320)
มูลค่าสินทรัพย์สุทธิปลายปี	10.3868	11.5045	11.5801
อัตราส่วนการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงานต่อ			
มูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี (ร้อยละ)	(2.70)	6.32	7.25
มูลค่าสินทรัพย์สุทธิปลายปี	60,119,316,642	66,588,035,718	67,025,821,164
มูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี	65,826,659,522	66,782,170,165	66,876,292,580



14.3 อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม

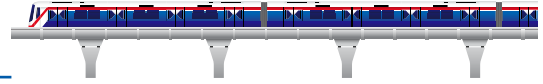
	2562	2561	2560
ผลการดำเนินงานในภาพรวม (ร้อยละ)			
อัตราส่วนของการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงานต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิ ถัวเฉลี่ยระหว่างปี*	(2.70)	6.32	7.25
อัตราส่วนของรายได้จากการลงทุนรวมต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี	7.02	7.06	6.87
อัตราส่วนของค่าใช้จ่ายรวมต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี	0.14	0.14	0.17
อัตราส่วนของรายได้จากการลงทุนสุทธิต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี	6.87	6.92	6.70
อัตราส่วนของจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของการซื้อขายและการเพิ่มขึ้นของเงินลงทุน ระหว่างปีต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี**	0.37	0.35	0.37
* มูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี เป็นการถัวเฉลี่ยตามจำนวนวันทั้งปี ของมูลค่าสินทรัพย์สุทธิในแต่ละเดือน			
** การซื้อขายและเพิ่มขึ้นของเงินลงทุนไม่นับรวมเงินฝากธนาคารและเงินลงทุนในตั๋วสัญญาใช้เงิน และการซื้อขายเงินลงทุนต้องเป็น รายการซื้อหรือขาย เงินลงทุนอย่างแท้จริง ซึ่งไม่รวมถึงการซื้อโดยมีสัญญาขายคืน หรือการขายโดยมีสัญญาซื้อคืน			
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	7.48	14.01	86.79
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	7.45	13.96	86.45
อัตราส่วนความสามารถในการหาทำไร (ร้อยละ)			
อัตราส่วนรายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิต่อรายได้รวม	99.62	99.66	99.62
อัตราส่วนรายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิต่อรายได้ ค่าโดยสาร	66.11	68.85	68.96
อัตราส่วนค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวมต่อรายได้ค่าโดยสาร	33.89	31.15	31.04
อัตราส่วนค่าใช้จ่ายรวมต่อรายได้รวม	2.06	1.93	2.42
อัตราส่วนรายได้จากการลงทุนสุทธิต่อรายได้รวม	97.94	98.07	97.58
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น* (ร้อยละ)	7.14	6.92	6.70
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์** (ร้อยละ)	7.13	6.91	6.70
อัตรากาหมุนของสินทรัพย์*** (เท่า)	0.07	0.07	0.07
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน			
อัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์สุทธิ (เท่า)	0.003	0.001	0.000
อัตรากาจ่ายผลตอบแทน**** (ร้อยละ)	99.76	99.94	99.68

* อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้นคำนวณจากรายได้จากการลงทุนสุทธิหารด้วยส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย ((ส่วนของผู้ถือหุ้นต้นงวด + ส่วนของผู้ถือหุ้นปลายงวด)/2)

** อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์คำนวณจากรายได้จากการลงทุนสุทธิหารด้วยสินทรัพย์รวมเฉลี่ย ((สินทรัพย์รวมต้นงวด + สินทรัพย์รวมปลายงวด)/2)

*** อัตรากาหมุนของสินทรัพย์คำนวณจากรายได้รวมหารด้วยสินทรัพย์รวมเฉลี่ย ((สินทรัพย์รวมต้นงวด+สินทรัพย์รวมปลายงวด)/2)

**** อัตรากาจ่ายผลตอบแทนคำนวณจากเงินปันผลและเงินลงทุนที่ประกาศจ่ายสำหรับผลการดำเนินงานในงวดที่เกี่ยวข้องหารด้วยรายได้จากการลงทุนสุทธิ (โดยไม่รวมรายการกำไร(ขาดทุน)สุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการวัดค่าเงินลงทุน)



15. การวิเคราะห์และคำอธิบายของบริษัทจัดการ (Management Discussion and Analysis : MD&A)

15.1 การวิเคราะห์การดำเนินงานที่ผ่านมา

การวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานในส่วนนี้ ควรอ่านคู่กับงบการเงินสำหรับปี 2561/62 งบการเงินสำหรับปี 2560/61 พร้อมทั้งหมายเหตุประกอบงบการเงินสำหรับปีนั้นๆ

15.1.1 ภาพรวมของการดำเนินงานและการเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญ

- ภาพรวมของการดำเนินงาน

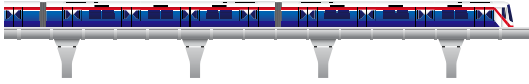
สำหรับปี 2561/62 กองทุนมีรายได้รวมจากการลงทุน เท่ากับ 4,620.65 ล้านบาท โดยอัตราส่วนของรายได้จากการลงทุนรวมต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี 2561/62 ของกองทุน เท่ากับร้อยละ 7.02 ลดลงร้อยละ 0.04 จากร้อยละ 7.06 ในปี 2560/61 สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิลดลง

กองทุนมีค่าใช้จ่ายรวมสำหรับปี 2561/62 เท่ากับ 95.27 ล้านบาท โดยอัตราส่วนของค่าใช้จ่ายรวมต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี 2561/62 ของกองทุน เท่ากับร้อยละ 0.14 ไม่เปลี่ยนแปลงจากปี 2560/61

กองทุนมีรายได้จากการลงทุนสุทธิสำหรับปี 2561/62 เท่ากับ 4,525.38 ล้านบาท อัตราส่วนของรายได้จากการลงทุนสุทธิต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี 2561/62 ของกองทุน เท่ากับร้อยละ 6.87 ลดลงร้อยละ 0.05 จากร้อยละ 6.92 ในปี 2560/61 เนื่องจากรายได้ลดลง

อัตราส่วนของจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของการซื้อขายและการเพิ่มขึ้นของเงินลงทุนระหว่างปีต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี 2561/62 เท่ากับร้อยละ 0.37 เพิ่มขึ้นเล็กน้อยร้อยละ 0.02 จากร้อยละ 0.35 ในปี 2560/61

สำหรับปี 2561/62 สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2562 กองทุนมีการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงาน (1,774.65) ล้านบาท เนื่องจากกองทุนมีการรับรู้รายการขาดทุนสุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นจากเงินลงทุนจำนวน 6,300.00 ล้านบาท จากมูลค่าเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิตามมูลค่ายุติธรรมลดลงมาอยู่ที่ 59,100.00 ล้านบาท จาก 65,400.00 ล้านบาทในปีก่อน จากการประเมินมูลค่าทรัพย์สินใหม่ ซึ่งต้องทำทุก 3 ปี โดยราคาประเมินครั้งนี้ลดลงจากครั้งก่อน เนื่องจากประมาณการรายได้ค่าโดยสารสุทธิลดลง โดยมีการปรับประมาณการรายได้ค่าโดยสารลดลงจากหลายปัจจัย อาทิ ประมาณการอัตราค่าโดยสารทางเศรษฐกิจ และอัตราเงินเฟ้อที่ลดลง โครงสร้างอัตราค่าโดยสารของรถไฟฟ้าสายอื่นๆ (ที่มีค่าแรกเข้าครั้งเดียว) การเลื่อนการปรับปรุงรางคู่และการปิดปรับปรุงสถานีสะพานตากสิน การย้ายจุดจอดรถตู้ที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ และการชะลอการเปิดรถไฟฟ้าสายต่างๆ เป็นต้น กองทุนมีมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปีเท่ากับ 65,826.66 ล้านบาท ทำให้อัตราส่วนของการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงานต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี 2561/62 อยู่ที่ร้อยละ (2.70) ลดลงร้อยละ 9.02 จากร้อยละ 6.32 ในปี 2560/61 เนื่องจากมีขาดทุนสุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นจากเงินลงทุนสูง



- การเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญ

วันที่ 23 พฤษภาคม 2559 บีทีเอสซีได้ทำสัญญาซื้อรถไฟฟ้า 46 ขบวน (184 ตู้) กับ บริษัท ซีอาร์อาร์ซี ซางซุน เรลเวย์ วิอีเคิล จำกัด (CRRC) และซีเมนส์ เพื่อบริการให้บริการเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และ ช่วงแครี่-เคหะฯ

ทั้งนี้ จะจัดสรรให้เป็นค่าใช้จ่ายของกองทุน เป็นจำนวน 12 ตู้ เพื่อบริการจำนวนผู้โดยสารที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นสำหรับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก โดยคาดว่าจะใช้เงินลงทุนทั้งหมดประมาณ 650 ล้านบาท โดยแบ่งชำระในช่วงรอบปีบัญชี 2559/60-2562/63 ในอัตรา ร้อยละ 38 ร้อยละ 23 ร้อยละ 13 และ ร้อยละ 26 ตามลำดับ

วันที่ 10 สิงหาคม 2559 กองทุน บีทีเอสซี และ บริษัท เอไอเอ จำกัด (“เอไอเอ”) ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงการก่อสร้างสถานีสึกษาวิทยา (S4) ในมูลค่าไม่เกิน 650 ล้านบาท โดยกองทุนและเอไอเอ ร่วมรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างฝ่ายละครึ่งหนึ่ง

วันที่ 3 เมษายน 2560 บีทีเอสซีได้เปิดให้บริการส่วนต่อขยายสายสีเขียวใต้ (แครี่-เคหะฯ) สถานีแรกคือสถานีสำโรง (E15)

วันที่ 1 ตุลาคม 2560 บีทีเอสซีได้ปรับค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ (Effective Fare) เป็นอัตราเท่ากับ 16-44 บาท

บีทีเอสซีได้ปรับราคาโดยสารของบัตรโดยสารประเภท 30 วัน ทั้งสำหรับผู้โดยสารทั่วไป และสำหรับผู้โดยสาร - นักศึกษา เพิ่มขึ้น 1 บาท ต่อเที่ยว

บีทีเอสซีคงราคาโดยสารของบัตรโดยสารประเภทเติมเงินไว้ที่อัตราเดิม 15-42 บาท จนถึงวันที่ 31 มีนาคม 2561

วันที่ 1 เมษายน 2561 บีทีเอสซีได้ประกาศโปรโมชั่นค่าโดยสารของบัตรโดยสารประเภทเติมเงิน ให้เก็บในราคา 15-43 บาท (ลดลง 1 บาทจากค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ (Effective Fare))

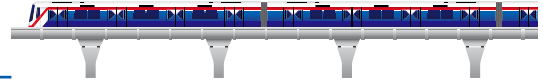
วันที่ 6 ธันวาคม 2561 บีทีเอสซีได้เปิดให้บริการส่วนต่อขยายสายสีเขียวใต้ (สำโรง-เคหะฯ)

15.1.2 ความสามารถในการทำกำไร

งบกำไรขาดทุน

รายได้จากการลงทุนสุทธิสำหรับปี 2561/62 เท่ากับ 4,525.38 ล้านบาท ลดลง 96.12 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.08 เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการลงทุนสุทธิสำหรับปี 2560/61 ที่ 4,621.50 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

รายได้รวมสำหรับปี 2561/62 เท่ากับ 4,620.65 ล้านบาท ลดลงจาก 4,712.40 ล้านบาท ในปี 2560/61 จำนวน 91.75 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.95 โดยลดลงจากรายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักตามสัญญาสัมปทานที่ลดลงจาก



- 1) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสำหรับปี 2561/62 เพิ่มขึ้นจำนวน 234.48 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.03 เท่ากับ 2,359.49 ล้านบาท จาก 2,125.01 ล้านบาท ในปี 2560/61 (รายละเอียดค่าใช้จ่ายแจกแจงในหัวข้อ 14.1 ตารางสรุปงบการเงิน ในงบกำไรขาดทุนข้างต้น) สาเหตุหลักมาจาก
 - รายจ่ายฝ่ายทุนเพิ่มขึ้น 187.27 ล้านบาท หรือร้อยละ 58.37 โดยรายจ่ายหลักสำหรับปี 2561/62 เป็นค่าปรับปรุงระบบการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร (AFC upgrade 266.91 ล้านบาท) ค่าปรับปรุงคลื่นวิทยุสื่อสาร (100.45 ล้านบาท) และ ค่ารถไฟฟ้าใหม่ (84.47 ล้านบาท) ขณะที่รายจ่ายหลักสำหรับปี 2560/61 เป็นค่ารถไฟฟ้าใหม่ (149.92 ล้านบาท) ค่าปรับปรุงคลื่นวิทยุสื่อสาร (65.96 ล้านบาท) และค่าปรับปรุงระบบการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร (AFC upgrade 58.43 ล้านบาท)
 - ค่าใช้จ่ายพนักงานเพิ่มขึ้น 26.29 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.46 เนื่องจากการปรับฐานเงินเดือนพนักงานประจำปี และผลประโยชน์พนักงานเพิ่มขึ้น
 - ค่าใช้จ่ายในการบริหารเพิ่มขึ้น 13.76 ล้านบาท หรือร้อยละ 13.62 สาเหตุหลักเนื่องมาจากการเปลี่ยนตัวโดยสารสำหรับการเดินทางเที่ยวเดียว (Single Journey Tickets) จากบัตรแถบแม่เหล็กเป็นบัตรแบบบาง (Thin cards) เพื่อรองรับระบบ AFC

อย่างไรก็ตาม บางส่วนหักกลับกับ

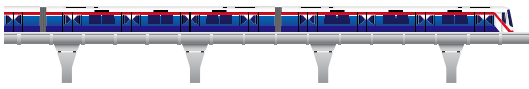
- 2) รายได้ค่าโดยสารสำหรับปี 2561/62 ที่เพิ่มขึ้นจำนวน 141.21 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.07 เท่ากับ 6,962.50 ล้านบาท จาก 6,821.28 ล้านบาท ในปี 2560/61 เนื่องจากรับรู้การปรับอัตราค่าโดยสารเต็มปีทีปรับปรุงเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2560 และการปรับราคาค่าโดยสารบัตรเติมเงินเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2561

ค่าใช้จ่ายรวมสำหรับปี 2561/62 เท่ากับ 95.27 ล้านบาท (ประกอบด้วยค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายในการบริหารกองทุน 84.81 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายอื่น 10.46 ล้านบาท) เพิ่มขึ้น 4.37 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.81 จากจำนวน 90.90 ล้านบาท ในปี 2560/61 (ประกอบด้วยค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายในการบริหารกองทุน 81.02 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายอื่น 9.88 ล้านบาท) สาเหตุหลักเนื่องจากในปีนี้ กองทุนมีค่าธรรมเนียมวิชาชีพสูงขึ้น จากการว่าจ้างผู้ประเมินอิสระในการคำนวณมูลค่าเงินลงทุน

รายการขาดทุนสุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นจากเงินลงทุน ในปี 2561/62 เท่ากับ 6,300.03 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการปรับมูลค่าเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิลดลงให้เป็นไปตามมูลค่ายุติธรรม (จากเดิม 65,400.00 ล้านบาท เป็น 59,100.00 ล้านบาท) จากการประเมินมูลค่าทรัพย์สินใหม่ ซึ่งต้องทำทุก 3 ปี โดยราคาประเมินครั้งนี้อยู่ต่ำกว่าครั้งก่อน เนื่องจากประมาณการรายได้ค่าโดยสารสุทธิลดลง โดยมีการปรับประมาณการรายได้ค่าโดยสารลดลงจากหลายปัจจัย อาทิ ประมาณการอัตราค่าโดยสารรายเที่ยวทางเศรษฐกิจและอัตราเงินเฟ้อที่ลดลง โครงสร้างอัตราค่าโดยสารของรถไฟฟ้าสายอื่นๆ (ที่มีค่าแรกเข้าครั้งเดียว) การเลื่อนการปรับปรุงรางคู่และการปิดปรับปรุงสถานีสะพานตากสิน การย้ายจุดจอดรถตู้ที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ และการชะลอการเปิดรถไฟฟ้าสายต่างๆ เป็นต้น

การวิเคราะห์อัตราส่วนความสามารถในการหากำไร

สำหรับปี 2561/62 กองทุนมีอัตราส่วนรายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิต่อรายได้รวม เท่ากับร้อยละ 99.62 ลดลงเล็กน้อยร้อยละ 0.04 จากร้อยละ 99.66 สำหรับปี 2560/61 เป็นผลมาจากรายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิที่ลดลง เมื่อวิเคราะห์อัตราส่วนรายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิต่อรายได้ค่าโดยสารสำหรับปี 2561/62 เท่ากับร้อยละ 66.11 ลดลง



ร้อยละ 2.74 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2560/61 ที่ร้อยละ 68.85 เนื่องจากอัตราส่วนค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวมเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 11.03) สูงกว่าอัตราส่วนรายได้ค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้น (ร้อยละ 2.07) โดยอัตราส่วนค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวมต่อรายได้ค่าโดยสารสำหรับปี 2561/62 เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.74 เป็นร้อยละ 33.89 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2560/61 ที่ร้อยละ 31.15

อัตราส่วนค่าใช้จ่ายรวมต่อรายได้รวมในปี 2561/62 เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.13 เป็นร้อยละ 2.06 จากร้อยละ 1.93 ในปี 2560/61 สาเหตุหลักเนื่องจากปี 2561/62 กองทุนมีค่าธรรมเนียมวิชาชีพสูงขึ้น จากการว่าจ้างผู้ประเมินอิสระ ในการคำนวณมูลค่าเงินลงทุน

เมื่อพิจารณาอัตราส่วนรายได้จากการลงทุนสุทธิต่อรายได้รวมสำหรับปี 2561/62 เท่ากับร้อยละ 97.94 ลดลงร้อยละ 0.13 จากร้อยละ 98.07 ในปี 2560/61 เนื่องจากรายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิลดลง

15.1.3 ความสามารถในการบริหารทรัพย์สิน

งบดุล

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 กองทุนมีสินทรัพย์รวมจำนวน 60,278.43 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ 59,100.00 ล้านบาท (ลดลง 6,300.00 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.63 จาก 65,400.00 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 จากการประเมินมูลค่า) เงินลงทุนในหลักทรัพย์และเงินฝากธนาคาร 1,173.52 ล้านบาท (ลดลง 42.70 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.51 จาก 1,216.22 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561) และสินทรัพย์อื่น 4.91 ล้านบาท (ลดลง 59.89 ล้านบาท หรือร้อยละ 92.42 จาก 64.80 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561) สาเหตุหลักมาจากปีนี้มีมียอดลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ) รวมมีสินทรัพย์รวมลดลง 6,402.59 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.60 จาก 66,681.02 ล้านบาท ณ 31 มีนาคม 2561

สินทรัพย์สุทธิ (NAV) ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 เท่ากับ 60,119.32 ล้านบาท ลดลง 6,468.72 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.71 จาก 66,588.04 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 สินทรัพย์สุทธิ (NAV) ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 คิดเป็น 10.3868 บาทต่อหน่วย ลดลง 1.1177 บาทต่อหน่วย

การวิเคราะห์อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน

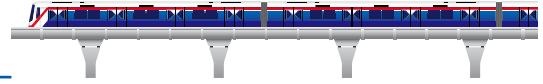
กองทุนมีอัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ ในปี 2561/62 เท่ากับร้อยละ 7.13 เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.22 จากร้อยละ 6.91 ในปี 2560/61 เนื่องจากในปี 2561/62 กองทุนมีสินทรัพย์ถาวรเฉลี่ยลดลง

สำหรับอัตราภาระหนี้ของสินทรัพย์ของกองทุน ในปี 2561/62 เท่ากับ 0.07 เท่า ไม่เปลี่ยนแปลงจากปี 2560/61

15.1.4 ความสามารถในการชำระหนี้

งบดุล

หนี้สินรวมของกองทุน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 มีจำนวน 159.12 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 66.13 ล้านบาท หรือร้อยละ 71.12 จาก 92.99 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 สาเหตุหลักมาจากเจ้าหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธียังไม่ครบกำหนดชำระค่าง ณ สิ้นปีนี้ ทั้งนี้ หนี้สินรวมของกองทุนมีหนี้สินระยะยาวจำนวน 1.55 ล้านบาท เป็นเงินค่าประกันผลงานที่หักไว้ โดยกองทุนไม่มีหนี้สินจากการกู้ยืมเงิน



การวิเคราะห์อัตราส่วนสภาพคล่อง

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 กองทุนมีอัตราส่วนสภาพคล่อง เท่ากับ 7.48 เท่า ลดลงจาก 14.01 เท่า ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 ทั้งนี้เนื่องจากกองทุนมีหนี้สินระยะสั้น ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 เพิ่มขึ้นตามรายละเอียดดังกล่าวข้างต้น

อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็วของกองทุน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 เท่ากับ 7.45 เท่า ลดลงจาก 13.96 เท่า ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 ด้วยเหตุผลเช่นเดียวกับอัตราส่วนสภาพคล่องดังกล่าวข้างต้น

จากอัตราส่วนสภาพคล่องดังกล่าว กองทุนยังคงมีความสามารถในการชำระหนี้ระยะสั้นและมีความคล่องตัวในการชำระหนี้ระยะสั้นอยู่

15.1.5 สภาพคล่องและความเพียงพอของเงินทุน

งบกระแสเงินสด

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 กองทุนมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 66.97 ล้านบาท ลดลง จำนวน 60.92 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 47.63 เมื่อเปรียบเทียบกับ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 ที่จำนวน 127.89 ล้านบาท

(1) แหล่งที่มาและใช้ไปของเงินทุน

สำหรับปี 2561/62 กองทุนมีเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 4,633.15 ล้านบาท ลดลง 98.57 ล้านบาท เมื่อเทียบกับปี 2560/61 ที่กองทุนมีเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 4,731.71 ล้านบาท แม้ว่าในปีนี้กองทุนจะมีการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงานติดลบ สาเหตุหลักเกิดจาก

- รายการขาดทุนสุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นจากเงินลงทุน ซึ่งเป็นรายการที่ไม่ใช่เงินสด ทำให้มียอดบวกกลับกับการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงาน
- มีรายการเจ้าหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิเพิ่มขึ้น
- มีรายการลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิลดลง

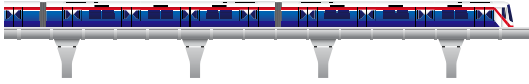
แต่บางส่วนหักกลับกับ

- มีการซื้อเงินลงทุนในหลักทรัพย์สุทธิ

แหล่งเงินทุนใช้ไปของกองทุนในปี 2561/62 เกิดจากกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน กองทุนมีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 4,694.07 ล้านบาท เป็นการแบ่งปันส่วนทุนให้กับผู้ถือหน่วยลงทุนทั้งสิ้น เพิ่มขึ้นจากปี 2560/61 จำนวน 34.73 ล้านบาท

(2) รายจ่ายลงทุน & แผนรายจ่ายลงทุน

สำหรับปี 2561/62 กองทุนมีรายจ่ายลงทุนสำหรับเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิจำนวน 508.08 ล้านบาท โดยแบ่งเป็น 1) ค่ารถไฟใหม่และอุปกรณ์เกี่ยวเนื่อง 84.47 ล้านบาท 2) ค่าเครื่องจักรและอุปกรณ์ 375.24 ล้านบาท 3) ค่าอะไหล่สำรอง 18.11 ล้านบาท และ 4) อุปกรณ์และเฟอร์นิเจอร์สำหรับสำนักงาน 30.26 ล้านบาท ซึ่งรายจ่ายลงทุนดังกล่าวเป็นรายจ่ายเพื่อใช้ในการบริหารการเดินรถไฟ และเป็นรายจ่ายที่เป็นไปตามที่กำหนดในโครงการและสืบเนื่องมาจากปีก่อน โดยรายจ่ายลงทุนหลักค่าเครื่องจักรและอุปกรณ์สำหรับปี 2561/62 ประกอบด้วย



- ค่าปรับปรุงระบบการเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง (Automatic Fare Collection System and Relevant Equipments) 266.91 ล้านบาท
- ค่าปรับปรุงคลื่นความถี่ใหม่ของระบบวิทยุ 100.45 ล้านบาท

ทั้งนี้ รายจ่ายลงทุนที่เกิดขึ้นในปี 2561/62 ต่ำกว่าแผนรายจ่ายลงทุนที่ประมาณการไว้ที่ 701.67 ล้านบาท จำนวน 193.59 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจาก

- การชะลอการชำระค่ารถไฟและอุปกรณ์เกี่ยวเนื่อง 118.68 ล้านบาท
- การชะลอการชำระค่าปรับปรุงระบบการเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง (Automatic Fare Collection System and Relevant Equipments) 23.48 ล้านบาท

สำหรับปี 2560/61 กองทุนมีรายจ่ายลงทุนสำหรับเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ จำนวน 320.81 ล้านบาท โดยแบ่งเป็น 1) ค่าเครื่องจักรและอุปกรณ์ 284.58 ล้านบาท 2) ค่าอะไหล่สำรอง 20.88 ล้านบาท และ 3) อุปกรณ์และเฟอร์นิเจอร์สำหรับสำนักงาน 15.35 ล้านบาท ซึ่งรายจ่ายลงทุนดังกล่าวเป็นรายจ่ายเพื่อใช้ในการบริหารการเดินรถไฟฟ้า และเป็นรายจ่ายที่เป็นไปตามที่กำหนดในโครงการและสืบเนื่องมาจากปีก่อน โดยรายจ่ายลงทุนหลักค่าเครื่องจักรและอุปกรณ์สำหรับปี 2560/61 ประกอบด้วย

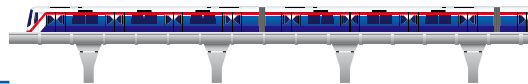
- ค่ารถไฟใหม่และอุปกรณ์เกี่ยวเนื่อง 149.92 ล้านบาท
- ค่าปรับปรุงคลื่นความถี่ใหม่ของระบบวิทยุ 65.96 ล้านบาท
- ค่าปรับปรุงระบบการเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง (Automatic Fare Collection System and Relevant Equipments) 58.43 ล้านบาท

ทั้งนี้ รายจ่ายลงทุนที่เกิดขึ้นในปี 2560/61 ต่ำกว่าแผนรายจ่ายลงทุนที่ประมาณการไว้ที่ 620.17 ล้านบาท จำนวน 299.36 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจาก

- การชะลอการชำระค่าปรับปรุงระบบการเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง (Automatic Fare Collection System and Relevant Equipments) 90.83 ล้านบาท
- การชะลอการชำระค่าปรับปรุงคลื่นความถี่ใหม่ของระบบวิทยุ 90.31 ล้านบาท
- การชะลอการชำระค่ารถไฟและอุปกรณ์เกี่ยวเนื่องและอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินต่างประเทศ แข็งค่าขึ้น 35.03 ล้านบาท
- การชะลอค่าปรับปรุงสถานีสะพานตากสิน 30.00 ล้านบาท

สำหรับแผนรายจ่ายลงทุนสำหรับกองทุนในปี 2562/63 ทางบีทีเอสซีมีแผนรายจ่ายทั้งสิ้น 495.85 ล้านบาท แบ่งเป็น 1) ค่ารถไฟไฟฟ้าใหม่และอุปกรณ์ต่อเนื่อง 190.29 ล้านบาท 2) ค่าเครื่องจักรและอุปกรณ์ 209.67 ล้านบาท 3) ค่าอะไหล่สำรอง 43.47 ล้านบาท และ 4) ค่าอุปกรณ์และเฟอร์นิเจอร์สำหรับสำนักงาน 52.42 ล้านบาท โดยแผนรายจ่ายลงทุนหลักสำหรับค่าเครื่องจักรและอุปกรณ์ แบ่งเป็น

- ค่าปรับปรุงระบบการเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง (Automatic Fare Collection System and Relevant Equipments) 116.52 ล้านบาท
- ค่าปรับปรุงทางขึ้น-ลงสถานี 50.00 ล้านบาท
- ค่าปรับปรุงคลื่นความถี่ใหม่ของระบบวิทยุ 33.77 ล้านบาท



นอกจากนี้ ในปี 2562/63 ทางกองทุนมีแผนการลงทุนในการปรับปรุงสถานศึกษาวิทยา 156.00 ล้านบาท และการปรับปรุงสถานีสะพานตากสิน 25.00 ล้านบาท โดยกองทุนจะบันทึกเงินลงทุนดังกล่าวเป็นเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

(3) ความสามารถในการจัดหาแหล่งเงินทุนเพิ่มเติม

กองทุนคาดว่าจะยังมีเงินทุนเพียงพอ เพื่อใช้ในการดำเนินงานโดยไม่ต้องมีการกู้ยืมเงิน แต่ถ้าหากกองทุนมีความจำเป็นที่จะกู้ยืมเงิน กองทุนก็คาดว่าจะทำได้ไม่ยาก เนื่องจากอัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์ยังอยู่ในสัดส่วนที่ต่ำดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น

(4) ความสามารถในการชำระหนี้และการปฏิบัติตาม Covenant

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 หนี้สินรวมของกองทุน มีจำนวน 159.12 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 66.13 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 71.12 จาก 92.99 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 สาเหตุหลักมาจากเจ้าหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิยังไม่ครบกำหนดชำระค่าง ณ สิ้นปีนี้ โดยหนี้สินรวมของกองทุนมีหนี้สินระยะยาวจำนวน 1.55 ล้านบาท เป็นเงินค่าประกันผลงานที่หักไว้ โดยกองทุนไม่มีหนี้สินจากการกู้ยืมเงิน

การวิเคราะห์อัตราส่วนนโยบายทางการเงิน

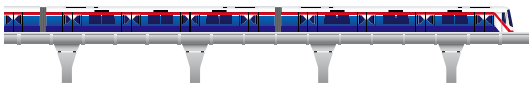
กองทุนมีอัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์สุทธิ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 เท่ากับ 0.003 เท่า เพิ่มขึ้นจากอัตรา 0.001 เท่า ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 โดยกองทุนมีสินทรัพย์สุทธิมากกว่าหนี้สินมาก แสดงว่ากองทุนมีความสามารถในการจัดหาเงินทุนจากหนี้สินได้อีกมาก

15.1.6 การจ่ายเงินให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนของกองทุน

การจ่ายเงินให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนของกองทุน สำหรับผลการดำเนินงานในรอบปีบัญชี 2561/62 จะเป็นผลรวมของการจ่ายเงินปันผลครั้งที่ 21-23 รวมเป็นเงินปันผล 0.611 บาท/หน่วย และการจ่ายคืนเงินลงทุนครั้งที่ 4 จำนวน 0.169 บาท/หน่วย รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 0.780 บาท/หน่วย สำหรับผลการดำเนินงานในรอบปีบัญชี 2560/61 การจ่ายเงินให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนจะเป็นจำนวนการจ่ายเงินปันผลครั้งที่ 17-20 รวมเป็นเงินปันผล 0.798 บาท/หน่วย รายละเอียดเพิ่มเติมจากตารางในหัวข้อ 8.3.2 ประวัติการจ่ายเงินปันผล และการจ่ายคืนเงินลงทุน โดยคิดเป็นอัตราผลตอบแทนจากเงินปันผลดังนี้

อัตราผลตอบแทนจากเงินปันผลเมื่อเปรียบเทียบกับ	ปี 2561/62 (ร้อยละ)	ปี 2560/61 (ร้อยละ)
ราคาที่ออกเสนอขายหน่วยลงทุนครั้งแรก (ราคา IPO เท่ากับ 10.80 บาท)	5.66	7.39
มูลค่าที่ตราไว้หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 1 (10.723 บาท)	5.70	7.44
มูลค่าที่ตราไว้หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 2 (10.675 บาท)	5.72	7.48
มูลค่าที่ตราไว้หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 3 (10.611 บาท)	5.76	7.52
มูลค่าที่ตราไว้หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 4 (10.442 บาท)	5.85	7.64
ราคาตลาด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 (11.90 บาท)	5.13	6.71
ราคาตลาด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 (12.10 บาท)	5.05	6.60

หมายเหตุ มูลค่าทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่กองทุนลงทุนจะลดลงตามอายุสิทธิในรายได้สุทธิดังกล่าวที่เหลืออยู่ โดยผู้ถือหน่วยลงทุนจะได้รับเงินจากการลงทุนในรูปของเงินปันผลและการคืนเงินลงทุนด้วยการลดทุน และเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาตามสิทธิในการรับประโยชน์จากรายได้สุทธิหรือที่เกี่ยวกับรายได้สุทธิของกิจการดังกล่าวที่กองทุนได้ลงทุนไว้ มูลค่าหน่วยลงทุนอาจลดลงจนถึงศูนย์บาทได้



การวิเคราะห์อัตราส่วนนโยบายทางการเงิน

อัตราการจ่ายเงินให้แก่ผู้ถือหุ้นของกองทุน สำหรับรอบปีบัญชี 2561/62 แบ่งเป็นการจ่ายเงินปันผลร้อยละ 78.15 และ การจ่ายคืนเงินทุนร้อยละ 21.61 รวมเป็นร้อยละ 99.76 ของรายได้จากการลงทุนสุทธิ (ไม่รวมรายการกำไร(ขาดทุน)สุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นจากเงินลงทุน) ใกล้เคียงกับอัตราการจ่ายเงินให้แก่ผู้ถือหุ้นของกองทุนที่ร้อยละ 99.94 สำหรับรอบปีบัญชี 2560/61 แสดงให้เห็นว่ากองทุนได้จ่ายเงินให้แก่ผู้ถือหุ้นของกองทุนในระดับที่สูงเกือบทั้งหมดของกำไรของกองทุน

15.2 ปัจจัยหรือเหตุการณ์ที่อาจมีผลกระทบในอนาคต

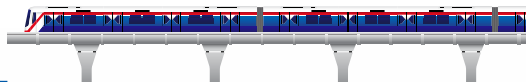
15.2.1 รายจ่ายลงทุน

บีทีเอสซีมีแผนรายจ่ายลงทุนสำหรับกองทุนในปี 2562/63 เป็นจำนวนทั้งสิ้น 495.85 ล้านบาท แบ่งเป็น 1) ค่ารถไฟไฟฟ้าใหม่และอุปกรณ์ต่อเนื่อง 190.29 ล้านบาท 2) ค่าเครื่องจักรและอุปกรณ์ 209.67 ล้านบาท 3) ค่าอะไหล่สำรอง 43.47 ล้านบาท และ 4) ค่าอุปกรณ์และเฟอร์นิเจอร์สำหรับสำนักงาน 52.42 ล้านบาท โดยแผนรายจ่ายลงทุนหลักสำหรับค่าเครื่องจักรและอุปกรณ์ จะเป็นค่าปรับปรุงระบบการเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง (Automatic Fare Collection System and Relevant Equipments) 116.52 ล้านบาท ค่าปรับปรุงทางขึ้น-ลงสถานี 50.00 ล้านบาท และ ค่าปรับปรุงคลื่นความถี่ใหม่ของระบบวิทยุ 33.77 ล้านบาท

นอกจากนี้ ในปี 2562/63 กองทุนมีแผนการลงทุนในการปรับปรุงสถานีสึกษาวิทยา 156.00 ล้านบาท และการปรับปรุงสถานีสะพานตากสิน 25.00 ล้านบาท โดยกองทุนจะบันทึกเงินลงทุนดังกล่าวเป็นเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

15.2.2 สัญญาซ่อมบำรุง

วันที่ 15 กันยายน 2557 บีทีเอสซีได้ทำสัญญาซ่อมบำรุงโครงการระบบขนส่งมวลชนกับซีเมนส์ เป็นระยะเวลา 15 ปี โดยมีระยะเวลาเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2558 ถึงวันที่ 4 ธันวาคม 2572 (สิ้นสุดสัญญาสัมปทาน) ภายใต้สัญญาดังกล่าว บีทีเอสซีมีภาระผูกพันเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาและค่าธรรมเนียมการจัดหาอะไหล่ซ่อมบำรุงของโครงการ (ส่วนหลักและส่วนต่อขยาย) (รวมงานซ่อมบำรุงรถไฟครั้งใหญ่- Train overhaul ในอนาคต) ตลอดระยะเวลา 15 ปี โดยค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในแต่ละปีจะคำนวณโดยนำมูลค่าของสัญญาในปีที่ 1 ปรับเพิ่มขึ้นโดยอิงตามดัชนีราคาผู้บริโภคของแต่ละปี โดยมูลค่าของสัญญาในปีที่ 1 มีจำนวนเงินประมาณ 253 ล้านบาท และ 3 ล้านยูโร โดยภาระผูกพันดังกล่าวจะถูกบันทึกเป็นส่วนเพื่อเรียกเก็บจากกองทุน ตามหลักเกณฑ์และข้อสมมติฐานที่เหมาะสม สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2562 กองทุนมีค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บภายใต้สัญญาซ่อมบำรุง เป็นจำนวนเงิน 235.90 ล้านบาท และ 3.00 ล้านยูโร (2561 : 232.56 ล้านบาท และ 2.95 ล้านยูโร)



16. รายงานของผู้ดูแลผลประโยชน์



รายงานของผู้ดูแลผลประโยชน์

เรียน ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน

กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกโร

ตามที่ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน) ("ธนาคาร") ในฐานะผู้ดูแลผลประโยชน์ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกโร ("กองทุน") ได้ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ดูแลผลประโยชน์ของกองทุน ซึ่งบริหารจัดการโดย บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด สำหรับระยะเวลา วันที่ 1 เมษายน 2561 ถึง วันที่ 31 มีนาคม 2562 และรอบระยะเวลา 6 เดือนหลังของปีบัญชี ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2561 ถึง วันที่ 31 มีนาคม 2562

ธนาคารฯ เห็นว่าสำหรับรอบระยะเวลาดังกล่าว บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด ได้บริหารจัดการกองทุนโดยในสาระสำคัญเป็นไปตามโครงการจัดการกองทุน ซึ่งได้รับอนุมัติจากสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตลอดจนข้อผูกพันที่ทําไว้กับผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน ภายใต้พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535

ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน)

(นายวิน สุริโยทัย)
ผู้จัดการ

ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน)

5 เมษายน 2562

โทรศัพท์ 02-724-5421

กรุณาติดต่อ คุณจิระประภา ธงไชย N.

ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน)
100 ถนนสาทรเหนือ สยาม บงกั
กรุงเทพฯ 10500

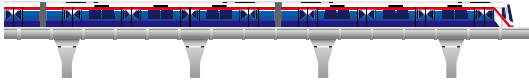
โทรศัพท์ +66 (0) 2724 4000
โทรสาร +66 (0) 2724 4444

ทะเบียนเลขที่ 0107530000498

Standard Chartered Bank (Thai) Public Company Limited
100 North Sathorn Road, Silom
Bangrak, Bangkok 10500 Thailand
<http://www.standardchartered.co.th>

Tel +66 (0) 2724 4000
Fax +66 (0) 2724 4444

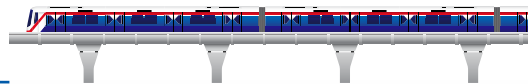
Registration No. 0107530000498



เอกสารแนบ

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต และงบการเงิน





EY Office Limited
33rd Floor, Lake Rajada Office Complex
193/136-137 Rajadaplek Road
Klongtoey, Bangkok 10110
G.P.O.Box 1047, Bangkok 10501, Thailand
Tel: +66 2264 9090
Fax: +66 2264 0789-90
ey.com

บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด
ชั้น 33 อาคารเลคไรดา
193/136-137 ถนนรัชดาภิเษก
คลองเตย กรุงเทพฯ 10110
ตู้ ป.ณ. 1047 กรุงเทพฯ 10501
โทรศัพท์: +66 2264 9090
โทรสาร: +66 2264 0789-90
ey.com

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอต่อผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนของกองทุนรวม โครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอส โกโรท

ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินของกองทุนรวม โครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอส โกโรท (กองทุนฯ) ซึ่งประกอบด้วยงบดุล และงบประกอบรายละเอียดเงินลงทุน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 งบกำไรขาดทุน งบแสดงการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ งบกระแสเงินสด และข้อมูลทางการเงินที่สำคัญสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุประกอบงบการเงินและสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 ผลการดำเนินงาน การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ กระแสเงินสด และข้อมูลทางการเงินที่สำคัญสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของ กองทุนรวม โครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอส โกโรท โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตาม มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในวรรค ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจาก กองทุนฯตามข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนด โดยสภาวิชาชีพบัญชีในส่วนที่เกี่ยวข้อง กับการตรวจสอบงบการเงิน และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณอื่นๆตามที่ระบุในข้อกำหนด นั้นด้วย ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดง ความเห็นของข้าพเจ้า

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่างๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจของผู้ประกอบวิชาชีพของข้าพเจ้า ในการตรวจสอบงบการเงินสำหรับงวดปัจจุบัน ข้าพเจ้าได้นำเรื่องเหล่านี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบ งบการเงิน โดยรวมและในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับ เรื่องเหล่านี้

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตามความรับผิดชอบที่ได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมความรับผิดชอบที่เกี่ยวกับเรื่องเหล่านี้ด้วย การปฏิบัติงานของข้าพเจ้าได้รวมวิธีการตรวจสอบที่ออกแบบมาเพื่อตอบสนองต่อการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ผลของวิธีการตรวจสอบของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมวิธีการตรวจสอบสำหรับเรื่องเหล่านี้ด้วย ได้ใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงิน โดยรวม

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ พร้อมวิธีการตรวจสอบมีดังต่อไปนี้

การวัดมูลค่าของเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

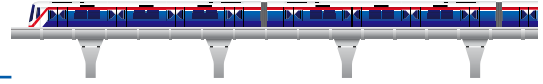
ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7 กองทุนฯ มีเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิซึ่งแสดงตามมูลค่ายุติธรรมในงบดุล ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 เป็นจำนวนเงิน 59,100 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 98 ของสินทรัพย์รวม เงินลงทุนดังกล่าวไม่มีการซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องและไม่สามารถหาราคาเทียบเคียงได้สำหรับเงินลงทุนอย่างเดียวกันหรือคล้ายคลึงกัน ผู้บริหารกองทุนฯ จึงกำหนดราคายุติธรรมของเงินลงทุนดังกล่าวโดยอ้างอิงจากราคาประเมินที่ประเมินโดยผู้ประเมินราคาอิสระโดยใช้เกณฑ์วิธีพิจารณาจากรายได้

ผู้บริหารกองทุนฯ ต้องใช้ดุลยพินิจที่สำคัญเกี่ยวกับการคาดการณ์ผลการดำเนินงานในอนาคตและการประเมินแผนงานในอนาคตในการบริหารเงินลงทุนดังกล่าว รวมถึงการกำหนดอัตราคิดลดและสมมติฐานที่สำคัญ ข้าพเจ้าจึงให้ความสำคัญกับการตรวจสอบการวัดมูลค่าเงินลงทุนดังกล่าว

ข้าพเจ้าได้ทำความเข้าใจเกี่ยวกับการคำนวณมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิพิจารณาขอบเขตและวัตถุประสงค์ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของผู้ประเมินราคาอิสระ และประเมินเทคนิคและแบบจำลองที่ผู้ประเมินราคาอิสระเลือกใช้ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินที่จัดทำโดยผู้ประเมินราคาอิสระ ตลอดจนพิจารณาความสม่ำเสมอของการใช้เทคนิคและแบบจำลองดังกล่าว รวมถึงประเมินความรู้ความสามารถและความเป็นอิสระของผู้ประเมินราคาอิสระดังกล่าว โดยการตรวจสอบกับข้อมูลสาธารณะ นอกจากนี้ ข้าพเจ้าได้สอบถามข้อมูลที่จำเป็นและความสมเหตุสมผลของสมมติฐานหลักที่ใช้ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุน มีการเปรียบเทียบข้อมูลผลการดำเนินงานที่เกิดขึ้นจริงกับข้อมูลที่ใช้ในการประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคต เพื่อประเมินการใช้ดุลยพินิจของผู้บริหารกองทุนฯ ในการประมาณผลการดำเนินงานดังกล่าว ตลอดจนทดสอบการคำนวณมูลค่ายุติธรรมตามแบบจำลองและข้อสมมติข้างต้น

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารกองทุนฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ซึ่งรวมถึงข้อมูลทั้งหมดอยู่ในรายงานประจำปีของกองทุนฯ (แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่แสดงอยู่ในรายงานนั้น) ซึ่งคาดว่าจะถูกจัดเตรียมให้กับข้าพเจ้าภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้



ความเห็นของข้าพเจ้าต้องการเงิน ไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ข้อสรุปในลักษณะการให้ความเชื่อมั่นในรูปแบบใดๆต่อข้อมูลอื่นนั้น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวเนื่องกับการตรวจสอบงบการเงินคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นนั้นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้าหรือไม่ หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อข้าพเจ้าได้อ่านรายงานประจำปีของกองทุนฯตามที่กล่าวข้างต้น และหากสรุปได้ว่ามีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะสื่อสารเรื่องดังกล่าวให้ผู้บริหารกองทุนฯทราบเพื่อให้มีการดำเนินการแก้ไขที่เหมาะสมต่อไป

ความรับผิดชอบของผู้บริหารกองทุนฯต้องการเงิน

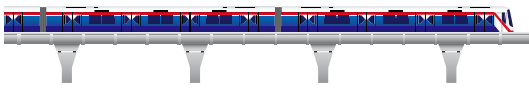
ผู้บริหารกองทุนฯมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้ โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารกองทุนฯพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารกองทุนฯรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกองทุนฯในการดำเนินงานต่อเนื่อง การเปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องในกรณีที่มีเรื่องดังกล่าว และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องเว้นแต่ผู้บริหารกองทุนฯมีความตั้งใจที่จะเลิกกองทุนฯหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องอีกต่อไปได้

ผู้บริหารกองทุนฯมีหน้าที่ในการสอดคล้องดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกองทุนฯ

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

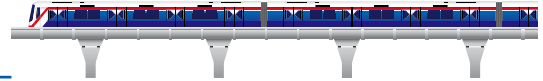
การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงิน โดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อการคำนวณอย่างสมเหตุสมผลได้ว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้



ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเชิงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานดังต่อไปนี้ด้วย

- ระบุและประเมินความเสี่ยงที่อาจมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกองทุนฯ
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารกองทุนฯ ใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่ผู้บริหารกองทุนฯ จัดทำ
- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารกองทุนฯ และสรุปจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกองทุนฯ ในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ หากข้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะต้องให้ข้อสังเกตไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้าถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องในงบการเงิน หรือหากเห็นว่าการเปิดเผยดังกล่าวไม่เพียงพอ ข้าพเจ้าจะแสดงความเห็นที่เปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของข้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กองทุนฯ ต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่องได้
- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประเมินว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้บริหารกองทุนฯ ในเรื่องต่างๆ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า



ข้าพเจ้าได้ให้คำรับรองแก่ผู้บริหารกองทุนฯ ว่าข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความ
เป็นอิสระและได้สื่อสารกับผู้บริหารกองทุนฯ เกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมด ตลอดจนเรื่องอื่นซึ่งข้าพเจ้าเชื่อว่า
มีเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระของข้าพเจ้าและมาตรการที่ข้าพเจ้าใช้เพื่อ
ป้องกันไม่ให้ข้าพเจ้าขาดความเป็นอิสระ

จากเรื่องทั้งหลายที่สื่อสารกับผู้บริหารกองทุนฯ ข้าพเจ้าได้พิจารณาเรื่องต่างๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดในการตรวจสอบ
งบการเงินในงวดปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ข้าพเจ้าได้อธิบายเรื่องเหล่านี้ไว้ในรายงาน
ของผู้สอบบัญชี เว้นแต่กฎหมายหรือข้อบังคับห้ามไม่ให้เปิดเผยเรื่องดังกล่าวต่อสาธารณะ หรือในสถานการณ์ที่
ยากที่จะเกิดขึ้น ข้าพเจ้าพิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของข้าพเจ้าเพราะการกระทำดังกล่าว
สามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ที่ผู้มีส่วนได้เสีย
สาธารณะจะได้จากการสื่อสารดังกล่าว

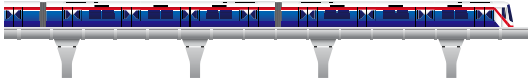
ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบงานสอบบัญชีและการนำเสนอรายงานฉบับนี้

พิณผกา อัครนพงศ์

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 5767

บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

กรุงเทพฯ: 24 พฤษภาคม 2562



กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกโร
งบดุล

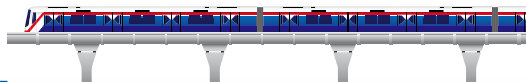
ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	2562	2561
สินทรัพย์			
เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิตามมูลค่ายุติธรรม (ราคาทุน: 61,432 ล้านบาท (2561: 61,432 ล้านบาท))	6	59,100,000,000	65,400,000,000
เงินลงทุนในหลักทรัพย์ตามมูลค่ายุติธรรม (ราคาทุน: 1,105 ล้านบาท (2561: 1,087 ล้านบาท))		1,106,545,817	1,088,323,303
เงินฝากธนาคาร	9	66,972,989	127,893,142
ลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	10	-	59,783,921
ลูกหนี้จากดอกเบี้ย		82,840	73,539
สินทรัพย์อื่น		4,831,122	4,948,286
รวมสินทรัพย์		60,278,432,768	66,681,022,191
หนี้สิน			
เจ้าหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	10	141,433,034	-
เจ้าหนี้อื่นและค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		9,585,938	6,908,289
ภาษีธุรกิจเฉพาะค้างจ่าย		6,015,255	4,201,538
เจ้าหนี้จากการซื้อเงินลงทุนในหลักทรัพย์		-	79,845,515
หนี้สินอื่น		2,081,899	2,031,131
รวมหนี้สิน		159,116,126	92,986,473
สินทรัพย์สุทธิ		60,119,316,642	66,588,035,718
สินทรัพย์สุทธิ			
ทุนจดทะเบียน			
หน่วยลงทุน 5,788,000,000 หน่วย มูลค่าหน่วยละ 10.6110 บาท	11	61,416,468,000	61,416,468,000
ทุนที่ได้รับจากผู้ถือหน่วยลงทุน		61,416,468,000	61,416,468,000
กำไร (ขาดทุน) สะสม	12	(1,297,151,358)	5,171,567,718
สินทรัพย์สุทธิ		60,119,316,642	66,588,035,718
สินทรัพย์สุทธิต่อหน่วย		10.3868	11.5045
จำนวนหน่วยลงทุนที่จำหน่ายแล้วทั้งหมด ณ วันสิ้นปี (หน่วย)		5,788,000,000	5,788,000,000

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายวินัย หิรัญย์กัญญาภาส)
กรรมการผู้จัดการ



กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง มีพิธีเปิดตัว
ณ อาคารเดอะวียลลิเนอรัล

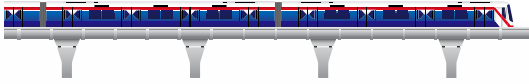
กรมส่งเสริมพาณิชย์ใช้การจับคู่ตลาดประเภทของสินค้า

[illegible]

ความยากจะบอกว่าเป็นตัวหนึ่งของความมี

P. Stuk

(นายวิฑูรย์ พันธ์พัฒนวิทย์กุล)



กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกโร
งบกำไรขาดทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2562

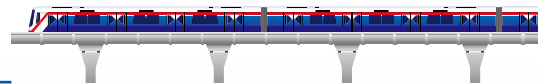
(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	2562	2561
รายได้จากการลงทุน			
รายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	8, 10	4,603,000,520	4,696,266,294
ดอกเบี้ยรับ		17,652,577	16,133,785
รวมรายได้		4,620,653,097	4,712,400,079
ค่าใช้จ่าย			
ค่าธรรมเนียมการจัดการ	10	52,830,373	53,597,236
ค่าธรรมเนียมผู้ดูแลผลประโยชน์		14,088,099	14,292,596
ค่าธรรมเนียมนายทะเบียน		5,350,000	5,350,000
ค่าธรรมเนียมวิชาชีพ		12,544,041	7,777,249
ค่าใช้จ่ายอื่น		10,459,823	9,881,789
รวมค่าใช้จ่าย		95,272,336	90,898,870
รายได้จากการลงทุนสุทธิ		4,525,380,761	4,621,501,209
รายการขาดทุนสุทธิจากเงินลงทุน			
รายการขาดทุนสุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นจากเงินลงทุน		(6,300,031,837)	(399,946,655)
รวมรายการขาดทุนสุทธิจากเงินลงทุน		(6,300,031,837)	(399,946,655)
การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงาน		(1,774,651,076)	4,221,554,554

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายวินัย หิรัญย์กัญญาภาส)

กรรมการผู้จัดการ



กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2562

(หน่วย: บาท)

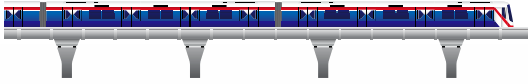
หมายเหตุ	2562	2561
การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงานในระหว่างปี		
รายได้จากการลงทุนสุทธิ	4,525,380,761	4,621,501,209
รายการขาดทุนสุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นจากเงินลงทุน	(6,300,031,837)	(399,946,655)
การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงาน	(1,774,651,076)	4,221,554,554
การแบ่งปันส่วนทุนให้ผู้ถือหุ้นรายไตรมาสในระหว่างปี	13 (4,694,068,000)	(4,659,340,000)
การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิในระหว่างปี	(6,468,719,076)	(437,785,446)
สินทรัพย์สุทธิต้นปี	66,588,035,718	67,025,821,164
สินทรัพย์สุทธิปลายปี	60,119,316,642	66,588,035,718

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายวินัย หิรัญย์กัญญา โสภาก)

กรรมการผู้จัดการ





กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสไออาร์
งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2562

(หน่วย: บาท)

	2562	2561
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน		
การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงาน	(1,774,651,076)	4,221,554,554
ปรับกระทบการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงานให้เป็น		
- เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน		
การซื้อเงินลงทุนในหลักทรัพย์	(6,626,799,532)	(7,083,479,858)
การขายเงินลงทุนในหลักทรัพย์	6,545,000,000	7,225,000,000
การซื้อและขายเงินลงทุนในหลักทรัพย์สุทธิ	(81,799,532)	141,520,142
ลูกหนี้จากสัญญาซื้อและ โอนสิทธิรายได้สุทธิ (เพิ่มขึ้น) ลดลง	59,783,921	(14,985,913)
ลูกหนี้จากคอกเบี้ยค้างรับเพิ่มขึ้น	(9,301)	(14,688)
สินทรัพย์อื่นลดลง	117,164	155,508
เจ้าหนี้จากสัญญาซื้อและ โอนสิทธิรายได้สุทธิเพิ่มขึ้น	141,433,034	-
เจ้าหนี้อื่นและค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้น (ลดลง)	2,677,649	(112,222)
ภาษีธุรกิจเฉพาะค้างจ่ายเพิ่มขึ้น (ลดลง)	1,813,717	(2,625,987)
หนี้สินอื่นเพิ่มขึ้น	50,768	26,814
ส่วนลดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์ตัดจำหน่าย	(16,300,334)	(13,750,154)
รายการขาดทุนสุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นจากเงินลงทุน	6,300,031,837	399,946,655
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	4,633,147,847	4,731,714,709
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน		
การแบ่งปันส่วนทุนให้ผู้ถือหุ้นรายละ	(4,694,068,000)	(4,659,340,000)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(4,694,068,000)	(4,659,340,000)
เงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(60,920,153)	72,374,709
เงินฝากธนาคารต้นปี	127,893,142	55,518,433
เงินฝากธนาคารปลายปี	66,972,989	127,893,142

ข้อมูลกระแสเงินสดเปิดเผยเพิ่มเติม

รายการที่มีใช้เงินสด

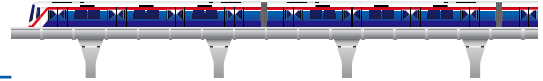
ซื้อเงินลงทุนโดยยังไม่ได้จ่ายชำระ

- 79,845,515

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายวินัย หิรัญชัยกุลไชย)

กรรมการผู้จัดการ



กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง มีทีเอสอาร์
ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2562

(หน่วย: บาท)

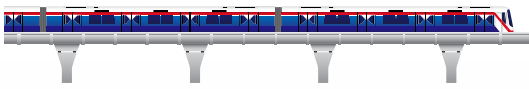
	2562	2561	2560	2559	2558
ข้อมูลผลการดำเนินงาน (ต่อหน่วย)					
มูลค่าสินทรัพย์สุทธิต้นปี	11,5045	11,5801	11,5382	11,3145	11,2481
รายได้จากกิจกรรมลงทุน					
รายได้จากการลงทุนสุทธิ	0.7818	0.7985	0.7745	0.6946	0.6081
รายการกำไร (ขาดทุน) สุทธิที่มิได้เกิดขึ้นจากเงินลงทุน	(1.0885)	(0.0691)	0.0634	0.2401	0.1573
รายได้จากกิจกรรมลงทุนทั้งสิ้น	(0.3067)	0.7294	0.8379	0.9347	0.7654
หัก: การจ่ายคืนมูลค่าหน่วยลงทุนจากการถอดทุน	-	-	(0.0640)	(0.0480)	(0.0770)
การแบ่งปันส่วนทุนให้ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน	(0.8110)	(0.8050)	(0.7320)	(0.6630)	(0.6220)
มูลค่าสินทรัพย์สุทธิปลายปี	10,3868	11,5045	11,5801	11,5382	11,3145
อัตราส่วนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงาน					
ต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี (ร้อยละ)	(2.70)	6.32	7.25	8.22	6.80
อัตราส่วนทางการเงินและข้อมูลประกอบเพิ่มเติมที่สำคัญ					
มูลค่าสินทรัพย์สุทธิปลายปี (บาท)	60,119,316,642	66,588,035,718	67,025,821,164	66,783,595,250	65,488,368,815
อัตราส่วนของค่าใช้จ่ายรวมต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิ					
ถัวเฉลี่ยระหว่างปี (ร้อยละ)	0.14	0.14	0.17	0.72	0.71
อัตราส่วนของรายได้จากการลงทุนรวมต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิ					
ถัวเฉลี่ยระหว่างปี (ร้อยละ)	7.02	7.06	6.87	6.83	6.12
อัตราส่วนของจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของการซื้อขายและการเพิ่มขึ้นของ					
เงินลงทุนระหว่างปีต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี (ร้อยละ)*	0.37	0.35	0.37	0.15	0.23
มูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี (บาท)	65,826,659,522	66,782,170,165	66,876,292,580	65,850,435,234	65,130,616,710

* การซื้อขายเงินลงทุนไม่นับรวมเงินค่าถอนการและเงินลงทุนในตั๋วสัญญาใช้เงิน และการซื้อขายเงินลงทุนต้องเป็นรายการซื้อหรือขายเงินลงทุนอย่างแท้จริง
ซึ่งไม่รวมถึงการซื้อ โดยมีสัญญาขายคืน หรือการขายโดยมีสัญญาซื้อคืน

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของการเงินนี้

(นายวินัย จิตกร)

กรรมการผู้จัดการ



กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2562

1. ลักษณะของกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท

กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท (“กองทุนฯ”) เป็นกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานที่ระบุเฉพาะเจาะจงโดยมีการกำหนดธุรกิจโครงสร้างพื้นฐานที่ลงทุนไว้เป็นการแน่นอนแล้วในรายละเอียดของโครงการ โครงการได้จัดตั้งและจดทะเบียนเป็นกองทุนรวมประเภทไม่รับซื้อคืนหน่วยลงทุน เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 โดยไม่มีการกำหนดอายุของโครงการ กองทุนฯระดมเงินลงทุนจากประชาชนและผู้ลงทุนทั่วไป โดยมีวัตถุประสงค์หลักในการนำเงินที่ได้จากการระดมเงินลงทุนไปลงทุนในธุรกิจโครงสร้างพื้นฐาน กองทุนฯได้ลงทุนเริ่มแรกในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิจากการดำเนินงานของระบบรถไฟฟ้าสายหลักของบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บีทีเอสซี”) ซึ่งครอบคลุมระยะทาง 23.5 กิโลเมตร ได้แก่ สายสุขุมวิท ระยะทาง 17.0 กิโลเมตรจากสถานีหมอชิตถึงสถานีอ่อนนุช และสายสีลม ระยะทาง 6.5 กิโลเมตรจากสถานีสนามกีฬาแห่งชาติถึงสถานีสะพานตากสิน (“ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก”) ทั้งนี้กองทุนฯอาจดำเนินกิจกรรมอื่น ๆ เพื่อก่อให้เกิดรายได้และผลตอบแทนแก่กองทุนฯ และผู้ถือหน่วยลงทุนภายใต้ขอบเขตที่สามารถกระทำได้ตามหลักเกณฑ์ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และกฎข้อบังคับอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งอาจรวมถึงการลงทุนในหลักทรัพย์อื่น และ/หรือการหาดอกผลอื่นใดภายใต้กฎหมายหลักทรัพย์ และ/หรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยได้รับหน่วยลงทุนของกองทุนฯ เป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนและให้เริ่มซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยได้ตั้งแต่วันที่ 19 เมษายน 2556

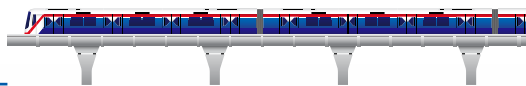
กองทุนฯบริหารงานโดยบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด (“บริษัทจัดการฯ”) โดยมีธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ดูแลผลประโยชน์ของกองทุนฯ

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ถือหน่วยลงทุนรายใหญ่ ซึ่งถือหน่วยลงทุนร้อยละ 33.33 ของจำนวนหน่วยลงทุนที่ออกและจำหน่ายแล้ว

2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดในพระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 และจัดทำขึ้นตามหลักเกณฑ์และรูปแบบที่กำหนดในมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 106 เรื่อง การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินธุรกิจเฉพาะด้านการลงทุน

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่กองทุนฯใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินฉบับภาษาไทยนี้



3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่

ก. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในปัจจุบัน

ในระหว่างปี กองทุนฯได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง (ปรับปรุง 2560) จำนวนหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2561 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงและอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัตินี้ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของกองทุนฯ

ข. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือ
หลังวันที่ 1 มกราคม 2562

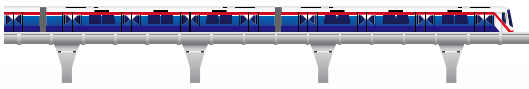
สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง (ปรับปรุง 2561) และฉบับใหม่จำนวนหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2562 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน

บริษัทจัดการฯ เชื่อว่ามาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงดังกล่าวส่วนใหญ่จะไม่มีผลกระทบ
 อย่างเป็นสาระสำคัญต่อการเงินเมื่อนำมาถือปฏิบัติ อย่างไรก็ตาม มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับ
 ใหม่ซึ่งได้มีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญ สามารถสรุปได้ดังนี้

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 เรื่อง รายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 ใช้แทนมาตรฐานการบัญชีและการตีความมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้องต่อไปนี้

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง สัญญาก่อสร้าง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง รายได้
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง รายได้ - รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับ บริการโฆษณา
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง สัญญาสำหรับการก่อสร้าง อสังหาริมทรัพย์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า



กิจการต้องใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 กับสัญญาที่ทำกับลูกค้าทุกสัญญา ยกเว้นสัญญาที่อยู่ในขอบเขตของมาตรฐานการบัญชีฉบับอื่น มาตรฐานฉบับนี้ได้กำหนดหลักการ 5 ขั้นตอนสำหรับการรับรู้รายได้ที่เกิดขึ้นจากสัญญาที่ทำกับลูกค้า โดยกิจการจะรับรู้รายได้ในจำนวนเงินที่สะท้อนถึงสิ่งตอบแทนที่กิจการคาดว่าจะมีสิทธิได้รับจากการแลกเปลี่ยนสินค้าหรือบริการที่ได้ส่งมอบให้แก่ลูกค้า และกำหนดให้กิจการต้องใช้ดุลยพินิจและพิจารณาข้อเท็จจริงและเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในการพิจารณาตามหลักการในแต่ละขั้นตอน

บริษัทจัดการฯ เชื่อว่ามาตรฐานฉบับดังกล่าว จะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของกองทุนฯ

ก. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่ ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่ดังกล่าวได้มีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน ประกอบด้วยมาตรฐานและการตีความมาตรฐานจำนวน 5 ฉบับ ได้แก่

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 7	การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน
ฉบับที่ 9	เครื่องมือทางการเงิน

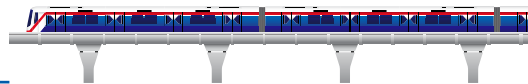
มาตรฐานการบัญชี

ฉบับที่ 32	การแสดงรายการเครื่องมือทางการเงิน
------------	-----------------------------------

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 16	การป้องกันความเสี่ยงของเงินลงทุนสุทธิในหน่วยงานต่างประเทศ
ฉบับที่ 19	การชำระหนี้สินทางการเงินด้วยตราสารทุน

มาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มดังกล่าวข้างต้น กำหนดหลักการเกี่ยวกับการจัดประเภทและการวัดมูลค่าเครื่องมือทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมหรือราคาทุนตัดจำหน่ายโดยพิจารณาจากประเภทของตราสารทางการเงิน ลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาและแผนธุรกิจของกิจการ (Business Model) หลักการเกี่ยวกับวิธีการคำนวณการค้ำของเครื่องมือทางการเงิน โดยใช้แนวคิดของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และหลักการเกี่ยวกับการบัญชีป้องกันความเสี่ยง รวมถึงการแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน และเมื่อมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มนี้มีผลบังคับใช้ จะทำให้มาตรฐานการบัญชี การตีความมาตรฐานการบัญชี และแนวปฏิบัติทางการบัญชีบางฉบับที่มีผลบังคับใช้อยู่ในปัจจุบันถูกยกเลิกไป



ปัจจุบันบริษัทจัดการอยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบที่อาจมีต่อทางการเงินในปีที่เริ่มนำมาตราฐานกลุ่มดังกล่าวมาถือปฏิบัติ

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 ใช้แทนมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 เรื่อง สัญญาเช่า และการตีความมาตรฐานบัญชีที่เกี่ยวข้อง มาตรฐานฉบับนี้ได้กำหนดหลักการของการรับรู้รายการ การวัดมูลค่า การแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลของสัญญาเช่า และกำหนดให้ผู้เช่ารับรู้สินทรัพย์และหนี้สินสำหรับสัญญาเช่าทุกรายการที่มีระยะเวลาในการเช่ามากกว่า 12 เดือน เว้นแต่สินทรัพย์อ้างอิงนั้นมีมูลค่าต่ำ

การบัญชีสำหรับผู้ให้เช่าไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญจากมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 ผู้ให้เช่ายังคงต้องจัดประเภทสัญญาเช่าเป็นสัญญาเช่าดำเนินงานหรือสัญญาเช่าเงินทุน โดยใช้หลักการเช่นเดียวกันกับมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 17

บริษัทฯ เชื่อว่ามาตรฐานฉบับดังกล่าว จะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่อทางการเงินของกองทุนฯ

4. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

รายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิจะบันทึกเป็นรายได้ตามจำนวนที่ระบุในสัญญา โดยถือตามเกณฑ์คงค้าง

ดอกเบี้ยรับบันทึกเป็นรายได้ตามเกณฑ์คงค้าง โดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง

ส่วนเกินหรือส่วนลดมูลค่าของตราสารหนี้ดังกล่าวจะคำนวณตามระยะเวลาที่เหลือของตราสารหนี้โดยใช้วิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงและถือเป็นส่วนหนึ่งของรายได้ดอกเบี้ย

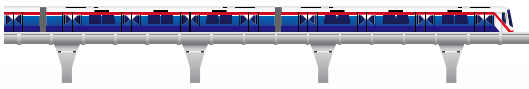
ค่าใช้จ่ายบันทึกตามเกณฑ์คงค้าง

4.2 การวัดค่าเงินลงทุน

เงินลงทุนจะรับรู้เป็นสินทรัพย์ด้วยจำนวนต้นทุนของเงินลงทุน ณ วันที่กองทุนฯ มีสิทธิในเงินลงทุน ต้นทุนของเงินลงทุนประกอบด้วยรายจ่ายซื้อเงินลงทุนและค่าใช้จ่ายโดยตรงทั้งหมดที่กองทุนฯ จ่ายเพื่อให้ได้มาซึ่งเงินลงทุนนั้น

เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิแสดงด้วยมูลค่ายุติธรรม บริษัทจัดการฯ กำหนดราคายุติธรรมของเงินลงทุนดังกล่าว ณ วันที่ในงบดุลโดยใช้ราคาที่ได้จากรายงานการประเมินมูลค่าหรือรายงานการสอบทานการประเมินมูลค่าครั้งล่าสุดจากผู้ประเมินราคาอิสระที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งการประเมินมูลค่าจะทำเมื่อมีสถานการณ์ทางเศรษฐกิจเปลี่ยนแปลงแต่อย่างน้อยจะจัดให้มีการประเมินมูลค่าทุก 3 ปี นับแต่วันที่มีการประเมินมูลค่าครั้งล่าสุดและจัดให้มีการสอบทานการประเมินมูลค่าอย่างน้อยทุกหนึ่งปี นับแต่วันที่มีการประเมินราคาครั้งล่าสุด



กำไรหรือขาดทุนจากการวัดค่าเงินลงทุนดังกล่าว (ถ้ามี) ถือเป็นรายการกำไรหรือขาดทุนสุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นในงบกำไรขาดทุนในงวดที่เกิดขึ้น

เงินลงทุนในหลักทรัพย์

เงินลงทุนในตราสารหนี้ในความต้องการของตลาดซึ่งเป็นเงินลงทุนที่มีตลาดซื้อขายคล่องรองรับแสดงตามมูลค่ายุติธรรมโดยใช้ราคาที่ยำนวนจากอัตราผลตอบแทนจากการซื้อขายครั้งล่าสุดของวันที่วัดค่าเงินลงทุนในสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย เงินลงทุนที่ไม่มีตลาดซื้อขายคล่องรองรับแสดงในราคาที่ยำนวนจากอัตราผลตอบแทนของบริษัทผู้เสนอซื้อเสนอขาย ซึ่งบริษัทจัดการฯ พิจารณาแล้วว่าเป็นตัวแทนที่ดีที่สุดของมูลค่ายุติธรรม กำไรหรือขาดทุนจากการวัดค่าเงินลงทุนถือเป็นรายการกำไรหรือขาดทุนสุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นในงบกำไรขาดทุน ราคาทุนของเงินลงทุนที่จำหน่ายใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก

เงินลงทุนในเงินฝากธนาคาร ตัวแลกเงินและตัวสัญญาใช้เงินที่ไม่สามารถโอนเปลี่ยนมือได้ใช้มูลค่าเงินต้นบวกดอกเบี้ยค้างรับจนถึงวันวัดค่าเงินลงทุนในการกำหนดมูลค่ายุติธรรม ซึ่งได้แยกแสดงดอกเบี้ยค้างรับไว้ใน “ลูกหนี้จากดอกเบี้ย” ในงบดุล

4.3 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับกองทุนฯ หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมกองทุนฯ หรือถูกกองทุนฯ ควบคุม ไม่ว่าจะเป็นโดยตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับกองทุนฯ

นอกจากนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบริษัทร่วมและบุคคลที่มีสิทธิออกเสียงโดยตรงหรือทางอ้อมซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อกองทุนฯ บริษัทจัดการฯ ผู้บริหารกิจการโครงสร้างพื้นฐาน ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของบริษัทจัดการฯ ที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของกองทุนฯ

4.4 ลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

ลูกหนี้จากสัญญาซื้อและ โอนสิทธิรายได้สุทธิแสดงตามมูลค่าสุทธิที่จะได้รับ

4.5 การแบ่งปันส่วนทุน

กองทุนฯ บันทึกลดกำไรสะสม ณ วันที่ประกาศจ่ายเงินปันผล

4.6 ภาษีเงินได้

กองทุนฯ ไม่มีการภาษีเงินได้นิติบุคคล เนื่องจากกองทุนฯ ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลในประเทศไทย

4.7 ประมาณการหนี้สิน

กองทุนฯ จะบันทึกประมาณการหนี้สินไว้ในบัญชีเมื่อภาระผูกพันซึ่งเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีตได้เกิดขึ้นแล้ว มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่ากองทุนฯ จะสูญเสียทรัพยากรเชิงเศรษฐกิจไปเพื่อปลดปล่อยภาระผูกพันนั้นและกองทุนฯ สามารถประมาณมูลค่าภาระผูกพันนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ

4.8 การวัดมูลค่ายุติธรรม

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง ราคาที่คาดว่าจะได้รับจากการขายสินทรัพย์หรือเป็นราคาที่จะต้องจ่ายเพื่อโอนหนี้สินให้ผู้อื่น โดยรายการดังกล่าวเป็นรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย (ผู้ร่วมในตลาด) ณ วันที่วัดมูลค่า กองทุนฯ ใช้ราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องในการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินซึ่งมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เกี่ยวข้องกำหนดให้ต้องวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม ยกเว้นในกรณีที่ไม่มีตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีลักษณะเดียวกันหรือไม่สามารถหาราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องได้ กองทุนฯ จะประมาณมูลค่ายุติธรรมโดยใช้เทคนิคการประเมินมูลค่าที่เหมาะสมกับแต่ละสถานการณ์ และพยายามใช้ข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่จะวัดมูลค่ายุติธรรมนั้นให้มากที่สุด

ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมที่ใช้วัดมูลค่าและเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินในงบการเงินแบ่งออกเป็นสามระดับตามประเภทของข้อมูลที่ใช้ในการวัดมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

- ระดับ 1 ใช้ข้อมูลราคาเสนอซื้อขายของสินทรัพย์หรือหนี้สินอย่างเดียวกันในตลาดที่มีสภาพคล่อง
- ระดับ 2 ใช้ข้อมูลอื่นที่สามารถสังเกตได้ของสินทรัพย์หรือหนี้สิน ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลทางตรงหรือทางอ้อม
- ระดับ 3 ใช้ข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้ เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการประมาณขึ้น

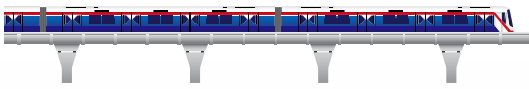
ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กองทุนฯ จะประเมินความจำเป็นในการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินที่ถืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลาการวัดมูลค่ายุติธรรมแบบเกิดขึ้นประจำ

5. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน บริษัทจัดการฯ จำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการในเรื่องที่มีความไม่แน่นอนเสมอ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการดังกล่าวนี้ส่งผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและต่อข้อมูลที่แสดงในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการที่สำคัญมีดังนี้

มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุน

การวัดมูลค่ายุติธรรมเงินลงทุนในสัญญาซื้อและ โอนสิทธิรายได้สุทธิกำหนดโดยใช้มูลค่าตามรายงานการประเมินหรือรายงานสอบทานการประเมินค่าของผู้ประเมินราคาอิสระ ซึ่งใช้วิธีพิจารณาจากรายได้ (Income Approach) โดยในการประเมินค่าของเงินลงทุนดังกล่าวจำเป็นต้องมีการประมาณการจำนวนกระแสเงินสดในอนาคตที่จะเกิดจากธุรกิจระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ซึ่งประกอบด้วยประมาณการรายได้ค่าโดยสารหักด้วยประมาณการค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและการบำรุงรักษาตลอดระยะเวลาสัญญาสัมปทานที่เหลืออยู่ และนำมาคิดลดให้เป็นมูลค่าปัจจุบันด้วยอัตราคิดลดที่เหมาะสม โดยผลรวมของมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดในอนาคตจะเท่ากับมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุน ข้อสมมติฐานที่ใช้ในการประเมินราคาดังกล่าวประกอบด้วย จำนวนเที่ยวโดยสาร อัตราค่าโดยสารเฉลี่ย ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน รายจ่ายฝ่ายทุน และอัตราคิดลด เป็นต้น



6. เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

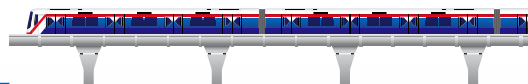
กองทุนฯ ได้เข้าทำสัญญาซื้อและ โอนสิทธิรายได้สุทธิกับบีทีเอสซี (“สัญญาฯ”) เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 เพื่อรับโอนสิทธิรายได้สุทธิที่มาจากการทำงานของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักตามสัญญาสัมปทานลงวันที่ 9 เมษายน 2535 ตลอดจนสัญญาฉบับแก้ไขเพิ่มเติม (“สัญญาสัมปทาน”) ระหว่างกรุงเทพมหานคร (“กทม.”) และบีทีเอสซี โดยรายได้สุทธิดังกล่าวครอบคลุมรายได้ตั้งแต่วันที่สัญญาฯ มีผลบังคับใช้ (17 เมษายน 2556) จนถึงวันหมดอายุสัญญาสัมปทาน (4 ธันวาคม 2572) โดยรายได้สุทธิประกอบด้วย รายได้จากค่าโดยสาร และสิทธิและการเรียกร้องใด ๆ ภายใต้อัตราที่เกี่ยวกับหรือที่เป็นไปตามสัญญาสัมปทาน หลังหักด้วยต้นทุน ค่าใช้จ่าย รายจ่ายฝ่ายทุน และค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานและการบำรุงรักษาของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักที่เกิดขึ้นกับบีทีเอสซี (ไม่รวมถึงค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับวงเงินสินเชื่อที่ได้รับจากธนาคาร หรือข้อกำหนดทางการเงินอื่น ๆ ของบีทีเอสซี) และค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร ทั้งนี้รายได้สุทธิและสิทธิและการเรียกร้องใด ๆ ที่กองทุนฯ จะได้รับตามสัญญาฯ นั้นจะไม่รวมรายได้จากการประกอบธุรกิจอื่นของบีทีเอสซีซึ่งรวมถึงรายได้จากส่วนต่อขยายของระบบรถไฟฟ้า โครงการรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ ภายใต้อัตราสัญญา กทม. และรายได้จากพื้นที่โฆษณาและพื้นที่ว่างในสถานีรถไฟฟ้าและบนรถไฟฟ้า

ภายใต้อัตราสัญญาฯ บีทีเอสซีตกลงรับภาระภาษีธุรกิจเฉพาะอันเกี่ยวเนื่องกับการขายรายได้สัญญาซื้อและ โอนสิทธิรายได้สุทธิที่เกิดกับกองทุนฯ

ภายใต้อัตราสัญญาฯ กองทุนฯ ตกลงจะจ่ายค่าธรรมเนียมพิเศษเพื่อสร้างแรงจูงใจในการบริหาร (Incentive Fee) รายปีให้แก่บีทีเอสซี เฉพาะในกรณีที่รายได้สุทธิที่เกิดขึ้นประจำงวดสูงกว่าประมาณการรายได้สุทธิประจำงวดในอัตราดังนี้

- ก) อัตราร้อยละ 10 ของรายได้สุทธิเฉพาะส่วนที่เกินกว่าร้อยละ 100 แต่ไม่เกินร้อยละ 125 ของประมาณการรายได้สุทธิประจำงวด
- ข) อัตราร้อยละ 15 ของรายได้สุทธิเฉพาะส่วนที่เกินกว่าร้อยละ 125 ของประมาณการรายได้สุทธิประจำงวด

ภายใต้อัตราสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันโดยบริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) (“บีทีเอสกรุ๊ป”) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบีทีเอสซี บีทีเอสกรุ๊ปเป็นผู้ให้การค้ำประกันแบบการจำกัดความรับผิดชอบต่อการปฏิบัติตามภาระผูกพันของบีทีเอสซีภายใต้อัตราสัญญาฯ (ทั้งนี้ ไม่มีการรับประกันจำนวนรายได้ค่าโดยสารสุทธิในอนาคตที่กองทุนฯ จะได้รับ) นอกจากนี้ บีทีเอสกรุ๊ปตกลงรักษาสัดส่วนการถือหุ้นในบีทีเอสซีขั้นต่ำร้อยละ 97.46 ไว้ และเพื่อเป็นหลักประกันการปฏิบัติตามภาระผูกพันของบีทีเอสกรุ๊ปตามสัญญาสนับสนุนและค้ำประกัน บีทีเอสกรุ๊ปได้จำหน่ายหุ้นในบีทีเอสซีดังกล่าวทั้งหมดไว้กับกองทุนฯ และเข้าทำสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นกับกองทุนฯ เพื่อขายหุ้นที่ตนถือในบีทีเอสซีดังกล่าวให้แก่กองทุนฯ โดยกองทุนฯ มีสิทธิซื้อหุ้นบีทีเอสซีที่บีทีเอสกรุ๊ปเป็นเจ้าของเมื่อเกิดเหตุฉกฉวยตามข้อกำหนดและเงื่อนไขในสัญญาฯ ในราคาที่กำหนดในสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น



เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2559 กองทุนฯ บีทีเอสซี และบริษัท เอไอเอ จำกัด (“เอไอเอ”) ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงการก่อสร้างสถานีศึกษาวิทยา (S4) ในมูลค่าไม่เกิน 650 ล้านบาท ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากผู้ดูแลผลประโยชน์แล้ว โดยกองทุนฯและเอไอเอ ร่วมรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างฝ่ายละครึ่งหนึ่ง

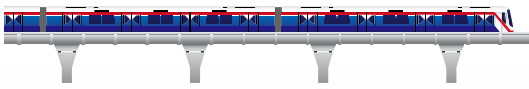
การเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินลงทุนในสัญญาสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2562 และ 2561 มีดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)	
	2562	2561
เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ - รากาทุน		
เงินลงทุนในสัญญาต้นปี	61,432,135	61,432,135
บวก: ลงทุนเพิ่มในระหว่างปี	-	-
เงินลงทุนในสัญญาปลายปี	61,432,135	61,432,135
กำไร (ขาดทุน) สุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นจากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ		
กำไรสุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นจากเงินลงทุนต้นปี	3,967,865	4,367,865
ขาดทุนสุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นจากเงินลงทุนระหว่างปี	(6,300,000)	(400,000)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นจากเงินลงทุนปลายปี	(2,332,135)	3,967,865
เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิปลายปี - รากายุติธรรม	59,100,000	65,400,000

เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2562 กองทุนฯ ได้มีการประเมินมูลค่าเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิใหม่โดยผู้ประเมินราคาอิสระ โดยวิธีพิจารณารายได้ (Income Approach) ซึ่งกองทุนฯ ได้ปรับมูลค่าเงินลงทุนเป็นมูลค่ายุติธรรมใหม่ เป็นมูลค่า 59,100 ล้านบาท ทำให้มีผลขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการประเมินเป็นจำนวน 6,300 ล้านบาท โดยการประเมินมูลค่าเงินลงทุนในครั้งนี้ได้มีการปรับปรุงสมมติฐานต่าง ๆ ให้เป็นปัจจุบันมากขึ้น ทำให้ราคาประเมินครั้งนี้ลดลงจากครั้งก่อน เนื่องจากการปรับประมาณการรายได้ค่าโดยสารลดลงจากหลายปัจจัย อาทิ ประมาณการอัตราค่าโดยสารขาทางเศรษฐกิจ และอัตราเงินเฟ้อที่ลดลง โครงสร้างอัตราค่าโดยสารของรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ (ที่มีค่าแรกเข้าครั้งเดียว) การปิดปรับปรุงสถานีสะพานตากสิน การย้ายจุดจอดรถคู่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ และการชะลอการเปิดรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ เป็นต้น

สมมติฐานที่สำคัญที่ใช้ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุน สรุปได้ดังนี้

	2562	2561
อัตราคิดลด (ร้อยละต่อปี)	7.25	8.00
รายได้ค่าโดยสาร (ล้านบาทต่อปี)	7,478 - 14,888	7,312 - 17,612



ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานที่สำคัญต่อมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 และ 2561 สรุปได้ดังนี้

	(หน่วย: ล้านบาท)	
	2562	2561
อัตราคิดลด		
เพิ่มขึ้น 0.5%	(1,500)	(1,800)
ลดลง 0.5%	1,500	1,900
รายได้ค่าโดยสาร		
เพิ่มขึ้น 1.0%	700	900
ลดลง 1.0%	(800)	(900)

7. นโยบายการจ่ายเงินปันผลและการลดทุน

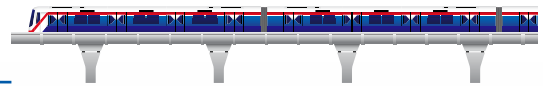
การจ่ายเงินปันผล

กองทุนฯ มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนมากกว่าปีละ 1 ครั้งในกรณีที่กองทุนฯ มีกำไรสะสมเพียงพอ

- 1) บริษัทจัดการฯ จะจ่ายเงินปันผลแก่ผู้ถือหน่วยลงทุนเมื่อรวมแล้วในแต่ละรอบปีบัญชีไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 ของกำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้ว โดยกำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้ว หมายถึงกำไรสุทธิของกองทุนฯ ที่ปรับปรุงด้วยรายการกำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการประเมินค่าเงินลงทุน รายการเงินสำรองที่กักไว้เพื่อซ่อมแซม บำรุงรักษา หรือปรับปรุงกิจการ โครงสร้างพื้นฐาน และรายการเงินสำรองที่กักไว้เพื่อชำระหนี้เงินกู้ยืมตามแผนการที่กำหนดไว้ในหนังสือชี้ชวน หรือที่บริษัทจัดการฯ ได้แจ้งผู้ถือหน่วยลงทุนทราบล่วงหน้า
- 2) ในกรณีที่กองทุนฯ มีกำไรสะสม บริษัทจัดการฯ อาจจ่ายเงินปันผลแก่ผู้ถือหน่วยลงทุนจากกำไรสะสมได้
- 3) ในกรณีที่กองทุนฯ ยังมียอดขาดทุนสะสมอยู่ บริษัทจัดการฯ จะไม่จ่ายเงินปันผลไม่ว่าจะเป็นการจ่ายจากกำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้วตามข้อ 1) และ/หรือจากกำไรสะสมตามข้อ 2) ข้างต้น

การจ่ายเงินปันผลตามข้อ 1) บริษัทจัดการฯ จะจ่ายภายใน 90 วันนับแต่วันสิ้นรอบระยะเวลาบัญชีที่มีการจ่ายเงินปันผลนั้น หรือในกรณีการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาล ภายใน 90 วันนับแต่วันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหน่วยลงทุนเพื่อจ่ายเงินปันผลระหว่างกาล เว้นแต่กรณีที่มิเหตุจำเป็นให้ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลได้ในระยะเวลาดังกล่าว บริษัทจัดการฯ จะแจ้งให้ผู้ถือหน่วยลงทุนทราบเป็นลายลักษณ์อักษร

ในการพิจารณาจ่ายเงินปันผล ถ้าเงินปันผลระหว่างกาลที่จะประกาศจ่ายต่อหน่วยลงทุนระหว่างปีมีมูลค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับ 0.10 บาท บริษัทจัดการฯ สงวนสิทธิ์ที่จะไม่จ่ายเงินปันผลในครั้งนั้นและให้สะสมเงินปันผลดังกล่าวเพื่อนำไปจ่ายรวมกับเงินปันผลที่จะให้มีการจ่ายในงวดถัดไป



การลงทุน

บริษัทจัดการฯอาจจะกระทำการลงทุนจดทะเบียนได้เฉพาะเมื่อเข้ากรณีดังต่อไปนี้

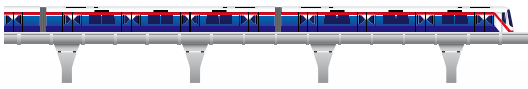
- 1) การลงทุนจดทะเบียนของกองทุนตามแผนที่จะได้มีการกำหนด
- 2) กองทุนมีสภาพคล่องส่วนเกินที่เหลืออยู่ภายหลังจากการจำหน่ายทรัพย์สินกิจการ โครงสร้างพื้นฐาน และการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุน ทั้งนี้ต้องปรากฏข้อเท็จจริงด้วยว่ากองทุนไม่มีกำไรสะสมเหลืออยู่แล้ว
- 3) กองทุนมีค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่เงินสด และไม่มีเหตุต้องนำไปใช้ในการคำนวณกำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้วของกองทุนฯ
- 4) กรณีอื่นใดที่มีมติของผู้ถือหน่วยลงทุนให้ลดเงินทุนจดทะเบียน

8. รายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

	(หน่วย: พันบาท)	
	2562	2561
รายได้จากค่าโดยสาร	6,962,495	6,821,280
หัก: ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	(1,383,798)	(1,339,947)
ค่าซ่อมแซมและบำรุง	(467,616)	(464,254)
รายจ่ายฝ่ายทุน	(508,080)	(320,813)
รายได้สุทธิจากเงินลงทุน	4,603,001	4,696,266

9. เงินฝากธนาคาร

ธนาคาร/ประเภทบัญชี	เงินต้น (พันบาท)		อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)	
	2562	2561	2562	2561
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)				
เงินฝากประเภทออมทรัพย์	47,137	40,330	0.375	0.375
ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน)				
เงินฝากประเภทออมทรัพย์	19,836	87,563	0.500	0.500
รวม	66,973	127,893		



10. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ในระหว่างปี กองทุนฯมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามสัญญาระหว่างกองทุนฯและบริษัทเหล่านั้น ซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจโดยสามารถสรุปได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)		
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม	นโยบายการกำหนดราคา	
	2562	2561	
บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด (บริษัทจัดการฯ)			
ค่าธรรมเนียมการจัดการ	52,830	53,597	ตามที่ระบุในหนังสือชี้ชวน
บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บริษัทย่อยของผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนรายใหญ่)			
รับโอนรายได้ค่าโดยสารสุทธิ	4,603,001	4,696,266	ตามที่ระบุในสัญญา
เรียกเก็บเงินชดเชยภาษีธุรกิจเฉพาะ	69,196	64,567	ตามที่เกิดขึ้นจริง

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 และ 2561 กองทุนฯมียอดคงเหลือที่มีสาระสำคัญกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกันดังต่อไปนี้

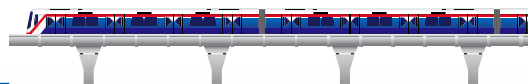
	(หน่วย: พันบาท)	
	2562	2561
บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด		
ค่าธรรมเนียมการจัดการค้างจ่าย	4,098	4,539
บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)		
ลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	-	59,784
เจ้าหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	141,433	-

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2562 กองทุนฯมีรายการซื้อเงินลงทุนในหลักทรัพย์จากกองทุนแห่งหนึ่งเป็นจำนวน 1,617 ล้านบาท (2561: 1,469 ล้านบาท) ซึ่งกองทุนดังกล่าวบริหารงานโดยบริษัทจัดการฯ

11. ส่วนของผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน

รายการเคลื่อนไหวของหน่วยลงทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2562 และ 2561 มีดังนี้

	2562			2561		
	จำนวนหน่วย	มูลค่าต่อหน่วย	จำนวนเงิน	จำนวนหน่วย	มูลค่าต่อหน่วย	จำนวนเงิน
	(พันหน่วย)	(บาท)	(ล้านบาท)	(พันหน่วย)	(บาท)	(ล้านบาท)
ยอดต้นปี	5,788,000	10.6110	61,416,468	5,788,000	10.6110	61,416,468
การลดมูลค่าหน่วยลงทุน	-	-	-	-	-	-
ยอดปลายปี	5,788,000	10.6110	61,416,468	5,788,000	10.6110	61,416,468



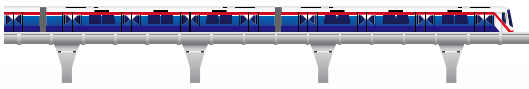
12. กำไร (ขาดทุน) สะสม

	(หน่วย: พันบาท)	
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม	
	2562	2561
รายได้จากการลงทุนสุทธิสะสม	19,997,271	15,375,769
กำไรสุทธิที่เกิดขึ้นจากเงินลงทุนสะสม	2	2
กำไรสุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นจากเงินลงทุนสะสม	3,967,931	4,367,878
หัก: การแบ่งปันส่วนทุนให้ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนสะสม	(18,793,636)	(14,134,296)
กำไรสะสมต้นปี	5,171,568	5,609,353
บวก: การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงาน ในระหว่างปี	(1,774,651)	4,221,555
หัก: การแบ่งปันส่วนทุนให้ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนในระหว่างปี	(4,694,068)	(4,659,340)
กำไร (ขาดทุน) สะสมปลายปี	(1,297,151)	5,171,568

13. การแบ่งปันส่วนทุนให้ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน

เงินปันผลที่ประกาศจ่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2562 และ 2561 มีรายละเอียดดังนี้

วันที่ประกาศจ่าย	สำหรับรอบระยะเวลา	อัตราหน่วยละ	รวม
		(บาท)	(พันบาท)
28 พฤษภาคม 2561	1 มกราคม 2561 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2561	0.200	1,157,600
14 สิงหาคม 2561	1 เมษายน 2561 ถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2561	0.196	1,134,448
14 พฤศจิกายน 2561	1 กรกฎาคม 2561 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2561	0.209	1,209,692
14 กุมภาพันธ์ 2562	1 ตุลาคม 2561 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2561	0.206	1,192,328
รวมเงินปันผลสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2562		0.811	4,694,068
23 พฤษภาคม 2560	1 มกราคม 2560 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2560	0.207	1,198,116
15 สิงหาคม 2560	1 เมษายน 2560 ถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2560	0.192	1,111,296
13 พฤศจิกายน 2560	1 กรกฎาคม 2560 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2560	0.203	1,174,964
14 กุมภาพันธ์ 2561	1 ตุลาคม 2560 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2560	0.203	1,174,964
รวมเงินปันผลสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2561		0.805	4,659,340



14. ค่าใช้จ่าย

บริษัทจัดการฯ คำนวณค่าธรรมเนียมการจัดการ ค่าธรรมเนียมผู้ดูแลผลประโยชน์ และค่าธรรมเนียมนายทะเบียนหน่วยลงทุน ดังต่อไปนี้

ค่าธรรมเนียมการจัดการ

บริษัทจัดการฯ ได้รับค่าธรรมเนียมการจัดการจากกองทุนฯ เป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 0.075 ต่อปีของมูลค่าทรัพย์สินสุทธิของกองทุนฯ ทั้งนี้จะไม่ต่ำกว่า 10 ล้านบาทต่อปี (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม หรือภาษีอื่นใดในทำนองเดียวกัน)

ค่าธรรมเนียมผู้ดูแลผลประโยชน์

ผู้ดูแลผลประโยชน์ของกองทุนฯ ได้รับค่าตอบแทนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 0.02 ต่อปีของมูลค่าทรัพย์สินสุทธิของกองทุนฯ ทั้งนี้จะไม่ต่ำกว่า 350,000 บาทต่อเดือน (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม หรือภาษีอื่นใดในทำนองเดียวกัน) และไม่รวมค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ตามที่เกิดขึ้นจริง เช่น ค่าธรรมเนียมการโอนเงิน ค่าธรรมเนียมธนาคาร ค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบทรัพย์สินของกองทุนฯ เป็นต้น

ค่าธรรมเนียมนายทะเบียน

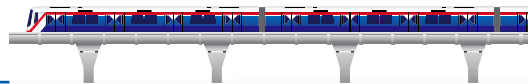
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของนายทะเบียนหน่วยลงทุนคิดในอัตราร้อยละ 0.023 ต่อปีของเงินทุนจดทะเบียนของกองทุนฯ ทั้งนี้สูงสุดจ่ายไม่เกิน 5 ล้านบาทต่อปี (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม หรือภาษีอื่นใดในทำนองเดียวกัน)

15. ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการซื้อขายเงินลงทุน

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2562 กองทุนฯ ได้ซื้อขายเงินลงทุน (โดยไม่รวมเงินลงทุนในเงินฝากธนาคารและเงินลงทุนในตั๋วสัญญาใช้เงิน) เป็นจำนวนเงินรวมประมาณ 13,092 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 19.89 ของมูลค่าสินทรัพย์สุทธิเฉลี่ยระหว่างปี (2561: จำนวน 14,198 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 21.26)

16. ภาระผูกพัน

- 16.1 กองทุนฯ มีภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายค่าธรรมเนียมการจัดการ ค่าธรรมเนียมผู้ดูแลผลประโยชน์ และค่าธรรมเนียมนายทะเบียนแก่ผู้สัญญาตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาและหนังสือชี้ชวน
- 16.2 กองทุนฯ มีภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายค่าธรรมเนียมพิเศษเพื่อสร้างแรงจูงใจในการบริหารตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6



16.3 กองทุนฯมีภาระผูกพันที่เกี่ยวข้องกับค่าใช้จ่ายที่อาจเกิดขึ้นตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิในนามของบีทีเอสซีดังต่อไปนี้

ก) ภาระผูกพันเกี่ยวกับรายจ่ายฝ่ายทุน

กองทุนฯมีภาระผูกพันที่เกี่ยวข้องกับการซื้อขบวนรถไฟฟ้า การปรับปรุงระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักและการปรับปรุงอาคารสำนักงาน

ข) ภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าและบริการ

กองทุนฯมีภาระผูกพันตามสัญญาเช่าและสัญญาบริการอื่น ๆ ที่จะต้องจ่ายชำระในอนาคต

ค) ภาระผูกพันภายใต้สัญญาซ่อมบำรุงฯ

กองทุนฯมีภาระผูกพันในการจ่ายค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาและค่าธรรมเนียมการจัดหาอะไหล่ในการซ่อมบำรุงของโครงการ

ง) การค้าประกัน

กองทุนฯมีภาระความรับผิดชอบในหนังสือค้ำประกันการใช้ไฟฟ้าซึ่งออกโดยธนาคารในนามของบีทีเอสซีให้กับการไฟฟ้านครหลวงเป็นจำนวนประมาณ 38 ล้านบาท (2561: 38 ล้านบาท) ซึ่งเป็นไปตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

จ) ภาระผูกพันเกี่ยวกับผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

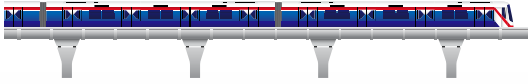
กองทุนฯมีภาระผูกพันที่เกี่ยวข้องกับค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานในอนาคตในกรณีที่พนักงานของบีทีเอสซีเกษียณอายุในระหว่างอายุคงเหลือของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก

16.4 กองทุนฯมีภาระผูกพันภายใต้บันทึกข้อตกลงการก่อสร้างสถานีศึกษาวิทยา (S4) ระหว่างกองทุนฯ บีทีเอสซีและเอไอเอ ในมูลค่าไม่เกิน 650 ล้านบาท โดยกองทุนฯ และเอไอเอร่วมรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างฝ่ายละครึ่งหนึ่ง

16.5 กองทุนฯมีภาระผูกพันที่เกี่ยวข้องกับสัญญาบริการที่ต้องจ่ายชำระในอนาคต จำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายภายใต้สัญญาดังกล่าวมีดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	2562	2561
จ่ายชำระ		
ภายใน 1 ปี	5	5
มากกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	13	17



17. ส่วนงานดำเนินงาน

กองทุนฯ ดำเนินธุรกิจในส่วนงานทางธุรกิจเดียวคือ การลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก และดำเนินธุรกิจในส่วนงานหลักทางภูมิศาสตร์เดียวคือ กรุงเทพฯ ประเทศไทย ดังนั้น รายได้ กำไร สินทรัพย์ และหนี้สินทั้งหมดที่แสดงในงบการเงินนี้จึงเกี่ยวข้องกับส่วนงานทางธุรกิจและส่วนงานทางภูมิศาสตร์ดังกล่าว

กองทุนฯ มีรายได้จากลูกค้ารายหลักหนึ่งราย ได้แก่ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

18. ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 และ 2561 กองทุนฯ มีสินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมแยกแสดงตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	2562			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	-	-	59,100	59,100
เงินลงทุนในหลักทรัพย์	-	1,107	-	1,107

(หน่วย: ล้านบาท)

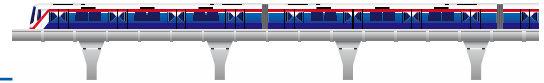
	2561			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	-	-	65,400	65,400
เงินลงทุนในหลักทรัพย์	-	1,088	-	1,088

ในระหว่างปี ไม่มีการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

19. เครื่องมือทางการเงิน

19.1 นโยบายการบริหารความเสี่ยง

เครื่องมือทางการเงินที่สำคัญของกองทุนฯ ตามที่นิยามอยู่ในมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 107 “การแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลสำหรับเครื่องมือทางการเงิน” ประกอบด้วย เงินลงทุนในหลักทรัพย์ เงินฝากธนาคาร ลูกหนี้และเจ้าหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ เจ้าหนี้จากการซื้อเงินลงทุนในหลักทรัพย์ กองทุนฯ มีความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว และมีนโยบายการบริหารความเสี่ยงดังนี้



ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ

กองทุนฯมีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวข้องเนื่องกับลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ บริษัทจัดการฯควบคุมความเสี่ยงนี้โดยการกำหนดให้มีการนำส่งเงินสดรับจากรายได้ค่าโดยสารสุทธิให้แก่กองทุนฯเป็นรายวัน ดังนั้น กองทุนฯจึงคาดว่าจะไม่ได้รับความเสียหายที่เป็นสาระสำคัญจากการให้สินเชื่อ

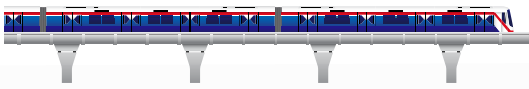
ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

กองทุนฯมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องกับเงินลงทุนในหลักทรัพย์ และเงินฝากธนาคาร อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสินทรัพย์ทางการเงินส่วนใหญ่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราตลาดในปัจจุบัน หรือมีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของกองทุนฯ จึงอยู่ในระดับต่ำ

สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ย และสำหรับสินทรัพย์ทางการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่สามารถแยกตามวันที่ครบกำหนด หรือ วันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ (หากวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ถึงก่อน) ได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562				อัตราดอกเบี้ย ที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
	อัตราดอกเบี้ย คงที่ ภายใน 1 ปี	อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลงตาม ราคาตลาด	ไม่มีอัตรา ดอกเบี้ย	รวม	
สินทรัพย์ทางการเงิน					
เงินลงทุนในหลักทรัพย์	1,107	-	-	1,107	1.6300 - 1.7050
เงินฝากธนาคาร	-	67	-	67	0.3750 - 0.5000
หนี้สินทางการเงิน					
เจ้าหนี้หนี้จากสัญญาซื้อและ					
โอนสิทธิรายได้สุทธิ	-	-	141	141	-
เจ้าหนี้อื่นและค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	-	-	10	10	-
ภาษีธุรกิจเฉพาะค้างจ่าย	-	-	6	6	-



(หน่วย: ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561

	อัตราดอกเบี้ย คงที่ ภายใน 1 ปี	อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลงตาม ราคาดอลลาร์	ไม่มีอัตรา ดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย ที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
สินทรัพย์ทางการเงิน					
เงินลงทุนในหลักทรัพย์	1,088	-	-	1,088	1.0300 - 1.2500
เงินฝากธนาคาร	-	128	-	128	0.3750 - 0.5000
ลูกหนี้จากสัญญาซื้อและ โอนสิทธิรายได้สุทธิ	-	-	60	60	-
หนี้สินทางการเงิน					
เจ้าหนี้อื่นและค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	-	-	7	7	-
ภาษีธุรกิจเฉพาะค้างจ่าย	-	-	4	4	-
เจ้าหนี้จากการซื้อเงินลงทุนใน หลักทรัพย์	-	-	80	80	-

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

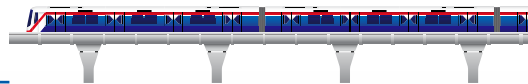
ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนคือ ความเสี่ยงที่มูลค่าของเครื่องมือทางการเงินจะเปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

กองทุนฯ พิจารณาว่า ไม่มีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน เนื่องจากกองทุนฯ ไม่มีธุรกรรมที่เป็นเงินตราต่างประเทศ และไม่มีสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่เป็นเงินตราต่างประเทศคงเหลือ ณ วันที่ในงบดุล

19.2 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

เนื่องจากเครื่องมือทางการเงินส่วนใหญ่ของกองทุนฯ จัดอยู่ในประเภทระยะสั้น หรือมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด กองทุนฯ จึงประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบดุล

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง จำนวนเงินที่ผู้ซื้อและผู้ขายตกลงแลกเปลี่ยนสินทรัพย์กัน ในขณะที่ทั้งสองฝ่ายมีความรอบรู้ และเต็มใจในการแลกเปลี่ยนและสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระ ในลักษณะที่ไม่มีเกี่ยวข้องกัน วิธีการกำหนดมูลค่ายุติธรรมขึ้นอยู่กับลักษณะของเครื่องมือทางการเงิน มูลค่ายุติธรรมจะกำหนดจากราคาตลาดล่าสุด หรือกำหนดขึ้นโดยใช้เกณฑ์การวัดมูลค่าที่เหมาะสม



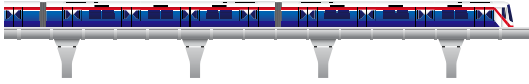
20. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์ของกองทุนฯ ในการบริหารทางการเงินคือการดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง และการดำรงไว้ซึ่งโครงสร้างของทุนที่เหมาะสมเพื่อให้สามารถให้ผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นรายลงทุนตามเงื่อนไขการจัดตั้งกองทุนฯ

21. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยผู้มีอำนาจของบริษัทจัดการฯ เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2562





ผู้ลงทุนสามารถศึกษาข้อมูลของกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท
เพิ่มเติมได้จากแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-REIT1) ที่แสดงไว้ใน
<http://www.sec.or.th> หรือ www.sec.or.th หรือเว็บไซต์ของกองทุน www.btsgif.com

วันที่รวบรวมข้อมูล 24 พฤษภาคม 2562



เลขที่ 175 อาคารสารคดีตึกขาวเวอร์ ชั้น 7 ชั้น 21 และ ชั้น 26 ถนนสาทรใต้ แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร
กรุงเทพมหานคร 10120 โทรศัพท์ 0-2674-6488 โทรสาร 0-2679-5996
www.bblam.co.th