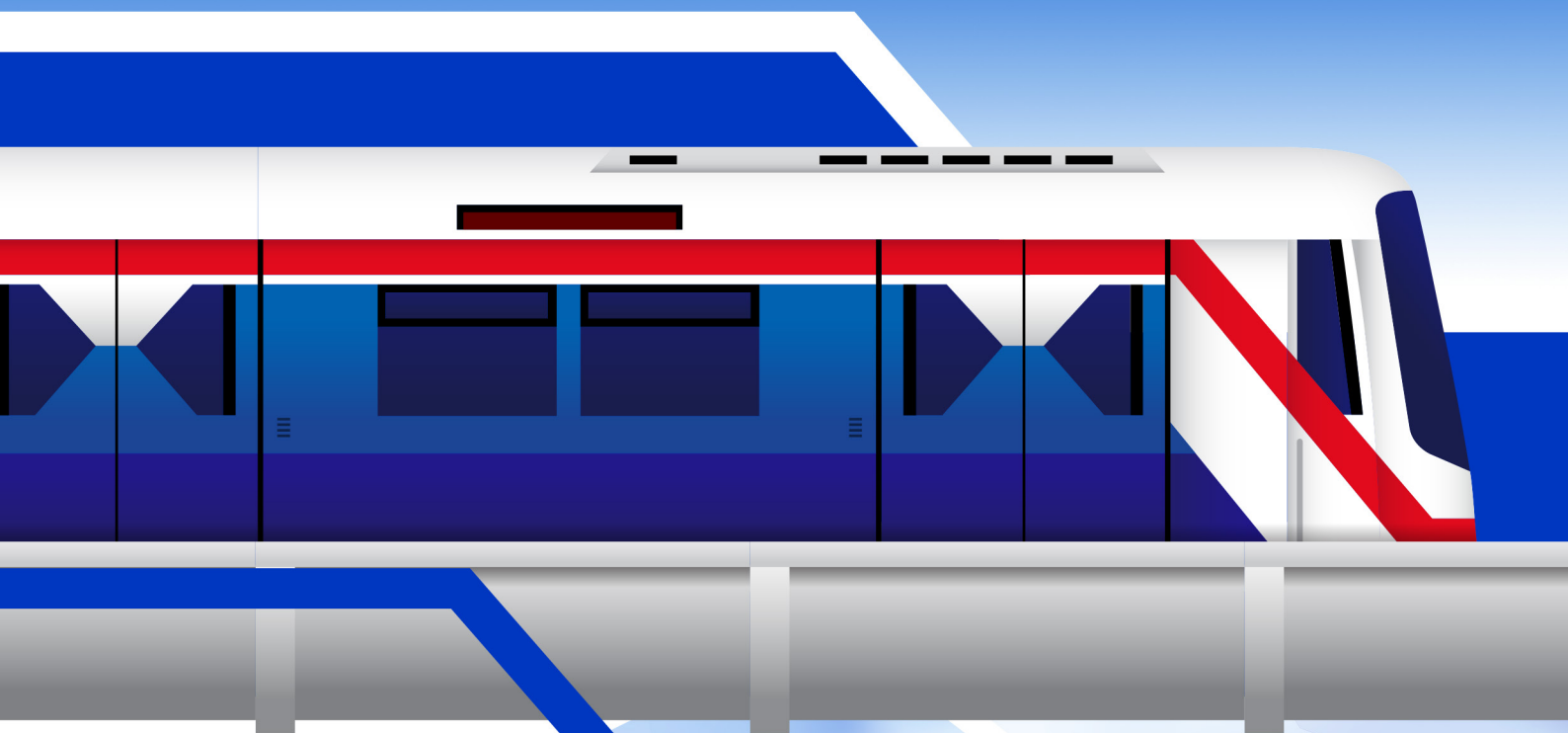




รายงานประจำปี 2563/64

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

สำหรับระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2564

สารบัญ

ส่วนที่ 1

สรุปข้อมูลสำคัญของกองทุน

1. สรุปข้อมูลสำคัญของกองทุน

ส่วนที่ 2

การดำเนินงานของกองทุน

2

2. ข้อมูลทั่วไป

8

2.1 ชื่อกองทุน ประเภท เงินทุนจดทะเบียน และอายุกองทุน 8

2.2 ชื่อบริษัทจัดการ และผู้ดูแลผลประโยชน์ 9

3. นโยบาย ภาพรวมการประกอบธุรกิจ และการจัดหาผลประโยชน์ 9

3.1 วิสัยทัศน์ วัตถุประสงค์ เป้าหมาย และกลยุทธ์ในการดำเนินงาน 9

3.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญ 14

3.3 โครงสร้างการบริหารจัดการกองทุน 14

3.4 ข้อมูลของทรัพย์สินของกองทุน 15

3.5 การจัดหาผลประโยชน์จากทรัพย์สินกิจการ โครงสร้างพื้นฐาน 18

3.6 การกู้ยืมเงิน 20

4. ธุรกิจและภาวะอุตสาหกรรม : ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน 20

5. ปัจจัยความเสี่ยง 38

6. ข้อพิพาททางกฎหมาย 40

7. ข้อมูลสำคัญอื่น 41



การจัดการและการกำกับดูแลกองทุน

ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

ส่วนที่ 1

สรุปข้อมูลสำคัญของกองทุน

▶ 1. สรุปข้อมูลสำคัญกองทุน





ส่วนที่ 1

สรุปข้อมูลสำคัญของกองทุน

ข้อมูล ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564

คำเตือน : กองทุนฯ มีแหล่งรายได้แหล่งเดียว คือ รายได้สุทธิที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก ซึ่งครอบคลุมระยะทาง 23.5 กิโลเมตร ประกอบด้วย สายสุขุมวิท ระยะทาง 17 กิโลเมตร จากสถานีหมอชิตถึงสถานีอ่อนนุช และสายสีลม ระยะทาง 6.5 กิโลเมตร จากสถานีสนามกีฬาแห่งชาติถึงสถานีสะพานตากสิน ตามสัญญาสัมปทาน (สิ้นสุดวันที่ 4 ธันวาคม 2572) ซึ่งมิอาจรับประกันได้ว่าหากไม่มีการลงทุนเพิ่มเติมมูลค่าทรัพย์สินจากการโครงสร้างพื้นฐานของกองทุน จะทยอยลดลงตามอายุสิทธิในรายได้สุทธิดังกล่าวที่เหลืออยู่จนเท่ากับศูนย์ เมื่อสิ้นสุดสัญญาสัมปทาน ณ วันที่ 4 ธันวาคม 2572

ชื่อกองทุน (ไทย)	กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกโร (“กองทุน”)
ชื่อกองทุน (อังกฤษ)	BTS Rail Mass Transit Growth Infrastructure Fund
ชื่อย่อหลักทรัพย์	BTSGIF
บริษัทจัดการ	บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด (“บริษัทจัดการ”)
ผู้ดูแลผลประโยชน์	ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน)
ผู้สอบบัญชี	บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด
วันที่ได้รับอนุมัติให้จัดตั้งกองทุน	14 มีนาคม 2556
วันจดทะเบียนจัดตั้งกองทุน	17 เมษายน 2556
วันเข้าลงทุนในทรัพย์สินเพื่อการโครงสร้างพื้นฐานครั้งแรก	17 เมษายน 2556

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564

มูลค่าตลาด (ล้านบาท)	31,255.20	ราคาปิด (บาท/หน่วย)	5.40
จำนวนหน่วย (ล้านหน่วย)	5,788	ทุนจดทะเบียน (ล้านบาท)	56,097.30
มูลค่าทรัพย์สินสุทธิ (NAV) (ล้านบาท)	45,321.91	มูลค่าทรัพย์สินสุทธิ (บาท/หน่วย)	7.8303
ราคาพาร์ (บาท/หน่วย)	9.692	ราคาปิด / NAV (เท่า)	0.69
อายุคงเหลือของสัญญารายได้สุทธิ (ปี)	8.67		

โครงสร้างเงินทุนของกองทุน (ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564)

สัดส่วนการลงทุน

สินทรัพย์รวม (ล้านบาท)	45,479.45	100.00%	ลงทุนตรง	–	ลงทุนทางอ้อมผ่านการถือหุ้น
หนี้สินรวม (ล้านบาท)	157.54		ลักษณะการลงทุน		
ส่วนทุน (ล้านบาท)	45,321.91	–	กรรมสิทธิ์	–	แบบผสม
กำไร(ขาดทุน)สะสม (ล้านบาท)	(10,775.39)	100.00%	สิทธิการเช่าหรือสัญญาแบ่งรายได้		
สัดส่วนการกู้ยืม/สินทรัพย์รวม (%)	–		โครงสร้างรายได้		
Credit Rating	–	100.00%	ในประเทศ	–	ต่างประเทศ



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 ค่าใช้จ่ายสินทรัพย์ทุนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก
ราคาประเมินล่าสุด	44,790,000,000 บาท (ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564 ; ประเมินเมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2564) โดยบริษัท ซี.ไอ.ที. แอปเพรชัล จำกัด เพื่อวัตถุประสงค์สาธารณะ ด้วยวิธีรายได้ (Income Approach) ผู้ประเมินหลักคือ นายวีระมาศ จรัสเลิศรังษี

หมายเหตุ : รายงานการประเมินมูลค่าทรัพย์สินสามารถศึกษาเพิ่มเติมได้ที่ <https://www.bts.gif.com/th/investor-relations/downloads/appraisal-report>

รายชื่อผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนรายใหญ่ 5 อันดับ (ข้อมูล ณ วันที่ 1 มีนาคม 2564)

ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน	จำนวนหน่วย	ร้อยละของจำนวนหน่วยลงทุนทั้งหมด
1. บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)	1,929,000,000	33.33
2. บริษัท กรุงเทพประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)	377,489,000	6.52
3. ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน)	277,651,100	4.80
4. สำนักงานประกันสังคม	243,817,100	4.21
5. บริษัท แอล เอช ไฟแนนซ์เชียล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)	165,460,800	2.86
ข้อจำกัดสัดส่วนการถือหุ้นหน่วยลงทุนของนักลงทุนต่างชาติ (ร้อยละ)		49.00
สัดส่วนการถือหุ้นหน่วยลงทุนของนักลงทุนต่างชาติ (ร้อยละ)		5.63

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

กองทุนมีนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนมากกว่าปีละ 1 ครั้งในกรณีที่กองทุนมีกำไรสะสมเพียงพอ โดยการจ่ายเงินปันผลใด ๆ จะจ่ายให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน เมื่อรวมแล้วในแต่ละรอบปีบัญชีไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 ของกำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้ว รายละเอียดเพิ่มเติมโปรดศึกษาในส่วนที่ 3 ข้อ 8.3.1 นโยบายการจ่ายผลตอบแทน : การจ่ายเงินปันผล และการลดเงินทุนจดทะเบียน

ประวัติการจ่ายเงินปันผลและเงินคืนทุน

ระยะเวลา	งวด	การจ่ายเงินปันผล (บาทต่อหน่วย)	งวด	การจ่ายคืนเงินลงทุน (บาทต่อหน่วย)	รวม (บาทต่อหน่วย)
ปี 2556/57	1-4	0.579	-	-	0.579
ปี 2557/58	5-8	0.606	1-2*	0.125	0.731
ปี 2558/59	9-12	0.692	3	0.064	0.756
ปี 2559/60	13-16	0.772	-	-	0.772
ปี 2560/61	17-20	0.798	-	-	0.798
ปี 2561/62	21-23	0.611	4	0.169	0.780
ปี 2562/63	24-25	0.284	5-8	0.491	0.775
ปี 2563/64	-	-	9-11	0.308	0.308
รวม	1-25	4.342	1-11	1.157	5.499

* จ่ายจากผลประกอบการปี 2556/57 ถึงปี 2557/58



ตัวเลขทางการเงินที่สำคัญ	ปี 2563/64	ปี 2562/63	ปี 2561/62
จำนวนผู้โดยสารรวม (ล้านเที่ยว)	124.91	236.94	241.05
อัตราค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท/เที่ยว)	29.74	28.76	28.88
รายได้ค่าโดยสาร (ล้านบาท)	3,714.87	6,814.24	6,962.50
รายได้จากเงินลงทุนในสัญญาโอนสิทธิรายได้สุทธิ (ล้านบาท)	2,107.79	4,798.39	4,603.00
รายได้จากการลงทุนสุทธิ (ล้านบาท)	2,037.44	4,730.01	4,525.38
การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงาน (ล้านบาท)	(5,834.61)	(1,999.84)	(1,774.65)
การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงานต่อหน่วย (บาท/หน่วย)	(1.008)	(0.346)	(0.306)
เงินปันผลต่อหน่วย (บาท/หน่วย)	–	0.284	0.611
เงินคืนทุนต่อหน่วย (บาท/หน่วย)	0.308	0.491	0.169
อัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์สุทธิ (เท่า)	0.003	0.001	0.003
อัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์รวม (เท่า)	0.003	0.001	0.003
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน (ล้านบาท)	2,280.45	4,683.45	4,633.15
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน (ล้านบาท)	(2,251.53)	(4,711.43)	(4,694.07)
เงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง) สุทธิ (ล้านบาท)	28.92	(27.98)	(60.92)
มูลค่าทรัพย์สินสุทธิ ณ สิ้นงวด (ล้านบาท)	45,321.91	53,408.05	60,119.32
ราคาปิด / NAV (เท่า)	0.69	0.88	1.16
อัตราผลตอบแทนจากเงินปันผลเทียบกับราคาปิด ณ สิ้นงวด คิดเป็นต่อปี (ร้อยละ)	N/A	3.48	5.05
มูลค่าตลาด (ล้านบาท)	31,255.20	47,172.20	70,034.80
ราคาปิด ณ สิ้นงวด (บาท/หน่วย)	5.40	8.15	12.10

การวิเคราะห์และคำอธิบายของบริษัทจัดการ

ผลการดำเนินงานประจำปี 2563/64

กองทุนมีรายได้รวมจากการลงทุน เท่ากับ 2,112.61 ล้านบาท ลดลง 56.16% จากปีก่อน สาเหตุหลักมาจากการลดลงของรายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

กองทุนมีค่าใช้จ่ายรวม เท่ากับ 75.17 ล้านบาท ลดลง 15.29% จากปีก่อน สาเหตุหลักเนื่องจากค่าธรรมเนียมในการบริหารกองทุนลดลง และค่าใช้จ่ายในการปิดสมุดทะเบียนเพื่อจ่ายเงินให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนลดลง รวมถึงไม่มีค่าจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้นลงทุนประจำปี

กองทุนมีรายได้จากการลงทุนสุทธิ เท่ากับ 2,037.44 ล้านบาท ลดลง 56.93% จากปีก่อน สาเหตุหลักมาจากรายได้รวมที่ลดลง

สำหรับปี 2563/64 สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2564 กองทุนมีการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงาน (5,834.61) ล้านบาท เนื่องจากกองทุนมีการรับรู้รายการขาดทุนสุทธิจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนจำนวน 7,872.04 ล้านบาท จากมูลค่าเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิตามมูลค่ายุติธรรมลดลงมาอยู่ที่ 44,790.00 ล้านบาท จาก 52,410.00 ล้านบาท ในปีก่อน จากการประเมินมูลค่าทรัพย์สิน สาเหตุหลักเนื่องมาจากผลกระทบของ COVID-19 รอบใหม่ รวมถึงมีการปรับปรุง



สมมติฐานต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสถานการณ์ในปัจจุบันมากขึ้น (อาทิ การปรับลดประมาณการอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ การปรับลดจำนวนนักท่องเที่ยวใน กทม. การปรับลดอัตราเงินเฟ้อ การชะลอการปรับอัตราค่าโดยสารระบบรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนหลัก การปรับปรุงการเปิดรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ รวมถึงการปรับปรุงอัตราค่าแรกเข้าของรถไฟฟ้าสายอื่น เป็นต้น) ซึ่งส่งผลต่อการประมาณการผลการดำเนินงานของรถไฟฟ้าบีทีเอสตั้งแต่ปี 2564/65 จนถึงสิ้นสุดสัญญาสัมปทาน

ประเภทรายงานของผู้สอบบัญชีล่าสุด

- ไม่มีเงื่อนไข

ค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากกองทุน สำหรับปี 2563/64		
ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายทั้งหมด	อัตราที่เรียกเก็บจริง	ร้อยละของรายได้จากการลงทุนสุทธิ ⁽³⁾
ค่าธรรมเนียมการจัดการกองทุน	ร้อยละ 0.075 ของสินทรัพย์สุทธิ	2.064
ค่าธรรมเนียมผู้ดูแลผลประโยชน์	ร้อยละ 0.020 ของสินทรัพย์สุทธิ	0.550
ค่าธรรมเนียมนายทะเบียน	ร้อยละ 0.023 ของทุนจดทะเบียน แต่ไม่เกินปีละ 5.00 ล้านบาท	0.219
ค่าธรรมเนียมวิชาชีพ	ร้อยละ 0.017 ของมูลค่าทรัพย์สินสุทธิถัวเฉลี่ย ⁽¹⁾	0.438
ค่าเบี้ยประกันภัย	ไม่ได้เรียกเก็บจากกองทุนโดยตรง ⁽²⁾	
ค่าใช้จ่ายในการโฆษณา ประชาสัมพันธ์ และส่งเสริมการขาย	ไม่ได้เรียกเก็บจากกองทุนโดยตรง ⁽²⁾	
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ทั้งหมด ซึ่งแต่ละรายการไม่เกินร้อยละ 0.01 ของมูลค่าทรัพย์สินสุทธิถัวเฉลี่ย	ร้อยละ 0.016 ของมูลค่าทรัพย์สินสุทธิถัวเฉลี่ย ⁽¹⁾	0.418
รวมค่าใช้จ่ายทั้งหมด	ร้อยละ 0.143 ของมูลค่าทรัพย์สินสุทธิถัวเฉลี่ย	3.689

หมายเหตุ: (1) ค่าใช้จ่ายเหล่านี้ไม่ได้มีการเรียกเก็บจริงเป็นร้อยละของมูลค่าทรัพย์สินสุทธิถัวเฉลี่ย โดยเป็นเพียงการคำนวณเพื่อให้เห็นภาพเท่านั้น ทั้งนี้ มูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ย เท่ากับ 52,500,875,055 บาท โดยเป็นการถัวเฉลี่ยตามจำนวนวันในปีของมูลค่าสินทรัพย์สุทธิในแต่ละเดือน

(2) เป็นค่าใช้จ่ายที่ถูกเรียกเก็บอยู่ในค่าใช้จ่ายตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

(3) รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม



สรุปปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ

การลงทุนในหน่วยลงทุนมีความเสี่ยง ก่อนตัดสินใจลงทุนในหน่วยลงทุนนั้น ผู้ลงทุนควรตระหนักถึงข้อเท็จจริงที่ว่ากองทุนและการดำเนินงานของกองทุนอยู่ภายใต้กฎหมาย ระเบียบ และสภาพแวดล้อมทางธุรกิจของประเทศไทย ซึ่งแตกต่างจากประเทศอื่นๆ ดังนั้น ก่อนตัดสินใจเข้าลงทุน ผู้ลงทุนควรพิจารณาอย่างรอบคอบถึงข้อพิจารณาเกี่ยวกับความเสี่ยงและการลงทุนซึ่งจะได้กล่าวต่อไป รวมทั้งปัจจัยอื่นๆ ที่ระบุในเอกสารฉบับนี้ และในหนังสือชี้ชวนเสนอขายหน่วยลงทุน โดยความเสี่ยงที่ระบุในส่วนนี้ ไม่ใช่ความเสี่ยงทั้งหมดของกองทุนหรือบริษัทฯ ที่มีในปัจจุบันหรือที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ความเสี่ยงอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็นทราบอยู่แล้วหรือไม่ก็ตาม อาจมีผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อกองทุนหรือบริษัทฯ หรือมูลค่าของหน่วยลงทุน ความเสี่ยงที่สำคัญต่างๆ มีดังนี้

1. ความเสี่ยงจากการที่กองทุนลงทุนในรายได้สุทธิที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร สายหลักตามสัญญาสัมปทาน
2. ความเสี่ยงในการดำเนินงานที่เกิดขึ้นตามปกติในอุตสาหกรรมการขนส่งมวลชน และการที่ต้นทุนค่าโดยสารรายจ่ายฝ่ายทุน และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักที่เพิ่มขึ้น จะส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของกองทุน
3. บีทีเอสซีมีข้อจำกัดในการเพิ่มอัตราค่าโดยสาร
4. บริษัทจัดการและกลุ่มบีทีเอสอาจไม่สามารถดำเนินการตามกลยุทธ์การเจริญเติบโตในธุรกิจขนส่งมวลชนให้ประสบความสำเร็จได้ ทั้งนี้ เพราะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ รวมถึงการเห็นชอบของรัฐบาลด้วยรายละเอียดเพิ่มเติมโปรดศึกษาส่วนที่ 2 ข้อ 5 ปัจจัยความเสี่ยง

ข้อมูลการติดต่อ

บริษัทจัดการ	บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด
ที่อยู่	เลขที่ 175 อาคารสารคดีตึกยาวเวอร์ ชั้น 7 ชั้น 21 และ ชั้น 26 ถนนสารคดี แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์	0-2674-6488
เว็บไซต์	www.bblam.co.th
ผู้ดูแลผลประโยชน์	ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน)
ที่อยู่	เลขที่ 90 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์	0-2724-5047
เว็บไซต์	www.sc.com/th

ส่วนที่ 2

การดำเนินงานกิจการของกองทุน

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





ส่วนที่ 2

การดำเนินงานของกองทุน

2. ข้อมูลทั่วไป

2.1 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)
• หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 5	59,257,544,000 บาท (ห้าหมื่นเก้าพันสองร้อยห้าสิบล้านห้าแสนสี่หมื่นสี่พันบาท)
• หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 6	58,545,620,000 บาท (ห้าหมื่นแปดพันห้าร้อยสี่สิบล้านหกแสนสองหมื่นบาท)
• หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 7	58,348,828,000 บาท (ห้าหมื่นแปดพันสามร้อยสี่สิบล้านแปดแสนสองหมื่นแปดพันบาท)
• หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 8	57,596,388,000 บาท (ห้าหมื่นเจ็ดพันห้าร้อยเก้าสิบล้านสามแสนแปดหมื่นแปดพันบาท)
• หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 9	56,820,796,000 บาท (ห้าหมื่นหกพันแปดร้อยยี่สิบล้านเจ็ดแสนเก้าหมื่นหกพันบาท)
• หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 10	56,097,296,000 บาท (ห้าหมื่นหกพันเก้าสิบล้านเจ็ดแสนสองแสนเก้าหมื่นหกพันบาท)
• หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 11	55,813,684,000 บาท (ห้าหมื่นห้าพันแปดร้อยสิบล้านสามแสนแปดหมื่นสี่พันบาท)
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

กองทุนมีวัตถุประสงค์ในการนำหน่วยลงทุนเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ เพื่อระดมเงินทุนจากนักลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยนำเงินที่ได้จากการเสนอขายหน่วยลงทุนไปลงทุนในกิจการโครงสร้างพื้นฐานประเภทระบบขนส่งมวลชนทางราง 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 กองทุนยังมีนโยบายที่จะสร้างการเติบโตของเงินที่จะจ่ายให้กับผู้ถือหน่วยลงทุน 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 ทางบีทีเอสสามารถปรับโปรโมชันของบัตรโดยสารประเภท 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 จะสามารถปรับขึ้นได้ตามปัจจัยและเงื่อนไขต่าง ๆ ที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน ซึ่งรวมไปถึงการเพิ่มขึ้นของดัชนีราคาผู้บริโภคชุดประจำเดือนทั่วไปสำหรับเขตกรุงเทพมหานครซึ่งเท่ากับหรือเกินกว่าร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับดัชนีของเดือนใด ๆ ที่ผ่านมาแล้วไม่น้อยกว่า 12 เดือน โดยจะสามารถปรับได้ร้อยละ 7 นอกจากนี้ ยังสามารถปรับได้ในกรณีพิเศษอื่นๆ เช่น ค่าไฟฟ้าที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ ฯลฯ โดยการปรับขึ้นในแต่ละกรณีดังกล่าวจะต้องดำเนินการตามขั้นตอนที่ระบุไว้ในสัญญาสัมปทาน ซึ่งอาจรวมถึงการได้รับความเห็นชอบจาก กทม. หรือคณะกรรมการที่ปรึกษา หรือขึ้นอยู่กับนโยบายรัฐบาลในเวลานั้นๆ ทั้งนี้ ในอดีตการปรับเพิ่มค่าโดยสารเพิ่มขึ้นทำให้มีรายได้ค่าโดยสารเพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าจำนวนผู้โดยสารจะลดลงในปีนั้น

(2) การลงทุนเพิ่มเติมเพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น

เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น กองทุนและบีทีเอสได้ดำเนินการลงทุนจัดหาขบวนรถไฟฟ้าในทรัพย์สินที่กองทุนลงทุนครั้งแรกเพิ่มเติม โดยเงินลงทุนที่ใช้เพื่อจัดให้มีการซื้อรถไฟฟ้าเพิ่มเติมสำหรับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักในแต่ละปีถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่าย O&M ซึ่งจะหักจากรายได้สุทธิที่บีทีเอสต้องนำส่งให้แก่กองทุน

ทั้งนี้ กองทุนและบีทีเอสได้ลงทุนในรถไฟฟ้าเพิ่มเติมเป็นจำนวน 12 ตู้ (ตามที่จัดสรรให้เป็นค่าใช้จ่ายของกองทุน) โดยใช้เงินลงทุนทั้งหมดประมาณ 652.6 ล้านบาท รถไฟฟ้างดงกล่าวทยอยเริ่มให้บริการตั้งแต่ปี 2561 และให้บริการครบทุกขบวนในปี 2562

(3) การติดตามตรวจสอบธุรกิจและการดำเนินงานทรัพย์สินโครงสร้างพื้นฐานอย่างใกล้ชิดและด้วยความระมัดระวัง

กองทุนมีสิทธิในการติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของบีทีเอสหรือบุคคลอื่นใดที่เกี่ยวข้องซึ่งดำเนินงานหรือบริหารจัดการกิจการโครงสร้างพื้นฐานโดยผ่านวิธีการหลายวิธีการ โดยระบบการติดตามตรวจสอบสำหรับทรัพย์สินที่กองทุนลงทุนครั้งแรก เช่น สิทธิในการเสนอข้อโต้แย้งของกองทุนเข้าไปเป็นกรรมการจำนวนหนึ่งในสามของคณะกรรมการของบีทีเอส สิทธิในการควบคุมการดำเนินงานบริษัทที่สำคัญของบีทีเอส (อันได้แก่ เรื่องสงวนไว้ (Reserved Matter) และเรื่องที่บีทีเอสตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings)) สิทธิในการตรวจสอบเอกสารและบันทึกเกี่ยวกับการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ และหน้าที่ของบีทีเอสในการรายงานการดำเนินงานและผลการปฏิบัติงานแก่กองทุนเป็นระยะๆ ตามที่กำหนด เป็นต้น



นอกจากนี้ ตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ และสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน การดำเนินการใน “เรื่องสงวนไว้” (Reserved Matter) ใดๆ อาทิเช่น การก่อให้เกิดรายจ่ายฝ่ายทุน หรือหนี้สินใหม่เกินกว่าจำนวนที่กำหนดไว้ การประกอบธุรกิจประเภทอื่น เป็นต้น จะต้องได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการของบีทีเอสอีโดยมีคะแนนเสียงอย่างน้อยสองเสียงจากกรรมการซึ่งกองทุนเป็นผู้เสนอชื่อ นอกจากนี้ ตราบเท่าที่กฎหมายอนุญาตให้กำหนดได้ ข้อบังคับของบีทีเอสอีจะต้องกำหนดให้การเข้าทำเรื่องสงวนไว้จะต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการของบีทีเอสอีในลักษณะที่ต้องมีคะแนนเสียงสนับสนุนจากกรรมการของบีทีเอสอีซึ่งกองทุนเป็นผู้เสนอชื่ออย่างน้อยหนึ่งท่าน ทั้งนี้ หากไม่สามารถดำเนินการจดทะเบียนข้อบังคับในลักษณะดังกล่าวได้ บีทีเอสอีและบีทีเอสอีจัดกลุ่มที่จะผูกพันให้การดำเนินการในเรื่องสงวนไว้จะต้องได้รับเสียงสนับสนุนอย่างน้อยสองเสียงจากกรรมการของบีทีเอสอีซึ่งกองทุนเป็นผู้เสนอชื่อ ตามที่ได้ตกลงไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิหรือสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน (แล้วแต่กรณี) ส่วนในกรณีที่เป็นเรื่องที่ห้ามบีทีเอสอี กระทำภายใต้ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings) ที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ บีทีเอสอีจะต้องได้รับความยินยอมจากกองทุนตามความของสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิเสียก่อน ทั้งนี้ ภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ในกรณีที่กรรมการของบีทีเอสอีซึ่งกองทุนเป็นผู้เสนอชื่ออย่างน้อยสองท่านได้ให้ความเห็นชอบให้บีทีเอสอีเข้าทำเรื่องสงวนไว้ หากเรื่องสงวนไว้ นั้นเป็นเรื่องเดียวกันกับเรื่องที่ห้ามบีทีเอสอีกระทำการภายใต้ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings) ให้ถือว่าความเห็นชอบของกรรมการดังกล่าวเป็นการที่กองทุนยินยอมให้บีทีเอสอีเข้าทำเรื่องที่ห้ามกระทำการภายใต้ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings) เรื่องเดียวกันนั้น

ทั้งนี้ กองทุนได้เสนอชื่อบุคคลที่กองทุนเห็นว่ามีความเหมาะสมเข้าเป็นคณะกรรมการของบีทีเอสอี ซึ่งบริหารจัดการคาดว่าจะทำให้กองทุนสามารถติดตามและตรวจสอบการดำเนินงาน และการปฏิบัติตามสัญญาต่างๆ ให้เป็นไปตามแผนการดำเนินงาน และงบประมาณที่กองทุนอนุมัติในแต่ละปีได้ รวมทั้งสามารถระบุประเด็น หรือหาทางแก้ไขได้ทันที หากมีเหตุการณ์ที่อาจกระทบต่อมูลค่าหน่วยลงทุน หรือเงินที่ผู้ถือหน่วยลงทุนจะได้รับ เช่น การดำเนินการตามงบประมาณที่วางไว้ของบีทีเอสอี และการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาที่สำคัญของบีทีเอสอี เป็นต้น

2. กลยุทธ์ในการสร้างการเติบโตจากการลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ

¹แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้กำหนดแนวทางในการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง 12 สาย เป็นระยะทางรวมประมาณ 515.2 กิโลเมตรภายในปี 2572 อย่างไรก็ดี ตามแผนเร่งรัดของมติคณะรัฐมนตรี กำหนดให้มีนโยบายเร่งการดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้า 10 สายหลักจากทั้งหมด 12 สาย หรือระยะทาง 464 กิโลเมตร จากทั้งหมด 515.2 กิโลเมตร

ดังนั้น จึงมีโครงการเป็นจำนวนมากที่ต้องการเงินทุนในการลงทุนพัฒนาระบบและจัดการรถไฟในการให้บริการ จึงเป็นโอกาสที่ดีของกองทุนที่จะลงทุนในโครงการต่างๆ เหล่านี้ เพื่อสร้างความเติบโตให้กับกองทุน และเงินที่จะจ่ายให้กับผู้ถือหน่วยลงทุน

บริษัทจัดการมีความตั้งใจที่จะสรรหา ประเมินผล และเลือกการลงทุนที่สร้างมูลค่า ซึ่งสร้างผลตอบแทนที่น่าสนใจและมีความสามารถที่จะเติบโตต่อไปได้ในระยะยาว บริษัทจัดการจะเลือกการลงทุนเฉพาะที่

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



บริษัทจัดการเชื่อมั่นว่าจะสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่กองทรัสต์สินของกองทุนเท่านั้น โดยในการเลือกการลงทุนของกองทุนดังกล่าว บริษัทจัดการจะพิจารณาถึงโครงสร้างทางการเงินที่มีประสิทธิภาพเพื่อให้ผู้ถือหน่วยลงทุนได้รับผลตอบแทนซึ่งได้พิจารณาถึงความเสี่ยงแล้ว ในอัตราที่เหมาะสม (risk-adjusted return)

เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ในการเติบโตโดยการลงทุนในโครงการอื่นๆ นี้ บริษัทจัดการได้ใช้กลยุทธ์ในการร่วมมือกับบีทีเอสจี และบีทีเอสซีซึ่งตกลงจะให้การสนับสนุนแก่กองทุน โดยมีปัจจัยที่จะสนับสนุนกองทุนดังนี้

- (1) สิทธิของกองทุนในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) และสิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) โครงการจากบีทีเอสซี และ/หรือ กลุ่มบีทีเอสจี

ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครในเขตกรุงเทพมหานครเป็นธุรกิจหลักของบีทีเอสซี และ/หรือ บีทีเอสจี ซึ่งบริษัทมีแผนที่จะยังคงดำเนินการและลงทุนในธุรกิจระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มเติมต่อไป และบีทีเอสซีตกลงให้สิทธิกองทุนในการซื้อ (Right to Purchase) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ ผลประโยชน์ กรรมสิทธิ์ และ/หรือการลงทุนของ บีทีเอสซีเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด และในกรณีที่บีทีเอสซีหรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ได้รับข้อเสนอจากบุคคลภายนอก ให้สิทธิกองทุนในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ ผลประโยชน์ กรรมสิทธิ์ และ/หรือ การลงทุนใดๆ ที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่แล้วเสร็จอื่นใดของบีทีเอสซี หรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ตามเงื่อนไขที่กำหนดภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิ รายได้สุทธิ นอกจากนี้ บีทีเอสจียังตกลงให้สิทธิกองทุนในการซื้อ (Right to Purchase) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ ผลประโยชน์ กรรมสิทธิ์ และ/หรือการลงทุนเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด และในกรณีที่บีทีเอสจี หรือบริษัทในเครือของบีทีเอสจี (แล้วแต่กรณี) ได้รับข้อเสนอจากบุคคลภายนอก ให้สิทธิกองทุนในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ ผลประโยชน์ กรรมสิทธิ์ และ/หรือ การลงทุนใดๆ เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่แล้วเสร็จอื่นใดของบีทีเอสจี หรือบริษัทในเครือของ บีทีเอสจี (แล้วแต่กรณี) ทั้งนี้ สิทธิของกองทุนในการซื้อ และสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกนั้นจะสิ้นสุดลงเมื่อพ้นกำหนดระยะเวลาตามที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิหรือสัญญา สนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน (แล้วแต่กรณี)

ดังนั้น หากกองทุนเห็นว่าโครงการใดๆ ที่บีทีเอสซี บีทีเอสจี และ/หรือบริษัทในเครือของบีทีเอสจี เป็นผู้พัฒนาเป็นโครงการที่มีความน่าสนใจ กองทุนสามารถเลือกที่จะลงทุนในโครงการเหล่านั้นได้ ซึ่งจะเป็นโอกาสให้กองทุนสามารถขยายธุรกิจ รวมไปถึงเงินที่จะจ่ายให้ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนทั้งหมด ในอนาคตด้วย

- (2) ความเชี่ยวชาญของบีทีเอสซี และ/หรือบีทีเอสจี ในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง

บีทีเอสซี และ/หรือบีทีเอสจี เป็นผู้ที่มีประสบการณ์ยาวนานในธุรกิจระบบขนส่งมวลชนทางราง ทั้งยังเป็นผู้มีสิทธิในการบริหารจัดการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักภายใต้สัมปทานที่ได้รับจากกรุงเทพมหานคร ทำให้บีทีเอสซี และ/หรือบีทีเอสจี มีความได้เปรียบในการพัฒนา



โครงการต่างๆ ที่ต่อเนื่องจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก หรือ ระบบสายสีเขียวใต้ฯ เช่น ส่วนต่อขยายส่วนหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และ ส่วนต่อขยายบางซื่อ-เคหะฯ เนื่องจากจะทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็วกว่าผู้โดยสารมากกว่าการบริหารโดยผู้บริกรรายอื่นๆ ซึ่งอาจทำให้ผู้โดยสารจำเป็นต้องเปลี่ยนขบวนรถเมื่อเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก โดยเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2559 บีทีเอสอีได้ทำสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงบางซื่อ-เคหะฯ กับกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีระยะเวลาตั้งแต่วันที่ลงนามสัญญาถึงวันที่ 2 พฤษภาคม 2585

เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2559 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ประกาศอย่างเป็นทางการว่า กิจการร่วมค้า บีเอสอาร์ (BSR JV) ระหว่างบริษัท บีทีเอสกรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) บริษัทชิน-ไทย เอ็นจิเนียริงแอนด์คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) (STEC) และกลุ่มบริษัท ราชบุรี โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) (RATCH) โดยมีสัดส่วนการถือหุ้น ร้อยละ 75, 15 และ 10 ตามลำดับ เป็นผู้ยื่นข้อเสนอที่ดีที่สุดสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู (แคราย – มีนบุรี) และสายสีเหลือง (ลาดพร้าว – สำโรง) ต่อมาในวันที่ 16 มิถุนายน 2560 BSR JV ได้ลงนามในสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและสายสีเหลืองกับรฟม. เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ซึ่งต่อมาบริษัทร่วมค้าบีเอสอาร์ได้ร่วมกันจัดตั้งบริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด และบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด เพื่อเข้ารับสัญญาร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว – สำโรง ตามลำดับ และมีสัดส่วนในการถือหุ้นในแต่ละบริษัทโดย บีทีเอสจี บริษัท ชิน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) ในอัตราร้อยละ 75 ร้อยละ 15 และร้อยละ 10 ตามลำดับ

บริษัทจัดการคาดว่าจะความเชี่ยวชาญของผู้สนับสนุนและบีทีเอสอีในอุตสาหกรรมขนส่งมวลชนจะทำให้ผู้สนับสนุนและบีทีเอสอีมีความได้เปรียบในการยื่นประมูลงานโครงการพัฒนาส่วนต่อขยายของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักในอนาคต และหากบีทีเอสอี และ/หรือบีทีเอสจี และ/หรือบริษัทในเครือของบีทีเอสจีได้รับเลือกให้เป็นผู้บริหารจัดการ หรือลงทุนโครงการในอนาคต ไม่ว่าในรูปแบบสัมปทาน, PPP Net Cost, PPP Gross Cost หรือการจ้างบริหาร กองทุนก็จะมีสิทธิในการลงทุนในโครงการต่างๆ เหล่านั้น เมื่อกองทุนเห็นว่าเป็นประโยชน์ต่อกองทุนเนื่องจากกองทุนมีสิทธิในการซื้อและสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ และสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน (แล้วแต่กรณี)

ทั้งนี้ กองทุนมีนโยบายจะพิจารณาการบริหารโครงสร้างเงินทุนอย่างมีประสิทธิภาพสำหรับโครงการใดๆ ในอนาคต โดยจะพิจารณาถึงทางเลือกการจัดหาแหล่งเงินทุนที่เหมาะสม ซึ่งรวมถึงการกู้ยืมเงิน เพื่อการลงทุนในสินทรัพย์หรือโครงการใหม่ เพื่อเพิ่มผลตอบแทนให้กับผู้ถือหุ้นด้วยลงทุนโดยรวม



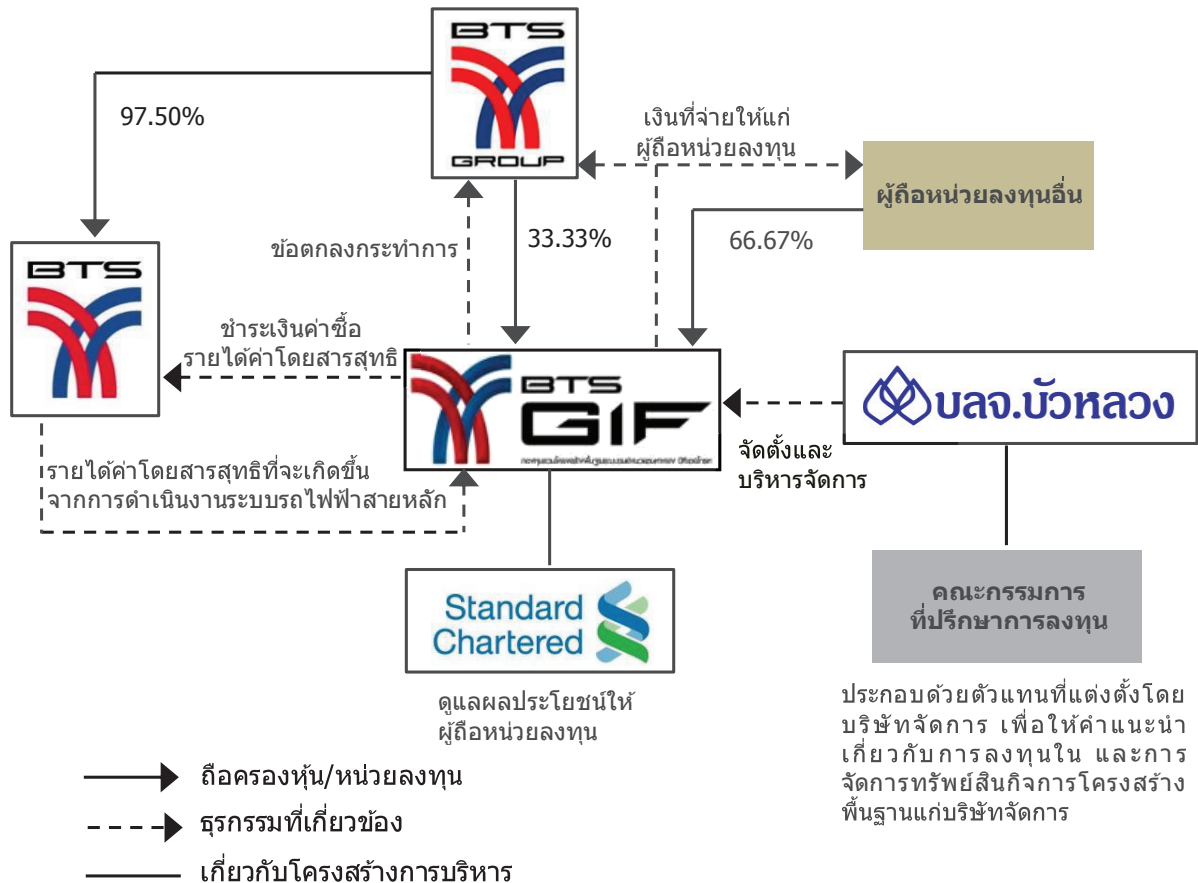
3.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญ

3.2.1 การเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับบุคคลที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกองทุน

สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2564

- ไม่มี -

3.3 โครงสร้างการบริหารจัดการกองทุน



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) (“บีทีเอสซี”) ซึ่งมีบริษัท บีทีเอสกรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) (“บีทีเอสจี”) เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ (ร้อยละ 97.50) และยังถือหุ้นลงทุนในกองทุนอีก ร้อยละ 33.33

ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเริ่มเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์เมื่อเดือนธันวาคม 2542 (อายุประมาณ 21 ปี) โดยมีกลุ่มลูกค้าเป้าหมายคือผู้โดยสารในกรุงเทพมหานคร

บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้บริหารระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักให้แก่กองทุน นอกจากนี้ ยังเป็นผู้บริหารระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายด้วย ซึ่งไม่มีการแข่งขันทางธุรกิจกัน



บริษัทจัดการไม่ได้บริหารจัดการกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานที่ลงทุนในระบบขนส่งมวลชนทางรางกองอื่น ซึ่งอาจแข่งขันกับกองทุน

ทั้งนี้ การบริหารจัดการกองทุนจะอยู่ภายใต้ข้อกำหนดในโครงการจัดการกองทุน โดยผู้ลงทุนสามารถขอข้อมูลโครงการจัดการฉบับเต็มได้ที่ บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด

3.4 ข้อมูลของทรัพย์สินของกองทุน

3.4.1 รายละเอียดทรัพย์สินแยกตามประเภททรัพย์สิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564 และ 31 มีนาคม 2563

รายการทรัพย์สิน	2564		2563	
	มูลค่าตามบัญชี / มูลค่าตาม ราคาตลาด (บาท)	ร้อยละของ มูลค่า ทรัพย์สิน สุทธิ	มูลค่าตามบัญชี / มูลค่าตาม ราคาตลาด (บาท)	ร้อยละของ มูลค่า ทรัพย์สิน สุทธิ
1. เงินฝากธนาคาร				
เงินฝากออมทรัพย์	67,907,912	0.15	38,987,357	0.07
2. เงินลงทุนในตั๋วสัญญาใช้เงินและตราสารหนี้				
ตั๋วเงินคลัง	19,985,410	0.04	-	-
พันธบัตร	584,582,741	1.29	958,506,834	1.80
รวม	672,476,063	1.48	997,494,191	1.87
3. เงินลงทุนในกิจการโครงสร้างพื้นฐาน				
เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	44,790,000,000	98.83	52,410,000,000	98.13
รวม	44,790,000,000	98.83	52,410,000,000	98.13
4. สินทรัพย์อื่น				
ลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	12,560,264	0.03	50,012,453	0.09
ดอกเบี้ยค้างรับ	5,691	0.00	44,774	0.00
สินทรัพย์อื่น	4,403,109	0.01	4,066,558	0.01
รวม	16,969,064	0.04	54,123,785	0.10
รวมมูลค่าทรัพย์สิน	45,479,445,127	100.35	53,461,617,976	100.10
5. หนี้สิน				
เจ้าหนี้อื่นและค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	144,366,380	0.32	24,797,200	0.05
ภาษีธุรกิจเฉพาะค้างจ่าย	694,034	0.00	542,300	0.00
หนี้สินอื่น	12,475,159	0.03	28,231,553	0.05
รวมมูลค่าหนี้สิน	157,535,573	0.35	53,571,053	0.10
มูลค่าสินทรัพย์สุทธิของกองทุน	45,321,909,554	100.00	53,408,046,923	100.00
มูลค่าหน่วยลงทุน	7.8303		9.2273	

จำนวนหน่วยลงทุน 5,788,000,000 หน่วย



3.4.2 รายละเอียดทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่กองทุนลงทุน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564

รายละเอียดทรัพย์สิน	รายได้สุทธิที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก 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 ที่เกี่ยวกับการดำเนินงานและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเริ่มเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์เมื่อเดือนธันวาคม 2542 (อายุประมาณ 21 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
ราคาที่เข้าลงทุนเริ่มแรก	61,399,000,000 บาท
ต้นทุนเงินลงทุน ณ 31 มีนาคม 2564	61,724,000,000 บาท (รวมเงินลงทุนในสถานีเซนต์หลุยส์ จำนวน 325,000,000 บาท)
ราคาประเมินล่าสุด ณ 31 มีนาคม 2564	44,790,000,000 บาท (ประเมินเมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2563 และปรับปรุงเมื่อ 12 พฤษภาคม 2564) โดยบริษัท ซี.ไอ.ที. แอปเพรชัล จำกัด เพื่อวัตถุประสงค์สาธารณะ ด้วยวิธีรายได้ (Income Approach) ผู้ประเมินหลักคือ นายวีระมาศ จรัสเลิศรังษี
รายได้ต่อปี	รายได้ค่าโดยสารสุทธิตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2564 เท่ากับ 2,107.79 ล้านบาท
ภาระผูกพัน	ไม่มี

3.4.3 รายละเอียดเกี่ยวกับการลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่แล้วเสร็จ

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

บริษัทจัดการพิจารณาแล้วเห็นว่า การสร้างสถานี S4 จะเป็นประโยชน์ต่อกองทุนและผู้โดยสาร โดยจะทำให้ รายได้ค่าโดยสารของกองทุนเพิ่มขึ้น การก่อสร้างคาดว่าจะใช้เวลาประมาณ 18 เดือนจนแล้วเสร็จ



บีทีเอสซีซึ่งเป็นผู้บริหารระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้จัดหาผู้ดำเนินการก่อสร้างงานโยธา โดย บริษัท จอมชล จำกัด โดยทางกองทุนได้มีการบันทึกค่าก่อสร้างในส่วนของกองทุนไปแล้วจนถึงสิ้นเดือน มีนาคม 2564 เป็นจำนวน 325.00 ล้านบาท โดยค่าก่อสร้างนี้ได้บันทึกเป็นเงินลงทุนในสัญญาซื้อและ โอนสิทธิรายได้สุทธิ

ความคืบหน้าโครงการ

บีทีเอสซีได้ดำเนินการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และมีการจัดประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเมื่อเดือนกรกฎาคม 2560 หลังจากนั้น บีทีเอสซีได้ยื่นรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนต่อ กทม. เพื่อให้ กทม. นำส่งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สน.) พิจารณาในลำดับถัดไป

เมื่อเดือนมกราคม 2562 บีทีเอสซีได้รับอนุมัติเรื่องรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมจาก คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเรียบร้อยแล้ว และในเดือนกันยายน 2562 บีทีเอสซีได้รับอนุมัติการก่อสร้าง จาก กทม. แล้ว ทั้งนี้ ผู้รับเหมาเริ่มเข้าพื้นที่เพื่อดำเนินการติดตั้งรั้ว สะพานเดินเชื่อม และรื้อย้ายสาธารณูปโภค บางส่วนในเดือนมิถุนายน 2562 โดยใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 18 เดือน และทำการติดตั้งระบบการเดินรถ ประมาณ 2 เดือน และเปิดให้บริการแล้วเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2564 ที่ผ่านมา โดยงานก่อสร้างสถานีส่วนหลัก ได้เสร็จเกือบหมดแล้ว

ความก้าวหน้าของงานก่อสร้าง ณ เมษายน 2564 อยู่ที่ 99.78% ล่าช้ากว่าแผน 0.22% โดยมีความคืบหน้า ของงานก่อสร้างดังนี้

1. งานโครงสร้าง (Structure Work) ความคืบหน้า 49.63% (งานทั้งหมด 49.63% / คิดเป็น 100.00%)
2. งานสถาปัตยกรรม (Architecture Work) ความคืบหน้า 33.67% (งานทั้งหมด 33.89% / คิดเป็น 99.35%)
3. งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้า (M&E Work) ความคืบหน้า 16.48% (งานทั้งหมด 16.48% / คิดเป็น 100.00%)

งานที่ยังเหลือ คือ งานปรับปรุงสะพานลอย เนื่องจาก รออนุญาตให้เข้าพื้นที่ดำเนินการ จากสำนักการจราจร และขนส่ง (สจส.) ซึ่งเข้าพื้นที่ได้ต้นเดือนพฤษภาคม และคาดว่าจะแล้วเสร็จสมบูรณ์ 100% ภายในต้นเดือน กรกฎาคม 2564 และงานทางเชื่อมและลิฟท์ รอสู่พบตำแหน่งลิฟท์ใหม่ ที่จะทำการก่อสร้าง จาก สจส.

การก่อสร้างเริ่มได้ล่าช้าจากที่คาดไว้เดิมประมาณ 2-3 ปี เนื่องจากการจัดทำและการอนุมัติรายงานผลกระทบ สิ่งแวดล้อม และการอนุมัติการก่อสร้าง ส่งผลให้จำนวนเที่ยวโดยสารและรายได้ของกองทุนที่จะได้รับล่าช้าไป ในช่วงเวลาดังกล่าว หนึ่ง บลจ. บัวหลวง เห็นว่า จำนวนผู้โดยสารหลังจากก่อสร้างเสร็จจะยังคงเพิ่มขึ้น

3.4.4 รายละเอียดเกี่ยวกับการลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน

เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2559 กองทุน บีทีเอสซี และ เอไอเอ ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงการก่อสร้างสถานี S4 ในมูลค่าไม่เกิน 650 ล้านบาท โดยกองทุนและเอไอเอ ร่วมรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง ฝ่ายละครึ่งหนึ่ง กองทุนมีความตั้งใจที่จะใช้เงินของกองทุนโดยไม่มีการกู้ยืมเงิน บริษัทจัดการพิจารณาแล้วเห็นว่าการ สร้างสถานี S4 จะเป็นประโยชน์ต่อกองทุนและผู้โดยสาร โดยจะทำให้รายได้ค่าโดยสารของกองทุนเพิ่มขึ้น

ตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในโครงการจัดการกองทุน การลงทุนนี้เป็นการได้มาเพิ่มเติมซึ่งทรัพย์สินกิจการ โครงสร้างพื้นฐานที่มีมูลค่าเกินกว่า 100 ล้านบาท แต่น้อยกว่าร้อยละ 30 ของมูลค่าทรัพย์สินรวม ซึ่งได้รับ



ความเห็นชอบจากผู้ดูแลผลประโยชน์แล้ว โดยผู้ดูแลผลประโยชน์ได้พิจารณาตามหลักการและเหตุผล ซึ่งการลงทุนนี้จะเป็นประโยชน์กับกองทุน จะทำให้รายได้ค่าโดยสารของกองทุนเพิ่มขึ้น รวมถึงเป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้นด้วย

สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2564 กองทุนได้บันทึกค่าก่อสร้างเป็นจำนวน 251.84 ล้านบาท โดยค่าก่อสร้างนี้ได้บันทึกเป็นเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

3.4.5 รายละเอียดเกี่ยวกับการจำหน่ายทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน

สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2564

- ไม่มี -

3.5 การจัดหาผลประโยชน์จากทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน

กองทุนลงทุนในรายได้สุทธิที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักที่บีทีเอสซีมีสิทธิได้รับ รายได้ของกองทุนจึงเป็นรายได้ค่าโดยสารที่จะได้รับจากผู้โดยสารหักต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง (กองทุนไม่ได้ให้เช่าทรัพย์สินแก่ผู้เช่ารายใดรายหนึ่ง และไม่มีการกระจุยตัวของผู้เช่า) 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 กรุงเทพมหานคร 10900

โทรศัพท์ 0-2617-7300

บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) (“บีทีเอสจี”) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบีทีเอสซี ถือหุ้นร้อยละ 97.50 ของหุ้นที่ออกจำหน่ายแล้วทั้งหมดของบีทีเอสซี และเป็นผู้สนับสนุนของกองทุน ซึ่งถือหน่วยลงทุนของกองทุนร้อยละ 33.33

ประสบการณ์ในการบริหารทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน

บีทีเอสซีก่อตั้งขึ้นในปี 2535 และในปีเดียวกันบีทีเอสซีได้รับสัมปทานจาก กทม. ซึ่งให้สิทธิแก่บีทีเอสซีแต่เพียงผู้เดียวในการดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเป็นระยะเวลา 30 ปีนับแต่วันแรกที่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเริ่มประกอบธุรกิจ บีทีเอสซีได้ดำเนินการก่อสร้างงานโครงสร้าง (Civil Works)



ของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักเสร็จสิ้นแล้ว และได้ทำการโอนกรรมสิทธิ์ในงานโครงสร้างระบบให้แก่ กทม. ในปี 2542 ตามที่กำหนดไว้ในสัมปทาน บีทีเอสซีได้เปิดให้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักในเชิงพาณิชย์ 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 ยังครอบคลุมถึงเส้นทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก ภายหลังครบกำหนดอายุสัมปทาน (ในวันที่ 4 ธันวาคม 2572) ไปจนถึง 2 พฤษภาคม 2585 ต่อมาเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2559 บีทีเอสซีได้ทำสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแคราย-เคหะฯ กับกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีระยะเวลาดังตั้งแต่วันที่ลงนามสัญญาถึงวันที่ 2 พฤษภาคม 2585 โดยได้เริ่มเปิดให้บริการเดินรถสถานีแรกของช่วงแคราย-เคหะฯ คือสถานีลำโรง (E15) เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2560 และเมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2561 ได้เริ่มเปิดส่วนต่อขยายเพิ่มจนถึงเคหะฯ นอกจากนี้ บีทีเอสซีได้ทยอยเปิดให้บริการเดินรถเพิ่มในส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือ เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2562 ได้เปิดให้บริการจากสถานีหมอชิตไปสถานีห้าแยกลาดพร้าว จนเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2563 ได้มีการเปิดให้บริการเดินรถส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือครบทุกสถานีนับจากสถานีลาดพร้าวจนถึงสถานีคูคต

ความเชี่ยวชาญของบีทีเอสซี และ/หรือบีทีเอสจี ในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสซี และ/หรือบีทีเอสจีเป็นผู้มีประสบการณ์ยาวนานในธุรกิจระบบขนส่งมวลชนทางรางทั้งยังเป็นผู้มีสิทธิในการบริหารจัดการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักภายใต้สัมปทานที่ได้รับจากกรุงเทพมหานคร และเป็นผู้รับจ้างให้บริการเดินรถในส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท สายสีลม และสายสีเขียว ทำให้บีทีเอสซี และ/หรือบีทีเอสจี มีความได้เปรียบในการพัฒนาโครงการต่างๆ ที่ต่อเนื่องจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก หรือ ระบบสายสีเขียว เนื่องจากจะทำให้เกิดความสะดวกต่อผู้โดยสารมากกว่าการบริหารโดยผู้บริหารรายอื่นๆ ซึ่งอาจทำให้ผู้โดยสารจำเป็นต้องเปลี่ยนขบวนรถเมื่อเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก

เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2559 กิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (BSR Joint Venture) ประกอบด้วย บีทีเอสจี บริษัท ชีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) ได้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว – ลำโรง ซึ่งผลปรากฏว่า กิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (BSR Joint Venture) เป็นผู้ผ่านการคัดเลือกด้วยคะแนนสูงสุด ซึ่งต่อมาบริษัทร่วมค้าบีเอสอาร์ได้ร่วมกันจัดตั้งบริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด และบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด เพื่อเข้ารับสัญญาร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว – ลำโรง ตามลำดับ และมีสัดส่วนในการถือหุ้นในแต่ละบริษัทโดย บีทีเอสจี บริษัท ชีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) ในอัตราร้อยละ 75 ร้อยละ 15 และร้อยละ 10 ตามลำดับ

เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2562 กลุ่มกิจการร่วมค้าบีจีเอสอาร์ ระหว่าง บีทีเอสจี บริษัท กัลฟ์ เอ็นเนอร์จี ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) (GULF) STEC และ RATCH โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นในอัตราร้อยละ 40 ร้อยละ 40 ร้อยละ 10 และร้อยละ 10 ตามลำดับ ได้ยื่นประมูลโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 2 เส้นทาง ได้แก่ (1) สายบางปะอิน – นครราชสีมา (M6) ระยะทาง 196 กม. และ (2) สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี (M81) ระยะทาง 96 กม. แก่กรมทางหลวง ต่อมาเมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2562 กลุ่มกิจการร่วมค้าบีจีเอสอาร์ได้เป็นผู้ชนะประมูลทั้งสองโครงการดังกล่าว



สำหรับสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา กิจกรรมร่วมค้าบีทีเอส ระหว่าง บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BA) บีทีเอสจี และ STEC โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นในอัตราร้อยละ 45 ร้อยละ 35 และร้อยละ 20 ตามลำดับ ได้ยื่นข้อเสนอเข้าร่วมลงทุนแก่กองทัพเรือ เมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2562 และได้เป็นผู้ชนะประมูลโครงการเมื่อวันที่ 30 มกราคม 2563 ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวเป็นการลงทุนในรูปแบบ Net Cost ระยะเวลา 50 ปี รวมการลงทุนในอาคารผู้โดยสารใหม่หลังที่ 3 ศูนย์ธุรกิจการค้า เขตประกอบการค้าเสรี (Cargo Village หรือ Free Trade Zone) และศูนย์ธุรกิจขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ (Cargo Complex)

3.6 การกู้ยืมเงิน

- ไม่มี -

4. ธุรกิจและภาวะอุตสาหกรรม: ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน

พัฒนาการสำคัญในปี 2563/64

- เปิดให้บริการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต – คูคต 16 สถานี ระยะทาง 19.0 กม.) ครบทั้งสาย เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2563
- เปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีทอง ระยะที่ 1 (กรุงธนบุรี – คลองสาน 3 สถานี ระยะทาง 1.8 กม.) เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2563

ในปี 2563/64 มีพัฒนาการและความก้าวหน้าที่สำคัญในธุรกิจระบบขนส่งทางราง โดยบีทีเอสซีและกรุงเทพมหานคร (กทม.) ได้เปิดทดลองให้บริการส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือเพิ่มเติม 4 สถานี (มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ – วัดพระศรีมหาธาตุ) เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2563 ต่อมาในวันที่ 16 ธันวาคม 2563 ได้เปิดให้บริการเพิ่มเติมอีก 7 สถานีที่เหลือ (วัดพระศรีมหาธาตุ – คูคต) ครบทั้งสาย ส่งผลให้โครงการขยายการให้บริการรถไฟฟ้าสายสีเขียวครอบคลุมการให้บริการอย่างไร้รอยต่อถึง 3 จังหวัด ได้แก่ ปทุมธานี กรุงเทพมหานคร และสมุทรปราการ นอกจากนี้ ในวันเดียวกันนั้น ยังได้เปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีทอง ระยะที่ 1 (กรุงธนบุรี – คลองสาน รวม 3 สถานี) อีกด้วย หลังจากนั้นในวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2564 สถานีเซนต์หลุยส์ ซึ่งเป็นหนึ่งในสถานีของรถไฟฟ้าสายหลัก ได้เปิดให้บริการแก่ประชาชน โดยสถานีดังกล่าวตั้งอยู่ระหว่างสถานีช่องนนทรีและสถานีสุรศักดิ์ อนึ่ง พัฒนาการต่างๆ ในธุรกิจระบบขนส่งทางรางในปีที่ผ่านมา ส่งผลให้โครงการขยายการให้บริการทางรางของบีทีเอสเปิดให้บริการแล้วระยะทางรวม 70 กม. และ 63 สถานี

นอกจากการเปิดให้บริการสายใหม่ ๆ เพิ่มเติมดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น บีทีเอสยังมีเส้นทางรถไฟฟ้าที่อยู่ในระหว่างการก่อสร้างอีกรวม 64.9 กม. ของรถไฟฟ้าสายสีชมพูและสายสีเหลือง โดย ณ เดือน เมษายน 2564 การก่อสร้างของทั้งสองโครงการดังกล่าวคืบหน้าไปแล้วร้อยละ 75 คาดว่าจะเปิดให้บริการหนึ่งในสองเส้นทางนี้เป็นบางส่วนภายในปี 2564 และคาดว่าทั้งสองเส้นทางนี้จะเปิดให้บริการครบทั้งสายได้ในปี 2565 นอกจากนี้ ยังเห็นความคืบหน้าในส่วนต่อขยายสายสีชมพู (ศรีรัช – เมืองทองธานี) ซึ่งกรม. ได้มีการอนุมัติแล้วเมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2564 และได้ลงนามในสัญญาจ้างการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2564 โดยคาดว่าจะเริ่มการก่อสร้างในปี 2564 และจะใช้เวลาประมาณ 2.5 – 3 ปี จึงจะแล้วเสร็จ

นอกจากนี้ บีทีเอสยังมีความคืบหน้าในส่วนของการจัดระบบคมนาคมขนส่งอื่น ๆ เช่นเดียวกัน โดยเมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2563 กลุ่มกิจการร่วมค้าบีทีเอส (บีทีเอส กรุ๊ป ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 35) ได้เข้าลงนามในสัญญาร่วมลงทุนโครงการพัฒนาศูนย์คมนาคมนานาชาติอู่ตะเภาที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) เป็นที่เรียบร้อยแล้ว อีกทั้ง เมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2563 กรม. ยังได้อนุมัติผลการคัดเลือกให้กลุ่มกิจการร่วมค้าบีทีเอสอาร์ (บีทีเอส กรุ๊ป ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 40) เป็นผู้ดำเนินการติดตั้งและบริหารระบบเก็บเงินโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 2 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทาง M6: บางปะอิน – นครราชสีมา และ เส้นทาง M81: บางใหญ่ – กาญจนบุรี



ผลิตภัณฑ์และบริการ

1. ธุรกิจระบบขนส่งมวลชนทางราง (Rail business)

บีทีเอสซีให้บริการระบบขนส่งทางราง 2 รูปแบบ

(ก) การให้บริการภายใต้รูปแบบสัญญาสัมปทาน (รถไฟฟ้าสายหลัก)

บีทีเอสซีเป็นผู้รับผิดชอบในงานโยธาทั้งหมด งานระบบรถไฟฟ้า ขบวนรถไฟฟ้า อีกทั้งยังเป็นผู้ให้บริการโดยสามารถรองรับผู้โดยสารได้สูงสุด 50,000 คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง (PPHPD) เพื่อให้บริการผู้โดยสารรถไฟฟ้า บีทีเอสซีสายหลักได้อย่างน่าเชื่อถือและปลอดภัย

(ข) การให้บริการภายใต้รูปแบบสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง (O&M) (รถไฟฟ้าสายหลักและส่วนต่อขยาย)

บีทีเอสซีเป็นผู้รับผิดชอบในการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง และเป็นผู้ลงทุนในขบวนรถไฟฟ้าสำหรับส่วนต่อขยายสายสีเขียว ตลอดจนขบวนรถไฟฟ้าสำหรับรถไฟฟ้าสายหลัก รวมถึงรถไฟฟ้าสายหลักภายหลังหมดสัญญาสัมปทาน

โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าภายใต้บีทีเอส

โครงการรถไฟฟ้าสายหลัก

บีทีเอสซีเป็นผู้รับสัมปทานจากกทม. ในการให้บริการรถไฟฟ้าสายหลักแต่เพียงผู้เดียวตั้งแต่ปี 2542 ภายใต้สัมปทานความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในรูปแบบ 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 24 สถานี หลังจากนั้น ในปี 2555 บีทีเอสซีได้ลงนามในสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการรถไฟฟ้าสายหลักกับบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด (เคที) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของกทม. ครอบคลุมระยะเวลา 13 ปี (2572-2585) ภายหลังครบกำหนดอายุสัมปทานในปี 2572 ต่อมาในเดือนเมษายน 2556 บีทีเอสซีได้ขายสิทธิในรายได้ค่าโดยสารสุทธิในอนาคตที่จะเกิดขึ้นจากการเดินรถไฟฟ้าสายหลักในช่วงระยะเวลาที่เหลือให้แก่กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางรางบีทีเอสอีอาร์ (BTSGIF) โดยบีทีเอสซียังคงเป็นผู้บริหารและเดินรถในส่วนรถไฟฟ้าสายหลัก ทั้งนี้ บีทีเอสซียังลงทุนในสัดส่วนสูงสุดร้อยละ 33 ของจำนวนหน่วยลงทุนทั้งหมดในกองทุน BTSGIF

- จำนวนผู้โดยสารในระบบรถไฟฟ้าสายหลัก

ตารางที่ 1: จำนวนผู้โดยสารในระบบรถไฟฟ้าสายหลัก

	ปี 2557/58	ปี 2558/59	ปี 2559/60	ปี 2560/61	ปี 2561/62	ปี 2562/63	ปี 2563/64
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านเที่ยวคน)	218.7	232.5	238.0	241.2	241.0	236.9	124.9
อัตราการเติบโต (%)	1.9%	6.3%	2.4%	1.3%	(0.1)%	(1.7)%	(47.3)%
จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย ต่อวันทำการ (เที่ยวคน)	673,162	720,155	735,081	743,681	744,513	735,385	408,341
อัตราการเติบโต(%)	2.5%	7.0%	2.1%	1.2%	0.1%	(1.2)%	(44.5)%



- อัตราค่าโดยสารในระบบรถไฟฟ้าสีเขียวสายหลัก

ในช่วงแรก สัญญาสัมปทานกำหนดโครงสร้างค่าโดยสารแบบราคาเดียว (flat fare) ซึ่งต่อมาได้ถูกแก้ไขให้เป็นการเรียกเก็บแบบตามระยะทางของการเดินทาง (distance based fare structure) ค่าโดยสารที่บีทีเอสซีเรียกเก็บต่อเที่ยวสำหรับการเดินทางระหว่างสองสถานีในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก คือ ค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ (Effective Fare) ภายใต้สัญญาสัมปทาน โดยจะต้องไม่เกินกว่าเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ (Authorized Fare) ซึ่งมีผลใช้บังคับอยู่ในขณะนั้น ปัจจุบัน บีทีเอสซีได้แจ้งปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ต่อ กทม. ในอัตรา 20.1 – 60.3 บาทต่อเที่ยวการเดินทาง ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญาสัมปทาน โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2556 เป็นต้นไป ในขณะที่ค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้มีการปรับเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2560 เป็นอัตรา 16-44 บาทต่อเที่ยวการเดินทาง

การประเมินประสิทธิภาพในการดำเนินงานของรถไฟฟ้าบีทีเอสปี 2563/64

บีทีเอสซีในฐานะผู้ให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ยังคงรักษาความปลอดภัยและการให้บริการที่ได้มาตรฐานอย่างต่อเนื่อง โดยมีตัวชี้วัดหลักในการประเมินประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ได้แก่ ความน่าเชื่อถือของการให้บริการ ความน่าเชื่อถือของรถไฟฟ้า และความน่าเชื่อถือของตัวโดยสาร ซึ่งความน่าเชื่อถือของการให้บริการวัดจากเปอร์เซ็นต์ค่าความตรงต่อเวลาในการเดินทางของผู้โดยสาร (Passenger Journey) โดยมีเป้าหมายในการวัดคือ ผู้โดยสารจะต้องเดินทางได้ตรงเวลาไม่น้อยกว่า 99.5% เมื่อเทียบกับความล่าช้าที่เกิดขึ้นที่กินเวลาตั้งแต่ 5 นาทีขึ้นไป ทั้งนี้ ความน่าเชื่อถือของการให้บริการในปี 2563/64 เฉลี่ยอยู่ที่ 99.9% เทียบกับ 99.8% ในปี 2562/63 ตัวชี้วัดต่อมาคือ ความน่าเชื่อถือของรถไฟฟ้า วัดจากระยะทางก่อนที่จะเกิดการขัดข้อง โดยมีเป้าหมายที่ตั้งไว้คือไม่น้อยกว่า 35,000 ตู้กิโลเมตรต่อการขัดข้อง 1 ครั้ง โดยในปี 2563/64 อยู่ที่ 156,089 ตู้กิโลเมตรต่อการขัดข้อง 1 ครั้ง ซึ่งสูงกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ ตัวชี้วัดสุดท้ายคือ ความน่าเชื่อถือของตัวโดยสาร วัดได้จากจำนวนเที่ยวการเดินทางก่อนพบการผิดพลาด รวมถึงการขัดข้องของอุปกรณ์และการใช้บัตรโดยสารผิดวิธี โดยมีเป้าหมายที่ตั้งไว้ว่าจะต้องไม่น้อยกว่า 15,000 ครั้งต่อการขัดข้อง 1 ครั้ง โดยความน่าเชื่อถือของตัวโดยสาร สำหรับปี 2563/64 อยู่ที่ 194,678 ครั้งต่อการขัดข้อง 1 ครั้ง ซึ่งสูงกว่าปีก่อน ที่ 172,319 ครั้งต่อการขัดข้อง 1 ครั้ง ถือว่าทำได้ดีกว่าเป้าหมายที่คาดการณ์ไว้ (ตารางที่ 2)

ตารางที่ 2 : ประสิทธิภาพในการดำเนินงานเปรียบเทียบกับเป้าหมาย

ตัวชี้วัดประสิทธิภาพ	เป้าหมาย	2563/64	2562/63
ความน่าเชื่อถือของการให้บริการวัดจาก ความตรงต่อเวลาในการเดินทางของผู้โดยสาร	ไม่น้อยกว่า 99.5% ต่อความล่าช้าตั้งแต่ 5 นาทีขึ้นไป	99.9%	99.8%
ความน่าเชื่อถือของรถไฟฟ้า	ไม่น้อยกว่า 35,000 ตู้กิโลเมตรต่อการขัดข้อง	156,089	94,268
ความน่าเชื่อถือของตัวโดยสาร	ไม่น้อยกว่า 15,000 ครั้งต่อการขัดข้อง	194,678	172,319

โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียว 1

โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายจากระบบรถไฟฟ้าสีเขียวสายหลัก ระยะทาง 12.8 กิโลเมตร เริ่มเปิดให้บริการในปี 2552 ประกอบไปด้วยส่วนต่อขยาย 2 เส้นทาง รวมระยะทาง 11 สถานี คือ ส่วนต่อขยายสายสีลม (สะพานตากสิน-บางหว้า ระยะทาง 7.5 กิโลเมตร 6 สถานี) และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (อ่อนนุช-แบริ่ง ระยะทาง 5.3 กิโลเมตร 5 สถานี) ต่อมาในปี 2555 บีทีเอสซีได้ลงนามในสัญญากับเคทีในการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงส่วนต่อขยายดังกล่าวเป็นเวลา



30 ปี (2555-2585) ทั้งนี้ สัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงนี้ จะครอบคลุมถึงงานรับจ้างเดินรถและซ่อมบำรุงระบบโครงการรถไฟฟ้าสายหลัก ระยะทาง 23.5 กิโลเมตร ภายหลังครบกำหนดอายุสัญญาสัมปทานในเดือนธันวาคม 2572

โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียว 2

เดือนมีนาคม 2560 บีทีเอสซีได้ลงนามในสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายครอบคลุมระยะเวลา 25 ปี (2560-2585) ระยะทางรวม 32.0 กิโลเมตร ประกอบด้วย 2 เส้นทาง ได้แก่ ส่วนต่อขยายสายสีเขียวใต้ (แบริ่ง-เคหะฯ ระยะทาง 13.0 กิโลเมตร) และส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-คูคต ระยะทาง 19.0 กิโลเมตร) โดยส่วนต่อขยายสายสีเขียวใต้ได้เปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบครบทั้ง 9 สถานีเป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2561 สำหรับส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือได้เปิดให้บริการครบทั้ง 16 สถานี เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2563

โครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง ระยะที่ 1

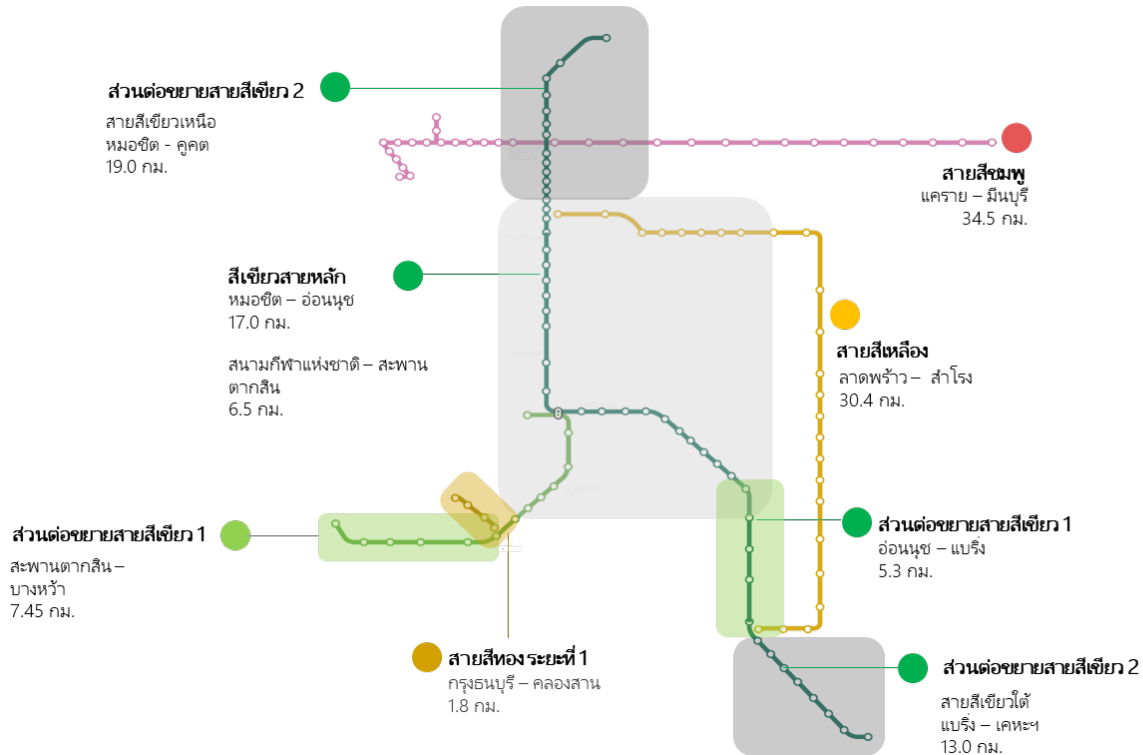
เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2561 บีทีเอสซีและเคทีได้เข้าลงนามในสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง (O&M) โครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง ระยะที่ 1 (กรุงธนบุรี-คลองสาน ระยะทาง 1.8 กิโลเมตร 3 สถานี) เป็นระยะเวลา 30 ปี โดยโครงการดังกล่าวมีจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่สถานีกรุงธนบุรี และเชื่อมกับโครงการของไอคอนสยาม ทั้งนี้ รถไฟฟ้าสายสีทองได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2563 โดยมียอดผู้ใช้บริการนับตั้งแต่วันแรกที่เปิดให้บริการจนถึงสิ้นปีงบประมาณ 2563/64 ทั้งสิ้นจำนวน 367,000 เที่ยวคน

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและสายสีเหลือง

เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2560 บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด และบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบีทีเอสซี ได้เข้าลงนามในสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู (แคราย-มีนบุรี ระยะทาง 34.5 กิโลเมตร) และสายสีเหลือง (ลาดพร้าว-สำโรง ระยะทาง 30.4 กิโลเมตร) กับ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ระยะทางรวม 64.9 กิโลเมตร 53 สถานี ทั้ง 2 บริษัทนี้ก่อตั้งขึ้นมาจากกลุ่มกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (BSR JV consortium) ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างบีทีเอสซี บริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) (STEC) และบริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) (RATCH) โดยมีสัดส่วนการร่วมทุนร้อยละ 75 ร้อยละ 15 และร้อยละ 10 ตามลำดับ ทั้งนี้ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและสายสีเหลืองเป็นโครงการสัมปทานในรูปแบบ PPP net cost ระยะเวลา 30 ปี ที่รัฐบาลให้การสนับสนุนค่างานก่อสร้าง จำนวน 47,000 ล้านบาท จากมูลค่าโครงการรวมทั้งหมดกว่า 96,000 ล้านบาท โดยรัฐบาลจะแบ่งชำระเงินสนับสนุนเป็นงวด งวดละเท่า ๆ กัน ตลอดระยะเวลา 10 ปี นับตั้งแต่วันที่เริ่มเปิดให้บริการ โดยทั้งสองบริษัทดังกล่าวได้รับหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน (Notice-to-Proceed) สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและสายสีเหลืองจาก รฟม. แล้วเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2561 ซึ่งนับเป็นวันแรกของการก่อสร้าง ณ เดือน เมษายน 2564 การก่อสร้างของทั้งสองโครงการดำเนินการแล้วเสร็จไปแล้วร้อยละ 75 ทั้งนี้ คาดว่าจะเริ่มเปิดให้บริการหนึ่งในสองเส้นทางนี้เป็นบางส่วนภายในปี 2564



รูปที่ 1: โครงข่ายโครงการรถไฟฟ้าภายใต้บีทีเอส



โครงการรถไฟฟ้าสายใหม่ ๆ ที่เป็นเป้าหมายของบีทีเอส

โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ตะวันออกและตะวันตก)

การประมูลก่อสร้างงานโยธาในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม แบ่งออกเป็นฝั่งตะวันออกและตะวันตก โดยเส้นทางดังกล่าว มีทั้งสถานียกระดับและสถานีใต้ดิน ปัจจุบัน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฝั่งตะวันออกได้มีการลงนามในสัญญางานก่อสร้างกับผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธา รวมทั้งหมด 6 สัญญา โดยผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธาดังกล่าว ได้แก่ กิจการร่วมค้า CKST (บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ร่วมกับบริษัท ชีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเม้นต์จำกัด (มหาชน) และบริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)) ทั้งนี้ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันออกได้เริ่มก่อสร้างไปแล้วในเดือนมิถุนายน 2560 และคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2566 ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 28 มกราคม 2563 คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม (จากบางขุนนนท์ ถึงมีนบุรี ระยะทางรวม 35.9 กิโลเมตร 28 สถานี) มูลค่าโครงการรวม 143 พันล้านบาท มีรูปแบบสัญญา PPP Net Cost ระยะเวลา 30 ปี

โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวตะวันตก

โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวตะวันตก (บางหว้า-ตลิ่งชัน) ระยะทาง 7 กิโลเมตร ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการรออนุมัติรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โดยเป็นเส้นทางที่กลุ่มบีทีเอสมีโอกาสสูงที่จะได้เข้าไปบริหารจัดการเดินรถ เนื่องจากเส้นทางนี้เป็นส่วนต่อขยายโดยตรงกับโครงข่ายรถไฟฟ้าสายสีเขียวปัจจุบัน ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบาย “หนึ่งหน่วยงานกำกับดูแล หนึ่งผู้ให้บริการเดินรถ” ของรัฐบาลที่มุ่งหวังให้เกิดผลประโยชน์ที่ดีที่สุดแก่ประชาชน กลุ่มบีทีเอสจะเจรจากับ กทม. ภายใต้เนื้อหาสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง (O&M) ทั้งนี้ คาดว่ารัฐบาลจะรับผิดชอบในการลงทุนส่วนของงานโยธาและงานระบบและเครื่องกล (E&M) อย่างไรก็ดี กลุ่มบีทีเอส อาจจะพิจารณาในการช่วยจัดหาเงินทุน โดยอาจจะรับผิดชอบงานระบบและเครื่องกล (E&M) ให้ กทม.



โครงการรถไฟฟ้ารางเบา

โครงการรถไฟฟ้ารางเบา หรือ LRT (บางนา-สุวรรณภูมิ) ระยะทาง 18.3 กิโลเมตร มีจุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าบีทีเอส ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทที่สถานีบางนา โครงการนี้เป็นโครงการในความรับผิดชอบของ กทม. ทั้งนี้ คาดว่าทาง กทม. จะเป็นผู้รับผิดชอบก่อสร้างงานโยธาและงานระบบเครื่องกล (E&M) โดยบีทีเอสยังเสนอต่อ กทม. ให้ใช้พื้นที่บริเวณหน้าซีดีของบีทีเอส ในการสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและโรงเก็บรถไฟฟ้า (Depot) สำหรับ LRT โดยไม่คิดค่าใช้จ่าย ดังนั้น บีทีเอสจึงมีศักยภาพในระดับแนวหน้าที่จะได้รับคัดเลือกให้เป็นผู้ชนะการประมูล

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา (ระยะที่ 1)

โครงการรถไฟฟ้าโมโนเรลสายสีเทาแบ่งออกเป็น 2 ระยะ เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางและต้องได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงาน โดยระยะที่ 1 (ช่วงวัชรพล-ทองหล่อ ระยะทาง 16.3 กิโลเมตร) เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวสายหลักที่สถานีทองหล่อ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูที่สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองที่สถานีฉลองรัช ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ กทม. โดยที่ผ่านมา กทม. จะเป็นผู้รับผิดชอบในส่วนงานโยธา และงานระบบและเครื่องกล (E&M) เนื่องจากโครงการนี้เป็นโครงการรถไฟฟ้าสายใหม่จึงคาดว่าจะมีการจัดประมูลสำหรับการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง (O&M) กลุ่มบีทีเอสเชื่อมั่นว่ามีศักยภาพที่แข็งแกร่งพอที่จะชนะการประมูลดังกล่าวจากการที่ได้ลงนามในสัญญาารถไฟฟ้าสายสีชมพูและสายสีเหลืองไปก่อนหน้านี้

2. ธุรกิจที่นอกเหนือจากระบบขนส่งมวลชนทางราง (Non-rail business)

ระบบรถโดยสารด่วนพิเศษ (บีอาร์ที)

โครงการรถโดยสารด่วนพิเศษ หรือ BRT บริหารโดยบีทีเอสซี เป็นโครงการแรกเริ่มของทางกรุงเทพฯ ที่จะเชื่อมต่อบริการขนส่งมวลชนในพื้นที่กรุงเทพฯ เข้าด้วยกัน เพื่อให้บริการระบบขนส่งมวลชนเป็นแบบบูรณาการทั้งในเขตเมืองและพื้นที่รอบนอก โดยบีทีเอสซีเป็นผู้รับผิดชอบสัมปทานจากกทม. ทั้งนี้ระบบเดินรถของ BRT จะมีความเร็วสูงกว่ารถโดยสารประจำทางทั่วไปเพราะจะวิ่งบนช่องทางพิเศษที่แยกออกจากถนนหลัก BRT มีระยะทางรวม 15.0 กิโลเมตร 12 สถานี (ช่องนนทรี-ตลาดพลู) โดยมีสถานีเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าบีทีเอสที่สถานีช่องนนทรี ทั้งนี้ ในปี 2563/64 ที่ผ่านมา BRT มียอดผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 2.9 ล้านเที่ยวคน

สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา

สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาตั้งอยู่ที่ อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง เป็นหนึ่งในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ทั้งนี้ กลุ่มกิจการร่วมค้าบีบีเอส (ประกอบด้วย BA สัดส่วนร้อยละ 45 บีทีเอสจี สัดส่วนร้อยละ 35 และ STEC สัดส่วนร้อยละ 20) ได้ยื่นข้อเสนอเข้าร่วมลงทุนในโครงการดังกล่าวกับกองทัพเรือเมื่อวันที่ 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 เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2563 กลุ่มกิจการร่วมค้าบีบีเอสได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) เป็นที่เรียบร้อยแล้ว โดย ณ ขณะนี้เขียนรายงานอยู่นี้ กลุ่มกิจการร่วมค้าดังกล่าวอยู่ในช่วงจัดทำแผนแม่บทโครงการเพื่อส่งมอบแก่กองทัพเรือและ สกพอ. ในช่วงกลางปี 2564



โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2562 กลุ่มกิจการร่วมค้าบีทีเอสแอร์ (ประกอบด้วย บีทีเอสจี สัดส่วนร้อยละ 40 GULF สัดส่วนร้อยละ 40 STEC สัดส่วนร้อยละ 10 และ RATCH สัดส่วนร้อยละ 10) ได้เป็นผู้ชนะประมูลโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 2 เส้นทาง คือ (1) สายบางปะอิน – นครราชสีมา ระยะทางประมาณ 196 กม. และ (2) สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ระยะทางประมาณ 96 กม. ซึ่งทั้งสองเส้นทางเป็นหนึ่งในโครงการสำคัญที่มีความจำเป็นเร่งด่วน โดยได้รับการบรรจุในแผนมาตรการเร่งรัดการลงทุน Action Plan ของกระทรวงคมนาคม และมาตรการเร่งรัดโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP Fast Track) ของกระทรวงการคลัง โดยทั้งสองโครงการดังกล่าวจะเป็นในรูปแบบของ PPP Gross Cost ซึ่งเอกชนจะเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างงานระบบและจัดเก็บรายได้ทั้งหมดส่งมอบให้แก่ภาครัฐ โดยภาคเอกชนจะได้รับค่าจ้างตอบแทนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวคาดว่าจะสามารถลงนามในสัญญาได้ภายในปี 2564

การวิเคราะห์อุตสาหกรรมและการแข่งขัน

ภาพรวมธุรกิจระบบขนส่งมวลชน

ประเทศไทยมีการพัฒนาทางด้านสังคมและเศรษฐกิจมาโดยตลอดในระยะเวลา 40 ปีที่ผ่านมา ดังเห็นได้จากการมุ่งมั่นในการเปลี่ยนจากการเป็นประเทศที่มีรายได้ระดับต่ำ ไปสู่การเป็นประเทศที่มีรายได้ระดับปานกลางถึงระดับสูง² ประกอบกับจำนวนประชากรที่หนาแน่นในกรุงเทพฯ ล้วนแต่เป็นปัจจัยที่ทำให้มีการจราจรติดขัดและยังคงทวีความรุนแรงมากขึ้นเรื่อยๆ อ้างอิงจากรายงานประเมินสภาพจราจรของเมืองใหญ่ทั่วโลก ประจำปี 2563 ของ TOMTOM³ ระบุว่า กรุงเทพฯ ถูกจัดอยู่ในอันดับที่ 10 ของเมืองที่มีการจราจรติดขัดที่สุดในบรรดาเมืองใหญ่ 416 เมือง จาก 57 ประเทศใน 6 ทวีปทั่วโลก โดยปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ปัญหาการจราจรบนท้องถนนยังคงเป็นปัญหาเรื้อรังคือ การเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องของปริมาณรถยนต์ ซึ่งสวนทางกับความสามารถในการรองรับยานพาหนะบนท้องถนนที่มีอยู่อย่างจำกัด จากรูปที่ 2 จะเห็นได้ว่าจำนวนยานพาหนะส่วนบุคคลที่จดทะเบียนใหม่ของประเทศ⁴ เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงหลายปีที่ผ่านมา จนถึงปี 2562 ยกเว้นปี 2563 ซึ่งถือเป็นกรณีพิเศษเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ซึ่งส่งผลต่อความเชื่อมั่นและกำลังซื้อของผู้บริโภค ดังจะเห็นได้จากยอดจำหน่ายรถยนต์ใหม่⁵ ในปี 2563 ที่ลดลง 21.4% จากปีก่อน เป็น 792,146 คัน (1,007,552 คันในปี 2562) ปัจจัยดังกล่าวส่งผลให้จำนวนยานพาหนะส่วนบุคคลที่จดทะเบียนใหม่ในปี 2563 ลดลง 13.7% หรือ 397,000 คัน เป็น 2,504,000 คัน

² ธนาคารโลก

³ รายงานประเมินสภาพจราจรเมืองใหญ่ทั่วโลกของ TOMTOM

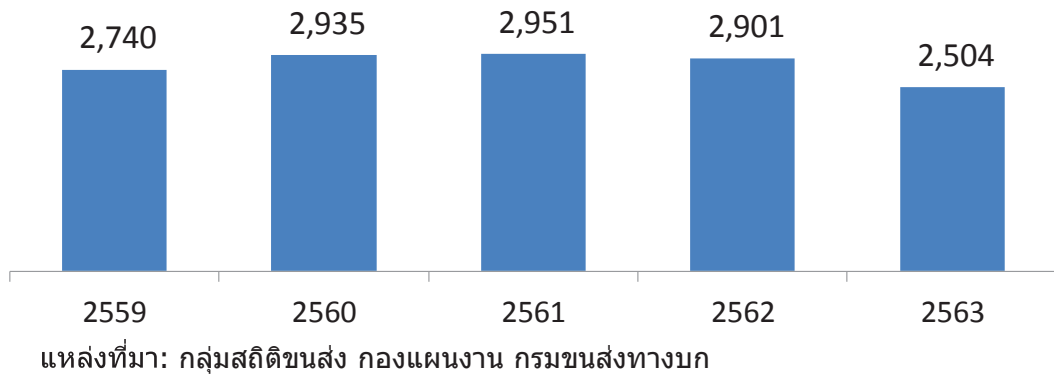
⁴ กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

⁵ สถิติการผลิต การจำหน่ายและการส่งออก สมาคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย



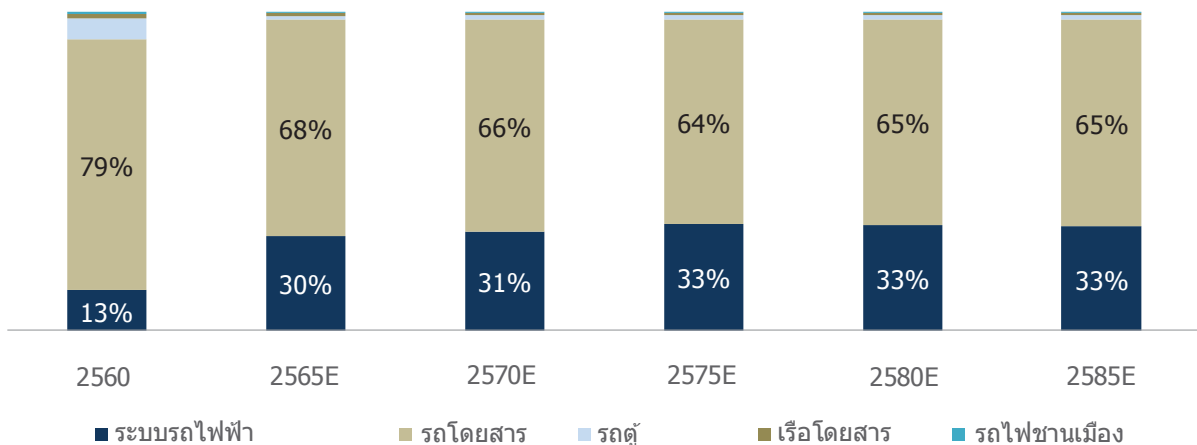
รูปที่ 2: ยานพาหนะส่วนบุคคลที่จดทะเบียนใหม่ตั้งแต่ปี 2559-2563

(หน่วย: พันคัน)



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

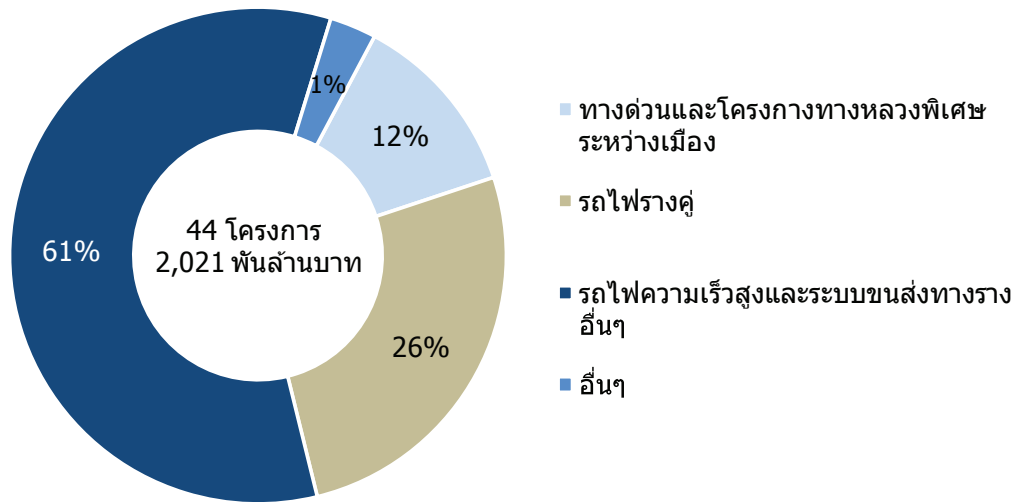
รูปที่ 3 : ส่วนแบ่งทางการตลาดของระบบรถไฟฟ้าในพื้นที่กรุงเทพมหานคร (คาดการณ์ปี 2565-2585)



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



รูปที่ 4 : แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วนปี 2561

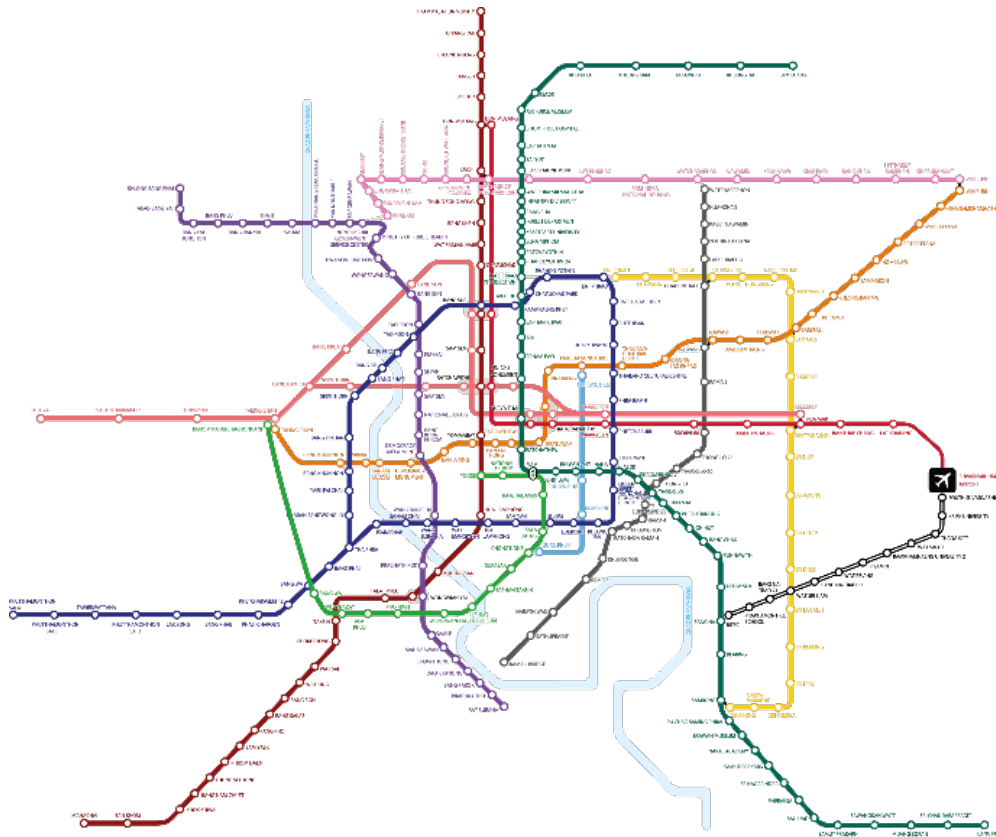


แหล่งที่มา: กระทรวงคมนาคม

การพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าเป็นสิ่งที่มีรัฐบาลให้ความสำคัญอย่างต่อเนื่อง ดังเห็นได้จากการที่ สนช. ได้กำหนดแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (M-MAP) ระยะเวลา 20 ปี เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (รวมจังหวัด นครปฐม ปทุมธานี นนทบุรี สมุทรปราการ และสมุทรสาคร) ในช่วงระยะเวลา 20 ปี (นับตั้งแต่ปี 2553-2572) โดยแผนแม่บทนี้ได้กำหนดโครงการรถไฟฟ้า 12 สาย ครอบคลุม 515.2 กิโลเมตร 312 สถานี (รูปที่ 5 และ ตารางที่ 3) อย่างไรก็ตาม ตามแผนเร่งรัดของมติคณะรัฐมนตรี กำหนดให้มีนโยบายเร่งการดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้า 10 สายหลักจากทั้งหมด 12 สาย หรือระยะทาง 464 กิโลเมตร จากทั้งหมด 515.2 กิโลเมตร ดังเห็นได้จากรูปที่ 6 ที่แสดงความคืบหน้าในแต่ละขั้นตอนการดำเนินงานของโครงการเร่งด่วน 10 สายหลัก



รูปที่ 5 : โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานคร และ
ปริมณฑล (M-MAP) (515.2 กิโลเมตร)



แหล่งที่มา: สนข. และ รฟม.

ตารางที่ 3 : โครงการรถไฟฟ้า 12 สาย ภายใต้นโยบายภาครัฐ

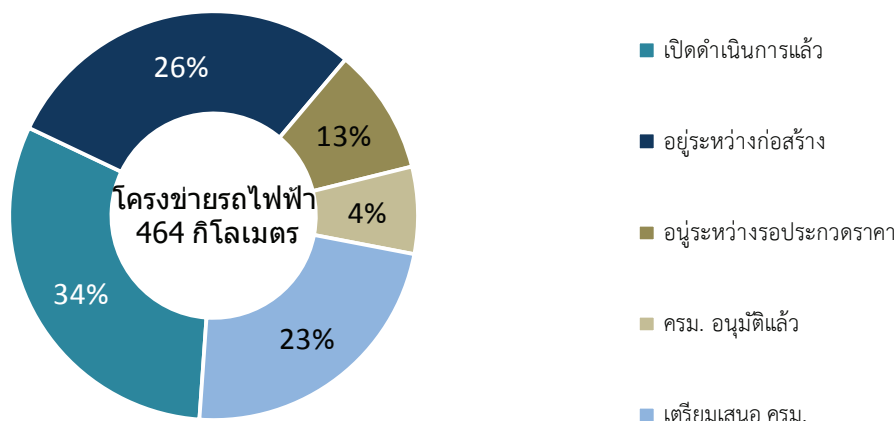
โครงการ	ช่วง	ระยะทาง (กม.)
สีแดงเข้ม*	มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต-มหาชัย	80.5
สีเขียวเข้ม*	ลำลูกกา-บางปู	67.1
สีน้ำเงิน*	บางซื่อ-หัวลำโพง-ท่าพระ-พุทธมณฑล สาย 4	55.0
สีแดงอ่อน*	ศิริราช-ศาลายา-ตลิ่งชัน-หัวหมาก	58.5
แอร์พอร์ต เรล ลิงก์*	ดอนเมือง-สนามบินสุวรรณภูมิ	50.3
สีม่วง*	บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ	42.8
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 6: ความคืบหน้าในแต่ละขั้นตอนการดำเนินงานของโครงการเร่งด่วน 10 สายหลัก



แหล่งที่มา: สนข. และบีทีเอส

ปัจจุบัน ระบบรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลครอบคลุมระยะทางรวม 169.6 กิโลเมตร โดยมีผู้ให้บริการทั้งหมด 3 ราย ได้แก่ บีทีเอสซี บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) และการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) จากระยะทางในการให้บริการรวม 169.6 กิโลเมตร แบ่งเป็นการดำเนินงานโดยบีทีเอสซี ระยะทางรวม 70.1 กิโลเมตร ในรถไฟฟ้าสายสีหลักและส่วนต่อขยาย 1 และ 2 รวมถึงรถไฟฟ้าสายสีทอง ระยะที่ 1 ในขณะที่ BEM ให้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสายสีม่วง ระยะทางรวม 71.0 กิโลเมตร และ รฟท. ให้บริการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ระยะทาง 28.5 กิโลเมตร นอกจากนี้ รฟท. ยังจะเปิดทดลองให้บริการรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม (บางซื่อ – รังสิต ระยะทาง 26.3 กิโลเมตร 8 สถานี) และรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน (บางซื่อ – ตลิ่งชัน ระยะทาง 15.0 กิโลเมตร 4 สถานี) ในเดือนกรกฎาคม 2564 เป็นระยะเวลา 3 เดือน ก่อนจะเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการในเดือนพฤศจิกายน 2564 อีกด้วย

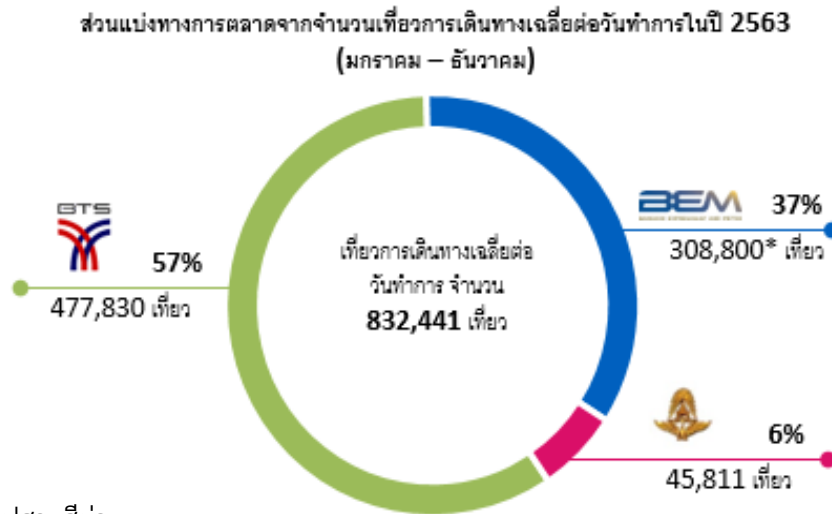
สำหรับส่วนแบ่งทางการตลาดของจำนวนเที่ยวการเดินทาง จากข้อมูลจำนวนเที่ยวการเดินทางเฉลี่ยต่อวันทำการในปี 2563 โดยผู้ให้บริการทั้งหมด 3 ราย ดังที่กล่าวไปแล้วข้างต้น ในรูปที่ 7 จะเห็นได้ว่ารถไฟฟ้าบีทีเอส เป็นผู้มีส่วนแบ่งทางการตลาดที่ 57% ในขณะที่ BEM มีส่วนแบ่งทางการตลาดเป็นลำดับที่สองที่ 37% และแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ มีส่วนแบ่งทางการตลาด 6%

ตารางที่ 4: ระบบรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการในปัจจุบันในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

	รถไฟฟ้าสายหลัก	ส่วนต่อขยายสายสีเขียว 1	ส่วนต่อขยายสายสีเขียว 2	สายสีทอง ระยะที่ 1	สายสีน้ำเงิน	สายสีม่วง	แอร์พอร์ต เรล ลิงก์
เส้นทาง	• สายสีเขียวเข้ม หมอชิต – อ่อนนุช • สายสีเขียวอ่อน สนามกีฬาแห่งชาติ - สะพานตากสิน	• สายสีเขียวเข้ม อ่อนนุช - แบริ่ง • สายสีเขียวอ่อน สะพานตากสิน - บางหว้า	• สายสีเขียวใต้ แบริ่ง - เคหะฯ • สายสีเขียวเหนือ หมอชิต - คูคต	กรุงเก่า - คลอง สาน	• สายสีน้ำเงินเดิม หัวลำโพง - บางซื่อ • สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย หัวลำโพง - หลักสอง, บางซื่อ - ท่าพระ	เตาปูน - คลองบางไผ่	พญาไท - สุวรรณ ภูมิ
ระยะทาง (กม.)	23.5	12.75	32.0	1.8	48.0	23.0	28.5
จำนวนสถานี	24	11	25	3	38	16	8
หน่วยงานเจ้าของโครงการ	กทม.	กทม.	กทม.	กทม.	รฟม.	รฟม.	รฟท.
ดำเนินการโดย	บีทีเอสซี	บีทีเอสซี	บีทีเอสซี	บีทีเอสซี	BEM	BEM	รฟท.
ประเภทสัญญา	สัญญาสัมปทาน (PPP Net Cost)	สัญญา O&M	สัญญา O&M	สัญญา O&M	สัญญาสัมปทาน (PPP Net Cost)	สัญญาสัมปทาน (PPP Gross Cost)	Public Sector Comparator (PSC)
ระยะเวลาในสัญญา	• 30 ปี (2542-2572) • 13 ปี O&M (2572-2585)	30 ปี (2555 - 2585)	25 ปี (2560 - 2585)	30 ปี (2563-2593)	33 ปี (2560-2593)	30 ปี (2556-2586)	1 ปี (ต่อสัญญาปีต่อปี)



รูปที่ 7: เปรียบเทียบส่วนแบ่งทางการตลาดของจำนวนเที่ยวการเดินทาง



เปรียบเทียบพัฒนาการระบบรถไฟฟ้าของกรุงเทพมหานครและประเทศใกล้เคียง

ณ เดือน ธันวาคม 2563 กรุงเทพฯ และปริมณฑล (ประกอบด้วย 5 จังหวัด ได้แก่ นครปฐม ปทุมธานี นนทบุรี สมุทรปราการ และ สมุทรสาคร) มีจำนวนประชากรรวมกันกว่า 10.9 ล้านคน ในขณะที่ประชากรในกรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น มีจำนวน 14.0 ล้านคน ประชากรในฮ่องกง มีจำนวน 7.5 ล้านคน และประชากรในประเทศสิงคโปร์ มีจำนวน 5.9 ล้านคน ทั้งนี้ อัตราการครอบคลุมพื้นที่ของรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ มีจำนวนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน เป็น 15.6 กิโลเมตรต่อประชากรล้านคน จากการขยายตัวของโครงข่ายระบบรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นผลมาจาก (1) การเปิดให้บริการโครงการส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือครบทั้ง 16 สถานี ระยะทางรวม 19.0 กิโลเมตร และ (2) การเปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง ระยะที่ 1 (1.8 กิโลเมตร 3 สถานี)

ในแง่ของอัตราการครอบคลุมพื้นที่ของรถไฟฟ้าในประเทศไทยยังมีสัดส่วนน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นในภูมิภาคเดียวกัน โดยอัตราการครอบคลุมพื้นที่ของรถไฟฟ้าในกรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น อยู่ที่ 41.6 กิโลเมตรต่อประชากรล้านคน สิงคโปร์อยู่ที่ 39.3 กิโลเมตรต่อประชากรล้านคน และฮ่องกงอยู่ที่ 35.9 กิโลเมตรต่อประชากรล้านคน นอกจากนี้ ในปี 2563 ส่วนแบ่งทางการตลาดในแง่ของจำนวนเที่ยวโดยสารของระบบรถไฟฟ้าในกรุงโตเกียว 48% สิงคโปร์ 46% ฮ่องกง 45% ในขณะที่กรุงเทพฯ มีเพียง 13%⁶ เท่านั้น จากข้อมูลเชิงเปรียบเทียบที่กล่าวมาข้างต้น นับเป็นข้อมูลปัจจัยหลักที่แสดงให้เห็นว่ากรุงเทพฯ ต้องการการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าอย่างเร่งด่วนเมื่อเทียบกับประเทศใกล้เคียง (ตารางที่ 5) เพื่อรองรับสภาพการจราจรที่แออัดในปัจจุบัน รวมถึงช่วยลดปัญหามลพิษในกทม.

⁶ ข้อมูลล่าสุดจาก สนข. ในปี 2561 และคาดการณ์ส่วนแบ่งทางการตลาดของระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ ปี 2580 อยู่ที่ประมาณ 33%



ตารางที่ 5 : พัฒนาการระบบรถไฟฟ้าในภูมิภาคในปี 2563

	ประชากร (ล้านคน)	ความยาวระบบ รถไฟฟ้า (กิโลเมตร)	อัตราการ ครอบคลุม พื้นที่*	ส่วนแบ่งทางการตลาด ของระบบรถไฟฟ้า
ฮ่องกง	7.5	269.5	35.9	45%
โตเกียว	14.0	582.5	41.6	48%
สิงคโปร์	5.9	231.8	39.3	46%
กรุงเทพมหานครและ ปริมณฑล	10.9	169.6	15.6	13% ⁶

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

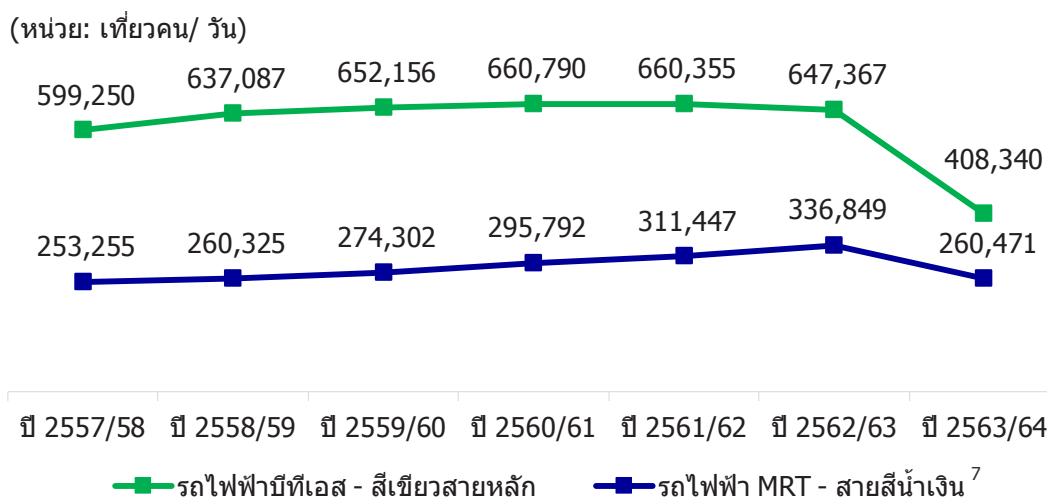
หมายเหตุ * อัตราการครอบคลุมพื้นที่ หมายถึง สัดส่วนความยาวระบบรถไฟฟ้าต่อจำนวนประชากร (ล้านคน)

ตารางที่ 6: สถิติผู้โดยสารระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร

	2557/58	2558/59	2559/60	2560/61	2561/62	2562/63	2563/64
รถไฟฟ้าบีทีเอส (สายหลัก) (ล้านเที่ยวคน)	218.7	232.5	238.0	241.2	241.0	236.9	124.9
อัตราการเติบโต	1.9%	6.3%	2.4%	1.3%	(0.1)%	(1.7)%	(47.3)%
รถไฟฟ้า MRT ⁷ (ล้านเที่ยวคน)	92.4	95.0	100.1	108.0	113.7	123.3	95.1
อัตราการเติบโต	6.9%	2.8%	5.4%	7.8%	5.3%	8.4%	(22.9)%

แหล่งที่มา: บีทีเอสซี และ BEM

รูปที่ 8 : จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยรายวันของรถไฟฟ้า BTS สายสีเขียวหลักและรถไฟฟ้า MRT



แหล่งที่มา: บีทีเอสซี และ BEM

⁶ ข้อมูลล่าสุดจาก สทช. ในปี 2561 และคาดการณ์ส่วนแบ่งทางการตลาดของระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ ปี 2580 อยู่ที่ประมาณ 33%

⁷ ข้อมูลเดือนมกราคมถึงธันวาคม ไม่รวมผู้โดยสารในรถไฟฟ้าสายสีม่วง



กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

ด้วยจุดเด่นของรถไฟฟ้าบีทีเอส ไม่ว่าจะเป็นความเร็ว ตรงต่อเวลา สะอาด มีความปลอดภัยสูง อัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม รวมถึงเส้นทางที่ผ่านจุดสำคัญในย่านศูนย์กลางของธุรกิจการค้า จึงทำให้เป็นที่ยอมรับว่ารถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นผู้นำในระบบการเดินทางที่มีคุณภาพและเป็นส่วนหนึ่งในชีวิตประจำวันของคนกรุงเทพฯ ไม่ว่าจะเป็นเดินทางไปทำงาน เรียนหนังสือ ติดต่อธุรกิจ ประชุม สัมมนาต่าง ๆ รวมถึงเพื่อการท่องเที่ยว จักรยานเช่าของ รับประทานอาหาร และพักผ่อนตามห้างสรรพสินค้า โรงแรมชั้นนำ หรือสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ ซึ่งอยู่ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส ดังนั้น รถไฟฟ้าบีทีเอส จึงสามารถตอบโจทย์การเดินทางให้แก่ลูกค้าทุกกลุ่ม

การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

งานโยธา

ผู้รับเหมางานโยธาดำเนินการปฏิบัติงานตามข้อกำหนดและเป็นผู้ที่มีความชำนาญตามข้อกำหนดของเจ้าของแต่ละโครงการอย่างเคร่งครัด โดยข้อกำหนดเหล่านั้นรวมถึงการมีประวัติการดำเนินงานที่เพียงพอต่อการรับเหมาในแต่ละโครงการเพื่อส่งมอบโครงการได้ทันเวลาในราคาที่ยุติธรรมและมีความปลอดภัยสูง นอกจากนี้ บีทีเอสซียังได้จัดทำจริยธรรมทางธุรกิจสำหรับคู่ค้าขึ้นเพื่อเป็นหลักปฏิบัติสำหรับคู่ค้าของกลุ่มบริษัท ครอบคลุมด้านสิ่งแวดล้อม สังคมและการกำกับดูแลกิจการที่ดี อีกทั้งยังได้บูรณาการโปรแกรมการประกันความยั่งยืนของคู่ค้า (Supply Chain Sustainability Assurance Programme) เพื่อสร้างมูลค่าระยะยาวร่วมกันกับคู่ค้าอีกด้วย

งานโยธาในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนบีทีเอสซียังแบ่งออกเป็น 3 ส่วนที่สำคัญ

(1) ส่วนโครงสร้างเสา (Pier Column)

ทั้งโครงการวางบนฐานราก (Foundation) ทั้งในรูปแบบเสาเข็มเจาะ (Bored pier) และเสาเข็มแบเรตต์ (Barrette Pile) ซึ่งมีการเจาะลงไปใต้ดินประมาณ 60 เมตร ส่วนโครงสร้างนั้นเป็นโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก (Reinforcement Concrete)

การตรวจสอบการทรุดตัวของโครงสร้างจะทำการสำรวจเก็บข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบ โดยเสาแต่ละต้นมีการทำ Benchmark ระดับไว้เพื่อดำเนินการสำรวจโดยกล้องระดับตามข้อกำหนดของผู้ออกแบบ การตรวจสอบจะมีขึ้นทุก 5 ปี และการตรวจสอบรอยร้าวต่างๆ ที่เกิดขึ้นที่โครงสร้างเสาจะมีการตรวจสอบทุก 6 เดือน

(2) ส่วนโครงสร้างสะพานทางวิ่ง (Viaduct)

ส่วนโครงสร้างสะพานทางวิ่งมีทั้งหมด 2 แบบ ได้แก่ ระบบ Precast Segment Box Girder และระบบ Cast in Place สำหรับระบบ Precast Segment Box Girder นั้น โครงสร้างสะพานแบบนี้เป็นการใช้ชิ้นส่วนคอนกรีตสำเร็จหล่อจากโรงงานแล้วขนย้ายมาติดตั้งที่หน้างาน โดยการเรียงต่อกัน แล้วยึดเข้าหากันด้วยระบบ External Tendon และมีชิ้นส่วน Pier Segment วางบนหัวเสา (Pier Column) ทั้ง 2 ฝั่ง เป็นตัวรับแรงที่ถ่ายมาจาก Anchorages (สมอยึด) ในส่วนของระบบ Cast in Place โครงสร้างสะพานจะเป็นโครงสร้างที่ต้องหล่อคอนกรีตหน้างานเป็นช่วง ๆ และมีการยึดโครงสร้างหล่อในที่ด้วยระบบ Internal Tendon โครงสร้างลักษณะนี้จะพบได้ในส่วนโครงสร้างที่มีความยาวของช่วงเสาที่มากกว่า 30 เมตร และในโครงการสายสีลมส่วนต่อขยายช่วงสะพานตากสิน-บางหว้า

ทั้งนี้ โครงสร้างสะพานทางวิ่งดังกล่าว มีการตรวจสอบภายในโครงสร้างสะพานทางวิ่ง (inside Viaduct) ทุกๆ 5 ปี โดยมีรายการตรวจสอบ ได้แก่ จูตรองรับสะพานทางวิ่ง (Bearing pad/ Pot Bearing) สมอยึด (Anchorage) Tendon และรอยแตกของคอนกรีต Segment Box Girder



(3) ส่วนโครงสร้างสถานีหลักๆ

ประกอบด้วยโครงสร้าง 2 แบบ ได้แก่ โครงสร้างคานหลัก Cross Beam และโครงสร้างคานย่อย I-Girder โดยโครงสร้างคานหลัก Cross Beam วางที่ตำแหน่งเสา (Pier Column) Cross Beam นี้เป็นโครงสร้างคอนกรีตสำเร็จรูปประกอบยึดเข้าหากันด้วยระบบ Internal Tendon ติดตั้งที่หน้างาน และระบบหล่อในที่ ในขณะที่โครงสร้างคานย่อย I-Girder วางที่ตำแหน่งของคานหลัก (Cross Beam) เพื่อทำหน้าที่รองรับการวางพื้นทั้งชั้นจำหน่ายตั๋วและชั้นชานชาลา และ I-Girder นี้ส่วนใหญ่นั้นจะหล่อที่โรงงาน เมื่อแล้วเสร็จจึงขนย้ายมาติดตั้งที่หน้างาน โดยการตรวจสอบโครงสร้างสถานีจะมีการตรวจสอบการแตกร้าวของโครงสร้างทุก 6 เดือน

(4) ทางวิ่งรถไฟฟ้าและรางจ่ายกระแสไฟฟ้า

ทางวิ่ง (Track) ในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นแบบไม่มีหินโรยทาง (Non-ballast track) โดยมีขนาดทางกว้าง 1.435 ม. (Standard gauge) เป็นทางวิ่งแบบทางคู่ (Double track) รางที่ใช้เป็นรางประเภท 60 E1 (UIC60) มีขนาดและรูปร่างเป็นไปตามมาตรฐาน EN13674-1 มีน้ำหนักประมาณ 60 กก./ม. รางจ่ายกระแสไฟฟ้า (Conductor rail) ในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นแบบรางที่สาม (3rd Rail) ติดตั้งอยู่ด้านข้างโดยมีระยะห่างจากจุดกึ่งกลางทางวิ่ง 1.4 ม. ตลอดความยาวเส้นทางทั้งสองทิศทาง เป็นรางอลูมิเนียมซึ่งมีหน้าสัมผัสเป็นสแตนเลสความหนา 6 มม. มีน้ำหนักประมาณ 17 กก./ม. ทั้งนี้ บีทีเอสซีมีทั้งการบำรุงรักษาเชิงป้องกันและแก้ไขสำหรับรางและรางตัวนำขึ้นอยู่กับการ

งานระบบ

(1) ขบวนรถไฟฟ้า (Rolling Stock)

ขบวนรถไฟฟ้าสายสีเขียว

ในเริ่มแรกบีทีเอสซีมีขบวนรถไฟฟ้าทั้งสิ้น 35 ขบวน โดยขบวนรถไฟฟ้าทั้งหมดผลิตโดยกลุ่มบริษัทซีเมนส์ ซึ่งออกแบบให้ใช้งานกับสภาวะของกรุงเทพฯ โดยเฉพาะ โดยขบวนรถไฟฟ้า 1 ขบวน ประกอบด้วยตู้โดยสารจำนวน 3 ตู้ แต่ละขบวนสามารถรับผู้โดยสารได้สูงสุด 1,106 คน แบ่งเป็นผู้โดยสารนั่ง 126 คน และผู้โดยสารยืน 980 คน ชานชาลาสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสสามารถรองรับขบวนรถไฟฟ้าที่มีตู้โดยสารถึง 6 ตู้ต่อขบวน ขบวนรถไฟฟ้าใช้มอเตอร์ไฟฟ้ากระแสสลับในการขับเคลื่อน โดยจะรับกระแสไฟฟ้าตรงจากรางที่สาม (Third Rail) และสามารถขับเคลื่อนด้วยความเร็วสูงสุด 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง รถไฟฟ้ามีความเร็วเฉลี่ยในการให้บริการรวมเวลาจอดรับ-ส่งผู้โดยสารอยู่ที่ประมาณ 35 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ตู้โดยสารทุกตู้ติดตั้งที่นั่งจำนวน 42 ที่นั่งตามแนวยาวของขบวนรถไฟฟ้าและเครื่องปรับอากาศ 2 เครื่อง ตู้โดยสารเชื่อมต่อกันด้วยทางเดินภายในขบวนรถ เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเดินระหว่างขบวนรถไฟฟ้าได้ ล้อของขบวนรถจะมีการติดตั้งแหวนเหล็ก (Damping ring) เพื่อช่วยลดระดับเสียงลง

เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นของโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักและส่วนต่อขยาย (สายสีลมและสายสุขุมวิท) บีทีเอสซีได้เพิ่มขบวนรถไฟฟ้าเป็น 52 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้ โดยรถไฟฟ้า 1 ขบวน จะสามารถรับผู้โดยสารได้สูงสุด 1,490 คน แบ่งเป็นผู้โดยสารนั่ง 168 คน และผู้โดยสารยืน 1,322 คน รายละเอียดของการเพิ่มจำนวนรถไฟฟ้ามีดังนี้ (ก) เพิ่มขบวนรถไฟฟ้าจากซีอาร์อาร์ซี จำนวน 12 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้ ในเดือนกุมภาพันธ์ 2554 (ข) เพิ่มตู้โดยสารจากกลุ่มบริษัทซีเมนส์ จำนวน 35 ตู้ ทำให้รถไฟฟ้า 35 ขบวนเดิม ขบวนละ 3 ตู้ เปลี่ยนเป็นขบวนละ 4 ตู้ ในเดือนพฤษภาคม 2556 และ (ค) เพิ่มขบวนรถไฟฟ้าจากซีอาร์อาร์ซี จำนวน 5 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้ ในเดือนธันวาคม 2556

นอกจากนี้ ในเดือนพฤษภาคม 2559 บีทีเอสซีได้ลงนามในสัญญาจัดซื้อรถไฟฟ้าเพิ่มเติมอีกจำนวน 46 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้ รวมทั้งอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องจากกลุ่มบริษัทซีเมนส์และซีอาร์อาร์ซี คิดเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้นประมาณ 270 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นของโครงการรถไฟฟ้าช่วงต้น และโครงการรถไฟฟ้า



ส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือและสายสีเขียวใต้ ทำให้ในปัจจุบันบีทีเอสซีมีรถไฟฟ้าที่ให้บริการทั้งหมดจำนวน 98 ขบวน โดยในจำนวนรถไฟฟ้า 46 ขบวน แบ่งเป็นขบวนรถไฟฟ้าจากกลุ่มบริษัทซีเมนส์จำนวน 22 ขบวน และขบวนรถไฟฟ้าจากซีอาร์อาร์จำนวน 24 ขบวน

ขบวนรถไฟฟ้าสายสีทอง

ในเดือนธันวาคม 2563 บีทีเอสซีได้ทำการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีทอง โดยเชื่อมต่อกับสถานีกรุงธนบุรีของสายสีลม โดยใช้ขบวนรถไฟฟ้า 3 ขบวน ขบวนรถทั้งหมดผลิตโดยบริษัทบีทีเอส (Puzhen Bombardier Transportation System: PBTS) ใน 1 ขบวน ประกอบด้วย 2 ตู้โดยสาร แต่ละขบวนสามารถรับผู้โดยสารได้สูงสุด 352 คน แบ่งเป็นผู้โดยสารนั่ง 38 คน และผู้โดยสารยืน 314 คน ขบวนรถไฟฟ้าใช้มอเตอร์ไฟฟ้ากระแสสลับในการขับเคลื่อน โดยจะรับกระแสไฟฟ้าตรงจากรางจ่ายไฟฟ้า และเชื่อมต่อบรรทัดผ่านรางจ่ายกราวด์ (Ground Rail) ที่อยู่ตรงกลางระหว่างทางวิ่ง (Running Path) และสามารถขับเคลื่อนด้วยความเร็วสูงสุด 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง รถไฟฟ้ามีความเร็วเฉลี่ยในการให้บริการรวมเวลาจอดรับ-ส่งผู้โดยสารอยู่ที่ประมาณ 21 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ตู้โดยสารทุกตู้ติดตั้งที่นั่งจำนวน 4 ชุด ตามแนวยาวของขบวนรถไฟฟ้าและเครื่องปรับอากาศ 2 เครื่อง ตู้โดยสารไม่สามารถเชื่อมต่อหากันได้ ล้อของขบวนรถไฟฟ้าจะเป็นชนิดล้อยาง โดยจะมี 8 ล้อต่อ 1 ขบวน และในชุดล้อจะติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันยางแบน (Run Flat) อยู่ภายในเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารขณะใช้บริการ

ทั้งนี้ รถไฟฟ้าทุกขบวนของสายสีทองจะควบคุมด้วยระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติแบบไร้คนขับ (Unattended Train Operation: UTO) หรือ ระบบควบคุมด้วยพนักงานขับรถ (Manual ATP mode: MATP) โดยมีระบบควบคุมการเดินรถแบบอัตโนมัติ (Vehicle Automatic Train Operation: VATO) คอยควบคุมการเดินรถ ภายใต้ระบบนี้จะไม่ใช้พนักงานขับรถ

(2) ระบบอาณัติสัญญาณ (Signaling System)

ระบบอาณัติสัญญาณได้ถูกออกแบบเพื่อให้ระบบรถไฟฟ้ามีความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ระบบอาณัติสัญญาณจะอาศัยเครือข่าย Internet Protocol – Based Network และส่งสัญญาณควบคุมผ่านระบบการสื่อสารไร้สาย (WiFi) ไปยังรถไฟฟ้า และแลกเปลี่ยนข้อมูลกันทั้ง 2 ทิศทาง โดยข้อมูลจะถูกเชื่อมต่อและส่งไปยังศูนย์ควบคุมหลัก นอกจากนี้ ยังใช้ไฟแคว่นำแสงเพื่อถ่ายทอดข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการจราจรไปยังศูนย์ควบคุมการจราจร ทั้งนี้ ระบบอาณัติสัญญาณยังมีคุณสมบัติป้องกันเหตุขัดข้อง (Fail-safe) และระบบสำรองฉับพลัน (Hot Standby) โดยหากเกิดเหตุขัดข้องรถไฟฟ้าจะยังคงสามารถปฏิบัติงานต่อไปได้ในทิศทางหรือเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งได้อย่างปลอดภัยด้วยความเร็วระดับปกติ

ทั้งนี้ จากเหตุการณ์ระบบอาณัติสัญญาณขัดข้องเมื่อปี 2561 ซึ่งส่งผลให้ระบบการเดินรถมีปัญหาทั้งระบบนั้น มีสาเหตุมาจากการขัดข้องของอาณัติสัญญาณซึ่งเกิดขึ้นจากเน็ตเวิร์คสวิตช์ (Network Switch) ทำงานไม่ปกติ จึงก่อให้เกิดการไหลเวียนของข้อมูลในเครือข่ายการสื่อสาร (Network Data Loop) และทำให้ระบบเกิดปัญหา จากเหตุการณ์ดังกล่าว บีทีเอสซีได้ทำการปรับปรุงระบบเครือข่ายเพื่อแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้น โดยการจำกัดขอบเขตไว้เป็นบริเวณ (Firewall Zone) ซึ่งจะทำให้การให้บริการเดินรถในบริเวณอื่นยังสามารถดำเนินการได้ตามปกติ หากระบบเน็ตเวิร์คมีปัญหาในบริเวณใดบริเวณหนึ่ง นอกจากนี้ บีทีเอสซียังได้ดำเนินการเปลี่ยนระบบการรับส่งคลื่นสัญญาณวิทยุจาก Motorola เป็น Moxa Radio ซึ่งเป็นการรับส่งข้อมูลระหว่างอุปกรณ์ไร้สายที่มีตัวควบคุมการโรมมิ่ง เพื่อช่วยให้การโรมมิ่งระหว่าง Intelligent Access Point (IAP) มีความรวดเร็วมากขึ้น อีกทั้งยังมีช่องความถี่ให้เลือกใช้ได้มากขึ้นและสามารถปรับ Bandwidth ของช่องสัญญาณให้แคบลง เพื่อลดการแทรกของสัญญาณจากอุปกรณ์ภายนอกที่ใช้ความถี่ในย่านเดียวกัน และยังมีติดตั้งตัวกรองความถี่ (Bandpass Filter) เพื่อช่วยป้องกันสัญญาณรบกวนจากความถี่ในย่านใกล้เคียง และทำให้การรับส่งข้อมูล มีความถูกต้องและรวดเร็วมากที่สุด



งานซ่อมบำรุง

กลุ่มบริษัทซีเมนส์เป็นผู้ให้บริการงานซ่อมบำรุงต่าง ๆ แก่บีทีเอสซี ภายใต้สัญญาซ่อมบำรุงกับกลุ่มบริษัทซีเมนส์ ลงวันที่ 15 กันยายน 2557 โดยเป็นสัญญาซ่อมบำรุงระยะยาว 15 ปี มีระยะเวลาเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2558 ถึง 4 ธันวาคม 2572 (สิ้นสุดสัญญาสัมปทาน)

ขอบเขตการบริการภายใต้สัญญาดังกล่าวรวมถึง งานซ่อมบำรุงระบบไฟฟ้าและเครื่องกล (ยกเว้นระบบวิทยุ TETRA ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบการจัดเก็บเงินอัตโนมัติ ลิฟต์ และบันไดเลื่อน) งานซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า 35 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้ ซึ่งซื้อจากกลุ่มบริษัทซีเมนส์ และงานซ่อมบำรุงใหญ่ (Overhaul) และการเปลี่ยนอุปกรณ์ต่าง ๆ ตามแผนการที่วางไว้ (Planned Overhauls and Asset Replacements) ทั้งนี้ ขอบเขตและกำหนดการซ่อมบำรุงจะถูกกำหนดไว้ล่วงหน้าตามสัญญาซ่อมบำรุง และจะมีการวางแผนจัดเตรียมจำนวนขบวนรถไฟฟ้าให้เพียงพอต่อการให้บริการผู้โดยสารปกติ นอกจากนี้ บีทีเอสซีมีกำหนดการซ่อมบำรุงใหญ่ (Overhaul) ทุก 7-8 ปี โดยจะทยอยทำการซ่อมแซมรถไฟฟ้าเพื่อไม่ให้เกิดกระทบต่อการให้บริการ ทั้งนี้ การซ่อมบำรุงใหญ่แต่ละรอบจะใช้เวลาประมาณ 2 ปี โดยบีทีเอสซีได้จัดทำทำการซ่อมบำรุงใหญ่ครั้งแรกเมื่อต้นปี 2549 ซึ่งแล้วเสร็จในปลายปี 2551 และในปี 2557 ได้ดำเนินการซ่อมบำรุงใหญ่ครั้งที่สอง โดยการซ่อมบำรุงใหญ่กับอุปกรณ์หลักนั้นได้ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนมีนาคม 2559 ส่วนงานซ่อมบำรุงใหญ่กับอุปกรณ์อื่น ๆ จำเป็นต้องทำต่อเนื่อง แต่จะไม่มีผลกระทบกับการให้บริการแต่อย่างใด

ทั้งนี้ ขอบเขตการให้บริการภายใต้สัญญาซ่อมบำรุงระยะยาวดังกล่าว จะไม่ครอบคลุมถึงรถไฟฟ้าจำนวน 17 ขบวน ที่สั่งซื้อจากซีอาร์อาร์ซี ซึ่งพนักงานของบีทีเอสซีจะทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการดูแลรักษาและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าที่สั่งซื้อเพิ่มเติมดังกล่าวเอง โดยตามสัญญาซื้อรถไฟฟ้าซีอาร์อาร์ซีจะต้องทำการฝึกอบรมให้แก่พนักงานของบีทีเอสซีสำหรับการจัดการและดูแลรักษาระบบต่าง ๆ ของรถไฟฟ้าให้เสร็จสิ้นภายใน 1 เดือนก่อนรับมอบรถไฟฟ้าขบวนแรก และการฝึกอบรมสำหรับการจัดการและซ่อมบำรุงใหญ่ (Overhaul) ภายในระยะเวลา 18 เดือน ภายหลังจากการรับมอบรถไฟฟ้าขบวนแรกแล้ว

ปัจจุบันซีอาร์อาร์ซีได้ฝึกอบรมการซ่อมบำรุงให้แก่พนักงานของบีทีเอสซีเสร็จเรียบร้อยแล้ว และการซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าจำนวน 17 ขบวน พนักงานของบีทีเอสซีสามารถดำเนินการเองได้ทั้งหมด รวมทั้งการซ่อมบำรุงใหญ่ (Overhaul) ซึ่งรถไฟฟ้าชุดแรก 12 ขบวนได้ดำเนินการซ่อมบำรุงใหญ่แล้วเสร็จในปลายปี 2562 โดยทางบีทีเอสซีได้จ้างผู้ชำนาญการซ่อมบำรุงใหญ่จากบริษัทซีเมนส์เข้ามาช่วยควบคุมและฝึกอบรมการซ่อมบำรุงใหญ่ครั้งนี้ด้วย อย่างไรก็ตาม ขอบเขตการให้บริการภายใต้สัญญาซ่อมบำรุงระยะยาวดังกล่าว จะไม่ครอบคลุมถึงรถไฟฟ้าจำนวน 3 ขบวนของสายสีทอง ที่สั่งซื้อจากบริษัทพีบีทีเอส ซึ่งพนักงานของบีทีเอสซีจะทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการดูแลรักษาและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าที่สั่งซื้อเพิ่มเติมดังกล่าวเอง โดยตามสัญญาซื้อรถไฟฟ้าพีบีทีเอสจะต้องทำการฝึกอบรมให้แก่พนักงานของบีทีเอสซีสำหรับการจัดการและดูแลรักษาระบบต่าง ๆ ของรถไฟฟ้าให้เสร็จสิ้นภายใน 1 เดือนก่อนรับมอบรถไฟฟ้าทั้ง 3 ขบวน

นอกจากนี้ พนักงานของบีทีเอสซีจะเป็นผู้ดูแลรักษาและซ่อมบำรุงระบบอาณัติสัญญาณเอง โดยผ่านการฝึกอบรมจากกลุ่มบริษัทบอมบาร์เดียร์

ระบบบัตรโดยสารและประเภทของบัตรโดยสาร

ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติของรถไฟฟ้าบีทีเอสอยู่ภายใต้การควบคุมของระบบคอมพิวเตอร์ศูนย์กลาง ประกอบด้วยอุปกรณ์ประมวลผลอัตโนมัติซึ่งสามารถรองรับบัตรโดยสารได้ทั้งบัตรแถบแม่เหล็กและบัตรสมาร์ทการ์ดแบบไร้สัมผัส (Contactless Smartcard) ตารางที่ 7 แสดงให้เห็นถึงประเภทของบัตรโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส



ตารางที่ 7: ประเภทของบัตรโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส

ประเภทบัตร	ปี 2563/64 สัดส่วนรายได้ (%)
บัตรประเภทเที่ยวเดียว (Single Journey Card) ค่าโดยสารแตกต่างกันตามจำนวนสถานี โดยค่าโดยสารอยู่ระหว่าง 16-44 บาท	32%
บัตรประเภทเติมเงิน	29%
บัตรประเภท 30 วัน (30 Day Smart Pass) สำหรับบุคคลทั่วไป บัตรมีการกำหนดจำนวนเที่ยวที่สามารถใช้ได้โดยไม่จำกัดระยะทาง (ยกเว้นส่วนต่อขยาย) อายุการใช้งาน 30 วัน	33%
บัตรประเภท 30 วัน (30 Day Smart Pass) สำหรับนักเรียน นักศึกษา บัตรมีการกำหนดจำนวนเที่ยวที่สามารถใช้ได้โดยไม่จำกัดระยะทาง (ยกเว้นส่วนต่อขยาย) อายุการใช้งาน 30 วัน	3%
บัตรประเภท 1 วัน (One Day Pass) เป็นบัตรโดยสารไม่จำกัดเที่ยวการเดินทางใน 1 วัน	1%
บัตรแรบบิทสำหรับผู้สูงอายุ (Senior Smart Pass) สำหรับผู้โดยสารสัญชาติไทยอายุตั้งแต่ 60 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป	2%

ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2555 บีทีเอสซีได้เปิดให้บริการบัตรแรบบิทของบีเอสอาร์ โดยบัตรดังกล่าวเป็นบัตรสมาร์ตการ์ด ซึ่งผู้ถือบัตรสามารถใช้ชำระค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนรูปแบบต่าง ๆ ได้แก่ รถไฟฟ้าบีทีเอส รถโดยสารด่วนพิเศษ BRT รถโดยสารสมาร์ตบัส เรือโดยสารบางเส้นทาง และในอนาคตจะสามารถใช้กับเครือข่ายระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ นอกจากนี้ ยังสามารถใช้ชำระค่าสินค้าและบริการในร้านค้าพันธมิตรในเครือข่ายของบัตรแรบบิท นอกจากนี้ ในเดือน เมษายน 2559 ยังได้มีการเปิดตัว e-wallet เพื่อเป็นช่องทางในการชำระเงินทั้งแบบออฟไลน์และออนไลน์อย่าง Rabbit LinePay (RLP) เพื่อช่วยผลักดันสังคมไทยไปสู่สังคมไร้เงินสด (cashless society) ทั้งนี้ ผู้โดยสารในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ยังสามารถผูกบัตรแรบบิทกับ RLP และเชื่อมช่องทางการจ่ายเงินทั้งสองรูปแบบให้กลายเป็นกระเป๋าตังค์ใบเดียวกัน (single e-wallet) เพื่อซื้อตั๋วรถไฟฟ้าบีทีเอสและชำระค่าสินค้าและบริการขนาดเล็ก (micro-transaction) ในร้านค้าปลีกต่าง ๆ

ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทบีทีเอสส่งเสริมให้ผู้โดยสารใช้บริการบัตรแรบบิท โดยการจัดทำโปรแกรม “แรบบิท รีวอร์ดส (Rabbit Rewards)” ซึ่งผู้ถือบัตรสามารถนำคะแนนสะสมมาแลกเป็นของรางวัลผ่านเว็บไซต์แรบบิท รีวอร์ดส ที่ <https://rewards.rabbit.co.th/> หรือผ่านแอปพลิเคชัน แรบบิท รีวอร์ดส บนโทรศัพท์เคลื่อนที่ หรือสามารถแลกเป็นเงินอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อเติมเงินในบัตรแรบบิทหรือบัตรกำนัลเงินสด

นอกจากนี้ ในเดือนมกราคม 2561 บีทีเอสซีได้มีการพัฒนาเครื่องจำหน่ายตั๋วอัตโนมัติให้สามารถรองรับการชำระค่าโดยสารบัตรโดยสารประเภทเที่ยวเดียว ผ่าน QR-Code ได้ ทั้งนี้เพื่อเพิ่มช่องทางให้กับผู้โดยสารในการชำระเงินแบบออนไลน์ได้ โดยสามารถจ่ายผ่าน E-Wallet เช่น Rabbit Line Pay และแอปพลิเคชันของธนาคารต่าง ๆ ทำให้ผู้โดยสารไม่จำเป็นต้องพกเงินสดในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอส ทั้งนี้ ได้มีการร่วมมือกับทาง AIS จัดทำแคมเปญที่ใช้ร่วมกับโทรศัพท์มือถือที่รองรับ NFC Technology ทำให้มือถือสามารถใช้แทนบัตรโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสได้โดยเติมเงินผ่าน mPay Application และยังมีการร่วมมือกับทางธนาคารกรุงเทพจัดทำบัตรเครดิต-แรบบิทและบัตรเดบิต-แรบบิทให้ใช้เป็นบัตรโดยสารรถไฟฟ้าได้



5. ปัจจัยความเสี่ยง

ความเสี่ยงที่สำคัญต่าง ๆ สรุปได้พอสังเขปดังนี้ (ผู้สนใจลงทุนควรศึกษาปัจจัยความเสี่ยงทั้งหมดในหนังสือชี้ชวนของกองทุน)

1. ความเสี่ยงจากการที่กองทุนลงทุนในรายได้สุทธิที่เกิดและจะเกิดขึ้นจากการดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักตามสัญญาสัมปทาน

กองทุนลงทุนในรายได้สุทธิที่เกิดและจะเกิดขึ้นจากการดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักตามสัญญาสัมปทาน รวมถึงเงินอื่นที่เกิดขึ้นจากหรือเกี่ยวกับรายได้สุทธิดังกล่าว นับจากวันที่การขายรายได้สุทธิเสร็จสมบูรณ์ และจะสิ้นสุดลงในวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทานคือ วันที่ 4 ธันวาคม 2572 ดังนั้น มูลค่าทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่กองทุนลงทุนจะลดลงตามอายุสิทธิในรายได้สุทธิดังกล่าวที่เหลืออยู่ โดยมูลค่าที่ลดลงในแต่ละปีอาจเป็นจำนวนที่ไม่เท่ากัน ซึ่งขึ้นอยู่กับค่าทรัพย์สินดังกล่าว โดยผู้ถือหน่วยลงทุนจะได้รับเงินจากการลงทุนคืนในรูปของเงินปันผลและการคืนเงินลงทุนด้วยการลดทุน และเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาตามสิทธิในการรับประโยชน์จากรายได้สุทธิหรือที่เกี่ยวกับรายได้สุทธิของกิจการดังกล่าวที่กองทุนได้ลงทุนไว้ มูลค่าหน่วยลงทุนอาจลดลงจนถึงศูนย์บาทได้

2. ความเสี่ยงในการดำเนินงานที่เกิดขึ้นตามปกติในอุตสาหกรรมการขนส่งมวลชน และการที่ต้นทุนค่าโดยสาร รายจ่ายฝ่ายทุน และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักที่เพิ่มขึ้น จะส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของกองทุน

รายได้สุทธิที่กองทุนคาดว่าจะได้รับและความสามารถในการจ่ายเงินแบ่งปันส่วนทุนให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนอาจได้รับผลกระทบหากต้นทุนค่าโดยสาร รายจ่ายฝ่ายทุน และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ของธุรกิจระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเพิ่มขึ้นโดยไม่สอดคล้องกับรายได้จากค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้น

ทั้งนี้ ต้นทุนค่าโดยสารของบีทีเอสอาจเพิ่มขึ้นอันเป็นผลมาจากปัจจัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุม ซึ่งรวมถึงกรณีดังต่อไปนี้

- การเพิ่มขึ้นของค่าไฟฟ้าซึ่งกำหนดโดยรัฐบาล ซึ่งค่าไฟฟ้าอาจมีความผันผวนด้วยสาเหตุหลายปัจจัย รวมถึงราคาก๊าซธรรมชาติ และความต้องการใช้ไฟฟ้าโดยรวม
- การเพิ่มสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายของพนักงาน หรือ
- การเปลี่ยนแปลงใดๆ ในนโยบายทางการเงินหรือนโยบายอื่นของรัฐบาลที่มีผลต่อการดำเนินกิจการขนส่งหรืออุปสงค์ด้านการขนส่ง

อย่างไรก็ตาม กองทุนไม่สามารถรับรองได้ว่าบีทีเอสจะปรับอัตราค่าโดยสารสูงขึ้นเพื่อชดเชยกับต้นทุนที่เพิ่มขึ้น ดังนั้น ค่าใช้จ่ายในอนาคตของบีทีเอสอาจเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงกว่ารายได้จากค่าโดยสารในอนาคตที่เพิ่มขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้รายได้สุทธิลดลง และส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของกองทุน

นอกจากนี้ กองทุนอาจมีรายจ่ายฝ่ายทุน และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่มิได้เกิดขึ้นตามปกติเนื่องมาจากการซ่อมแซมและบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่องซึ่งก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายที่สูง และอาจเกิดค่าใช้จ่ายที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ล่วงหน้า ดังนั้น ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นและระยะเวลาที่ต้องชำระค่าใช้จายดังกล่าวจะมีผลกระทบต่อกระแสเงินสดของกองทุน ดังนั้น หากธุรกิจระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักไม่สามารถสร้างรายได้ค่าโดยสารเพียงพอต่อต้นทุนค่าโดยสาร รายจ่ายฝ่ายทุน และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักแล้ว รายได้สุทธิและความสามารถในการจ่ายเงินแบ่งปันส่วนทุนจะได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ



3. บีทีเอสซีมีข้อจำกัดในการเพิ่มอัตราค่าโดยสาร

บีทีเอสซีมีข้อจำกัดในการเพิ่มอัตราค่าโดยสารให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของภาวะตลาด แนวโน้มของตลาด หรือเหตุการณ์อื่นๆ เพื่อเป็นการชดเชยต้นทุนการดำเนินงาน และต้นทุนอื่นๆ ที่เพิ่มขึ้น โดยการเพิ่มอัตราค่าโดยสาร ถูกจำกัดโดยสัญญาสัมปทานและพลวัตรของการแข่งขันในอุตสาหกรรมการขนส่งมวลชน และความพึงพอใจของผู้โดยสาร ทั้งนี้ การปรับราคาโดยสารจะเป็นไปตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน ซึ่งตามสัญญาสัมปทาน บีทีเอสซีสามารถปรับขึ้นค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ (Effective Fare) ไม่เกิน 1 ครั้งในทุกระยะเวลา 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 และบีทีเอสซี มีความตั้งใจที่จะขึ้นค่าโดยสารในอนาคตก็ตาม บีทีเอสซีอาจจะไม่สามารถขึ้นหรือเลือกที่จะไม่ขึ้นอัตราค่าโดยสารด้วยเหตุผลทางการเมือง สังคม เหตุผลอื่นๆ ที่เกี่ยวกับพลวัตรในการแข่งขันในอุตสาหกรรมการขนส่งมวลชนและความพึงพอใจของผู้โดยสาร หรือเหตุอื่นๆ นอกจากนี้ เหตุผลอื่นๆ อาจรวมถึงแนวโน้มผู้โดยสาร ทั้งนี้ การปรับขึ้นค่าโดยสารอาจทำให้จำนวนผู้โดยสารลดลงซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อรายได้สุทธิ ดังนั้น บีทีเอสซีจึงไม่อาจคาดเดาหรือประเมินผลที่อาจจะตามมาจากการขึ้นค่าโดยสารในอนาคตได้ ทั้งนี้ บีทีเอสซีขึ้นค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ (Effective Fare) ครั้งสุดท้ายในเดือนตุลาคม 2560 อยู่ที่ราคา 16 – 44 บาท

4. บริษัทจัดการและกลุ่มบีทีเอสอาจไม่สามารถดำเนินการตามกลยุทธ์การเจริญเติบโตในธุรกิจขนส่งมวลชนให้ประสบความสำเร็จได้ ทั้งนี้ เพราะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ รวมถึงการเห็นชอบของรัฐบาลด้วย

ความสามารถของบริษัทจัดการและกลุ่มบีทีเอสในการดำเนินงานตามกลยุทธ์การลงทุนของกองทุนให้ประสบความสำเร็จนั้นขึ้นอยู่กับปัจจัยที่ไม่แน่นอนหลายประการ รวมถึงความสามารถในการหาโอกาสการลงทุนที่เหมาะสม และสอดคล้องกับเกณฑ์การลงทุนของกองทุน รวมทั้งการได้รับเงื่อนไขทางการเงินที่ดี ดังนั้น กองทุนจึงไม่สามารถรับรองได้ว่าการดำเนินงานตามกลยุทธ์การลงทุนของกองทุนในความเป็นจริงจะเป็นไปตามแผนที่วางไว้ หรือสามารถทำได้ภายในเวลาและค่าใช้จ่ายที่เหมาะสม

กลยุทธ์การเจริญเติบโตของกลุ่มบีทีเอสในธุรกิจขนส่งมวลชนมีหลายประการ ไม่ว่าจะเป็นการเข้าร่วมประมูลเพื่อบริหารงานในส่วนต่อขยายของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส การมีส่วนร่วมในการดำเนินงานของโครงการขนส่งมวลชนระบบใหม่ หรือการดำเนินการเพื่อเชื่อมต่อกับเครือข่ายโครงการขนส่งมวลชนใหม่ การที่จะประสบความสำเร็จในการดำเนินการตามกลยุทธ์ดังกล่าวนี้ นอกเหนือจากสิ่งอื่นแล้วยังขึ้นอยู่กับ การตัดสินใจและการดำเนินการของรัฐบาลเกี่ยวกับแผนการขยายตัวดังกล่าว ความสามารถของกลุ่มบีทีเอสในการสรรหาและประเมินผู้ร่วมลงทุนทางธุรกิจ การลงทุนที่เป็นไปได้ การสนับสนุนทางการเงิน การดำเนินการให้มีข้อสรุปการลงทุน การได้รับความเห็นชอบและสิทธิในสัมปทานที่จำเป็น และการควบคุมทางการเงินและการดำเนินการอย่างเพียงพอ กลยุทธ์การเจริญเติบโตดังกล่าวนี้ต้องการการสนับสนุนจากผู้บริหารและต้องใช้ทรัพยากรอื่นๆ ของกลุ่มบีทีเอส เป็นอย่างมาก รวมถึงปัจจัย



อื่นบางอย่างที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของกลุ่มบีทีเอส อาทิเช่น ปัจจัยทางด้านการเมือง ซึ่งไม่สามารถรับประกันได้ว่ารัฐบาลจะดำเนินการตามแผนการขยายระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่มีอยู่ในปัจจุบัน หรือหากรัฐบาลตัดสินใจที่จะดำเนินการดังกล่าว ก็ไม่อาจรับประกันได้ว่ากลุ่มบีทีเอสจะเป็นผู้ได้รับสัมปทานดังกล่าว ดังนั้น การเจริญเติบโตในอนาคตของกลุ่มบีทีเอสในธุรกิจขนส่งมวลชน จึงอาจได้รับผลกระทบในทางลบหากกลุ่มบีทีเอสไม่สามารถลงทุนหรือเข้าร่วมดำเนินงานดังกล่าวนี้ได้ หรือการลงทุนหรือเข้าร่วมดำเนินงานดังกล่าวไม่ประสบความสำเร็จ หรือไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่คาด

6. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ณ 31 มีนาคม 2564 กองทุนไม่มีข้อพิพาททางกฎหมาย

อนึ่ง บีทีเอสมีข้อพิพาททางกฎหมาย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564 ซึ่งเป็นคดีหรือข้อพิพาทที่ยังไม่สิ้นสุด ซึ่งเป็นคดีที่อาจมีผลกระทบต่อภาระการดำเนินธุรกิจของบีทีเอสอย่างมีนัยสำคัญ หรือเป็นคดีที่มีได้เกิดจากการประกอบธุรกิจโดยปกติของบีทีเอส ดังนี้

1. เมื่อวันที่ 17 กันยายน 2563 บีทีเอสในฐานะผู้ฟ้องคดีได้ยื่นฟ้องคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) เป็นผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2 ต่อศาลปกครองกลาง เนื่องจากบีทีเอสเห็นว่าผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองได้ร่วมกันกระทำการทางปกครองที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายและละเมิดต่อผู้ฟ้องคดีในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) พร้อมทั้งขอเพิกถอนหลักเกณฑ์การพิจารณาและหาผู้ชนะการประเมินที่แก้ไขใหม่

เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2563 ศาลปกครองกลางมีคำสั่งทุเลาการบังคับตามหลักเกณฑ์การร่วมลงทุนของผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2 ซึ่งผ่านความเห็นชอบจากผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 ซึ่งเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์การพิจารณาและหาผู้ชนะการประเมินสำหรับการคัดเลือกเอกชนเพื่อร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ไว้เป็นการชั่วคราวจนกว่าศาลจะมีคำพิพากษาหรือคำสั่งเป็นอย่างอื่น ผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองยื่นอุทธรณ์คำสั่งทุเลาการบังคับของศาลปกครองกลาง

เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2564 ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2 ได้ประกาศยกเลิกประกาศเชิญชวนการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) และยกเลิกการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนในโครงการทั้งหมด และได้ยื่นคำร้องขอถอนอุทธรณ์คำสั่งทุเลาการบังคับตามคำสั่งทางปกครอง และในวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2564 ได้ยื่นคำร้องขอให้จำหน่ายคดีต่อศาล

เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2564 ศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งอนุญาตให้ถอนอุทธรณ์คำสั่งทุเลาการบังคับตามคำสั่งทางปกครอง และให้จำหน่ายคดีออกจากสารบบความ และในวันที่ 5 มีนาคม 2564 ศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งให้จำหน่ายคดีออกจากสารบบความบางส่วน (ส่วนการแก้ไขเพิ่มเติมและเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์และวิธีการพิจารณาผู้ชนะการประเมินของผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสอง) เนื่องจากยกเลิกการประมูลโครงการไปแล้ว แต่อย่างไรก็ดี ยังคงมีประเด็นที่ศาลปกครองกลางยังคงต้องพิจารณาเรื่องค่าเสียหายที่เกิดจากการกระทำการปกครองที่มีชอบของผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองอยู่ ซึ่งยังอยู่ในระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

บีทีเอสได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งจำหน่ายคดีบางส่วนของศาลปกครองกลาง โดยขณะนี้คดีดังกล่าวยังคงอยู่ระหว่างการพิจารณาอุทธรณ์ของศาลปกครองสูงสุด



2. เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2564 บีทีเอสซี ในฐานะโจทก์ ได้ยื่นฟ้อง ผู้ว่าการ รฟม.และคณะกรรมการคัดเลือก ตามมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) รวม 7 คน ต่อศาลอาญาคดีทุจริตและประพฤติมิชอบกลาง ในฐานะความผิด ตามประมวลกฎหมายอาญา พรบ. ว่าด้วยความผิดของพนักงานในองค์กรหรือหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2502 และ พรบ.ประกอบรัฐธรรมนูญ ว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. 2561 โดยขณะนี้คดีดังกล่าวยังคงอยู่ ระหว่างการพิจารณาของศาลอาญาคดีทุจริตและประพฤติมิชอบกลาง

7. ข้อมูลสำคัญอื่น

โปรดดูหัวข้อ 15.2 ปัจจัยหรือเหตุการณ์ที่อาจมีผลกระทบในอนาคต

ส่วนที่ 3

การจัดการและ
การกำกับดูแลกองทุน

- ▶ 8. ข้อมูลหน่วยลงทุนและผู้ถือหน่วยลงทุน
- ▶ 9. โครงสร้างการจัดการ
- ▶ 10. การกำกับดูแลกองทุน
- ▶ 11. ความรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม
- ▶ 12. การควบคุมภายใน และการบริหารจัดการความเสี่ยง
- ▶ 13. การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์





ส่วนที่ 3

การจัดการและการกำกับดูแลกองทุน

8. ข้อมูลหน่วยลงทุนและผู้ถือหน่วยลงทุน

8.1 หน่วยลงทุน

8.1.1 ข้อมูลหน่วยลงทุน

จำนวนเงินลงทุนโครงการปัจจุบัน ณ 31 มีนาคม 2564	56,097,296,000 บาท (ห้าหมื่นหกพันเก้าสิบล้านเจ็ดแสนเก้าหมื่นหกพันบาท)
• จำนวนเงินลงทุนในการเสนอขายครั้งแรก	62,510,400,000 บาท (หกหมื่นสองพันห้าร้อยสิบล้านสี่แสนบาท)
• 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)
• จำนวนเงินลงทุนในการลดเงินทุน ครั้งที่ 5	1,180,752,000 บาท (หนึ่งพันหนึ่งร้อยแปดสิบล้านเจ็ดแสนห้าหมื่นสองพันบาท)
• จำนวนเงินลงทุนในการลดเงินทุน ครั้งที่ 6	711,924,000 บาท (เจ็ดร้อยสิบเอ็ดล้านเก้าแสนสองหมื่นสี่พันบาท)
• จำนวนเงินลงทุนในการลดเงินทุน ครั้งที่ 7	196,792,000 บาท (หนึ่งร้อยเก้าสิบล้านเจ็ดแสนเก้าหมื่นสองพันบาท)
• จำนวนเงินลงทุนในการลดเงินทุน ครั้งที่ 8	752,440,000 บาท (เจ็ดร้อยห้าสิบล้านสี่แสนสี่หมื่นบาท)
• จำนวนเงินลงทุนในการลดเงินทุน ครั้งที่ 9	775,592,000 บาท (เจ็ดร้อยเจ็ดสิบล้านห้าแสนเก้าหมื่นสองพันบาท)
• จำนวนเงินลงทุนในการลดเงินทุน ครั้งที่ 10	723,500,000 บาท (เจ็ดร้อยยี่สิบล้านสามหมื่นบาท)
• จำนวนเงินลงทุนในการลดเงินทุน ครั้งที่ 11	283,612,000 บาท (สองร้อยแปดสิบล้านหกแสนหนึ่งหมื่นสองพันบาท)



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
• หลังลดทุนจดทะเบียน ครั้งที่ 5	10.2380 บาทต่อหน่วย
• หลังลดทุนจดทะเบียน ครั้งที่ 6	10.1230 บาทต่อหน่วย
• หลังลดทุนจดทะเบียน ครั้งที่ 7	10.0810 บาทต่อหน่วย
• หลังลดทุนจดทะเบียน ครั้งที่ 8	9.9510 บาทต่อหน่วย
• หลังลดทุนจดทะเบียน ครั้งที่ 9	9.8170 บาทต่อหน่วย
• หลังลดทุนจดทะเบียน ครั้งที่ 10	9.6920 บาทต่อหน่วย
• หลังลดทุนจดทะเบียน ครั้งที่ 11	9.6430 บาทต่อหน่วย
จำนวนหน่วยลงทุนปัจจุบัน	5,788,000,000 หน่วย (ห้าพันเจ็ดร้อยแปดสิบล้านหน่วย)
ประเภทของหน่วยลงทุน	ระบุชื่อผู้ถือหน่วยลงทุน
ราคาของหน่วยลงทุนที่เสนอขายครั้งแรก	10.8000 บาทต่อหน่วย
มูลค่าหน่วยลงทุน ณ 31 มี.ค. 2564	7.8303 บาทต่อหน่วย

8.1.2 ข้อมูลราคาหลักทรัพย์

สำหรับปี 2563/64	กระดาน Local	กระดาน Foreign
ราคาปิด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564	5.40 บาท	8.00 บาท
มูลค่าตามราคาตลาด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564	31,255.20 ล้านบาท	46,304.00 ล้านบาท
มูลค่าการซื้อขายรวม	7,190.73 ล้านบาท	2.59 ล้านบาท
มูลค่าการซื้อขายเฉลี่ยต่อวัน	29.84 ล้านบาท	0.01 ล้านบาท
มูลค่าทรัพย์สินสุทธิ (NAV) ต่อหน่วย		
- ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563	9.2273 บาท	
- ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564	7.8303 บาท	



8.1.3 รายละเอียดเกี่ยวกับการลดทุนจดทะเบียน หรือลดมูลค่าหน่วยลงทุน

ครั้งที่	วันปิดสมุด ทะเบียน	วันเฉลี่ย จ่ายเงินคืน	จำนวนเงินทุน จดทะเบียน ก่อนลดมูลค่า หน่วยลงทุน		จำนวนเงินทุน จดทะเบียน ที่ลดลง		จำนวนเงินทุน จดทะเบียน หลังลดมูลค่า หน่วยลงทุน	
			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
5.	28 ส.ค. 62	11 ก.ย. 62	10.442	60,438.296	0.204	1,180.752	10.238	59,257.544
6.	28 พ.ย. 62	13 ธ.ค. 62	10.238	59,257.544	0.123	711.924	10.115	58,545.620
7.	28 ก.พ. 63	13 มี.ค. 63	10.115	58,545.620	0.034	196.792	10.081	58,348.828
8.	15 มิ.ย. 63	29 มิ.ย. 63	10.081	58,348.828	0.130	752.440	9.951	57,596.388
9.	30 พ.ย. 63	15 ธ.ค. 63	9.951	57,596.388	0.134	775.592	9.817	56,820.796
10.	1 มี.ค. 64	15 มี.ค. 64	9.817	56,820.796	0.125	723.500	9.692	56,097.296
11.	14 มิ.ย. 64	28 มิ.ย. 64	9.692	56,097.296	0.049	283.612	9.643	55,813.684
			รวม		1.157	6,696.716		

- เหตุแห่งการลดเงินทุนจดทะเบียน :
- ครั้งที่ 1 – 3 กองทุนมีเงินสดส่วนเกินเนื่องมาจากการตัดจ่ายค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุนซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่เงินสด
 - ครั้งที่ 4 – 11 กองทุนมีขาดทุนจากการประเมินค่าเงินลงทุนซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่เงินสด

8.2 ข้อมูลผู้ถือหน่วยลงทุน

8.2.1 กลุ่มผู้ถือหน่วยลงทุนสูงสุด 10 รายแรก

ณ วันที่ 1 มีนาคม 2564

ลำดับ	รายชื่อ	จำนวนหน่วยลงทุน ที่ถือ	ร้อยละของ จำนวนหน่วยลงทุน ที่ออกจำหน่าย
1	บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)	1,929,000,000	33.33
2	บริษัท กรุงเทพประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)	377,489,000	6.52
3	ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน)	277,651,100	4.80
4	สำนักงานประกันสังคม	243,817,100	4.21
5	บริษัท แอล เอช ไฟแนนซ์เชียล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)	165,460,800	2.86



ลำดับ	รายชื่อ	จำนวนหน่วยลงทุน ที่ถือ	ร้อยละของ จำนวนหน่วยลงทุน ที่ออกจำหน่าย
6	บริษัทกรุงไทย-แอกซ่า ประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)	139,848,400	2.42
7	South East Asia UK (Type C) Nominees Limited	130,755,624	2.26
8	นายศิริ กาญจนพาสน์	123,703,580	2.14
9	บริษัทหลักทรัพย์แลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน)	104,757,800	1.81
10	บริษัท เมืองไทยประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)	70,218,200	1.21

8.2.2 ผู้ถือหน่วยลงทุนรายใหญ่ (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 กลุ่มผู้ถือหน่วยลงทุนรายใหญ่ที่โดยพฤติการณ์มีอิทธิพลต่อการกำหนดนโยบายการจัดการ หรือ การดำเนินงานของบริษัทจัดการ

– ไม่มี –

8.3 การจ่ายผลตอบแทนของกองทุน

8.3.1 นโยบายการจ่ายผลตอบแทน : การจ่ายเงินปันผล และการลดเงินทุนจดทะเบียน

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

กองทุนมีนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนมากกว่าปีละ 1 ครั้ง ในกรณีที่กองทุนมีกำไรสะสมเพียงพอ

- (1) การจ่ายเงินปันผลใดๆ จะจ่ายให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุน เมื่อรวมแล้วในแต่ละรอบปีบัญชีไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 ของกำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้ว ภายใน 90 วันนับแต่วันสิ้นรอบปีบัญชีที่มีการจ่ายเงินปันผล หรือวันสิ้นรอบระยะเวลาบัญชีที่มีการจ่ายเงินปันผลนั้น แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ภายใต้กฎหมายหลักทรัพย์

“กำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้ว” หมายถึง กำไรสุทธิของกองทุนที่ทำการปรับปรุงด้วยรายการดังต่อไปนี้

- (ก) การหักกำไรที่ยังไม่เกิดขึ้น (unrealised gain) จากการประเมินค่าทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งการปรับปรุงด้วยรายการอื่นตามแนวทางที่สำนักงานคณะกรรมการ กสท. กำหนดทั้งในปัจจุบันและอนาคต เพื่อให้สอดคล้องกับสถานะเงินสดของกองทุน

- (ข) การหักด้วยรายการเงินสำรองได้เฉพาะเพื่อการดังต่อไปนี้

1. การซ่อมแซม บำรุงรักษาหรือปรับปรุงกิจการโครงสร้างพื้นฐานของกองทุนตามแผนที่กำหนดไว้ อย่างชัดเจนในโครงการจัดการกองทุนและหนังสือชี้ชวน หรือที่บริษัทจัดการได้แจ้งให้ผู้ถือหน่วยลงทุนทราบล่วงหน้า



2. การจ่ายชำระหนี้เงินกู้ยืมหรือภาระผูกพันของกองทุนตามนโยบายการกู้ยืมเงินที่กำหนดไว้ อย่างชัดเจนในหัวข้อ 7.1 “นโยบายกู้ยืมเงิน” ของหนังสือชี้ชวน หรือที่บริษัทจัดการได้แจ้งให้ผู้ถือหน่วยลงทุนทราบล่วงหน้า
3. การจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนชนิดที่ให้สิทธิในการได้รับประโยชน์ตอบแทนหรือ การคืนเงินทุนในลำดับแรก (ถ้ามี)

ในกรณีที่กองทุนมีค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่เงินสด เช่น ค่าใช้จ่ายทยอยตัดจ่ายหรือผลขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้น (unrealised loss) เป็นต้น บริษัทจัดการจะกันสำรองตามรายการตามข้อ (ข) ข้างต้นได้ในจำนวน ไม่เกินกว่าผลลัพธ์ของจำนวนเงินที่มีภาระตามข้อ (ข) 1. และ (ข) 2. ข้างต้น ในแต่ละรอบระยะเวลาบัญชี หักด้วยค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่เงินสด

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

ในกรณีที่มีการแก้ไขหรือกำหนดเพิ่มเติมซึ่งกฎหมายหลักทรัพย์ที่เกี่ยวกับการจ่ายเงินปันผลของกองทุน ในอนาคต บริษัทจัดการจะปฏิบัติให้เป็นไปตามนั้น

เงื่อนไขเพิ่มเติม:

ในการพิจารณาจ่ายเงินปันผล ถ้าเงินปันผลที่จะประกาศจ่ายต่อหน่วยลงทุนระหว่างปีบัญชีมีมูลค่าน้อยกว่า หรือเท่ากับ 0.10 บาท บริษัทจัดการสงวนสิทธิที่จะไม่จ่ายเงินปันผลในครั้งนั้นและให้ยกไปจ่ายเงินปันผล พร้อมกันในช่วงถัดไป

นโยบายการลดเงินทุนจดทะเบียน

การลดเงินทุนจดทะเบียนของกองทุน บริษัทจัดการอาจกระทำได้เฉพาะเมื่อเข้ากรณีดังต่อไปนี้

- (1) การลดเงินทุนจดทะเบียนของกองทุนตามแผนที่จะได้มีการกำหนด
- (2) กองทุนมีสภาพคล่องส่วนเกินที่เหลืออยู่ภายหลังจากการจำหน่ายทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน และการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุน ทั้งนี้ ต้องปรากฏข้อเท็จจริงด้วยว่ากองทุนไม่มีกำไรสะสม เหลืออยู่แล้ว
- (3) กองทุนมีรายการค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่เงินสด และไม่มีเหตุต้องนำไปใช้ในการคำนวณกำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้ว ของกองทุน
- (4) กรณีอื่นใดที่มีมติของผู้ถือหน่วยลงทุนให้ลดเงินทุนจดทะเบียนของกองทุน

บริษัทจัดการจะต้องดำเนินการลดเงินทุนจดทะเบียนของกองทุนโดยไม่ชักช้า ในกรณีที่กองทุนมีการเพิ่มเงิน ทุนจดทะเบียนเพื่อลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติมแล้ว แต่ไม่สามารถได้มาซึ่งทรัพย์สิน กิจการโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวได้

การลดเงินทุนจดทะเบียนของกองทุน บริษัทจัดการอาจกระทำโดยการลดมูลค่าหน่วยลงทุนหรือลดจำนวน หน่วยลงทุน และจะเฉลี่ยเงินคืนแก่ผู้ถือหน่วยลงทุนที่มีชื่ออยู่ในสมุดทะเบียน ณ วันปิดสมุดทะเบียนพักการ โอนหน่วยลงทุนโดยไม่หักเงินที่เฉลี่ยคืนดังกล่าวจากกำไรสะสมของกองทุน



8.3.2 ประวัติการจ่ายเงินปันผล และการจ่ายคืนเงินทุน

ประวัติการจ่ายเงินปันผล

สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 (วันจดทะเบียนจัดตั้งกองทุน) ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2564

ครั้งที่	ผลการดำเนินงานงวด	อัตราเงินปันผล (บาท/หน่วย)	วันปิดสมุด ทะเบียน	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
24.	1 ก.ค. 62 – 30 ก.ย. 62	0.103	28 พ.ย. 62	13 ธ.ค. 62
25.	1 ต.ค. 62 – 31 ธ.ค. 62	0.181	28 ก.พ. 63	13 มี.ค. 63
รวม		4.342		

สำหรับผลการดำเนินงานงวดวันที่ 1 มกราคม 2562 ถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2562 และงวดวันที่ 1 มกราคม 2563 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2564 ไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์และนโยบายการจ่ายเงินปันผลที่ระบุในหนังสือชี้ชวนของกองทุน ดังนั้น บริษัทจัดการจึงงดการจ่ายเงินปันผลจากผลการดำเนินงานในช่วงระยะเวลาข้างต้น



ประวัติการจ่ายเงินลงทุน

ครั้งที่	วันปิด สมุด ทะเบียน	วันเฉลี่ย จ่ายเงิน คืน	จำนวนเงินทุน จดทะเบียน ก่อนลดมูลค่า หน่วยลงทุน		จำนวนเงินทุน จดทะเบียน ที่ลดลง		จำนวนเงินทุน จดทะเบียน หลังลดมูลค่า หน่วยลงทุน	
			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
5.	28 ส.ค. 62	11 ก.ย. 62	10.442	60,438.296	0.204	1,180.752	10.238	59,257.544
6.	28 พ.ย. 62	13 ธ.ค. 62	10.238	59,257.544	0.123	711.924	10.115	58,545.620
7.	28 ก.พ. 63	13 มี.ค. 63	10.115	58,545.620	0.034	196.792	10.081	58,348.828
8.	15 มิ.ย. 63	29 มิ.ย. 63	10.081	58,348.828	0.130	752.440	9.951	57,596.388
9.	30 พ.ย. 63	15 ธ.ค. 63	9.951	57,596.388	0.134	775.592	9.817	56,820.796
10.	1 มี.ค. 64	15 มี.ค. 64	9.817	56,820.796	0.125	723.500	9.692	56,097.296
11.	14 มิ.ย. 64	28 มิ.ย. 64	9.692	56,097.296	0.049	283.612	9.643	55,813.684
			รวม		1.157	6,696.716		

- เหตุแห่งการลดเงินทุนจดทะเบียน : - ครั้งที่ 1 – 3 กองทุนมีเงินสดส่วนเกินเนื่องมาจากการตัดจ่ายค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุนซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่เงินสด
- ครั้งที่ 4 – 11 กองทุนมีขาดทุนจากการประเมินค่าเงินลงทุนซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่เงินสด

9. โครงสร้างการจัดการ

9.1 บริษัทจัดการ

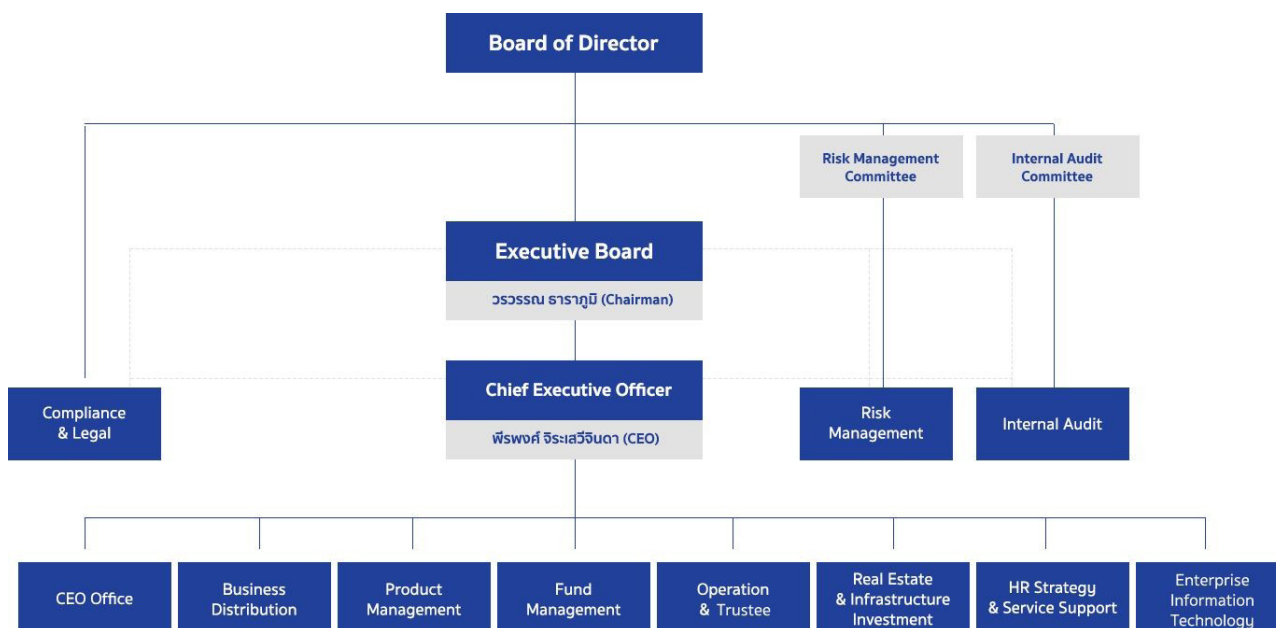
9.1.1 ชื่อ ที่อยู่ เลขทะเบียนบริษัท หมายเลขโทรศัพท์และโทรสาร และเว็บไซต์

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
เว็บไซต์	www.bblam.co.th



9.1.2 โครงสร้างการบริหารจัดการ รายชื่อผู้ถือหุ้น รายชื่อกรรมการ ผู้บริหาร และผู้จัดการกองทุน

โครงสร้างองค์กร



รายชื่อผู้ถือหุ้น

รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	ร้อยละ
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	749,996	75.0
บริษัท กรุงเทพประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)	100,000	10.0
Asia Financial Holdings Ltd.	100,000	10.0
บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน)	50,000	5.0
นางสาวชลลดา โสภณพนิช	2	0.0
นายโซน โสภณพนิช	1	0.0
นางวรวรรณ ธาราภูมิ	1	0.0
รวม	1,000,000	100.0



รายชื่อกรรมการ

คณะกรรมการบริษัท

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายสตีเฟน แทน	กรรมการ
2. นายนรินทร์ โอภามูรธาวงศ์	กรรมการ
3. นางสาวสุญญาณี ฐิริปัญญวานิช	กรรมการ
4. นายไพศาล เลิศโกวิทย์	กรรมการ
5. นางสาวปิยะมาศ คำไทโรแก้ว	กรรมการ
6. นายโซน โสภณพนิช	กรรมการ
7. นางวรวรรณ ธาราภูมิ	กรรมการ และประธานกรรมการบริหาร
8. นายพีรพงศ์ จิระเสวีจินดา	กรรมการ และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
9. นายวศิน วัฒนวรกิจกุล	กรรมการ

คณะกรรมการบริหาร

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นางวรวรรณ ธาราภูมิ	ประธานกรรมการบริหาร
2. นายนรินทร์ โอภามูรธาวงศ์	กรรมการ
3. นางสาวสุญญาณี ฐิริปัญญวานิช	กรรมการ
4. นายไพศาล เลิศโกวิทย์	กรรมการ
5. นายพีรพงศ์ จิระเสวีจินดา	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
6. นายวศิน วัฒนวรกิจกุล	กรรมการ



รายชื่อผู้บริหาร

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นางวรวรรณ ธาราภูมิ	Chairman of Executive Board
2. นายพีรพงศ์ จิระเสวีจินดา	Chief Executive Officer
3. นายวศิน วัฒนวรกิจกุล	Managing Director, Head of Business Distribution
4. นายวินัย หิรัญย์ภิญโญภาค	Managing Director, Head of Operation & Trustee
5. นายสันติ ธนะนิรันดร์	Deputy Managing Director, Chief Investment Officer
6. นายพรชลิต พลอยกระจำ	Deputy Managing Director, Head of Real Estate & Infrastructure Investment
7. นายสุธีร์ คันธารวงสกุล	Deputy Managing Director, Head of Compliance & Legal
8. นางสาววิภารัตน์ เสรีจกิจ	Deputy Managing Director, Head of Product Management
9. นางอุบลรัตน์ บุษะกนิษฐ์	Deputy Managing Director, Head of HR Strategy & Service Support
10. นายพีร ยงวนิชย์	Deputy Managing Director, Head of Risk Management
11. นางสาวสิริมา ประภาพานิษฐ์	Assistant Managing Director, Head of Internal Audit
12. นายชาญสิทธิ์ สิริธนาโชติ	Assistant Managing Director, Head of Information Technology

รายชื่อผู้จัดการกองทุน

ชื่อ-สกุล	ประวัติการศึกษา	ประสบการณ์ทำงานที่เกี่ยวข้องกับ การบริหารจัดการกองทุนรวม
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 ฝ่ายกองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์ บลจ. ไอเอ็นจี (ประเทศไทย) 2541-2546 ผู้อำนวยการ ฝ่ายจัดการกองทุน บลจ.บัวหลวง
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. ธนชาต



ชื่อ-สกุล	ประวัติการศึกษา	ประสบการณ์ทำงานที่เกี่ยวข้องกับ การบริหารจัดการกองทุนรวม
นางสาวเบญจมาภรณ์ จรุงวงศ์นิรมล	- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ปริญญาตรี วิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี - CISA Level 2	2560-ปัจจุบัน Vice President, Real Estate & Infrastructure Investment บลจ.บัวหลวง 2556-2560 ผู้ช่วยผู้อำนวยการ ฝ่ายกองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์ บลจ.ยูโอบี (ประเทศไทย)
นายวสุ หาญนนทอนันต์	- ปริญญาโท Real Estate Investment and Finance Heriot-Watt University, Edinburgh - ปริญญาตรี วิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - CFA Level 3	2562-ปัจจุบัน Senior Manager, Real Estate & Infrastructure Investment บลจ.บัวหลวง 2560-2562 Manager, Property and Infrastructure Fund Management Department บลจ.กสิกรไทย 2557-2559 Manager, Valuation and Advisory Services บจ. คอลลิเออร์ส อินเตอร์เนชั่นแนล (ประเทศไทย)

9.1.3 หน้าที่และความรับผิดชอบของบริษัทจัดการ

หน้าที่และความรับผิดชอบหลักของบริษัทจัดการ คือจะต้องบริหารและจัดการกองทุน รวมทั้งทรัพย์สินและหนี้สินของกองทุน ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โดยใช้ความรู้ ความสามารถ และความชำนาญ รวมทั้งด้วยความเอาใจใส่และระมัดระวังตามมาตรฐานหรือเยี่ยงผู้มีวิชาชีพในลักษณะเดียวกันจะพึงกระทำ ทั้งนี้เพื่อประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหน่วยลงทุนทั้งปวง ตลอดจนบริหารและจัดการกองทุนให้เป็นไปตามโครงการจัดการกองทุน ข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการ มติผู้ถือหน่วยลงทุน หนังสือชี้ชวน กฎหมายหลักทรัพย์ และข้อตกลงต่างๆ ซึ่งกองทุนหรือบริษัทจัดการ (เพื่อวัตถุประสงค์ในการบริหารจัดการกองทุน) หรือทั้งกองทุนและบริษัทจัดการเป็นหรือจะเข้าเป็นคู่สัญญา

บริษัทจัดการมีหน้าที่และความรับผิดชอบที่จะต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

(1) การบริหารจัดการกองทุน

ในการบริหารและจัดการกองทุนบริษัทจัดการต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

- จัดการกองทุนให้เป็นไปตามโครงการจัดการกองทุนที่ได้รับอนุมัติจาก สำนักงานคณะกรรมการกต. ตลอดจนข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการ มติของผู้ถือหน่วยลงทุน หนังสือชี้ชวน กฎหมายหลักทรัพย์ และข้อตกลงต่างๆ ซึ่งกองทุนเข้าเป็นคู่สัญญาอย่างเคร่งครัด รวมถึงปฏิบัติตามบทบัญญัติในมาตรา 125 แห่งพรบ. หลักทรัพย์
- จัดให้มีข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการ โครงการจัดการกองทุน สัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์ และหนังสือชี้ชวน ที่มีสาระไม่ต่างจากข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการ โครงการจัดการกองทุน สัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์ และหนังสือชี้ชวนฉบับร่างที่ยื่นต่อสำนักงานคณะกรรมการ กต.



- (ค) จัดให้กองทุนมีลักษณะไม่ต่างไปจากสาระสำคัญที่แสดงไว้ล่าสุดต่อสำนักงานคณะกรรมการ กสท. ตลอดอายุของกองทุน และในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงลักษณะของกองทุน บริษัทจัดการต้องดำเนินการให้กองทุนมีลักษณะเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในประกาศ ทน. 38/2562
- (ง) แก้ไขเพิ่มเติมโครงการจัดการกองทุน หรือแก้ไขวิธีการจัดการตามข้อกำหนด เงื่อนไข และหลักเกณฑ์ที่ระบุไว้ในโครงการจัดการกองทุน และดำเนินการให้การแก้ไขเพิ่มเติมโครงการจัดการกองทุน หรือการแก้ไขวิธีการจัดการเป็นไปตามบทบัญญัติในมาตรา 129 แห่งพรบ. หลักทรัพย์
- (จ) จัดส่ง แจกจ่าย และเปิดเผยหนังสือชี้ชวน และโครงการจัดการกองทุน และข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการ (ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของหนังสือชี้ชวน) ตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้
- (1) บริษัทจัดการจะต้องเปิดเผยร่างหนังสือชี้ชวนที่ยื่นต่อสำนักงานคณะกรรมการ กสท. ต่อผู้ลงทุน ด้วยวิธีการที่ผู้ลงทุนสามารถเข้าถึงได้ก่อนวันเริ่มเสนอขายหน่วยลงทุน โดยร่างหนังสือชี้ชวนดังกล่าวต้องมีข้อมูลที่ครบถ้วน ถูกต้อง เพียงพอ และไม่ก่อให้เกิดความเข้าใจคลาดเคลื่อน
 - (2) จัดให้มีช่องทางในการแจกจ่ายหนังสือชี้ชวนไม่ว่าในรูปเอกสารสิ่งพิมพ์หรือในรูปข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์อย่างเหมาะสม โดยในกรณีที่ผู้ลงทุนแสดงเจตนาโดยสมัครใจที่จะไม่รับหนังสือชี้ชวน บริษัทจัดการต้องจัดส่งหรือแจกจ่ายไม่ว่าด้วยวิธีการใดๆ เพื่อให้ผู้ลงทุนได้รับข้อมูลที่มีสาระตรงตามข้อมูลสรุป (executive summary) ที่ปรากฏในหนังสือชี้ชวน
 - (3) จัดส่งหนังสือชี้ชวนที่มีสาระสำคัญไม่ต่างจากฉบับร่างให้แก่สำนักงานคณะกรรมการ กสท. ไม่น้อยกว่าหนึ่งวันทำการก่อนการเริ่มจัดส่งหรือแจกจ่ายหนังสือชี้ชวนแก่ผู้ลงทุน และจัดส่งหนังสือชี้ชวนดังกล่าวผ่านระบบเผยแพร่ข้อมูลหนังสือชี้ชวนและรายงานกองทุน (Mutual Fund Report and Prospectus System (“MRAP”))
 - (4) จัดส่งหรือแจกจ่ายหนังสือชี้ชวนแก่ผู้ลงทุนที่สนใจจะลงทุนในหน่วยลงทุน โดยต้องมีระยะเวลาที่พอสมควรแก่การที่ผู้ลงทุนจะศึกษาข้อมูลในหนังสือชี้ชวนก่อนการตัดสินใจลงทุนในหน่วยลงทุน ทั้งนี้ เมื่อรวมกับระยะเวลาการเปิดเผยร่างหนังสือชี้ชวนตาม (1) ต้องไม่น้อยกว่า 14 วัน
- (ฉ) ในการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับการเสนอขายหน่วยลงทุนโดยการโฆษณา ต้องให้ข้อมูลที่ถูกต้อง และไม่มีลักษณะที่ทำให้ผู้ลงทุนสำคัญผิด และการโฆษณาต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการโฆษณาเพื่อสนับสนุนการขายหน่วยลงทุนตามที่สำนักงานคณะกรรมการ กสท. กำหนด
- (ช) ในกรณีที่บริษัทจัดการประสงค์จะตั้งผู้จัดจำหน่ายหน่วยลงทุนเป็นผู้ทำหน้าที่ในการจัดจำหน่ายหน่วยลงทุน ผู้จัดจำหน่ายหน่วยลงทุนดังกล่าวต้องไม่มีความสัมพันธ์กับผู้ที่จะจำหน่าย จ่าย โอน ให้เช่า หรือให้สิทธิในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่กองทุนจะลงทุนในลักษณะของการเป็นกลุ่มบุคคลเดียวกัน
- (ซ) ประชาสัมพันธ์การขายหน่วยลงทุนอย่างกว้างขวางเพื่อให้มีการกระจายข้อมูลเกี่ยวกับการเสนอขายหน่วยลงทุนต่อประชาชนอย่างแพร่หลาย



- (ณ) ในการจัดการทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน บริษัทจัดการต้องดำเนินการและควบคุมดูแลให้การจัดการเป็นไปตามสาระสำคัญที่ได้รับไว้ในโครงการจัดการกองทุน และบริษัทจัดการต้องจัดให้มีข้อกำหนดในเอกสารสัญญาที่เข้าทำหรือจะเข้าทำเกี่ยวกับการจัดการทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้ผู้เช่า ผู้รับสิทธิ หรือผู้รับจ้างที่นำทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานของกองทุนไปจัดหาผลประโยชน์ มีหน้าที่รายงานข้อเท็จจริงและเหตุผลต่อบริษัทจัดการโดยไม่ชักช้า เมื่อมีเหตุการณ์หรือการเปลี่ยนแปลงใดๆ อันอาจมีผลกระทบต่อมูลค่าทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน
- (ญ) ได้มาเพิ่มเติมและจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน ให้เป็นไปตามข้อกำหนดในโครงการจัดการกองทุนและตามกฎหมายหลักทรัพย์
- (ฎ) ในการจัดหาผลประโยชน์จากทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานกองทุนจะไม่ประกอบกิจการโครงสร้างพื้นฐานเอง โดยจะจัดหาผลประโยชน์จากทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานโดยการให้เช่า ให้สิทธิ หรือให้ผู้อื่นดำเนินการเท่านั้น และบริษัทจัดการต้องดำเนินการให้จัดหาผลประโยชน์จากทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานเป็นไปตามข้อกำหนดในโครงการจัดการกองทุนและตามกฎหมายหลักทรัพย์
- (ฏ) กองทุนจะกำหนดอัตราค่าเช่า ค่าสิทธิ หรือค่าตอบแทนอื่นที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี) ตลอดจนเงื่อนไขตามสัญญาจัดหาผลประโยชน์ เพื่อประโยชน์ที่ดีที่สุดของกองทุนและมีลักษณะเดียวกับที่วิญญูชนจะพึงกระทำกับคู่สัญญาทั่วไปในสถานการณ์เดียวกัน
- (ฐ) ในกรณีที่กองทุนลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นสิทธิในการรับประโยชน์จากรายได้ในอนาคต (อันรวมถึงรายได้สุทธิ) หรือสิทธิตามสัญญาแบ่งรายได้ บริษัทจัดการต้องติดตามและตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของส่วนแบ่งรายได้ที่กองทุนได้รับอย่างสม่ำเสมอ และหากพบความผิดพลาดหรือข้อบกพร่องที่อาจทำให้กองทุนไม่ได้รับส่วนแบ่งรายได้ที่ถูกต้อง ครบถ้วนตามข้อตกลง ต้องดำเนินการหรือมอบหมายให้ผู้เชี่ยวชาญดำเนินการให้ผู้ประกอบการโครงสร้างพื้นฐานปรับปรุงแก้ไขข้อผิดพลาดดังกล่าว
- (ฑ) จัดให้มีระบบงานที่สามารถควบคุมการถือหน่วยลงทุนให้เป็นไปตามข้อจำกัดการถือหน่วยลงทุน
- (ฒ) จัดสรรหน่วยลงทุนให้แก่บุคคลต่าง ๆ ไม่เกินข้อจำกัดการถือหน่วยลงทุนและดูแลให้ผู้สนับสนุนการขายหรือรับซื้อคืนจัดสรรหน่วยลงทุนไม่เกินข้อจำกัดดังกล่าวด้วย
- (ณ) ในกรณีที่บุคคลอื่นเป็นนายทะเบียนผู้ถือหน่วยลงทุน ให้บริษัทจัดการแจ้งให้นายทะเบียนผู้ถือหน่วยลงทุนทราบถึงข้อจำกัดการถือหน่วยลงทุนของคนต่างด้าว และดูแลให้นายทะเบียนผู้ถือหน่วยลงทุนปฏิเสธการโอนหน่วยลงทุนของคนต่างด้าว หากการโอนหน่วยลงทุนดังกล่าวจะเป็นเหตุให้การถือหน่วยลงทุนของคนต่างด้าวเกินข้อจำกัดการถือหน่วยลงทุน
- (ด) ตรวจสอบสัดส่วนการถือหน่วยลงทุนของกองทุนเพื่อให้เป็นไปตามข้อจำกัดการถือหน่วยลงทุน และดำเนินการให้ผู้สนับสนุนการขายหรือรับซื้อคืนตรวจสอบและรายงานต่อบริษัทจัดการเมื่อพบการถือหน่วยลงทุนที่ไม่เป็นไปตามข้อจำกัดการถือหน่วยลงทุน
- (ต) ในกรณีที่ปรากฏข้อเท็จจริงแก่บริษัทจัดการว่ามีการถือหน่วยลงทุนของกองทุนเกินกว่าข้อจำกัดการถือหน่วยลงทุน ให้บริษัทจัดการรายงานต่อสำนักงานคณะกรรมการ กสท. ภายใน 5 วันทำการนับแต่วันที่บริษัทจัดการรู้หรือควรรู้ถึงเหตุดังกล่าว รวมถึงแจ้งให้ผู้ถือหน่วยลงทุนจำหน่ายหน่วยลงทุนในส่วนที่ถือเกินข้อจำกัดการถือหน่วยลงทุน



- (ก) เพิ่มหรือลดเงินทุนจดทะเบียนของกองทุนให้เป็นไปตามข้อกำหนดในโครงการจัดการกองทุนและตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในประกาศ ทน. 38/2562 ตลอดจนหลักเกณฑ์อื่นๆ ที่ประกาศใช้บังคับโดย กสท. สำนักงานคณะกรรมการ กสท. หรือตลาดหลักทรัพย์
- (ข) จ่ายผลตอบแทนการลงทุนหรือเงินแบ่งปันส่วนทุนจากกองทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นลงทุนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในโครงการจัดการกองทุนและข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหุ้นลงทุนกับบริษัทจัดการ รวมทั้งเป็นไปตามกฎหมายหลักทรัพย์
- (ค) จัดให้มีการประเมินมูลค่าทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่กองทุนจะได้มา และการประเมินมูลค่าทรัพย์สินดังกล่าวในครั้งถัดๆ มาให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในโครงการจัดการกองทุนและตามที่กฎหมายหลักทรัพย์ได้กำหนดไว้
- (ง) ปฏิบัติตามเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ที่กรมสรรพากรกำหนดเพื่อให้ผู้ถือหุ้นลงทุนได้รับยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินปันผลที่ได้รับจากกองทุน ตามที่กฎหมายกำหนด
- (จ) ดำเนินการเลิกกองทุนให้เป็นไปตามโครงการจัดการกองทุนและกฎหมายหลักทรัพย์
- (ฉ) จัดให้มีระบบงานสำหรับการบริหารและจัดการกองทุน อย่างน้อยในเรื่องดังต่อไปนี้
 - (1) การคัดเลือกและดูแลบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของกองทุน ให้มีความรู้ความสามารถที่เหมาะสมกับการบริหารและจัดการกองทุน
 - (2) การวิเคราะห์และศึกษาความเป็นไปได้ของการจัดตั้งกองทุน รวมทั้งการตรวจสอบและสอบทาน (การทำ due diligence) ทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่จะลงทุน ตลอดจนการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับการจัดตั้งกองทุนและทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่ถูกต้องและเพียงพอต่อการตัดสินใจลงทุนของผู้ลงทุน และ
 - (3) การกำกับดูแลบริหารและจัดการความเสี่ยงที่เกี่ยวกับทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้เป็นไปตามโครงการจัดการกองทุนและเพื่อรักษาผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นลงทุน
- (ช) บริษัทจัดการจะต้องบริหารจัดการกองทุนด้วยตนเอง และไม่มอบหมายอำนาจให้บุคคลอื่นใดเว้นแต่บริษัทจัดการอาจมอบหมายให้ผู้อื่นบริหารจัดการกองทุนเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการลงทุน และการจัดหาผลประโยชน์ในทรัพย์สินอื่นที่มิใช่ทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน และการปฏิบัติการด้านงานสนับสนุน ทั้งนี้การมอบหมายดังกล่าว (หากมี) ต้องเป็นไปตามกฎหมายหลักทรัพย์
- (ฌ) ในกรณีที่บริษัทจัดการมีพันธสัญญา หรือข้อตกลงกับรัฐต่างประเทศ หรือหน่วยงานของรัฐต่างประเทศ หรือมีความจำเป็นจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายของรัฐต่างประเทศ ไม่ว่าที่เกิดขึ้นแล้วในขณะนี้หรือจะเกิดขึ้นในอนาคต เช่น ดำเนินการตาม Foreign Account Tax Compliance Act (FATCA) ของประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นต้น บริษัทจัดการสงวนสิทธิที่จะปฏิบัติการและดำเนินการต่างๆ เพื่อให้เป็นไปตามพันธสัญญา หรือข้อตกลง หรือกฎหมายของรัฐต่างประเทศนั้น ซึ่งรวมถึงการเปิดเผยข้อมูลต่างๆ ของผู้ถือหุ้นลงทุน การหักภาษี ณ ที่จ่ายจากเงินได้ของผู้ถือหุ้นลงทุน ตลอดจนมีสิทธิดำเนินการอื่นใดเท่าที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติตามพันธสัญญา หรือข้อตกลง หรือกฎหมายของรัฐต่างประเทศ
- (ฎ) ดำเนินการอื่นๆ เพื่อให้เป็นไปตามและบรรลุวัตถุประสงค์ของกองทุน และรักษาผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นลงทุนภายใต้ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของบริษัทจัดการ แต่ทั้งนี้การดำเนินการดังกล่าวต้องไม่ขัดหรือแย้งกับกฎหมายหลักทรัพย์ และ/หรือกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง



(2) การลงทุน

- (ก) เข้าทำสัญญาเพื่อให้ได้มาซึ่งทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานในนามของกองทุนเป็นครั้งแรก ภายใน 6 เดือนนับแต่วันจดทะเบียนกองทุน โดยคิดเป็นมูลค่าไม่น้อยกว่าร้อยละ 75 ของมูลค่าทรัพย์สินรวมของกองทุน เว้นแต่ได้รับการผ่อนผันจากสำนักงานคณะกรรมการ กสท.
- (ข) ดำรงมูลค่าการลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน ณ วันสิ้นรอบบัญชี โดยมีมูลค่ารวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 75 ของมูลค่าทรัพย์สินรวมของกองทุน (เว้นแต่รอบบัญชีสุดท้ายที่กองทุนสิ้นสุดโครงการ หรือตามที่สำนักงานคณะกรรมการ กสท. เห็นชอบ)
- (ค) ดำรงมูลค่าการลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน โดยมีมูลค่ารวมกันไม่น้อยกว่า 1,500,000,000 บาท และไม่น้อยกว่าร้อยละ 75 ของมูลค่าทรัพย์สินรวมของกองทุนภายในระยะเวลา 1 ปีหลังจากการจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน
- (ง) ดำเนินการให้กองทุนไม่ลงทุนในทรัพย์สินอื่นที่มีใช้ทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน เว้นแต่ทรัพย์สินอื่นที่ กสท. อนุญาตให้กองทุนสามารถลงทุนหรือมีไว้ได้ และดำเนินการให้การลงทุนของกองทุนในทรัพย์สินอื่นดังกล่าวเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้เกี่ยวกับอัตราส่วนการลงทุน

(3) การเรียกเก็บและชำระเงินของกองทุน

- (ก) ดำเนินการเรียกเก็บและชำระค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่าย และ/หรือเงินตอบแทนอื่นใดจากผู้ซื้อหน่วยลงทุน ผู้ถือหน่วยลงทุน หรือกองทุนให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในโครงการจัดการกองทุน ในกรณีที่เป็นการเรียกเก็บค่าใช้จ่าย ต้องเป็นค่าใช้จ่ายที่จำเป็นและสมควรซึ่งเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกองทุนโดยตรงเท่านั้น

(4) การแต่งตั้งบุคคลที่เกี่ยวข้องเพื่อการบริหารจัดการกองทุน

- (ก) จัดให้มีคณะกรรมการที่ปรึกษาการลงทุนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในประกาศ ทน. 38/2562 และแต่งตั้งบุคคลเข้าแทนที่กรรมการในคณะกรรมการที่ปรึกษาการลงทุน ซึ่งต้องเป็นบุคคลที่มีคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายหลักทรัพย์ และเป็นไปตามข้อกำหนดที่กำหนดไว้ในโครงการจัดการกองทุน
- (ข) จัดให้มีการแต่งตั้งบุคคลซึ่งเป็นผู้มีความรู้ ความสามารถและความเข้าใจในธุรกิจจัดการกองทุน และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งต้องได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการ กสท. ตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนว่าด้วยหลักเกณฑ์เกี่ยวกับบุคลากรในธุรกิจตลาดทุน เป็นผู้จัดการกองทุนเพื่อทำหน้าที่ตัดสินใจลงทุนหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน หรือทรัพย์สินอื่นที่มีใช้ทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน และปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายและประกาศเกี่ยวกับการจัดตั้งและจัดการกองทุนโครงสร้างพื้นฐานที่ใช้บังคับกับบริษัทจัดการ และปฏิบัติหน้าที่โดยยึดมั่นในจรรยาบรรณและมาตรฐานในการประกอบวิชาชีพที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการ กสท. บริษัทจัดการจะต้องรายงานการแต่งตั้งและการสิ้นสุดการแต่งตั้งผู้จัดการกองทุนต่อสำนักงานคณะกรรมการ กสท. ตามประกาศที่เกี่ยวข้องของสำนักงานคณะกรรมการ กสท. รวมทั้งเปิดเผยรายชื่อผู้จัดการกองทุนให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนทราบ โดยเปิดเผยไว้ในรายงานหรือเอกสารที่จัดส่งให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง และเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทจัดการ ทั้งนี้ ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงข้อมูล ให้บริษัทจัดการปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบันภายใน 14 วันนับแต่วันที่มีการเปลี่ยนแปลง



- (ค) แต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์และเปลี่ยนตัวผู้ดูแลผลประโยชน์โดยการแต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์รายใหม่ (เมื่อผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนมีมติให้แต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์รายใหม่) ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายหลักทรัพย์กำหนดและเป็นไปตามข้อกำหนดที่ระบุไว้ในโครงการจัดการกองทุน
- (ง) แต่งตั้งนายทะเบียน และเปลี่ยนตัวนายทะเบียนโดยการแต่งตั้งนายทะเบียนรายใหม่ ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายหลักทรัพย์กำหนด และแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องถึงการแต่งตั้งนายทะเบียน ตลอดจนติดตามตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของนายทะเบียนให้เป็นไปตามข้อกำหนดเกี่ยวกับทะเบียนผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนตามประกาศของสำนักงานคณะกรรมการ กสท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำทะเบียนผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน ตลอดจนข้อกำหนดและเงื่อนไขในสัญญาแต่งตั้งนายทะเบียนผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน
- (จ) แต่งตั้งนิติบุคคลที่มีประสบการณ์และความรู้ความเชี่ยวชาญในการประเมินค่าทรัพย์สินกิจการ โครงสร้างพื้นฐานเป็นผู้ประเมินค่าซึ่งจะประเมินค่าทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานตามกฎหมายหลักทรัพย์
- (ฉ) แต่งตั้งที่ปรึกษา (หากมี) เพื่อปฏิบัติหน้าที่เป็นที่ปรึกษาของบริษัทจัดการ และ/หรือ ของกองทุน หรือบุคคลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องและจำเป็นเพื่อปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับกองทุน อาทิ ที่ปรึกษาทางการเงิน และที่ปรึกษากฎหมาย
- (ช) แต่งตั้งผู้สอบบัญชีของกองทุน ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีที่อยู่ในบัญชีที่สำนักงานคณะกรรมการ กสท. ให้ความเห็นชอบ และเปลี่ยนตัวผู้สอบบัญชีใหม่ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังกล่าว
- (ซ) แต่งตั้งผู้ชำระบัญชีของกองทุนโดยความเห็นชอบของสำนักงานคณะกรรมการ กสท. เพื่อทำหน้าที่เก็บรวบรวมและแบ่งทรัพย์สินของกองทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน รวมถึงปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ที่กำหนดไว้ในกฎหมายหลักทรัพย์ และดำเนินการอย่างอื่นเท่าที่จำเป็นเพื่อให้การชำระบัญชีเสร็จสิ้นเมื่อมีการเลิกกองทุน
- (ณ) จัดให้มีผู้ติดต่อกับผู้ลงทุนซึ่งได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการ กสท. เพื่อทำหน้าที่ขายหน่วยลงทุนหรือให้คำแนะนำกับผู้ลงทุนรายย่อย

(5) หน้าที่ความรับผิดชอบอื่นๆ

- (ก) จัดให้มีการยื่นคำขอจดทะเบียนกองทรัสต์สินอันได้แก่เงินที่ได้รับจากการจำหน่ายหน่วยลงทุน เป็นกองทุนต่อสำนักงานคณะกรรมการ กสท. ภายใน 15 วันทำการนับแต่วันปิดการเสนอขาย หน่วยลงทุน ทั้งนี้ ตามมาตรา 124 แห่ง พ.ร.บ. หลักทรัพย์ และประกาศที่ออกโดยอาศัยอำนาจ แห่งกฎหมายดังกล่าว
- (ข) จัดให้มีการยื่นคำขอจดทะเบียนหน่วยลงทุนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน ต่อตลาดหลักทรัพย์ภายใน 30 วันนับแต่วันจดทะเบียนกองทุน หรือนับแต่วันปิดการเสนอขายหน่วยลงทุนเพิ่มเติมเพื่อการ เพิ่มเงินทุนของกองทุน แล้วแต่กรณี
- (ค) ดูแลให้ข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการและโครงการจัดการกองทุนเป็นไปตาม กฎหมายหลักทรัพย์ ตลอดจนประกาศ กฎ และคำสั่งที่ออกโดยอาศัยอำนาจแห่งกฎหมาย ดังกล่าวตลอดเวลา โดยในกรณีที่ข้อกำหนดในข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการ หรือโครงการจัดการกองทุนขัดหรือแย้งกับหลักเกณฑ์ในกฎหมายหลักทรัพย์ และ/หรือประกาศ



กฎ และ/หรือคำสั่งนั้น ให้บริหารจัดการดำเนินการเพื่อให้มีการแก้ไขข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนกับบริหารจัดการ และ/หรือ โครงการจัดการกองทุนโดยไม่ชักช้า

- (ง) เรียกประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนและขอมติจากผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนโดยให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนกับบริหารจัดการ โครงการจัดการกองทุน และกฎหมายหลักทรัพย์
- (จ) ในการขอมติจากผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน บริหารจัดการต้องแสดงข้อมูลเพื่อประกอบการตัดสินใจของผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนอย่างเพียงพอ ซึ่งรวมถึงความเห็นของบริหารจัดการและผู้ดูแลผลประโยชน์ในเรื่องที่ขอมติ และผลกระทบที่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนอาจได้รับจากการลงมติในเรื่องดังกล่าว
- (ฉ) ให้ความเห็นเกี่ยวกับเรื่อง que บริษัทจัดการต้องให้ความเห็นตามกฎหมายหลักทรัพย์ ซึ่งรวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียงความสมเหตุสมผลของการประเมินมูลค่าทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน และในเรื่องที่จะต้องได้รับมติดอนุมัติจากผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน
- (ช) ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนร้องขอให้บริหารจัดการออกใบหน่วยลงทุนหรือหลักฐานแสดงสิทธิในหน่วยลงทุน บริษัทจัดการจะออกหรือจัดให้มีการออกใบหน่วยลงทุนหรือหลักฐานแสดงสิทธิในหน่วยลงทุนที่เป็นปัจจุบันโดยมีข้อมูลที่จำเป็นและเพียงพอเพื่อให้ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนใช้เป็นหลักฐานแสดงสิทธิของผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนและใช้อ้างอิงต่อบริหารจัดการและบุคคลอื่นได้ ทั้งนี้เป็นไปตามข้อกำหนดในข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนกับบริหารจัดการ
- (ซ) ดำเนินการกำกับดูแลและตรวจสอบให้บุคลากรของบริษัทจัดการปฏิบัติงานตามกฎหมายหลักทรัพย์ และหลักเกณฑ์ที่ออกตามกฎหมายดังกล่าว รวมทั้งมาตรฐานการปฏิบัติงานที่สมาคมกำหนดโดยได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการ กสท.
- (ณ) อำนาจความสะดวกแก่ผู้ดูแลผลประโยชน์หรือบุคคลที่ได้รับมอบหมายจากผู้ดูแลผลประโยชน์ เพื่อให้บุคคลดังกล่าวสามารถปฏิบัติหน้าที่ของตนในส่วนที่เกี่ยวกับกองทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- (ญ) จัดทำบัญชีและเก็บทรัพย์สินของกองทุนโดยแยกไว้ต่างหากจากทรัพย์สินของบริหารจัดการ และนำทรัพย์สินของกองทุนและผลประโยชน์ที่ได้จากการนำทรัพย์สินของกองทุนไปลงทุนไปฝากไว้กับผู้ดูแลผลประโยชน์
- (ฎ) จัดทำบัญชีแสดงการลงทุนของกองทุนให้เป็นไปตามกฎหมายหลักทรัพย์
- (ฏ) จัดให้มีทะเบียนผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในกฎหมายหลักทรัพย์
- (ฐ) จัดทำรายงานการลงทุนของกองทุนให้ผู้ดูแลผลประโยชน์ทราบ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในกฎหมายหลักทรัพย์
- (ฑ) จัดทำมูลค่าทรัพย์สินรวม มูลค่าทรัพย์สินสุทธิ และมูลค่าหน่วยลงทุน รวมถึงรายงานการประเมินมูลค่าทรัพย์สินและรายงานการสอบทานการประเมินมูลค่าทรัพย์สิน และเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในกฎหมายหลักทรัพย์
- (ฒ) จัดทำงบการเงินของกองทุนตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในกฎหมายหลักทรัพย์ และนำส่งงบการเงินต่อตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงจัดส่งหนังสือรับรองงบการเงินต่อสำนักงานคณะกรรมการ กสท. พร้อมกับการจัดส่งงบการเงิน



- (ณ) จัดทำรายงานประจำปีของกองทุนโดยมีข้อมูลตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายหลักทรัพย์ และส่งให้ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน สำนักงานคณะกรรมการ กสท. และตลาดหลักทรัพย์ ภายใน 4 เดือนนับแต่วันสิ้นสุดรอบระยะเวลาบัญชีของกองทุน
- (ด) จัดทำแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปีของกองทุน โดยมีข้อมูลตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในประกาศที่เกี่ยวข้อง ส่งให้สำนักงานคณะกรรมการ กสท. และตลาดหลักทรัพย์ ภายใน 3 เดือนนับแต่วันสิ้นสุดรอบระยะเวลาบัญชีของกองทุน
- (ต) ในกรณีรายได้หรือกำไรสุทธิตามงบการเงินงวดใดของกองทุน มีความแตกต่างจากงบการเงินในงวดเดียวกันของปีก่อนเกินกว่าร้อยละ 20 บริษัทจัดการต้องเปิดเผยสาเหตุการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวต่อตลาดหลักทรัพย์พร้อมกับการเปิดเผยงบการเงิน รวมถึงจัดทำการวิเคราะห์และคำอธิบายระหว่างกาลของฝ่ายจัดการ (Interim Management Discussion and Analysis) โดยอย่างน้อยให้แสดงถึงสาเหตุและปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดความแตกต่าง รวมทั้งผลกระทบที่เกิดจากปัจจัยดังกล่าว ส่งต่อสำนักงานคณะกรรมการ กสท. พร้อมกับการจัดส่งงบการเงิน
- (ถ) ในกรณีที่กองทุน มีการลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่ยังไม่แล้วเสร็จ บริษัทจัดการต้องจัดทำรายงานความคืบหน้าของการพัฒนาทรัพย์สินหลัก ทุกกรอบระยะเวลา 6 เดือนนับแต่วันที่มีการลงทุนในทรัพย์สินนั้น และส่งรายงานดังกล่าวให้สำนักงานคณะกรรมการ กสท. และตลาดหลักทรัพย์ ภายใน 30 วันนับแต่วันสุดท้ายของรอบระยะเวลา 6 เดือน หรือภายในระยะเวลาอื่นใดตามที่กำหนดภายใต้กฎหมายหลักทรัพย์
- (ท) รายงานพร้อมด้วยเหตุผลต่อสำนักงานคณะกรรมการ กสท. และตลาดหลักทรัพย์ โดยไม่ชักช้าเมื่อปรากฏเหตุการณ์หรือการเปลี่ยนแปลงใด ๆ อันอาจมีผลกระทบต่อมูลค่าทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่กองทุนลงทุนหรือมีไว้อย่างมีนัยสำคัญตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในประกาศที่เกี่ยวข้อง
- (ธ) จัดทำ จัดให้มีการทำ จัดส่ง รายงาน และเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกองทุนให้เป็นไปตามกฎหมายหลักทรัพย์
- (น) ติดตาม ดำเนินการ และสั่งการต่อบุคคลต่างๆ ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบตามสัญญาต่างๆ อาทิ ผู้ประเมินค่าทรัพย์สิน ผู้จัดการกองทุน ที่ปรึกษา และผู้ติดต่อกับลงทุนตามสัญญาแต่งตั้งที่เกี่ยวข้อง และติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามหน้าที่และความรับผิดชอบของบุคคลดังกล่าวภายใต้สัญญาที่เกี่ยวข้องและการปฏิบัติตามกฎหมายหลักทรัพย์ รวมถึงดำเนินการตามที่ระบุไว้ในสัญญาแต่งตั้ง และ/หรือตามที่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนร้องขอ และ
- (บ) ปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ตามที่กฎหมายหลักทรัพย์กำหนดว่าเป็นหน้าที่ของบริษัทจัดการ

ทั้งนี้ บริษัทจัดการมีหน้าที่ปฏิบัติตามข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการ โครงการจัดการกองทุน และกฎหมายหลักทรัพย์ ในกรณีที่ข้อกำหนดในข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการหรือโครงการจัดการกองทุน ขัดหรือแย้งกับหลักเกณฑ์ในกฎหมายหลักทรัพย์ดังกล่าว หากบริษัทจัดการได้ดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายหลักทรัพย์นั้น ให้ถือว่าบริษัทจัดการได้ปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการหรือโครงการจัดการกองทุนแล้ว



9.1.4 จำนวนพนักงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกองทุน

ชื่อ-สกุล	ประวัติการศึกษา	ประสบการณ์ทำงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกองทุนรวม	หน้าที่ความรับผิดชอบ
นางวรรณ 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
นายพีรพงศ์ จิระเสวีจินดา	- ปริญญาโท MBA (with Distinction) สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจ ศศินทร์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ปริญญาตรี BBA, Georgia State University	ก.พ. 2560 - ปัจจุบัน Chief Executive Officer บลจ.บัวหลวง 2552- 2560 กรรมการผู้จัดการ บลจ.บัวหลวง	- เป็นคณะกรรมการที่ปรึกษาการลงทุนของกองทุน
นายวศิน วัฒนวรกิกุล	- 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	ประสบการณ์ทำงานที่เกี่ยวข้องกับ การบริหารจัดการกองทุนรวม	หน้าที่ความรับผิดชอบ
นายพรชิต พลอยกระจำว	- ปริญญาโท (บริหารธุรกิจ เอกการเงิน) มหาวิทยาลัยลอนดอนสแลนค์, นิวยอร์ก, สหรัฐอเมริกา - ปริญญาตรี (บริหารธุรกิจ เอกบัญชี) มหาวิทยาลัยเวสต์เวอร์จิเนีย, นิวยอร์ก, สหรัฐอเมริกา	2562-ปัจจุบัน Deputy Managing Director, Head of Real Estate & Infrastructure Investment บลจ.บัวหลวง จำกัด 2555-2561 ผู้อำนวยการอาวุโส ฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์และธุรกิจใหม่ บมจ.พญาบุษย์ เรียลเอสเตท ม.ค.- ต.ค. 2555 ผู้อำนวยการ ฝ่ายตลาดหุ้น บริษัท SBI Royal Securities, พนมเปญ, กัมพูชา 2546-2554 ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการและหัวหน้าฝ่ายนักลงทุนสถาบัน บริษัท Siam City Securities Plc. 2544-2546 ฝ่ายขาย นักลงทุนสถาบัน, ING Securities 2542-2544 ฝ่ายขาย นักลงทุนสถาบัน, ABN AMRO Asia Securities Plc. 2539-2542 นักวิเคราะห์อาวุโส, ABN AMRO HOARE GOVETT ก.พ.-พ.ย. 2539 นักวิเคราะห์การลงทุน, Seamico Securities Plc. 2535-2538 เจ้าหน้าที่ฝ่ายตรวจสอบภายใน, Siam Commercial Bank Plc.	- เป็นผู้บริหารสูงสุดของสายงาน Real Estate & Infrastructure Investment
นางสาวศิริเพ็ญ หวังดำรงเวศ	- 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. โอเอ็นจี (ประเทศไทย) 2541-2546 ผู้อำนวยการ ฝ่ายจัดการกองทุน บลจ.บัวหลวง	- ดูแลภาพรวมการดำเนินงานของกองทุน - ติดตามผลการดำเนินงานของกองทุน - ติดตามการปฏิบัติงานของผู้บริหารทรัพย์สินให้เป็นไปตามที่กำหนด และประสานงานกับผู้บริหารทรัพย์สินในเรื่องต่าง ๆ เพื่อการบริหารและจัดการกองทุน - ประสานงานกับผู้เกี่ยวข้องต่าง ๆ เพื่อการบริหารและจัดการกองทุน เช่น ผู้ดูแลผลประโยชน์ ผู้ประเมินราคาทรัพย์สิน ผู้สอบบัญชี



ชื่อ-สกุล	ประวัติการศึกษา	ประสบการณ์ทำงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกองทุนรวม	หน้าที่ความรับผิดชอบ
นางสาวรุปณีย์ นามนิราศภักย์	- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี การบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - CFA Level 3	2564-ปัจจุบัน Assistant Vice President Real Estate & Infrastructure Investment บลจ. บัวหลวง 2557-2563 Senior Manager, Real Estate & Infrastructure Investment บลจ.บัวหลวง	- ตรวจสอบรายได้และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน - ประสานงานกับผู้เกี่ยวข้องต่าง ๆ เพื่อการบริหารและจัดการกองทุน เช่น ผู้ดูแลผลประโยชน์ ผู้ประเมินราคาทรัพย์สิน ผู้สอบบัญชี
นางสาวอัญชลี อ่อนน้อม	- ปริญญาตรี การจัดการทั่วไปมหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร	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)	- ตรวจสอบรายได้ และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน - ประสานงานกับผู้เกี่ยวข้องต่าง ๆ เพื่อการบริหารและจัดการกองทุน เช่น ผู้ดูแลผลประโยชน์ ผู้สอบบัญชี - นำส่งรายงานต่างๆ ของกองทุนต่อตลาดหลักทรัพย์และผู้เกี่ยวข้อง
นายชูเกียรติ วิริยะก่อกิจกุล	- ปริญญาตรี การบัญชี มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย	2562-ปัจจุบัน Assistant Managing Director, Operation & Trustee บลจ.บัวหลวง 2551-2561 Senior Vice President, Operation & System บลจ.บัวหลวง	- ปฏิบัติงานด้านบัญชีการเงิน และงานทะเบียนสำหรับกองทุนรวม อสังหาริมทรัพย์ และกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน
นายอภิชาติ ไตรรุ่ง	- ปริญญาโท การบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี การบัญชี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล รัตนโกสินทร์ วิทยาเขตบพิตรพิมุข จักรวรรดิ	2556 - ปัจจุบัน Assistant Vice President, Operation & Trustee บลจ.บัวหลวง 2555-2556 เจ้าหน้าที่อาวุโสฝ่ายปฏิบัติการกองทุน บลจ.ไทยพาณิชย์	- ปฏิบัติงานด้านบัญชีการเงิน และงานทะเบียนสำหรับกองทุนรวม อสังหาริมทรัพย์และกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน



9.1.5 วิธีการและเงื่อนไขในการเปลี่ยนตัวบริหารจัดการ

กองทุนอาจเปลี่ยนบริหารจัดการได้เมื่อเกิดกรณีใดกรณีหนึ่งดังต่อไปนี้ และ/หรือเมื่อได้รับการอนุมัติเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการ กสท.

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

ในการเปลี่ยนบริหารจัดการ หากเป็นกรณีที่กฎหมายหลักทรัพย์กำหนดให้การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวต้องได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการ กสท. ก็ให้ดำเนินการขอความเห็นชอบดังกล่าวก่อน บริษัทจัดการจะต้องปฏิบัติหน้าที่ต่อไปจนกว่าจะมีการแต่งตั้งบริหารจัดการรายใหม่ อย่างไรก็ตาม หากเป็นกรณีที่บริหารจัดการได้ทำการแจ้งการลาออกจากการเป็นบริหารจัดการเป็นลายลักษณ์อักษรตามข้อ (4) ข้างต้นนี้จนครบถ้วนแล้ว แต่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนไม่เห็นชอบกับการแต่งตั้งบริหารจัดการรายใหม่ที่บริหารจัดการเสนอชื่อหรือกองทุน และ/หรือผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนไม่สามารถแต่งตั้งบริหารจัดการรายใหม่ได้ภายใน 90 วันนับจากวันที่ได้รับแจ้งจากบริหารจัดการ บริหารจัดการสงวนสิทธิที่จะเลิกกองทุน โดยในกรณีดังกล่าว จะถือว่าผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนทุกรายได้ให้ความเห็นชอบกับการเลิกกองทุนแล้ว

ในการปฏิบัติหน้าที่ของบริหารจัดการในเวลาใด ๆ หลังจากผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนมีมติเปลี่ยนตัวบริหารจัดการแล้วตามที่กำหนดไว้ในข้อ (1) หรือภายหลังจากวันสิ้นสุดการปฏิบัติหน้าที่ที่บริหารจัดการตามข้อ (4) ข้างต้น บริษัทจัดการจะยังคงมีสิทธิได้รับค่าธรรมเนียมการจัดการตามอัตราที่ระบุไว้ในโครงการจัดการกองทุน โดยคำนวณจำนวนค่าธรรมเนียมการจัดการตามระยะเวลาที่ปฏิบัติหน้าที่จริง



9.1.6 กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ที่อยู่ภายใต้การบริหารจัดการของบริษัทจัดการ

ชื่อกองทุน	ทรัพย์สินที่ลงทุน
กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน บรอดแบนด์อินเทอร์เน็ต จัสมิน (JASIF)	ทรัพย์สินเส้นใยแก้วนำแสง ประมาณ 1,680,500 คอร์กิโลเมตร ซึ่ง กองทุนซื้อจากบริษัท ทริปเปิลที บรอดแบนด์ จำกัด (มหาชน) (TTTB) โดยทรัพย์สินประกอบด้วย 1. ทรัพย์สินเส้นใยแก้วนำแสงเดิม จำนวน 980,500 คอร์กิโลเมตร จากการลงทุนครั้งแรก และ 2. ทรัพย์สินเส้นใยแก้วนำแสงส่วนเพิ่ม จำนวน 700,000 คอร์กิโลเมตร จากการซื้อทรัพย์สินเพิ่มเติม ครั้งที่ 1
กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน โรงไฟฟ้ากลุ่มน้ำตาลบุรีรัมย์ (BRRGIF)	สิทธิในรายได้สุทธิที่จะเกิดขึ้นในอนาคตจากการประกอบกิจการโรงไฟฟ้า ชีวมวล (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
กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน โรงไฟฟ้า ซุปเปอร์ เอนเนอร์ยี (SUPEREIF)	สิทธิในรายได้สุทธิจากการประกอบกิจการโรงไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ แบบติดตั้งบนพื้นดินขนาดเล็กมาก (Very Small Power Producer หรือ VSPP) ของบริษัท 17 อัญญูวิร์ โฮลดิ้ง จำกัด และบริษัท เฮลท์ แพลนเน็ต เมเนจเม้นท์ (ประเทศไทย) จำกัด ที่ประกอบกิจการผลิตและ จำหน่ายไฟฟ้าให้แก่ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค หรือ การไฟฟ้านครหลวง (แล้วแต่กรณี) จำนวนทั้งหมด 19 โครงการ โดยมีปริมาณพลังไฟฟ้าสูงสุด ที่เสนอขายตามที่ระบุในสัญญาซื้อขายไฟฟารวม 118 เมกะวัตต์ ซึ่งระยะ เวลาตามสัญญาเช่าลงทุนของกองทุนฯ (สัญญาโอนสิทธิรายได้สุทธิ) จะเริ่มตั้งแต่วันที่กองทุนฯ เข้าลงทุนสำเร็จ คือวันที่ 14 สิงหาคม 2562 จนถึงวันสิ้นสุดอายุสัญญาโอนสิทธิรายได้สุทธิ คือวันที่ 26 ธันวาคม 2584 (ซึ่งเป็นวันเดียวกับวันสิ้นสุดสัญญาซื้อขายไฟฟ้าของโรงไฟฟ้า โครงการสุดท้าย) หรือคิดเป็นระยะเวลาการลงทุนทั้งสิ้นประมาณ 22 ปี



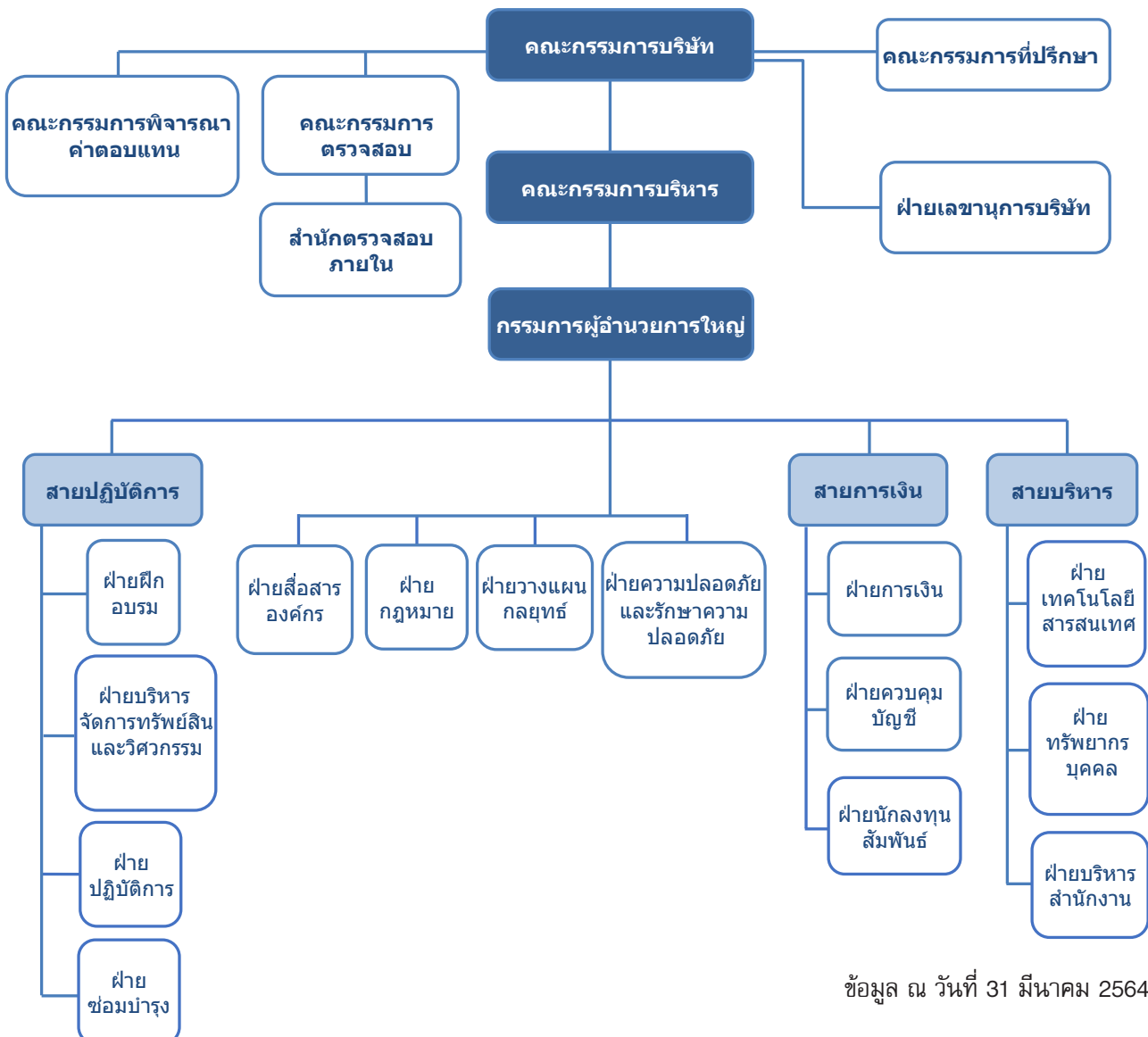
9.2 ผู้บริหารทรัพยากรเพื่อการโครงสร้างพื้นฐาน

9.2.1 ชื่อ ที่อยู่ เลขทะเบียนบริษัท หมายเลขโทรศัพท์ และโทรสาร

ชื่อ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บีทีเอสซี”)
 ที่อยู่ อาคารบีทีเอส เลขที่ 1000 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร
 กรุงเทพมหานคร 10900
 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





โครงสร้างผู้ถือหุ้น

ลำดับ	รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น)	อัตราส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1	บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)	15,665,434,750	97.50
2	บริษัท บริหารสินทรัพย์สุขุมวิท จำกัด	85,491,898	0.53
3	บรรษัทบริหารสินทรัพย์ไทย	72,000,000	0.45
4	บริษัท สยามธานี เรียวเอสเตท 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 เอ็ม เอฟ เอส จำกัด	23,315,972	0.15
8	นายฉัตรชัย เกียรติสุขสถิตย์	14,000,000	0.09
9	นางอัญชลี กาญจนพาสณ์	10,000,000	0.06
10	นายทรงชัย อัจฉริยะศิริชัย	9,000,000	0.05
11	ผู้ถือหุ้นอื่นๆ	75,887,846	0.47

9.2.2.1 คณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564 ประกอบด้วยกรรมการ 9 ท่าน แบ่งเป็น
กรรมการที่เป็นผู้บริหาร 2 ท่าน กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร 7 ท่าน
รายชื่อกรรมการมีดังนี้

ลำดับ	รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง
1.	นายศิริ กาญจนพาสณ์	ประธานกรรมการ
2.	นายอนันต์ สันติชีวะเสถียร	กรรมการอิสระ
3.	นายชิตชนก เขมาวุฒานนท์	กรรมการอิสระ
4.	นายมนู อร์ดีดลเชษฐ์	กรรมการอิสระ
5.	นายสุรพงษ์ เลาหะอัญญา	กรรมการ
6.	นายกวิน กาญจนพาสณ์	กรรมการ
7.	นางวรรณธร ธาราภูมิ	กรรมการ
8.	นายพีรพงศ์ จิระเสวีจินดา	กรรมการ
9.	นายวศิน วัฒนวรกิกกุล	กรรมการ



9.2.2.2 คณะกรรมการบริหาร

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564 คณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 6 ท่าน ดังนี้

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

9.2.2.3 คณะกรรมการที่ปรึกษา

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564 คณะกรรมการที่ปรึกษา ประกอบด้วย
กรรมการที่ปรึกษาจำนวน 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 2564 คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน ประกอบด้วย
กรรมการจำนวน 5 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายอนันต์ สันติชีวะเสถียร	ประธานกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
2. นายมนู อรดีดลเชษฐ์	กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
3. นายชิตชนก เขมาวุฒานนท์	กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
4. นายสุรพงษ์ เลหาอะอัญญา	กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
5. นายกวิณ กาญจนพาสณ์	กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

9.2.2.5 คณะกรรมการตรวจสอบ

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564 คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วย กรรมการจำนวน 3 ท่าน ดังนี้

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



9.2.2.6 ผู้บริหาร

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564 รายชื่อผู้บริหารของบีทีเอสซี มีดังนี้

ชื่อ		ตำแหน่ง
1.	นายศิริ กาญจนพาสน์	ประธานกรรมการและประธานคณะกรรมการบริหาร
2.	นายสุรพงษ์ เลหาอะอัญญา	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 นิ่มพัชรารุธ	ผู้อำนวยการฝ่ายซ่อมบำรุง
9.	นายสุรเชษฐ์ แสงไชยสวัสดิ์	ผู้อำนวยการฝ่ายวางแผนกลยุทธ์
10.	นายณัฐชัย ณะเดิมชิด	ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัย และรักษาความปลอดภัย
11.	นายพนา อังกาบ	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ

9.2.3 หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้บริหารทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน

บีทีเอสซียังคงเป็นคู่สัญญาตามสัญญาสัมปทานกับกทม. และบีทีเอสซียังคงเป็นผู้บริหารจัดการในการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักเพื่อประโยชน์ของกองทุนภายใต้การกำกับดูแลและควบคุมของกองทุน ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ตลอดจนมีหน้าที่นำส่งรายได้ค่าโดยสารสุทธิให้แก่กองทุน ตลอดอายุสัญญาสัมปทาน และบีทีเอสซีตกลงให้สิทธิกองทุน ในการร่วมบริหารการจัดการกิจการของบีทีเอสซี 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 2563)

ลำดับ	รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น)	อัตราส่วน การถือหุ้น (ร้อยละ)
1.	ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด	1,481,795,116	99.8713
2.	กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พนักงานธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด ซึ่งจดทะเบียนแล้ว	1,750,753	0.1180
3.	Morgan Stanley & Co. International Plc	50,452	0.0034
4.	Mrs. Lin Mei-Jen	12,867	0.0009
5.	นางสาวอรวิณี กนกพฤษ	5,517	0.0004
6.	นายไมตรี ตริประเสริฐพจน์	4,783	0.0003
7.	นายอมร เตชอัศกุล	4,435	0.0003
8.	นายเกริกชัย ซอโสติกุล	3,279	0.0002
9.	นางเพ็ญภา ตรงสิทธิสมบัติ	3,027	0.0002
10.	บริษัท ไชยพร อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด	2,971	0.0002
11.	บริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ วอลลีสตริท จำกัด (มหาชน)	2,971	0.0002

9.3.3 สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ดูแลผลประโยชน์

ผู้ดูแลผลประโยชน์มีสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบหลักๆ ดังต่อไปนี้

- (1) ได้รับคำตอบแทนจากการทำหน้าที่เป็นผู้ดูแลผลประโยชน์ตามอัตราที่กำหนดไว้ในสัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์
- (2) ลงนามในข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการกับบริษัทจัดการในนามผู้ถือหน่วยลงทุน
- (3) รับรองการได้รับเงินค่าจองซื้อหน่วยลงทุน และให้การสนับสนุนการจัดตั้งและการจดทะเบียนจัดตั้ง กองทุนกับสำนักงานคณะกรรมการ กสท.
- (4) กำกับดูแลให้บริษัทจัดการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายหลักทรัพย์ และโครงการจัดการกองทุน ตลอดจน ข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการโดยเคร่งครัด หากบริษัทจัดการมิได้ปฏิบัติตาม ให้แจ้งสำนักงานคณะกรรมการ กสท. ภายใน 5 วันทำการ นับตั้งแต่วันที่ผู้ดูแลผลประโยชน์รู้ถึง เหตุการณ์ดังกล่าว
- (5) จัดทำรายงานโดยละเอียดเสนอต่อสำนักงานคณะกรรมการ กสท. ในกรณีที่บริษัทจัดการกระทำการ หรือดเว้นกระทำการ จนก่อให้เกิดความเสียหายแก่กองทุนหรือไม่ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายหลักทรัพย์ ทั้งนี้ ภายใน 5 วันนับตั้งแต่วันที่ผู้ดูแลผลประโยชน์รู้ถึงเหตุการณ์ดังกล่าว
- (6) รับฝากทรัพย์สินของกองทุนโดยแยกไว้ต่างหากจากทรัพย์สินของผู้ดูแลผลประโยชน์ หรือทรัพย์สินของ บุคคลอื่นซึ่งผู้ดูแลผลประโยชน์เป็นผู้รับฝากไว้
- (7) ติดตามดูแลให้การเบิกจ่าย การจ่าย และการส่งมอบเงิน เอกสาร หรือทรัพย์สินอื่นใดของกองทุนเป็น ไปตามที่ระบุไว้ในโครงการจัดการกองทุน รวมถึงสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ



- (8) จัดทำบัญชีแสดงการรับจ่ายทรัพย์สินของกองทุน
- (9) ดำเนินการฟ้องร้องบังคับคดีให้บริษัทจัดการปฏิบัติตามหน้าที่ของตนหรือฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากบริษัทจัดการ ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนทั้งปวง หรือเมื่อได้รับคำสั่งจากสำนักงานคณะกรรมการ กสท. โดยค่าใช้จ่ายในการฟ้องร้องบังคับคดีดังกล่าว ให้เรียกครองจากทรัพย์สินของกองทุนได้
- (10) ตรวจสอบและถ่วงดุลการปฏิบัติงานในการบริหารจัดการกองทุนของบริษัทจัดการโดยเคร่งครัด
- (11) ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โดยใช้ความรู้ความสามารถเยี่ยงผู้ประกอบการวิชาชีพและระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของกองทุนและผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน
- (12) พิจารณานุมัติหรือไม่อนุมัติการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานของกองทุน ซึ่งมีมูลค่ามากกว่า 100 ล้านบาทแต่น้อยกว่าร้อยละ 30 ของมูลค่าทรัพย์สินรวมของกองทุน ณ เวลาที่มีการได้มาหรือจำหน่ายไปดังกล่าว โดยให้เป็นไปตามโครงการจัดการกองทุนและกฎหมายหลักทรัพย์ ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงความเห็นของผู้เชี่ยวชาญอิสระซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยค่าใช้จ่ายของกองทุน (ถ้ามี)
- (13) พิจารณานุมัติหรือไม่อนุมัติการเข้าทำสัญญาหรือแก้ไขเพิ่มเติมหรือยกเลิกสัญญาที่มอบหมายให้บุคคลภายนอกเข้ามาเป็นผู้ดำเนินการกิจการโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งมีมูลค่าของสัญญามากกว่า 100 ล้านบาทแต่น้อยกว่าร้อยละ 30 ของมูลค่าทรัพย์สินรวมของกองทุน ณ เวลาที่มีการเข้าทำสัญญาหรือแก้ไขเพิ่มเติมหรือบอกเลิกสัญญาดังกล่าว โดยให้เป็นไปตามโครงการจัดการกองทุนและกฎหมายหลักทรัพย์ ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงความเห็นของผู้เชี่ยวชาญอิสระซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยค่าใช้จ่ายของกองทุน (ถ้ามี)
- (14) พิจารณานุมัติหรือไม่อนุมัติการจ่ายค่าใช้จ่าย O&M สำหรับการซื้อรถไฟฟ้าโดยบีทีเอสซี เฉพาะในกรณีที่ค่าใช้จ่าย O&M ในการซื้อขบวนรถไฟฟ้าจริงสูงกว่า 900 ล้านบาท ตามที่กำหนดไว้ในหนังสือชี้ชวน หัวข้อ 2.3.1 “การเติบโตในทรัพย์สินที่กองทุนลงทุนครั้งแรก – (2) การลงทุนเพิ่มเติมเพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น” ซึ่งคิดเป็นมูลค่าน้อยกว่าร้อยละ 30 ของมูลค่าทรัพย์สินรวมของกองทุน ณ เวลาที่มีการซื้อรถไฟฟ้าโดยบีทีเอสซี ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงความเห็นของผู้เชี่ยวชาญอิสระซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยค่าใช้จ่ายของกองทุน (ถ้ามี)

การจ่ายค่าใช้จ่าย O&M อื่นใดนอกเหนือจากการจ่ายค่าใช้จ่าย O&M ตามข้อ (14) นี้ ไม่ต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้ดูแลผลประโยชน์ นอกจากนี้ การได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินใดๆ หรือการเข้าทำสัญญาใดๆ ที่เกี่ยวข้องกันหรือก่อให้เกิดค่าใช้จ่าย O&M โดยบุคคลใดที่ไม่ใช่กองทุน ไม่ถือว่าเป็นการได้มาหรือจำหน่ายไป หรือการเข้าทำสัญญาโดยกองทุน ดังนั้นการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สิน หรือการเข้าทำสัญญาดังกล่าว กองทุนไม่จำเป็นต้องขอความเห็นชอบจากผู้ดูแลผลประโยชน์หรือผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน แต่ทั้งนี้ ไม่กระทบต่อสิทธิของกองทุนในเรื่องสงวนไว้หรือเรื่องอื่นๆ ที่กองทุนมีสิทธิภายใต้เอกสารธุรกรรม

การพิจารณานุมัติหรือไม่อนุมัติตามข้อ (12) (13) และ (14) ข้างต้น บริษัทจัดการจะต้องจัดทำรายละเอียด พร้อมทั้งเสนอความเห็น และจัดส่งเอกสารประกอบการพิจารณาให้แก่ผู้ดูแลผลประโยชน์ โดยใช้เวลาไม่น้อยกว่า 30 วัน

- (15) แจ้งให้บริษัทจัดการจัดให้มีการประเมินค่าใหม่โดยพลัน เมื่อผู้ดูแลผลประโยชน์เห็นว่าเหตุการณ์หรือการเปลี่ยนแปลงใดๆ เกิดขึ้น อันมีผลกระทบต่อมูลค่าทรัพย์สินของกองทุนอย่างมีนัยสำคัญ หรือเมื่อเห็นว่าจำเป็นต้องประเมินค่าใหม่เพื่อกองทุน



- (16) ให้ความเห็นเกี่ยวกับเรื่องที่ต้องได้รับความเห็นจากผู้ดูแลผลประโยชน์ ซึ่งรวมถึงเรื่องที่ต้องขอมติจากผู้ถือหุ้นหน่วยงานและผลกระทบที่ผู้ถือหุ้นหน่วยงานอาจได้รับการลงมติดังกล่าว และให้ความเห็นในหนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยงานในเรื่องที่บริหารจัดการเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยงานเพื่อทราบเพื่ออนุมัติ หรือเพื่อพิจารณา แล้วแต่กรณี
- (17) ดำเนินการให้มีการรับหรือชำระเงินจากบัญชีของกองทุนภายในระยะเวลาที่บริหารจัดการร้องขออย่างสมเหตุสมผล ทั้งนี้ โดยต้องเป็นไปตามโครงการจัดการกองทุน และ/หรือ ข้อกำหนดของเอกสารธุรกรรมที่เกี่ยวข้อง (ตามแต่กรณี)
- (18) ไม่กระทำการอันเป็นการขัดกับประโยชน์ของกองทุนหรือผู้ถือหุ้นหน่วยงาน ไม่ว่าจะการกระทำนั้นจะเป็นไปเพื่อประโยชน์ของผู้ดูแลผลประโยชน์เองหรือประโยชน์ของผู้อื่น เว้นแต่เป็นการเรียกค่าตอบแทนในการทำหน้าที่เป็นผู้ดูแลผลประโยชน์หรือเป็นการดำเนินการในลักษณะที่เป็นธรรมและได้เปิดเผยข้อมูลให้ผู้ถือหุ้นหน่วยงานทราบก่อนอย่างพอเพียงแล้ว โดยผู้ถือหุ้นหน่วยงานที่ได้ทราบข้อมูลดังกล่าวมิได้แสดงการคัดค้าน
- (19) ในกรณีที่มีการดำเนินการใดต้องได้รับมติของผู้ถือหุ้นหน่วยงาน หากบริหารจัดการไม่ดำเนินการขอมติให้ผู้ดูแลผลประโยชน์มีอำนาจดำเนินการตามที่จำเป็นเพื่อขอมติของผู้ถือหุ้นหน่วยงานได้
- (20) มีสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบอื่นตามที่กำหนดในโครงการจัดการกองทุนและสัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์ และ
- (21) ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายหลักทรัพย์ และสัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์

9.3.4 เงื่อนไขในการเปลี่ยนตัวผู้ดูแลผลประโยชน์

บริหารจัดการอาจเปลี่ยนตัวผู้ดูแลผลประโยชน์เมื่อเกิดเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งดังต่อไปนี้

- (1) เมื่อผู้ถือหุ้นหน่วยงานมีมติโดยเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นหน่วยงานซึ่งถือหุ้นหน่วยงานรวมกันเกินกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหน่วยงานที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดให้เปลี่ยนตัวผู้ดูแลผลประโยชน์ และมีการแต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์รายใหม่ขึ้น ในเวลาใดๆ ระหว่างอายุของกองทุน
- (2) ในกรณีที่ผู้ดูแลผลประโยชน์กระทำการใดๆ ที่ขัดต่อผลประโยชน์ของกองทุนหรือผู้ถือหุ้นหน่วยงานในลักษณะที่มีนัยสำคัญและไม่สามารถเยียวยาได้
- (3) ในกรณีที่ผู้ดูแลผลประโยชน์ถูกเพิกถอนใบอนุญาตการประกอบธุรกิจธนาคารพาณิชย์หรือธุรกิจสถาบันการเงิน หรือในกรณีที่ผู้ดูแลผลประโยชน์ไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ผู้ดูแลผลประโยชน์ได้
- (4) ในกรณีที่ผู้ดูแลผลประโยชน์กระทำความผิดอาญาเกี่ยวกับทรัพย์สินตามบทบัญญัติในหมวด 1 หมวด 3 หมวด 4 หมวด 5 หรือหมวด 7 ของลักษณะ 12 แห่งประมวลกฎหมายอาญา
- (5) ในกรณีที่ผู้ดูแลผลประโยชน์ไม่ปฏิบัติหน้าที่หรือความรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ในสัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์
- (6) ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในโครงการจัดการกองทุนที่สำคัญอันเนื่องมาจากการแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายหลักทรัพย์ หรือกรณีอื่นใดอันมีผลให้บริหารจัดการและผู้ดูแลผลประโยชน์ไม่สามารถตกลงกันได้ในการแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์ให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขดังกล่าว ทั้งนี้ เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขดังกล่าวมีผลให้เป็น



การเพิ่มภาระหน้าที่แก่ผู้ดูแลผลประโยชน์ และผู้ดูแลผลประโยชน์ไม่ประสงค์จะรับหน้าที่ดังกล่าวต่อไป ในกรณีดังกล่าว ผู้ดูแลผลประโยชน์มีสิทธิบอกเลิกสัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์ได้ โดยบอกกล่าว ให้บริษัทจัดการทราบล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษร เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 90 วัน

- (7) ในกรณีที่ผู้ดูแลผลประโยชน์ขาดคุณสมบัติข้อใดข้อหนึ่งตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายหลักทรัพย์ ในกรณีดังกล่าว บริษัทจัดการจะแจ้งเป็นหนังสือให้ผู้ดูแลผลประโยชน์จัดการแก้ไขคุณสมบัติให้ถูกต้องภายใน 15 วัน นับตั้งแต่วันถัดจากวันที่บริษัทจัดการทราบหรือควรได้ทราบการขาดคุณสมบัติดังกล่าว หรือวันถัดจากวันที่สำนักงานคณะกรรมการ กสท. ตรวจพบการขาดคุณสมบัติดังกล่าว และบริษัทจัดการจะแจ้งการแก้ไขการขาดคุณสมบัติดังกล่าวให้สำนักงานคณะกรรมการ กสท. ทราบภายใน 3 วันทำการนับตั้งแต่วันถัดจากวันที่ผู้ดูแลผลประโยชน์แก้ไขการขาดคุณสมบัติเสร็จสิ้น ในกรณีที่ผู้ดูแลประโยชน์มิได้ทำการแก้ไขการขาดคุณสมบัติให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนดดังกล่าว บริษัทจัดการจะดำเนินการขออนุญาตเปลี่ยนตัวผู้ดูแลผลประโยชน์ต่อสำนักงานคณะกรรมการ กสท. ภายใน 15 วันนับตั้งแต่วันถัดจากวันที่ครบกำหนดเวลาให้แก้ไข เมื่อได้รับอนุญาตจากสำนักงานคณะกรรมการ กสท. แล้ว บริษัทจัดการจะแต่งตั้งผู้ดูแลประโยชน์รายใหม่แทนผู้ดูแลประโยชน์เดิมโดยพลัน ทั้งนี้เว้นแต่สำนักงานคณะกรรมการ กสท. จะสั่งการเป็นอย่างอื่น
- (8) เมื่อมีผู้ใดเสนอหรือยื่นคำร้องต่อศาลหรือหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในส่วนที่เกี่ยวกับผู้ดูแลผลประโยชน์ (ก) เพื่อเลิกกิจการของผู้ดูแลผลประโยชน์หรือเพื่อวัตถุประสงค์อื่นใดที่คล้ายคลึงกัน หรือ (ข) เพื่อฟื้นฟูกิจการ ประถมหนี้ หรือผ่อนผันการชำระหนี้ จัดการทรัพย์สิน ชำระบัญชี หรือร้องขออื่นใดที่คล้ายคลึงกัน ภายใต้กฎหมายปัจจุบันหรือในอนาคต หรือภายใต้ข้อบังคับต่างๆ
- (9) เมื่อหน่วยงานหรือองค์กรของรัฐมีความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของผู้ดูแลประโยชน์ว่ามีความผิดหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงและแจ้งให้บริษัทจัดการทราบหรือประกาศเป็นการทั่วไป
- (10) เมื่อมีการบอกเลิกสัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลประโยชน์นอกเหนือจากกรณีที่กำหนดไว้ข้างต้น โดยบริษัทจัดการหรือผู้ดูแลประโยชน์ฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดที่ประสงค์จะบอกเลิกสัญญาก่อให้เกิดสัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรไม่น้อยกว่า 60 วัน

เนื่องจากกฎหมายหลักทรัพย์กำหนดให้กองทุนต้องมีผู้ดูแลผลประโยชน์ ดังนั้นในกรณีที่ผู้ดูแลประโยชน์หมดหน้าที่ลงตามเงื่อนไขการเปลี่ยนตัวผู้ดูแลประโยชน์ ผู้ดูแลประโยชน์นั้นต้องทำหน้าที่ผู้ดูแลประโยชน์ของกองทุนต่อไปอย่างสมบูรณ์จนกว่าจะจัดการโอนและส่งมอบทรัพย์สินและเอกสารหลักฐานทั้งหมดของกองทุนให้แก่ผู้ดูแลประโยชน์รายใหม่จนเสร็จสิ้น หรือตามคำสั่งของบริษัทจัดการ หรือสำนักงานคณะกรรมการ กสท. รวมถึงการดำเนินการอื่นใดที่จำเป็น เพื่อให้การโอนและส่งมอบทรัพย์สินและเอกสารทั้งหลายเป็นไปโดยเรียบร้อยให้แก่ผู้ดูแลประโยชน์รายใหม่จนเสร็จสิ้น ทั้งนี้ ภายในเวลาอันสมควรเพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่เป็นไปด้วยความต่อเนื่อง ทั้งนี้ ผู้ดูแลประโยชน์ยังคงได้รับค่าตอบแทนตามอัตราปกติที่คิดได้ภายใต้สัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลประโยชน์ จนกว่าการจัดการโอนทรัพย์สินและเอกสารดังกล่าวให้แก่ผู้ดูแลประโยชน์รายใหม่ หรือ ตามคำสั่งของบริษัทจัดการ หรือสำนักงานคณะกรรมการ กสท. จะแล้วเสร็จ

ในกรณีที่สัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลประโยชน์สิ้นสุดลง ผู้ดูแลประโยชน์มีสิทธิได้รับเงินค่าตอบแทน และ/หรือ ค่าใช้จ่ายอื่นใดที่ถึงกำหนดชำระแต่ยังมิได้ชำระให้แก่ผู้ดูแลประโยชน์ตามสัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลประโยชน์ ซึ่งเกิดขึ้นก่อนการสิ้นสุดของสัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลประโยชน์ โดยค่าตอบแทน และ/หรือ ค่าใช้จ่ายอื่นใด จะคำนวณถึงวันที่ครบระยะเวลาบอกกล่าวการบอกเลิกสัญญาหรือระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลประโยชน์



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 กรุงเทพมหานคร 10110
 โทรศัพท์ 0-2264-9090

9.5.2 นายทะเบียนหน่วยลงทุน

ชื่อ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
 ที่อยู่ เลขที่ 93 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ชั้น 14
 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพมหานคร 10400
 โทรศัพท์ 0-2009-9999

9.5.3 บริษัทประเมินค่าทรัพย์สิน

ชื่อ บริษัท ซี.ไอ.ที. แอปเพรชัล จำกัด
 ที่อยู่ เลขที่ 2 อาคารเพลินิจิต เซ็นเตอร์ ชั้นที่ 17 ถนนสุขุมวิท
 แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110
 โทรศัพท์ 0-2656-7000

9.6 ประวัติการถูกลงโทษและการเปรียบเทียบปรับ

- ไม่มี -



10. การกำกับดูแลกองทุน

10.1 นโยบายการกำกับดูแลกองทุน

บริษัทจัดการมีนโยบายในการบริหารและจัดการกองทุนด้วยความรับผิดชอบ ความระมัดระวัง และความซื่อสัตย์สุจริต เพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน ตลอดจนบริหารและจัดการกองทุนให้เป็นไปตามโครงการจัดการกองทุน ข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการ มติผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน หนังสือชี้ชวน กฎหมายหลักทรัพย์ และข้อตกลงต่าง ๆ ซึ่งกองทุนหรือบริษัทจัดการเป็นหรือจะเข้าเป็นคู่สัญญา

10.2 คณะกรรมการชุดย่อย

บริษัทจัดการได้จัดให้มีคณะกรรมการที่ปรึกษาการลงทุนของกองทุน เพื่อให้คำปรึกษา คำแนะนำแก่บริษัทจัดการเกี่ยวกับการลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงการบริหารจัดการทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่กองทุนลงทุน โดยคณะกรรมการที่ปรึกษาการลงทุนของกองทุนประกอบด้วย

1. นางวรรณธรณ์	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 บริษัทจัดการยังมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการกิจการในเรื่องกิจการบางอย่างของบีทีเอสอาร์ โดยบริษัทจัดการได้เข้าร่วมเป็นคณะกรรมการบริษัทของบีทีเอสอาร์ จำนวนหนึ่งในสามของคณะกรรมการทั้งหมด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564 ดังนี้

1. นางวรรณธรณ์	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) ในกรณีเป็นเรื่องสงวนไว้บีทีเอสอาร์จะต้องได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการของบีทีเอสอาร์โดยมีเสียงสนับสนุนอย่างน้อยสองเสียงจากกรรมการของบีทีเอสอาร์ซึ่งกองทุนเป็นผู้เสนอชื่อ และ (2) ในกรณีเป็นเรื่องที่ห้ามบีทีเอสอาร์กระทำการได้ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings) ที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ บีทีเอสอาร์จะต้องได้รับความยินยอมจากกองทุนเสียก่อน ทั้งนี้ ในกรณีที่กรรมการของบีทีเอสอาร์ซึ่งกองทุนเป็นผู้เสนอชื่อน้อยสองท่านได้ให้ความเห็นชอบให้บีทีเอสอาร์เข้าทำเรื่องสงวนไว้ หากเรื่องสงวนไว้นั้นเป็นเรื่องเดียวกันกับเรื่องที่ห้ามบีทีเอสอาร์กระทำการได้ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ ให้ถือว่าความเห็นชอบของกรรมการดังกล่าวเป็นการที่กองทุนยินยอมให้บีทีเอสอาร์เข้าทำเรื่องที่ห้ามกระทำการได้ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการเรื่องเดียวกันนั้น

10.3 การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

บริษัทจัดการมีนโยบายกำหนดห้ามมิให้ผู้บริหารและพนักงานของบริษัทจัดการ ตลอดจนบุคคลที่เกี่ยวข้องใช้ข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ในการซื้อขายหลักทรัพย์ และห้ามมิให้เปิดเผยข้อมูลภายในต่อบุคคลภายนอกหรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องก่อนที่จะมีการเปิดเผยให้ประชาชนทราบโดยทั่วถึงกันผ่านตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย นอกจากนี้ บริษัทจัดการมีหลักเกณฑ์การขออนุมัติและการรายงานการซื้อขายหลักทรัพย์ของพนักงานที่ลงทุนในหน่วยลงทุน



ของกองทุนรวมที่บริหารโดยบริษัทจัดการด้วย ทั้งนี้ หากผู้บริหารหรือพนักงานฝ่าฝืนข้อกำหนดในเรื่องการใช้ข้อมูลภายในดังกล่าวแล้ว นอกจากจะมีโทษตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์แล้ว ยังเป็นการกระทำผิดข้อบังคับการทำงานและมีโทษทางวินัย

บีทีเอสซีมีนโยบายห้ามมิให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบีทีเอสซีตลอดจนผู้ที่เกี่ยวข้อง ใช้ข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ในการซื้อขายหลักทรัพย์ และห้ามมิให้เปิดเผยข้อมูลภายในต่อบุคคลภายนอกหรือผู้ที่มิได้มีส่วนเกี่ยวข้อง ก่อนที่จะมีการเปิดเผยให้ประชาชนทราบโดยทั่วถึงกันผ่านตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

10.4 การพิจารณาตัดสินใจลงทุน และการบริหารจัดการกองทุน

วัตถุประสงค์ของกองทุนคือการลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งในเบื้องต้น คือ รายได้สุทธิซึ่งเกิดจากธุรกิจระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก บริษัทจัดการพิจารณาตัดสินใจลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวเนื่องจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักมีจุดแข็งดังต่อไปนี้

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

บริษัทจัดการเชื่อว่าทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวมีศักยภาพในการสร้างรายได้ที่มั่นคงและมีศักยภาพที่จะเติบโตได้ในระยะยาว ซึ่งจะทำให้กองทุนสามารถจ่ายผลตอบแทนการลงทุนให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนได้อย่างสม่ำเสมอในอัตราที่น่าพอใจ

เนื่องจากทรัพย์สินที่กองทุนลงทุนเป็นรายได้สุทธิจากการดำเนินงานกิจการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ซึ่งดำเนินงานและบริหารจัดการโดยบีทีเอสซี บริษัทจัดการจะทำการควบคุมและติดตามการส่งมอบรายได้สุทธิผ่านรายงานรายวันและรายเดือนต่างๆ ที่บีทีเอสซีส่งให้กองทุน และทำการตรวจสอบรายได้ค่าโดยสารและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นว่าถูกต้องและเหมาะสมหรือไม่

10.5 การคัดเลือกผู้บริหารทรัพย์สิน

ทรัพย์สินที่กองทุนลงทุนเป็นรายได้สุทธิจากการดำเนินงานกิจการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก โดยกองทุนยังคงให้บีทีเอสซีดำเนินงานและบริหารจัดการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก เนื่องจากบีทีเอสซีได้รับสัมปทานจาก กทม. ซึ่งให้สิทธิแก่บีทีเอสซีแต่เพียงผู้เดียวในการดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักและสิทธิในการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสารที่ได้จากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก

นอกจากนี้ คณะผู้บริหารของบีทีเอสซียังมีความเชี่ยวชาญและแข็งแกร่ง โดยคณะผู้บริหารของบีทีเอสซี ประกอบด้วยบุคลากรที่มีประสบการณ์อย่างกว้างขวางในธุรกิจขนส่งมวลชนเป็นระยะเวลามากกว่า 20 ปี และได้ดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักโดยไม่มีอุบัติเหตุใหญ่ๆ เกิดขึ้น และจากการรักษามาตรฐานการให้บริการที่สูงเช่นนี้ บีทีเอสซีจึงได้รับใบรับรองมาตรฐานสากลของระบบจัดการต่างๆ ได้แก่ ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, ISO 27001: 2013, ISO 45001: 2018 รวมถึง Railway Safety Management System จาก บริษัท Ricardo Rail ประเทศฮ่องกง



เมื่อเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ กองทุนมีสิทธิบังคับจำหน่ายหุ้นตามสัญญาจำหน่ายหุ้น สิทธิในการซื้อหุ้นในบีทีเอสอีที่ผู้สนับสนุนถืออยู่ตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น สิทธิในการเพิกถอนการแต่งตั้งบีทีเอสอีจากการเป็นตัวแทนของกองทุนในการจัดเก็บรายได้สุทธิเพื่อและในนามของกองทุนและแต่งตั้งบุคคลอื่นทำหน้าที่จัดเก็บรายได้สุทธิ นอกจากนี้ กองทุนอาจสามารถใช้สิทธิเข้ารับโอนสัญญาสัมปทานในฐานะตัวแทนของกลุ่มเจ้าหน้าที่ของบีทีเอสอีตามหนังสือบอกกล่าวไปยัง กทม. ในกรณีที่ กทม. มีเจตนาที่จะบอกเลิกสัญญาสัมปทานอันเนื่องมาจากบีทีเอสอีปฏิบัติผิดสัญญาสัมปทาน

10.6 การติดตามดูแลการปฏิบัติงานของผู้บริหารทรัพย์สิน

บริษัทจัดการมีการดำเนินการและติดตามการปฏิบัติงานของบีทีเอสอี โดยในแต่ละปีบริษัทจัดการจะมีการพิจารณางบประมาณค่าใช้จ่าย O&M และเป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปีซึ่งบีทีเอสอีจัดทำส่งให้กองทุน และบริษัทจัดการจะมีการพิจารณารายรับและรายจ่ายว่าเป็นไปตามงบประมาณที่ตั้งไว้หรือไม่ รวมถึงทำการตรวจสอบรายได้ค่าโดยสารและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นว่าถูกต้องและเหมาะสมหรือไม่

ในส่วนของการจัดเก็บรายได้ บริษัทจัดการได้จัดให้มีการสอบทานการควบคุมภายในของกระบวนการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสารและดำเนินการให้มีการสุ่มตรวจสอบการรับรู้รายได้ของบีทีเอสอี และประชุมหารือกับบีทีเอสอีเพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

นอกจากนี้ บริษัทจัดการยังมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการกิจการบางอย่างของบีทีเอสอี โดยบริษัทจัดการได้เข้าร่วมเป็นคณะกรรมการบริษัทของบีทีเอสอี จำนวนหนึ่งในสามของคณะกรรมการ

บริษัทจัดการมีความเห็นว่าผู้บริหารทรัพย์สินสามารถควบคุมค่าใช้จ่ายให้ต่ำกว่าแผนงบประมาณประจำปีที่ตั้งไว้ ถึงแม้ว่าจะมีปัจจัยภายนอกบางปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมและคาดการณ์ได้ ทำให้รายได้ไม่เป็นไปตามประมาณการที่คาดหวังไว้ ส่งผลให้กำไรสุทธิต่ำกว่าประมาณการ

10.7 การติดตามดูแลผลประโยชน์ของกองทุน

การนำส่งรายได้สุทธิ

1. บีทีเอสอีนำส่งรายได้สุทธิแต่ละวันไว้ในบัญชีรายได้ของกองทุน พร้อมรายงานประจำวันที่เกี่ยวข้อง เช่น จำนวนผู้โดยสารรายวัน จำนวนรายได้ค่าโดยสารรายวันที่ได้รับ และจำนวนรายได้สุทธิที่บีทีเอสอีนำฝากในบัญชีของกองทุน เป็นต้น ให้แก่บริษัทจัดการและผู้ดูแลผลประโยชน์ ภายในเวลา 14.00 น. ของวันทำการถัดไป
2. บริษัทจัดการและผู้ดูแลผลประโยชน์ตรวจสอบว่าบีทีเอสอีนำส่งรายได้สุทธิให้แก่กองทุนในแต่ละวัน ตรงตามจำนวนเงินในรายงานหรือไม่
3. เมื่อสิ้นเดือนแต่ละเดือนบีทีเอสอีส่งรายงานรายได้สุทธิที่เกิดขึ้นในแต่ละเดือนให้บริษัทจัดการและผู้ดูแลผลประโยชน์ ภายใน 10 วันหลังสิ้นเดือน เพื่อให้บริษัทจัดการและผู้ดูแลผลประโยชน์ตรวจสอบ (โดยรายงานดังกล่าวจะต้องแยกรายได้ค่าโดยสาร รายได้อื่น และค่าใช้จ่าย O&M ที่หักไปจากรายได้ดังกล่าว)
4. บริษัทจัดการและผู้ดูแลผลประโยชน์ตรวจสอบว่ารายได้สุทธิที่บีทีเอสอีนำส่งให้แก่กองทุนในแต่ละวันของเดือนนั้น ตรงกับจำนวนรายได้สุทธิที่แสดงไว้ในรายงานประจำวันของเดือนนั้นหรือไม่

การนำฝากค่าใช้จ่าย O&M และการเบิกใช้

1. บีทีเอสอีนำฝากค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันไว้ในบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ซึ่งเปิดในชื่อบีทีเอสอี ภายในเวลา 14.00 น. ของวันทำการถัดไป และส่งหลักฐานการฝากเงินให้แก่บริษัทจัดการด้วย เช่น Statement หรือ Slip เงินฝาก หรือเงินโอน



2. บริษัทจัดการตรวจสอบว่าบีทีเอสซีนำฝากค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันไว้ในบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ซึ่งเปิดในชื่อบีทีเอสซีหรือไม่
3. นับตั้งแต่วันแรกของแต่ละเดือน หากไม่มีเหตุผิดนัดเกิดขึ้น บีทีเอสซีสามารถนำเงินในจำนวนที่เท่ากับจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการสำหรับเดือนก่อนหน้าที่จะฝากไว้ในบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ออกจากบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ได้ โดยบริษัทจัดการจะตรวจสอบว่าบีทีเอสซีไม่ได้นำเงินออกจากบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ก่อนระยะเวลาที่กำหนด หรือเกินกว่าจำนวนที่สามารถนำออกไปได้
4. บีทีเอสซีส่งรายงานค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงในเบื้องต้นให้บริษัทจัดการ ภายใน 10 วันหลังจากสิ้นเดือน เพื่อให้บริษัทจัดการตรวจสอบ
5. บีทีเอสซีนำส่งเอกสารหลักฐานค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นให้แก่บริษัทจัดการ ภายใน 15 วันหลังจากสิ้นเดือน เพื่อให้บริษัทจัดการตรวจสอบ
6. บริษัทจัดการพิจารณาว่าค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกับกองทุนจริง และวิธีการปันส่วนเป็นไปตามที่ตกลงกัน
7. เมื่อสิ้นไตรมาสบริษัทจัดการกระทบยอดค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงและตามงบประมาณ

ในกรณีที่ค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับช่วงไตรมาสหนึ่งน้อยกว่าจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันสำหรับไตรมาสหนึ่งที่บีทีเอสซีได้หักไว้ก่อนนำส่งรายได้สุทธิรายวันให้แก่กองทุน บีทีเอสซีจะชำระคืนส่วนที่เกินให้แก่กองทุนภายใน 5 วันทำการหลังจากที่กองทุนได้ตรวจทานค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงเสร็จสิ้น

ส่วนในกรณีที่ค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับช่วงไตรมาสหนึ่งมากกว่าจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันสำหรับไตรมาสหนึ่งที่บีทีเอสซีได้หักไว้ก่อนนำส่งรายได้สุทธิรายวันให้แก่กองทุน หากค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับไตรมาสหนึ่งเมื่อรวมกับจำนวนค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงในทุกไตรมาสก่อนหน้าไม่เกินกว่าร้อยละ 10 ของจำนวนงบประมาณค่าใช้จ่าย O&M สะสมจนถึงไตรมาสหนึ่ง กองทุนจะจ่ายส่วนที่ขาดในไตรมาสหนึ่งๆ ให้แก่บีทีเอสซีภายใน 5 วันทำการหลังจากที่กองทุนได้ตรวจทานค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงเสร็จสิ้น

แต่ในกรณีที่ค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับช่วงไตรมาสหนึ่งมากกว่าจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันสำหรับไตรมาสหนึ่งที่บีทีเอสซีได้หักไว้ก่อนนำส่งรายได้สุทธิรายวันให้แก่กองทุน และค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับไตรมาสหนึ่งเมื่อรวมกับจำนวนค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงในทุกไตรมาสก่อนหน้าเกินกว่าร้อยละ 10 ของจำนวนงบประมาณค่าใช้จ่าย O&M สะสมจนถึงไตรมาสหนึ่ง กองทุนจะจ่ายส่วนที่ขาดในไตรมาสหนึ่งๆ ให้แก่บีทีเอสซี ก็ต่อเมื่อกองทุน (หรือกรรมการอย่างน้อยสองคนของบีทีเอสซีซึ่งกองทุนเป็นผู้เสนอชื่อ) หรือผู้เชี่ยวชาญที่กองทุนและบีทีเอสซีร่วมกันแต่งตั้งได้ให้ความยินยอม

10.8 ค่าตอบแทนของบริษัทจัดการ

บริษัทจัดการคิดค่าธรรมเนียมการจัดการกองทุนจากยอดมูลค่าทรัพย์สินสุทธิของกองทุน ซึ่งตามโครงการจัดการกองทุนกำหนดค่าธรรมเนียมการจัดการกองทุนในอัตราไม่เกินร้อยละ 0.10 ต่อปีของมูลค่าทรัพย์สินสุทธิ โดยค่าธรรมเนียมการจัดการจะไม่ต่ำกว่า 10,000,000 บาทต่อปี ทั้งนี้ บริษัทจัดการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการจัดการจริงเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 0.075 ของมูลค่าทรัพย์สินสุทธิ โดยมีอัตราขั้นต่ำ 10,000,000 บาทต่อปี โดยค่าธรรมเนียมการจัดการกองทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2564 คิดเป็นจำนวน 42.05 ล้านบาท (2563: 47.81 ล้านบาท) (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ซึ่งหลักการคำนวณค่าตอบแทนที่อ้างอิงจากมูลค่าทรัพย์สินสุทธิของกองทุนทำให้บริษัทจัดการมีความสนใจในการบริหารจัดการทรัพย์สินให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อสร้างผลตอบแทนที่ดีให้แก่ผู้ถือหุ้นลงทุน รวมทั้งเพิ่มค่าตอบแทนให้แก่บริษัทจัดการ



10.9 การเปิดเผยข้อมูล/สารสนเทศต่อผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน

บริษัทจัดการมีนโยบายเปิดเผยสารสนเทศที่สำคัญของกองทุนต่อสาธารณชน อาทิ เช่น ฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของกองทุน ข้อมูลที่มีผลกระทบต่อราคาซื้อขายหลักทรัพย์หรือต่อการตัดสินใจลงทุน หรือต่อสิทธิประโยชน์ของผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนตามประกาศของตลาดหลักทรัพย์และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนรายงานประจำปี เพื่อให้นักลงทุนและผู้ที่เกี่ยวข้องได้ใช้ประกอบการตัดสินใจลงทุน ผ่านช่องทางและสื่อการเผยแพร่ข้อมูลต่างๆ ของตลาดหลักทรัพย์ตลอดจนผ่านเว็บไซต์ของกองทุน โดยบริษัทจัดการได้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำหน้าที่เปิดเผยข้อมูลต่อผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน โดยข้อมูลที่เปิดเผยจะต้องได้รับการพิจารณาอนุมัติจากผู้มีอำนาจในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

10.10 การจัดประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน

10.10.1 การจัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน

บริษัทจัดการจะจัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนดังนี้

- (1) การประชุมสามัญประจำปี ซึ่งจะจัดให้มีขึ้นภายใน 4 เดือนนับแต่วันสิ้นสุดของรอบปีบัญชีของกองทุน เพื่อรายงานให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนรับทราบในเรื่องดังนี้ เป็นอย่างน้อย
 - (ก) การจัดการกองทุนในเรื่องที่สำคัญ และแนวทางการจัดการกองทุนในอนาคต
 - (ข) ฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของกองทุนในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา โดยอย่างน้อยต้องมีการนำเสนองบการเงินที่ผ่านการตรวจสอบและแสดงความเห็นจากผู้สอบบัญชีแล้ว
 - (ค) การแต่งตั้งผู้สอบบัญชีของกองทุน และค่าใช้จ่ายในการสอบบัญชี
- (2) การประชุมวิสามัญในกรณีใดกรณีหนึ่งดังนี้
 - (ก) เมื่อบริษัทจัดการเห็นสมควรให้มีการเรียกประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนเพื่อประโยชน์ในการจัดการกองทุน
 - (ข) เมื่อผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนซึ่งถือหน่วยลงทุนรวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของจำนวนหน่วยลงทุนที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของกองทุน เข้าชื่อกันทำหนังสือขอให้บริษัทจัดการเรียกประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน โดยระบุเหตุผลในการขอให้เรียกประชุมไว้อย่างชัดเจน โดยในกรณีดังกล่าวให้บริษัทจัดการจัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนภายใน 45 วันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือของผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน

10.10.2 การเรียกประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน

การเรียกประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน บริษัทจัดการจะดำเนินการตามหลักเกณฑ์ดังนี้

- (1) จัดทำหนังสือนัดประชุมที่มีรายละเอียดเพียงพอต่อการตัดสินใจของผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน โดยอย่างน้อยต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับวิธีการประชุม ตลอดจนระเบียบวาระการประชุม และเรื่องที่จะเสนอต่อที่ประชุม พร้อมด้วยรายละเอียดตามสมควร โดยระบุให้ชัดเจนว่าเป็นเรื่องที่จะเสนอเพื่อทราบ เพื่ออนุมัติ หรือเพื่อพิจารณา แล้วแต่กรณี รวมทั้งความเห็นของบริษัทจัดการและผู้ดูแลผลประโยชน์ของกองทุนในเรื่องดังกล่าว โดยให้ระบุข้อมูลเกี่ยวกับการออกเสียงลงมติในแต่ละวาระ และวันที่ประสงค์จะให้มติมีผล ทั้งนี้ ในกรณีที่เป็นการเสนอเรื่องเพื่ออนุมัติหรือเพื่อพิจารณา ให้ระบุความเห็นของบริษัท



จัดการและผู้ดูแลผลประโยชน์ของกองทุนเกี่ยวกับผลกระทบที่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนอาจได้รับการลงมติในเรื่องนั้นๆ ด้วย

(2) จัดส่งหนังสือนัดประชุมถึงผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนล่วงหน้าก่อนวันประชุมตามระยะเวลาดังนี้

- (ก) 14 วัน ในกรณีที่เป็นการประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนของกองทุน ซึ่งมีวาระที่ต้องได้มติผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนหน่วยลงทุนของผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนที่มาประชุม และมีสิทธิออกเสียง
- (ข) 7 วัน ในกรณีอื่นนอกจาก (ก) และกรณีการนัดประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนตามมาตรา 129/2 วรรคสองแห่ง พรบ.หลักทรัพย์

บริษัทจัดการต้องจัดให้ผู้ดูแลผลประโยชน์เข้าร่วมการประชุมดังกล่าวด้วย โดยให้จัดส่งหนังสือนัดประชุมไปยังผู้ดูแลผลประโยชน์พร้อมกับการจัดส่งไปยังผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน

10.10.3 การมอบฉันทะ

ในการมอบฉันทะของผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนให้ผู้ใดเข้าประชุมและออกเสียงแทน บริษัทจัดการต้องดำเนินการให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

- (1) ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน 1 รายสามารถมอบฉันทะให้ผู้รับมอบฉันทะได้เพียง 1 ราย
- (2) หนังสือมอบฉันทะต้องระบุจำนวนหน่วยลงทุนของผู้มอบฉันทะ ชื่อผู้รับมอบฉันทะ และครั้งที่ของการประชุมที่มอบฉันทะให้เข้าประชุมและออกเสียงลงคะแนน

ให้บริษัทจัดการระบุงเอกสารที่ผู้รับมอบฉันทะต้องนำมาแสดงในวันประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนในหนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนด้วย

10.10.4 องค์ประชุม

องค์ประชุมของการประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังนี้

- (1) องค์ประชุมต้องประกอบด้วยผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนไม่น้อยกว่า 25 คนหรือไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนทั้งหมด และต้องมีหน่วยลงทุนนับรวมกันไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนหน่วยลงทุนที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของกองทุน
- (2) ในการประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนครั้งใด เมื่อล่วงเวลานัดไปแล้วถึง 1 ชั่วโมง แต่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนที่เข้าร่วมประชุมไม่ครบเป็นองค์ประชุมตามที่กำหนดไว้ใน (1) บริษัทจัดการอาจนัดประชุมใหม่ โดยในการประชุมครั้งหลังนี้ไม่บังคับว่าจะต้องครบองค์ประชุม
- (3) ในกรณีเป็นการประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนที่ได้เรียกนัดเพราะผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนร้องขอตามข้อ 10.10.1 (2) (ข) หากปรากฏว่าล่วงเวลานัดไปแล้วถึง 1 ชั่วโมง จำนวนผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนซึ่งมาเข้าร่วมประชุมไม่ครบเป็นองค์ประชุม ให้การประชุมนั้นเป็นอันระงับไป

10.10.5 การดำเนินการประชุม

การดำเนินการประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังนี้

- (1) การดำเนินการประชุม ให้เป็นไปตามลำดับระเบียบวาระที่กำหนดไว้ในหนังสือนัดประชุม เว้นแต่



ที่ประชุมจะมีมติให้เปลี่ยนลำดับระเบียบวาระด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนผู้ถือหุ้น
หน่วยลงทุนซึ่งมาประชุม

- (2) เมื่อที่ประชุมพิจารณาเสร็จตาม (1) แล้ว ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนซึ่งมีหน่วยลงทุนนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่า
1 ใน 3 ของจำนวนหน่วยลงทุนที่จำหน่ายได้ทั้งหมด จะขอให้ที่ประชุมพิจารณาเรื่องอื่นนอกจากที่
กำหนดไว้ในหนังสือนัดประชุมอีกครั้งก็ได้
- (3) ในกรณีที่ที่ประชุมพิจารณาเรื่องตามลำดับระเบียบวาระไม่เสร็จตาม (1) หรือพิจารณาเรื่องที่ผู้ถือหุ้น
หน่วยลงทุนเสนอไม่เสร็จตาม (2) แล้วแต่กรณี และจำเป็นต้องเลื่อนการพิจารณา ให้ที่ประชุมกำหนด
สถานที่ วัน และเวลาที่จะประชุมครั้งต่อไป และให้บริษัทจัดการส่งหนังสือนัดประชุมระบุสถานที่
วัน เวลา และระเบียบวาระการประชุมไปยังผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนไม่น้อยกว่า 7 วันก่อนวันประชุม

10.10.6 ข้อกำหนดอื่น ๆ เกี่ยวกับการประชุมและสิทธิออกเสียงของผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน

การปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน

ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนซึ่งมีชื่อปรากฏอยู่ในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนมีสิทธิออกเสียงในที่ประชุม
ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนและมีสิทธิได้รับผลตอบแทนการลงทุน บริษัทจัดการจะต้องแจ้งวันปิดสมุด
ทะเบียนต่อตลาดหลักทรัพย์ และนายทะเบียนล่วงหน้าเป็นระยะเวลา 14 วัน (หรือกำหนดระยะ
เวลาใดๆ ตามที่ตลาดหลักทรัพย์ หรือนายทะเบียนกำหนด) ก่อนวันปิดสมุดทะเบียนนั้น ในกรณี
ที่มีการเปลี่ยนแปลงวันปิดสมุดทะเบียนจากเดิมที่เคยแจ้งไว้ บริษัทจัดการจะต้องแจ้งการ
เปลี่ยนแปลงดังกล่าวต่อตลาดหลักทรัพย์ และนายทะเบียนล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 7 วัน (หรือกำหนด
ระยะเวลาใดๆ ตามที่ตลาดหลักทรัพย์ หรือนายทะเบียนกำหนด) ก่อนวันปิดสมุดทะเบียนตามที่
เคยแจ้งไว้

บริษัทจัดการจะต้องจัดส่งหนังสือขอมติ หรือหนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน ให้แก่ผู้ถือหุ้น
ลงทุนซึ่งมีชื่อปรากฏอยู่ในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน ณ วันปิดสมุดทะเบียน

ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนเป็นบันทึกข้อมูลที่ถูกต้องและเป็นจริง
ดังนั้น การจ่ายหรือการแจกจ่ายทรัพย์สินให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนผู้ซึ่งมีชื่อปรากฏอยู่ในสมุดทะเบียน
ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนดังกล่าว และสิทธิในการได้รับหรือขอจำกัดสิทธิใดๆ ของผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนผู้ซึ่ง
มีชื่อปรากฏอยู่ในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนดังกล่าว หากได้กระทำตามข้อกำหนดในข้อผูกพัน
หรือตามกฎหมายแล้ว ให้ถือว่าเป็นการที่บริษัทจัดการกระทำไปโดยชอบ

สิทธิออกเสียง

- (1) ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนที่มีส่วนได้เสียเป็นพิเศษไม่ว่าโดยทางตรงหรือโดยทางอ้อมในเรื่องที่จะลงมติใด
ไม่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนในเรื่องที่จะลงมตินั้น
- (2) ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนซึ่งถือหุ้นหน่วยลงทุนไม่เป็นไปตามอัตราที่กำหนดไว้ในหนังสือชี้ชวนฯ หัวข้อ 7.4.7
“ข้อกำหนดการถือหุ้นหน่วยลงทุน” จะต้องออกเสียงสำหรับหน่วยลงทุนส่วนที่ถือเกินอัตรานั้น
- (3) ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนที่เป็นกองทุนรวมอื่นที่อยู่ภายใต้การจัดการของบริษัทจัดการเดียวกัน มิให้มีสิทธิ
ออกเสียงลงคะแนน ทั้งนี้ กองทุนรวมอื่นให้รวมถึงกองทุนรวมที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติ
หลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 ทุกประเภท



10.11 การสรรหาและแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารระดับสูงสุด

- (1) บริษัทจัดการจะจัดให้มีคณะกรรมการที่ปรึกษาการลงทุนอย่างน้อย 1 คณะ เพื่อทำหน้าที่ให้คำปรึกษาหรือคำแนะนำเกี่ยวกับการลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน ตลอดจนการจัดการทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่กองทุนลงทุน โดยบริษัทจัดการจะแต่งตั้งบุคคลซึ่งเป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ และความเข้าใจในธุรกิจจัดการกองทุน และ/หรือ ทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่กองทุนลงทุน โดยคุณสมบัติของบุคคลดังกล่าวจะต้องไม่ขัดกับกฎเกณฑ์ และ/หรือ ประกาศของหน่วยงานใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจจัดการกองทุน

ทั้งนี้ คณะกรรมการที่ปรึกษาการลงทุนจะต้องประกอบด้วยบุคคลดังต่อไปนี้

- 1) ผู้แทนจากบริษัทจัดการ โดยผู้แทนอย่างน้อย 1 รายต้องเป็นผู้จัดการกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ด. ซึ่งบริษัทจัดการมีเกณฑ์ในการแต่งตั้งผู้จัดการกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน คือ
 - (ก) ไม่เป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานของบริษัทอื่นที่ดำเนินการในลักษณะที่คล้ายคลึงหรือแข่งขันกับการดำเนินการของบริษัทจัดการ เว้นแต่บริษัทจัดการแสดงได้ว่าการจัดโครงสร้างขององค์กรที่ไม่ก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์หรือมีมาตรการที่มีประสิทธิภาพเพื่อป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์นั้นได้
 - (ข) ในกรณีที่แต่งตั้งพนักงานของบริษัทจัดการเป็นผู้จัดการกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน บุคคลดังกล่าวต้องดำรงตำแหน่งที่มีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่งดังนี้
 - (1) ตำแหน่งกรรมการ ผู้จัดการของบริษัทจัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งเทียบเท่าที่เรียกชื่ออย่างอื่นซึ่งดูแลรับผิดชอบสูงสุดในสายงานที่เกี่ยวกับการลงทุน
 - (2) ตำแหน่งที่ไม่ก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับการจัดการลงทุน
 - 2) ผู้ทรงคุณวุฒิหรือผู้มีประสบการณ์ในกิจการโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ว่าด้วยการกำหนดลักษณะขาดความน่าไว้วางใจของกรรมการและผู้บริหารของบริษัท
- (2) บริษัทจัดการจะจัดให้มีการแต่งตั้งบุคคลซึ่งเป็นผู้มีความรู้ ความสามารถและความเข้าใจในธุรกิจจัดการกองทุนและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งต้องได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ด. ตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนว่าด้วยหลักเกณฑ์เกี่ยวกับบุคลากรในธุรกิจตลาดทุนเป็นผู้จัดการกองทุนเพื่อทำหน้าที่ตัดสินใจลงทุนหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานหรือทรัพย์สินอื่นที่มีใช้ทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน และปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายและประกาศเกี่ยวกับการจัดตั้งและจัดการกองทุนโครงสร้างพื้นฐานที่ใช้บังคับกับบริษัทจัดการ และปฏิบัติหน้าที่โดยยึดมั่นในจรรยาบรรณและมาตรฐานในการประกอบวิชาชีพที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ด. บริษัทจัดการจะต้องรายงานการแต่งตั้งและการสิ้นสุดการแต่งตั้งผู้จัดการกองทุนต่อสำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ด. ตามประกาศที่เกี่ยวข้องของสำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ด. รวมทั้งเปิดเผยรายชื่อผู้จัดการกองทุนให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนทราบโดยเปิดเผยไว้ในรายงานหรือเอกสารที่จัดส่งให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง และเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทจัดการ ทั้งนี้ ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงข้อมูล ให้บริษัทจัดการปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบันภายใน 14 วันนับแต่วันที่มีการเปลี่ยนแปลง



10.12 ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี

(1) ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี (audit fee)

กองทุนบันทึกค่าตอบแทนการตรวจสอบและสอบทานงบการเงินสำหรับปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2564 ซึ่งจ่ายให้แก่ บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 1.80 ล้านบาท (ปี 2562/63 : 1.80 ล้านบาท)

(2) ค่าบริการอื่น (non-audit fee)

กองทุนบันทึกค่าตอบแทนการสอบทานการควบคุมภายในของกระบวนการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสารและการสุ่มตรวจสอบการรับรู้รายได้ของบีทีเอสอาร์ สำหรับปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2564 ซึ่งจ่ายให้แก่ บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นจำนวน 0.85 ล้านบาท (ปี 2562/63 จำนวน 0.91 ล้านบาท) และ ค่าตอบแทนการสอบทานค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานของบีทีเอสอาร์ สำหรับปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2564 ซึ่งจ่ายให้แก่ บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นจำนวน 0.16 ล้านบาท (ปี 2562/63 จำนวน 0.16 ล้านบาท)

10.13 การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในเรื่องอื่น ๆ (ถ้ามี)

- ไม่มี -

11. ความรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

11.1 นโยบายในการดำเนินงานความรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมของบีทีเอสอาร์

นโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของบีทีเอสอาร์ในปี พ.ศ. 2563 ยังคงดำเนินงานไปแนวทางเดียวกับนโยบายของกลุ่มบีทีเอส ด้วยจิตสำนึกในหน้าที่ของความเป็นพลเมืองในภาคธุรกิจที่จะต้องทำประโยชน์เพื่อตอบแทนสังคม โดยการมีส่วนร่วมในการพัฒนาคุณภาพชีวิตที่ดีของพนักงาน รวมถึงสังคมและชุมชน การให้โอกาสทางการศึกษา และการให้ความช่วยเหลือด้วยการมอบสิ่งของเครื่องใช้ที่เป็นแก่เด็กและชาวบ้านในชุมชนที่ยากจนในพื้นที่ห่างไกล รวมทั้งการส่งเสริมให้คนที่มีรายได้น้อยได้มีโอกาสเข้าถึงการรักษาทางการแพทย์ที่ทันสมัยผ่านทางกิจกรรมต่างๆ

ในฐานะผู้ให้บริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ บีทีเอสอาร์ได้ให้ความสำคัญในเรื่องคุณภาพและความปลอดภัย รวมถึงการจัดการสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดนโยบายในเรื่องการอนุรักษ์พลังงานไว้ดังนี้

นโยบายอนุรักษ์พลังงาน

- ดำเนินการและพัฒนาการจัดการพลังงานอย่างเหมาะสม โดยกำหนดให้การอนุรักษ์พลังงานเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินงานของบีทีเอสอาร์ และต้องสอดคล้องกับกฎหมายและข้อกำหนดอื่นที่เกี่ยวข้องและไม่ส่งผลกระทบต่อการทำงานของบีทีเอสอาร์
- ดูแลและปรับปรุงการใช้พลังงานของบีทีเอสอาร์อย่างต่อเนื่องเพื่อให้มั่นใจว่าการใช้พลังงานในการดำเนินงานของบีทีเอสอาร์เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
- กำหนดแผนและมาตรการอนุรักษ์พลังงานในแต่ละปี และสื่อสารให้พนักงานทุกคนเข้าใจและปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง
- การอนุรักษ์พลังงานเป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้บริหารและพนักงานทุกคนที่ต้องให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด ติดตามตรวจสอบและรายงานต่อคณะทำงานด้านการจัดการพลังงาน



- สนับสนุนสิ่งที่จำเป็น 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 ความเครียดจากการดูแลเด็กพิการต่อเนื่องยาวนานซึ่งเป็นปัจจัยเสี่ยงการเกิดความรุนแรงในครอบครัว ภายใต้การดูแลของกลุ่มผู้ปกครองที่ผ่านการฝึกอบรมการดูแลในชีวิตประจำวัน การฟื้นฟูสมรรถภาพ การทำกิจกรรมที่เหมาะสมกับเด็ก รวมไปถึงกระบวนการในการเสริมพลังกลุ่มผู้ปกครองด้วยกันเพื่อให้กำลังใจซึ่งกันและกันด้วย

3. การปฏิบัติต่อแรงงานอย่างเป็นธรรม

บีทีเอสซีเล็งเห็นถึงความสำคัญกับบุคลากรซึ่งเป็นทรัพยากรที่มีค่ามากที่สุด และได้กำหนดนโยบายการบริหารค่าตอบแทนพนักงานอย่างเหมาะสม รวมถึงมีการปรับปรุงสวัสดิการให้ครอบคลุมในด้านต่างๆ อย่างต่อเนื่องเพื่อเป็นแรงจูงใจในการทำงานให้แก่พนักงานและตั้งแต่ปี 2559 ที่ผ่านมา บีทีเอสซีได้จัดทำโครงการศูนย์รับฝากบุตรพนักงานบีทีเอส BTS Child Care Center เพื่อลดภาวะวิตกกังวลในการดูแลและช่วยแบ่งเบาภาระในการดูแลบุตร ติดาของพนักงานจากการนำมาสถานที่ปฏิบัติงานเพื่อรอเวลาเลิกงานและกลับบ้านพร้อมกันในช่วงปิดเทอม ทำให้พนักงานได้ปฏิบัติงานได้อย่างเต็มที่

ซึ่งโครงการดังกล่าวส่งผลทางด้านจิตใจของผู้ปกครองซึ่งเป็นพนักงานในองค์กร สามารถลดความวิตกกังวล มีความสบายใจขึ้น ทำให้ปฏิบัติงานได้อย่างเต็มที่และมีประสิทธิภาพมากขึ้น

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



หน่วนชนชน

เป็นโครงการที่มุ่งเน้นและส่งเสริมให้พนักงานในปีที่เอสซีประพุดิตนและปฏิบัติงานอย่างมคุณภาพ มีระเบียบวินัย มีความซื่อสัตย์จงรักภักดีต่อองค์กร และมีความภาคภูมิใจในความเป็นพนักงาน รวมทั้งเพื่อเป็นขวัญกำลังใจและเป็นรางวัลแก่พนักงานที่มีวินัย มีความตั้งใจ พุ่มเทแรงกายแรงใจ สร้างสรรค์งาน มีใจรักและภักดีและมีความเสียสละทั้งต่อบริษัท ส่วนรวม และสังคม พนักงานที่ได้คะแนนหน่วนดังกล่าว นอกจากจะได้รับโล่ประกาศเกียรติคุณของปีที่เอสซีแล้ว ยังสามารถนำคะแนนดังกล่าวไปแลกเป็นเงินรางวัล และสวัสดิการต่างๆ ของปีที่เอสซีได้ เช่น นำคะแนนไปชำระแทนเงินสดค่าสมาชิกรายปีที่ศูนย์ออกกำลังกาย หรือใช้ในการเบิกทุนการศึกษา เป็นต้น

จากการดำเนินโครงการหน่วนชนชนซึ่งเริ่มตั้งแต่ปี 2546 จนถึงปัจจุบัน ประโยชน์ที่เห็นชัดมากที่สุด คือ ด้านวินัยในการทำงานของพนักงานที่ดีขึ้น โดยสามารถลดอัตราพนักงานสำรองลงได้ เนื่องจากพนักงานประจำมีการหยุดงานและการมาสายน้อยลง นอกจากนี้ ค่าใช้จ่ายด้านไฟฟ้าและเครื่องใช้สำนักงานยังมีจำนวนลดลงด้วย ส่วนประโยชน์ต่อพนักงานนั้นเห็นชัดในด้านขวัญกำลังใจในการทำงานและช่วยสร้างความจงรักภักดีต่อองค์กร โดยพนักงานมีความตั้งใจในการปฏิบัติงานมากขึ้นส่งผลให้งานมีประสิทธิภาพดีขึ้น

จำนวนพนักงานที่ได้รับประกาศเกียรติคุณในแต่ละปี							
	2557/58	2558/59	2559/60	2560/61	2561/62	2562/63	2563/64
จำนวนพนักงาน (คน)	448	455	504	423	475	423	444

สำหรับการให้ทุนการศึกษาแก่บุตรพนักงานนั้น ปีที่เอสซีมีการพิจารณาให้ทุนต่อเนื่องแม้ว่าบางกรณีพนักงานจะเสียชีวิตแล้ว ทั้งนี้ นับตั้งแต่เริ่มให้ทุนการศึกษาในปี 2551 จนถึงปี 2563/64 มีบุตรของพนักงานที่ได้รับทุนการศึกษา จนสำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีในสาขาต่างๆ รวมทั้งสิ้น 99 คน

ทุนการศึกษาที่มอบให้แก่บุตรของพนักงานในแต่ละปี							
	2557/58	2558/59	2559/60	2560/61	2561/62	2562/63	2563/64
จำนวน (คน)	478	525	568	625	653	654	682
จำนวน (เงิน)	5,272,000	5,742,000	6,166,000	6,838,000	7,224,000	7,266,000	7,626,000

โครงการสหกรณ์ออมทรัพย์

กลุ่มบริษัทได้จัดตั้งสหกรณ์ออมทรัพย์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้พนักงานรู้จักการออมเงิน ในเวลาเดียวกันให้ความช่วยเหลือในด้านเงินทุนสำรองฉุกเฉิน โดยสหกรณ์ออมทรัพย์เป็นการช่วยเหลือซึ่งกันและกันในหมู่สมาชิก ซึ่งสมาชิกได้รับผลตอบแทนในรูปของเงินปันผลและดอกเบี้ยเงินฝากในอัตราที่ไม่เสียภาษี

4. ความรับผิดชอบต่อผู้บริภค

การบริการของรถไฟฟ้าปีที่เอส

ปีที่เอสซีได้ให้ความสำคัญกับการให้บริการผู้โดยสาร โดยในปี 2563/64 ปีที่เอสซีได้กำหนดค่าดัชนีชี้วัดความเชื่อมั่นของการให้บริการรถไฟฟ้าปีที่เอส และทำการประเมินผลในด้านต่างๆ สรุปได้ดังตารางด้านล่าง



เป้าหมายปี 2563/64	ผลการดำเนินงานปี 2563/64	การประเมินผลการดำเนินงานเทียบกับเป้าหมาย
ความน่าเชื่อถือต่อการให้บริการ		
ความตรงต่อเวลาในการเดินทางของ ผู้โดยสาร ไม่น้อยกว่า 99.5% ต่อความล่าช้าตั้งแต่ 5 นาทีขึ้นไป	99.88 % ต่อความล่าช้าตั้งแต่ 5 นาทีขึ้นไป	ดีกว่าเป้าหมาย
ความน่าเชื่อถือต่อรถไฟฟ้า		
ไม่น้อยกว่า 35,000 ตู้กิโลเมตร/ ต่อการขัดข้อง 1 ครั้ง	156,089 ตู้กิโลเมตร/ต่อการขัดข้อง 1 ครั้ง	ดีกว่าเป้าหมาย
ความน่าเชื่อถือต่อตัวโดยสาร		
ไม่น้อยกว่า 15,000 ครั้ง ต่อการขัดข้อง 1 ครั้ง	179,206 ครั้ง ต่อการขัดข้อง 1 ครั้ง	ดีกว่าเป้าหมาย
ความพึงพอใจของผู้โดยสาร		
ไม่น้อยกว่า 3.8	ความพึงพอใจโดยรวมได้คะแนน 4.12 จาก คะแนนเต็ม 5	สูงกว่าเป้าหมาย
ข้อร้องเรียนไม่มากกว่า 2 เรื่อง ต่อจำนวน ผู้โดยสาร 1,000,000 เที่ยวคน	ผู้โดยสารสะสมตั้งแต่ 1 เม.ย. 63 – 31 มี.ค. 64 จำนวน 124.9 ล้านเที่ยวคน โดยมีข้อร้องเรียน 316 เรื่อง	ดีกว่าเป้าหมาย

การเพิ่มจำนวนขบวนรถไฟฟ้า

จากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการขยายเส้นทางการให้บริการโครงการส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือ ตั้งแต่สถานีห้าแยกลาดพร้าว – สถานีคูคต ซึ่งเปิดให้บริการเต็มระบบทุกสถานีในปี 2563 ที่ผ่านมา บีทีเอสซีได้นำขบวนรถไฟฟ้าออกให้บริการ ทั้งสิ้น 98 ขบวน ตลอดเส้นทาง 68.25 กิโลเมตร ครอบคลุมการเดินทางข้าม 3 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ และปทุมธานี มีสถานีให้บริการทั้งสิ้น 60 สถานี เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้นในปัจจุบัน

สิ่งอำนวยความสะดวกภายในขบวนรถและสถานี ประกอบด้วย

- ติดตั้งกล้องวงจรปิด ในขบวนรถไฟฟ้าใหม่ทั้งสิ้น 46 ขบวน
- เพิ่มพื้นที่ยืนในขบวนรถไฟฟ้าใหม่ โดยติดตั้งที่ยืนพนักพิง (Perch Seat) แทนเก้าอี้ ซึ่งจะช่วยเพิ่มความจุผู้โดยสารได้อีก 10% ทำให้ผู้โดยสารเดินทางได้สะดวกรวดเร็วขึ้น
- เพิ่มสัญลักษณ์ขนาดใหญ่ พร้อมเข็มขัดนิรภัยสำหรับจับยึดรถเข็นคนพิการและราวจับให้ ในขบวนรถไฟฟ้า
- ติดป้ายสัญลักษณ์ที่ด้านนอกขบวนรถไฟฟ้าแสดงตำแหน่งประตูเข้าออกสำหรับคนพิการที่ใช้รถวีลแชร์
- จัดทำทางลาดรถเข็นคนพิการ (Train Wheelchair Ramp) เพื่ออำนวยความสะดวกให้รถเข็นคนพิการสามารถเข้า-ออกขบวนรถไฟฟ้าได้สะดวกมากยิ่งขึ้น
- ติดป้ายสัญลักษณ์แจ้งทิศทางสำหรับคนพิการ ภายในห้องลิฟต์โดยสารไปยังจุดรอเข้า-ออก คนพิการที่พื้นที่ชั้นชานชาลา
- ติดป้ายสัญลักษณ์แจ้งทิศทางผู้พิการ ภายในลิฟต์โดยสารไปยังจุดรอเข้า-ออก คนพิการที่พื้นที่ชั้น Upper Platform และ Lower Platform
- ติดป้ายสัญลักษณ์แจ้งให้คนพิการทราบข้อมูลในการติดต่อเจ้าหน้าที่เพื่อเข้าใช้บริการในระบบบีทีเอสหน้าห้องจำหน่ายตั๋ว



- ติดป้ายสัญลักษณ์แสดงอุปกรณ์สำหรับอำนวยความสะดวกคนพิการทางการสื่อสารใช้เป็นอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับใช้ในการติดต่อกับปลายทาง
- ป้ายสัญลักษณ์แจ้งให้ผู้พิการทราบว่าลิฟต์โดยสารอยู่ด้านในสถานี
- ป้ายสัญลักษณ์แสดงเคาท์เตอร์บริการคนพิการเพื่อออกคู่มือเดินทาง
- ป้ายสัญลักษณ์แสดงตำแหน่งจุดให้คนพิการรอรับความช่วยเหลือ กรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน
- ติดป้าย Priority Seat ที่นั่งสำรองสำหรับสตรีมีครรภ์ เด็ก คนชรา พระภิกษุ ด้วยสีเส้นสดใส ให้เห็นเด่นชัดในทุกขบวนรถไฟฟ้า
- ติดตั้งเครื่องจำหน่ายตั๋วโดยสารแบบเทียวยเดียวให้เป็นแบบจอสัมผัส (Touch Screen) ทั้งระบบ
- เพิ่มตู้จำหน่ายตั๋วที่สามารถใช้ธนบัตรง่าย
- ติดตั้ง WIFI BTS Xpress เพื่อให้บริการฟรีอินเทอร์เน็ตไร้สาย (Free Wi-Fi) แก่ผู้ใช้บริการทุกพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส 30 สถานี
- ติดตั้งรั้วและประตูอัตโนมัติเพิ่มเติมในสถานีส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สีเขียวเหนือ) จากสถานีห้าแยกลาดพร้าว ถึงสถานีคูคต
- ติดตั้งจอ LCD ที่ชั้น Concourse & Platform, In-Train & Dynamic Route Map ในขบวนรถไฟฟ้าใหม่
- ติดตั้งป้ายบอกทาง แผนที่ และสถานที่สำคัญๆ ที่สามารถเชื่อมต่อจากสถานีได้

การสนับสนุนมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19)

- ติดตั้งจุดคัดกรองอุณหภูมิของผู้โดยสารก่อนเข้าใช้บริการในระบบ อุณหภูมิต้องไม่เกิน 37.5 องศาเซลเซียสทุกสถานี ทั้ง 2 ฝั่งสถานี
- ติดป้าย และเสียงประกาศ ให้ผู้โดยสารทุกท่านต้องสวมหน้ากากอนามัย/หน้ากากผ้า ตลอดเวลาที่ใช้บริการ พร้อมทั้งงดการพูดคุยภายในขบวนรถไฟฟ้า หลีกเลี่ยงการหันหน้าเข้าหากัน
- ติดสัญลักษณ์ เว้นระยะห่างในการยืน ต่อคิวหน้าห้องจำหน่ายตั๋ว การเข้าใช้ระบบรถไฟฟ้า และบนชานชาลา
- จัดจุดบริการแอลกอฮอล์ ทุกทางเข้า-ออกสถานี พร้อมให้บริการแอลกอฮอล์เคลื่อนที่บนชั้นชานชาลา
- เพิ่มความถี่ในการฉีดพ่น และเช็ดทำความสะอาดภายในขบวนรถไฟฟ้า และจุดสัมผัสร่วม ภายในสถานีทุกชั่วโมง และบริเวณรอบสถานีด้วยน้ำยาฆ่าเชื้อ เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19
- ติดป้ายประกาศ สแกนลงทะเบียน “ไทยชนะ” เมื่อเข้าและออกจากขบวนรถไฟฟ้า

การดูแลลูกค้ากลุ่มต่าง ๆ

นอกจากกลุ่มผู้ใช้บริการทั่วไปแล้ว บีทีเอสอีเอสได้สนับสนุนให้ผู้ใช้บริการทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสได้อย่างเท่าเทียมกัน ไม่ว่าจะเป็นกลุ่มผู้สูงอายุหรือกลุ่มคนพิการ โดยบีทีเอสอีเอสได้อำนวยความสะดวกให้แก่คนพิการในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ด้วยการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเพื่อสนับสนุนให้คนพิการสามารถเข้าใช้บริการที่สถานีรถไฟฟ้าได้เหมือนกับผู้ใช้บริการปกติในทุกสถานี ได้แก่ การติดตั้งลิฟต์เพิ่มในสถานีส่วนต่อขยาย ตั้งแต่สถานีสำโรง ถึง สถานีเคหะฯ และสถานีห้าแยกลาดพร้าว ถึง สถานีคูคต การก่อสร้างทางลาดสำหรับรถเข็นคนพิการ พื้นผิวต่างสัมผัสบนพื้น และอักษรเบรลล์ที่ปุ่มกดลิฟต์สำหรับคนพิการทางสายตา การติดตั้งแผงบริการในลิฟต์จุดที่สองเพื่อรองรับคนพิการที่ใช้รถเข็น การจัดทำทางลาดรถเข็นคนพิการ (Train Wheelchair Ramp) เพื่ออำนวยความสะดวกให้รถเข็นคนพิการสามารถเข้าออกขบวนรถไฟฟ้าได้สะดวกมากยิ่งขึ้น การติดตั้งเครื่องออกบัตรโดยสารอัตโนมัติในระดับความสูงที่คนพิการที่นั่งรถเข็นสามารถใช้บริการได้ ติดป้ายสัญลักษณ์แสดงเคาท์เตอร์บริการคนพิการเพื่อออกคู่มือเดินทาง ป้ายสัญลักษณ์แสดงตำแหน่งจุดให้คนพิการรอรับความช่วยเหลือกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน ป้ายสัญลักษณ์ที่ด้านนอกขบวนรถไฟฟ้าแสดงตำแหน่งประตูเข้าออกสำหรับคนพิการ รวมทั้งการจัดทำมาตรการให้ความช่วยเหลือคนพิการโดยพนักงานประจำสถานีที่ผ่านการอบรมด้านการดูแลและช่วยเหลือเบื้องต้นแก่คนพิการที่เข้ามาใช้บริการในสถานีอย่างเหมาะสม



บีทีเอสซี มีนโยบายให้คนพิการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยได้รับการยกเว้นค่าโดยสาร เพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้คนพิการสามารถเข้าถึงบริการขนส่งมวลชนสาธารณะมากขึ้น เพียงแค่แสดงบัตรหรือสมุดประจำตัวคนพิการที่ออกโดยสำนักงานส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการแห่งชาติ กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์

บีทีเอสซีได้เพิ่มมาตรการความปลอดภัยให้แก่คนพิการทางการมองเห็นในการใช้บันไดเลื่อน โดยพนักงานรักษาความปลอดภัยเป็นผู้ดูแลตั้งแต่เข้าระบบ และนำขึ้นบันไดเลื่อนจากชั้นจำหน่ายตั๋วขึ้นชานชาลา จนเข้าชบวนรถไฟฟ้าทุกครั้งที่เดินทางมาใช้บริการ โดยสามารถแจ้งความประสงค์ให้พนักงานสถานีรับทราบก่อนขึ้นรถไฟฟ้าบีทีเอส และได้มีการจัดอบรมให้กับพนักงานรักษาความปลอดภัยและเจ้าหน้าที่สถานี เรื่อง “การนำทางคนพิการทางการมองเห็นในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอส” ก่อนเปิดให้บริการ โดยได้รับความร่วมมือจากสมาคมคนตาบอดแห่งประเทศไทย ปัจจุบันรถไฟฟ้าบีทีเอส มีผู้โดยสารที่เป็นคนพิการปกติและคนพิการประเภทต่างๆ มากขึ้นทุกปี นับตั้งแต่มีการเปิดให้บริการในเดือนธันวาคม 2542 โดยในปี 2563/64 ที่ผ่านมามีผู้มาใช้บริการรวมทั้งสิ้น 879,144 เที่ยวคน

การรับฟังความคิดเห็นของลูกค้า

บีทีเอสซีให้ความสำคัญกับการรับฟังเสียงของลูกค้า โดยทุกความเห็นและข้อเสนอแนะของผู้ใช้บริการ บีทีเอสซีจะนำมาพิจารณาเพื่อนำไปใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนาการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ผ่านช่องทางหลักได้แก่ ศูนย์ลูกค้าสัมพันธ์บีทีเอส จัดหมายอิเล็กทรอนิกส์ nuduan@bts.co.th www.bts.co.th กล่องรับความคิดเห็นประจำสถานี การสื่อสารผ่านเครือข่ายสื่อออนไลน์ ได้แก่ เพจรถไฟฟ้าบีทีเอส ทวิตเตอร์ BTSSkyTrain LINE: @btsskytrain และ Application BTS SkyTrain ที่ผู้โดยสารสามารถตรวจสอบข้อมูลการให้บริการก่อนใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ในแต่ละสถานีแบบ Real Time

การสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

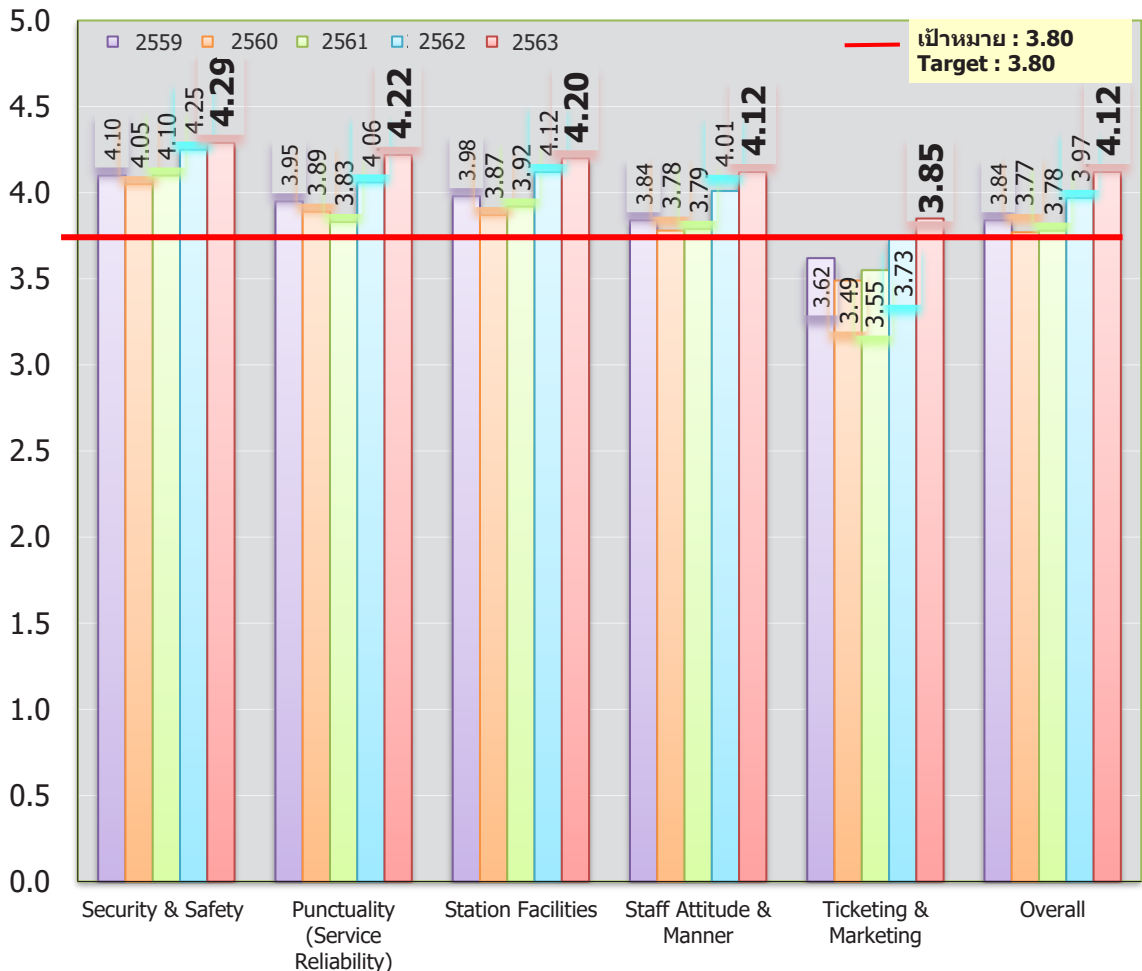
บีทีเอสซีจัดให้มีการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นประจำทุกปี เพื่อเป็นการประเมินผลการดำเนินงานในด้านต่างๆ ของบีทีเอสซี และจะได้นำไปเป็นแนวทางในการพัฒนาการให้บริการด้านต่างๆ และเพื่อปรับปรุงการให้บริการให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้โดยสารอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยในปี 2563 คะแนนความพึงพอใจยังคงเป็นอันดับที่ 1 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผู้ให้บริการมีความเชื่อมั่นในระบบการเดินรถและมาตรการในการดูแลผู้โดยสารว่ามีความปลอดภัยในการใช้บริการ

ในปี 2563 บีทีเอสซีได้ให้มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยมีกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 3,850 คน จากทั้งหมด 52 สถานี สรุปผลความพึงพอใจในการให้บริการโดยรวมได้คะแนน 4.12 จากคะแนนเต็ม 5 โดยด้านที่ได้คะแนนสูงสุด คือด้านความปลอดภัยโดยผู้โดยสารมีความพึงพอใจอยู่ในระดับพอใจมาก 4.29 คะแนน รองลงมาในปีนี้เป็น ด้านความน่าเชื่อถือของการเดินรถไฟฟ้า 4.22 คะแนน ด้านคุณภาพ/สิ่งอำนวยความสะดวกบนสถานีและในขบวนรถ 4.20 คะแนน ด้านการประชาสัมพันธ์และการให้ข้อมูล 4.14 คะแนน ด้านการบริการของพนักงานสถานี 4.12 คะแนน ด้านความคุ้มค่าในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส 4.10 คะแนน และด้านบัตรโดยสารและการตลาด มีความพึงพอใจน้อยที่สุด 3.85 คะแนน



แผนภูมิแสดงระดับคะแนนความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ตั้งแต่ปี 2559 – 2563

ความพึงพอใจของผู้โดยสาร
Customer Satisfaction



5. ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2015

บีทีเอสซีได้ตระหนักในเรื่องของสิ่งแวดล้อมโดยการควบคุมกระบวนการ ผลิตภัณฑ์ และบริการให้สอดคล้องกับนโยบายและเป้าหมายขององค์กรนอกเหนือจากที่ได้เพิ่มความเข้มงวดในการปฏิบัติให้สอดคล้องกับข้อกำหนดและข้อกำหนดต่างๆ ทั้งที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และในปี 2557 บีทีเอสซีได้รับมอบใบรับรอง ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001: 2004 จากบริษัท บูโร เวกิตัส เซอทิฟิเคชั่น (ประเทศไทย) และมีการตรวจติดตามอย่างต่อเนื่องทุกๆ ปี เพื่อแสดงให้เห็นว่ารถไฟฟ้าบีทีเอสมีระบบบริหารจัดการที่ยั่งยืนและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับมาตรฐานสิ่งแวดล้อมตามที่กฎหมายกำหนด ในปี 2561 บีทีเอสซีได้ยกระดับมาตรฐานสิ่งแวดล้อมให้เป็นเวอร์ชันล่าสุด คือ ISO 14001:2015 โดยดำเนินการอย่างต่อเนื่อง และในปี 2563 บีทีเอสซีได้รับการต่ออายุการรับรองจาก บริษัท บีเอสไอ กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด



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 จะส่งผลให้การปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เกิดจากน้ำมันเชื้อเพลิงหรือก๊าซธรรมชาติลดน้อยลง และผลการดำเนินงานในปี 2563/64 รถไฟฟ้าบีทีเอสมีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งสิ้น 74,600 ตันคาร์บอนไดออกไซด์ และได้เข้าร่วมโครงการกิจกรรมชดเชยคาร์บอน (Carbon Offsetting) โดยองค์การบริหารก๊าซเรือนกระจก หรือ อบก. ในระดับเครื่องหมายการรับรองคาร์บอนเท่ากับศูนย์ (Carbon Neutral) บีทีเอสจึงสามารถช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้มากถึง 74,600 ตันคาร์บอนไดออกไซด์ต่อปี

โครงการอนุรักษ์พลังงานและการจัดการด้านพลังงาน

ตามนโยบายอนุรักษ์พลังงานและการจัดการด้านพลังงาน ในปี 2563 บีทีเอสซีได้ดำเนินการโครงการเปลี่ยนเครื่องปรับอากาศชนิดแยกส่วน (Split Type) ที่มีประสิทธิภาพสูง ทั้งภายในสถานีรถไฟฟ้า อาคารสำนักงาน และโรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า เพื่อทดแทนเครื่องปรับอากาศเดิมที่เสื่อมสภาพจากการใช้งาน ซึ่งได้ดำเนินการต่อเนื่องมาโดยตลอด และในปีนี้ได้ทำการเปลี่ยนเครื่องปรับอากาศแบบแยกส่วนเป็นจำนวนทั้งสิ้น 25 เครื่อง ส่งผลให้การใช้พลังงานลดลง 220,847 กิโลวัตต์-ชั่วโมงต่อปี หรือประหยัดเงินได้ประมาณ 822,947 บาทต่อปี และได้ดำเนินโครงการเปลี่ยนหลอดไฟส่องสว่างในขบวนรถไฟฟ้า จากหลอดไฟแสงสว่างชนิดฟลูออเรสเซนต์เป็นหลอดชนิดแอลอีดี (LED tube) โดยในปี 2563 ได้ดำเนินการไปจำนวน 8 ขบวน เกิดเป็นผลประหยัด 229,482 กิโลวัตต์-ชั่วโมงต่อปี หรือประหยัดเงินได้ประมาณ 855,123 บาทต่อปี นอกจากนี้ยังมีโครงการประหยัดพลังงานอื่นๆ ได้แก่ การขอความร่วมมือปรับตั้งเครื่องปรับอากาศที่ 25 องศา โครงการปิดไฟฟ้าเมื่อเลิกใช้งาน โครงการปรับปรุงวงจรไฟฟ้า เป็นต้น ซึ่งได้ดำเนินงานมาต่อเนื่องทุกปี และได้เข้าร่วมโครงการ Earth Hour โดยทำการปิดไฟทั้งหมดของอาคาร BTS เป็นเวลา 1 ชั่วโมง จัดโครงการหนวดวันชวนขึ้นลงด้วยบันได และโครงการหนวดวันชวนประหยัดพลังงาน เพื่อเป็นการปลูกจิตสำนึกของพนักงานในการอนุรักษ์พลังงาน

ด้านสิ่งแวดล้อม

บีทีเอสซีได้มีการติดตามและตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมบนเส้นทางรถไฟฟ้า ตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมประจำปีเป็นประจำทุกปี โดยประสานภาคีวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม คณะสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยในปี 2563 ได้ทำการตรวจวัดครั้งที่ 1 ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2563 ซึ่งจะเป็นการตรวจวัดคุณภาพอากาศและเสียง แยกเป็น ปริมาณฝุ่นละอองทั้งหมด (TSP), ฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM10), คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO), ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO2), ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO2), ตะกั่ว (Pb), การตรวจวัดระดับเสียง 24 ชั่วโมง (Leq 24hr) , ระดับเสียงสูงสุด (Lmax) และระดับเสียงกลางวันกลางคืน (Ldn)



โดยพื้นที่ศึกษาแยกเป็นตัวแทนพื้นที่ริมถนน คือสถาบันการบิทีเอสอาร์ อาคารหอแว่น (ถนนสีลม) และอาคารโดมคอน (ถนนนราธิวาส) ตัวแทนพื้นที่ทั่วไป คือ โรงพยาบาลเซนต์หลุยส์ (ถนนสาทร) โรงเรียนกรุงเทพคริสเตียนวิทยาลัย (ถนนประมวณ) และโรงเรียนแสงหิรัญ (ถนนสุขุมวิท) รวม 6 แห่ง ผลการตรวจวัด พบว่า พื้นที่ริมถนนมีความเข้มข้นของอากาศสูงกว่าพื้นที่ทั่วไป และในภาพรวมแล้ว คุณภาพอากาศและระดับความดังเสียงตามแนวเส้นทางมีแนวโน้มดีขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2547-2563 ทั้งนี้ปัจจัยที่มีผลต่อคุณภาพอากาศ คือ 1. ความเร็วและทิศทางลม สภาพพื้นที่ กิจกรรมบริเวณพื้นที่ตรวจวัดการจราจร และฤดูกาล 2. ฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นบริเวณพื้นที่ริมถนน ซึ่งมีสาเหตุมาจากปัญหาการจราจรและการพัฒนาสิ่งปลูกสร้างตามแนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร 3. ฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นมากในอดีต (พ.ศ.2535-2537) ของกรุงเทพมหานคร มีแหล่งกำเนิดมาจากการก่อสร้างที่เพิ่มขึ้นอย่างมากมาย การจราจรที่ขังไว้นานตลอดเวลาไม่เว้นแต่ละวัน ช่วยส่งเสริมให้ฝุ่นฟุ้งกระจายมากยิ่งขึ้น แต่ปัจจุบันมีแนวโน้มดีขึ้นมาโดยตลอด เนื่องจากมีระเบียบควบคุมมลพิษจากการก่อสร้างอาคารของกรุงเทพมหานคร ส่วนระดับเสียงบริเวณพื้นที่ริมถนน พบว่า มีระดับเสียงมากกว่าครึ่งศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ปี พ.ศ. 2538 โดยเฉพาะสถานีตรวจวัดบริเวณพื้นที่ริมถนนที่มีระดับเสียงมากกว่าพื้นที่ทั่วไป ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาระดับเสียงของกรมควบคุมมลพิษริมถนนก็พบว่ามีความเกินมาตรฐานที่กำหนดไว้ ที่ 70 เดซิเบล(เอ) เช่นเดียวกัน

ด้านการระบายน้ำจากสถานภาพการระบายน้ำโดยทั่วไปของคลองช่องนนทรี และคลองสาทร พบว่า ในปัจจุบันสำนักงานการระบายน้ำได้ใช้คลองทั้งสองเป็นพื้นที่เพื่อระบายน้ำออกจากพื้นที่ปัดล้นของกรุงเทพมหานครในเขตพระนคร โดยได้ดำเนินการตามแผนงานเพื่อป้องกันน้ำท่วมกรุงเทพมหานคร โดยสรุปคลองสาทรและคลองช่องนนทรียังคงมีความสามารถในการปฏิบัติงานตามที่ได้กำหนดไว้ของสำนักงานการระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ ในการตรวจวัดครั้งที่ 2 (เดือนมกราคม – มิถุนายน 2564) ของปี 2563 ได้ทำการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า โดยศึกษาความหลากหลาย ความชุกชุมของนกและสำรวจสัตว์ป่าอพยพ เช่น นกนางแอ่นบ้าน ในฤดูหนาว ซึ่งได้ติดตามตรวจสอบอย่างต่อเนื่องเป็นประจำเพื่อติดตามความเปลี่ยนแปลงของสภาพสิ่งแวดล้อมจากนกนางแอ่นที่จะบินมาในช่วงฤดูหนาวบริเวณสวนลุมพินี ถนนสีลมเป็นบริเวณที่เส้นทางโครงการได้พาดผ่าน และการติดตามตรวจสอบคุณภาพชีวิต โดยสำรวจความคิดเห็นในเรื่องต่างๆ เกี่ยวกับรถไฟฟ้าบีทีเอส การศึกษาผลกระทบทางสังคม-เศรษฐกิจ ที่ได้รับทั้งด้านบวกและลบ รวมถึงทัศนคติที่มีต่อโครงการ ซึ่งดำเนินการเก็บข้อมูลครอบคลุมประชากรที่ใช้เส้นทางของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครทั้งเส้นทาง

บีทีเอสซีร่วมกับกรุงเทพมหานคร ติดตั้งระบบฟ่นละอองน้ำที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส เพื่อร่วมแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็กที่กระจายอยู่ในระดับเกินมาตรฐาน PM 2.5 และ PM 10 โดยได้ติดตั้งเพิ่มบริเวณสถานีศาลาแดง สถานีสยาม สถานีโอโศก ซึ่งมีประชาชนสัญจรไปมาบริเวณดังกล่าวหนาแน่น หลังจากก่อนหน้านี้มีการติดตั้งที่สถานีสะพานควาย ซึ่งสามารถช่วยลดการกระจายตัวของฝุ่นละอองขนาดเล็กได้เป็นอย่างดี โดยเครื่องฟ่นละอองน้ำจะมีหลักในการทำงาน คือ เป็นการจ่ายน้ำผ่านรูขนาดเล็กมาก เพื่อให้หยดน้ำที่ฟ่นออกมาเกิดการแตกตัวกระจายเป็นอนุเล้กๆ โดยใช้แรงดันน้ำประมาณ 70 bar ผ่านหัวฟ่นน้ำซึ่งจะสามารถสร้างละอองไอน้ำขนาดเล็กมาก (หมอกไอน้ำ) ทำให้สามารถดักจับละอองฝุ่นขนาดเล็กได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บีทีเอสซีร่วมสนับสนุนกิจกรรมประหยัดพลังงานในวัน Earth Day เมื่อเดือนมีนาคม 2563 โดยปรับลดแสงสว่างบริเวณสถานีรถไฟฟ้าทุกสถานีลง 25% และจัดกิจกรรมรณรงค์ประหยัดพลังงานภายในอาคารสำนักงานใหญ่ เพื่อลดโลกร้อน ปิดไฟเป็นเวลา 1 ชั่วโมง สามารถปรับลดปริมาณการใช้ไฟฟ้าลงได้ 1.85% และลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ 749 ตัน นอกจากนี้บีทีเอสซียังได้ร่วมกับกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ หน่วยงานเอกชน และรัฐบาล ชวนคนเมืองปลูกต้นไม้ ในโครงการ “ปลูกเพื่อป(ล)อด ล้างตัน ลด PM2.5” หนูน 1 ล้านต้นสร้างพื้นที่สีเขียวทั่วกรุง โดยบีทีเอสซีสนับสนุนต้นไม้จำนวน 100,000 ต้น จัดกิจกรรม “บีทีเอสดูแลโลก เราดูแลคุณ” โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อเป็นการลดผลกระทบปัญหาฝุ่นละออง ขนาดเล้กกว่า 2.5



ไมครอน (PM2.5) ที่สูงเกินมาตรฐานในพื้นที่กรุงเทพฯ รวมถึงพื้นที่อื่นๆ ทั่วประเทศ เสริมการสร้างภูมิ
 ด้านทานในระยะยาวอีกด้วย

6. การร่วมพัฒนาชุมชนและสังคม

ตั้งแต่ปี 2542 เป็นเวลากว่า 21 ปี บีทีเอสซีได้เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในชีวิตประจำวันของสังคมคนกรุงเทพฯ
 นอกจากจะมีหน้าที่หลักคือให้บริการระบบขนส่งสาธารณะแก่ประชาชนแล้ว บีทีเอสซียังให้ความสำคัญใน
 การทำประโยชน์ให้กับสังคมมาโดยตลอด

ด้านสังคม

ในปี 2563 ที่ผ่านมา บีทีเอสซี ร่วมกับกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางรางบีทีเอสโกรท
 และกรุงเทพมหานคร ให้ประชาชน ทุกเพศ ทุกวัย โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสฟรี ไม่มีค่าใช้จ่ายในวันสำคัญต่างๆ
 ได้แก่ กิจกรรมวันเด็กแห่งชาติ วันเสาร์ที่ 9 มกราคม 2564 โดยเปิดโอกาสให้เด็กที่มีความสูงไม่เกิน 140
 เซนติเมตร หรืออายุไม่เกิน 14 ปี โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสฟรีตลอดทุกเส้นทาง วันสงกรานต์ (วันผู้สูงอายุแห่งชาติ)
 ระหว่างวันที่ 13 – 15 เมษายน 2563 ให้ผู้สูงอายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสฟรี วันแม่แห่งชาติ
 12 สิงหาคม 2563 บีทีเอสร่วมสนับสนุนให้ลูกได้แสดงความกตัญญูต่อบุพการี และส่งเสริมสถาบันครอบครัว
 ให้มีความใกล้ชิดกันมากยิ่งขึ้น โดยลูกสามารถพาแม่โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสฟรีตลอดสาย ทุกเส้นทาง
 รวมทั้งส่วนต่อขยาย สายสุขุมวิท สายสีลม และวันพ่อแห่งชาติ 5 ธันวาคม 2563 ได้ส่งเสริมให้ บุตรหลาน
 พาคุณพ่อเดินทางท่องเที่ยวโดยรถไฟฟ้าบีทีเอสได้ฟรี เพื่อส่งเสริมให้ครอบครัวได้ทำกิจกรรมร่วมกันใน
 วันพิเศษดังกล่าว

การบริจาคโลหิต ร่วมกับสภากาชาดไทย จัดอย่างต่อเนื่องมากกว่า 21 ปี โดยเชิญชวนพนักงานร่วมทำบุญ
 บริจาคโลหิต ให้แก่สภากาชาดไทยทุก 3 เดือน ซึ่งในปีที่ผ่านมา มีพนักงานร่วมกันบริจาคโลหิต ทั้งหมด 869
 ยูนิต (คน) ได้โลหิตจำนวน 347,600 ซีซี รวมตลอดทั้ง 21 ปี ได้โลหิตทั้งสิ้น 5,163,750 ซีซี

ทั้งนี้ ในวันที่ 28 กรกฎาคม 2563 วันเฉลิมพระชนมพรรษา พระบาทสมเด็จพระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว บีทีเอสซี
 ได้เชิญชวนประชาชน และผู้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส ร่วมจุดเทียนถวายพระพรชัยมงคล โดยมีผู้บริหารบีทีเอสซี
 เป็นผู้นำ จุดเทียน ณ บริเวณทางเดินเชื่อมสถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติ

กิจกรรมหนูนวด่วนชวนกินเจ ปีที่ 13 “กินเจ กินผัก รักษาโรคร้าย” ซึ่งบีทีเอสซี ได้ร่วมกับ กรุงเทพมหานคร จัด
 ต่อเนื่องกันมาเป็นปีที่ 13 และในปีที่ผ่านมา ได้รับความร่วมมือจากพันธมิตร เอ็มบีเค เซ็นเตอร์ สยามพารากอน
 และเครือสหพัฒน์ จัดให้บริการอาหารเจฟรีแก่ประชาชน ระหว่างวันที่ 19 – 21 ตุลาคม 2563 ณ บริเวณ
 ทางเดินเชื่อมสถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติ และลานอเนกประสงค์ทางเดินเชื่อมบีอาร์ทีสถานีรถไฟฟ้า
 ชองนันทน์ เพื่อเชิญชวนให้ประชาชนทั่วไปร่วมกันทำบุญในเทศกาลกินเจ ด่วนการบริโภคเนื้อสัตว์ ประพฤติตน
 อยู่ในศีลธรรม โดยในปี บีทีเอสซี ได้คำนึงถึงความปลอดภัยตามมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของ
 เชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) จึงได้มีการปรับรูปแบบการจัดงาน โดยจัดเป็นกล่องอาหารเจสุขภาพ
 พร้อมทั้งใช้ภาชนะบรรจุอาหารที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และจัดจุดคัดกรองอุณหภูมิบริเวณทางเข้า ให้ประชาชน
 สวมหน้ากากอนามัย พร้อมทั้งรักษาระยะห่างทางสังคม ตลอดระยะเวลา 3 วันในการจัดงาน

นอกจากนี้ ในปี 2563 ที่ผ่านมา บีทีเอสซีได้เปิดให้บริการผู้โดยสารครบ 3,500,000,000 เที่ยวคน รวมระยะทาง
 กว่า 104,380,000 กิโลเมตร นับตั้งแต่รถไฟฟ้าบีทีเอสเปิดให้บริการเที่ยวแรกเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2542 จนถึง
 ปัจจุบัน บีทีเอสซีมีการพัฒนาการให้บริการเพื่อให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกสบาย และมีความปลอดภัย
 ในการใช้บริการให้ดียิ่งขึ้น



ด้านกีฬา

บีทีเอสซีเล็งเห็นถึงความสำคัญของการกีฬาซึ่งนอกจากจะส่งผลดีต่อสุขภาพแล้วยังสามารถสร้างเยาวชนให้เป็นคนดีต่อไปในภายภาคหน้า จึงได้ให้การสนับสนุนการกีฬาให้กับ องค์กร สมาคมต่างๆ โดยในปี 2563 ได้จัดซื้ออุปกรณ์กีฬาให้สถานีโทรทัศน์สีกองทัพบกช่อง 7 เพื่อนำไปบริจาคให้แก่โรงเรียนในถิ่นทุรกันดาร กิจกรรมการจัดแข่งขันกอล์ฟการกุศลของสมาคมนิสิตเก่าวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และกิจกรรมการจัดแข่งขันกอล์ฟการกุศลของสมาคมรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ “อมตะสปริง คันทรี คลับ”

อีกทั้งยังได้เป็นสปอนเซอร์หลักให้สโมสรทีมฟุตบอลอ่างทอง เอฟซี ของสมาคมกีฬาจังหวัดอ่างทอง ในการแข่งขันฟุตบอลไทยลีก 3 (ออมสิน รีจินัลลีก) ซึ่งมีการพัฒนาทีมฟุตบอลทั้งในระดับเยาวชนและระดับอาชีพมาอย่างต่อเนื่อง

ด้านสาธารณสุข

บีทีเอสซี ร่วมกับ กระทรวงสาธารณสุข มุ่งมั่นรณรงค์ กระตุ้นให้ประชาชนมีสุขอนามัยที่ดี “กินร้อน ช้อนกลาง ล้างมือ” โดยแจกหน้ากากอนามัยและแอลกอฮอล์ล้างมือ ให้แก่ประชาชนและผู้โดยสารที่มาใช้บริการบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสสยาม นอกจากนี้ยังได้แจกหน้ากากอนามัยร่วมกับหน่วยงานต่างๆ อาทิ กรมการขนส่งทางราง กรมการแพทย์ทหารบก รวมถึงกรุงเทพมหานคร โดยแจก 2 ช่วงเวลาต่อวัน ที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสจำนวน 6 สถานี ได้แก่ สถานีหัวแยกลาดพร้าว สถานีหมอชิต สถานีสยาม สถานีโอโศก สถานีศาลาแดง และสถานีบางหว้า พร้อมทั้ง ติดโปสเตอร์ แบนเนอร์ และเผยแพร่ภาพในจอแอลอีดีภายในขบวนรถไฟฟ้า ถึงการประชาสัมพันธ์ วิธีป้องกันตนเองให้ห่างไกลจากเชื้อไวรัสจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) เพื่อความปลอดภัย ลดความเสี่ยงในการแพร่ระบาด และสร้างความมั่นใจในการใช้บริการให้แก่ผู้โดยสาร บีทีเอสซียังคงนำขบวนรถไฟฟ้าออกวิ่งให้บริการมากที่สุด 98 ขบวน เพื่อส่งเสริมมาตรการ Social Distancing นอกเหนือจากมาตรการลดความเสี่ยงต่าง ๆ ที่ได้ดำเนินการมาแล้วอย่างต่อเนื่องก่อนหน้านี้

ทั้งนี้ บีทีเอสซีได้ออกมาตรการดูแลผู้โดยสารเพิ่มเติม โดยการขยายเวลาบัตรโดยสาร ที่มีเที่ยวเดินทางในบัตรหมดอายุ ในช่วงวิกฤติเกิดการแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19 ทั้งสิ้น 3 ครั้ง โดยครั้งที่ 1 วันที่ 18 เมษายน 2563 ครั้งที่ 2 วันที่ 21 ธันวาคม 2563 และล่าสุด เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2564 ที่ผ่านมา เพื่อช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางให้กับพี่น้องประชาชน หรือผู้โดยสารทุกท่าน อีกด้วย

ด้านการศึกษา

บีทีเอสซีได้เปิดโอกาสให้สถาบันการศึกษาทั่วประเทศ รวมทั้งหน่วยงานในต่างประเทศ เข้าเยี่ยมชม ศึกษาดูงาน และรับฟังการบรรยาย เกี่ยวกับระบบขนส่งมวลชน การบริหารงานรถไฟฟ้า การเดินรถไฟฟ้า และการซ่อมบำรุงรักษา เพื่อเป็นการให้ความรู้แก่นักเรียนนักศึกษา โดยตั้งแต่เดือน เมษายน 2563 – มีนาคม 2564 มีจำนวนผู้เข้าศึกษาดูงานทั้งสิ้น 12 คณะ จำนวน 967 คน จำแนกได้ดังนี้ ระดับชั้นอนุบาล – ระดับชั้นประถม 5 คณะ จำนวน 813 คน และคณะเยี่ยมชมที่ขอรับฟังบรรยายสรุป ระดับอุดมศึกษา 4 คณะ จำนวน 104 คน หน่วยงานรัฐบาล 2 คณะ จำนวน 30 คน หน่วยงานเอกชน 1 คณะ จำนวน 20 คน

อนึ่ง ตั้งแต่นั้นปี 2563 ประเทศไทยและทุกประเทศทั่วโลก ประสบภัยพิบัติการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) บีทีเอสซีได้ตระหนักถึงวิกฤติครั้งนี้ โดยเฝ้าระวังและติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด เนื่องจากรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ จึงได้จัดให้มีมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อดังกล่าว โดยการเพิ่มความถี่ในการฉีดพ่นน้ำยาฆ่าเชื้อในขบวนรถไฟฟ้า ทำความสะอาดจุดสัมผัสร่วมต่างๆ



อาทิ ทำความสะอาดตู้จำหน่ายตั๋วอัตโนมัติ รวบรวมเงินใต้ถุนและบันไดธรรมดา และทุกพื้นที่ที่ง่ายต่อการสัมผัส จัดให้มีแฮนด์เจลหรือแอลกอฮอล์ล้างมือทุกทางเข้าออกสถานีรถไฟฟ้า คัดกรองวัดอุณหภูมิผู้โดยสาร ซึ่งการดำเนินการต่างๆ นี้ บีทีเอสซีได้เริ่มดำเนินการมาตั้งแต่ปลายเดือนมกราคม ปี 2563 จนถึงปัจจุบันอย่างเข้มงวด ถึงแม้การเดินทางของประชาชนลดน้อยลงเป็นอย่างมาก และจากนโยบายของภาครัฐที่ขอให้หยุดอยู่กับบ้านลดการเดินทาง ทำงานจากที่บ้าน (Work From Home) ทำให้ปริมาณผู้โดยสารลดลงเป็นจำนวนมาก แต่บีทีเอสซียังคงให้บริการด้วยความถี่ในการเดินรถ 2 นาที 40 วินาที เพื่อให้มีขบวนรถไฟฟ้ามากพอที่ผู้โดยสารจะเลือกโดยสารหรือรอขบวนถัดไป เพื่อลดความหนาแน่นภายในขบวนรถไฟฟ้า ตามมาตรการรักษาระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) ตามนโยบายของรัฐบาล และเพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการช่วยลดการแพร่ระบาดของโรคไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) อีกทางหนึ่ง

11.2 นโยบายในการดำเนินงานความรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมของบริษัทจัดการ

11.2.1 นโยบายภาพรวม

บริษัทจัดการบริหารกองทุนภายใต้การจัดการด้วยความเป็นธรรม และคำนึงถึงความรับผิดชอบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดเป็นนโยบายที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าว ดังนี้

1. นโยบายในการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน
2. นโยบายธรรมาภิบาลการลงทุน

นโยบายทั้งสองแสดงออกถึงความตระหนักของบริษัทในฐานะนักลงทุนสถาบันที่จะร่วมผลักดันให้เกิดการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน รวมถึงให้ทุกฝ่ายร่วมยึดมั่นในการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยผู้ถือหุ้นสามารถดูรายละเอียดนโยบายทั้งสองของบริษัทเพิ่มเติมได้ที่ www.bblam.co.th

11.2.2 การดำเนินงาน

ผู้ถือหุ้นลงทุนสามารถติดตามข่าวสารการดำเนินงานตามนโยบายที่กำหนดได้บนเว็บไซต์ของบริษัท รวมถึงรายงานการปฏิบัติตามนโยบายธรรมาภิบาล

11.2.3 การดำเนินธุรกิจที่มีผลกระทบต่อความรับผิดชอบต่อสังคม

- ไม่มี -

11.2.4 กิจกรรมเพื่อประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

บริษัทจัดการยึดมั่นในวิสัยทัศน์ขององค์กร “เป็นสถาบันการเงินที่ได้รับความไว้วางใจจากผู้ลงทุนให้บริหารเงินลงทุน ด้วยความยึดมั่นในผลประโยชน์ของลูกค้าเป็นสำคัญ” ตลอดระยะเวลากว่า 29 ปี นับตั้งแต่จัดตั้งองค์กร พร้อมเป็นส่วนหนึ่งในการสนับสนุนความรับผิดชอบต่อสังคม ด้วยการดำเนินกิจการภายใต้หลักจริยธรรมและการจัดการที่ดี อันจะนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน

กิจกรรมเพื่อสังคมโดยรวม

บริษัทจัดการสนับสนุนโครงการ Care the Wild “ปลูกป้อง Plant & Protect” โดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย อันนับเป็น Collaboration Platform ที่เป็นกลไกเพื่อการระดมทุน เพื่อปลูกไม้ให้ได้ผืนป่าผ่านภาคีองค์กรเครือข่ายทั้งภาครัฐและเอกชน โดยที่มอบเงินจำนวน 120,000 บาท ร่วมปลูกต้นไม้



ในพื้นที่ป่าชุมชนบ้านหนองทิดสอน จังหวัดมหาสารคาม จำนวน 3 ไร่ เพื่อส่งเสริมการปลูกป่าใหม่ ปลูกป่าเสริมและดูแลป่า ทั้งมุ่งหวังเพิ่มรายได้ให้ชุมชนให้พึ่งพาตัวเองได้มากขึ้น โดยปลูกพืชเศรษฐกิจและพัฒนาให้พื้นที่ปลูกปามีระบบนิเวศที่สมดุลได้ในอนาคต สร้างความยั่งยืนให้เกิดขึ้นภายในชุมชน

นอกจากนี้ บริษัทจัดการยังเป็นสื่อกลางเชื่อมโยงระหว่างมูลนิธิ หรือหน่วยงานที่รับผิดชอบ ด้วยการจัดทำโครงการเพื่อสังคมกับนักลงทุนที่ต้องการการลงทุนระยะยาวในบริษัทที่มีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม สังคม มีบรรษัทภิบาลที่ดีและต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน อันจะนำไปสู่ผลตอบแทนที่ดีในระยะยาวอย่างยั่งยืน ผ่านกองทุนรวมคนไทยใจดี (BKIND) ซึ่งเป็นกองทุนแรกในประเทศไทยที่มอบรายได้จากค่าธรรมเนียมจัดการกองทุนร้อยละ 40 สนับสนุนโครงการสาธารณประโยชน์ต่างๆ ที่มุ่งสร้างอนาคตใหม่ให้สังคมไทยในประเด็นสำคัญ เช่น การศึกษา ความเหลื่อมล้ำในสังคม การทุจริตคอร์รัปชัน และสิ่งแวดล้อม

สำหรับกองทุน BKIND จัดตั้งขึ้นเมื่อเดือนตุลาคม 2557 ซึ่งในปีที่ 7 ในการบริหารกองทุน ภายใต้แนวคิดที่ว่า “กิจการที่มีกำไรและยั่งยืนต้องอยู่บนพื้นฐานของการประกอบธุรกิจ เพื่อยกระดับสังคมไทยอย่างแท้จริง” นับตั้งแต่จัดตั้ง กองทุนนี้มอบผลตอบแทนคืนสู่สังคม 53 โครงการ คิดเป็นจำนวนเงินเกือบ 42 ล้านบาท โดยในช่วงเดือนเมษายน 2563 ที่ผ่านมาบริษัทจัดการจัดกิจกรรมพิเศษด้วยความร่วมใจจากพนักงานร่วมกับกองทุน BKIND บันน้ำใจระดมเงินบริจาครวม 1 ล้านบาท ส่งมอบให้กับศูนย์โรคอุบัติใหม่ด้านคลินิก โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ เพื่อใช้ในการจัดซื้ออุปกรณ์ทางการแพทย์สำหรับรับมือกับการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19)

เช่นเดียวกับกองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นธรรมาภิบาลไทย (B-THAICG) นำรายได้ร้อยละ 40 ของค่าธรรมเนียมการจัดการกองทุนบริจาคให้กับหน่วยงานที่ตรงจุดเพื่อต่อต้านคอร์รัปชัน ตามวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งกองทุน B-THAICG อันสะท้อนให้เห็นถึงความใส่ใจ และมุ่งมั่นที่จะร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการต่อต้านคอร์รัปชันในสังคมไทย

กิจกรรมการให้ความรู้กับประชาชนและนักศึกษาทั่วประเทศ

ขณะเดียวกัน บริษัทจัดการยังให้ความสำคัญกับความรู้ ความเข้าใจและทักษะทางการเงิน (Financial Literacy) โดยเดินหน้าจัดกิจกรรมให้ความรู้กับประชาชนเกี่ยวกับการออมและวางแผนทางการเงินอย่างต่อเนื่อง โดยปีนี้เข้าสู่ปีที่ 4 สอดคล้องกับพันธกิจองค์กรที่ว่า “ทำให้ครอบครัวไทย มีความมั่นคงทางการเงิน” ผ่านการจัดกิจกรรม Investment Workshop ในกรุงเทพฯ รวมถึงการมอบความรู้ให้กับนิสิต นักศึกษา ตามสถาบันการศึกษาต่างๆ ครอบคลุมทั่วประเทศ ทั้งภาคเหนือ ภาคใต้ ภาคตะวันออก ภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดย BF Knowledge Center (ศูนย์ความรู้กองทุนบัวหลวง) ทั้งในรูปแบบการงานสัมมนา และสัมมนาออนไลน์ อันจะเป็นรากฐานที่แข็งแกร่งในการช่วยให้คนไทยมีคุณภาพชีวิตที่ดี ทั้งเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้เศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ ดังนี้

1. กิจกรรม Investment Workshop โดยกองทุนบัวหลวงจัดขึ้นเองในกรุงเทพฯ เพื่อให้ประชาชนที่สนใจเข้าร่วมกิจกรรม สำหรับในช่วงเดือนมกราคม – ธันวาคม 2563
2. กิจกรรมเดินสายให้ความรู้ในต่างจังหวัด โดยร่วมมือกับสถาบันการศึกษาสำคัญๆ ในจังหวัดต่างๆ ทั่วประเทศ จัดกิจกรรมให้ความรู้ด้านการออมและการลงทุน เพื่อให้ นักศึกษารวมถึงประชาชนในพื้นที่เข้าร่วมงาน สำหรับปี 2563 กิจกรรมภายใต้ชื่องาน “เปิดโลกลงทุนกับกองทุนบัวหลวง 2563”
3. การจัดกิจกรรมให้ความรู้ทางการเงิน ตามที่มีหน่วยงานต่างๆ ขอความร่วมมือ นอกเหนือจากกิจกรรมที่กองทุนบัวหลวงจัดขึ้นเอง



4. กิจกรรมให้ความรู้เรื่องการลงทุน ร่วมกับบมจ. ธนาคารกรุงเทพ และ บมจ.หลักทรัพย์บัวหลวง ในโครงการ “Stock Master University” (SMU) หัวข้อ “ก้าวแรกกับการลงทุนในกองทุนรวม”

กิจกรรมมอบน้ำใจตอบแทนสังคม

อีกหนึ่งกิจกรรมตอบแทนความดีกลับคืนสู่สังคมที่บริหารจัดการ โดยทีม BBL Distribution ร่วมกับธนาคารกรุงเทพ ทั้งภาคนครหลวงและภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศ มอบสิ่งของที่จำเป็นในการดำรงชีพให้กับประชาชน รวมถึงให้บริการตั้ง “ตู้มิตรคู่บ้าน” บริเวณจุดต่างๆ กระจายตามสาขาธนาคารกรุงเทพ รวมถึงมอบถุงยังชีพให้ชุมชน

12. การควบคุมภายใน และการบริหารจัดการความเสี่ยง

12.1 สรุปความเห็นของหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน/หัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทจัดการ

ความเห็นของหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทจัดการ

จากการประเมินระบบการกำกับดูแลการปฏิบัติงานภายในบริษัทจัดการในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกองทุนเห็นว่า ระบบการกำกับดูแลมีความเหมาะสม โดยบริษัทจัดการได้จัดให้มีบุคลากรอย่างเพียงพอที่จะดำเนินการตามระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีระบบควบคุมและติดตามดูแลการดำเนินงานของผู้จัดการกองทุน ทำให้สามารถป้องกันทรัพย์สินของกองทุนจากการที่มีกรรมการ/ผู้บริหารนำไปใช้โดยมิชอบหรือโดยไม่มีอำนาจ การทำธุรกรรมกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง และบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน รวมถึงการกำกับดูแลในด้านต่างๆ อย่างเหมาะสมแล้วเช่นกัน

ความเห็นของหัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทจัดการ

ฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบและประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในของฝ่ายงานต่างๆ ที่รับผิดชอบในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน ให้เป็นไปตามขั้นตอนการปฏิบัติงานที่กำหนด โดยการตรวจสอบและประเมินระบบการควบคุมภายในนี้เป็นไปตามแผนงานการตรวจสอบประจำปีที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ เนื่องจากฝ่ายตรวจสอบภายในเป็นฝ่ายงานที่มีความอิสระในการดำเนินงาน จึงรายงานผลการปฏิบัติงานโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ จากการประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน ฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเห็นว่าระบบการควบคุมภายใน ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานมีความรัดกุมและเหมาะสม ไม่พบข้อบกพร่องที่เกี่ยวกับระบบควบคุมภายในที่เกี่ยวกับการจัดการกองทุนที่เป็นสาระสำคัญ มีการมอบหมายบุคลากรให้ปฏิบัติหน้าที่อย่างเพียงพอและแบ่งแยกหน้าที่ความรับผิดชอบอย่างชัดเจน ทำให้สามารถปฏิบัติงานตามระบบการควบคุมภายในอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีการติดตามควบคุมดูแลการดำเนินงานของผู้บริหารทรัพย์สินอย่างเหมาะสม

12.2 หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน/หัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทจัดการ

12.2.1 หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทจัดการ

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



ชื่อ-สกุล	ประวัติการศึกษา	ประสบการณ์การทำงาน และการฝึกอบรมที่เกี่ยวข้อง	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	เป็นศูนย์กลางการกำกับดูแลการดำเนินงาน ธุรกิจของบริษัทจัดการให้เป็นไปตาม กฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ นโยบาย และข้อกำหนดของหน่วยงานทางการที่ เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ต. ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย หรือหน่วยงานทางการอื่นที่เกี่ยวข้องกับ การดำเนินงานของบริษัทจัดการ

- (2) ในการประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 6/2555 ได้พิจารณาคุณสมบัติ วุฒิการศึกษา ประสบการณ์ และการอบรมของนายสุธีร์ คันธารวงสกุล แล้ว เห็นว่าเหมาะสมจึงแต่งตั้งให้เป็นผู้รับผิดชอบสูงสุดในหน่วยงาน Compliance & Legal เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของหน่วยงาน ทางการที่กำกับดูแลการประกอบธุรกิจของบริษัท
- (3) หน่วยงาน Compliance & Legal ทำหน้าที่กำกับดูแลการปฏิบัติงาน เป็นหน่วยงานที่ขึ้นโดยตรงกับ คณะกรรมการของบริษัท ดังนั้น ในการแต่งตั้ง ถอดถอน และโยกย้ายผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้า หน่วยงานนี้ จึงต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท

12.2.2 หัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทจัดการ

- (1) นางสาวสิริมา ประภาพานิชย์ เป็นผู้รับผิดชอบสูงสุดในฝ่ายตรวจสอบภายใน ทำหน้าที่ตรวจสอบและ ประเมินความเสี่ยงของระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ของบริษัท โดยมีคุณสมบัติของผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายใน

ชื่อ-สกุล	ประวัติการศึกษา	ประสบการณ์การทำงาน และการฝึกอบรมที่เกี่ยวข้อง	หน้าที่ความรับผิดชอบ
นางสาวสิริมา ประภาพานิชย์	<u>ปริญญาโท</u> บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ <u>ปริญญาตรี</u> บัญชีบัณฑิต มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ และ นิติศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช	<u>ประสบการณ์ทำงาน</u> – Assistant Managing Director, Head of Internal Audit บลจ.บัวหลวง – Head of Internal Audit บมจ.โตเกียวมารีนประกันภัย (ประเทศไทย) <u>การฝึกอบรมที่เกี่ยวข้อง</u> – COSO Internal Control – IT risk and IT Governance	ตรวจสอบและประเมินการปฏิบัติงาน ด้านต่างๆ อย่างเป็นอิสระ เพื่อให้มั่นใจว่า ระบบการควบคุมภายในด้านต่างๆ ดำเนินการ อย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล พร้อมทั้งให้ข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงแก้ไข ให้การปฏิบัติงานมีความรัดกุมและเหมาะสม

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



13. การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

13.1 รายการระหว่างกองทุนกับบริษัทจัดการและบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน

13.1.1 รุกรรรมระหว่างกองทุนกับบริษัทจัดการและบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลที่เกี่ยวข้อง	วันที่ทำธุรกรรม	ประเภทธุรกรรม	ชื่อทรัพย์สิน	ประเภททรัพย์สิน	ชื่อผู้ออก	อัตราผลตอบแทน	มูลค่า (ล้านบาท)
ธ.กรุงเทพ	1 ก.ย. 63	ซื้อหลักทรัพย์สินบุคคลที่เกี่ยวข้อง	CB20D03C	พันธบัตร	ธนาคารแห่งประเทศไทย	0.48%	124.85

13.1.2 ความจำเป็นและสมเหตุสมผล

รายการระหว่างกองทุนกับบริษัทจัดการและบุคคลที่เกี่ยวข้องดังกล่าวข้างต้นเป็นไปตามเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไปและในราคาตลาด

13.1.3 นโยบายการทำธุรกรรมระหว่างกัน และแนวโน้มการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

บริษัทจัดการอาจมีความจำเป็นในการทำรายการระหว่างกันกับบุคคลที่เกี่ยวข้องในอนาคต หากเกิดกรณีดังกล่าวบริษัทจัดการจะกำหนดเงื่อนไขต่าง 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 รุกรรรมระหว่างกองทุนกับผู้ดูแลผลประโยชน์และบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน

- 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 ข้อมูลการรับผลประโยชน์ตอบแทนเนื่องจากการที่กองทุนให้บริการบุคคลอื่น

บริษัทที่ให้ผลประโยชน์	ผลประโยชน์ที่ได้รับ	เหตุผลในการรับผลประโยชน์
ธนาคารแห่งอเมริกาเนชั่นแนล แอสโซซิเอชั่น	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
ธนาคารซีดีแบงก์ 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.ธนาคารธนชาติ	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.ธนาคารทหารไทยธนชาติ	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 เคจีไอ (ประเทศไทย)	Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน

ส่วนที่ 4

ฐานะการเงิน
และผลการดำเนินงาน

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





ส่วนที่ 4

ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

14. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

14.1 สรุปรายงานการสอบบัญชี

ผู้สอบบัญชีได้ให้ความเห็นสำหรับงบการเงินในรอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2564 อย่างไม่มีเงื่อนไข ดังนี้

ผู้สอบบัญชีให้ความเห็นว่า งบการเงินของกองทุนแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564 ผลการดำเนินงาน การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ และกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญ ตามแนวปฏิบัติทางบัญชีสำหรับกองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์ ทริสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ กองทุนรวม โครงสร้างพื้นฐาน และทริสต์เพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่กำหนดโดยสมาคมบริษัทจัดการลงทุนและ ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

โดย บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด



14.2 ตารางสรุปงบการเงิน

งบดุล ณ วันที่ 31 มีนาคม

(หน่วย : บาท)

	2564		2563		2562	
	บาท	ร้อยละของ สินทรัพย์รวม	บาท	ร้อยละของ สินทรัพย์รวม	บาท	ร้อยละของ สินทรัพย์รวม
สินทรัพย์						
เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิตาม มูลค่ายุติธรรม (ราคาทุน: 61,724 ล้านบาท (2563 : 61,472 ล้านบาท 2562 : 61,432 ล้านบาท))	44,790,000,000	98.48	52,410,000,000	98.03	59,100,000,000	98.04
เงินลงทุนในหลักทรัพย์ตามมูลค่ายุติธรรม (ราคาทุน: 604 ล้านบาท (2563: 957 ล้านบาท 2562: 1,105 ล้านบาท))	604,568,151	1.33	958,506,834	1.84	1,106,545,817	1.84
เงินฝากธนาคาร	67,907,912	0.15	38,987,357	0.11	66,972,989	0.11
ลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	12,560,264	0.03	50,012,453	0.09	-	0.00
ดอกเบี้ยค้างรับ	5,691	0.00	44,774	0.00	82,840	0.00
สินทรัพย์อื่น	4,403,109	0.01	4,066,558	0.01	4,831,122	0.01
รวมสินทรัพย์	45,479,445,127	100.00	53,461,617,976	100.00	60,278,432,768	100.00
หนี้สิน						
เจ้าหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	-	-	-	-	141,433,034	0.23
เจ้าหนี้อื่นและค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	144,366,380	0.32	24,797,200	0.05	9,585,938	0.02
ภาษีธุรกิจเฉพาะค้างจ่าย	694,034	0.00	542,300	0.00	6,015,255	0.01
หนี้สินอื่น	12,475,159	0.03	28,231,553	0.05	2,081,899	0.00
รวมหนี้สิน	157,535,573	0.35	53,571,053	0.10	159,116,126	0.26
สินทรัพย์สุทธิ	45,321,909,554	99.65	53,408,046,923	99.90	60,119,316,642	99.74
ทุนจดทะเบียน						
หน่วยลงทุน 5,788,000,000 หน่วย มูลค่าหน่วยละ 9.6920 บาท (2563: 10.0810 บาท 2562: 10.6110 บาท)	56,097,296,000	123.34	58,348,828,000	109.14	61,416,468,000	101.89
ทุนที่ได้รับจากผู้ถือหน่วยลงทุน	56,097,296,000	123.34	58,348,828,000	109.14	61,416,468,000	101.89
กำไร (ขาดทุน) สะสม	(10,775,386,446)	(23.69)	(4,940,781,077)	(9.24)	(1,297,151,358)	(2.15)
สินทรัพย์สุทธิ	45,321,909,554	99.65	53,408,046,923	99.90	60,119,316,642	99.74
สินทรัพย์สุทธิต่อหน่วย	7.8303		9.2273		10.3868	



งบกำไรขาดทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม

(หน่วย : บาท)

	2564		2563		2562	
	บาท	ร้อยละของ รายได้รวม	บาท	ร้อยละของ รายได้รวม	บาท	ร้อยละของ รายได้รวม
รายได้จากการลงทุน						
รายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อ และโอนสิทธิรายได้สุทธิ*	2,107,794,176	99.77	4,798,391,947	99.58	4,603,000,520	99.62
ดอกเบี้ยรับ	4,811,096	0.23	20,352,140	0.42	17,652,577	0.38
รวมรายได้	2,112,605,272	100.00	4,818,744,087	100.00	4,620,653,097	100.00
ค่าใช้จ่าย						
ค่าธรรมเนียมการจัดการ	42,047,045	1.99	47,814,144	0.99	52,830,373	1.14
ค่าธรรมเนียมผู้ดูแลผลประโยชน์	11,212,545	0.53	12,750,438	0.26	14,088,099	0.30
ค่าธรรมเนียมนายทะเบียนหน่วยลงทุน	4,455,704	0.21	5,112,377	0.11	5,350,000	0.12
ค่าธรรมเนียมวิชาชีพ	8,927,187	0.43	8,390,931	0.17	12,544,041	0.27
ค่าใช้จ่ายภาษีจากการลงทุน	58,574	0.00	77,297	0.00	-	-
ค่าใช้จ่ายอื่น	8,466,753	0.40	14,585,715	0.30	10,459,823	0.23
รวมค่าใช้จ่าย	75,167,808	3.56	88,730,901	1.84	95,272,336	2.06
รายได้จากการลงทุนสุทธิ	2,037,437,464	96.44	4,730,013,186	98.16	4,525,380,761	97.94
รายการขาดทุนสุทธิจากเงินลงทุน						
รายการขาดทุนสุทธิจากการวัดมูลค่าเงินลงทุน	(7,872,042,832)	(372.62)	(6,729,850,906)	(139.66)	(6,300,031,837)	(136.35)
การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจาก การดำเนินงาน	(5,834,605,368)	(276.18)	(1,999,837,720)	(41.50)	(1,774,651,076)	(38.41)
	บาท	ร้อยละของ รายได้จาก ค่าโดยสาร	บาท (ปรับปรุง) ¹	ร้อยละของ รายได้จาก ค่าโดยสาร	บาท (ปรับปรุง) ¹	ร้อยละของ รายได้จาก ค่าโดยสาร
*รายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและ โอนสิทธิรายได้สุทธิ						
รายได้จากค่าโดยสาร	3,714,868,539	100.00	6,814,244,379	100.00	6,962,495,261	100.00
หัก: ค่าใช้จ่ายพนักงาน	(561,990,363)	(15.13)	(693,011,991)	(10.17)	(785,443,493)	(11.28)
ค่าซ่อมบำรุง	(467,452,026)	(12.58)	(466,027,168)	(6.84)	(467,616,564)	(6.72)
ค่าสาธารณูปโภค	(321,653,921)	(8.66)	(372,874,717)	(5.47)	(384,220,263)	(5.52)
ค่าเบี้ยประกันภัยทรัพย์สิน	(19,395,805)	(0.52)	(17,300,590)	(0.25)	(21,500,589)	(0.31)
ค่าใช้จ่ายในการขาย	(66,607,755)	(1.79)	(69,667,987)	(1.02)	(68,229,041)	(0.98)
ค่าใช้จ่ายในการบริหารและอื่นๆ	(77,186,184)	(2.08)	(92,613,187)	(1.36)	(124,404,601)	(1.79)
รายจ่ายฝ่ายทุน	(92,788,309)	(2.50)	(304,356,792)	(4.47)	(508,080,190)	(7.30)
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	(1,607,074,363)	(43.26)	(2,015,852,432)	(29.58)	(2,359,494,741)	(33.89)
รายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและ โอนสิทธิรายได้สุทธิ	2,107,794,176	56.74	4,798,391,947	70.42	4,603,000,520	66.11

¹ ปรับปรุงรายการค่าใช้จ่ายในการขายบางรายการ เนื่องจากมีการจัดประเภทใหม่ไปอยู่ในค่าใช้จ่ายในการบริหารและอื่นๆ ตั้งแต่วันที่ 2563 เพื่อการเปรียบเทียบ



งบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม

(หน่วย : บาท)

	2564	2563	2562
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน			
การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงาน	(5,834,605,368)	(1,999,837,720)	(1,774,651,076)
ปรับกระทบการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงาน ให้เป็นเงินสดสุทธิจาก กิจกรรมดำเนินงาน			
การเพิ่มขึ้นของเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	(251,835,504)	(40,029,496)	-
การซื้อเงินลงทุนในหลักทรัพย์	(2,516,848,040)	(4,612,253,030)	(6,626,799,532)
การขายเงินลงทุนในหลักทรัพย์	2,875,000,000	4,780,000,000	6,545,000,000
การซื้อและขายเงินลงทุนในหลักทรัพย์สุทธิ	358,151,960	167,746,970	(81,799,532)
ลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิลดลง (เพิ่มขึ้น)	37,452,189	(50,012,453)	59,783,921
ลูกหนี้จากดอกเบี้ยค้างรับลดลง (เพิ่มขึ้น)	39,083	38,066	(9,301)
สินทรัพย์อื่น (เพิ่มขึ้น) ลดลง	(336,551)	764,564	117,164
เจ้าหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ (ลดลง) เพิ่มขึ้น	-	(141,433,034)	141,433,034
เจ้าหนี้อื่นและค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้น	119,569,180	15,211,262	2,677,649
ภาษีธุรกิจเฉพาะค้างจ่ายเพิ่มขึ้น (ลดลง)	151,734	(5,472,955)	1,813,717
หนี้สินอื่น (ลดลง) เพิ่มขึ้น	(15,756,394)	26,149,654	50,768
ส่วนลดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์ตัดจำหน่าย	(4,420,605)	(19,529,397)	(16,300,334)
รายการขาดทุนสุทธิจากการวัดมูลค่าเงินลงทุน	7,872,042,832	6,729,850,906	6,300,031,837
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	2,280,452,556	4,683,446,367	4,633,147,847
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน			
การจ่ายคืนมูลค่าหน่วยลงทุนจากการลงทุน	(2,251,532,001)	(3,067,639,999)	-
การแบ่งปันส่วนทุนให้ผู้ถือหน่วยลงทุน	-	(1,643,792,000)	(4,694,068,000)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(2,251,532,001)	(4,711,431,999)	(4,694,068,000)
เงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	28,920,555	(27,985,632)	(60,920,153)
เงินฝากธนาคารต้นปี	38,987,357	66,972,989	127,893,142
เงินฝากธนาคารปลายปี	67,907,912	38,987,357	66,972,989



14.3 อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม

	2564	2563	2562
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	4.38	19.63	7.48
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	4.35	19.55	7.45
อัตราส่วนความสามารถในการหากำไร (ร้อยละ)			
อัตราส่วนรายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิต่อรายได้รวม	99.77	99.58	99.62
อัตราส่วนรายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิต่อรายได้ค่าโดยสาร	56.74	70.42	66.11
อัตราส่วนค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวมต่อรายได้ค่าโดยสาร	43.26	29.58	33.89
อัตราส่วนค่าใช้จ่ายรวมต่อรายได้รวม	3.56	1.84	2.06
อัตราส่วนรายได้จากการลงทุนสุทธิต่อรายได้รวม	96.44	98.16	97.94
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น* (ร้อยละ)	4.13	8.33	7.14
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์** (ร้อยละ)	4.12	8.32	7.13
อัตราการหมุนของสินทรัพย์*** (เท่า)	0.04	0.08	0.07
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน			
อัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์สุทธิ (เท่า)	0.003	0.001	0.003
อัตราการจ่ายเงินให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน**** (ร้อยละ)	87.50	94.83	99.76

* อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้นคำนวณจากรายได้จากการลงทุนสุทธิหารด้วยส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย ((ส่วนของผู้ถือหุ้นต้นงวด+ส่วนของผู้ถือหุ้นปลายงวด)/2)

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

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

**** อัตราการจ่ายเงินให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนคำนวณจากเงินปันผลและเงินคืนทุนที่ประกาศจ่ายสำหรับผลการดำเนินงานในงวดที่เกี่ยวข้องหารด้วยรายได้จากการลงทุนสุทธิ (โดยไม่รวมรายการกำไร(ขาดทุน)สุทธิจากการวัดมูลค่าเงินลงทุน)



15.ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

การวิเคราะห์และคำอธิบายของบริษัทจัดการ (Management Discussion and Analysis : MD&A)

15.1 การวิเคราะห์การดำเนินงานที่ผ่านมา

การวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานในส่วนนี้ ควรอ่านคู่กับงบการเงินสำหรับปี 2563/64 งบการเงินสำหรับปี 2562/63 พร้อมทั้งหมายเหตุประกอบงบการเงินสำหรับปีนั้น ๆ

15.1.1 ภาพรวมของการดำเนินงานและการเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญ

- ภาพรวมของการดำเนินงาน

สำหรับปี 2563/64 กองทุนได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ทำให้รายได้รวมจากการลงทุน เท่ากับ 2,112.61 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 56.16 จากปี 2562/63 เนื่องจากรายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิลดลงร้อยละ 56.07 จากปีก่อน อยู่ที่ 2,107.79 ล้านบาท จากจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าลดลง สำหรับอัตราส่วนรายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิต่อรายได้รวมสำหรับปี 2563/64 เท่ากับร้อยละ 99.77 เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากร้อยละ 99.58 ในปีก่อน เนื่องจากรายได้ดอกเบี้ยที่ลดลง

กองทุนมีค่าใช้จ่ายรวมสำหรับปี 2563/64 เท่ากับ 75.17 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 15.29 จากปีก่อน สาเหตุหลักเนื่องจากค่าธรรมเนียมในการบริหารกองทุนลดลง และค่าใช้จ่ายในการปิดสมุดทะเบียนเพื่อจ่ายเงินให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนลดลง รวมถึงไม่มีค่าจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนประจำปี ทำให้อัตราส่วนค่าใช้จ่ายรวมต่อรายได้รวมสำหรับปี 2563/64 เท่ากับร้อยละ 3.56 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 1.84 ในปีก่อน เนื่องจากรายได้รวมที่ลดลง

กองทุนมีรายได้จากการลงทุนสุทธิสำหรับปี 2563/64 เท่ากับ 2,037.44 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 56.93 จากปีก่อน สาเหตุหลักมาจากรายได้รวมที่ลดลงดังอธิบายข้างต้น อัตราส่วนรายได้จากการลงทุนสุทธิต่อรายได้รวมสำหรับปี 2563/64 เท่ากับ ร้อยละ 96.44 ลดลงจากร้อยละ 98.16 ในปี 2562/63

สำหรับปี 2563/64 สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2564 กองทุนมีการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงาน (5,834.61) ล้านบาท เนื่องจากกองทุนมีการรับรู้รายการขาดทุนสุทธิจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนจำนวน 7,872.04 ล้านบาท จากมูลค่าเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิตามมูลค่ายุติธรรมลดลงมาอยู่ที่ 44,790.00 ล้านบาท จาก 52,410.00 ล้านบาทในปีก่อน จากการประเมินมูลค่าทรัพย์สิน สาเหตุหลักเนื่องมาจากผลกระทบของ COVID-19 รอบใหม่ รวมถึงมีการปรับปรุงสมมติฐานต่างๆ ให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสถานการณ์ในปัจจุบันมากขึ้น (อาทิ การปรับลดประมาณการอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ การปรับลดจำนวนนักท่องเที่ยวใน กทม. การปรับลดอัตราเงินเฟ้อ การชะลอการปรับอัตราค่าโดยสารระบบรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนหลัก การปรับปรุงการเปิดรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ รวมถึงการปรับปรุงอัตราค่าแรกเข้าของรถไฟฟ้าสายอื่น เป็นต้น) ซึ่งส่งผลต่อการประมาณการผลการดำเนินงานของรถไฟฟ้า บีทีเอสตั้งแต่ปี 2564/65 จนถึงสิ้นสุดสัญญาสัมปทาน

- การเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญ

วันที่ 1 เมษายน 2563 บีทีเอสซีได้ประกาศสิ้นสุดโปรโมชั่นค่าโดยสารของบัตรโดยสารประเภทเติมเงิน โดยให้เก็บในราคา 16-44 บาท (เท่ากับค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ (Effective Fare))

**งบกำไรขาดทุน**

รายได้รวมสำหรับปี 2563/64 เท่ากับ 2,112.61 ล้านบาท ลดลงจาก 4,818.74 ล้านบาท ในปี 2562/63 จำนวน 2,706.13 ล้านบาท หรือร้อยละ 56.16 เนื่องจากรายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักตามสัญญาสัมปทานลดลง

- 1) รายได้ค่าโดยสารสำหรับปี 2563/64 ที่ลดลงจำนวน 3,099.37 ล้านบาท หรือร้อยละ 45.48 เท่ากับ 3,714.87 ล้านบาท จาก 6,814.24 ล้านบาท ในปี 2562/63 สาเหตุหลักมาจากผลกระทบของ COVID-19 ตั้งแต่เมษายน 2563 และ การระบอบใหม่เรื่อยมาตลอดทั้งปี สะท้อนถึงกิจกรรมนอกบ้านที่ลดลงนักท่องเที่ยวลดลง และการทำงานจากที่บ้านมากขึ้น ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารรวมลดลง 112.03 ล้านเที่ยวคน หรือร้อยละ 47.28 จากปีก่อน เป็น 124.91 ล้านเที่ยวคน แต่ถึงแม้จำนวนผู้โดยสารจะลดลงในปีนี่ยังมีการเปิดให้บริการเต็มรูปแบบของส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือและสถานีศูนย์เทคโนโลยีเพิ่มเติมด้วย แต่บางส่วนหักลบกับ
- 2) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสำหรับปี 2563/64 ที่ลดลงจำนวน 408.78 ล้านบาท หรือร้อยละ 20.28 เท่ากับ 1,607.07 ล้านบาท จาก 2,015.85 ล้านบาท ในปีก่อน (รายละเอียดค่าใช้จ่ายแจกแจงในหัวข้อ 14.2 ตารางสรุปงบการเงิน ในงบกำไรขาดทุนข้างต้น) สาเหตุหลักมาจาก
 - รายจ่ายฝ่ายทุนลดลง 211.57 ล้านบาท หรือร้อยละ 69.51 โดยรายจ่ายหลักสำหรับปี 2563/64 เป็นค่าปรับปรุงระบบการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร (Automatic Fare Collection (AFC) upgrade) 32.88 ล้านบาท ค่าปรับปรุงสถานี 25.54 ล้านบาท และค่ารถไฟใหม่ 6.32 ล้านบาท ขณะที่รายจ่ายหลักสำหรับปี 2562/63 เป็นค่ารถไฟใหม่ 161.35 ล้านบาท ค่าปรับปรุงคลื่นวิทยุสื่อสาร 42.24 ล้านบาท ค่าปรับปรุงระบบการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร (Automatic Fare Collection (AFC) upgrade) 31.46 ล้านบาท
 - ค่าใช้จ่ายพนักงานลดลง 131.02 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 18.91 เนื่องจากการจ่ายโบนัสลดลง การไม่ปรับฐานเงินเดือน และการปันส่วนค่าใช้จ่ายลดลงจากการเปิดส่วนต่อขยายใหม่สายสีเขียว และ
 - ค่าสาธารณูปโภคลดลง 51.22 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 13.74 เนื่องจากการซ่อมแซมการเดินรถไฟฟ้าน้ำตาลลงในช่วงโควิด และจำนวนผู้โดยสารลดลงทำให้รถไฟฟ้าน้ำตาลลง รวมถึงค่ารักษาความปลอดภัยลดลง

ค่าใช้จ่ายรวมสำหรับปี 2563/64 เท่ากับ 75.17 ล้านบาท (ประกอบด้วยค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายในการบริหารกองทุน 66.64 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายอื่น 8.53 ล้านบาท) ลดลง 13.56 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.29 จากจำนวน 88.73 ล้านบาท ในปี 2562/63 (ประกอบด้วยค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายในการบริหารกองทุน 74.07 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายอื่น 14.66 ล้านบาท) สาเหตุหลักเนื่องจากค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายในการบริหารกองทุนลดลง



และค่าใช้จ่ายในการปิดสมุดทะเบียนเพื่อจ่ายเงินให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนลดลง รวมถึงไม่มีค่าจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนประจำปี

รายการขาดทุนสุทธิจากการวัดมูลค่าเงินลงทุน ในปี 2563/64 เท่ากับ 7,872.04 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการปรับมูลค่าเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิลดลงให้เป็นไปตามมูลค่ายุติธรรม (44,790.00 ล้านบาท จากเดิม 52,410.00 ล้านบาท) จากการประเมินมูลค่าทรัพย์สินใหม่ดังกล่าวก่อนหน้า

การวิเคราะห์อัตราส่วนความสามารถในการหากำไร

สำหรับปี 2563/64 กองทุนมีอัตราส่วนรายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิต่อรายได้รวม เท่ากับร้อยละ 99.77 เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.19 จากร้อยละ 99.58 สำหรับปี 2562/63 เนื่องจากสัดส่วนดอกเบี้ยรับลดลง เมื่อวิเคราะห์อัตราส่วนรายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิต่อรายได้ค่าโดยสารสำหรับปี 2563/64 เท่ากับร้อยละ 56.74 ลดลงร้อยละ 13.68 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2562/63 ที่ร้อยละ 70.42 เนื่องจากรายได้ลดลงมากกว่าการลดลงของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม โดยอัตราส่วนค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวมต่อรายได้ค่าโดยสารสำหรับปี 2563/64 เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.68 เป็นร้อยละ 43.26 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2562/63 ที่ร้อยละ 29.58

อัตราส่วนค่าใช้จ่ายรวมต่อรายได้รวมในปี 2563/64 เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.72 เป็นร้อยละ 3.56 จากร้อยละ 1.84 ในปี 2562/63 สาเหตุหลักเนื่องจากปี 2563/64 รายได้รวมลดลงมากกว่าการลดลงของค่าใช้จ่ายรวม

เมื่อพิจารณาอัตราส่วนรายได้จากการลงทุนสุทธิต่อรายได้รวมสำหรับปี 2563/64 เท่ากับร้อยละ 96.44 ลดลงร้อยละ 1.72 จากร้อยละ 98.16 ในปี 2562/63 เนื่องจากรายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิลดลง

15.1.3 ความสามารถในการบริหารทรัพย์สิน

งบดุล

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564 กองทุนมีสินทรัพย์รวมจำนวน 45,479.45 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ 44,790.00 ล้านบาท (ลดลง 7,620.00 ล้านบาท หรือร้อยละ 14.54 จาก 52,410.00 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 จากการประเมินมูลค่า) เงินลงทุนในหลักทรัพ์และเงินฝากธนาคาร 672.48 ล้านบาท (ลดลง 325.01 ล้านบาท หรือร้อยละ 32.58 จาก 997.49 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563) และสินทรัพย์อื่น 16.97 ล้านบาท (ลดลง 37.15 ล้านบาท หรือร้อยละ 68.65 จาก 54.12 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 สาเหตุหลักมาจากยอดลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิลดลง) รวมมีสินทรัพย์รวมลดลง 7,982.17 ล้านบาท หรือร้อยละ 14.93 จาก 53,461.62 ล้านบาท ณ 31 มีนาคม 2563

สินทรัพย์สุทธิ (NAV) ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564 เท่ากับ 45,321.91 ล้านบาท ลดลง 8,086.14 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.14 จาก 53,408.05 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 สินทรัพย์สุทธิ (NAV) ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564 คิดเป็น 7.8303 บาทต่อหน่วย ลดลง 1.3970 บาทต่อหน่วย

การวิเคราะห์อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน

กองทุนมีอัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ ในปี 2563/64 เท่ากับร้อยละ 4.12 ลดลงร้อยละ 4.20 จากร้อยละ 8.32 ในปี 2562/63 เนื่องจากในปี 2563/64 มีรายได้จากการลงทุนสุทธิลดลงมาก

สำหรับอัตรากาไรหมุนของสินทรัพย์ของกองทุน ในปี 2563/64 เท่ากับ 0.04 เท่า ลดลงจากปี 2562/63 เนื่องจากรายได้รวมที่ลดลง



15.1.4 ความสามารถในการชำระหนี้

งบดุล

หนี้สินรวมของกองทุน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564 มีจำนวน 157.54 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 103.97 ล้านบาท หรือร้อยละ 194.07 จาก 53.57 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 สาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายค้างจ่ายของสถานี เซ็นต์หลุยส์ (S4) ทั้งนี้ กองทุนไม่มีหนี้สินจากการกู้ยืมเงิน

การวิเคราะห์อัตราส่วนสภาพคล่อง

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564 กองทุนมีอัตราส่วนสภาพคล่อง เท่ากับ 4.38 เท่า ลดลงจาก 19.63 เท่า ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 ทั้งนี้เนื่องจากกองทุนมีสินทรัพย์หมุนเวียนลดลงรวมถึงมีหนี้สินระยะสั้นเพิ่มขึ้น

อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็วของกองทุน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564 เท่ากับ 4.35 เท่า ลดลงจาก 19.55 เท่า ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 ด้วยเหตุผลเช่นเดียวกับอัตราส่วนสภาพคล่องดังกล่าวข้างต้น

จากอัตราส่วนสภาพคล่องดังกล่าว กองทุนยังคงมีความสามารถในการชำระหนี้ระยะสั้นได้

15.1.5 สภาพคล่องและความเพียงพอของเงินทุน

งบกระแสเงินสด

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564 กองทุนมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 67.91 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 28.92 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 74.18 เมื่อเปรียบเทียบกับ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 ที่จำนวน 38.99 ล้านบาท

(1) แหล่งที่มาและใช้ไปของเงินทุน

สำหรับปี 2563/64 กองทุนมีเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 2,280.45 ล้านบาท ลดลง 2,403.00 ล้านบาท เมื่อเทียบกับปี 2562/63 ที่กองทุนมีเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 4,683.45 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจาก การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงานติดลบสูงกว่าปีก่อนมาก แต่บางส่วนหักกลับกับ

- รายการขาดทุนสุทธิจากการวัดมูลค่าเงินลงทุน ซึ่งเป็นรายการที่ไม่ใช่เงินสด
- การขายเงินลงทุนในหลักทรัพย์สุทธิสูงขึ้น
- รายการเจ้าหนี้และค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้น

แหล่งเงินทุนใช้ไปของกองทุนในปี 2563/64 เกิดจากกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน กองทุนมีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 2,251.53 ล้านบาท เป็นการจ่ายเงินลงทุนให้กับผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนทั้งสิ้น

(2) รายการจ่ายลงทุน

สำหรับปี 2563/64 กองทุนมีรายการจ่ายลงทุนสำหรับเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิจำนวน 92.79 ล้านบาท โดยแบ่งเป็น 1) ค่ารถไฟใหม่และอุปกรณ์เกี่ยวเนื่อง 6.32 ล้านบาท 2) ค่าเครื่องจักรและอุปกรณ์ 63.95 ล้านบาท 3) ค่าอะไหล่สำรอง 14.80 ล้านบาท และ 4) ค่าอุปกรณ์และเฟอร์นิเจอร์สำหรับสำนักงาน 7.72 ล้านบาท โดยแผนรายการจ่ายลงทุนหลักสำหรับค่าเครื่องจักรและอุปกรณ์แบ่งเป็น



- ค่าปรับปรุงระบบการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร (Automatic Fare Collection (AFC) upgrade) 32.88 ล้านบาท
- ค่าปรับปรุงสถานี 25.54 ล้านบาท

ทั้งนี้ รายจ่ายลงทุนที่เกิดขึ้นในปี 2563/64 ต่ำกว่าแผนรายจ่ายลงทุนที่ประมาณการไว้ที่ 118.00 ล้านบาท จำนวน 25.22 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจาก

- การชะลอค่าอุปกรณ์และเฟอร์นิเจอร์สำหรับสำนักงาน 10.62 ล้านบาท
- การชะลอค่าอะไหล่สำรอง 8.70 ล้านบาท
- การชะลอการชำระค่าปรับปรุงระบบการเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง (Automatic Fare Collection System and Relevant Equipment) 6.98 ล้านบาท

สำหรับปี 2562/63 กองทุนมีรายจ่ายลงทุนสำหรับเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ จำนวน 304.36 ล้านบาท โดยแบ่งเป็น 1) ค่ารถไฟใหม่และอุปกรณ์เกี่ยวเนื่อง 161.35 ล้านบาท 2) ค่าเครื่องจักรและอุปกรณ์ 82.26 ล้านบาท 3) ค่าอะไหล่สำรอง 35.65 ล้านบาท และ 4) อุปกรณ์และเฟอร์นิเจอร์สำหรับสำนักงาน 25.10 ล้านบาท โดยรายจ่ายลงทุนหลักค่าเครื่องจักรและอุปกรณ์สำหรับปี 2562/63 ประกอบด้วย

- ค่าปรับปรุงคลื่นความถี่ใหม่ของระบบวิทยุ 100.45 ล้านบาท
- ค่าปรับปรุงระบบการเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง (AFC System and Relevant Equipment) 31.46 ล้านบาท

ทั้งนี้ รายจ่ายลงทุนที่เกิดขึ้นในปี 2562/63 ต่ำกว่าแผนรายจ่ายลงทุนที่ประมาณการไว้ที่ 495.85 ล้านบาท จำนวน 191.49 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจาก

- การชะลอการชำระค่าปรับปรุงระบบการเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง (Automatic Fare Collection System and Relevant Equipment) 85.06 ล้านบาท
- การปรับลดและชะลอค่าปรับปรุงทางขึ้น-ลงสถานี 42.58 ล้านบาท
- การปรับลดค่าใช้จ่ายในการชำระค่ารถไฟและอุปกรณ์เกี่ยวเนื่อง 28.94 ล้านบาท

(3) ความสามารถในการจัดหาแหล่งเงินทุนเพิ่มเติม

กองทุนคาดว่าจะยังมีเงินทุนเพียงพอ เพื่อใช้ในการดำเนินงานโดยไม่ต้องมีการกู้ยืมเงิน แต่ถ้าหากกองทุนมีความจำเป็นที่จะกู้ยืมเงิน กองทุนก็คาดว่าจะทำได้ไม่ยาก เนื่องจากอัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์ยังอยู่ในสัดส่วนที่ต่ำดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น

(4) ความสามารถในการชำระหนี้และการปฏิบัติตาม Covenant

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564 หนี้สินรวมของกองทุน มีจำนวน 157.54 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 103.97 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 194.07 จาก 53.57 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 สาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายค้างจ่ายของสถานีเซนต์หลุยส์ (S4) ทั้งนี้ กองทุนไม่มีหนี้สินจากการกู้ยืมเงิน

การวิเคราะห์อัตราส่วนนโยบายทางการเงิน

กองทุนมีอัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์สุทธิ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564 เท่ากับ 0.003 เท่า หรือกองทุนมีสินทรัพย์สุทธิต่ำกว่าหนี้สินมาก แสดงว่ากองทุนมีความสามารถในการจัดหาเงินทุนจากหนี้สินได้อีกมาก



15.1.6 การจ่ายเงินให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนของกองทุน

การจ่ายเงินให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนของกองทุน สำหรับผลการดำเนินงานในรอบปีบัญชี 2563/64 เป็นการจ่ายคืนทุนครั้งที่ 9-11 รวมเป็นเงินคืนทุนทั้งสิ้น 0.308 บาท/หน่วย สำหรับผลการดำเนินงานในรอบปีบัญชี 2562/63 จะเป็นผลรวมของการจ่ายเงินปันผลครั้งที่ 24-25 รวมเป็นเงินปันผล 0.284 บาท/หน่วย และการจ่ายคืนเงินลงทุนครั้งที่ 5-8 รวมเป็นเงินคืนทุน 0.491 บาท/หน่วย รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 0.775 บาท/หน่วย รายละเอียดเพิ่มเติมตามตารางในหัวข้อ 8.3.2 ประวัติการจ่ายเงินปันผล และการจ่ายคืนเงินลงทุน

หมายเหตุ : มูลค่าทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่กองทุนลงทุนจะลดลงตามอายุสิทธิในรายได้สุทธิดังกล่าวที่เหลืออยู่ โดยผู้ถือหน่วยลงทุนจะได้รับเงินจากการลงทุนในรูปของเงินปันผลและจากการคืนเงินลงทุนด้วยการลดทุน

การวิเคราะห์อัตราส่วนนโยบายทางการเงิน

อัตราการจ่ายเงินให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนของกองทุน สำหรับรอบปีบัญชี 2563/64 เป็นการจ่ายคืนเงินลงทุนทั้งจำนวนร้อยละ 87.50 ของรายได้จากการลงทุนสุทธิ (ก่อนปรับปรุงรายการกำไร(ขาดทุน) สุทธิจากการวัดมูลค่าเงินลงทุน) โดยลดลงจากอัตราการจ่ายเงินให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนที่ร้อยละ 94.83 สำหรับรอบปีบัญชี 2562/63 เนื่องจากมีการกันเงินสำรองสำหรับค่าใช้จ่ายในการลงทุนในสถานะเงินด้อยค่าจำนวน 251.84 ล้านบาท

15.2 ปัจจัยหรือเหตุการณ์ที่อาจมีผลกระทบในอนาคต

15.2.1 แผนรายจ่ายลงทุน

บีทีเอสซีมีแผนรายจ่ายลงทุนสำหรับกองทุนในปี 2564/65 เป็นจำนวนทั้งสิ้น 90.28 ล้านบาท แบ่งเป็น 1) ค่ารถไฟฟ้าใหม่และอุปกรณ์เกี่ยวเนื่อง 2.04 ล้านบาท 2) ค่าเครื่องจักรและอุปกรณ์ 42.26 ล้านบาท 3) ค่าอะไหล่สำรอง 35.12 ล้านบาท และ 4) ค่าอุปกรณ์และเฟอร์นิเจอร์สำหรับสำนักงาน 10.86 ล้านบาท โดยแผนรายจ่ายลงทุนหลักสำหรับค่าเครื่องจักรและอุปกรณ์ จะเป็น ค่าปรับปรุงและซ่อมบำรุงสถานี 16.99 ล้านบาท ค่าปรับปรุงสถานีไฟฟ้าขับเคลื่อน (Traction Substation) 13.50 ล้านบาท และ ค่าปรับปรุงระบบการเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง (Automatic Fare Collection System and Relevant Equipments) 11.76 ล้านบาท

นอกจากนี้ ในปี 2564/65 กองทุนมีแผนการลงทุนในการปรับปรุงสถานีสะพานตากสิน 60.00 ล้านบาท โดยกองทุนจะบันทึกเงินลงทุนดังกล่าวเป็นเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

15.2.2 สัญญาซ่อมบำรุง

วันที่ 15 กันยายน 2557 บีทีเอสซีได้ทำสัญญาซ่อมบำรุงโครงการระบบขนส่งมวลชนกับซีเมนส์ เป็นระยะเวลา 15 ปี โดยมีระยะเวลาเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2558 ถึงวันที่ 4 ธันวาคม 2572 (สิ้นสุดสัญญาสัมปทาน) ภายใต้สัญญาดังกล่าว บีทีเอสซีมีภาระผูกพันเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาและค่าธรรมเนียมการจัดการอะไหล่ซ่อมบำรุงของโครงการ (ส่วนหลักและส่วนต่อขยายที่ 1 (ช่วงสะพานตากสิน - บางหว้า และช่วงอ่อนนุช - แบริ่ง)) (รวมงานซ่อมบำรุงรถไฟครั้งใหญ่ - Train overhaul ในอนาคต) ตลอดระยะเวลา 15 ปี โดยค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในแต่ละปีจะคำนวณโดยนำมูลค่าของสัญญาในปีที่ 1 ปรับเพิ่มขึ้นโดยอิงตามดัชนีราคาผู้บริโภคของแต่ละปี โดยมูลค่าของสัญญาฯ ในปีที่ 1 มีจำนวนเงินประมาณ 253 ล้านบาท และ 3 ล้านยูโร โดยภาระผูกพันดังกล่าวจะถูกบันทึกเป็นหนี้จากกองทุน ตามหลักเกณฑ์และข้อสมมติฐานที่เหมาะสม สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2564 กองทุนมีค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บภายใต้สัญญาซ่อมบำรุง เป็นจำนวนเงิน



227.72 ล้านบาท และ 2.92 ล้านยูโร (ปี 2562/63 : 240.23 ล้านบาท และ 3.09 ล้านยูโร) และวันที่ 23 พฤษภาคม 2559 บีทีเอสซีได้ทำสัญญาซ่อมบำรุงสำหรับรถไฟใหม่เพิ่มเติมโดยมีระยะเวลาเริ่มต้นตั้งแต่ช่วงทดสอบเดินรถ (Mobilization Period) ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2561 จนถึงสิ้นปีที่ 16 ของการบริการอย่างเต็มรูปแบบ (Full maintenance service) ซึ่งค่าใช้จ่ายของการบริการเต็มรูปแบบเรียกเก็บตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2562 โดยเรียกเก็บตามสัญญาเป็นเงินประมาณปีละ 72.52 ล้านบาท และ 1.27 ล้านยูโร และจะปรับเปลี่ยนโดยอิงตามดัชนีราคาผู้บริโภคของแต่ละปี โดยภาระผูกพันดังกล่าวจะถูกปันส่วนเพื่อเรียกเก็บจากกองทุน ตามหลักเกณฑ์และข้อสมมติฐานที่เหมาะสม กองทุนมีค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บภายใต้สัญญาซ่อมบำรุงรถไฟใหม่สำหรับปี 2563/64 เป็นจำนวนเงิน 10.66 ล้านบาท และ 0.18 ล้านยูโร (ปี 2562/63 : 9.46 ล้านบาท และ 0.07 ล้านยูโร)

15.2.3 คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ

เนื่องจากมีคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ที่ 3/2562 เรื่อง การดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษา ลงวันที่ 11 เมษายน 2562 (คำสั่ง คสช. ที่ 3/2562) มีรายละเอียดโดยสังเขป ดังนี้

- คสช. ได้ออกคำสั่ง คสช. ที่ 3/2562 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การเดินรถในโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเส้นทางหลัก (ช่วงหมอชิต-อ่อนนุช และ ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ-สะพานตากสิน) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายที่ 1 (ช่วงสะพานตากสิน - บางหว้า และช่วงอ่อนนุช - แบริ่ง) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายที่ 2 (ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต) เป็นไปอย่างต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) อำนาจความสะดวกสบายในการเดินทางของผู้โดยสาร และมีการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม เป็นธรรม และไม่เป็นภาระแก่ประชาชน
- คสช. ให้กระทรวงมหาดไทยแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์และดำเนินการเจรจาร่วมกับ BTSC (ผู้รับสัมปทาน) ในการแบ่งปันผลประโยชน์จากค่าโดยสาร รวมถึงหลักเกณฑ์อื่น เพื่อประโยชน์ในการรวมโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเส้นทางหลัก โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายที่ 1 และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายที่ 2 โดยให้การเจรจาแล้วเสร็จภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการ และเมื่อได้ข้อยุติแล้วให้ดำเนินการแก้ไขสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเส้นทางหลักให้แล้วเสร็จภายใน 30 วัน (ซึ่งได้มีการขยายระยะเวลาดังกล่าว)
- ณ ปัจจุบัน อยู่ระหว่างการนำเสนอให้คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ
- หากคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบแล้ว อาจทำให้มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างค่าโดยสารที่เรียกเก็บ ทั้งนี้ทางบริษัทจัดการจะจัดประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนเพื่อขอมติผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนและชี้แจงรายละเอียดต่อไป



16. รายงานของผู้ดูแลผลประโยชน์



รายงานของผู้ดูแลผลประโยชน์

เรียน ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน
กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกธร

ตามที่ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน) (“ธนาคารฯ”) ในฐานะผู้ดูแลผลประโยชน์ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกธร (“กองทุน”) ได้ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ดูแลผลประโยชน์ ของกองทุน ซึ่งบริหารจัดการโดย บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด สำหรับระยะเวลา วันที่ 1 เมษายน 2563 ถึง วันที่ 31 มีนาคม 2564 และรอบระยะเวลา 6 เดือนหลังของปีบัญชี ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563 ถึง วันที่ 31 มีนาคม 2564

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

ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน)

(นางสาวนุชจรินทร์ เพชรปานีวงศ์)
ผู้อำนวยการ

ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน)
7 เมษายน 2564

โทรศัพท์ 02-724-5421
กรุณาติดต่อ คุณจิระประภา ธงไชย N.

ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน)
100 ถนนสาทรเหนือ สยาม บางรัก
กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์ +66 (0) 2724 4000
โทรสาร +66 (0) 2724 4444
ทะเบียนเลขที่ 0107536000498

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. 0107536000498



เอกสารแนบ 1

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต และงบการเงิน

กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท
รายงาน และ งบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2564

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอต่อผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนของกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท

ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินของกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท (กองทุนฯ) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินและงบประกอบรายละเอียดเงินลงทุน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ และงบกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินและสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินของกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564 ผลการดำเนินงาน การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ และกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามแนวปฏิบัติทางบัญชีสำหรับกองทุนรวม อสังหาริมทรัพย์ ทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน และทรัสต์เพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่กำหนดโดยสมาคมบริษัทจัดการลงทุนและได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในวรรค ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากกองทุนฯ ตามข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณอื่นๆ ตามที่ระบุในข้อกำหนดนั้นด้วย ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสม เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

ข้าพเจ้าขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1.2 เกี่ยวกับสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ซึ่งผู้บริหารกองทุนฯได้มีการประเมินผลกระทบทางการเงินเกี่ยวกับมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ และได้บันทึกผลกระทบดังกล่าวแล้วในข้อมูลทางการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2564 ทั้งนี้ ข้าพเจ้ามิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่อกรณีนี้แต่อย่างใด

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่างๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจของผู้ประกอบวิชาชีพของข้าพเจ้า ในการตรวจสอบงบการเงินสำหรับงวดปัจจุบัน ข้าพเจ้าได้นำเรื่องเหล่านี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบ งบการเงินโดยรวมและในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับ เรื่องเหล่านี้

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตามความรับผิดชอบที่ได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบ งบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมความรับผิดชอบที่เกี่ยวกับเรื่องเหล่านี้ด้วย การปฏิบัติงานของข้าพเจ้าได้ รวมวิธีการตรวจสอบที่ออกแบบมาเพื่อตอบสนองต่อการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริง อันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ผลของวิธีการตรวจสอบของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมวิธีการตรวจสอบสำหรับเรื่องเหล่านี้ ด้วย ได้ใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินโดยรวม

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ พร้อมวิธีการตรวจสอบมีดังต่อไปนี้

การวัดมูลค่าของเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7 กองทุนฯมีเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิซึ่ง แสดงตามมูลค่ายุติธรรมในงบดุล ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564 เป็นจำนวนเงิน 44,790 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 99 ของสินทรัพย์รวม เงินลงทุนดังกล่าวไม่มีการซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องและไม่สามารถหาราคาเทียบเคียงได้ สำหรับเงินลงทุนอย่างเดียวกันหรือคล้ายคลึงกัน ผู้บริหารกองทุนฯจึงกำหนดราคายุติธรรมของเงินลงทุนดังกล่าว โดยอ้างอิงจากราคาประเมินที่ประเมินโดยผู้ประเมินราคาอิสระโดยใช้เกณฑ์วิธีพิจารณาจากรายได้ ผู้บริหารกองทุนฯต้องใช้ดุลยพินิจที่สำคัญเกี่ยวกับการคาดการณ์ผลการดำเนินงานในอนาคตและการประเมิน แผนงานในอนาคตในการบริหารเงินลงทุนดังกล่าว รวมถึงการกำหนดอัตราคิดลดและสมมติฐานที่สำคัญ ข้าพเจ้าจึงให้ความสำคัญกับการตรวจสอบการวัดมูลค่าเงินลงทุนดังกล่าว

ข้าพเจ้าได้ทำความเข้าใจเกี่ยวกับการคำนวณมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ พิจารณาขอบเขตและวัตถุประสงค์ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของผู้ประเมินราคาอิสระ และประเมินเทคนิคและ แบบจำลองที่ผู้ประเมินราคาอิสระเลือกใช้ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินที่จัดทำโดย ผู้ประเมินราคาอิสระ ตลอดจนพิจารณาความสม่ำเสมอของการใช้เทคนิคและแบบจำลองดังกล่าว รวมถึงประเมิน ความรู้ความสามารถและความเป็นอิสระของผู้ประเมินราคาอิสระดังกล่าวโดยการตรวจสอบกับข้อมูลสาธารณะ นอกจากนี้ ข้าพเจ้าได้สอบถามข้อมูลที่จำเป็นและความสมเหตุสมผลของสมมติฐานหลักที่ใช้ในการประเมินมูลค่า ยุติธรรมของเงินลงทุน มีการเปรียบเทียบข้อมูลผลการดำเนินงานที่เกิดขึ้นจริงกับข้อมูลที่ใช้ในการประมาณการ กระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคต เพื่อประเมินการใช้ดุลยพินิจของผู้บริหารกองทุนฯในการประมาณผล การดำเนินงานดังกล่าว ตลอดจนทดสอบการคำนวณมูลค่ายุติธรรมตามแบบจำลองและข้อสมมติข้างต้น

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารกองทุนฯเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ซึ่งรวมถึงข้อมูลทั้งหมดที่อยู่ในรายงานประจำปีของกองทุนฯ (แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่แสดงอยู่ในรายงานนั้น) ซึ่งคาดว่าจะถูกจัดเตรียมให้กับข้าพเจ้าภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ข้อสรุปในลักษณะการให้ความเชื่อมั่นในรูปแบบใดๆต่อข้อมูลอื่นนั้น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นนั้นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้าหรือไม่ หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อข้าพเจ้าได้อ่านรายงานประจำปีของกองทุนฯตามที่กล่าวข้างต้น และหากสรุปได้ว่าการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะสื่อสารเรื่องดังกล่าวให้ผู้บริหารกองทุนฯทราบเพื่อให้มีการดำเนินการแก้ไขที่เหมาะสมต่อไป

ความรับผิดชอบของผู้บริหารกองทุนฯต่องบการเงิน

ผู้บริหารกองทุนฯมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามแนวปฏิบัติทางบัญชีสำหรับกองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์ ทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน และทรัสต์เพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่กำหนดโดยสมาคมบริษัทจัดการลงทุนและได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารกองทุนฯพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารกองทุนฯรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกองทุนฯในการดำเนินงานต่อเนื่อง การเปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องในกรณีที่มีเรื่องดังกล่าว และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องเว้นแต่ผู้บริหารกองทุนฯมีความตั้งใจที่จะเลิกกองทุนฯหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องอีกต่อไปได้

ผู้บริหารกองทุนฯมีหน้าที่ในการสอดส่องดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกองทุนฯ

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์อย่างสมเหตุสมผลได้ว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานดังต่อไปนี้ด้วย

- ระบุและประเมินความเสี่ยงที่อาจมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงผล การแสดงผลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกองทุนฯ
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารกองทุนฯใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่ผู้บริหารกองทุนฯจัดทำ

- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารกองทุนฯ และสรุปจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกองทุนฯ ในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ หากข้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะต้องให้ข้อสังเกตไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้าถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องในงบการเงิน หรือหากเห็นว่าการเปิดเผยดังกล่าวไม่เพียงพอ ข้าพเจ้าจะแสดงความเห็นที่เปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของข้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กองทุนฯ ต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่องได้
- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประเมินว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้บริหารกองทุนฯ ในเรื่องต่างๆ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ให้คำรับรองแก่ผู้บริหารกองทุนฯ ว่าข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอิสระ และได้สื่อสารกับผู้บริหารกองทุนฯ เกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมด ตลอดจนเรื่องอื่นซึ่งข้าพเจ้าเชื่อว่ามีเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระของข้าพเจ้าและมาตรการที่ข้าพเจ้าใช้เพื่อป้องกันไม่ให้ข้าพเจ้าขาดความเป็นอิสระ

จากเรื่องทั้งหลายที่สื่อสารกับผู้บริหารกองทุนฯ ข้าพเจ้าได้พิจารณาเรื่องต่างๆที่มีนัยสำคัญที่สุดในการตรวจสอบงบการเงินในงวดปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ข้าพเจ้าได้อธิบายเรื่องเหล่านี้ไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชี เว้นแต่กฎหมายหรือข้อบังคับห้ามไม่ให้เปิดเผยเรื่องดังกล่าวต่อสาธารณะ หรือในสถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้น ข้าพเจ้าพิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของข้าพเจ้าเพราะการกระทำดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ที่ผู้มีส่วนได้เสียสาธารณะจะได้จากการสื่อสารดังกล่าว

ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบงานสอบบัญชีและการนำเสนอรายงานฉบับนี้



พินผกา อัครนุพงศ์

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 5767

บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

กรุงเทพฯ: 27 พฤษภาคม 2564

กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกธ

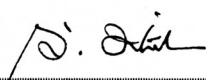
งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	2564	2563
สินทรัพย์			
เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิตามมูลค่ายุติธรรม			
(ราคาทุน: 61,724 ล้านบาท (2563: 61,472 ล้านบาท))	7	44,790,000,000	52,410,000,000
เงินลงทุนในหลักทรัพย์ตามมูลค่ายุติธรรม			
(ราคาทุน: 604 ล้านบาท (2563: 957 ล้านบาท))	6	604,568,151	958,506,834
เงินฝากธนาคาร	10	67,907,912	38,987,357
ลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	11	12,560,264	50,012,453
ดอกเบี้ยค้างรับ		5,691	44,774
สินทรัพย์อื่น		4,403,109	4,066,558
รวมสินทรัพย์		45,479,445,127	53,461,617,976
หนี้สิน			
เจ้าหนี้อื่นและค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		144,366,380	24,797,200
ภาษีธุรกิจเฉพาะค้างจ่าย		694,034	542,300
หนี้สินอื่น		12,475,159	28,231,553
รวมหนี้สิน		157,535,573	53,571,053
สินทรัพย์สุทธิ		45,321,909,554	53,408,046,923
สินทรัพย์สุทธิ			
ทุนที่ได้รับจากผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน	12	56,097,296,000	58,348,828,000
ขาดทุนสะสม	13	(10,775,386,446)	(4,940,781,077)
สินทรัพย์สุทธิ		45,321,909,554	53,408,046,923
สินทรัพย์สุทธิต่อหน่วย		7.8303	9.2273
จำนวนหน่วยลงทุนที่จำหน่ายแล้วทั้งหมด ณ วันสิ้นปี (หน่วย)		5,788,000,000	5,788,000,000

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายวินัย หิรัญย์กัญญาภาส)

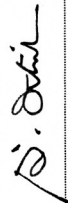
กรรมการผู้จัดการ

กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง มีติดสโกรท
งบประกอบรายละเอียดเงินลงทุน
ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564

การแสดงผลและยึดเงินลงทุน ใช้การจัดกลุ่มตามประเภทของเงินลงทุน

ประเภทเงินลงทุน				2564			2563		
				ราคาทุน (บาท)	มูลค่ายุติธรรม (บาท)	ร้อยละของ มูลค่าเงินลงทุน (ร้อยละ)	ราคาทุน (บาท)	มูลค่ายุติธรรม (บาท)	ร้อยละของ มูลค่าเงินลงทุน (ร้อยละ)
เงินลงทุนในธุรกิจโครงสร้างพื้นฐาน (หมายเหตุข้อ 7)									
เงินลงทุนในสัญญาซื้อขายและโอนสิทธิ์ในสัญญาได้สิทธิ์เพื่อรับโอนรายได้สุทธิที่เพิ่มจากการดำเนินงานของระบบรถไฟฟ้า									
ขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร สายหลักตามสัญญาสัมปทานครั้งที่ 9 เมษายน 2535 ตลอดจนสัญญาฉบับแก้ไขเพิ่มเติม									
ระหว่างวงกรุงเทพมหานคร และบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยรายได้สุทธิดังกล่าวครอบคลุม									
รายได้สิ้นวันที่ 17 เมษายน 2556 จนถึงวันหมดอายุสัญญาสัมปทาน (4 ธันวาคม 2572)									
รวมเงินลงทุนในธุรกิจโครงสร้างพื้นฐาน				61,724,000,000	44,790,000,000	98.67	61,472,164,496	52,410,000,000	98.20
				61,724,000,000	44,790,000,000	98.67	61,472,164,496	52,410,000,000	98.20
ร้อยละของ									
				มูลค่าที่ตราไว้ (บาท)	มูลค่ายุติธรรม (บาท)	มูลค่าเงินลงทุน (ร้อยละ)	มูลค่าที่ตราไว้ (บาท)	มูลค่ายุติธรรม (บาท)	มูลค่าเงินลงทุน (ร้อยละ)
เงินลงทุนในหลักทรัพย์									
ดัชนีมั่งคั่ง									
กระทรวงการคลัง									
รวมเงินลงทุนในดัชนีมั่งคั่ง				20,000,000	19,985,410	0.04	-	-	-
				20,000,000	19,985,410	0.04	-	-	-
ร้อยละของ									
				มูลค่าที่ตราไว้ (บาท)	มูลค่ายุติธรรม (บาท)	มูลค่าเงินลงทุน (ร้อยละ)	มูลค่าที่ตราไว้ (บาท)	มูลค่ายุติธรรม (บาท)	มูลค่าเงินลงทุน (ร้อยละ)
ประเภทเงินลงทุน									
				วันครบกำหนด	อัตราผลตอบแทน (ร้อยละ)				
พันธบัตร									
พันธบัตรธนาคารแห่งประเทศไทย				4 มิถุนายน 2563	0.9500 - 1.1000	-	636,000,000	635,018,503	1.19
พันธบัตรธนาคารแห่งประเทศไทย				4 มิถุนายน 2563	0.9650 - 1.0900	-	234,000,000	233,643,582	0.44
พันธบัตรธนาคารแห่งประเทศไทย				11 มิถุนายน 2563	0.7975 - 0.8400	-	90,000,000	89,844,749	0.17
พันธบัตรธนาคารแห่งประเทศไทย				13 พฤษภาคม 2564	0.2575	99,960,892	-	-	-
พันธบัตรธนาคารแห่งประเทศไทย				4 มิถุนายน 2564	0.2400 - 0.3500	74,956,891	-	-	-
พันธบัตรธนาคารแห่งประเทศไทย				10 มิถุนายน 2564	0.2650 - 0.4720	109,920,565	-	-	-
พันธบัตรธนาคารแห่งประเทศไทย				17 มิถุนายน 2564	0.3450	39,974,912	-	-	-
พันธบัตรธนาคารแห่งประเทศไทย				17 มิถุนายน 2564	0.3850 - 0.4700	259,769,481	-	-	-
รวมเงินลงทุนในพันธบัตร						584,582,741	960,000,000	958,506,834	1.80
รวมเงินลงทุนในหลักทรัพย์						604,568,151	960,000,000	958,506,834	1.80
รวมเงินลงทุน						45,394,568,151	62,432,164,496	53,368,506,834	100.00

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



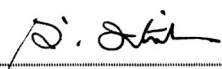
(นายวินัย หิรัญชัยโย โยเกศ)
 กรรมการผู้จัดการ

กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสเวิจีย
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2564

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	2564	2563
รายได้จากการลงทุน			
รายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	9, 11	2,107,794,176	4,798,391,947
ดอกเบี้ยรับ		4,811,096	20,352,140
รวมรายได้		2,112,605,272	4,818,744,087
ค่าใช้จ่าย			
ค่าธรรมเนียมการจัดการ	11, 15	42,047,045	47,814,143
ค่าธรรมเนียมผู้ดูแลผลประโยชน์	15	11,212,545	12,750,438
ค่าธรรมเนียมนายทะเบียน	15	4,455,704	5,112,377
ค่าธรรมเนียมวิชาชีพ		8,927,187	8,390,931
ค่าใช้จ่ายภาษีจากการลงทุน		58,574	77,297
ค่าใช้จ่ายอื่น		8,466,753	14,585,715
รวมค่าใช้จ่าย		75,167,808	88,730,901
รายได้จากการลงทุนสุทธิ		2,037,437,464	4,730,013,186
รายการขาดทุนสุทธิจากเงินลงทุน			
รายการขาดทุนสุทธิจากการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุน		(7,872,042,832)	(6,729,850,906)
รวมรายการขาดทุนสุทธิจากเงินลงทุน		(7,872,042,832)	(6,729,850,906)
การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงาน		(5,834,605,368)	(1,999,837,720)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายวินัย หิรัญย์กัญญ์ณาศ)

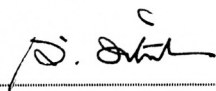
กรรมการผู้จัดการ

กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกธ
 งบแสดงการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ
 สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2564

		(หน่วย: บาท)	
	หมายเหตุ	2564	2563
การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงานในระหว่างปี			
รายได้จากการลงทุนสุทธิ		2,037,437,464	4,730,013,186
รายการขาดทุนสุทธิจากการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุน		(7,872,042,832)	(6,729,850,906)
การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงาน		(5,834,605,368)	(1,999,837,720)
การจ่ายคืนมูลค่าหน่วยลงทุนจากการลดทุนระหว่างปี	12	(2,251,532,001)	(3,067,639,999)
การแบ่งปันส่วนทุนให้ผู้ถือหน่วยลงทุนในระหว่างปี	14	-	(1,643,792,000)
การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิในระหว่างปี		(8,086,137,369)	(6,711,269,719)
สินทรัพย์สุทธิต้นปี		53,408,046,923	60,119,316,642
สินทรัพย์สุทธิปลายปี		45,321,909,554	53,408,046,923

		(หน่วย: หน่วย)	
<u>การเปลี่ยนแปลงของจำนวนหน่วยลงทุน</u>			
หน่วยลงทุน ณ วันต้นปี		5,788,000,000	5,788,000,000
หน่วยลงทุน ณ วันปลายปี		5,788,000,000	5,788,000,000

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายวินัย หิรัญย์กัญญาภาส)

กรรมการผู้จัดการ

กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกโรท
งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2564

(หน่วย: บาท)

	2564	2563
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน		
การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงาน	(5,834,605,368)	(1,999,837,720)
ปรับกระทบการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงานให้เป็น		
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน		
การซื้อเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	(251,835,504)	(40,029,496)
การซื้อเงินลงทุนในหลักทรัพย์	(2,516,848,040)	(4,612,253,030)
การขายเงินลงทุนในหลักทรัพย์	2,875,000,000	4,780,000,000
การซื้อและขายเงินลงทุนในหลักทรัพย์สุทธิ	358,151,960	167,746,970
ลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ (เพิ่มขึ้น) ลดลง	37,452,189	(50,012,453)
ลูกหนี้จากดอกเบี้ยค้างรับลดลง	39,083	38,066
สินทรัพย์อื่น (เพิ่มขึ้น) ลดลง	(336,551)	764,564
เจ้าหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิลดลง	-	(141,433,034)
เจ้าหนี้อื่นและค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้น	119,569,180	15,211,262
ภาษีธุรกิจเฉพาะค้างจ่ายเพิ่มขึ้น (ลดลง)	151,734	(5,472,955)
หนี้สินอื่นเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(15,756,394)	26,149,654
ส่วนลดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์ตัดจำหน่าย	(4,420,605)	(19,529,397)
รายการขาดทุนสุทธิจากการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุน	7,872,042,832	6,729,850,906
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	2,280,452,556	4,683,446,367
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน		
การจ่ายเงินมูลค่าหน่วยลงทุนจากการลดทุน	(2,251,532,001)	(3,067,639,999)
การแบ่งปันส่วนทุนให้ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน	-	(1,643,792,000)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(2,251,532,001)	(4,711,431,999)
เงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	28,920,555	(27,985,632)
เงินฝากธนาคารต้นปี	38,987,357	66,972,989
เงินฝากธนาคารปลายปี	67,907,912	38,987,357

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายวินัย หิรัญย์กัญญาภาส)

กรรมการผู้จัดการ

กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกโรท

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2564

1. ข้อมูลทั่วไป

1.1 ลักษณะของกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกโรท

กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกโรท (“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/หรือการหาดอกผลอื่นใดภายใต้กฎหมายหลักทรัพย์และ/หรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยได้รับหน่วยลงทุนของกองทุนฯ เป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนและให้เริ่มซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยได้ตั้งแต่วันที่ 19 เมษายน 2556

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

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564 บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ถือหน่วยลงทุนรายใหญ่ ซึ่งถือหน่วยลงทุนร้อยละ 33.33 ของจำนวนหน่วยลงทุนที่ออกและจำหน่ายแล้ว

1.2 การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019

เนื่องจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) รอบใหม่ กองทุนฯจึงต้องทำการประเมินมูลค่าทรัพย์สินใหม่โดยให้ผู้เชี่ยวชาญประมาณการผลการดำเนินงานของระบบรถไฟฟ้าสายหลักที่กองทุนลงทุนให้สะท้อนถึงผลกระทบที่ได้รับจากสถานการณ์ COVID-19 รอบใหม่ รวมถึงมีการปรับปรุงสมมติฐานต่างๆ ให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสถานการณ์ในปัจจุบันมากขึ้น อาทิ การปรับลดประมาณการอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ การปรับลดจำนวนนักท่องเที่ยวในกรุงเทพมหานคร การปรับลดอัตราเงินเฟ้อ การชะลอการปรับอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนหลัก การปรับปรุงการเปิดรถไฟฟ้าสายต่างๆ รวมถึงการปรับปรุงอัตราค่าแรกเข้าของรถไฟฟ้าสายอื่น เป็นต้น ปัจจัยต่างๆ เหล่านี้ส่งผลให้ราคาประเมิน ณ 31 มีนาคม 2564 ปรับลดลง รายละเอียดเพิ่มเติมในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7 เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

2. เกณฑ์ในการจัดทางการเงิน

งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามแนวปฏิบัติทางบัญชีสำหรับกองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์ ทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน และทรัสต์เพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่กำหนดโดยสมาคมบริษัทจัดการลงทุนและได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่กองทุนฯใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินฉบับภาษาไทยนี้

3. แนวปฏิบัติทางบัญชีสำหรับกองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์ ทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน และทรัสต์เพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่เริ่มใช้ในปีปัจจุบัน

ก่อนปีปัจจุบันกองทุนฯ จัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดในพระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 และจัดทำขึ้นตามหลักเกณฑ์และรูปแบบที่กำหนดในมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 106 เรื่อง การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินธุรกิจเฉพาะด้านการลงทุน แต่เมื่อมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มเครื่องมือทางการเงินมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 มีผลทำให้มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 106 เรื่อง การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินธุรกิจเฉพาะด้านการลงทุนถูกยกเลิกไป สมาคมบริษัทจัดการลงทุนจึงได้กำหนดแนวปฏิบัติทางบัญชีสำหรับกองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์ ทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน และทรัสต์เพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานซึ่งได้รับการเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (“ก.ล.ต.”) (“แนวปฏิบัติทางบัญชี”) นี้ขึ้นเพื่อบังคับใช้กับกองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์ ทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน และทรัสต์เพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่จัดตั้งขึ้นตามประกาศของ ก.ล.ต. (“กิจการ”)

แนวปฏิบัติทางบัญชีกำหนดให้กิจการถือปฏิบัติตามแนวปฏิบัติทางบัญชีโดยไม่อ้างอิงถึงมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับอื่นที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชีในเรื่องที่แนวปฏิบัติทางบัญชีกำหนดไว้ ส่วนเรื่องที่แนวปฏิบัติไม่ได้กำหนดไว้ให้กิจการปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชีที่มีผลบังคับใช้ในรอบระยะเวลาบัญชีนั้น

แนวปฏิบัติทางบัญชีได้กำหนดหลักการบัญชีเกี่ยวกับการจัดประเภทและการวัดมูลค่าของรายการต่างๆ เช่น อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน สัญญาเช่างบการเงินรวม รายการรายได้และค่าใช้จ่าย รวมถึงเครื่องมือทางการเงิน โดยแนวปฏิบัติทางบัญชีได้กำหนดให้สินทรัพย์ทางการเงินทุกประเภทแสดงด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน และรายการค่าใช้จ่ายในการออกส่วนได้เสียให้แสดงหักออกจากส่วนของเจ้าของ นอกจากนี้ แนวปฏิบัติทางบัญชียังได้กำหนดส่วนประกอบงบการเงินและรูปแบบการนำเสนอ งบการเงิน รวมถึงหมายเหตุประกอบงบการเงิน ทั้งนี้ แนวปฏิบัติทางบัญชีมีข้อกำหนดบางประการที่แตกต่างไปจากข้อกำหนดตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินเดิมที่กิจการเคยปฏิบัติตาม โดยในการเปลี่ยนมาใช้แนวปฏิบัติทางบัญชีเป็นครั้งแรก แนวปฏิบัติทางบัญชีได้กำหนดให้กิจการปรับปรุงงบการเงินย้อนหลัง หรือ ปรับปรุงรายการผลกระทบสะสมที่เกิดจากการใช้แนวปฏิบัติทางบัญชีเป็นครั้งแรกกับกำไรสะสม ณ วันที่เริ่มต้นใช้แนวปฏิบัติทางบัญชีนี้ โดยไม่ต้องปรับปรุงงบการเงินเปรียบเทียบ และมีการอนุโลมให้รายการค่าใช้จ่ายในการออกส่วนได้เสียที่เดิมกิจการอาจได้เคยบันทึกเป็นรายการรอตัดจ่ายไว้และตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายไม่เกิน 5 ปีตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 106 โดยให้กิจการทยอยตัดต่อไปได้ตามระยะเวลาคงเหลือ

การนำแนวปฏิบัติทางบัญชีมาถือปฏิบัติในปัจจุบันไม่มีผลกระทบต่อกองทุนฯ ที่เป็นสาระสำคัญ ยกเว้น กองทุนฯ ไม่ต้องแสดงข้อมูลทางการเงิน เช่น อัตราส่วนทางการเงิน ตามรูปแบบที่เดิมกำหนดไว้ในมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 106 เรื่อง การบัญชีสำหรับกิจการดำเนินธุรกิจเฉพาะด้านการลงทุน

4. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

รายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิจะบันทึกเป็นรายได้ตามจำนวนที่ระบุในสัญญา โดยถือตามเกณฑ์คงค้าง

ดอกเบี้ยรับบันทึกเป็นรายได้ตามเกณฑ์คงค้างโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง

ส่วนเกินหรือส่วนลดมูลค่าของตราสารหนี้ตัดจำหน่ายตามระยะเวลาที่เหลือของตราสารหนี้โดยใช้วิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง และถือเป็นส่วนหนึ่งของรายได้ดอกเบี้ย

ค่าใช้จ่ายบันทึกตามเกณฑ์คงค้าง

4.2 เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิรับรู้เป็นสินทรัพย์ด้วยจำนวนต้นทุนของเงินลงทุน ณ วันที่กองทุนฯ มีสิทธิในเงินลงทุน ต้นทุนของเงินลงทุนประกอบด้วยรายจ่ายซื้อเงินลงทุนและค่าใช้จ่ายโดยตรงทั้งหมดที่กองทุนฯ จ่ายเพื่อให้ได้มาซึ่งเงินลงทุนนั้น

กองทุนฯ วัดมูลค่าเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรม และรับรู้การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ โดยไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาหรือค่าตัดจำหน่าย

บริษัทจัดการฯ กำหนดราคายุติธรรมของเงินลงทุนดังกล่าว ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงินโดยใช้ราคาที่ได้จากรายงานการประเมินมูลค่าหรือรายงานการสอบทานการประเมินมูลค่าครั้งล่าสุดจากผู้ประเมินราคาอิสระที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งการประเมินมูลค่าจะทำเมื่อมีสถานการณ์ทางเศรษฐกิจเปลี่ยนแปลง แต่อย่างน้อยจะจัดให้มีการประเมินมูลค่าทุก 3 ปี นับแต่วันที่ที่มีการประเมินมูลค่าครั้งล่าสุดและจัดให้มีการสอบทานการประเมินมูลค่าอย่างน้อยทุกหนึ่งปี นับแต่วันที่มีการประเมินราคาครั้งล่าสุด

4.3 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับกองทุนฯ หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมกองทุนฯ หรือถูกกองทุนฯ ควบคุมไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับกองทุนฯ

นอกจากนี้บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบริษัทร่วมและบุคคลที่มีสิทธิออกเสียงโดยทางตรงหรือทางอ้อมซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อกองทุนฯ บริษัทจัดการฯ ผู้บริหารกิจการ โครงสร้างพื้นฐาน ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของบริษัทจัดการฯ ที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของกองทุนฯ

4.4 ลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

ลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิแสดงตามมูลค่าสุทธิที่จะได้รับ

4.5 การแบ่งปันส่วนทุนให้แก่ผู้ถือหุ้น

กองทุนฯ บันทึกผลกำไรสะสม ณ วันที่ประกาศจ่ายเงินปันผล

4.6 ภาษีเงินได้

กองทุนฯ ไม่มีภาระภาษีเงินได้นิติบุคคล เนื่องจากกองทุนฯ ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลในประเทศไทย

4.7 ประมาณการหนี้สิน

กองทุนฯ จะบันทึกประมาณการหนี้สินไว้ในบัญชีเมื่อภาระผูกพันซึ่งเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีตได้เกิดขึ้นแล้ว มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่ากองทุนฯ จะสูญเสียทรัพยากรเชิงเศรษฐกิจไปเพื่อปลดปล่อยภาระผูกพันนั้น และกองทุนฯ สามารถประมาณมูลค่าภาระผูกพันนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ

4.8 เครื่องมือทางการเงิน

กองทุนฯ รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกของสินทรัพย์ทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรม และจัดประเภทเป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน โดยแสดงในงบแสดงฐานะการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรม และรับรู้การเปลี่ยนแปลงสุทธิของมูลค่ายุติธรรมในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ กองทุนฯ จะตัดรายการสินทรัพย์ทางการเงินออกจากบัญชี เมื่อสิทธิที่จะได้รับกระแสเงินสดจากสินทรัพย์นั้นสิ้นสุดลง หรือเมื่อกองทุนฯ โอนสิทธิที่จะได้รับกระแสเงินสด ความเสี่ยงและผลตอบแทนเกือบทั้งหมด หรือการควบคุมในสินทรัพย์นั้น

เงินลงทุนในหลักทรัพย์

เงินลงทุนในหลักทรัพย์รับรู้เป็นสินทรัพย์เมื่อเริ่มแรกด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่กองทุนฯ มีสิทธิในเงินลงทุน โดยต้นทุนในการทำรายการซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับการได้มาซึ่งเงินลงทุนนั้นรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนทันทีเมื่อเกิดขึ้น

เงินลงทุนในตราสารหนี้ในความต้องการของตลาดซึ่งเป็นเงินลงทุนที่มีตลาดซื้อขายคล่องรองรับแสดงตามมูลค่ายุติธรรมโดยใช้ราคาที่ยกมาจากรายการผลตอบแทนจากการซื้อขายครั้งสุดท้ายของวันที่วัดมูลค่าเงินลงทุนในสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย เงินลงทุนที่ไม่มีตลาดซื้อขายคล่องรองรับแสดงในราคาที่ยกมาจากรายการผลตอบแทนของบริษัทผู้เสนอซื้อเสนอขาย ซึ่งบริษัทจัดการฯ พิจารณาแล้วว่าเป็นตัวแทนที่ดีที่สุดของมูลค่ายุติธรรม กำไรหรือขาดทุนจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนถือเป็นรายการกำไรหรือขาดทุนสุทธิจากการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ราคาทุนของเงินลงทุนที่จำหน่ายใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก

เงินลงทุนในเงินฝากธนาคาร ตัวแลกเงินและตัวสัญญาใช้เงินที่ไม่สามารถโอนเปลี่ยนมือได้ใช้มูลค่าเงินต้นบวกดอกเบี้ยค้างรับจนถึงวันวัดมูลค่าเงินลงทุนในการกำหนดมูลค่ายุติธรรม ซึ่งได้แยกแสดงดอกเบี้ยค้างรับไว้ใน “ดอกเบี้ยค้างรับ” ในงบแสดงฐานะการเงิน

4.9 การวัดมูลค่ายุติธรรม

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

ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมที่ใช้วัดมูลค่าและเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินในงบการเงิน แบ่งออกเป็นสามระดับตามประเภทของข้อมูลที่ใช้ในการวัดมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

ระดับ 1 ใช้ข้อมูลราคาเสนอซื้อขายของสินทรัพย์หรือหนี้สินอย่างเดียวกันในตลาดที่มีสภาพคล่อง

ระดับ 2 ใช้ข้อมูลอื่นที่สามารถสังเกตได้ของสินทรัพย์หรือหนี้สิน ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลทางตรงหรือทางอ้อม

ระดับ 3 ใช้ข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้ เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการประมาณขึ้น ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กองทุนฯจะประเมินความจำเป็นในการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินที่ถืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานที่มีการวัดมูลค่ายุติธรรมแบบเกิดขึ้นประจำ

5. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน บริษัทจัดการฯจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการในเรื่องที่มีความไม่แน่นอนเสมอ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการดังกล่าวนี้ส่งผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและต่อข้อมูลที่แสดงในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการที่สำคัญมีดังนี้

มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุน

การวัดมูลค่ายุติธรรมเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิกำหนดโดยใช้มูลค่าตามรายงานการประเมินหรือรายงานสอบทานการประเมินค่าของผู้ประเมินราคาอิสระ ซึ่งใช้วิธีพิจารณาจากรายได้ (Income Approach) โดยในการประเมินค่าของเงินลงทุนดังกล่าวจำเป็นต้องมีการประมาณการจำนวนกระแสเงินสดในอนาคตที่จะเกิดจากธุรกิจระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ซึ่งประกอบด้วยประมาณการรายได้ค่าโดยสารหักด้วยประมาณการค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและการบำรุงรักษาตลอดระยะเวลาสัญญาสัมปทานที่เหลืออยู่ และนำมาคิดลดให้เป็นมูลค่าปัจจุบันด้วยอัตราคิดลดที่เหมาะสม โดยผลรวมของมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดในอนาคตจะเท่ากับมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุน ข้อสมมติฐานที่ใช้ในการประเมินราคาดังกล่าวประกอบด้วย จำนวนเที่ยวโดยสาร อัตราค่าโดยสารเฉลี่ย ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน รายจ่ายฝ่ายทุน และอัตราคิดลด เป็นต้น

6. เงินลงทุนที่แสดงด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน (เฉพาะเงินลงทุนในหลักทรัพย์)

(หน่วย: ล้านบาท)

ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 เมษายน 2563	959
เพิ่มขึ้น	2,517
จำหน่าย	(2,875)
รายได้ดอกเบี้ย	4
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564	605

7. เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

กองทุนฯ ได้เข้าทำสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิกับบีทีเอสซี (“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

ภายใต้อัตราสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิกับบีทีเอสซี (“สัญญาฯ”) บีทีเอสซีตกลงรับภาระภาษีธุรกิจเฉพาะอันเกี่ยวเนื่องกับรายการสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิที่เกิดกับกองทุนฯ

ภายใต้อัตราสัญญาฯ กองทุนฯ ตกลงจะจ่ายค่าธรรมเนียมพิเศษเพื่อสร้างแรงจูงใจในการบริหาร (Incentive Fee) รายปีให้แก่บีทีเอสซี เฉพาะในกรณีที่รายได้สุทธิที่เกิดขึ้นประจำปีสูงกว่าประมาณการรายได้สุทธิประจำปีในอัตราดังนี้

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

ภายใต้สัญญาสนับสนุนและค้ำประกันโดยบริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) (“บีทีเอสกรุ๊ป”) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบีทีเอสซี บีทีเอสกรุ๊ปเป็นผู้ให้การค้ำประกันแบบการจำกัดความรับผิดชอบต่อการปฏิบัติตามภาระผูกพันของบีทีเอสซีภายใต้สัญญาฯ (ทั้งนี้ ไม่มีการรับประกันจำนวนรายได้ค่าโดยสารสุทธิในอนาคตที่กองทุนฯจะได้รับ) นอกจากนี้ บีทีเอสกรุ๊ปตกลงรักษาสัดส่วนการถือหุ้นในบีทีเอสซีขั้นต่ำร้อยละ 97.46 ไว้ และเพื่อเป็นหลักประกันการปฏิบัติตามภาระผูกพันของบีทีเอสกรุ๊ปตามสัญญาสนับสนุนและค้ำประกัน บีทีเอสกรุ๊ปได้จำหน่ายหุ้นในบีทีเอสซีดังกล่าวทั้งหมดไว้กับกองทุนฯ และเข้าทำสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นกับกองทุนฯ เพื่อขายหุ้นที่ตนถือในบีทีเอสซีดังกล่าวให้แก่กองทุนฯ โดยกองทุนฯมีสิทธิซื้อหุ้นบีทีเอสซีที่บีทีเอสกรุ๊ปเป็นเจ้าของเมื่อเกิดเหตุผิดนัดตามข้อกำหนดและเงื่อนไขในสัญญาฯ ในราคาที่กำหนดในสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น

เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2559 กองทุนฯ บีทีเอสซี และบริษัท เอไอเอ จำกัด (“เอไอเอ”) ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงการก่อสร้างสถานีเซนต์หลุยส์ (เดิมชื่อ “สถานีศึกษาวิทยา”) (S4) ในมูลค่าไม่เกิน 650 ล้านบาท ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากผู้ดูแลผลประโยชน์แล้ว โดยกองทุนฯและเอไอเอร่วมรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างฝ่ายละครึ่งหนึ่ง ณ 31 มีนาคม 2564 กองทุนฯได้บันทึกเงินลงทุนใน S4 นี้ครบ 325 ล้านบาทแล้ว

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินลงทุนในสัญญาฯสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2564 และ 2563 มีดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)	
	2564	2563
เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ - ราคาทุน		
เงินลงทุนในสัญญาฯต้นปี	61,472,164	61,432,135
บวก: ค่าก่อสร้างสถานีเซนต์หลุยส์ (S4) ในระหว่างปี	251,836	40,029
เงินลงทุนในสัญญาฯปลายปี	61,724,000	61,472,164
ขาดทุนสุทธิจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ		
ขาดทุนจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนต้นปี	(9,062,164)	(2,332,135)
ขาดทุนจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนระหว่างปี	(7,871,836)	(6,730,029)
ขาดทุนจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนปลายปี	(16,934,000)	(9,062,164)
เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิปลายปี - ราคายุติธรรม	44,790,000	52,410,000

เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2564 กองทุนฯ ได้มีการประเมินมูลค่าเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิใหม่โดยผู้ประเมินราคาอิสระ โดยวิธีพิจารณารายได้ (Income Approach) เนื่องจากมีเหตุการณ์ที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อรายได้ค่าโดยสารสุทธิ คือการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) รอบใหม่ ซึ่งกองทุนฯ ได้ปรับมูลค่าเงินลงทุนเป็นมูลค่ายุติธรรมใหม่ เป็นมูลค่า 44,790 ล้านบาท ทำให้มีผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนจากการประเมินเป็นจำนวน 7,872 ล้านบาท โดยการประเมินมูลค่าเงินลงทุนในครั้งนี้ได้สะท้อนถึงผลกระทบที่ได้รับจากสถานการณ์ COVID-19 และปัจจัยอื่นๆ รวมถึงมีการปรับปรุงสมมติฐานต่างๆ ให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสถานการณ์ในปัจจุบันมากขึ้น อาทิ การปรับลดประมาณการอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ การปรับลดจำนวนนักท่องเที่ยวในกรุงเทพมหานครฯ การปรับลดอัตราเงินเฟ้อ การชะลอการปรับอัตราค่าแรกเข้าของรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนหลัก การปรับปรุงการเปิดรถไฟฟ้าสายต่างๆ รวมถึงการปรับปรุงอัตราค่าแรกเข้าของรถไฟฟ้าสายอื่น เป็นต้น

สมมติฐานที่สำคัญที่ใช้ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุน สรุปได้ดังนี้

	<u>2564</u>	<u>2563</u>
อัตราคิดลด (ร้อยละต่อปี)	5.75	6.00
รายได้ค่าโดยสาร (ล้านบาทต่อปี)	4,115 - 12,528	4,945 - 13,257

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานที่สำคัญต่อมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564 และ 2563 สรุปได้ดังนี้

	(หน่วย: ล้านบาท)	
	<u>2564</u>	<u>2563</u>
อัตราคิดลด		
เพิ่มขึ้น 0.5%	(1,020)	(1,270)
ลดลง 0.5%	1,050	1,320
รายได้ค่าโดยสาร		
เพิ่มขึ้น 1.0%	610	720
ลดลง 1.0%	(620)	(710)

8. นโยบายการจ่ายเงินปันผลและการลดทุน

การจ่ายเงินปันผล

กองทุนฯ มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนมากกว่าปีละ 1 ครั้งในกรณีที่กองทุนฯ มีกำไรสะสมเพียงพอ

- 1) บริษัทจัดการฯ จะจ่ายเงินปันผลแก่ผู้ถือหน่วยลงทุนเมื่อรวมแล้วในแต่ละรอบปีบัญชีไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 ของกำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้ว โดยกำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้ว หมายถึงกำไรสุทธิของกองทุนฯ ที่ปรับปรุงด้วยรายการกำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าเงินลงทุนจากการประเมิน รายการเงินสำรองที่กั้นไว้เพื่อซ่อมแซม บำรุงรักษา หรือปรับปรุงกิจการ โครงสร้างพื้นฐาน และรายการเงินสำรองที่กั้นไว้เพื่อชำระหนี้เงินกู้ยืมตามแผนการที่กำหนดไว้ในหนังสือชี้ชวน 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

การลดทุน

บริษัทจัดการฯ อาจจะมีการลดทุนจดทะเบียนได้เฉพาะเมื่อเข้ากรณีดังต่อไปนี้

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

9. รายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

(หน่วย: พันบาท)

	2564	2563
รายได้จากค่าโดยสาร	3,714,868	6,814,244
หัก: ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	(1,046,834)	(1,245,468)
ค่าซ่อมแซมและบำรุง	(467,452)	(466,027)
รายจ่ายฝ่ายทุน	(92,788)	(304,357)
รายได้สุทธิจากเงินลงทุน	2,107,794	4,798,392

10. เงินฝากธนาคาร

ธนาคาร/ประเภทบัญชี	เงินต้น (พันบาท)		อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)	
	2564	2563	2564	2563
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)				
เงินฝากประเภทออมทรัพย์	8,574	3,225	0.125	0.125
ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน)				
เงินฝากประเภทออมทรัพย์	59,334	35,762	0.150	0.500
รวม	67,908	38,987		

11. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ในระหว่างปี กองทุนฯมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามสัญญาระหว่างกองทุนฯและบริษัทเหล่านั้น ซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจโดยสามารถสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม		นโยบายการกำหนดราคา
	2564	2563	
บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด (บริษัทจัดการฯ)			
ค่าธรรมเนียมการจัดการ	42,047	47,814	ตามที่ระบุในหนังสือชี้ชวน
บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บริษัทย่อยของผู้ถือหุ้นรายใหญ่)			
รับโอนรายได้ค่าโดยสารสุทธิ	2,107,794	4,798,392	ตามที่ระบุในสัญญา
เรียกเก็บเงินชดเชยภาษีธุรกิจเฉพาะ	9,120	44,875	ตามที่เกิดขึ้นจริง
ลงทุนเพิ่มในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	251,836	40,029	ตามที่ระบุในสัญญา

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564 และ 2563 กองทุนฯ มียอดคงเหลือที่มีสาระสำคัญกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกันดังต่อไปนี้

	(หน่วย: พันบาท)	
	2564	2563
บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด		
ค่าธรรมเนียมการจัดการค้างจ่าย	3,089	3,631
บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)		
ลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	12,560	50,012

12. ส่วนของผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน

รายการเคลื่อนไหวของหน่วยลงทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2564 และ 2563 มีดังนี้

	2564			2563		
	จำนวน หน่วย	มูลค่า ต่อหน่วย	ทุน จดทะเบียน	จำนวน หน่วย	มูลค่า ต่อหน่วย	ทุน จดทะเบียน
	(พันหน่วย)	(บาท)	(พันบาท)	(พันหน่วย)	(บาท)	(พันบาท)
ยอดต้นปี	5,788,000	10.0810	58,348,828	5,788,000	10.6110	61,416,468
การลดมูลค่าหน่วยลงทุน	-	(0.3890)	(2,251,532)	-	(0.5300)	(3,067,640)
ยอดปลายปี	5,788,000	9.6920	56,097,296	5,788,000	10.0810	58,348,828

13. ขาดทุนสะสม

	(หน่วย: พันบาท)	
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม	
	2564	2563
รายได้จากการลงทุนสุทธิสะสม	29,252,664	24,522,651
กำไรสุทธิที่เกิดขึ้นจากเงินลงทุนสะสม	2	2
ขาดทุนสุทธิจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนสะสม	(9,061,951)	(2,332,100)
หัก: การแบ่งปันส่วนทุนให้ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนสะสม	(25,131,496)	(23,487,704)
ขาดทุนสะสมต้นปี	(4,940,781)	(1,297,151)
หัก: การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงาน		
ในระหว่างปี	(5,834,605)	(1,999,838)
การแบ่งปันส่วนทุนให้ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนในระหว่างปี	-	(1,643,792)
ขาดทุนสะสมปลายปี	(10,775,386)	(4,940,781)

14. การแบ่งปันส่วนทุนให้ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน

เงินปันผลที่ประกาศจ่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2563 มีรายละเอียดดังนี้

วันที่ประกาศจ่าย	สำหรับรอบระยะเวลา	อัตราหน่วยละ	รวม
		(บาท)	(พันบาท)
14 พฤศจิกายน 2563	1 กรกฎาคม 2563 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2563	0.103	596,164
14 กุมภาพันธ์ 2564	1 ตุลาคม 2563 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2563	0.181	1,047,628
รวมเงินปันผลสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2563		0.284	1,643,792

15. 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)

16. ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการซื้อขายเงินลงทุน

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2564 กองทุนฯ ได้ซื้อขายเงินลงทุน (โดยไม่รวมเงินลงทุนในเงินฝากธนาคารและเงินลงทุนในตั๋วสัญญาใช้เงิน) เป็นจำนวนเงินรวมประมาณ 5,644 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 10.75 ของมูลค่าสินทรัพย์สุทธิเฉลี่ยระหว่างปี (2563: จำนวน 9,432 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 15.86)

17. ภาระผูกพัน

- 17.1 กองทุนฯมีภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายค่าธรรมเนียมการจัดการ ค่าธรรมเนียมผู้ดูแลผลประโยชน์ และ ค่าธรรมเนียมนายทะเบียนแก่คู่สัญญาตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาและหนังสือชี้ชวน
- 17.2 กองทุนฯมีภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายค่าธรรมเนียมพิเศษเพื่อสร้างแรงจูงใจในการบริหารตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7
- 17.3 กองทุนฯมีภาระผูกพันที่เกี่ยวข้องกับค่าใช้จ่ายที่อาจเกิดขึ้นตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิในนามของบีทีเอสซีดังต่อไปนี้
- ก) ภาระผูกพันเกี่ยวกับรายจ่ายฝ่ายทุน
กองทุนฯมีภาระผูกพันที่เกี่ยวข้องกับการซื้อขบวนรถไฟฟ้า การปรับปรุงระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร และการปรับปรุงอาคารสำนักงาน
 - ข) ภาระผูกพันภายใต้สัญญาบริการ
กองทุนฯมีภาระผูกพันตามสัญญาบริการอื่น ๆ ที่จะต้องจ่ายชำระในอนาคต
 - ค) ภาระผูกพันภายใต้สัญญาซ่อมบำรุงฯ
กองทุนฯมีภาระผูกพันในการจ่ายค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาและค่าธรรมเนียมการจัดหาอะไหล่ในการซ่อมบำรุงของโครงการ
 - ง) การค้ำประกัน
กองทุนฯมีภาระความรับผิดชอบในหนังสือค้ำประกันการใช้ไฟฟ้าซึ่งออกโดยธนาคารในนามของ บีทีเอสซีให้กับการไฟฟ้านครหลวงเป็นจำนวนประมาณ 38 ล้านบาท (2563: 38 ล้านบาท) ซึ่งเป็นไปตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ
 - จ) ภาระผูกพันเกี่ยวกับผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน
กองทุนฯมีภาระผูกพันเกี่ยวข้องกับค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานในอนาคตในกรณีที่พนักงานของบีทีเอสซีเกษียณอายุในระหว่างอายุคงเหลือของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร

- 17.4 กองทุนฯมีภาระผูกพันที่เกี่ยวข้องกับสัญญาบริการที่ต้องจ่ายชำระในอนาคต จำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายภายใต้สัญญาดังกล่าวมีดังนี้

	(หน่วย: ล้านบาท)	
	2564	2563
จ่ายชำระ		
ภายใน 1 ปี	3	4
มากกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	7	9

18. ส่วนงานดำเนินงาน

กองทุนฯดำเนินธุรกิจในส่วนงานทางธุรกิจเดียวคือ การลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก และดำเนินธุรกิจในส่วนงานหลักทางภูมิศาสตร์เดียวคือ กรุงเทพฯ ประเทศไทย ดังนั้น รายได้ กำไร สินทรัพย์ และหนี้สินทั้งหมดที่แสดงในงบการเงินนี้จึงเกี่ยวข้องกับส่วนงานทางธุรกิจและส่วนงานทางภูมิศาสตร์ดังกล่าว

กองทุนฯมีรายได้จากลูกค้ารายหลักหนึ่งราย ได้แก่ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

19. ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564 และ 2563 กองทุนฯมีสินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมแยกแสดงตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

	(หน่วย: ล้านบาท)			
	2564			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	-	-	44,790	44,790
เงินลงทุนในหลักทรัพย์	-	605	-	605

	(หน่วย: ล้านบาท)			
	2563			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	-	-	52,410	52,410
เงินลงทุนในหลักทรัพย์	-	959	-	959

ในระหว่างปี ไม่มีการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

20. เครื่องมือทางการเงิน

20.1 นโยบายการบริหารความเสี่ยง

เครื่องมือทางการเงินที่สำคัญของกองทุนฯ ประกอบด้วย เงินลงทุนในหลักทรัพย์ เงินฝากธนาคาร ลูกหนี้ และเจ้าหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ เจ้าหนี้จากการซื้อเงินลงทุนในหลักทรัพย์ กองทุนฯ มีความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว และมีนโยบายการบริหารความเสี่ยงดังนี้

ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ

กองทุนฯ มีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวข้องกับลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ บริษัทจัดการฯ ควบคุมความเสี่ยงนี้โดยการกำหนดให้มีการนำส่งเงินสดรับจากรายได้ค่าโดยสารสุทธิให้แก่ กองทุนฯ เป็นรายวัน ดังนั้น กองทุนฯ จึงคาดว่าจะไม่ได้รับความเสียหายที่เป็นสาระสำคัญจากการให้สินเชื่อ

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

กองทุนฯ มีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องกับเงินลงทุนในหลักทรัพย์ และเงินฝากธนาคาร อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสินทรัพย์ทางการเงินส่วนใหญ่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราตลาดในปัจจุบัน หรือมีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของกองทุนฯ จึงอยู่ในระดับต่ำ

สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ย และสำหรับสินทรัพย์ทางการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่สามารถแยกตามวันที่ครบกำหนด หรือ วันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ (หากวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ถึงก่อน) ได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564

	อัตราดอกเบี้ย คงที่ ภายใน 1 ปี	อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลง ตามราคาดตลาด	ไม่มีอัตรา ดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย ที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
สินทรัพย์ทางการเงิน					
เงินลงทุนในหลักทรัพย์	605	-	-	605	0.2400 - 0.4720
เงินฝากธนาคาร	-	68	-	68	0.1250 - 0.5000
ลูกหนี้จากสัญญาซื้อและ โอนสิทธิรายได้สุทธิ	-	-	13	13	-
หนี้สินทางการเงิน					
เจ้าหนี้อื่นและค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	-	-	144	144	-
ภาษีธุรกิจเฉพาะค้างจ่าย	-	-	1	1	-

(หน่วย: ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563

	อัตราดอกเบี้ย คงที่ ภายใน 1 ปี	อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลง ตามราคาดตลาด	ไม่มีอัตรา ดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย ที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
สินทรัพย์ทางการเงิน					
เงินลงทุนในหลักทรัพย์	959	-	-	959	0.7975 - 1.1000
เงินฝากธนาคาร	-	39	-	39	0.1250 - 0.5000
ลูกหนี้จากสัญญาซื้อและ โอนสิทธิรายได้สุทธิ	-	-	50	50	-
หนี้สินทางการเงิน					
เจ้าหนี้อื่นและค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	-	-	25	25	-
ภาษีธุรกิจเฉพาะค้างจ่าย	-	-	1	1	-

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนคือ ความเสี่ยงที่มูลค่าของเครื่องมือทางการเงินจะเปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

กองทุนฯ พิจารณาว่าไม่มีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน เนื่องจากกองทุนฯ ไม่มีธุรกรรมที่เป็นเงินตราต่างประเทศ และไม่มีสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่เป็นเงินตราต่างประเทศคงเหลือ ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน

20.2 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

กองทุนฯ วัดเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิและเงินลงทุนในหลักทรัพย์ด้วยมูลค่ายุติธรรม เครื่องมือทางการเงินอื่นจัดอยู่ในประเภทระยะสั้น หรือมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด กองทุนฯ จึงประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน

21. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์ของกองทุนฯ ในการบริหารทางการเงินคือการดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง และการดำรงไว้ซึ่งโครงสร้างของทุนที่เหมาะสมเพื่อให้สามารถให้ผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นรายละตามเงื่อนไขการจัดตั้งกองทุนฯ

22. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยผู้มีอำนาจของบริษัทจัดการฯ เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2564



เอกสารแนบ 2

**รายงานประเมินมูลค่าทรัพย์สิน ณ สิ้นวันที่ 31 มีนาคม 2564
จากผู้ประเมินราคาอิสระ**

ที่ VL 2021-0004_T

วันที่ 12 พฤษภาคม พ.ศ.2564

เรื่อง นำส่งจดหมายสรุปมูลค่ายุติธรรมของทรัพย์สิน ณ วันที่ 31 มีนาคม พ.ศ.2564

เรียน คุณพรชิต พลอยกระจำจ

รองกรรมการผู้จัดการ บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด

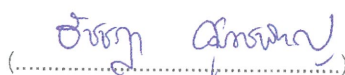
ตามที่ บริษัท ซี.ไอ.ที. แอปพรaisal จำกัด ได้ทำการประเมินมูลค่ายุติธรรมของรายได้สุทธิที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินการ โดย บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักจนถึงสิ้นสุดสัญญาสัมปทานของกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกโรท ("BTSGIF") อ้างถึงรายงานการสำรวจและประเมินค่าทรัพย์สิน เลขที่อ้างอิง CIT_V_F 2019-0067-E ลงวันที่ 12 พฤษภาคม พ.ศ.2563 บัดนี้ถึงกำหนดที่ต้องให้ความเห็นต่อมูลค่ายุติธรรมของทรัพย์สิน ณ วันที่ 31 มีนาคม พ.ศ.2564 ที่ได้ให้ความเห็นในรายงาน เลขที่อ้างอิง CIT_V_F 2019-0067-E ลงวันที่ 12 พฤษภาคม พ.ศ.2563 แล้วนั้น ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ทำการวิเคราะห์งบการเงินที่ได้รับ และปัจจัยทั้งจากภายในและภายนอกที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อมูลค่ายุติธรรมของทรัพย์สินแล้ว บริษัทฯ มีความเห็นว่ามูลค่ายุติธรรมของทรัพย์สินลดลงจากการประเมินมูลค่าก่อนหน้านี้ในรายงานเลขที่ CIT_V_F 2019-0067-E

วัตถุประสงค์การประเมิน	วัตถุประสงค์สาธารณะ เพื่อใช้สำหรับการประกอบการบันทึกบัญชี
หลักเกณฑ์การประเมิน	การกำหนดมูลค่าตลาด
วิธีการประเมิน	วิธีรายได้ (Income Approach)
วันที่ทำการสำรวจ	9 มีนาคม พ.ศ.2563 ถึง 11 มีนาคม พ.ศ.2563
วันที่ประเมิน	31 มีนาคม พ.ศ.2564
มูลค่ายุติธรรมของทรัพย์สิน ณ วันที่ 31 มีนาคม พ.ศ.2564	44,790,000,000.- บาท (สี่หมื่นสี่พันเจ็ดร้อยเก้าสิบล้านบาทถ้วน)
เงื่อนไข / หมายเหตุ	โปรดอ่านหมายเหตุและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในรายงานประเมินเลขที่ CIT_V_F 2019-0067-E ลงวันที่ 12 พฤษภาคม พ.ศ.2563

บริษัท ซี.ไอ.ที. แอปพรaisal จำกัด และผู้ประเมินขอรับรองว่าไม่มีผลประโยชน์ใด ๆ เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินนี้ และได้ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะผู้ประเมินมูลค่าทรัพย์สินด้วยความระมัดระวังตามมาตรฐานและจรรยาบรรณวิชาชีพอย่างเต็มที่

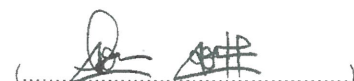
จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ



(นางสาวรัชฎา ศุภกรพิชาญ)

ผู้อำนวยการอาวุโส และผู้มีอำนาจลงนาม



(นายวีระมาศ จรัสเลิศรังษี)

รองผู้อำนวยการฝ่ายประเมินค่าทรัพย์สิน

ผู้ประเมินหลัก และ ผู้ประเมินค่าทรัพย์สิน

Valuation by Income Approach
BTS Rail Mass Transit Growth Infrastructure Fund (BTS-GIF)
Date of valuation as of 31-Mar-2021

Period	0.50 FY 21/22 01/04/2021 - 31/03/2022 04/21-03/22	1.50 FY 22/23 01/04/2022 - 31/03/2023 04/22-03/23	2.50 FY 23/24 01/04/2023 - 31/03/2024 04/23-03/24	3.50 FY 24/25 01/04/2024 - 31/03/2025 04/24-03/25	4.50 FY 25/26 01/04/2025 - 31/03/2026 04/25-03/26	5.50 FY 26/27 01/04/2026 - 31/03/2027 04/26-03/27	6.50 FY 27/28 01/04/2027 - 31/03/2028 04/27-03/28	7.50 FY 28/29 01/04/2028 - 31/03/2029 04/28-03/29	8.34 FY 29 01/04/2029 - 04/12/2029 04/29-12/29
Unit : Million Thai Baht									
Revenue									
Total passenger trips	137.84	215.93	254.53	275.34	294.40	307.99	327.85	332.95	233.86
Average daily ridership	413.20	647.28	762.98	825.36	882.48	923.23	982.77	998.04	1,031.73
Average fare / trip (Baht)	29.85	31.17	30.97	32.83	33.28	34.79	34.62	36.16	36.40
Ridership annulisation factor (Days)	334	334	334	334	334	334	334	334	227
Freebox Revenue	4,115.16	6,750.46	7,863.03	9,039.84	9,798.62	10,715.11	11,349.89	12,038.40	6,512.07
Cost									
Siemens Maintenance Contract	375.68	359.22	367.30	375.56	384.02	392.86	401.49	410.52	234.87
Maintenance Costs	119.00	460.24	433.77	438.09	444.88	449.03	453.35	240.92	142.20
Staff Costs	597.22	695.75	728.88	767.77	790.54	835.84	883.82	927.05	666.47
Utility expenses	344.06	372.50	385.18	398.03	423.11	446.95	489.40	472.17	326.97
Other Direct Operating Costs	35.20	69.88	71.46	73.06	74.71	76.39	78.11	79.87	55.49
Indirect Operating Costs	169.90	162.83	166.49	170.24	174.07	177.98	181.99	186.08	129.28
Total Operating and Maintenance Costs	1,641.05	2,120.42	2,153.08	2,223.75	2,291.32	2,378.85	2,458.16	2,316.62	1,555.27
CAPEX									
Rolling Stock	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Other CAPEX	88.23	147.66	144.58	161.79	144.53	182.45	172.72	139.10	77.97
Investment S4 (Sukaa Witaya)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Investment S6 (Sapan Taksin)	60.00	220.00	120.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Incentive fee	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Total CAPEX	148.23	367.66	264.58	161.79	144.53	182.45	172.72	139.10	77.97
Net Operating Income	2,325.87	4,242.38	5,465.37	6,654.29	7,362.77	8,153.82	8,719.01	9,592.68	6,876.77
PV Factor	5.75%	0.972433	0.919559	0.869559	0.777568	0.735289	0.695309	0.657502	0.627348
Net Cash Flow	2,261.76	3,901.11	4,752.46	5,471.68	5,725.05	5,995.41	6,082.40	6,300.64	4,315.38
Net Present Value	44,785.89	Million Thai Baht							
Rounded To	44,790.00	Million Thai Baht							

“ผู้ลงทุนสามารถศึกษาข้อมูลของกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง
บีทีเอสโกเรท เพิ่มเติมได้จากแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-REIT1)
ที่แสดงไว้ใน www.sec.or.th”

วันที่รวบรวมข้อมูล 27 พฤษภาคม 2564



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