

กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานกองทุนแรกของประเทศไทย
และเป็นกองทุนที่สามารถระดมเงินทุนในการเสนอขาย
ครั้งแรกของภาคเอกชนสูงที่สุดในตลาดทุนไทย
ขนาดกองทุน

62.5 พันล้านบาท

รายงานประจำปี

สำหรับระยะเวลา

17 เม.ย. 56 ถึง 31 มี.ค. 57

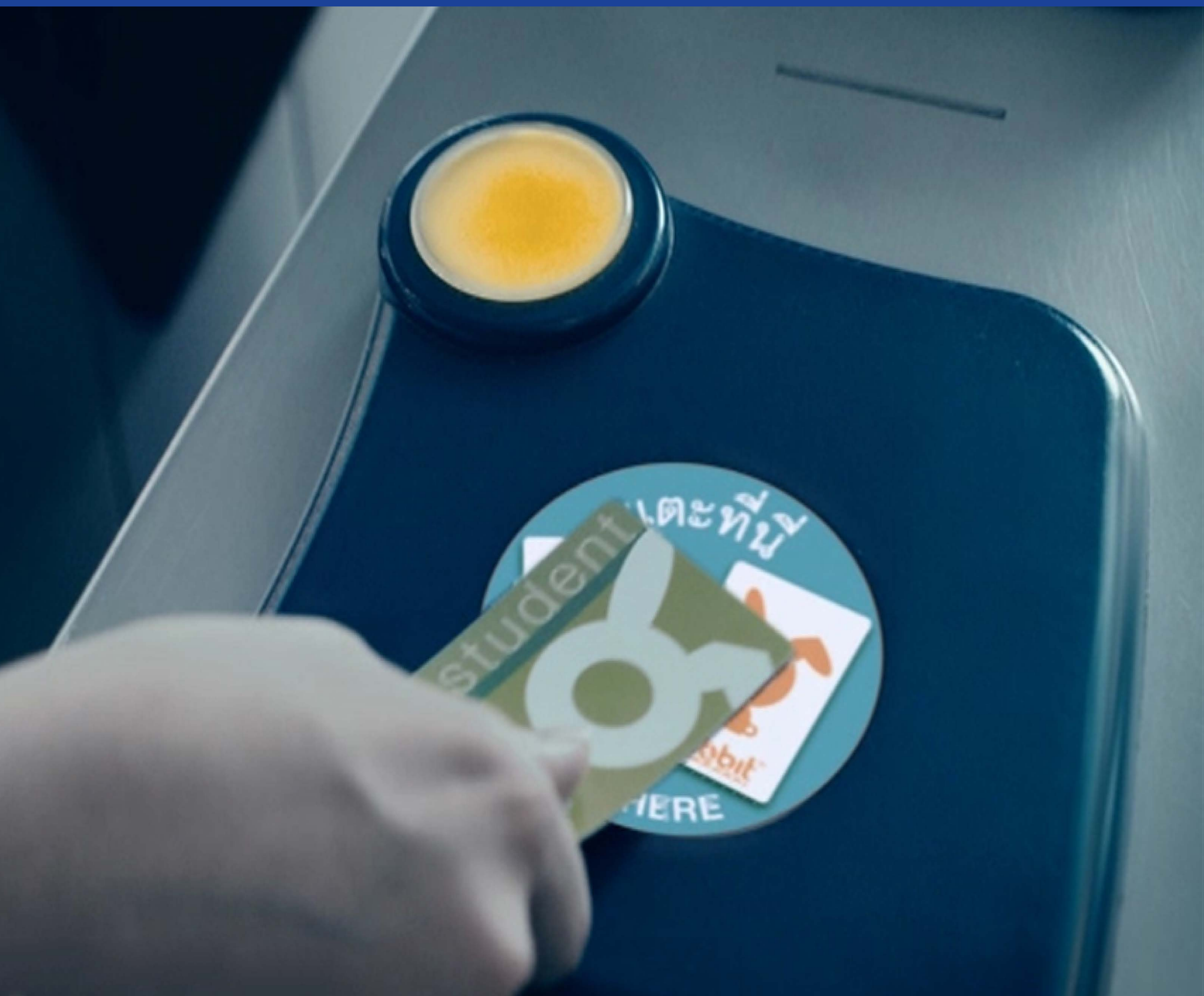
กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน
ระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกธ

สารบัญ

1.0	บทนำ	4
1.1	สารจากบริษัทจัดการ	5
1.2	ภาพรวมกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท	6
1.3	สรุปผลการดำเนินงาน	8
2.0	ระบบขนส่งมวลชนและแนวโน้มธุรกิจ	10
2.1	ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักและส่วนต่อขยาย	11
2.2	ธุรกิจและภาวะอุตสาหกรรม: ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน	12
3.0	กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท	21
3.1	กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท	22
3.2	ชื่อ และที่อยู่ของผู้บริหารทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน	25
3.3	โครงสร้างการจัดการกองทุน	26
3.4	รายการแสดงทรัพย์สินที่กองทุนลงทุนในหรือมีไว้	27
3.5	รายละเอียดทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่กองทุนลงทุน	28
3.6	รายละเอียดเกี่ยวกับการลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน	29
3.7	รายละเอียดเกี่ยวกับการจำหน่ายทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน	30
3.8	รายละเอียดเกี่ยวกับการกู้ยืมเงินของกองทุน	31
3.9	ตารางแสดงค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บจากกองทุนรวม	32
3.10	รายชื่อบุคคลที่เกี่ยวข้องที่มีการทำธุรกรรมกับกองทุนรวม	33
3.11	ข้อมูลการรับผลประโยชน์ตอบแทนเนื่องจากการที่กองทุนใช้บริการบุคคลอื่น	34
4.0	รายงานทางการเงินจากบริษัทจัดการกองทุน	36
4.1	คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน	38
4.2	ประวัติการจ่ายเงินปันผล	40
4.3	รายชื่อผู้ถือหน่วยลงทุนหลัก	41
5.0	รายงานจากผู้สอบบัญชี และผู้ดูแลผลประโยชน์	42
5.1	รายงานผู้สอบบัญชี และงบการเงิน	43
5.2	รายงานของผู้ดูแลผลประโยชน์	64
6.0	ข้อมูลบริษัทจัดการ	65
6.1	ข้อมูลบริษัทจัดการ	66
6.2	ความสำเร็จและรางวัลที่ได้รับ	68

1.0 บทนำ

- 1.1 สารจากบริษัทจัดการ
- 1.2 ภาพรวมกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน
ระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท
- 1.3 สรุปผลการดำเนินงาน



เรียน ท่านผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน

กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกธ

บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด (“บริษัทจัดการ”) ขอนำเสนอรายงานประจำปี สำหรับผลการดำเนินงานของกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกธ ประจำปี 2556/2557 มายังผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนทุกท่าน

สำหรับผลการดำเนินงานของกองทุนสำหรับปี 2556/2557 (17 เมษายน 2556 – 31 มีนาคม 2557) กองทุนมีรายได้รวม 3,808.58 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายรวม 455.57 ล้านบาท และมีรายได้จากการลงทุนสุทธิ 3,353.01 ล้านบาท โดยกองทุนได้ประกาศจ่ายเงินปันผลจำนวน 4 ครั้ง รวมทั้งสิ้นในอัตรา 0.579 บาทต่อหน่วย คิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 3,351.25 ล้านบาท ทั้งนี้ กองทุนมีค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุนตัดจำหน่าย จำนวนทั้งสิ้น 353.81 ล้านบาท หรือคิดเป็นจำนวน 0.061 บาทต่อหน่วย ซึ่งบริษัทจัดการจะนำไปจ่ายคืนให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนในรูปการลดทุนต่อไป กองทุนมีมูลค่าทรัพย์สินสุทธิ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 เท่ากับ 65,104.51 ล้านบาท หรือคิดเป็น 11.2481 บาทต่อหน่วย โดยในปี 2556/2557 กองทุนมีการปรับมูลค่าเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนรายได้สุทธิเพิ่มขึ้นให้เป็นไปตามมูลค่ายุติธรรม จำนวน 1,701.00 ล้านบาท (จากเดิม 61,399.00 ล้านบาท เป็น 63,100.00 ล้านบาท) และรับรู้กำไรสุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนจำนวน 1,701.00 ล้านบาท

บริษัทจัดการขอขอบพระคุณท่านผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนทุกท่านที่ได้มอบความไว้วางใจให้กับบริษัทจัดการเป็นผู้บริหารเงินลงทุนของท่าน โดยบริษัทจัดการจะบริหารจัดการกองทุนโดยคำนึงถึงผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนเป็นสำคัญภายใต้หลักธรรมาภิบาล

ขอแสดงความนับถือ

บลจ.บัวหลวง



1.2

ภาพรวมกองทุนรวม โครงสร้างพื้นฐานระบบ ขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท

การจัดตั้งกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท (BTSGIF)

กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท (BTSGIF) เป็นกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานกองทุนแรกของประเทศไทย จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 ภายใต้การร่วมมือของบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด และ บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) (บีทีเอสกรุ๊ป) และด้วยมูลค่าเงินลงทุนที่ได้จากการเสนอขายหน่วยลงทุน (IPO) ที่สูงถึง 62,510.4 ล้านบาท ทำให้ BTSGIF เป็นการระดมทุนในการเสนอขายครั้งแรกของภาคเอกชนที่มีมูลค่าสูงที่สุดในตลาดทุนของประเทศและสามารถเข้าลงทุนในสิทธิการรับรายได้ค่าโดยสารสุทธิในอนาคตที่จะเกิดขึ้นจากการเดินรถไฟฟ้าสายหลักในช่วงระยะเวลาที่เหลือนจากบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บีทีเอสซี)

จากระยะเวลากว่า 2 ปีของการเตรียมการจัดตั้งกองทุน และการทำกิจกรรมทางการตลาดเพื่อเชิญชวนนักลงทุนรายใหญ่ (Cornerstone) ให้เข้าลงทุนใน BTSGIF ส่งผลให้การเปิดซื้อขายหน่วยลงทุนครั้งแรกของกองทุนได้รับการตอบรับเป็นอย่างดี โดยมีสัดส่วนยอดจองซื้อจากนักลงทุนสถาบันสูงถึง 25 เท่าของยอดที่จัดสรรไว้ ซึ่งส่วนหนึ่งของนักลงทุนกลุ่มนี้เป็นนักลงทุนระยะยาวที่ได้รับความน่าเชื่อถือระดับโลก นอกจากนี้ ยังมียอดจองซื้อจากผู้จองซื้อรายย่อยกว่า 56,900 รายการ ซึ่งถือเป็นยอดจองซื้อในการเสนอขายครั้งแรกที่มากที่สุดในประเทศไทย สำหรับผู้ถือหน่วยลงทุนที่ใหญ่ที่สุดของ BTSGIF ได้แก่ บีทีเอส กรุ๊ป ซึ่งมีการถือหน่วยลงทุนของกองทุนในสัดส่วน 1 ใน 3 ของจำนวนหน่วยลงทุนทั้งหมด ซึ่งมีจำนวน 5,788 ล้านหน่วย

กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเกิดขึ้นจากความศรัทธาเริ่มของภาครัฐ โดยการสนับสนุนจากสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย กรมสรรพากร และหน่วยงานกำกับดูแลอื่นๆ เพื่อสนับสนุนการระดมทุนและการพัฒนาแผนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานช่วยเปิดโอกาสให้นักลงทุนทั่วไปสามารถเข้าถึงการลงทุนในกิจการโครงสร้างพื้นฐาน โดยทุนที่ระดมได้นี้จะเป็นกำลังสำคัญในการนำไปใช้เพื่อพัฒนาโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย นอกจากนี้

กองทุนโครงสร้างพื้นฐานเองนั้นได้รับประโยชน์จากการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตลอดอายุของกองทุน ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ในส่วนของเงินปันผลสำหรับนักลงทุนบุคคลธรรมดา เป็นเวลา 10 ปีนับแต่วันจดทะเบียนจัดตั้งกองทุน (ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับข้อบังคับบางประการ) รวมถึงกองทุนโครงสร้างพื้นฐานยังต้องจ่ายเงินปันผลแก่ผู้ถือหน่วยลงทุนไม่ต่ำกว่า 90% ของกำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้ว

การจัดตั้ง BTSGIF ส่งผลให้กลุ่มบีทีเอสมีเงินสดเพิ่มขึ้นเพื่อใช้ในการเตรียมความพร้อมสำหรับการประมูลโครงการรถไฟฟ้าสายใหม่ๆ และการเติบโตในอนาคตเพื่อขยายธุรกิจด้านขนส่งมวลชน ทั้งนี้ บีทีเอสซี ยังเป็นผู้ให้บริการเดินรถของรถไฟฟ้าสายหลักแต่เพียงผู้เดียว การขยายเครือข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางทำให้ BTSGIF ได้รับประโยชน์จากการเปิดให้บริการส่วนต่อขยายใหม่ๆ ที่จะนำผู้โดยสารเข้ามาใช้บริการในส่วนขบวนรถไฟฟ้าสายหลักมากขึ้น

สำหรับผลการดำเนินงานรวมในปีแรกของ BTSGIF มีผลประกอบการดีกว่าที่คาดการณ์ นักลงทุนสามารถติดตามรายละเอียดโครงการและความคืบหน้าของกองทุนได้ที่ www.btsgif.com



รางวัลแห่งความสำเร็จ: ในปี 2556/57 BTSGIF ได้รับรางวัลมาตรฐานสากลทั้งสิ้น 6 รางวัล จาก 5 สถาบัน ดังนี้

1

**FinanceAsia
Achievement
Awards 2013**



รับรางวัล:
9 ธันวาคม 2556

- ได้รับรางวัลสำหรับบริษัทที่มีการเสนอขายหุ้นใหม่ต่อประชาชนครั้งแรก (IPO) ที่ดีที่สุดเอเชีย

“ปีนี้เป็นปีที่โดดเด่นของ BTSGIF เนื่องจากเป็นกองทุนที่มีนวัตกรรมใหม่ล่าสุดของการเสนอขายหุ้นใหม่ต่อประชาชนเป็นครั้งแรก (IPO) และมีแนวโน้มที่มีอิทธิพลมากที่สุดในการระดมทุนผ่านตลาดตราสารทุน (Equity Capital Markets) นอกจากนี้ BTSGIF ยังเป็นกองทุนโครงสร้างพื้นฐานกองทุนแรกของประเทศไทยที่สามารถตอบโจทย์นักลงทุนทั้งในด้านผลตอบแทนที่มั่นคง อัตราผลตอบแทนเงินปันผลที่สูง และอัตราการเติบโตที่แข็งแกร่ง ขณะเดียวกันยังทำให้ผู้ให้บริการโครงสร้างพื้นฐานในประเทศไทยมีโอกาสในการระดมเงินทุนเพื่อลงทุนในโครงการใหม่ๆ”

(ที่มา: FinanceAsia Achievement Awards 2013 by FinanceAsia Editors, 9 ธันวาคม 2557)

2

**The Asset Triple A
Regional House and
Deal Awards 2013**



รับรางวัล:
12 ธันวาคม 2556

- ได้รับรางวัล “the best equity deal 2013”

3

**AsiaMoney
Awards 2013**



รับรางวัล:
9 กุมภาพันธ์ 2557

- ได้รับรางวัล “the Country Deals of the Year: Thailand”

“ในแต่ละปี Asia Money จะคัดเลือกธุรกรรมในตลาดทุนที่มีความโดดเด่นจากประเทศสำคัญๆ ในภูมิภาคเอเชีย (ไม่รวมญี่ปุ่น) ในประเทศไทย บีทีเอส ได้รับการจัดอันดับหลายรายการในการขายเสนอขายกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานแก่ประชาชนทั่วไปโดยอ้างอิงจากรายได้ของธุรกิจรถไฟฟ้า”

(ที่มา: AsiaMoney)

4

**International
Financing Review
(IFR) Asia
Awards 2013**



รับรางวัล:
19 กุมภาพันธ์ 2557

- ได้รับรางวัล “Regional Equity Issue of the Year” และ รางวัล “Thailand Equity Issue”

“กองทุน BTSGIF สามารถระดมทุนจากการเสนอขายกองทุนครั้งแรก (IPO) จากประชาชนทั่วไปได้ถึง 4.2 หมื่นล้านบาท (หรือ 1.3 พันล้านเหรียญสหรัฐ) นับเป็น IPO ที่มีมูลค่าการเสนอขายสูงที่สุดโดยเอกชนในประวัติศาสตร์ตลาดทุนไทย และเป็นกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานกองแรกที่จัดตั้งขึ้นในประเทศไทย ทั้งนี้ กองทุน BTSGIF ยังนับเป็นหนึ่งในการลงทุนแบบใหม่ที่จะช่วยยกระดับตลาดทุนในระดับภูมิภาค”

“ธุรกรรมนี้ยังเป็นจุดเริ่มต้นของการเสนอขายหลักทรัพย์ให้แก่กลุ่มนักลงทุนสถาบันทั่วโลก ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการระดมทุนขนาดใหญ่สามารถเกิดขึ้นได้ในตลาดภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เช่นกัน”

(ที่มา: IFR ASIA REVIEW OF THE YEAR 2013)

5

**Asian Legal Business
SE Asia Law
Awards 2014**



รับรางวัล:
29 พฤษภาคม 2557

- ได้รับรางวัล “the Equity Market Deal of the Year”

1.3

สรุปผลการดำเนินงาน

ผลการดำเนินงาน

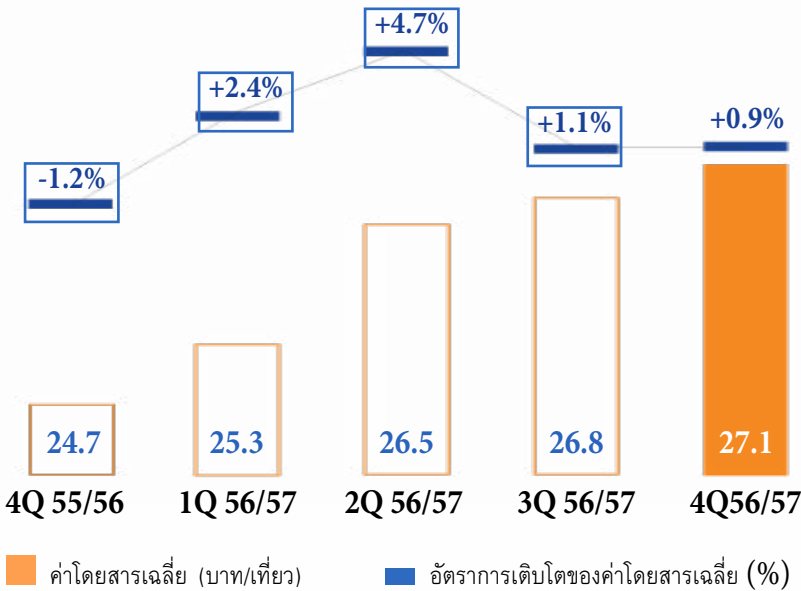
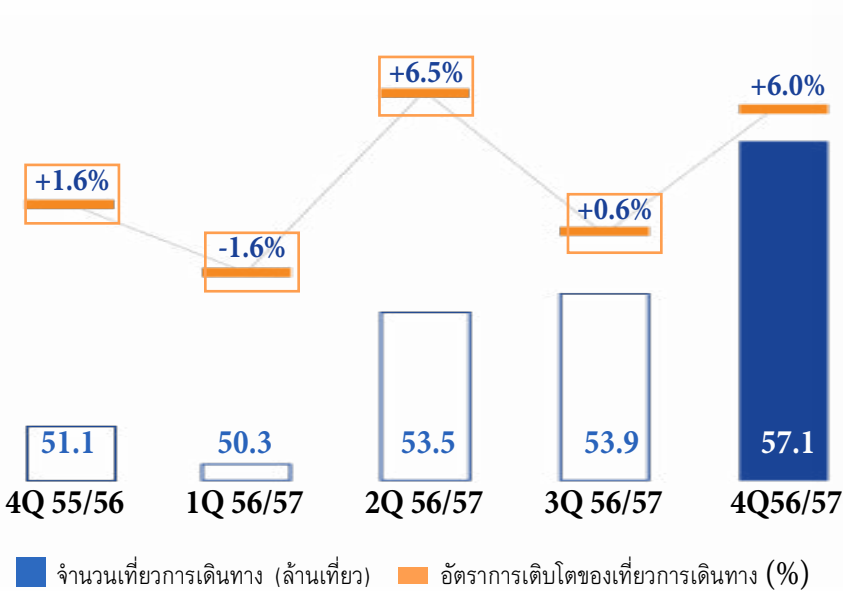
	ไตรมาส 1 ปี 56/57	ไตรมาส 2 ปี 56/57	ไตรมาส 3 ปี 56/57	ไตรมาส 4 ปี 56/57	ปี 56/57
ล้านบาท					
รายได้รวม	781.81	1,041.16	984.93	1,000.68	3,808.58
ค่าใช้จ่ายรวม	100.73	125.69	119.06	110.09	455.57
รายได้จากการลงทุนสุทธิ	681.08	915.47	865.87	890.59	3,353.01
การเพิ่มขึ้นในสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงาน	1,182.11	1,315.43	1,266.07	1,290.39	5,054.01

งบดุล (ณ 31 มีนาคม 2557)

	เงินลงทุนในสัญญาซื้อ และโอนสิทธิรายได้สุทธิ	รวมสินทรัพย์	รวมหนี้สิน	สินทรัพย์สุทธิ	สินทรัพย์สุทธิต่อหน่วย
ล้านบาท					
	63,100.00	65,184.40	79.89	65,104.51	11.2481

จำนวนเที่ยวการเดินทางรายไตรมาสของ BTS

ค่าโดยสารเฉลี่ยรายไตรมาสของ BTS





2.0 ระบบขนส่งมวลชน และแนวโน้มธุรกิจ

- 2.1 ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
กรุงเทพสายหลักและส่วนต่อขยาย
- 2.2 ธุรกิจและภาวะอุตสาหกรรม:
ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน

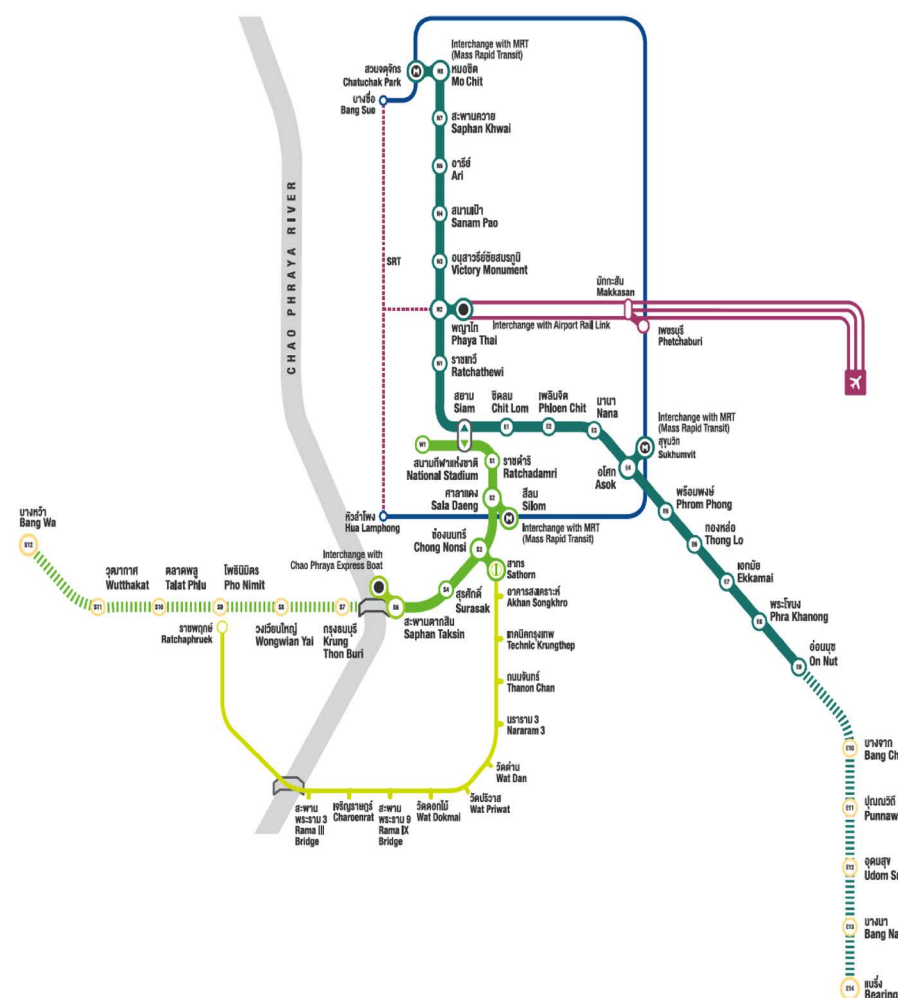


2.1

ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน กรุงเทพสายหลัก และส่วนต่อขยาย

ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักและส่วนต่อขยาย ประกอบด้วยเส้นทางที่ให้บริการสองสาย โดยมีสถานียกระดับเหนือพื้นดินรวมทั้งสิ้น 34 สถานี (ซึ่งรวม 6 สถานีที่เชื่อมกับส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 และส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 2 และ 5 สถานีที่เชื่อมกับส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท) โดยในจำนวนดังกล่าวมี 1 สถานีที่เป็นสถานีเชื่อมต่อระหว่างเส้นทางรถไฟฟ้าทั้งสองสาย ดังนี้

- สายสุขุมวิทและส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท : สายสุขุมวิทมีระยะทางทั้งสิ้น 17 กิโลเมตร เริ่มต้นจากสถานีอ่อนนุชไปยังสถานีหมอชิต วิ่งผ่านถนนสุขุมวิท เพลินจิต พระราม 1 พญาไท และพหลโยธิน มีสถานีรวมทั้งสิ้น 17 สถานี ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทมีระยะทางทั้งสิ้น 5.25 กิโลเมตร เริ่มต้นจากสถานีอ่อนนุช มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกไปยังซอยแบริ่ง มีสถานีรวมทั้งสิ้น 5 สถานี ได้แก่ สถานีบางจาก สถานีปทุมวัน สถานีอุดมสุข สถานีบางนา และสถานีแบริ่ง โดยส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทได้เปิดให้บริการประชาชนเมื่อวันที่ 12 สิงหาคม 2554



- สายสีลมและส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 และ ตอนที่ 2 : สายสีลมมีระยะทางทั้งสิ้น 6.5 กิโลเมตร เริ่มต้นจากสะพานตากสินฝั่งถนนเจริญกรุง วิ่งผ่านถนนสาทร คลองช่องนนทรี สีลม ราชดำริ และพระราม 1 ก่อนสิ้นสุดที่ฝั่งตะวันออกของถนนบรรทัดทองใกล้กับสนามกีฬาแห่งชาติที่อยู่บนถนนพระราม 1 มีสถานีรวมทั้งสิ้น 7 สถานี ส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 และตอนที่ 2 มีระยะทางทั้งสิ้น 7.5 กิโลเมตร จากสะพานตากสินมุ่งหน้าไปทางทิศใต้ไป 6 สถานี ได้แก่ สถานีกรุงธนบุรี สถานีวงเวียนใหญ่ สถานีโพธิ์นิมิต สถานีตลาดพลู สถานีวุฒากาศ และสถานีบางหว้า ซึ่งส่วนต่อขยายสายสีลมตอนที่ 1 และตอนที่ 2 ได้เปิดให้บริการตลอดทั้งสายเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2556

สายสุขุมวิทและสายสีลม วิ่งขนานกันเป็นระยะทาง 800 เมตร บนถนนพระราม 1 ซึ่งในเส้นทางบนช่วงนี้มีสถานีเชื่อมต่อระหว่างสองสายที่สถานีสยามซึ่งอยู่ใกล้กับสยามสแควร์ ดังแผนที่ที่แสดงไว้ ซึ่งแสดงเส้นทางเดินรถของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก และส่วนต่อขยายต่างๆ

ระบบรถไฟฟ้าสายหลัก

- สายสีลม
- สายสุขุมวิท

ส่วนต่อขยาย

- ส่วนต่อขยายสายสีลม
- ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท

อื่นๆ

- รถโดยสารด่วนพิเศษบีอาร์ที

2.2

ธุรกิจและภาวะอุตสาหกรรม:
ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน

พัฒนาการสำคัญในปี 2556/57

- สถิติจำนวนผู้โดยสารรวมสูงสุดใหม่ 214.7 ล้านเที่ยวคน ในปี 2556/57 เพิ่มขึ้น 8.9% จากปีก่อน
- สถิติจำนวนผู้โดยสารต่อเที่ยวสูงสุดใหม่ (ในส่วนรถไฟฟ้าสายหลัก) ที่ 884,769 เที่ยว ณ วันที่ 13 มกราคม 2557
- อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 6.5% จากปีก่อน เป็น 26.4 บาทต่อเที่ยว
- รถไฟฟ้าบีทีเอสส่วนต่อขยายสายสีลม จากสถานีวงเวียนใหญ่ถึงสถานีบางหว้า เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ ในวันที่ 5 ธันวาคม 2556

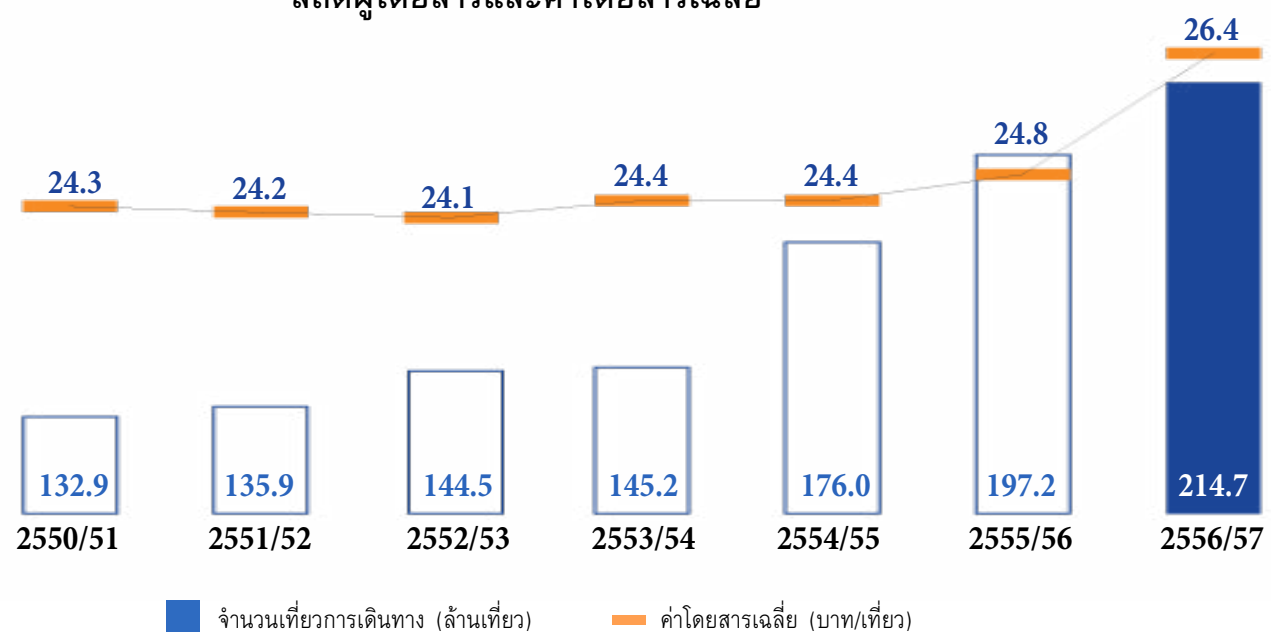
ปี 2556/57 ถือเป็นปีที่บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บีทีเอสซี) เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง ท่ามกลางการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลกและความไม่มั่นคงทางการเมืองของประเทศ โดยผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเติบโตขึ้นเพียง 2.9% ในปี 2556 ลดลง 0.6% ในไตรมาส 1 ปี 2557 เมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 1 ของปีก่อน และธนาคารแห่งประเทศไทยได้คาดการณ์ว่าการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศจะเติบโตไม่เกิน 2.7% ในปี 2557 ในขณะที่บริษัทในประเทศไทยหลายแห่งได้รับผลกระทบอย่างมากจากสภาวะเศรษฐกิจในประเทศที่ซบเซา ธุรกิจระบบขนส่งมวลชนยังสามารถรักษาอัตราการเติบโตได้อย่างต่อเนื่อง เห็นได้จากยอดผู้โดยสารรวมทั้งปีอยู่ที่ 214.7 ล้านเที่ยวคน เพิ่มขึ้น 8.9% จากปีก่อน ซึ่งเป็นไปตามเป้าหมายที่ได้คาดการณ์ไว้ว่าจะเติบโตขึ้น 7 – 10% ทั้งนี้ ในช่วงวิกฤตทางการเมืองในกรุงเทพฯ ในช่วงเดือนมกราคมและเดือนกุมภาพันธ์ 2557 ยอดผู้โดยสารยังคงเพิ่มขึ้นจากปีก่อนอย่างมีนัยสำคัญ ถึง 17.1% และ 20.1% ตามลำดับ สาเหตุหนึ่งมาจากผู้ที่สัญจรบนท้องถนนประสบกับปัญหาความไม่สะดวกในการเดินทางเพราะถนนบางเส้นถูกปิด ส่งผลให้การเดินทางโดยรถไฟฟ้าบีทีเอสและการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนทางรางอื่นๆ เป็นทางเลือกที่ดีสำหรับการเดินทางในช่วงดังกล่าว จากปัจจัยดังกล่าว ส่งผลให้ ณ วันที่ 13 มกราคม 2557 จำนวนผู้โดยสาร (ในรถไฟฟ้าสายหลัก) ต่อเที่ยวเพิ่มขึ้นสูงสุดเป็นประวัติการณ์ ที่จำนวน 884,769 เที่ยว และมีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันในช่วงวันจันทร์ถึงศุกร์อยู่ที่ 654,100 เที่ยวในปี 2556/57 คิดเป็นการเพิ่มขึ้น 8.3% จากปีก่อน นอกจากผลกระทบทางการเมืองซึ่งถือเป็นผลกระทบในระยะสั้นแล้ว ปัจจัยของการเติบโตที่สำคัญยังประกอบด้วย การขยายโครงข่ายรถไฟฟ้าสายสีลมที่เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการในเดือนธันวาคม 2556 การเพิ่มจำนวนรถไฟฟ้าที่ให้บริการ (ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2556) และการเติบโตตามธรรมชาติ ไม่ว่าจะเป็นการเติบโตของประชากร การพัฒนาเข้าสู่สังคมเมืองรวมถึงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ตามแนวรถไฟฟ้า

บีทีเอสซีขยายการให้บริการเดินรถอย่างต่อเนื่อง โดย ณ วันที่ 5 ธันวาคม 2556 บีทีเอสซีเปิดให้บริการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีลม จากสถานีวงเวียนใหญ่ (S8) ถึงสถานีบางหว้า (S12) ภายใต้สัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงส่วนต่อขยายของเส้นทางเดินรถสายสีเขียวในปัจจุบันทุกสายที่อยู่ภายใต้การดูแลของกรุงเทพมหานคร เป็นระยะเวลา 30 ปี ซึ่งบีทีเอสซีได้ลงนามในเดือนพฤษภาคม 2555 (ทดลองเปิดให้ประชาชนใช้บริการจากสถานีวงเวียนใหญ่ (S8) ถึง สถานีตลาดพลู เมื่อต้นปี 2556)

ในวันที่ 17 เมษายน 2556 บีทีเอสซีขยายรายได้สุทธิในอนาคตที่จะเกิดขึ้นจากการเดินรถไฟฟ้าสายหลักในช่วงระยะเวลาที่เหลือให้แก่นักลงทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท (BTSGIF) ธุรกิจดังกล่าวทำให้กลุ่มบีทีเอสสามารถระดมเงินทุนได้อย่างมั่นคงสำหรับการขยายโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนในอนาคต โดยแผนแม่บทของภาครัฐได้กำหนดเป้าหมายการขยายเครือข่ายระบบขนส่งมวลชนเพิ่มขึ้นจากปัจจุบัน 100.1 กิโลเมตร เป็น 464.0 กิโลเมตร ภายในปี 2572 ทั้งนี้ เชื่อว่าจากประสบการณ์ในการดำเนินงานในธุรกิจระบบขนส่งมวลชนและความมั่นคงทางการเงิน กลุ่มบีทีเอสจะสามารถอยู่ในระดับแนวหน้าในการมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน โดยหลังจากการขยายรายได้ค่าโดยสารสุทธิให้แก่กองทุนแล้ว บีทีเอสซียังคงเป็นผู้ดำเนินงานรถไฟฟ้าสายหลัก และกลุ่มบีทีเอสยังลงทุนในหน่วยลงทุนของกองทุน BTSGIF จำนวน 33.33%

เพื่อสานต่อความตั้งใจในแผนการดำเนินงานเพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร ในปี 2553 บีทีเอสซีสั่งซื้อตู้รถไฟฟ้าใหม่ 35 ตู้ ทำให้รถไฟฟ้าที่ให้บริการในสายสุขุมวิทได้เพิ่มจำนวนตู้รถไฟฟ้าเป็น 4 ตู้ต่อขบวน จาก 3 ตู้ต่อขบวนทั้งหมดภายในเดือนพฤษภาคม 2556 นอกจากนั้น ในปี 2554 ได้สั่งซื้อรถไฟฟ้าแบบ 4 ขบวนเพิ่มตามแผนการขยายการรองรับผู้โดยสาร โดยบีทีเอสซีได้รับรถไฟฟ้าขบวนดังกล่าวครบทั้งหมดในเดือนพฤศจิกายน 2556

สถิติผู้โดยสารและค่าโดยสารเฉลี่ย



ในวันที่ 1 มิถุนายน 2556 บีทีเอสซี ร่วมกับบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด ซึ่งเป็นผู้จัดการกองทุน BTSGIF ได้ปรับราคาค่าโดยสารที่เรียกเก็บสำหรับรถไฟฟ้าบีทีเอสสายหลักเป็นครั้งแรกนับตั้งแต่เดือนมีนาคม 2550 โดยอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยสำหรับปี 2556/57 เพิ่มขึ้น 6.5% จากปีก่อน เป็นไปตามที่เคยคาดการณ์ไว้ สาเหตุหลักของการเพิ่มขึ้นเนื่องด้วยภาวะเงินเฟ้อ การประกาศขึ้นของอัตราค่าจ้างขั้นต่ำ ค่าไฟฟ้าและค่าใช้จ่ายดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น รวมถึงการลงทุนสั่งซื้อตู้รถไฟฟ้าใหม่ อย่างไรก็ตามกลุ่มบริษัทบีทีเอสมีนโยบายที่จะพัฒนาและรักษาคุณภาพในการให้บริการเดินรถแก่ผู้โดยสารเพื่อให้สอดคล้องกับการปรับขึ้นราคาค่าโดยสารอย่างเหมาะสม

ประเมินประสิทธิภาพการดำเนินงาน 2556/57

บีทีเอสซียังคงรักษาความน่าเชื่อถือของความปลอดภัยและการให้บริการที่ได้มาตรฐานอย่างต่อเนื่อง โดยตัวชี้วัดหลักในการประเมินประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ได้แก่ ความน่าเชื่อถือของการให้บริการ ความน่าเชื่อถือของรถไฟฟ้า และความน่าเชื่อถือของตัวโดยสาร ซึ่งความน่าเชื่อถือของการให้บริการ วัดจากความตรงต่อเวลาของรถไฟ โดยมีเกณฑ์ในการวัดอยู่ที่มากกว่า 1,000 เที่ยวต่อการล่าช้าตั้งแต่ 5 นาทีขึ้นไป ทั้งนี้ ความน่าเชื่อถือของการให้บริการในปี 2556/57 เฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ 1,890 เที่ยว ต่อการล่าช้าตั้งแต่ 5 นาทีขึ้นไป บรรลุเป้าหมายที่ได้คาดการณ์เอาไว้ และยังพัฒนาขึ้นจากปี 2555/56 ที่ 960 เที่ยว ต่อการล่าช้าตั้งแต่ 5 นาทีขึ้นไป ซึ่งเป็นผลจากการติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณใหม่ซึ่งส่งผลต่อประสิทธิภาพของระบบการเดินรถ รวมถึงมีการขัดข้องบางประการในช่วงแรกของการเริ่มให้บริการของรถไฟฟ้าที่ส่งเข้ามาใหม่ ตัวชี้วัดต่อมาคือ ความน่าเชื่อถือของรถไฟฟ้า วัดจากระยะทางก่อนที่จะเกิดการขัดข้อง โดยเป้าหมายที่ตั้งไว้ คือ ไม่น้อยกว่า 35,000 ตู้กิโลเมตรต่อการขัดข้อง 1 ครั้ง โดยในปี 2556/57 อยู่ที่ 97,570 ตู้กิโลเมตรต่อการขัดข้อง 1 ครั้ง ซึ่งบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ ตัวชี้วัดสุดท้าย คือ ความน่าเชื่อถือของตัวโดยสาร วัดได้จากจำนวนเที่ยวการเดินทางก่อนพบความผิดพลาด รวมถึงการขัดข้องของอุปกรณ์และจากการใช้บัตรโดยสารผิดวิธี โดยเป้าหมายที่ตั้งไว้จะต้องไม่น้อยกว่า 15,000 ครั้งต่อการพบความผิดพลาด 1 ครั้ง โดยความน่าเชื่อถือของตัวโดยสารสำหรับปี 2556/57 อยู่ที่ 22,914 ครั้งต่อการพบความผิดพลาด 1 ครั้ง ซึ่งถือว่าทำได้ดีกว่าเป้าหมายที่คาดการณ์ไว้ และบีทีเอสซียังคงพัฒนาอุปกรณ์และเครื่องมืออย่างต่อเนื่องเพื่อปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานต่อไป

ประเมินประสิทธิภาพในการดำเนินงาน 2556/57

ตัวชี้วัดความมีประสิทธิภาพ	เป้าหมาย	ปี 2556/57	ปี 2555/56
ความน่าเชื่อถือต่อการให้บริการ (เที่ยว)	มากกว่า 1,000 เที่ยว ต่อการล่าช้าตั้งแต่ 5 นาที ขึ้นไป	1,890	960
ความน่าเชื่อถือต่อรถไฟฟ้า (ตู้กิโลเมตร)	ไม่น้อยกว่า 35,000 ตู้กิโลเมตร ต่อการขัดข้อง 1 ครั้ง	97,570	99,941
ความน่าเชื่อถือต่อตัวโดยสาร (ครั้ง)	ไม่น้อยกว่า 15,000 ครั้ง ก่อนการพบข้อบกพร่อง 1 ครั้ง	22,914	19,821

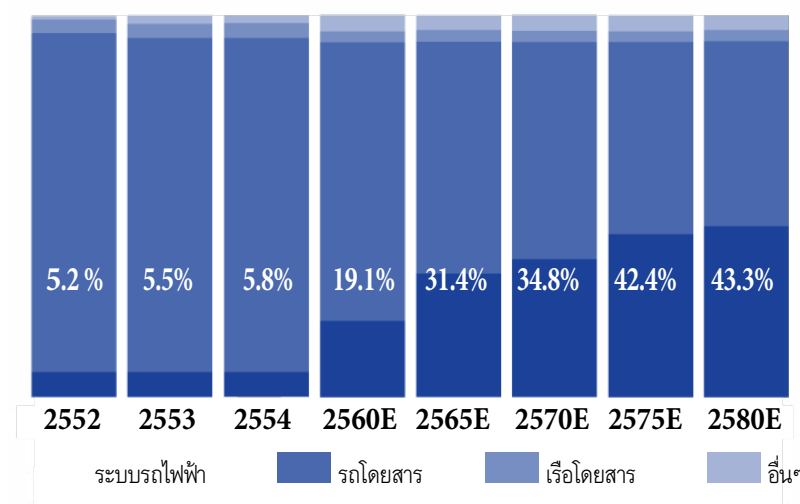
ภาพรวมธุรกิจระบบขนส่งมวลชน

โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครยังไม่สมบูรณ์

นับตั้งแต่มีการเปิดตัวรถไฟฟ้าบีทีเอส (ระบบรถไฟฟ้าสายแรกในกรุงเทพมหานคร) เมื่อเดือนธันวาคม 2542 การเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้ามีการพัฒนาอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยในปี 2554 สถิติการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครทั้งหมด คิดเป็นประมาณ 0.68 ล้านเที่ยวต่อวัน หรือ 5.8% ต่อจำนวนเที่ยวการเดินทางจากระบบขนส่งมวลชนทั้งหมดที่ประมาณ 11.8 ล้านเที่ยวต่อวัน โดยส่วนแบ่งการตลาดของการเดินทางโดยรถไฟฟ้านับเป็นสัดส่วนที่ต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับส่วนแบ่งการตลาดของระบบขนส่งมวลชนหลักอื่น จากข้อมูลของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ปัจจุบันระบบขนส่งมวลชนหลักในกรุงเทพมหานครนั้นแบ่งเป็น ระบบขนส่งทางรางระบบรถไฟฟ้า (รถไฟฟ้า BTS และรถไฟฟ้า MRT) ระบบขนส่งทางถนน (รถโดยสารประจำทาง) ระบบขนส่งทางน้ำ (เรือโดยสาร) และอื่นๆ (รถตู้โดยสารและรถไฟ) โดยส่วนแบ่งทางการตลาด (ซึ่งวัดจากจำนวนเที่ยวของการเดินทางต่อวันของแต่ละประเภทการเดินทาง) ในเดือนธันวาคม ปี 2554 จำแนกเป็นรถโดยสารประจำทาง 89.0% ระบบรถไฟฟ้า 5.8% เรือโดยสาร 2.5% และอื่นๆ 2.7% จากข้อมูลการศึกษาของสนข. คาดการณ์ว่า จากการขยายตัวของระบบรถไฟฟ้าจะทำให้อุปสงค์การเดินทางในระบบรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้น และจะส่งผลให้ส่วนแบ่งการตลาดของระบบรถไฟฟ้าค่อยๆ เพิ่มขึ้นมาทดแทนส่วนแบ่งการตลาดของรถโดยสารประจำทางในปีต่อไป

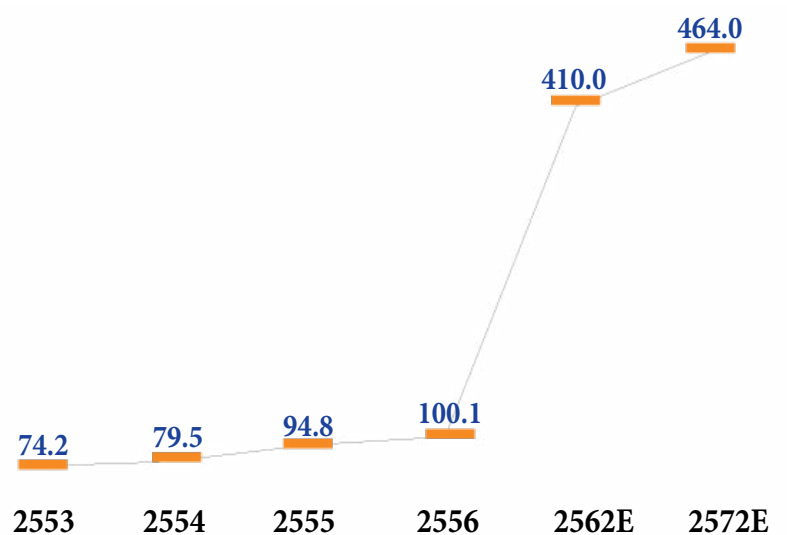
จากการที่บีทีเอสซีได้เปิดให้บริการส่วนต่อขยายจากสถานีวงเวียนใหญ่ถึงสถานีบางหว้าในเดือนธันวาคม 2556 ที่ผ่านมา ส่งผลให้โครงข่ายระบบรถไฟฟ้า (ซึ่งรวมถึงระบบรถไฟฟ้าระดับ รถไฟฟ้าใต้ดิน และระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) ครอบคลุมพื้นที่เพิ่มมากขึ้นจาก 94.8 กิโลเมตร ในปี 2555 เป็น 100.1 กิโลเมตร ในปัจจุบันการขยายโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าดังกล่าวยังเป็นปัจจัยสนับสนุนต่อการเติบโตของอัตราการครอบคลุมพื้นที่ของรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ (วัดจากความยาวของระบบรถไฟฟ้าต่อจำนวนประชากร) จาก 9.1 กิโลเมตรต่อประชากรล้านคน ในปี 2555 เป็น 9.5 กิโลเมตรต่อประชากรล้านคน ในปี 2556 อย่างไรก็ตาม โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯและปริมณฑลยังไม่สมบูรณ์หากเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน (ดูรายละเอียดเพิ่มเติมในส่วน เปรียบเทียบพัฒนาการระบบรถไฟฟ้าของกรุงเทพมหานครและประเทศใกล้เคียง)

คาดการณ์ส่วนแบ่งการตลาดของระบบรถไฟฟ้า
ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร
(ปี 2560-2580)



ที่มา: โครงการศึกษาพัฒนาระบบฐานข้อมูล ข้อเสนอแนะ และแบบจำลองเพื่อบูรณาการ
พัฒนาการขนส่ง และจราจรการขนส่งต่อเมืองหลายรูปแบบและระบบโลจิสติกส์
(TDML II)

ความยาวระบบรถไฟฟ้าในพื้นที่กรุงเทพมหานคร
ในปัจจุบันและคาดการณ์
(กิโลเมตร)



ที่มา: กระทรวงคมนาคม
E = ประเมินการ

การเร่งรัดโครงการขยายเครือข่ายระบบรถไฟฟ้า

แผนเร่งรัดพัฒนาขยายโครงข่ายระบบไฟฟ้าได้ถูกผลักดันให้เป็นวาระแห่งชาติที่รัฐบาลได้เล็งเห็นความสำคัญอย่างต่อเนื่อง ดังเห็นได้จากนโยบายรัฐบาลที่นายกรัฐมนตรีได้แถลงต่อรัฐสภาในวันที่ 23 สิงหาคม 2554 ในหัวข้อการเร่งรัดพัฒนาโครงการรถไฟฟ้า 10 สายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ให้ก่อสร้างแล้วเสร็จและพร้อมให้บริการได้ภายใน 4 ปี (ปี 2554 - 2558) โดยมีแผนการเปิดให้บริการโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าระยะทางทั้งสิ้น 410 กิโลเมตร ภายในปี 2562 และขยายไปถึง 464.0 กิโลเมตร ภายในปี 2572 ซึ่งในปัจจุบัน ส่วนต่อขยายระยะทาง 88.8 กิโลเมตร กำลังอยู่ระหว่างขั้นตอนการก่อสร้าง ทั้งนี้ หากไม่มีการยุบสภาในเดือนธันวาคม 2556 ที่ผ่านมา โครงการรถไฟฟ้าบางเส้นทางจาก 10 สายดังกล่าวจะอยู่ในขั้นตอนประกวดราคาในระหว่างปี 2556 - 2557 ตามนโยบายเดิมของภาครัฐ จากเหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลให้โครงการรถไฟฟ้าได้รับผลกระทบและก่อให้เกิดความล่าช้า อันเนื่องมาจากรัฐบาลชั่วคราวมีข้อจำกัดในการอนุมัติและเห็นชอบในโครงการต่างๆ อย่างไรก็ตาม คณะรักษาความสงบแห่งชาติ ซึ่งรักษาการในรัฐบาลปัจจุบัน มีอำนาจอนุมัติในโครงการต่างๆ โดยมีการอนุมัติงบประมาณประจำปี 2556/57 แล้วเสร็จสิ้นแล้ว ซึ่งรวมไปถึงงบประมาณในการขยายโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าด้วย

โครงการรถไฟฟ้า 10 สาย ภายใต้นโยบายภาครัฐ

โครงการ	ช่วง	ระยะทาง (กม.)
สีแดงเข้ม	มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต – มหาชัย	80.8
สีแดงอ่อน	ศาลายา – หัวหมาก	54.0
Airport Rail Link	ดอนเมือง – สนามบินสุวรรณภูมิ	50.3
สีเขียวเข้ม	ลำลูกกา – บางปู	66.5
สีเขียวอ่อน	ยศเส – บางหว้า	15.5
สีน้ำเงิน	บางซื่อ – หัวลำโพง – ท่าพระ – พุทธมณฑลสาย 4	55.0
สีม่วง	บางใหญ่ – ราษฎร์บูรณะ	42.8
สีส้ม	จรัญสนิทวงศ์ – มีนบุรี	32.5
สีชมพู	แคราย – มีนบุรี	36.0
สีเหลือง	ลาดพร้าว – สำโรง	30.4
รวม		464.0

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม

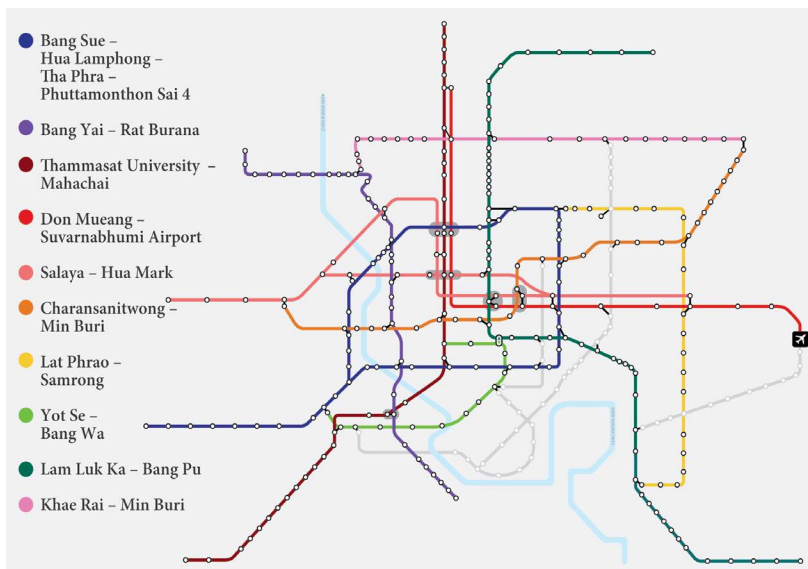
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) คาดการณ์ว่าจะมีโครงการระยะทางทั้งสิ้น 221.4 กิโลเมตร ที่พร้อมเข้าประกวดราคาในอนาคตอันใกล้นี้ได้ จากเส้นทางดังกล่าวที่ สนข. ได้คาดการณ์นั้น เชื่อกันว่ากลุ่มบริษัทบีทีเอสมีศักยภาพระดับแนวหน้าที่จะสามารถเป็นผู้ให้บริการเดินรถในส่วนต่อขยายสายสีเขียว (เส้นทางหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ระยะทาง 18.4 กิโลเมตร และเส้นทางสมุทรปราการ - บางปู ระยะทาง 7.0 กิโลเมตร) รวมถึงส่วนต่อขยายสายสีชมพู (แคราย - มีนบุรี ระยะทาง 36.0 กิโลเมตร) นอกจากนี้ กรุงเทพมหานคร (กทม.) มีนโยบายที่จะพัฒนาส่วนขยายระบบขนส่งมวลชนบางเส้นทาง ซึ่งคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ภายใน 5 ปี ข้างหน้า สำหรับโครงการเร่งรัดของกทม. นั้น ประกอบด้วย โครงการระบบขนส่งมวลชนระบบรอง (Light Rail Transit : LRT) เส้นทางจาก บางนา - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะทาง 18.3 กิโลเมตร และโครงการระบบรถไฟฟ้ามวลชนรางเดี่ยว (Monorail) สาย สีเทา เส้นทางจากวัชรพล - สะพานพระราม 9 ระยะทาง 26.0 กิโลเมตร ซึ่งสำหรับความคืบหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางเดียวนั้น ทาง กทม. ได้จ้างบริษัทที่ปรึกษาทำการศึกษาโครงการเส้นทางสีเทาเฟสแรกและจัดสรรงบประมาณเพื่อศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยคาดว่าจะพร้อมเปิดประมูลได้ในปี 2558 และเชื่อมั่นว่ากลุ่มบริษัทบีทีเอสจะสามารถร่วมพัฒนาและเป็นผู้ให้บริการเดินรถในส่วนต่อขยายทั้งสองสายดังกล่าว เนื่องจากเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้า BTS ในปัจจุบัน

ความหนาแน่นของการจราจรบนท้องถนนในกรุงเทพมหานคร

การตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารในปัจจุบันขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย อาทิเช่น ราคา ความสะดวกสบายในการเดินทาง ความตรงต่อเวลา ระยะเวลาในการเดินทาง และความปลอดภัยในการเดินทาง คาดว่าการครอบคลุมของโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าที่กำลังขยายตัวเพิ่มมากขึ้นในปัจจุบัน และระดับความหนาแน่นของการจราจรบนท้องถนนในกรุงเทพฯ จะเป็นปัจจัยขับเคลื่อนหลักอีกปัจจัยหนึ่งในการเพิ่มส่วนแบ่งการตลาดของระบบรถไฟฟ้า ซึ่งกรุงเทพฯ ได้เผชิญกับปัญหาจราจรตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา

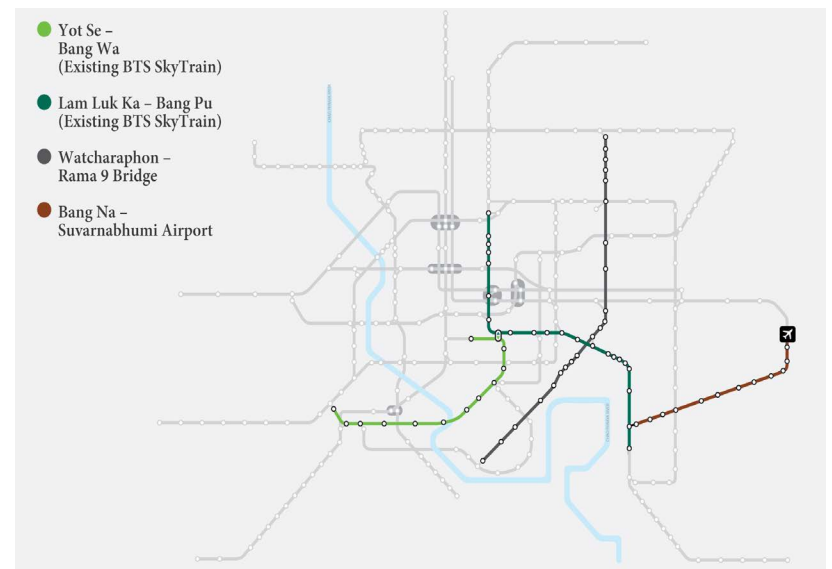
จากข้อมูลของสนข. ปี 2556 อัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคลในช่วงเวลาเร่งด่วนบนเส้นทางหลักในกรุงเทพฯ นั้นอยู่ที่ 16.3 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในช่วงเช้า และ 23.0 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในช่วงเย็น ในขณะที่ปริมาณรถยนต์จดทะเบียนใหม่ในกรุงเทพฯ เพิ่มขึ้นเป็น 1,954 คันในปี 2556 ปัจจัยหลักที่ทำให้การจราจรบนท้องถนนหนาแน่นมาจากปริมาณรถยนต์จดทะเบียนที่เพิ่มขึ้น การเติบโตของจำนวนประชากรและพื้นที่จำกัดของถนน ซึ่งคาดว่าสภาพความหนาแน่นของการจราจรบนท้องถนนจะมีแนวโน้มทวีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น การพัฒนาโครงการรถไฟฟ้า 10 สายที่กล่าวมาข้างต้น จะเป็นหนึ่งในแผนงานระยะยาวที่ทางภาครัฐฯ กำหนดขึ้นเพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรที่แออัดได้

โครงการรถไฟฟ้า 10 สาย ภายใต้นโยบายภาครัฐฯ



แหล่งที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม

แผนที่ LRT และสายสีเทาภายใต้ กทม. และเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอสในปัจจุบัน



แหล่งที่มา: สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

เปรียบเทียบพัฒนาการระบบรถไฟฟ้าของกรุงเทพมหานครและประเทศใกล้เคียง

ในปี 2556 กรุงเทพฯ และปริมณฑล (นครปฐม ปทุมธานี นนทบุรี สมุทรปราการ และสมุทรสาคร) มีจำนวนประชากรรวมกันกว่า 10.5 ล้านคน ในขณะที่ประชากรในกรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่นมีกว่า 13.3 ล้านคน ประชากรในฮ่องกงมีกว่า 7.2 ล้านคน และประชากรในประเทศสิงคโปร์มีกว่า 5.3 ล้านคน ทั้งนี้ เนื่องจากการขยายเครือข่ายระบบรถไฟฟ้า อัตราการครอบคลุมพื้นที่ของรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ เพิ่มขึ้นจาก 9.1 กิโลเมตรต่อประชากรล้านคน ในปี 2555 เป็น 9.5 กิโลเมตรต่อประชากรล้านคน ในปี 2556 อย่างไรก็ตาม โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ ที่เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ยังไม่สมบูรณ์เมื่อเทียบกับจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น และยังคงเป็นอัตราการครอบคลุมพื้นที่ที่น้อยหากเปรียบเทียบกับประเทศในภูมิภาค โดยอัตราการครอบคลุมพื้นที่ของรถไฟฟ้าในกรุงโตเกียวอยู่ที่ 24.1 กิโลเมตรต่อประชากรล้านคน ฮ่องกงอยู่ที่ 35.3 กิโลเมตรต่อประชากรล้านคน และสิงคโปร์อยู่ที่ 33.5 กิโลเมตรต่อประชากรล้านคน นอกจากนี้ ในปี 2554 ส่วนแบ่งการตลาดในเชิงของจำนวนเที่ยวโดยสารของระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ มีเพียง 6% ในขณะที่กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น อยู่ที่ 36% ฮ่องกงอยู่ที่ 46% และสิงคโปร์อยู่ที่ 40% จากข้อมูลเชิงเปรียบเทียบที่กล่าวมาข้างต้น นับเป็นมูลปัจจัยหลักที่แสดงให้เห็นว่า กรุงเทพฯ ยังคงต้องการการพัฒนาในโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าในระดับที่สมบูรณ์มากยิ่งขึ้นเพื่อรองรับอุปสงค์ที่นับวันจะสูงขึ้น อันเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของความหนาแน่นของประชากร กอปรกับสภาพการจราจรที่แออัดในปัจจุบัน

พัฒนาการระบบรถไฟฟ้าในภูมิภาค ในปี 2556

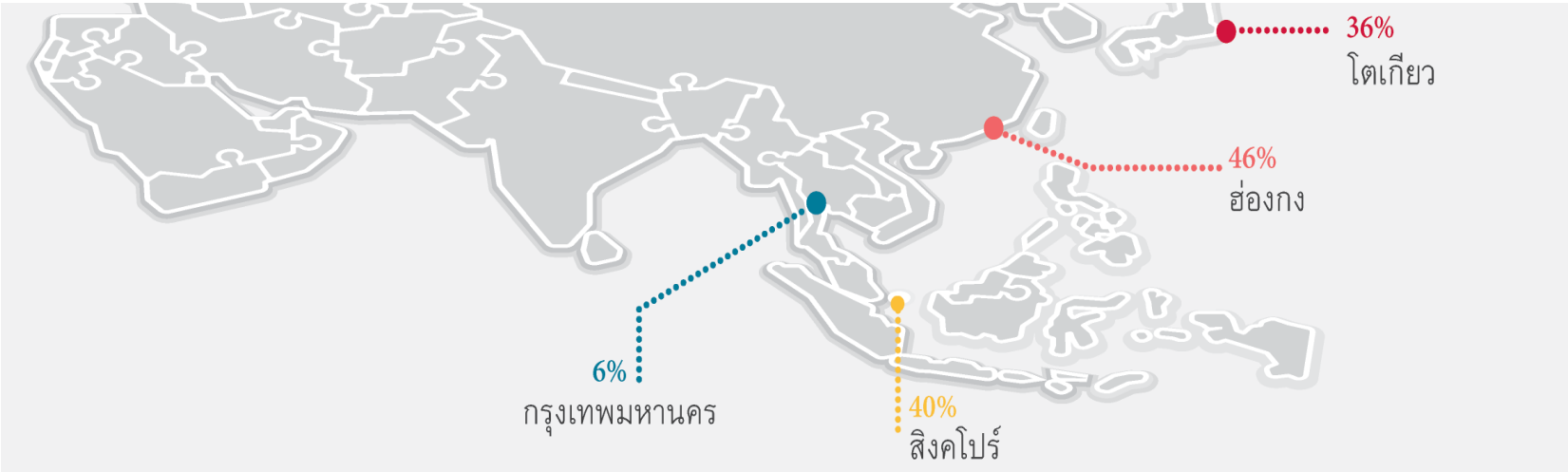
	ประชากร (ล้านคน)	ความยาวระบบรถไฟฟ้า (กิโลเมตร)	อัตราการครอบคลุมพื้นที่*
กรุงเทพมหานคร	10.5	100.1	9.5
โตเกียว	13.3	320.0	24.1
ฮ่องกง	7.2	254.4	35.3
สิงคโปร์**	5.3	177.7	33.5

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

* กิโลเมตรต่อประชากรล้านคน

** ข้อมูลปี 2555

เปรียบเทียบพัฒนาการระบบรถไฟฟ้าของกรุงเทพมหานครและประเทศใกล้เคียง



ภาพรวมระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน

รถไฟฟ้า BTS

รถไฟฟ้า BTS เป็นระบบรถไฟฟ้าระดับแห่งแรกในประเทศไทย และก่อสร้างขึ้นเหนือถนนสายหลักใจกลางกรุงเทพฯ ซึ่งบริหารโดยบีทีเอสซีและเปิดทำการตั้งแต่วันที่ 5 ธันวาคม 2542 ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 บีทีเอสซีมีจำนวนรถโดยสารขนาด 4 ตู้ ทั้งหมด 52 ขบวน ปัจจุบันระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสเปิดให้บริการทั้งหมด 34 สถานี โดยแบ่งออกเป็นสองเส้นทาง ระยะทางรวม 36.3 กิโลเมตร คือ สายสุขุมวิทหรือสายสีเขียวเข้ม ประกอบด้วย 22 สถานี โดยวิ่งผ่านใจกลางกรุงเทพฯ จากทิศเหนือ (หมอชิต) ถึงทิศตะวันออก (บางรัก) และสายสีลมหรือสายสีเขียวอ่อน ให้บริการทั้งหมด 13 สถานีผ่านใจกลางเมืองโดยเชื่อมระหว่างสนามกีฬาแห่งชาติและบางหว้า ทั้งสองเส้นทางเชื่อมกันที่สถานีเดียวคือ สถานีสยาม ในปี 2556/57 ยอดผู้โดยสารรวมอยู่ที่ 214.7 ล้านคน และมีอัตราการเติบโตเฉลี่ย 10.5% ต่อปี นับตั้งแต่เริ่มเปิดให้บริการ

รถไฟฟ้า MRT

รถไฟฟ้า MRT เป็นรถไฟฟ้าใต้ดินสายแรกในประเทศไทย เปิดบริการอย่างเป็นทางการ ตั้งแต่วันที่ 3 กรกฎาคม 2547 โดยให้บริการทั้งหมด 18 สถานี รวมระยะทาง 20.0 กิโลเมตร จากสถานีหัวลำโพงถึงสถานีบางซื่อ (สายสีน้ำเงิน) นอกจากนี้ ปัจจุบันมีการก่อสร้างในสายที่สอง คือ สายสีม่วง เส้นทางจากคลองบางไผ่ถึงเตาปูน ระยะทางรวม 22.0 กิโลเมตร 16 สถานี และคาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในปี 2559 รถไฟฟ้า MRT มีสถานีเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า BTS ที่ 3 สถานีคือ สถานีศาลาแดง สถานีโอโซน และสถานีหมอชิต สำหรับปี 2556 ที่ผ่านมา รถไฟฟ้า MRT มียอดผู้โดยสารทั้งหมด 86.4 ล้านเที่ยวคน

บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) เป็นผู้ให้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน (รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล) แต่เพียงผู้เดียว ภายใต้สัญญาสัมปทานกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) โดยสัญญาสัมปทานยังให้สิทธิ BMCL ในการบริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์และสื่อโฆษณาภายในระยะเวลา 25 ปี จนถึงปี 2572 รฟม. ลงทุนในระบบโครงสร้าง ในขณะที่ BMCL รับผิดชอบลงทุนงานเครื่องกลและระบบไฟฟ้าทั้งหมดรวมถึงขบวนรถไฟฟ้า ภายใต้สัญญาสัมปทาน BMCL จะต้องแบ่งรายได้จากค่าโดยสารและรายได้จากการบริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์ให้กับ รฟม. เป็นรายปี

ในเดือน กันยายน 2556 BMCL ได้รับสัมปทานในการเป็นผู้ให้บริการในการเดินรถสายสีม่วง เป็นระยะเวลา 30 ปี สิ้นสุดปี 2586 ภายใต้สัญญานี้ BMCL จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการติดตั้งระบบงานไฟฟ้าและเครื่องกล รวมไปถึงการจัดหารถไฟฟ้า ซึ่ง รฟม. จะเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายในส่วนงานดังกล่าว

ระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport Rail Link)

ระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) เชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับสถานีพญาไทซึ่งตั้งอยู่ใจกลางเมืองเป็นระบบรถไฟฟ้าระดับ รวมระยะทางทั้งหมด 28.5 กิโลเมตรเหนือรางรถไฟสายตะวันออก ซึ่งมีสถานีใต้ดินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ Airport Rail Link ดำเนินงานโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และเปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 23 สิงหาคม 2553 โดยเปิดให้บริการทั้งหมด 3 เส้นทาง: รถไฟฟ้าสายด่วนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Express line) วิ่งตรงจากสถานีมักกะสันถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งใช้เวลาเดินทางประมาณ 15 นาที รถไฟฟ้าด่วนพญาไท (Express line) วิ่งตรงจากสถานีพญาไทถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งใช้เวลาเดินทางประมาณ 18 นาที และรถไฟฟ้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (City line) ที่เปิดบริการรับ - ส่งผู้โดยสารระหว่างสถานีพญาไทถึงสถานีปลายทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผ่านทั้งหมด 8 สถานี ใช้เวลาเดินทางประมาณ 30 นาที Airport Rail Link เชื่อมต่อโดยตรงกับรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีพญาไท ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 14 เมษายน 2557 เป็นต้นไป รถไฟฟ้าด่วนพญาไท (Express line) จะให้บริการชั่วคราวจนกว่าจะมีประกาศต่อไป

โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง

ระบบรถไฟฟ้าชานเมืองเป็นหนึ่งในโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อนซึ่งดำเนินงานโดยรฟท. เปิดให้บริการระหว่างสถานีบางซื่อถึงตลิ่งชัน ระยะทางรวม 15.3 กิโลเมตร ครอบคลุมทั้งหมด 4 สถานี โดยเปิดทดลองเดินรถด้วยรถดีเซลราง เริ่มทดลองเดินรถตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน - 30 พฤศจิกายน 2555 และเริ่มเปิดให้บริการเป็นการชั่วคราว ณ วันที่ 5 ธันวาคม 2555

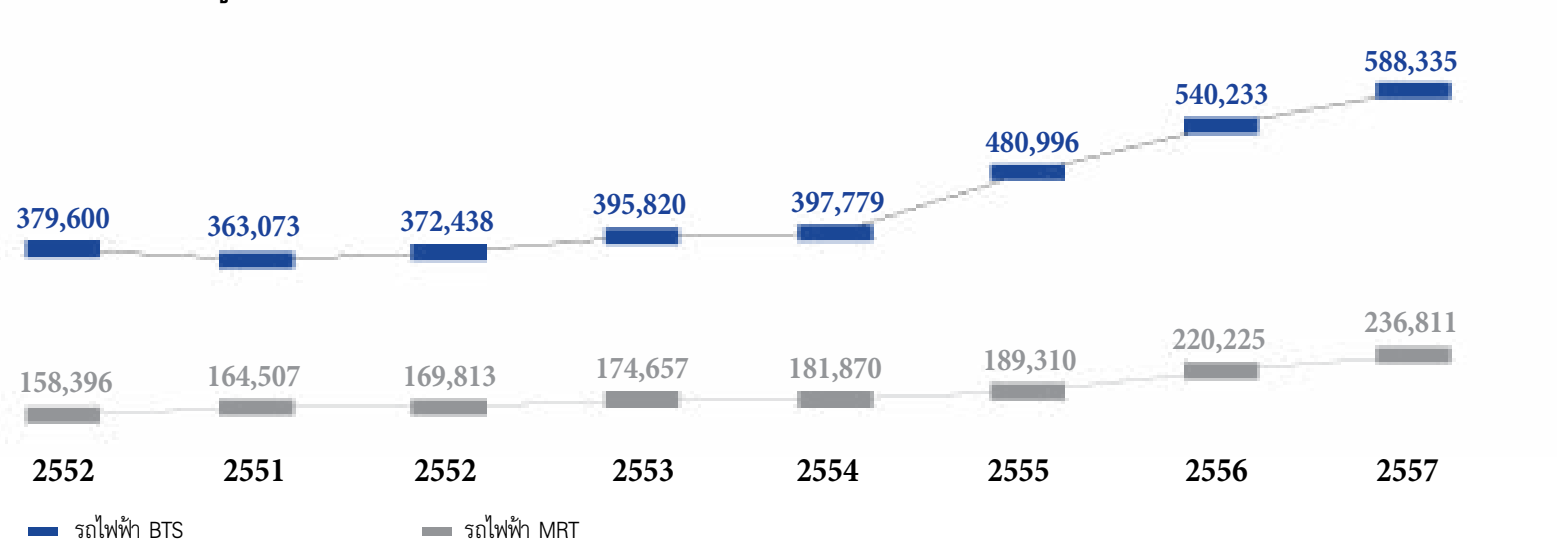
รถโดยสารด่วนพิเศษ (บีอาร์ที)

โครงการรถโดยสารด่วนพิเศษ (บีอาร์ที) เป็นโครงการแรกเริ่มของทางกรุงเทพฯ ที่จะเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนหลายประเภทในพื้นที่กรุงเทพฯ เข้าด้วยกัน เพื่อที่จะให้บริการระบบขนส่งมวลชนแบบบูรณาการทั้งในเขตเมืองและพื้นที่รอบนอก บีอาร์ทีจะมีความเร็วสูงกว่ารถโดยสารประจำทางทั่วไป เพราะจะวิ่งบนช่องทางพิเศษที่แยกออกจากถนนหลัก บีอาร์ทีมีทั้งหมด 12 สถานี ระยะทางรวม 15.0 กิโลเมตร วิ่งจากสถานีชองนนทบุรีไปตามถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ผ่านสะพานพระราม 3 ไปสู่ถนนราชพฤกษ์ โดยมีสถานีเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าบีทีเอสที่สถานีชองนนทบุรี

กทม. ได้ว่าจ้างบีทีเอสซีให้บริหารบีอาร์ทีผ่านสัญญาจ้างบริหารและจัดซื้อรถโดยสาร รวมถึงสัญญาบริหารสถานี ภายใต้สัญญาทั้งสอง กทม. จะเป็นผู้รับรู้รายได้จากค่าโดยสารทั้งหมด ส่วนบีทีเอสซีจะได้รับค่าบริหารตามที่ได้ตกลงไว้กับทางกรุงเทพมหานครเป็นรายปี โดยบีทีเอสซีจะเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ค่าซ่อมบำรุง และการลงทุนจัดหารถโดยสาร

การขยายตัวของระบบขนส่งมวลชนนั้นมุ่งเน้นประโยชน์ของสาธารณชนเป็นหลัก การเติบโตของจำนวนผู้โดยสารไม่ว่าจะเป็น รถไฟฟ้า BTS รถไฟฟ้า MRT รถไฟฟ้า Airport Rail Link หรือบีอาร์ที จะเป็นผลดีต่อระบบขนส่งมวลชนทั้งระบบโดยรวม เนื่องจาก ระบบขนส่งมวลชนสายหนึ่งจะส่งต่อผู้โดยสารไปยังอีกระบบหนึ่ง อย่างไรก็ตาม รถไฟฟ้า BTS ก็ยังคงเป็นจุดมุ่งหมายหลักในการเดินทาง เนื่องจากเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอสนั้นตั้งอยู่บนใจกลางเมืองและเป็นศูนย์กลางของส่วนต่อขยายต่างๆ

จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยรายวันของรถไฟฟ้า BTS สายหลัก* และรถไฟฟ้า MRT (เที่ยวต่อวัน)



แหล่งที่มา: บีทีเอสและบมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ

*ปีบัญชีสิ้นสุด 31 มีนาคม

สถิติผู้โดยสารระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร (ล้านคน)

ประเภทการเดินทาง	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557
รถไฟฟ้าบีทีเอส* (สายหลัก)	79.3	96.5	105.1	118.5	131.9	138.6	132.9	135.9	144.5	145.2	176.0	197.2	214.7
อัตราการเติบโต	N.A.	21.8	8.9	12.7	11.3	5.1	-4.1	2.3	6.3	0.5	21.3	12.0	8.9
รถไฟฟ้า MRT				26.8	57.2	57.8	60.0	62.2	63.7	64.9	69.1	80.6	86.4
อัตราการเติบโต				N.A.	113.1	1.0	3.9	3.5	2.6	1.8	6.4	16.6	7.2

แหล่งที่มา: บีทีเอสและบมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ

*ปีบัญชีสิ้นสุด 31 มีนาคม

3.0 กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท

- 3.1 กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท
- 3.2 ชื่อและที่อยู่ของผู้บริหารทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน
- 3.3 โครงสร้างการจัดการกองทุน
- 3.4 รายการแสดงทรัพย์สินที่กองทุนลงทุนในหรือมีไว้
- 3.5 รายละเอียดทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่กองทุนลงทุน
- 3.6 รายละเอียดเกี่ยวกับการลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน
- 3.7 รายละเอียดเกี่ยวกับการจำหน่ายทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน
- 3.8 รายละเอียดเกี่ยวกับการกู้ยืมเงินของกองทุน
- 3.9 ตารางแสดงค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บจากกองทุนรวม
- 3.10 รายชื่อบุคคลที่เกี่ยวข้องซึ่งมีการทำธุรกรรมกับกองทุนรวม
- 3.11 ข้อมูลการรับผลประโยชน์ตอบแทนเนื่องจากการที่กองทุนใช้บริการบุคคลอื่น



3.1

กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน ระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท

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

บริษัทจัดการ

บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด

ประเภทโครงการ

กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน ประเภทไม่รับซื้อคืนหน่วยลงทุน

อายุโครงการ

ไม่กำหนดอายุโครงการ

วัตถุประสงค์

เพื่อระดมเงินทุนจากนักลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยนำเงินที่ได้จากการเสนอขายหน่วยลงทุนไปลงทุนในกิจการโครงสร้างพื้นฐานเป็นหลักซึ่งมีศักยภาพในการสร้างผลตอบแทนเพื่อเป็นรายได้ให้แก่กองทุนได้อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้กองทุนสามารถจ่ายผลตอบแทนการลงทุนให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนและสามารถบรรลุการสร้างผลตอบแทนการลงทุนต่อหน่วยลงทุนที่มีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ผู้ถือหน่วยลงทุนได้รับผลตอบแทนจากการลงทุนในอัตราที่น่าพอใจ รวมถึงการลงทุนในทรัพย์สินอื่นๆ หลักทรัพย์ และ/หรือตราสารอื่นๆ ตามที่กฎหมายหลักทรัพย์อนุญาตให้ลงทุนได้

จำนวนเงินลงทุนโครงการ (ที่จัดทะเบียนไว้แล้ว)

62,510,400,000 บาท (หกหมื่นสองพันห้าร้อยสี่สิบล้านสี่แสนบาท)

จำนวนหน่วยลงทุน

5,788,000,000 หน่วย (ห้าพันเจ็ดร้อยแปดสิบล้านหน่วย)

มูลค่าที่ตราไว้ของหน่วยลงทุน

10.80 บาทต่อหน่วย

ประเภทของหน่วยลงทุน

ระบุชื่อผู้ถือหน่วยลงทุน

รอบระยะเวลาบัญชีประจำปีของกองทุน

วันที่สิ้นสุดรอบปีบัญชี คือ วันที่ 31 มีนาคมของทุกปี

ผู้ดูแลผลประโยชน์

ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน)
โทรศัพท์ 0-2724-5047

นายทะเบียน

บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
โทรศัพท์ 0-2229-2888

ผู้จัดการกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน

นางสาวศิริเพ็ญ หวังดำรงเวช
นางสาววิศรา เตชะกุลวิโรจน์

ผู้จัดการกองทุนรวม

(ส่วนสภาพคล่องของกองทุน)

นางวรวรรณ ธาราภูมิ
นายพีรพงศ์ จิระเสวีจินดา
นางสาวสุดารัตน์ ทิพย์เทอดธนา
นางสาวดุษฎี ภูพัฒน์
นางอติกานต์ พานิชเกษม
นางสาวปริยนุช คล่องคำนวณการ
นางสาวชนิกานต์ ลีลาธรรมรัตน์
นางสาวอรุณี ศิลปการประดิษฐ์
นางสาวศิริรัตน์ อรุณจิตต์

คณะกรรมการที่ปรึกษาการลงทุน

ดร. สมพงษ์ ปิณฑาสวรรค์
นายศรัณย์ บุญญะศิริ
นางวรวรรณ ธาราภูมิ
นายวศิน วัฒนวรกิกุล
นายสุทธิพงศ์ พัวพันธ์ประเสริฐ
นางสาวศิริเพ็ญ หวังดำรงเวศ

นโยบายการลงทุน

กองทุนนำเงินที่ได้จากการเสนอขายครั้งแรก ไปลงทุนในรายได้สุทธิที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (อันได้แก่ ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายแรกเริ่ม ซึ่งครอบคลุมระยะทาง 23.5 กิโลเมตร ได้แก่ สายสุขุมวิท ระยะทาง 17 กิโลเมตรจากสถานีหมอชิตถึงสถานีอ่อนนุช และสายสีลม ระยะทาง 6.5 กิโลเมตรจากสถานีสนามกีฬาแห่งชาติถึงสถานีสะพานตากสิน) ตามสัญญาสัมปทานนับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้นจนถึงวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทานคือวันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2572 ซึ่งสัญญาสัมปทานดังกล่าวมีอายุสัมปทาน 30 ปี โดยกองทุนและบีทีเอสซีได้มีการเข้าทำสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

ทรัพย์สินที่กองทุนลงทุนครั้งแรก

ทรัพย์สินที่กองทุนลงทุนครั้งแรก ได้แก่ รายได้สุทธิ ซึ่งคือ รายได้ค่าโดยสารทั้งหมดที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร นับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้นจนถึงวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน หักต้นทุน ค่าใช้จ่าย ภาษีสรรพสามิต ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีโรงเรือนและที่ดิน ภาษีศุลกากรอากรแสตมป์ ภาษีอื่นใด ค่าใช้จ่ายสินทรัพย์ทุน และค่าธรรมเนียม รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการดำเนินคดีที่บีทีเอสซีก่อขึ้นอย่างเหมาะสมเกี่ยวกับการดำเนินงานและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (รวมถึงความเสียหายเกี่ยวกับการฟ้องคดีความที่เป็นผลมาจากการดำเนินงานและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร) ภายหลังจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น แต่ไม่รวม (ก) ค่าใช้จ่ายในการจัดหาเงินทุนหมุนเวียนหรือสินเชื่ออื่นใดที่บีทีเอสซีต้องใช้ เช่น ภาระหนี้ของบีทีเอสซีภายใต้หุ้นกู้บีทีเอสซี เป็นต้น (ข) ภาษีนิติบุคคลของบีทีเอสซี และความรับผิดในทางภาษีอื่นใดอันเกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของบีทีเอสซี (ค) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการดำเนินงานและบำรุงรักษาทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อ นอกเหนือไปจากค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานและบำรุงรักษาทรัพย์สิน อุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องของบีทีเอสซีซึ่งมีการใช้และจำเป็นสำหรับการดำเนินงานและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครซึ่งบีทีเอสซีได้ร่วมใช้ และ (ง) ค่าใช้จ่ายที่บีทีเอสซีจะต้องรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ในเอกสารธุรกรรม (ตามนิยาม

“ค่าใช้จ่าย O&M” ในหนังสือชี้ชวน) ทั้งนี้ รายได้สุทธิตัวรวมถึงเงินที่ได้รับจากการใช้สิทธิเรียกร้อง ค่าตัดสิน ค่าพิพากษาคดีความที่ตัดสินให้แก่บีทีเอสซี รวมทั้งการดำเนินการหรือสิทธิอื่นใดซึ่ง บีทีเอสซีมีสิทธิได้รับที่เกิดขึ้นจากหรือเกี่ยวกับรายได้หลังหักค่าใช้จ่ายดังกล่าวและสัญญาสัมปทานที่เกี่ยวกับการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก (แต่ไม่รวมถึงสิทธิเรียกร้องหรือสิทธิในการได้รับเงินที่เกี่ยวกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นก่อนวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น ไม่ว่าการเรียกร้องเงินหรือการได้รับเงินดังกล่าวจะเกิดขึ้นก่อนหรือหลังวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น) โดยกองทุนจะได้รับประโยชน์จากการที่รายได้ค่าโดยสารเพิ่มขึ้น หรือต้นทุนและค่าใช้จ่ายสินทรัพย์ทุนที่ลดลง แต่ทั้งนี้ บีทีเอสซียังคงเป็นผู้ดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครตามสัญญาสัมปทานต่อไป

นอกจากนี้ ในส่วนของค่าใช้จ่าย O&M ที่จะหักออกจากรายได้ที่กองทุนจะได้รับจากบีทีเอสซีนั้น เป็นค่าใช้จ่าย O&M ที่เกี่ยวกับการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเท่านั้น ไม่รวมค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจอื่นของบีทีเอสซี โปรดศึกษาตัวอย่างของรายการค่าใช้จ่าย O&M ที่จะหักออกจากรายได้ที่กองทุนจะได้รับในภาคผนวก 1 “ตัวอย่างรายการค่าใช้จ่าย O&M” ของหนังสือชี้ชวน ทั้งนี้ ในส่วนของทรัพย์สินที่ใช้ร่วมกันระหว่างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย และส่วนต่อขยายอื่นในอนาคตนั้น กองทุนและบีทีเอสซีตกลงแบ่งแยกระหว่างค่าใช้จ่าย O&M ที่เกี่ยวกับการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ซึ่งจะหักออกจากรายได้ที่กองทุนจะได้รับจากบีทีเอสซี และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายหรือส่วนต่อขยายอื่นในอนาคตซึ่งบีทีเอสซีต้องรับผิดชอบเอง โดยการคำนวณตามการใช้งานจริง ระยะทางการวิ่ง (car kilometers) ระยะทางของแต่ละระบบ (route length) หรือวิธีการอื่นใดที่กองทุนและบีทีเอสซีจะตกลงกัน

ทั้งนี้ รายได้สุทธิที่กองทุนจะลงทุนไม่รวมถึงรายได้ที่เกิดจากการดำเนินธุรกิจอื่นของบีทีเอสซี อันได้แก่ รายได้จากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย รายได้จากการเดินรถโดยสารด่วนพิเศษ (BRT) ที่มีอยู่ภายใต้สัญญากับ กทม. รายได้จากการโฆษณาและพื้นที่จำหน่ายสินค้าในสถานีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและบนตัวรถไฟฟ้า และรายได้จากธุรกิจอื่นของบีทีเอสซี

ทรัพย์สินที่กองทุนอาจลงทุนเพิ่มเติม

กองทุนอาจลงทุนเพิ่มเติมในระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและบริเวณอื่น นอกเหนือจากทรัพย์สินที่กองทุนลงทุนครั้งแรก ซึ่งการลงทุนเพิ่มเติมโดยกองทุนอาจทำได้การใช้สิทธิในการซื้อ (“Call Option”) หรือสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal “ROFR”) ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอน

สิทธิรายได้สุทธิและสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน ทั้งนี้ ตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ปีที่เอสซีตกลงให้สิทธิกองทุนในการซื้อ (Right to Purchase) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือการลงทุนของปีที่เอสซีหรือบริษัทย่อยของปีที่เอสซีเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด และในกรณีที่ปีที่เอสซีหรือบริษัทย่อยของปีที่เอสซี (แล้วแต่กรณี) ได้รับข้อเสนอจากบุคคลภายนอก ให้สิทธิกองทุนในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนใดๆ ที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่แล้วเสร็จอื่นใดของปีที่เอสซีหรือบริษัทย่อยของปีที่เอสซี (แล้วแต่กรณี) ตามเงื่อนไขที่กำหนดภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ นอกจากนี้ ตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน ปีที่เอสซียังคงให้สิทธิกองทุนในการซื้อ (Right to Purchase) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด และ ในกรณีที่ปีที่เอสซี หรือบริษัทในเครือของปีที่เอสซี (แล้วแต่กรณี) ได้รับข้อเสนอจากบุคคลภายนอก ให้สิทธิกองทุนในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนใดๆ เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่แล้วเสร็จอื่นใดของ ปีที่เอสซี หรือบริษัทในเครือของปีที่เอสซี (แล้วแต่กรณี) ทั้งนี้ สิทธิของกองทุนในการซื้อ และสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกนั้นจะสิ้นสุดลงเมื่อพ้นกำหนดระยะเวลาตามที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิหรือสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน (แล้วแต่กรณี)

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

กองทุนมีนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นรายละ 1 ครั้งในกรณีที่กองทุนมีกำไรสะสมเพียงพอ

- (1) การจ่ายเงินปันผลใดๆ จะจ่ายให้แก่ผู้ถือหุ้นรายละ 1 ครั้งในกรณีที่กองทุนมีกำไรสะสมเพียงพอแล้วในแต่ละรอบปีบัญชีไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 ของกำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้ว ภายใน 90 วันนับแต่วันสิ้นรอบบัญชีที่มีการจ่ายเงินปันผล หรือวันสิ้นรอบระยะเวลาบัญชีที่มีการจ่ายเงินปันผลนั้น แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ภายใต้กฎหมายหลักทรัพย์

“กำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้ว” หมายถึงกำไรสุทธิของกองทุนที่ทำการปรับปรุงด้วยรายการดังต่อไปนี้

- (ก) การหักกำไรที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealised gain) จากการประเมินค่าทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้ง

การปรับปรุงด้วยรายการอื่นตามแนวทางที่สำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ต. กำหนด เพื่อให้สอดคล้องกับสถานะเงินสดของกองทุน

- (ข) การหักด้วยรายการเงินสำรองที่กักไว้เพื่อซ่อมแซม บำรุงรักษาหรือปรับปรุงกิจการโครงสร้างพื้นฐานของกองทุนตามแผนที่กำหนดไว้อย่างชัดเจนในหนังสือชี้ชวน หรือที่บริษัทจัดการได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นรายละ 1 ครั้ง
- (ค) การหักด้วยรายการเงินสำรองที่กักไว้เพื่อการจ่ายชำระหนี้เงินกู้ยืมหรือภาระผูกพันของกองทุนตามนโยบายการกู้ยืมเงินที่กำหนดไว้ใน ข้อ 7.1 “นโยบายการกู้ยืมเงิน” ของหนังสือชี้ชวน หรือที่บริษัทจัดการได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นรายละ 1 ครั้ง

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

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

ในกรณีที่มีการแก้ไขหรือกำหนดเพิ่มเติมซึ่งกฎหมายหลักทรัพย์ที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายเงินปันผลของกองทุนในอนาคต บริษัทจัดการจะปฏิบัติให้เป็นไปตามนั้น

เงื่อนไขเพิ่มเติม:

ในการพิจารณาจ่ายเงินปันผล ถ้าเงินปันผลที่จะประกาศจ่ายต่อหน่วยลงทุนระหว่างปีบัญชีมีมูลค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับ 0.10 บาท บริษัทจัดการสงวนสิทธิที่จะไม่จ่ายเงินปันผลในครั้งนั้นและให้ยกไปจ่ายเงินปันผลพร้อมกันในงวดถัดไป

3.2

ชื่อและที่อยู่ ของผู้บริหารทรัพย์สิน กิจการโครงสร้างพื้นฐาน

ผู้บริหารทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน

บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
(“บีทีเอสซี”)

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

คำตอบแทนพิเศษ

คำตอบแทนที่กองทุนดกกลางจ่ายให้แก่บีทีเอสซีตามสัญญาซื้อ
และโอนสิทธิรายได้สุทธิเพื่อเป็นการจูงใจในการดำเนินงาน
ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก ซึ่งจะจ่ายเป็น
รายปีในอัตราดังต่อไปนี้

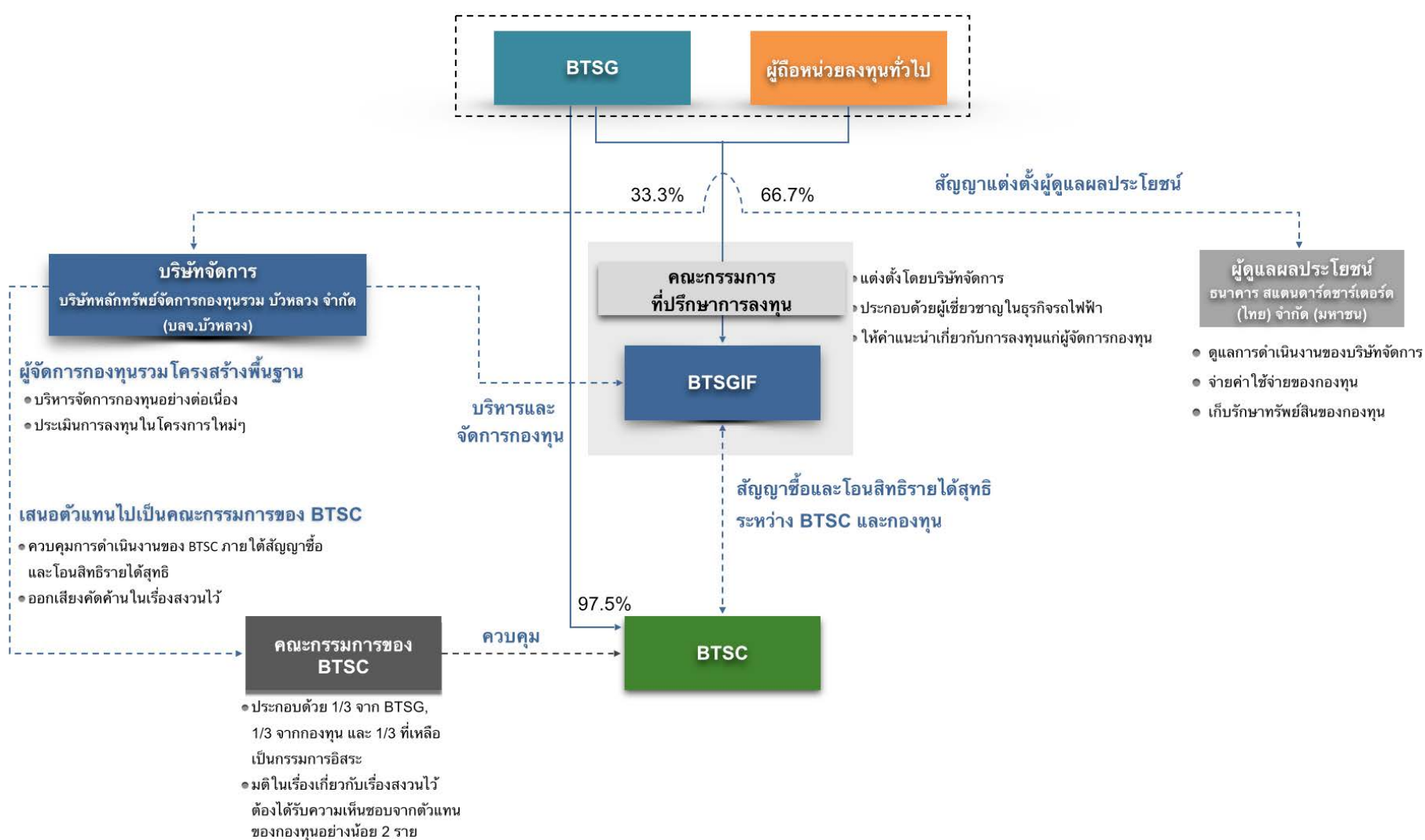
(ก) ในกรณีที่รายได้ค่าโดยสารสุทธิสำหรับปีใดสูงกว่าร้อยละ
100 แต่ไม่เกินร้อยละ 125 ของเป้าหมายรายได้ค่าโดยสาร
สุทธิประจำปีสำหรับปีนั้น บีทีเอสซีจะได้รับคำตอบแทนพิเศษ
ในอัตราร้อยละ 10 ของจำนวนรายได้ค่าโดยสารสุทธิใน
ส่วนที่เกินกว่าร้อยละ 100 แต่ไม่เกินร้อยละ 125

(ข) ในกรณีที่รายได้ค่าโดยสารสุทธิสำหรับปีใดสูงกว่าร้อยละ
125 ขึ้นไปของเป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปีสำหรับ
ปีนั้น บีทีเอสซีจะได้รับคำตอบแทนพิเศษในอัตราร้อยละ 15
ของจำนวนรายได้ค่าโดยสารสุทธิในส่วนที่เกินกว่าร้อยละ
125



3.3

โครงสร้างการจัดการกองทุน



แผนภาพข้างต้นแสดงโครงสร้างของกองทุนและความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทจัดการ ผู้ดูแลผลประโยชน์ บีทีเอสซี ผู้สนับสนุน (บีทีเอสซี ในฐานะผู้ถือหุ้นใหญ่ในบีทีเอสซีและผู้ถือหุ้นลงทุนจำนวนหนึ่งในสามของจำนวนหน่วยลงทุนทั้งหมดของกองทุนภายหลังการเสนอขายครั้งแรก) และผู้ถือหุ้นลงทุนรายอื่น หลังจากการจดทะเบียนจัดตั้งกองทุนและเข้าทำสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิและสัญญาอื่นที่เกี่ยวข้องเสร็จสิ้น

3.4

รายการแสดงทรัพย์สิน ที่กองทุนลงทุนในหรือมีไว้

BTSGIF
รายงานประจำปี 2556/57

27

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557

รายการทรัพย์สิน	มูลค่าตามบัญชี / มูลค่าตามราคาตลาด	
	บาท	ร้อยละของ มูลค่าทรัพย์สินสุทธิ
1. เงินฝากธนาคาร	77,557,850	0.12
2. เงินลงทุนในตั๋วสัญญาใช้เงินและตราสารหนี้		
พันธบัตร	1,245,437,613	1.91
รวม	1,322,995,463	2.03
3. เงินลงทุนในกิจการโครงสร้างพื้นฐาน		
เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	63,100,000,000	96.92
รวม	63,100,000,000	96.92
4. สินทรัพย์อื่น		
ลูกหนี้จากดอกเบี้ย	61,553	0.00
ค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุน	757,287,953	1.16
สินทรัพย์อื่น	4,057,497	0.01
รวม	761,407,003	1.17
รวมมูลค่าทรัพย์สิน	65,184,402,466	100.12
5. หนี้สิน		
เจ้าหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	47,127,254	0.07
เจ้าหนี้อื่นและค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	27,825,862	0.04
ภาษีธุรกิจเฉพาะค้างจ่าย	4,622,963	0.01
หนี้สินอื่น	320,693	0.00
รวมมูลค่าหนี้สิน	79,896,772	0.12
มูลค่าสินทรัพย์สุทธิของกองทุน	65,104,505,694	100.00
จำนวนหน่วยลงทุน	5,788,000,000 หน่วย	
มูลค่าหน่วยลงทุน	11.2481 บาท	

3.5

รายละเอียดทรัพย์สิน กิจการโครงสร้างพื้นฐาน ที่กองทุนลงทุน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557

รายละเอียดทรัพย์สิน	รายได้สุทธิที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ซึ่งครอบคลุมระยะทาง 23.5 กิโลเมตร ประกอบด้วย สายสุขุมวิท ระยะทาง 17 กิโลเมตร จากสถานีหมอชิตถึงสถานีอ่อนนุช และสายสีลม ระยะทาง 6.5 กิโลเมตร จากสถานีสนามกีฬาแห่งชาติถึงสถานีสะพานตากสิน ตามสัญญาสัมปทาน (สัญญาลิ้นสุดวันที่ 4 ธันวาคม 2572)
ประเภททรัพย์สิน	สิทธิในการรับประโยชน์จากรายได้ในอนาคต จากกิจการโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งทางราง
ผู้ดำเนินการ	บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เลขที่ 1000 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร
อายุการจัดหาผลประโยชน์	ตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 ถึงวันที่ 4 ธันวาคม 2572
ต้นทุนเงินลงทุน	61,399,000,000 บาท
ราคาประเมินล่าสุด	63,100,000,000 บาท (ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557) โดยบริษัท อเมริกัน แอ็พเพรชัล (ประเทศไทย) จำกัด โดยวิธีพิจารณาจากรายได้ (Income Approach)
รายได้ต่อปี	รายได้ค่าโดยสารสุทธิตั้งแต่วันที่กองทุนลงทุน (17 เมษายน 2556) ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2557 เท่ากับ 3,773.817 ล้านบาท
ภาระผูกพัน	ไม่มี

3.6

รายละเอียดเกี่ยวกับการลงทุนในทรัพย์สิน กิจการโครงสร้างพื้นฐาน

สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 (วันจดทะเบียนจัดตั้งกองทุน) ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2557

ทรัพย์สินที่ลงทุน	รายได้สุทธิที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ซึ่งครอบคลุมระยะทาง 23.5 กิโลเมตร ประกอบด้วย สายสุขุมวิท ระยะทาง 17 กิโลเมตร จากสถานีหมอชิตถึงสถานีอ่อนนุช และสายสีลม ระยะทาง 6.5 กิโลเมตร จากสถานีสนามกีฬาแห่งชาติถึงสถานีสะพานตากสิน ตามสัญญาสัมปทาน (สัญญาสิ้นสุดวันที่ 4 ธันวาคม 2572)
ผู้ขาย	บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
อายุการจัดหาผลประโยชน์	ตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 ถึงวันที่ 4 ธันวาคม 2572
วันที่ลงทุน	17 เมษายน 2556
ต้นทุนเงินลงทุน	61,399,000,000 บาท
ราคาประเมิน	61,000,000,000 บาท ณ วันที่ 1 มกราคม 2556 โดย บริษัท อเมริกัน แอ็พเพรชัล (ประเทศไทย) จำกัด โดยวิธีพิจารณาจากรายได้ (Income Approach) 59,400,000,000 บาท ณ วันที่ 1 มกราคม 2556 โดย บริษัท เอฟเอ็นเอเชีย แอดไวซอรี จำกัด โดยวิธีพิจารณาจากรายได้ (Income Approach)
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการลงทุน	ไม่มี
เหตุผลที่ลงทุน	จัดหาประโยชน์จากทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อมุ่งก่อให้เกิดรายได้และผลตอบแทนแก่กองทุนและผู้ถือหุ้นลงทุน

3.7

รายละเอียดเกี่ยวกับ
การจำหน่ายทรัพย์สิน
กิจการโครงสร้างพื้นฐาน

สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 (วันจดทะเบียนจัดตั้งกองทุน) ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2557

- ไม่มี -

3.8

รายละเอียดเกี่ยวกับ
การกู้ยืมเงินของกองทุน

สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 (วันจดทะเบียนจัดตั้งกองทุน) ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2557

- ไม่มี -

3.9

ตารางแสดงค่าใช้จ่าย ที่เรียกเก็บจากกองทุนรวม

สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 (วันจดทะเบียนจัดตั้งกองทุน) ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2557

ค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บจากกองทุนรวม Fund's Direct Expenses	จำนวนเงิน หน่วย : พันบาท	ร้อยละของ มูลค่าทรัพย์สินสุทธิ
ค่าธรรมเนียมการจัดการ	49,289.69	0.08
ค่าธรรมเนียมผู้ดูแลผลประโยชน์	13,143.92	0.02
ค่าธรรมเนียมนายทะเบียนหน่วยลงทุน	5,599.18	0.01
ค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุน ตัดจำหน่าย	353,807.33	0.55
ค่าธรรมเนียมวิชาชีพ	6,294.68	0.01
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	27,434.80	0.04
รวมค่าใช้จ่ายทั้งหมด	455,569.59	0.71

หมายเหตุ: ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายได้รวมภาษีมูลค่าเพิ่มไว้แล้ว
สินทรัพย์สุทธิเฉลี่ย 64,231,056,785 บาท

3.10

รายชื่อบุคคลที่เกี่ยวข้อง
ที่มีการทำธุรกรรม
กับกองทุนรวม

สิ้นสุด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557

ลำดับที่	รายชื่อ
1	บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
2	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
3	ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน)

ผู้ลงทุนสามารถตรวจสอบการทำธุรกรรมกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับกองทุนรวมได้ที่บริษัทจัดการ หรือที่เว็บไซต์ www.bblam.co.th และ
ที่เว็บไซต์ของสำนักงาน ก.ล.ต. www.sec.or.th

3.11

ข้อมูลการรับผลประโยชน์
ตอบแทนเนื่องจากการที่
กองทุนให้บริการบุคคลอื่น
(Soft Commission)

สิ้นสุด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557

บริษัทที่ให้ผลประโยชน์	ผลประโยชน์ที่ได้รับ	เหตุผลในการรับผลประโยชน์
ธนาคารแห่งอเมริกาเนชั่นแนลแอสโซซิเอชั่น	เอกสาร Research	เพื่อประโยชน์ใน การลงทุนของกองทุน
ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน)	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ใน การลงทุนของกองทุน
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ใน การลงทุนของกองทุน
ธนาคารบีเอ็นพี พารีบาส์	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ใน การลงทุนของกองทุน
ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย จำกัด (มหาชน)	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ใน การลงทุนของกองทุน
ธนาคารซิตีแบงก์ เอ็นเอ	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ใน การลงทุนของกองทุน
ธนาคารดอยช์แบงก์	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ใน การลงทุนของกองทุน
ธนาคารเจพีมอร์แกน เชส	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ใน การลงทุนของกองทุน
ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ใน การลงทุนของกองทุน
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ใน การลงทุนของกองทุน
ธนาคารธนาชาต จำกัด (มหาชน)	Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ใน การลงทุนของกองทุน
ธนาคารทีสโก้ จำกัด (มหาชน)	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ใน การลงทุนของกองทุน

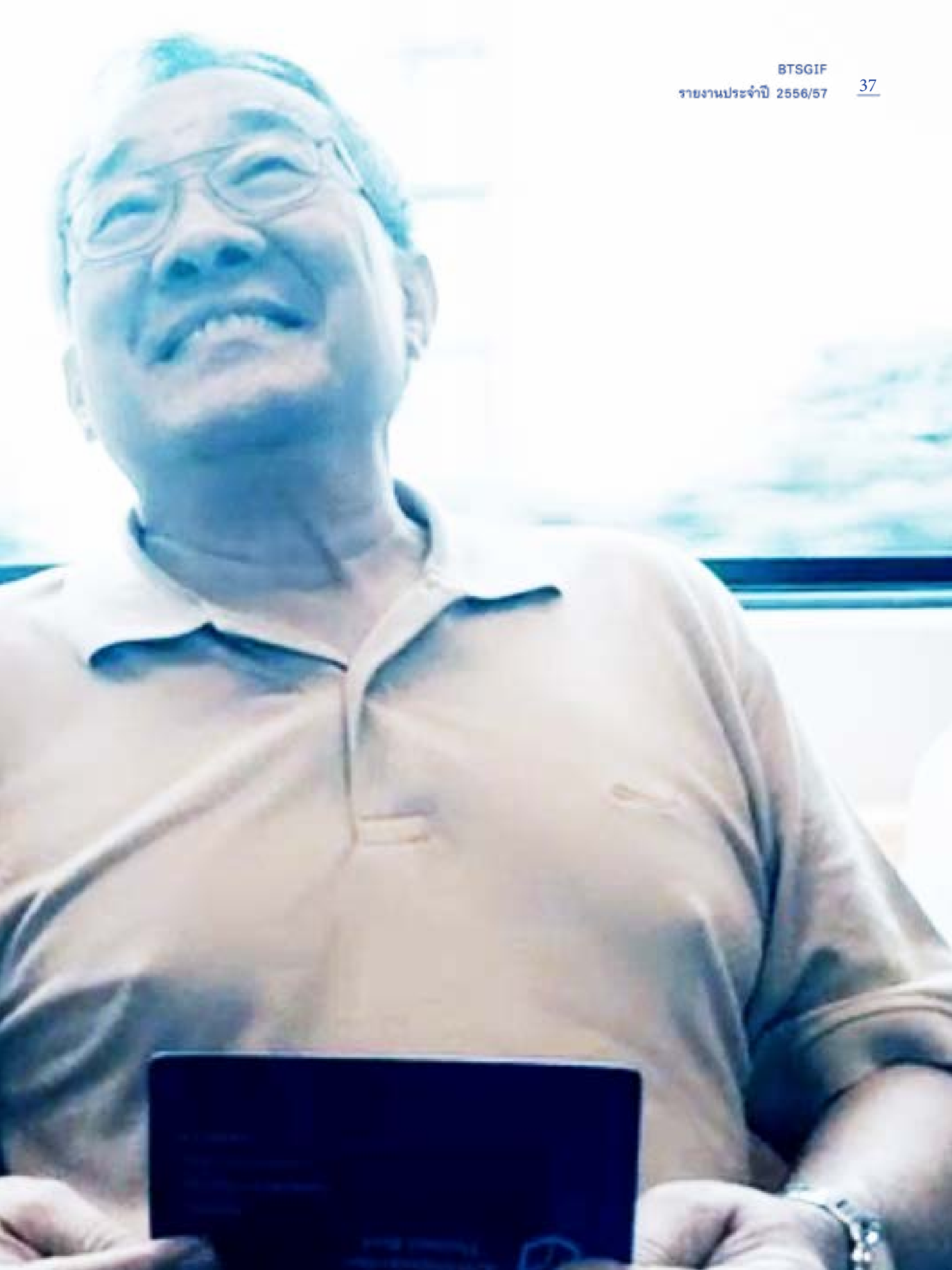
สิ้นสุด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557

บริษัทที่ให้ผลประโยชน์	ผลประโยชน์ที่ได้รับ	เหตุผลในการรับผลประโยชน์
ธนาคารยูโอบี จำกัด (มหาชน)	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน)	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
ธนาคารฮ่องกงและเซี่ยงไฮ้	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
บริษัทหลักทรัพย์ เอเซียพลัส จำกัด (มหาชน)	Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
บริษัทหลักทรัพย์ เคจีไอ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน

4.0 รายงานทางการเงิน จากบริษัทจัดการกองทุน

- 4.1 คำอธิบายและวิเคราะห์
ผลการดำเนินงาน
- 4.2 ประวัติการจ่ายเงินปันผล
- 4.3 รายชื่อผู้ถือหน่วยลงทุนหลัก





4.1

คำอธิบายและวิเคราะห์ ผลการดำเนินงาน

ผลการดำเนินงานทางการเงิน

รายได้รวม

รายได้รวมสำหรับปี 2556/2557 เท่ากับ 3,808.58 ล้านบาท โดยมีรายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักตามสัญญาสัมปทาน เท่ากับ 3,773.82 ล้านบาท ในปี 2556/2557 รายได้ค่าโดยสารเท่ากับ 5,469.61 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวมเท่ากับ 1,695.79 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานประกอบด้วย ต้นทุนค่าโดยสาร 1,229.51 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายในการขาย 83.72 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายในการบริหาร 307.27 ล้านบาท และรายจ่ายฝ่ายทุน 75.28 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายรวม

ค่าใช้จ่ายรวมสำหรับปี 2556/2557 เท่ากับ 455.57 ล้านบาท ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุนตัดจำหน่าย 353.81 ล้านบาท ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายในการบริหารกองทุน 74.33 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายอื่น 27.43 ล้านบาท

รายได้จากการลงทุนสุทธิ

รายได้จากการลงทุนสุทธิในปี 2556/2557 เท่ากับ 3,353.01 ล้านบาท

กำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการวัดมูลค่าเงินลงทุน

ในปี 2556/2557 กองทุนมีการปรับมูลค่าเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิเพิ่มขึ้นให้เป็นไปตามมูลค่ายุติธรรม จำนวน 1,701.00 ล้านบาท (จากเดิม 61,399.00 ล้านบาท เป็น 63,100.00 ล้านบาท) จึงรับรู้กำไรสุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการวัดมูลค่าเงินลงทุน จำนวน 1,701.00 ล้านบาท

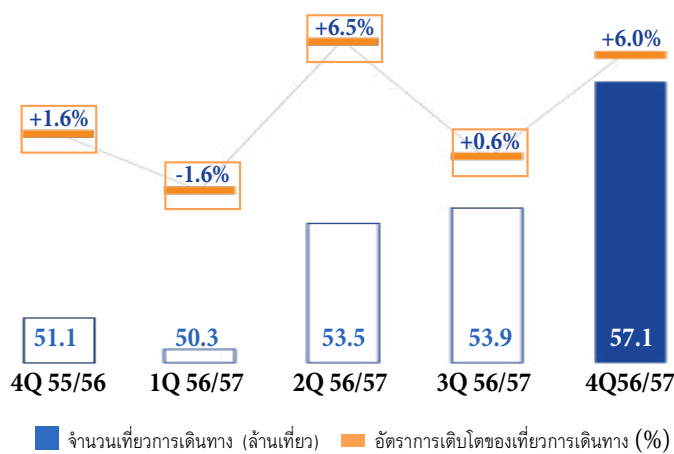
งบแสดงฐานะทางการเงิน

สินทรัพย์รวมของกองทุน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 มีจำนวน 65,184.40 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ 63,100.00 ล้านบาท เงินลงทุนในหลักทรัพย์และเงินฝากธนาคาร 1,322.99 ล้านบาท และสินทรัพย์อื่น 761.41 ล้านบาท (สินทรัพย์อื่นบางส่วน คือค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุนสุทธิ 757.29 ล้านบาท) หนี้สินรวมมีจำนวน 79.89 ล้านบาท สินทรัพย์สุทธิ (NAV) ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 เท่ากับ 65,104.51 ล้านบาท หรือคิดเป็น 11.2481 บาทต่อหน่วย

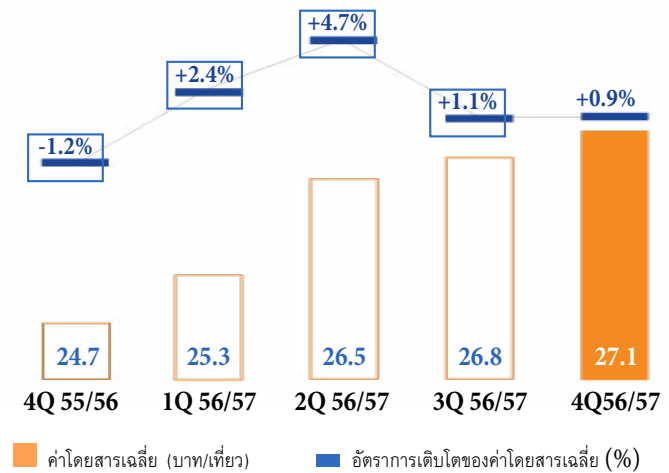
ผลการดำเนินงานของธุรกิจรถไฟฟ้า ประจำปี 2556/2557

จำนวนผู้โดยสารรวมสำหรับปี 2556/2557 (1 เมษายน 2556 – 31 มีนาคม 2557) เท่ากับ 214.7 ล้านเที่ยวคน เพิ่มขึ้น 8.9% เมื่อเทียบกับปีก่อน อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยเท่ากับ 26.4 บาท ต่อเที่ยวการเดินทาง เพิ่มขึ้น 6.5% เมื่อเทียบกับปีก่อน ปัจจัยหลักที่ทำให้จำนวนผู้โดยสารสูงขึ้นมาจากการเติบโตตามธรรมชาติของธุรกิจ และการเปิดให้บริการในส่วนต่อขยายสายสีลม 4 สถานี จากสถานีวงเวียนใหญ่ (S8) ไปยังสถานีบางหว้า (S12) ซึ่งช่วยส่งผลให้มีจำนวนผู้โดยสารเข้ามาใช้บริการในส่วนต่อขยายสายสีลมเพิ่มขึ้น ประกอบกับจำนวนรถไฟฟ้าที่มากขึ้นเพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น (รถไฟฟ้าที่ให้บริการในสายสุขุมวิทเพิ่มจาก 3 ตู้ต่อขบวนเป็น 4 ตู้ต่อขบวนทั้งหมดตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2556 และในส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าขบวนใหม่ 5 ขบวน (ขบวนละ 4 ตู้) ที่ได้นำมาให้บริการครบแล้วตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2557) ส่วนอัตราค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้นสืบเนื่องจากการปรับขึ้นอัตราค่าโดยสารครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2556

จำนวนเที่ยวการเดินทางรายไตรมาสของ BTS



ค่าโดยสารเฉลี่ยรายไตรมาสของ BTS



4.2

ประวัติการจ่ายเงินปันผล

สำหรับรอบระยะเวลาดังตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 (วันจดทะเบียนจัดตั้งกองทุน) ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2557

ครั้งที่	ผลการดำเนินงานงวด	อัตราเงินปันผล (บาท/หน่วย)	วันปิดสมุดทะเบียน	วันจ่ายเงินปันผล
1	17 เม.ย. 56 - 30 มิ.ย. 56	0.117	3 ก.ย. 56	17 ก.ย. 56
2	1 ก.ค. 56 – 30 ก.ย. 56	0.158	29 พ.ย. 56	13 ธ.ค. 56
3	1 ต.ค. 56 – 31 ธ.ค. 56	0.150	28 ก.พ. 57	14 มี.ค. 57
4	1 ม.ค. 57 – 31 มี.ค. 57	0.154	9 มิ.ย. 57	20 มิ.ย. 57
รวม		0.579		

หมายเหตุ : กองทุนมีค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุนตัดจำหน่าย จำนวนทั้งสิ้น 353.81 ล้านบาท หรือคิดเป็นจำนวน 0.061 บาทต่อหน่วย ซึ่งบริษัทจัดการจะนำไปจ่ายคืนให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนในรูปการลดทุนต่อไป

4.3

รายชื่อผู้ถือหน่วยลงทุนหลัก

ณ วันที่ 3 เมษายน 2557

ลำดับ	รายชื่อ	จำนวน หน่วยลงทุนที่ถือ	ร้อยละของ จำนวนหน่วยลงทุน ที่ออกจำหน่าย
1	บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)	1,929,000,000	33.33
2	Littledown Nominees Limited	367,453,100	6.35
3	HSBC (Singapore) Nominees Pte Limited	238,650,218	4.12
4	บริษัท กรุงเทพประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)	171,528,700	2.96
5	Chase Nominees Limited	170,423,200	2.94
6	บริษัท กรุงเทพ-แอกซ่า ประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)	150,111,200	2.59
7	The Hongkong and Shanghai Banking Corporation Limited, Fund Services Department	141,434,400	2.44
8	State Street Bank Europe Limited	136,499,740	2.36
9	State Street Bank and Trust Company	106,381,761	1.84
10	สำนักงานประกันสังคม	91,568,700	1.58

5.0 รายงานจากผู้สอบบัญชี และผู้ดูแลผลประโยชน์

- 5.1 รายงานจากผู้สอบบัญชี และงบการเงิน
- 5.2 รายงานของผู้ดูแลผลประโยชน์



Building a better
working world

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

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

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอต่อผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนของกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกธ

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินของกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกธ ซึ่งประกอบด้วยงบดุลและงบประกอบรายละเอียดเงินลงทุน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 งบกำไรขาดทุน งบแสดงการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ งบกระแสเงินสดและข้อมูลทางการเงินที่สำคัญสำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 (วันจดทะเบียนตั้งกองทุน) ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2557 รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญและหมายเหตุเรื่องอื่น ๆ

ความรับผิดชอบของผู้บริหารกองทุนต้องการเงิน

ผู้บริหารกองทุนเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำและการนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินและรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารกองทุนพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชี

ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของข้าพเจ้า ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ซึ่งกำหนดให้ข้าพเจ้าปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณ รวมถึงวางแผนและปฏิบัติตามตรวจสอบเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่า งบการเงินปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการตรวจสอบเพื่อให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีเกี่ยวกับจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน วิธีการตรวจสอบที่เลือกใช้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้สอบบัญชี ซึ่งรวมถึงการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญของงบการเงินไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ในการประเมินความเสี่ยงดังกล่าว ผู้สอบบัญชีพิจารณาการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและการนำเสนองบการเงินโดยถูกต้องตามที่ควรของกองทุน เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกองทุน การตรวจสอบรวมถึงการประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารกองทุนใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีที่จัดทำขึ้นโดยผู้บริหารกองทุน รวมทั้งการประเมินการนำเสนองบการเงินโดยรวม



Building a better
working world

ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

ความเห็น

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 ผลการดำเนินงาน กระแสเงินสด และข้อมูลทางการเงินที่สำคัญสำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 (วันจดทะเบียนตั้งกองทุน) ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2557 ของกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรทโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ศิริภรณ์ เอื้ออนันต์กุล

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3844

บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

(เดิมชื่อบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง จำกัด)

กรุงเทพฯ: 23 พฤษภาคม 2557

กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกธร
บดูล

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	31 มีนาคม 2557
สินทรัพย์	
เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิตามมูลค่ายุติธรรม (ราคาทุน: 61,399 ล้านบาท)	7 63,100,000,000
เงินลงทุนในหลักทรัพย์ตามมูลค่ายุติธรรม(ราคาทุน: 1,242 ล้านบาท)	1,245,437,613
เงินฝากธนาคาร	9 77,557,850
ลูกหนี้จากดอกเบี้ย	61,553
ค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุน	10 757,287,953
สินทรัพย์อื่น	4,057,497
รวมสินทรัพย์	65,184,402,466
หนี้สิน	
เจ้าหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	11 47,127,254
เจ้าหนี้อื่นและค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	27,825,862
ภาษีธุรกิจเฉพาะค้างจ่าย	4,622,963
หนี้สินอื่น	320,693
รวมหนี้สิน	79,896,772
สินทรัพย์สุทธิ	65,104,505,694
สินทรัพย์สุทธิ	
ทุนจดทะเบียน	
หน่วยลงทุน 5,788,000,000 หน่วย มูลค่าหน่วยละ 10.80 บาท	12 62,510,400,000
ทุนที่ได้รับจากผู้ถือหน่วยลงทุน	12 62,510,400,000
กำไรสะสม	13 2,594,105,694
สินทรัพย์สุทธิ	65,104,505,694
-	
สินทรัพย์สุทธิต่อหน่วย	11.2481
จำนวนหน่วยลงทุนที่จำหน่ายแล้วทั้งหมด ณ วันสิ้นงวด (หน่วย)	5,788,000,000

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายวินัย หิรัณย์ภิญโญภาค)
รองกรรมการผู้จัดการ

กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกท
งบประกอบรายละเอียดเงินลงทุน
ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557

การแสดงรายละเอียดเงินลงทุนใช้การจัดกลุ่มตามประเภทของเงินลงทุน

ประเภทเงินลงทุน	ราคาทุน (บาท)	มูลค่ายุติธรรม (บาท)	ร้อยละของ มูลค่าเงินลงทุน (ร้อยละ)
เงินลงทุนในธุรกิจโครงสร้างพื้นฐาน (หมายเหตุข้อ 7)			
เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิเพื่อรับโอนรายได้สุทธิที่มาจากการดำเนินงานของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักตามสัญญาสัมปทานลงวันที่ 9 เมษายน 2535 ตลอดจนสัญญาฉบับแก้ไขเพิ่มเติมระหว่างกรุงเทพมหานคร และบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยรายได้สุทธิดังกล่าวครอบคลุมรายได้ ตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 จนถึงวันหมดอายุสัญญาสัมปทาน (4 ธันวาคม 2572)	61,399,000,000	63,100,000,000	98.06
รวมเงินลงทุนในธุรกิจโครงสร้างพื้นฐาน	61,399,000,000	63,100,000,000	98.06

ประเภทเงินลงทุน	วันครบกำหนด	อัตราผลตอบแทน (ร้อยละต่อปี)	มูลค่าที่ตราไว้ (บาท)	มูลค่ายุติธรรม (บาท)	ร้อยละของ มูลค่าเงินลงทุน (ร้อยละ)
เงินลงทุนในหลักทรัพย์					
พันธบัตร					
พันธบัตรธนาคาร CB14508A 8 พฤษภาคม 2557 แห่งประเทศไทย		2.1900	45,000,000	44,898,295	0.07
พันธบัตรธนาคาร CB14515A 15 พฤษภาคม 2557 แห่งประเทศไทย		2.1800	20,000,000	19,946,380	0.03
พันธบัตรธนาคาร CB14529B 29 พฤษภาคม 2557 แห่งประเทศไทย		2.2050	190,000,000	189,335,097	0.29
พันธบัตรธนาคาร CB14605A 5 มิถุนายน 2557 แห่งประเทศไทย		2.0200 - 2.2200	825,000,000	821,902,493	1.29
พันธบัตรธนาคาร CB14605B 5 มิถุนายน 2557 แห่งประเทศไทย		2.1375	170,000,000	169,355,348	0.26
รวมเงินลงทุนในหลักทรัพย์			1,250,000,000	1,245,437,613	1.94
รวมเงินลงทุน			62,649,000,000	64,345,437,613	100.00

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายวินัย หิรัญย์กัญญะภาค)
รองกรรมการผู้จัดการ

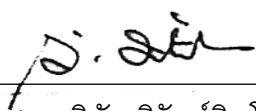
กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกธร

งบกำไรขาดทุน

สำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 (วันจดทะเบียนตั้งกองทุน) ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2557

	หมายเหตุ	หน่วย: บาท
รายได้จากการลงทุน		
รายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	8, 11	3,773,816,796
ดอกเบี๋ยรับ		34,763,213
รวมรายได้		3,808,580,009
ค่าใช้จ่าย		
ค่าธรรมเนียมการจัดการ	11, 15	49,289,690
ค่าธรรมเนียมผู้ดูแลผลประโยชน์	15	13,143,917
ค่าธรรมเนียมนายทะเบียนหน่วยลงทุน	15	5,599,179
ค่าธรรมเนียมวิชาชีพ		6,294,675
ค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุนตัดจำหน่าย	10	353,807,333
ค่าใช้จ่ายอื่น		27,434,798
รวมค่าใช้จ่าย		455,569,592
รายได้จากการลงทุนสุทธิ		3,353,010,417
รายการกำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจากเงินลงทุน		
รายการกำไรสุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการวัดค่าเงินลงทุน		1,700,995,277
รวมรายการกำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจากเงินลงทุน		1,700,995,277
การเพิ่มขึ้นในสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงาน		5,054,005,694

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายวินัย หิรัญย์ภิญโญภาค)
รองกรรมการผู้จัดการ

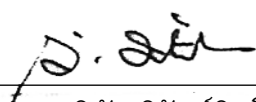
กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกธ

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ

สำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 (วันจดทะเบียนตั้งกองทุน) ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2557

	หมายเหตุ	หน่วย: บาท
การเพิ่มขึ้นในสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงานในระหว่างงวด		
รายได้จากการลงทุนสุทธิ		3,353,010,417
รายการกำไรสุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นจากเงินลงทุน		1,700,995,277
การเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงาน		5,054,005,694
การลงทุนจากผู้ถือหน่วยลงทุน	12	62,510,400,000
การแบ่งปันส่วนทุนให้ผู้ถือหน่วยลงทุนในระหว่างงวด	6, 14	(2,459,900,000)
การเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์สุทธิในระหว่างงวด		65,104,505,694
สินทรัพย์สุทธิต้นงวด		-
สินทรัพย์สุทธิปลายงวด		65,104,505,694

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายวินัย หิรัญย์กัญญาภาค)

รองกรรมการผู้จัดการ

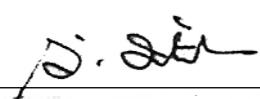
กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกธ

งบกระแสเงินสด

สำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 (วันจดทะเบียนตั้งกองทุน) ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2557

	หน่วย: บาท
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	
การเพิ่มขึ้นในสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงาน	5,054,005,694
ปรับกระทบรายการเพิ่มขึ้นในสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงานให้เป็น	
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงาน	
การซื้อเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	(61,399,000,000)
การซื้อเงินลงทุนในหลักทรัพย์	(4,930,862,865)
การขายเงินลงทุนในหลักทรัพย์	3,708,000,000
การซื้อและขายเงินลงทุนในหลักทรัพย์สุทธิ	(1,222,862,865)
ลูกหนี้จากดอกเบี้ยเพิ่มขึ้น	(61,553)
สินทรัพย์อื่นเพิ่มขึ้น	(4,057,497)
เจ้าหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิเพิ่มขึ้น	47,127,254
เจ้าหนี้อื่นและค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้น	27,825,862
ภาษีธุรกิจเฉพาะค้างจ่ายเพิ่มขึ้น	4,622,963
หนี้สินอื่นเพิ่มขึ้น	320,693
ค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุนตัดจำหน่าย	353,807,333
ส่วนลดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์ตัดจำหน่าย	(22,579,471)
รายการกำไรสุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นจากเงินลงทุน	(1,700,995,277)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงาน	(58,861,846,864)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน	
เงินสดรับจากการลงทุนจากผู้ถือหน่วยลงทุน	62,510,400,000
เงินสดจ่ายค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุน	(1,111,095,286)
การแบ่งปันส่วนทุนให้ผู้ถือหน่วยลงทุน	(2,459,900,000)
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมจัดหาเงิน	58,939,404,714
เงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้นสุทธิ	77,557,850
เงินฝากธนาคารต้นงวด	-
เงินฝากธนาคารปลายงวด	77,557,850

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


(นายวินัย หิรัญญิกุล)
รองกรรมการผู้จัดการ

กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกธ

ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

สำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 (วันจดทะเบียนตั้งกองทุน) ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2557

หน่วย: บาท

ข้อมูลผลการดำเนินงาน (ต่อหน่วย)

มูลค่าสินทรัพย์สุทธิต้นงวด	-
บวก: ทุนที่ได้รับจากผู้ถือหน่วยลงทุน	10.8000
รายได้จากกิจกรรมลงทุน	
รายได้จากการลงทุนสุทธิ	0.5793
รายการกำไรสุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นจากเงินลงทุน	0.2938
รายได้จากกิจกรรมลงทุนทั้งสิ้น	0.8731
หัก: การแบ่งปันส่วนทุนให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุน	(0.4250)
มูลค่าสินทรัพย์สุทธิปลายงวด	11.2481

อัตราส่วนการเพิ่มขึ้นในสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงานต่อ

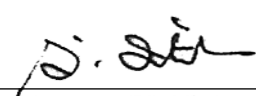
มูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างงวด (ร้อยละ) 7.87

อัตราส่วนทางการเงินและข้อมูลประกอบเพิ่มเติมที่สำคัญ

มูลค่าสินทรัพย์สุทธิปลายงวด (บาท)	65,104,505,694
อัตราส่วนของค่าใช้จ่ายรวมต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างงวด (ร้อยละ)	0.71
อัตราส่วนของรายได้จากการลงทุนรวมต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างงวด (ร้อยละ)	5.93
อัตราส่วนของจำนวนถัวเฉลี่ยของการซื้อขายเงินลงทุนระหว่างงวดต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างงวด (ร้อยละ)*	94.00
มูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างงวด (บาท)	64,231,056,785

* การซื้อขายเงินลงทุนไม่นับรวมเงินฝากธนาคารและเงินลงทุนในตั๋วสัญญาใช้เงิน และการซื้อขายเงินลงทุนต้องเป็นรายการซื้อหรือขายเงินลงทุนอย่างแท้จริง ซึ่งไม่รวมถึงการซื้อโดยมีสัญญาขายคืน หรือการขายโดยมีสัญญาซื้อคืน

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายวินัย หิรัญย์ปัญญาภาส)

รองกรรมการผู้จัดการ

กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 (วันจดทะเบียนตั้งกองทุน) ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2557

1. ลักษณะของกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท

กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท (“กองทุนฯ”) เป็นกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานประเภทไม่รับซื้อคืนหน่วยลงทุน โครงการได้จัดตั้งและจดทะเบียนเป็นกองทุนเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 โดยไม่มีการกำหนดอายุของโครงการ กองทุนฯ ระดมเงินลงทุนจากประชาชนและผู้ลงทุนทั่วไป โดยมีวัตถุประสงค์หลักในการนำเงินที่ได้จากการระดมเงินลงทุนไปลงทุนในธุรกิจโครงสร้างพื้นฐาน กองทุนฯ ได้ลงทุนเริ่มแรกในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิจากการดำเนินงานของระบบรถไฟฟ้าสายหลักของบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บีทีเอสซี”) ซึ่งครอบคลุมระยะทาง 23.5 กิโลเมตร ได้แก่ สายสุขุมวิท ระยะทาง 17.0 กิโลเมตรจากสถานีหมอชิตถึงสถานีอ่อนนุช และสายสีลม ระยะทาง 6.5 กิโลเมตรจากสถานีสนามกีฬาแห่งชาติถึงสถานีสะพานตากสิน (“ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก”) ทั้งนี้ กองทุนฯ อาจดำเนินกิจกรรมอื่นๆ เพื่อก่อให้เกิดรายได้และผลตอบแทนแก่กองทุนฯ และผู้ถือหน่วยลงทุนภายใต้ขอบเขตที่สามารถกระทำได้ตามหลักเกณฑ์ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และกฎข้อบังคับอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งอาจรวมถึงการลงทุนในหลักทรัพย์อื่น และ/หรือการหาผลประโยชน์ใดภายใต้กฎหมายหลักทรัพย์ และ/หรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยได้รับหน่วยลงทุนของกองทุนฯ เป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนและให้เริ่มซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยได้ตั้งแต่วันที่ 19 เมษายน 2556

กองทุนฯ บริหารงานโดยบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด (“บริษัทจัดการฯ”) โดยมีธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ดูแลผลประโยชน์ของกองทุนฯ

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ถือหน่วยลงทุนรายใหญ่ ซึ่งถือหน่วยลงทุนร้อยละ 33.33 ของจำนวนหน่วยลงทุนที่ออกและจำหน่ายแล้ว

2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดในพระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 และจัดทำขึ้นตามหลักเกณฑ์และรูปแบบที่กำหนดในมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 106 เรื่องการบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินธุรกิจเฉพาะด้านการลงทุน

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่กองทุนฯใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินฉบับภาษาไทยนี้

3. มาตรฐานการบัญชีใหม่

มาตรฐานการบัญชีที่เริ่มมีผลบังคับในงวดบัญชีปัจจุบันและที่จะมีผลบังคับในอนาคตมีรายละเอียดดังนี้

ก. มาตรฐานการบัญชีที่เริ่มมีผลบังคับในงวดบัญชีปัจจุบัน

มาตรฐานการบัญชี

ฉบับที่ 12

ภาษีเงินได้

ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2552)

การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาล และการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล

ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2552)	ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน	
ฉบับที่ 8	ส่วนงานดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการบัญชี	
ฉบับที่ 10	ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
ฉบับที่ 21	ภาษีเงินได้ - การได้รับประโยชน์จากสินทรัพย์ที่ไม่ได้คิดค่าเสื่อมราคาที่ดีราคาใหม่
ฉบับที่ 25	ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น

แนวปฏิบัติทางบัญชีเกี่ยวกับการโอนและการรับโอนสินทรัพย์ทางการเงิน

บริษัทจัดการฯ ได้ประเมินแล้วเห็นว่ามาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชีและแนวปฏิบัติทางการบัญชีดังกล่าวข้างต้นไม่มีผลกระทบต่องบการเงินนี้ เนื่องจากมาตรฐานการบัญชีและมาตรฐานการรายงานทางการเงิน รวมถึงแนวปฏิบัติทางการบัญชีและการตีความต่าง ๆ ดังกล่าวไม่เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจของกองทุนฯ และงบการเงินของกองทุนฯ ได้จัดทำขึ้นตามหลักเกณฑ์และรูปแบบที่กำหนดในมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 106 เรื่อง การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินธุรกิจเฉพาะด้านการลงทุน

ข. มาตรฐานการบัญชีที่จะมีผลบังคับในอนาคต

มาตรฐานการบัญชี		วันที่มีผลบังคับใช้
ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2555)	การนำเสนองบการเงิน	1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2555)	งบกระแสเงินสด	1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2555)	ภาษีเงินได้	1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2555)	สัญญาเช่า	1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2555)	รายได้	1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2555)	ผลประโยชน์ของพนักงาน	1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2555)	ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2555)	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2555)	เงินลงทุนในบริษัทร่วม	1 มกราคม 2557

ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2555) ส่วนได้เสียในการร่วมค้า 1 มกราคม 2557

ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2555) งบการเงินระหว่างกาล 1 มกราคม 2557

วันที่มีผลบังคับใช้

มาตรฐานการบัญชี

ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2555) การด้อยค่าของสินทรัพย์ 1 มกราคม 2557

ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2555) สินทรัพย์ไม่มีตัวตน 1 มกราคม 2557

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2555) การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์ 1 มกราคม 2557

ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2555) การรวมธุรกิจ 1 มกราคม 2557

ฉบับที่ 4 สัญญาประกันภัย 1 มกราคม 2559

ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2555) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย และการดำเนินงานที่ยกเลิก 1 มกราคม 2557

ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2555) ส่วนงานดำเนินงาน 1 มกราคม 2557

การตีความมาตรฐานการบัญชี

ฉบับที่ 15 สัญญาเช่าดำเนินงาน - สิ่งจูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า 1 มกราคม 2557

ฉบับที่ 27 การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่ทำขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย 1 มกราคม 2557

ฉบับที่ 29 การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ 1 มกราคม 2557

ฉบับที่ 32 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์ 1 มกราคม 2557

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 1 การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน 1 มกราคม 2557

ฉบับที่ 4 การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ 1 มกราคม 2557

ฉบับที่ 5 สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะ และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม 1 มกราคม 2557

ฉบับที่ 7 การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่มีภาวะเงินเฟ้อรุนแรง 1 มกราคม 2557

ฉบับที่ 10	งบการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า	1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 12	ข้อตกลงสัมปทานบริการ	1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 13	โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า	1 มกราคม 2557 <u>วันที่มีผลบังคับใช้</u>
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน		
ฉบับที่ 17	การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ	1 มกราคม 2557
ฉบับที่ 18	การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า	1 มกราคม 2557

บริษัทจัดการฯ ได้ประเมินแล้วเห็นว่ามาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการบัญชีดังกล่าวข้างต้นจะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่อการเงินสำหรับปีที่เริ่มใช้มาตรฐานการบัญชีดังกล่าว เนื่องจากมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานต่าง ๆ ดังกล่าวไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของกองทุนฯ และงบการเงินของกองทุนฯ ได้จัดทำขึ้นตามหลักเกณฑ์และรูปแบบที่กำหนดในมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 106 เรื่องการบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินธุรกิจเฉพาะด้านการลงทุน

4. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

รายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิจะบันทึกเป็นรายได้ตามจำนวนที่ระบุในสัญญาโดยถือตามเกณฑ์คงค้าง

ดอกเบี้ยรับบันทึกเป็นรายได้ตามเกณฑ์คงค้างโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง

ส่วนเกินหรือส่วนลดมูลค่าของตราสารหนี้ตัดจำหน่ายตามระยะเวลาที่เหลือของตราสารหนี้โดยใช้วิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงและถือเป็นส่วนหนึ่งของรายได้ดอกเบี้ย

ค่าใช้จ่ายบันทึกตามเกณฑ์คงค้าง

4.2 การวัดค่าเงินลงทุน

เงินลงทุนจะรับรู้เป็นสินทรัพย์ด้วยจำนวนต้นทุนของเงินลงทุน ณ วันที่กองทุนฯ มีสิทธิในเงินลงทุน ต้นทุนของเงินลงทุนประกอบด้วยรายจ่ายซื้อเงินลงทุนและค่าใช้จ่ายโดยตรงทั้งหมดที่กองทุนฯจ่ายเพื่อให้ได้มาซึ่งเงินลงทุนนั้น

เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิแสดงด้วยมูลค่ายุติธรรม บริษัทจัดการฯ กำหนดราคายุติธรรมของเงินลงทุนดังกล่าว ณ วันที่ในงบการเงินโดยใช้ราคาที่ได้จากรายงานการประเมินมูลค่าหรือรายงานการสอบทานการประเมินมูลค่าครั้งล่าสุดจากผู้ประเมินราคาอิสระที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งการประเมินมูลค่าจะทำเมื่อมีสถานการณ์ทางเศรษฐกิจเปลี่ยนแปลง แต่อย่างน้อยจะจัดให้มีการประเมินมูลค่าทุกสามปีนับแต่วันที่ที่มีการประเมินมูลค่าครั้งล่าสุดและจัดให้มีการสอบทานการประเมินมูลค่าอย่างน้อยทุกหนึ่งปี นับแต่วันที่มีการประเมินราคาครั้งล่าสุด

กำไรหรือขาดทุนจากการวัดค่าเงินลงทุนดังกล่าว (ถ้ามี) ถือเป็นรายการกำไรหรือขาดทุนสุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นในงบกำไรขาดทุน

เงินลงทุนในหลักทรัพย์

เงินลงทุนในตราสารหนี้ในความต้องการของตลาดซึ่งเป็นเงินลงทุนที่มีตลาดซื้อขายคล่องรองรับแสดงตามมูลค่ายุติธรรมโดยใช้ราคาที่ยกมาจากรายการปิดงบการเงินจากการซื้อขายครั้งสุดท้ายก่อนวันที่วัดค่าเงินลงทุนในสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย เงินลงทุนที่ไม่มีตลาดซื้อขายคล่องรองรับแสดงในราคาที่ยกมาจากรายการปิดงบการเงินของบริษัทผู้เสนอซื้อขายซึ่งบริษัทจัดการฯ พิจารณาแล้วว่าเป็นตัวแทนที่ดีที่สุดของมูลค่ายุติธรรม กำไรหรือขาดทุนจากการวัดค่าเงินลงทุนถือเป็นรายการกำไรหรือขาดทุนสุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นในงบกำไรขาดทุน ราคาทุนของเงินลงทุนที่จำหน่ายใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก

เงินลงทุนในเงินฝากธนาคาร ตัวแลกเงินและตั๋วสัญญาใช้เงินที่ไม่สามารถโอนเปลี่ยนมือได้ใช้มูลค่าเงินต้นบวกดอกเบี้ยค้างรับจนถึงวันวัดค่าเงินลงทุนในการกำหนดมูลค่ายุติธรรม ซึ่งได้แยกแสดงดอกเบี้ยค้างรับไว้ใน “ลูกหนี้จากดอกเบี้ย” ในงบดุล

4.3 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับกองทุนฯ หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมกองทุนฯ หรือถูกกองทุนฯ ควบคุมไม่ว่าจะเป็นโดยตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับกองทุนฯ

นอกจากนี้บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบริษัทร่วมและบุคคลที่มีสิทธิออกเสียงโดยตรงหรือทางอ้อมซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อกองทุนฯ บริษัทจัดการฯ ผู้บริหารอสังหาริมทรัพย์ ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของบริษัทจัดการฯที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของกองทุนฯ

4.4 ลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

ลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิแสดงตามมูลค่าสุทธิที่จะได้รับ

4.5 ค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุน/ค่าตัดจำหน่าย

ค่าตัดจำหน่ายคำนวณโดยวิธีเส้นตรงเป็นระยะเวลา 3 ปี

4.6 การแบ่งปันส่วนทุน

กองทุนฯ บันทึกผลกำไรสะสม ณ วันที่ประกาศจ่ายเงินปันผล

4.7 ภาษีเงินได้

กองทุนฯ ไม่มีภาระภาษีเงินได้นิติบุคคล เนื่องจากกองทุนฯ ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลในประเทศไทย

4.8 ประเมินการหนี้สิน

กองทุนฯ จะบันทึกประมาณการหนี้สินไว้ในบัญชีเมื่อภาระผูกพันซึ่งเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีตได้เกิดขึ้นแล้ว มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่ากองทุนฯ จะสูญเสียทรัพยากรเชิงเศรษฐกิจไปเพื่อปลดปล่อยภาระผูกพันนั้นและกองทุนฯ สามารถประมาณมูลค่าภาระผูกพันนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ

5. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน บริษัทจัดการฯ จำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการในเรื่องที่มีความไม่แน่นอนเสมอ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการดังกล่าวนี้ส่งผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและต่อข้อมูลที่แสดงในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการที่สำคัญมีดังนี้

มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุน

การวัดมูลค่ายุติธรรมเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิกำหนดโดยใช้มูลค่าตามรายงานการประเมินหรือรายงานสอบทานการประเมินค่าของผู้ประเมินราคาอิสระ ซึ่งใช้วิธีพิจารณาจากรายได้ (Income Approach) โดยในการประเมินค่าของเงินลงทุนดังกล่าวจำเป็นต้องมีการประมาณการจำนวนกระแสเงินสดในอนาคตที่จะเกิดจากธุรกิจระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ซึ่งประกอบด้วยประมาณการรายได้ค่าโดยสารหักด้วยประมาณการค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและการบำรุงรักษาตลอดระยะเวลาสัญญาสัมปทานที่เหลืออยู่ และนำมาคิดลดให้เป็นมูลค่าปัจจุบันด้วยอัตราคิดลดที่เหมาะสม โดยผลรวมของมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดในอนาคตจะเท่ากับมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุน ข้อสมมติฐานหลักที่ใช้ในการประเมินราคาดังกล่าวประกอบด้วย จำนวนเที่ยวโดยสาร อัตราค่าโดยสารที่แท้จริง ค่าซ่อมแซมและบำรุง ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน รายจ่ายฝ่ายทุน และอัตราคิดลด

6. นโยบายการจ่ายเงินปันผลและการลดทุน

การจ่ายเงินปันผล

กองทุนฯ มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนมากกว่าปีละ 1 ครั้งในกรณีที่กองทุนฯ มีกำไรสะสมเพียงพอ

- 1) บริษัทจัดการฯ จะจ่ายเงินปันผลแก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนเมื่อรวมแล้วในแต่ละรอบปีบัญชีไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 ของกำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้ว โดยกำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้ว หมายถึงกำไรสุทธิของกองทุนฯ ที่ปรับปรุงด้วยรายการกำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการประเมินค่าเงินลงทุน รายการเงินสำรองที่กักไว้เพื่อซ่อมแซม บำรุงรักษา หรือปรับปรุงกิจการโครงสร้างพื้นฐาน และรายการเงินสำรองที่กักไว้เพื่อชำระหนี้เงินกู้ยืมตามแผนการที่กำหนดไว้ในหนังสือชี้ชวน หรือที่บริษัทจัดการฯ ได้แจ้งผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนทราบล่วงหน้า
- 2) ในกรณีที่กองทุนฯ มีกำไรสะสม บริษัทจัดการฯ อาจจ่ายเงินปันผลแก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนจากกำไรสะสมได้
- 3) ในกรณีที่กองทุนฯ ยังมียอดขาดทุนสะสมอยู่ บริษัทจัดการฯ จะไม่จ่ายเงินปันผลไม่ว่าจะเป็นการจ่ายจากกำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้วตามข้อ 1) และหรือ จากกำไรสะสมตามข้อ 2) ข้างต้น

การจ่ายเงินปันผลตามข้อ 1) บริษัทจัดการฯ จะจ่ายภายใน 90 วันนับแต่วันสิ้นรอบระยะเวลาบัญชีที่มีการจ่ายเงินปันผลนั้น หรือในกรณีการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาล ภายใน 90 วันนับแต่วันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนเพื่อจ่ายเงินปันผลระหว่างกาล เว้นแต่กรณีที่มีเหตุจำเป็นให้ไม่สามารถจ่ายปันผลได้ในระยะเวลาดังกล่าว บริษัทจัดการฯ จะแจ้งให้ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนทราบเป็นลายลักษณ์อักษร

ในการพิจารณาจ่ายปันผล ถ้าเงินปันผลระหว่างกาลที่จะประกาศจ่ายต่อหน่วยลงทุนระหว่างปีมีมูลค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับ 0.10 บาท บริษัทจัดการฯ สงวนสิทธิที่จะไม่จ่ายเงินปันผลในครั้งนั้นและให้สะสมเงินปันผลดังกล่าวเพื่อนำไปจ่ายรวมกับเงินปันผลที่จะให้มีการจ่ายในงวดถัดไป

การลดทุน

บริษัทจัดการฯ อาจจะทำรายการลดทุนจดทะเบียนได้เฉพาะเมื่อเข้ากรณีดังต่อไปนี้

- 1) การลดทุนจดทะเบียนของกองทุนตามแผนที่จะได้มีการกำหนด
- 2) กองทุนมีสภาพคล่องส่วนเกินที่เหลืออยู่ภายหลังจากการจำหน่ายทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานและการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุน ทั้งนี้ต้องปรากฏข้อเท็จจริงด้วยว่ากองทุนไม่มีกำไรสะสมเหลืออยู่แล้ว
- 3) กองทุนมีค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่เงินสด และไม่มีเหตุต้องนำไปใช้ในการคำนวณกำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้วของกองทุนฯ
- 4) กรณีอื่นใดที่มีมติของผู้ถือหน่วยลงทุนให้ลดเงินทุนจดทะเบียน

ทั้งนี้การลดทุนจดทะเบียนของกองทุนฯตามข้อ 2) หรือ 3) ต้องได้รับมติของผู้ถือหน่วยลงทุน

7. เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

กองทุนฯ ได้เข้าทำสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิกับบีทีเอสซี (“สัญญา”) เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 เพื่อรับโอนสิทธิรายได้สุทธิที่มาจากผลการดำเนินงานของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครหลักตามสัญญาสัมปทานลงวันที่ 9 เมษายน 2535 ตลอดจนสัญญาฉบับแก้ไขเพิ่มเติมระหว่างกรุงเทพมหานคร (“กทม.”) และบีทีเอสซี (“สัญญาสัมปทาน”) โดยรายได้สุทธิดังกล่าวครอบคลุมรายได้ตั้งแต่วันที่สัญญาฯ มีผลบังคับใช้ (17 เมษายน 2556) จนถึงวันหมดอายุสัญญาสัมปทาน (4 ธันวาคม 2572) โดยรายได้สุทธิประกอบด้วย รายได้จากค่าโดยสาร และสิทธิและการเรียกร้องใดๆ ภายใต้หรือที่เกี่ยวข้องกับหรือที่เป็นไปตามสัญญาสัมปทาน หลังหักด้วยต้นทุน ค่าใช้จ่าย รายจ่ายฝ่ายทุน และค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานและการบำรุงรักษาของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครที่เกิดขึ้นกับบีทีเอสซี (ไม่รวมถึงค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับวงเงินสินเชื่อที่ได้รับจากธนาคาร หรือข้อกำหนดทางการเงินอื่นๆ ของบีทีเอสซี) และค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร ทั้งนี้ รายได้สุทธิและสิทธิและการเรียกร้องใดๆ ที่กองทุนฯ จะได้รับตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธินั้นจะไม่รวมรายได้จากการประกอบธุรกิจอื่นของบีทีเอสซีซึ่งรวมถึงรายได้จากส่วนต่อขยายของระบบรถไฟฟ้า โครงการรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษภายใต้สัญญากับ กทม. และรายได้จากพื้นที่โฆษณาและพื้นที่ว่างในสถานีรถไฟฟ้าและบนรถไฟฟ้า

ภายใต้สัญญาฯ บีทีเอสซีตกลงรับภาระภาษีธุรกิจเฉพาะอันเกี่ยวเนื่องกับรายการสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิที่เกิดขึ้นกับกองทุนฯ

ภายใต้สัญญาฯ กองทุนฯ ตกลงจะจ่ายค่าธรรมเนียมพิเศษเพื่อสร้างแรงจูงใจในการบริหาร (Incentive Fee) รายปีให้แก่บีทีเอสซี เฉพาะในกรณีที่รายได้สุทธิที่เกิดขึ้นประจำงวดสูงกว่าประมาณการรายได้สุทธิประจำงวดในอัตราดังนี้

- 1) อัตราร้อยละ 10 ของรายได้สุทธิเฉพาะส่วนที่เกินกว่าร้อยละ 100 แต่ไม่เกินร้อยละ 125 ของประมาณการรายได้สุทธิประจำงวด
- 2) อัตราร้อยละ 15 ของรายได้สุทธิเฉพาะส่วนที่เกินกว่าร้อยละ 125 ของประมาณการรายได้สุทธิประจำงวด

ภายใต้สัญญาสนับสนุนและค้ำประกันโดยบริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) (“บีทีเอสกรุ๊ป”) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบีทีเอสซี บีทีเอสกรุ๊ปเป็นผู้ให้การค้ำประกันแบบการจำกัดความรับผิดชอบต่อการปฏิบัติตามภาระผูกพันของบีทีเอสซีภายใต้สัญญาฯ (ทั้งนี้ ไม่มีการรับประกันจำนวนรายได้ค่าโดยสารสุทธิในอนาคตที่กองทุนฯ จะได้รับ) นอกจากนี้ บีทีเอสกรุ๊ปตกลงรักษาสัดส่วนการถือหุ้นในบีทีเอสซีขั้นต่ำร้อยละ 97.46 ไว้ และเพื่อเป็นหลักประกันการปฏิบัติตามภาระผูกพันของบีทีเอสซีตามสัญญาสนับสนุนและค้ำประกัน บีทีเอสกรุ๊ปได้จำหน่ายหุ้นในบีทีเอสซีดังกล่าวทั้งหมดไว้กับกองทุนฯ และเข้าทำสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นกับกองทุนฯ เพื่อขายหุ้นที่ตนถือในบีทีเอสซีดังกล่าวให้แก่กองทุนฯ โดยกองทุนฯ มีสิทธิซื้อหุ้นบีทีเอสซีที่บีทีเอสกรุ๊ปเป็นเจ้าของเมื่อเกิดเหตุผิดนัดตามข้อกำหนดและเงื่อนไขในสัญญาในราคาที่กำหนดในสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น

กองทุนฯ จ่ายเงินลงทุนในสัญญาฯ เป็นจำนวน 61,399 ล้านบาทเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 และมีการปรับปรุงมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในงวดตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2557 ดังนี้

	หน่วย: พันบาท
เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ - ราคาทุน	61,399,000
บวก: กำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นในระหว่างงวดจากการวัดมูลค่ายุติธรรม	1,701,000
เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ - ราคายุติธรรม	63,100,000

8. รายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

สำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2557

	หน่วย: พันบาท
รายได้จากค่าโดยสาร	5,469,612
หัก: ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	(1,289,877)
ค่าซ่อมแซมและบำรุง	(330,633)
รายจ่ายฝ่ายทุน	(75,285)
รายได้สุทธิจากเงินลงทุน	3,773,817

9. เงินฝากธนาคาร

ธนาคาร/ประเภทบัญชี	เงินต้น (พันบาท)	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เงินฝากประเภทออมทรัพย์	67,693	0.50
ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน) เงินฝากประเภทออมทรัพย์	9,865	1.00
รวม	77,558	

10. ค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557

	หน่วย: พันบาท
ค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุน	1,111,095
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(353,807)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	757,288
ค่าตัดจำหน่ายที่รวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนสำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2557	353,807

11. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ในระหว่างงวด กองทุนฯ มีรายการธุรกิจที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามสัญญาระหว่างกองทุนฯ และบริษัทเหล่านั้น ซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจโดยสามารถสรุปได้ดังนี้

สำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2557

	หน่วย: พันบาท	นโยบายการกำหนดราคา
บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด (บริษัทจัดการฯ)		
ค่าธรรมเนียมการจัดการ	49,290	ตามที่ระบุในหนังสือชี้ชวน
บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บริษัทย่อยของผู้ถือหน่วยลงทุนรายใหญ่)		
ซื้อเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	61,399,000	ตามที่ระบุในสัญญา
รับโอนรายได้ค่าโดยสารสุทธิ	3,773,817	ตามที่ระบุในสัญญา
สำรองค่าธรรมเนียมพิเศษเพื่อสร้างแรงจูงใจในการบริหาร	20,935	ตามที่ระบุในสัญญา
เรียกเก็บเงินชดเชยภาษีธุรกิจเฉพาะ	54,757	ตามที่ระบุในสัญญาตามที่เกิดขึ้นจริง

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 กองทุนฯ มียอดคงเหลือที่มีสาระสำคัญกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกันดังต่อไปนี้

	หน่วย: พันบาท
บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด	
ค่าธรรมเนียมการจัดการค้างจ่าย	4,438
บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	
เจ้าหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	47,127
สำรองค่าธรรมเนียมพิเศษเพื่อสร้างแรงจูงใจในการบริหาร	20,935

12. ทุนจดทะเบียน

รายการเคลื่อนไหวของหน่วยลงทุนและทุนที่ได้รับจากผู้ถือหน่วยลงทุนในงวดตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2557 มีดังนี้

	จำนวนหน่วย (พันหน่วย)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
ยอดต้นงวด	-	-
ออกและจำหน่ายหน่วยลงทุน	5,788,000	62,510,400
ยอดปลายงวด	5,788,000	62,510,400

13. กำไรสะสม

สำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2557

	หน่วย: พันบาท
กำไรสะสมต้นงวด	-
บวก: รายได้จากการลงทุนสุทธิ	3,353,011
กำไรสุทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นจากเงินลงทุน	1,700,995
หัก: การแบ่งปันส่วนทุนให้ผู้ถือหน่วยลงทุนในระหว่างงวด	(2,459,900)
กำไรสะสมปลายงวด	2,594,106

14. การแบ่งปันส่วนทุนให้ผู้ถือหน่วยลงทุน

เงินปันผลที่ประกาศจ่ายในระหว่างงวดตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2557 มีรายละเอียดดังนี้

วันที่ประกาศจ่าย	สำหรับรอบระยะเวลา	อัตรา หน่วยละ (บาท)	รวม (ล้านบาท)
20 สิงหาคม 2556	17 เมษายน 2556 ถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2556	0.117	677,196
12 พฤศจิกายน 2556	1 กรกฎาคม 2556 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2556	0.158	914,504
11 กุมภาพันธ์ 2557	1 ตุลาคม 2556 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2556	0.150	868,200
รวมเงินปันผลสำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2557		0.425	2,459,900

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) และไม่รวมค่าใช้จ่ายอื่นๆ ตามที่เกิดขึ้นจริง เช่น ค่าธรรมเนียมการโอนเงิน ค่าธรรมเนียมธนาคาร ค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบทรัพย์สินของกองทุนฯ เป็นต้น

ค่าธรรมเนียมนายทะเบียนหน่วยลงทุน

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของนายทะเบียนหน่วยลงทุนคิดในอัตราร้อยละ 0.023 ต่อปีของเงินทุนจดทะเบียนของกองทุนฯ ทั้งนี้สูงสุดจ่ายไม่เกิน 5 ล้านบาทต่อปี (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม หรือภาษีอื่นใดในทำนองเดียวกัน)

16. ภาระผูกพัน

- ก) กองทุนฯ มีภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายค่าธรรมเนียมต่างๆ ตามเกณฑ์และเงื่อนไขที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 15
- ข) กองทุนฯ มีภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายค่าธรรมเนียมพิเศษเพื่อสร้างแรงจูงใจในการบริหารตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7
- ค) กองทุนฯ มีภาระผูกพันที่เกี่ยวข้องกับค่าใช้จ่ายที่อาจเกิดขึ้นตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิในนามของปีทีเอสซีดังต่อไปนี้

ภาระผูกพันเกี่ยวกับรายจ่ายฝ่ายทุน

กองทุนฯ มีภาระผูกพันเกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงและปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาธนาคารเดินรถ และการจัดซื้ออุปกรณ์สำหรับระบบการจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ

ภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าและบริการ

กองทุนฯ มีภาระผูกพันตามสัญญาเช่า สัญญาบริการและสัมปทานอื่นๆ ที่จะต้องจ่ายชำระในอนาคต

ภาระผูกพันภายใต้สัญญาซ่อมบำรุงฯ

กองทุนฯ มีภาระผูกพันในการจ่ายค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาและค่าธรรมเนียมการจัดหาอะไหล่ในการซ่อมบำรุงของโครงการ

การค้าประกัน

กองทุนฯ มีภาระความรับผิดชอบในหนังสือค้ำประกันการใช้ไฟฟ้าซึ่งออกโดยธนาคารในนามของบีทีเอสซีให้การไฟฟ้านครหลวงเป็นจำนวนประมาณ 42 ล้านบาท ซึ่งเป็นไปตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

17. ส่วนงานดำเนินงาน

กองทุนฯ ดำเนินธุรกิจในส่วนงานทางธุรกิจเดียวคือ การลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร และดำเนินธุรกิจในส่วนงานหลักทางภูมิศาสตร์เดียวคือ กรุงเทพฯ ประเทศไทย ดังนั้น รายได้ กำไร สินทรัพย์และหนี้สินทั้งหมดที่แสดงในงบการเงินนี้จึงเกี่ยวข้องกับส่วนงานทางธุรกิจและส่วนงานทางภูมิศาสตร์ดังกล่าว

18. เครื่องมือทางการเงิน

18.1 นโยบายการบริหารความเสี่ยง

เครื่องมือทางการเงินที่สำคัญของกองทุนฯตามที่ยินยอมอยู่ในมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 107 “การแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลสำหรับเครื่องมือทางการเงิน” ประกอบด้วย เงินลงทุนในหลักทรัพย์ เงินฝากธนาคาร ลูกหนี้และเจ้าหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ กองทุนฯมีความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว และมีนโยบายการบริหารความเสี่ยงดังนี้

ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ

กองทุนฯมีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวข้องกับลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ บริษัทจัดการฯ ควบคุมความเสี่ยงนี้โดยการกำหนดให้มีการนำส่งเงินสดรับจากรายได้ค่าโดยสารสุทธิให้แก่กองทุนฯเป็นรายวัน ดังนั้น กองทุนฯจึงคาดว่าจะไม่ได้รับความเสียหายที่เป็นสาระสำคัญจากการให้สินเชื่อ

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

กองทุนฯมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องกับเงินลงทุนในหลักทรัพย์ และเงินฝากธนาคาร อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสินทรัพย์ทางการเงินส่วนใหญ่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราตลาดในปัจจุบัน หรือมีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของกองทุนฯจึงอยู่ในระดับต่ำ

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ย และสำหรับสินทรัพย์ทางการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่สามารถแยกตามวันที่ครบกำหนด หรือ วันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ (หากวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ถึงก่อน) ได้ดังนี้

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557

(หน่วย: ล้านบาท)

	อัตราดอกเบี้ย คงที่ ภายใน 1 ปี	อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลงตาม ราคาตลาด	ไม่มีอัตรา ดอกเบี้ย	รวม	อัตรา ดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)
สินทรัพย์ทางการเงิน					
เงินลงทุนในหลักทรัพย์	1,245	-	-	1,245	2.02 - 2.22
เงินฝากธนาคาร	-	78	-	78	0.50 - 1.00
หนี้สินทางการเงิน					
เจ้าหนี้จากสัญญาซื้อและโอน สิทธิรายได้สุทธิ	-	-	47	47	-
เจ้าหนี้อื่นและค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	-	-	28	28	-
ภาษีธุรกิจเฉพาะค้างจ่าย	-	-	5	5	-

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนคือ ความเสี่ยงที่มูลค่าของเครื่องมือทางการเงินจะเปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

กองทุนฯพิจารณาว่าไม่มีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน เนื่องจากกองทุนฯไม่มีธุรกรรมที่เป็นเงินตราต่างประเทศ และไม่มีสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่เป็นเงินตราต่างประเทศคงเหลือ ณ วันที่ในงบดุล

18.2 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

เนื่องจากเครื่องมือทางการเงินส่วนใหญ่ของกองทุนฯจัดอยู่ในประเภทระยะสั้น หรือมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด กองทุนฯจึงประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบดุล

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง จำนวนเงินที่ผู้ซื้อและผู้ขายตกลงแลกเปลี่ยนสินทรัพย์กันในขณะที่ทั้งสองฝ่ายมีความรอบรู้และเต็มใจในการแลกเปลี่ยนและสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน วิธีการกำหนดมูลค่ายุติธรรมขึ้นอยู่กับลักษณะของเครื่องมือทางการเงิน มูลค่ายุติธรรมจะกำหนดจากราคาตลาดล่าสุด หรือกำหนดขึ้นโดยใช้เกณฑ์การวัดมูลค่าที่เหมาะสม

19. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์ของกองทุนฯในการบริหารทางการเงินคือการดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง และการดำรงไว้ซึ่งโครงสร้างของทุนที่เหมาะสมเพื่อให้สามารถให้ผลตอบแทนต่อผู้ถือหน่วยลงทุนตามเงื่อนไขการจัดตั้งกองทุนฯ

20. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยผู้มีอำนาจของบริษัทจัดการฯ เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2557

5.2

รายงาน

ของผู้ดูแลผลประโยชน์



รายงานของผู้ดูแลผลประโยชน์

เรียน ผู้ถือหุ้นรายละแวก
กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกเรีย

ตามที่ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน) ("ธนาคาร") ในฐานะผู้ดูแลผลประโยชน์ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกเรีย ("กองทุน") ได้ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ดูแลผลประโยชน์ของกองทุน ซึ่งบริหารจัดการโดย บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด สำหรับระยะเวลาตั้งแต่ วันที่ 17 เมษายน 2556 ถึง วันที่ 31 มีนาคม 2557

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

ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน)

(นายเศรษฐ์ศิษฐ์ เขียนวิจิตร)
ผู้ช่วยผู้อำนวยการ

ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน)
1 เมษายน 2557

กรุณาติดต่อ คุณสุภาลักษณ์ ไชยสมาน Supaluck
โทรศัพท์ 02-724-5271

6.0 ข้อมูลบริษัทจัดการ

BTSGIF

รายงานประจำปี 2556/57

65

- 6.1 ข้อมูลบริษัทจัดการ
- 6.2 ความสำเร็จและรางวัลที่ได้รับ



6.1

ข้อมูลบริษัทจัดการ

บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด

บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด จดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัดเลขที่ 0105535049700 เมื่อวันที่ 19 มีนาคม พ.ศ. 2535 ด้วยทุนจดทะเบียน 100 ล้านบาท โดยได้รับชำระเต็มมูลค่าแล้วและได้รับอนุญาตจากกระทรวงการคลัง ให้ประกอบธุรกิจหลักทรัพย์ประเภทกิจการจัดการลงทุน ตามใบอนุญาตเลขที่ ลค-0005-02 เมื่อวันที่ 15 มกราคม พ.ศ. 2553

สถานที่ตั้งสำนักงาน

บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด เลขที่ 175 อาคารสารคดีเทวเวอร์ ชั้น 7 ชั้น 21 และ ชั้น 26 ถนนสาทรใต้ แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ

10120

โทรศัพท์ 0-2674-6488

โทรสาร 0-2679-5996

www.bblam.co.th



MONEY
AW
การ
EY

KEY & BANKING AWARDS 2014

ชิงชนะเลิศ

KEY & BANKING MAGAZINE



6.2

ความสำเร็จ และรางวัลที่ได้รับ

รางวัลและความสำเร็จ

- 2557
- กองทุนรวมยอดเยี่ยมแห่งปี 2557 จากวารสารการเงินธนาคาร
 - กองทุนรวมยอดเยี่ยม - กองทุนตราสารทุนขนาดใหญ่ : กองทุนบัวแก้ว
 - กองทุนรวมยอดเยี่ยม - กองทุนตราสารทุนทั่วไป : กองทุนบัวแก้ว 2
 - กองทุนรวมยอดเยี่ยม - กองทุนรวมเพื่อการเลี้ยงชีพตราสารทุน : กองทุนบัวหลวงตราสารทุน RMF
 - กองทุนรวมยอดเยี่ยม - กองทุนรวมหุ้นระยะยาวหุ้นประมาณ 70% : กองทุนบัวหลวงหุ้นระยะยาว 75/25
 - กองทุนรวมยอดเยี่ยม - กองทุนรวมหุ้นระยะยาวหุ้น 100% : กองทุนบัวหลวงหุ้นระยะยาว
 - Asian Legal Business SE Asia Law Awards
 - The Equity Market Deal of the Year
: กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท
 - SET & Morningstar Thailand Fund Awards 2014
 - กองทุนรวมยอดเยี่ยม - กองทุนรวมเพื่อการเลี้ยงชีพ กองทุนตราสารหนี้ : กองทุนบัวหลวงตราสารหนี้ RMF
 - International Financing Review (IFR) Asia Awards 2013
 - The Regional Equity Issue of the Year and Thailand Equity Issue of the Year
: กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท
 - Asiamoney Awards 2013 : BTSGIF
 - The Country Deals of the Year : Thailand
: กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท
- 2556
- The Asset Triple A Regional House and Deal Awards 2013
 - The Best Equity Deal in 2013
: กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท
 - Finance Asia Achievement Awards 2013
 - The Best IPO in Asia in 2013
: กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท
 - รางวัล SET Awards 2013 จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
 - บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนยอดเยี่ยม : บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด
 - Reader's Digest Trusted Brands Gold Award™ 2013
 - Trusted Brand Gold Award, Investment Fund Company
: บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด
 - กองทุนรวมยอดเยี่ยมแห่งปี 2556 จากวารสารการเงินธนาคาร
 - กองทุนรวมยอดเยี่ยม - กองทุนตราสารทุนขนาดใหญ่ : กองทุนบัวหลวงทศพล
 - กองทุนรวมยอดเยี่ยม - กองทุนรวมเพื่อการเลี้ยงชีพตราสารทุน : กองทุนบัวหลวงตราสารทุน RMF
 - กองทุนรวมยอดเยี่ยม - กองทุนรวมหุ้นระยะยาวหุ้นประมาณ 70% : กองทุนบัวหลวงหุ้นระยะยาว 75/25
 - กองทุนรวมยอดเยี่ยม - กองทุนรวมหุ้นระยะยาวหุ้น 100% : กองทุนบัวหลวงหุ้นระยะยาว
 - Morningstar Thailand Fund Awards 2013
 - กองทุนรวมยอดเยี่ยม - กองทุนหุ้นขนาดใหญ่ : กองทุนบัวหลวงทศพล
 - กองทุนรวมยอดเยี่ยม - กองทุนรวมหุ้นระยะยาว : กองทุนบัวหลวงหุ้นระยะยาว

รางวัลและความสำเร็จ

2555	- รางวัล SET Awards 2012 จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย - บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนยอดเยี่ยม : บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด - Best Provident Fund Awards 2012 - กองทุนสำรองเลี้ยงชีพดีเด่น ประเภทกองทุนรวม จากกระทรวงการคลัง : Sinsathaporn Registered Provident Fund
2552	- รางวัล SET Awards 2009 จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย - บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนยอดเยี่ยม : บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด - The Post Lipper Thailand Fund Awards 2009 - กองทุนตราสารทุนที่มีผลงานดีที่สุดในรอบ 3 และ 5 ปี : กองทุนบัวหลวงทศพล - กองทุนผสมแบบยืดหยุ่นที่มีผลงานดีที่สุดในรอบ 3 และ 5 ปี : กองทุนบัวหลวงเฟล็กซิเบิล RMF - บลจ.ที่มีการบริหารกลุ่มกองทุนหุ้นที่ดีที่สุดในรอบ 3 ปี : บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด
2551	- The Post Lipper Thailand Fund Awards 2008 - กองทุนตราสารทุนที่มีผลงานดีที่สุดในรอบ 5 ปี : กองทุนบัวหลวงโครงสร้างพื้นฐาน - กองทุนตราสารทุนที่มีผลงานดีที่สุดในรอบ 3 ปี : กองทุนบัวหลวงทศพล - กองทุนผสมแบบยืดหยุ่นที่มีผลงานดีที่สุดในรอบ 3 ปี : กองทุนบัวหลวงเฟล็กซิเบิล RMF
2550	- The Post Lipper Thailand Fund Awards 2007 - บลจ.ที่มีการบริหารกลุ่มกองทุนหุ้นที่ดีที่สุดในรอบ 3 ปี : บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด
2549	- The Post Lipper Thailand Fund Awards 2006 - กองทุนตราสารทุนที่มีผลงานดีที่สุดในรอบ 3 ปี : กองทุนบัวหลวงโครงสร้างพื้นฐาน
2548	- รางวัล SET Awards 2005 จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย - บลจ.ที่มีผลตอบแทนโดยรวมสูงสุดเมื่อเทียบกับความเสี่ยงประเภทกองทุนตราสารทุน : บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด - บลจ.ที่มีผลตอบแทนโดยรวมสูงสุดเมื่อเทียบกับความเสี่ยงประเภทกองทุนผสม : บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด
2547	- รางวัล SET Awards 2004 จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย - บลจ.ที่มีผลตอบแทนโดยรวมสูงสุดเมื่อเทียบกับความเสี่ยงประเภทกองทุนตราสารหนี้ : บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด

ผลการดำเนินงานในอดีตของกองทุนรวมมิได้เป็นสิ่งยืนยันถึงผลการดำเนินงานในอนาคต

ผู้ลงทุนควรศึกษาข้อมูล นโยบายการลงทุน และความเสี่ยง ก่อนการตัดสินใจลงทุน



175 อาคารสารคดีห้าตึก ชั้น 7 ชั้น 21 และ ชั้น 26
ถนนสาทรใต้ แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
www.bblam.co.th