



รายงานประจำปี 2562/63

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

สำหรับระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2562 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2563

สารบัญ

ส่วนที่ 1

สรุปข้อมูลสำคัญของกองทุน

1. สรุปข้อมูลสำคัญของกองทุน

- 1.1 สารสำคัญของกองทุน 2
- 1.2 ความเสี่ยงที่สำคัญของการลงทุนในกองทุน 9

ส่วนที่ 2

การดำเนินงานของกองทุน

2. ข้อมูลทั่วไป 12

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

3. นโยบาย ภาพรวมการประกอบธุรกิจ และการจัดหาผลประโยชน์ 13

- 3.1 วิสัยทัศน์ วัตถุประสงค์ เป้าหมาย และกลยุทธ์ในการดำเนินงาน 13
- 3.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญ 17
- 3.3 โครงสร้างการบริหารจัดการกองทุน 19
- 3.4 ข้อมูลของทรัพย์สินของกองทุน 20
- 3.5 การจัดหาผลประโยชน์จากทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน 23
- 3.6 การกู้ยืมเงิน 24

4. ธุรกิจและภาวะอุตสาหกรรม : ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน 25

5. ปัจจัยความเสี่ยง 36

6. ข้อพิพาททางกฎหมาย 38

7. ข้อมูลสำคัญอื่น 39



ส่วนที่ 3

การจัดการและการกำกับดูแลกองทุน

8. ข้อมูลหน่วยลงทุน	42
8.1 หน่วยลงทุน	42
8.2 ข้อมูลผู้ถือหน่วยลงทุน	44
8.3 การจ่ายผลตอบแทนของกองทุน	45
9. โครงสร้างการจัดการ	48
9.1 บริษัทจัดการ	48
9.2 ผู้บริหารทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน	63
9.3 ผู้ดูแลผลประโยชน์	68
9.4 คณะกรรมการที่ปรึกษาการลงทุน	72
9.5 ชื่อ ที่อยู่ และหมายเลขโทรศัพท์ของ ผู้สอบบัญชี นายทะเบียนหน่วยลงทุน และบริษัทประเมินค่าทรัพย์สิน	72
9.6 ประวัติการถูกลงโทษและ การเปรียบเทียบปรับ	73
10. การกำกับดูแลกิจการ	73
10.1 นโยบายการกำกับดูแลกิจการ	73
10.2 คณะกรรมการชุดย่อย	73
10.3 การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน	74
10.4 การพิจารณาตัดสินใจลงทุน และการ การบริหารจัดการกองทุน	74
10.5 การคัดเลือกผู้บริหารทรัพย์สิน	75
10.6 การติดตามดูแลการปฏิบัติงาน ของผู้บริหารทรัพย์สิน	75
10.7 การติดตามดูแลผลประโยชน์ของกองทุน	76
10.8 คำตอบแทนของบริษัทจัดการ	77
10.9 การเปิดเผยข้อมูล/ สารสนเทศ ต่อผู้ถือหน่วยลงทุน	77
10.10 การจัดประชุมผู้ถือหน่วยลงทุน	78
10.11 คำตอบแทนของผู้สอบบัญชี	80
10.12 การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแล กิจการที่ดีในเรื่องอื่นๆ (ถ้ามี)	80
11. ความรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม	81
11.1 นโยบายในการดำเนินงานความรับผิดชอบต่อ สังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมของบีทีเอส	81

11.2 นโยบายในการดำเนินงานความรับผิดชอบต่อ สังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมของบริษัทจัดการ	94
12. การควบคุมภายใน และการบริหารจัดการความเสี่ยง	98
12.1 สรุปความเห็นของหัวหน้างานกำกับดูแล การปฏิบัติงาน/ หัวหน้างานตรวจสอบภายใน ของบริษัทจัดการ	98
12.2 หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน/ หัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทจัดการ	98
13. การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์	100
13.1 รายการระหว่างกองทุนกับบริษัทจัดการและ บุคคลที่เกี่ยวข้องกัน	100
13.2 รายการระหว่างกองทุนกับผู้ดูแลผลประโยชน์ และบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน	101
13.3 ข้อมูลการรับผลประโยชน์ตอบแทนเนื่องจาก การที่กองทุนใช้บริการบุคคลอื่น	102

ส่วนที่ 4

ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

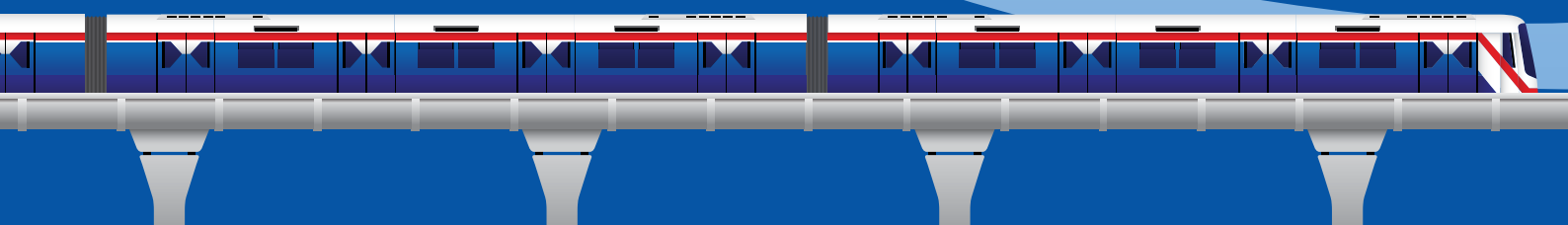
14. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ	104
14.1 สรุปรายงานการสอบบัญชี	104
14.2 ตารางสรุปงบการเงิน	105
14.3 อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ	109
15. การวิเคราะห์และคำอธิบายของบริษัทจัดการ (Management Discussion and Analysis : MD&A)	110
15.1 การวิเคราะห์การดำเนินงานที่ผ่านมา	110
15.2 ปัจจัยหรือเหตุการณ์ที่อาจมีผลกระทบ ในอนาคต	116
16. รายงานของผู้ดูแลผลประโยชน์	119
เอกสารแนบ รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต และงบการเงิน	120



ส่วนที่ 1

สรุปข้อมูลสำคัญของกองทุน

▶ 1. สรุปข้อมูลสำคัญกองทุน



ส่วนที่ 1

สรุปข้อมูลสำคัญของกองทุน

1. สรุปข้อมูลสำคัญของกองทุน

1.1 สาระสำคัญของกองทุน

1.1.1 ชื่อกองทุน ประเภท เงินทุนจดทะเบียน และอายุกองทุน

ชื่อกองทุน	กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกโรท BTS Rail Mass Transit Growth Infrastructure Fund (BTSGIF)
ประเภทโครงการ	กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน ประเภทไม่รับซื้อคืนหน่วยลงทุน
เงินทุนจดทะเบียน	
• วันจัดตั้งกองทุน	62,510,400,000 บาท (หกหมื่นสองพันห้าร้อยสี่สิบล้านสี่แสนบาท)
• หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 1	62,064,724,000 บาท (หกหมื่นสองพันหกสิบล้านเจ็ดแสนสองหมื่นสี่พันบาท)
• หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 2	61,786,900,000 บาท (หกหมื่นหนึ่งพันเจ็ดร้อยแปดสิบล้านเก้าแสนบาท)
• หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 3	61,416,468,000 บาท (หกหมื่นหนึ่งพันสี่ร้อยสิบล้านสี่แสนหกหมื่นแปดพันบาท)
• หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 4	60,438,296,000 บาท (หกหมื่นสี่ร้อยสามสิบล้านสองแสนเก้าหมื่นหกพันบาท)
• หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 5	59,257,544,000 บาท (ห้าหมื่นเก้าพันสองร้อยห้าสิบล้านห้าแสนสี่หมื่นสี่พันบาท)
• หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 6	58,545,620,000 บาท (ห้าหมื่นแปดพันห้าร้อยสี่สิบล้านหกแสนสองหมื่นบาท)
• หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 7	58,348,828,000 บาท (ห้าหมื่นแปดพันสามร้อยสี่สิบล้านแปดแสนสองหมื่นแปดพันบาท)
• หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 8	57,596,388,000 บาท (ห้าหมื่นเจ็ดพันห้าร้อยเก้าสิบล้านสามแสนแปดหมื่นแปดพันบาท)
อายุกองทุน	ไม่กำหนดอายุกองทุน

1.1.2 ชื่อบริษัทจัดการ และผู้ดูแลผลประโยชน์

บริษัทจัดการ

บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด

ผู้ดูแลผลประโยชน์

ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน)

1.1.3 สรุปข้อมูลที่สำคัญเกี่ยวกับทรัพย์สิน

รายละเอียดทรัพย์สิน	รายได้สุทธิที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ซึ่งครอบคลุมระยะทาง 23.5 กิโลเมตร ประกอบด้วย สายสุขุมวิท ระยะทาง 17 กิโลเมตร จากสถานีหมอชิตถึงสถานีอ่อนนุช และสายสีลม ระยะทาง 6.5 กิโลเมตร จากสถานีสนามกีฬาแห่งชาติถึงสถานีสะพานตากสิน ตามสัญญาสัมปทาน (สัญญาลิ้นสุดวันที่ 4 ธันวาคม 2572) รายได้สุทธิคือรายได้ค่าโดยสารทั้งหมด หักต้นทุน ค่าใช้จ่าย ภาษี ค่าใช้จ่ายสินทรัพย์ทุนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครเริ่มเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์เมื่อเดือนธันวาคม 2542 (อายุประมาณ 20 ปี) โดยมีกลุ่มลูกค้าเป้าหมายคือผู้โดยสารในกรุงเทพมหานคร
ประเภททรัพย์สิน	สิทธิในการรับประโยชน์จากรายได้ในอนาคต จากกิจการโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งทางราง
ผู้ดำเนินการ	บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บีทีเอสซี”) เลขที่ 1000 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร
วันที่เข้าลงทุน	วันที่ 17 เมษายน 2556
อายุการจัดหาผลประโยชน์	ตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 ถึงวันที่ 4 ธันวาคม 2572
ต้นทุนเงินลงทุน	61,472,164,496 บาท (รวมเงินลงทุนในสถานีสึกษาวิทยา จำนวน 73,164,496 บาท)
ราคาประเมินล่าสุด	52,410,000,000 บาท (ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 ; ประเมินเมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2563) โดยบริษัท ซี.ไอ.ที. แอปเพรชัล จำกัด เพื่อวัตถุประสงค์สาธารณะ ด้วยวิธีรายได้ (Income Approach) ผู้ประเมินหลักคือ นายรัชภูมิ จงภักดี และนายวีระมาศ จรัสเลิศรังษี
ลักษณะการจัดหารายได้	กองทุนลงทุนในรายได้สุทธิที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครที่บีทีเอสซีมีสิทธิได้รับ รายได้ของกองทุนจึงเป็นรายได้ค่าโดยสารที่จะได้รับจากผู้โดยสารหักต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ บีทีเอสซียังคงเป็นผู้ดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายหลักตามสัญญาสัมปทานต่อไป
รายได้ต่อปี	รายได้ค่าโดยสารสุทธิตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2562 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2563 เท่ากับ 4,798.39 ล้านบาท
ภาระผูกพัน	ไม่มี

1.1.4 เงื่อนไขการรับประกันรายได้

ไม่มี

1.1.5 สรุปเหตุการณ์ที่มีนัยสำคัญในปีที่ผ่านมา

วันที่ 9 สิงหาคม 2562 บีทีเอสซีเปิดให้บริการส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต - ห้าแยก
ลาดพร้าว)

วันที่ 4 ธันวาคม 2562 บีทีเอสซีเปิดให้บริการส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือ (ห้าแยกลาดพร้าว -
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์)

1.1.6 สรุปข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับการกู้ยืมเงิน

ไม่มี

1.1.7 การจ่ายเงินให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนของกองทุน

การจ่ายเงินให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนของกองทุน สำหรับผลการดำเนินงานในรอบปีบัญชี 2562/63 จะเป็นผลรวมของการจ่ายเงินปันผลครั้งที่ 24-25 รวมเป็นเงินปันผล 0.284 บาท/หน่วย และการจ่ายคืนเงินลงทุนครั้งที่ 5-8 จำนวน 0.491 บาท/หน่วย รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 0.775 บาท/หน่วย สำหรับผลการดำเนินงานในรอบปีบัญชี 2561/62 จะเป็นผลรวมของการจ่ายเงินปันผลครั้งที่ 21-23 รวมเป็นเงินปันผล 0.611 บาท/หน่วย และการจ่ายคืนเงินลงทุนครั้งที่ 4 จำนวน 0.169 บาท/หน่วย รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 0.780 บาท/หน่วย รายละเอียดเพิ่มเติมจากตารางในหัวข้อ 8.3.2 ประวัติการจ่ายเงินปันผล และการจ่ายคืนเงินลงทุน

ประวัติการจ่ายเงินปันผลและคืนเงินลงทุน

ปี	งวดที่	เงินปันผลจ่าย (บาทต่อหน่วย)	งวดที่	เงินคืนทุน (บาทต่อหน่วย)	รวม (บาทต่อหน่วย)
2556/57	1-4	0.579			0.579
2557/58	5-8	0.606	1-2*	0.125	0.731
2558/59	9-12	0.692	3	0.064	0.756
2559/60	13-16	0.772			0.772
2560/61	17-20	0.798			0.798
2561/62	21-23	0.611	4	0.169	0.780
2562/63	24-25	0.284	5-8	0.491	0.775
รวม	1-25	4.342	1-8	0.849	5.191

* จ่ายจากผลประกอบการปี 2556/57 ถึงปี 2557/58

หมายเหตุ : มูลค่าทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่กองทุนลงทุนจะลดลงตามอายุสิทธิในรายได้สุทธิดังกล่าวที่เหลืออยู่ โดยผู้ถือหน่วยลงทุนจะได้รับผลตอบแทนจากการลงทุนในรูปของเงินปันผลและจากการคืนเงินลงทุนด้วยการลดทุน และเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาตามสิทธิในการรับประโยชน์จากรายได้สุทธิหรือที่เกี่ยวกับรายได้สุทธิของกิจการดังกล่าวที่กองทุนได้ลงทุนไว้ มูลค่าหน่วยลงทุนอาจลดลงจนถึงศูนย์บาทได้

1.1.8 ค่าใช้จ่ายเรียกเก็บจากกองทุน

ค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บจากกองทุนรวม

สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2562 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2563

ค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บจากกองทุนรวม	จำนวนเงิน หน่วย : พันบาท	ร้อยละของ มูลค่าทรัพย์สินสุทธิถัวเฉลี่ย
ค่าธรรมเนียมการจัดการ	47,814.14	0.08
ค่าธรรมเนียมผู้ดูแลผลประโยชน์	12,750.44	0.02
ค่าธรรมเนียมนายทะเบียนหน่วยลงทุน	5,112.38	0.01
ค่าธรรมเนียมวิชาชีพ	8,390.93	0.01
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	14,663.01	0.03
รวมค่าใช้จ่ายทั้งหมด	88,730.90	0.15

หมายเหตุ : ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายได้รวมภาษีมูลค่าเพิ่มไว้แล้ว
สินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ย 59,452,712,510 บาท

1.1.9 ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

ตารางสรุปงบการเงิน

งบดุล ณ วันที่ 31 มีนาคม						
(หน่วย : บาท)						
	2563		2562		2561	
	บาท	ร้อยละของ สินทรัพย์ รวม	บาท	ร้อยละของ สินทรัพย์ รวม	บาท	ร้อยละของ สินทรัพย์ รวม
สินทรัพย์						
เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิ รายได้สุทธิตามมูลค่ายุติธรรม (ราคาทุน: 61,472 ล้านบาท (2562 และ 2561: 61,432 ล้านบาท))	52,410,000,000	98.03	59,100,000,000	98.04	65,400,000,000	98.08
เงินลงทุนในหลักทรัพย์ตามมูลค่ายุติธรรม (ราคาทุน: 957 ล้านบาท (2562: 1,105 ล้านบาท และ 2561: 1,087 ล้านบาท))	958,506,834	1.80	1,106,545,817	1.84	1,088,323,303	1.63
เงินฝากธนาคาร	38,987,357	0.07	66,972,989	0.11	127,893,142	0.19
สินทรัพย์อื่น	54,123,785	0.10	4,913,962	0.01	64,805,746	0.10
รวมสินทรัพย์	53,461,617,976	100.00	60,278,432,768	100.00	66,681,022,191	100.00
รวมหนี้สิน	53,571,053	0.10	159,116,126	0.26	92,986,473	0.14
สินทรัพย์สุทธิ	53,408,046,923	99.90	60,119,316,642	99.74	66,588,035,718	99.86
สินทรัพย์สุทธิ						
ทุนจดทะเบียน						
หน่วยลงทุน 5,788,000,000 หน่วย มูลค่าหน่วยละ 10.0810 บาท (2562 และ 2561 : มูลค่าหน่วยละ 10.6110 บาท)	58,348,828,000	109.14	61,416,468,000	101.89	61,416,468,000	92.10
กำไร (ขาดทุน) สะสม	(4,940,781,077)	(9.24)	(1,297,151,358)	(2.15)	5,171,567,718	7.76
สินทรัพย์สุทธิ	53,408,046,923	99.90	60,119,316,642	99.74	66,588,035,718	99.86
สินทรัพย์สุทธิต่อหน่วย	9.2273		10.3868		11.5045	

งบกำไรขาดทุน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม						
(หน่วย : บาท)						
	2563		2562		2561	
	บาท	ร้อยละของ รายได้รวม	บาท	ร้อยละของ รายได้รวม	บาท	ร้อยละของ รายได้รวม
รายได้จากการลงทุน						
รายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและ โอนสิทธิรายได้สุทธิ*	4,798,391,947	99.58	4,603,000,520	99.62	4,696,266,294	99.66
ดอกเบี้ยรับ	20,352,140	0.42	17,652,577	0.38	16,133,785	0.34
รวมรายได้	4,818,744,087	100.00	4,620,653,097	100.00	4,712,400,079	100.00
ค่าใช้จ่าย						
ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายในการบริหาร กองทุน	74,067,889	1.54	84,812,514	1.83	81,017,081	1.72
ค่าใช้จ่ายอื่น	14,663,012	0.30	10,459,823	0.23	9,881,789	0.21
รวมค่าใช้จ่าย	88,730,901	1.84	95,272,336	2.06	90,898,870	1.93
รายได้จากการลงทุนสุทธิ	4,730,013,186	98.16	4,525,380,761	97.94	4,621,501,209	98.07
รายการขาดทุนสุทธิจากเงินลงทุน						
รายการขาดทุนสุทธิจากการวัดมูลค่า เงินลงทุน	(6,729,850,906)	(139.66)	(6,300,031,837)	(136.35)	(399,946,655)	(8.49)
การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจาก การดำเนินงาน	(1,999,837,720)	(41.50)	(1,774,651,076)	(38.41)	4,221,554,554	89.58
	บาท	ร้อยละของ รายได้จาก ค่าโดยสาร	บาท	ร้อยละของ รายได้จาก ค่าโดยสาร	บาท	ร้อยละของ รายได้จาก ค่าโดยสาร
*รายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อ และโอนสิทธิรายได้สุทธิ						
รายได้จากค่าโดยสาร	6,814,244,379	100.00	6,962,495,261	100.00	6,821,280,275	100.00
หัก : ค่าใช้จ่ายพนักงาน	(693,011,991)	(10.17)	(785,443,493)	(11.28)	(759,150,531)	(11.13)
ค่าซ่อมบำรุง	(466,027,168)	(6.84)	(467,616,564)	(6.72)	(464,253,594)	(6.81)
ค่าสาธารณูปโภค	(372,874,717)	(5.47)	(384,220,263)	(5.52)	(375,682,185)	(5.51)
ค่าเบี้ยประกันภัยทรัพย์สิน	(17,300,590)	(0.25)	(21,500,589)	(0.31)	(21,840,096)	(0.32)
ค่าใช้จ่ายในการขาย	(71,457,000)	(1.05)	(77,828,467)	(1.12)	(82,227,165)	(1.21)
ค่าใช้จ่ายในการบริหารและอื่นๆ	(90,824,175)	(1.33)	(114,805,176)	(1.65)	(101,047,026)	(1.48)
รายจ่ายฝ่ายทุน	(304,356,792)	(4.47)	(508,080,190)	(7.30)	(320,813,385)	(4.70)
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	(2,015,852,432)	(29.58)	(2,359,494,741)	(33.89)	(2,125,013,981)	(31.15)
รายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและ โอนสิทธิรายได้สุทธิ	4,798,391,947	70.42	4,603,000,520	66.11	4,696,266,294	68.85

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม			
	2563	2562	2561
ผลการดำเนินงานในภาพรวม (ร้อยละ)			
อัตราส่วนของรายได้จากการลงทุนรวมต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี	8.11	7.02	7.06
อัตราส่วนของค่าใช้จ่ายรวมต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี	0.15	0.14	0.14
อัตราส่วนของรายได้จากการลงทุนสุทธิต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี	7.96	6.87	6.92
อัตราส่วนของการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงานต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี*	(3.36)	(2.70)	6.32

* มูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี เป็นค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของมูลค่าสินทรัพย์สุทธิในแต่ละเดือนตามจำนวนวันทั้งปี

งบดุล

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 กองทุนมีสินทรัพย์รวมจำนวน 53,461.62 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ 52,410.00 ล้านบาท (ลดลง 6,690.00 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.32 จาก 59,100.00 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 จากการประเมินมูลค่า) เงินลงทุนในหลักทรัพย์และเงินฝากธนาคาร 997.49 ล้านบาท (ลดลง 176.02 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.00 จาก 1,173.52 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562) และสินทรัพย์อื่น 54.12 ล้านบาท (เพิ่มขึ้น 49.21 ล้านบาท หรือร้อยละ 1,001.43 จาก 4.91 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 สาเหตุหลักมาจากมียอดลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ) รวมมีสินทรัพย์รวมลดลง 6,816.81 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.31 จาก 60,278.43 ล้านบาท ณ 31 มีนาคม 2562

หนี้สินรวมของกองทุน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 มีจำนวน 53.57 ล้านบาท ลดลง 105.55 ล้านบาท หรือร้อยละ 66.33 จาก 159.12 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 สาเหตุหลักมาจากไม่มีเจ้าหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ทั้งนี้ กองทุนไม่มีหนี้จากการกู้ยืมเงิน

สินทรัพย์สุทธิ (NAV) ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 เท่ากับ 53,408.05 ล้านบาท ลดลง 6,711.27 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.16 จาก 60,119.32 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 สินทรัพย์สุทธิ (NAV) ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 คิดเป็น 9.2273 บาทต่อหน่วย ลดลง 1.1595 บาทต่อหน่วย

งบกำไรขาดทุน

รายได้จากการลงทุนสุทธิสำหรับปี 2562/63 เท่ากับ 4,730.01 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 204.63 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.52 เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการลงทุนสุทธิสำหรับปี 2561/62 ที่ 4,525.38 ล้านบาท โดยมีรายได้รวมสำหรับปี 2562/63 เท่ากับ 4,818.74 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 4,620.65 ล้านบาท ในปี 2561/62 จำนวน 198.09 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.29 โดยเพิ่มขึ้นจากรายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักตามสัญญาสัมปทานที่เพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่ายรวมสำหรับปี 2562/63 เท่ากับ 88.73 ล้านบาท (ประกอบด้วยค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายในการบริหารกองทุน 74.07 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายอื่น 14.66 ล้านบาท) ลดลง 6.54 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.87 จากจำนวน 95.27 ล้านบาท ในปี 2561/62 (ประกอบด้วยค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายในการบริหารกองทุน 84.81 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายอื่น 10.46 ล้านบาท) สาเหตุหลักเนื่องจากค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายในการบริหารกองทุนลดลง แต่บางส่วนหักกลับกับค่าธรรมเนียมในการปิดสมุดทะเบียนสำหรับจ่ายเงินปันผลและเงินคืนทุน รวมถึงค่าจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนประจำปีเพิ่มขึ้น

รายการขาดทุนสุทธิจากการวัดมูลค่าเงินลงทุน ในปี 2562/63 เท่ากับ 6,729.85 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการปรับมูลค่าเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิลดลงให้เป็นไปตามมูลค่ายุติธรรม (จากเดิม 59,100.00 ล้านบาท เป็น 52,410.00 ล้านบาท)

กองทุนมีการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงาน สำหรับปี 2562/63 เท่ากับ (1,999.84) ล้านบาท

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

อัตราส่วนของรายได้จากการลงทุนรวมต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี 2562/63 ของกองทุน เท่ากับร้อยละ 8.11 เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.09 จากร้อยละ 7.02 ในปี 2561/62 เนื่องจากรายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิเพิ่มขึ้น และมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยลดลง

อัตราส่วนของค่าใช้จ่ายรวมต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี 2562/63 ของกองทุน เท่ากับร้อยละ 0.15 เพิ่มขึ้นเล็กน้อยร้อยละ 0.01 จากร้อยละ 0.14 ในปี 2561/62

อัตราส่วนของรายได้จากการลงทุนสุทธิต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี 2562/63 ของกองทุน เท่ากับร้อยละ 7.96 เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.09 จากร้อยละ 6.87 ในปี 2561/62 เนื่องจากรายได้จากการลงทุนสุทธิเพิ่มขึ้น และมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยลดลง

อัตราส่วนของการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงานต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี 2562/63 อยู่ที่ร้อยละ (3.36) ลดลงร้อยละ 0.66 จากร้อยละ (2.70) ในปี 2561/62 เนื่องจากมีขาดทุนสุทธิจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนสูง

1.2 ความเสี่ยงที่สำคัญของการลงทุนในกองทุน

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

ความเสี่ยงที่สำคัญต่างๆ มีดังนี้

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

รายละเอียดเพิ่มเติม โปรดศึกษาส่วนที่ 2 ข้อ 5 ปัจจัยความเสี่ยง



ส่วนที่ 2

การดำเนินงานของกองทุน

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

ส่วนที่ 2

การดำเนินงานกิจการของกองทุน

2. ข้อมูลทั่วไป

2.1 ชื่อกองทุน ประเภท เงินทุนจดทะเบียน และอายุกองทุน

ชื่อกองทุน	กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท BTS Rail Mass Transit Growth Infrastructure Fund (“BTSGIF”)
ประเภทโครงการ	กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน ประเภทไม่รับซื้อคืนหน่วยลงทุน
เงินทุนจดทะเบียน	
• วันจัดตั้งกองทุน	62,510,400,000 บาท (หกหมื่นสองพันห้าร้อยสิบล้านสี่แสนบาท)
• หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 1	62,064,724,000 บาท (หกหมื่นสองพันหกสิบล้านเจ็ดแสนสองหมื่นสี่พันบาท)
• หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 2	61,786,900,000 บาท (หกหมื่นหนึ่งพันเจ็ดร้อยแปดสิบล้านเก้าแสนบาท)
• หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 3	61,416,468,000 บาท (หกหมื่นหนึ่งพันสี่ร้อยสิบล้านสี่แสนหกหมื่นแปดพันบาท)
• หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 4	60,438,296,000 บาท (หกหมื่นสี่ร้อยสามสิบล้านสองแสนเก้าหมื่นหกพันบาท)
• หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 5	59,257,544,000 บาท (ห้าหมื่นเก้าพันสองร้อยห้าสิบล้านห้าแสนสี่หมื่นสี่พันบาท)
• หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 6	58,545,620,000 บาท (ห้าหมื่นแปดพันห้าร้อยสี่สิบล้านหกแสนสองหมื่นบาท)
• หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 7	58,348,828,000 บาท (ห้าหมื่นแปดพันสามร้อยสี่สิบล้านแปดแสนสองหมื่นแปดพันบาท)
• หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 8	57,596,388,000 บาท (ห้าหมื่นเจ็ดพันห้าร้อยเก้าสิบล้านสามแสนแปดหมื่นแปดพันบาท)
อายุกองทุน	ไม่กำหนดอายุกองทุน

2.2 ชื่อบริษัทจัดการ และผู้ดูแลผลประโยชน์

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

3. นโยบาย ภาพรวมการประกอบธุรกิจ และการจัดหาผลประโยชน์

3.1 วิสัยทัศน์ วัตถุประสงค์ เป้าหมาย และกลยุทธ์ในการดำเนินงาน

- **วิสัยทัศน์ วัตถุประสงค์ และเป้าหมาย**

กองทุนจัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อลงทุนในกิจการโครงสร้างพื้นฐานประเภทระบบขนส่งมวลชนทางราง ซึ่งมีศักยภาพในการสร้างผลตอบแทนเพื่อเป็นรายได้ให้แก่กองทุนได้อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้กองทุนสามารถจ่ายผลตอบแทนการลงทุนให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนและสามารถสร้างการเจริญเติบโตของผลตอบแทนจากการลงทุนต่อหน่วยลงทุนอย่างต่อเนื่องเพื่อให้ผู้ถือหน่วยลงทุนได้รับผลตอบแทนจากการลงทุนในอัตราที่น่าพอใจ

ทรัพย์สินที่กองทุนลงทุนครั้งแรกคือรายได้สุทธิที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก (อันได้แก่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายแรกเริ่ม ซึ่งครอบคลุมระยะทาง 23.5 กิโลเมตร ได้แก่สายสุขุมวิท ระยะทาง 17 กิโลเมตรจากสถานีหมอชิตถึงสถานีอ่อนนุช และสายสีลม ระยะทาง 6.5 กิโลเมตรจากสถานีสนามกีฬาแห่งชาติถึงสถานีสะพานตากสิน) ตามสัญญาสัมปทานนับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้นจนถึงวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน คือวันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2572 ซึ่งสัญญาสัมปทานดังกล่าวมีอายุสัมปทาน 30 ปี

- **กลยุทธ์ในการดำเนินงาน**

1. การเติบโตในทรัพย์สินที่กองทุนลงทุนครั้งแรก

ทรัพย์สินที่กองทุนลงทุนครั้งแรกมีโอกาสเติบโตจากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น และจากการปรับเพิ่มของราคาค่าโดยสาร

ด้วยการพัฒนาและขยายตัวของกรุงเทพมหานคร คาดว่าจะทำให้ความต้องการใช้รถไฟฟ้าเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะการใช้บริการเพื่อเดินทางสู่ใจกลางของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นบริเวณที่มีระบบขนส่งมวลชนระบบรางให้บริการเพียงไม่กี่ระบบ และหนึ่งในนั้นคือทรัพย์สินที่กองทุนลงทุนครั้งแรก ดังนั้น กองทุนจึงจะเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์โดยตรงจากการเติบโตดังกล่าว

นอกจากการเติบโตตามการขยายตัวของกรุงเทพมหานครดังที่ได้กล่าวข้างต้นแล้ว กองทุนยังมีนโยบายที่จะสร้างการเติบโตของเงินที่จะจ่ายให้กับผู้ถือหน่วยลงทุน โดยการเพิ่มรายได้สุทธิที่กองทุนจะได้รับจากการลงทุนในทรัพย์สินที่กองทุนลงทุนครั้งแรก ทั้งนี้ กองทุนมีนโยบายจะสร้างความเติบโตดังกล่าวโดยใช้กลยุทธ์ดังนี้

- (1) การปรับราคาค่าโดยสาร

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

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

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

(2) การลงทุนเพิ่มเติมเพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น

เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น กองทุนและบีทีเอสซีได้ดำเนินการลงทุนจัดหาขบวนรถไฟฟ้าในทรัพย์สินที่กองทุนลงทุนครั้งแรกเพิ่มเติม ทั้งนี้ เงินลงทุนที่ใช้เพื่อจัดให้มีการซื้อรถไฟฟ้าเพิ่มเติมสำหรับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักในแต่ละปีถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่าย O&M ซึ่งถูกหักจากรายได้สุทธิที่บีทีเอสซีต้องนำส่งให้แก่กองทุน

ทั้งนี้ กองทุนและบีทีเอสซีได้ลงทุนในรถไฟฟ้าเพิ่มเติมเป็นจำนวน 12 ตู้ (ตามที่จัดสรรให้เป็นค่าใช้จ่ายของกองทุน) และใช้เงินลงทุนทั้งหมดประมาณ 650 ล้านบาท โดยแบ่งชำระในช่วงรอบปีบัญชี 2559/60-2562/63 ในอัตราร้อยละ 39 ร้อยละ 23 ร้อยละ 13 และ ร้อยละ 25 ตามลำดับ

(3) การติดตามตรวจสอบธุรกิจและการดำเนินงานทรัพย์สินโครงสร้างพื้นฐานอย่างใกล้ชิดและด้วยความระมัดระวัง

กองทุนมีสิทธิในการติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของบีทีเอสซีหรือบุคคลอื่นใดที่เกี่ยวข้องซึ่งดำเนินงานหรือบริหารจัดการกิจการโครงสร้างพื้นฐานโดยผ่านวิธีการหลายวิธีการ โดยระบบการติดตามตรวจสอบสำหรับทรัพย์สินที่กองทุนลงทุนครั้งแรก เช่น สิทธิในการเสนอข้อโต้แย้งของกองทุนเข้าไปเป็นกรรมการจำนวนหนึ่งในสามของคณะกรรมการของบีทีเอสซี สิทธิในการควบคุมการดำเนินงานบริษัทที่สำคัญของบีทีเอสซี (อันได้แก่ เรื่องสงวนไว้ (Reserved Matter) และเรื่องที่บีทีเอสซีตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings)) สิทธิในการตรวจสอบเอกสารและบันทึกเกี่ยวกับการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ และหน้าที่ของบีทีเอสซีในการรายงานการดำเนินงานและผลการปฏิบัติงานแก่กองทุนเป็นระยะๆ ตามที่กำหนด เป็นต้น

นอกจากนี้ ตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ และสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน การดำเนินการใน “เรื่องสงวนไว้” (Reserved Matter) ใดๆ อาทิเช่น การก่อให้เกิดรายจ่ายฝ่ายทุน หรือหนี้สินใหม่เกินกว่าจำนวนที่กำหนดไว้ การประกอบธุรกิจประเภทอื่น เป็นต้น จะต้องได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการของบีทีเอสซีโดยมีคะแนนเสียงอย่างน้อยสองเสียงจากกรรมการซึ่งกองทุนเป็นผู้เสนอชื่อ นอกจากนี้ トラบเท่าที่กฎหมายอนุญาตให้กำหนดได้ ข้อบังคับของบีทีเอสซีจะต้องกำหนดให้การเข้าทำเรื่องสงวนไว้จะต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการของบีทีเอสซีในลักษณะที่ต้องมีคะแนนเสียงสนับสนุนจากกรรมการของบีทีเอสซีซึ่งกองทุนเป็นผู้เสนอชื่ออย่างน้อยหนึ่งท่าน ทั้งนี้ หากไม่สามารถดำเนินการจดทะเบียนข้อบังคับในลักษณะดังกล่าวได้ บีทีเอสซีและบีทีเอสจีตกลงที่จะผูกพันให้การดำเนินการในเรื่องสงวนไว้ต้องได้รับเสียงสนับสนุนอย่างน้อยสองเสียงจากกรรมการของบีทีเอสซีซึ่งกองทุนเป็นผู้เสนอชื่อ ตามที่ได้ตกลงไว้ในสัญญาซื้อ

และโอนสิทธิรายได้สุทธิหรือสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน (แล้วแต่กรณี) ส่วนในกรณีที่เป็นการที่ห้ามบีทีเอสซีกระทำการภายใต้ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings) ที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ บีทีเอสซีจะต้องได้รับความยินยอมจากกองทุนตามความของสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุติก่อน ทั้งนี้ ภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิในกรณีที่กรรมการของบีทีเอสซีซึ่งกองทุนเป็นผู้เสนอซื้ออย่างน้อยสองท่านได้ให้ความเห็นชอบให้บีทีเอสซีเข้าทำเรื่องสงวนไว้ หากเรื่องสงวนไว้นั้นเป็นเรื่องเดียวกันกับเรื่องที่ห้ามบีทีเอสซีกระทำการภายใต้ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings) ให้ถือว่าความเห็นชอบของกรรมการดังกล่าวเป็นการที่กองทุนยินยอมให้บีทีเอสซีเข้าทำเรื่องที่ห้ามกระทำการภายใต้ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings) เรื่องเดียวกันนั้น

ทั้งนี้ กองทุนได้เสนอซื้อบุคคลที่กองทุนเห็นว่ามีความเหมาะสมเข้าเป็นคณะกรรมการของบีทีเอสซี ซึ่งบริหารจัดการคาดว่าจะทำให้กองทุนสามารถติดตามและตรวจสอบการดำเนินงาน และการปฏิบัติตามสัญญาต่างๆ ให้เป็นไปตามแผนการดำเนินงาน และงบประมาณที่กองทุนอนุมัติในแต่ละปีได้ รวมทั้งสามารถระบุประเด็น หรือหาทางแก้ไขได้ทันที หากมีเหตุการณ์ที่อาจกระทบต่อมูลค่าหน่วยลงทุน หรือเงินที่ผู้ถือหน่วยลงทุนจะได้รับ เช่น การดำเนินการตามงบประมาณที่วางไว้ของบีทีเอสซี และการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาที่สำคัญของบีทีเอสซี เป็นต้น

2. กลยุทธ์ในการสร้างการเติบโตจากการลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ

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

ดังนั้น จึงมีโครงการเป็นจำนวนมากที่ต้องการเงินทุนในการลงทุนพัฒนาระบบและจัดการไฟฟ้าในการให้บริการ จึงเป็นโอกาสที่ดีของกองทุนที่จะลงทุนในโครงการต่างๆ เหล่านี้ เพื่อสร้างความเติบโตให้กับกองทุน และเงินที่จะจ่ายให้กับผู้ถือหน่วยลงทุน

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

เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ในการเติบโตโดยการลงทุนในโครงการอื่นๆ นี้ บริษัทจัดการได้ใช้กลยุทธ์ในการร่วมมือกับบีทีเอสซี และบีทีเอสซีซึ่งตกลงจะให้การสนับสนุนแก่กองทุน โดยมีปัจจัยที่จะสนับสนุนกองทุนดังนี้

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

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

ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครเป็นธุรกิจหลักของบีทีเอสซี และ/หรือ บีทีเอสจี ซึ่งบริษัทมีแผนที่จะยังคงดำเนินการและลงทุนในธุรกิจระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มเติมต่อไป และบีทีเอสซีตกลงให้สิทธิกองทุนในการซื้อ (Right to Purchase) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ ผลประโยชน์ กรรมสิทธิ์ และ/หรือการลงทุนของบีทีเอสซี ที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด และในกรณีที่บีทีเอสซีหรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ได้รับข้อเสนอจากบุคคลภายนอก ให้สิทธิกองทุนในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ ผลประโยชน์ กรรมสิทธิ์ และ/หรือ การลงทุนใดๆ ที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่แล้วเสร็จอื่นใดของบีทีเอสซี หรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ตามเงื่อนไขที่กำหนดภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ นอกจากนี้ บีทีเอสซียังตกลงให้สิทธิกองทุนในการซื้อ (Right to Purchase) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ ผลประโยชน์ กรรมสิทธิ์ และ/หรือการลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด และในกรณีที่บีทีเอสจี หรือบริษัทในเครือของบีทีเอสจี (แล้วแต่กรณี) ได้รับข้อเสนอจากบุคคลภายนอก ให้สิทธิกองทุนในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ ผลประโยชน์ กรรมสิทธิ์ และ/หรือ การลงทุนใดๆ เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่แล้วเสร็จอื่นใดของบีทีเอสจี หรือบริษัทในเครือของบีทีเอสจี (แล้วแต่กรณี) ทั้งนี้ สิทธิของกองทุนในการซื้อ และสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกนั้น จะสิ้นสุดลงเมื่อพ้นกำหนดระยะเวลาตามที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิหรือสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน (แล้วแต่กรณี)

ดังนั้น หากกองทุนเห็นว่าโครงการใดๆ ที่บีทีเอสซี บีทีเอสจี และ/หรือบริษัทในเครือของบีทีเอสจี เป็นผู้พัฒนาเป็นโครงการที่มีความน่าสนใจ กองทุนสามารถเลือกที่จะลงทุนในโครงการเหล่านั้นได้ ซึ่งจะเป็นโอกาสให้กองทุนสามารถขยายธุรกิจ รวมไปถึงเงินที่จะจ่ายให้ผู้ถือหุ้นลงทุนทั้งหมดในอนาคตด้วย

- (2) ความเชี่ยวชาญของบีทีเอสซี และ/หรือบีทีเอสจี ในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง

บีทีเอสซี และ/หรือบีทีเอสจี เป็นผู้ที่มีประสบการณ์ยาวนานในธุรกิจระบบขนส่งมวลชนทางราง ทั้งยังเป็นผู้มีสิทธิในการบริหารจัดการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักภายใต้สัมปทานที่ได้รับจากกรุงเทพมหานคร ทำให้บีทีเอสซี และ/หรือบีทีเอสจี มีความได้เปรียบในการพัฒนาโครงการต่างๆ ที่ต่อเนื่องจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก หรือ ระบบสายสีเขียวใดๆ เช่น ส่วนต่อขยายส่วนหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และ ส่วนต่อขยายแบริ่ง-เคหะฯ เนื่องจากจะทำให้เกิดความสะดวกต่อผู้โดยสารมากกว่าการบริหารโดยผู้บริหารรายอื่นๆ ซึ่งอาจทำให้ผู้โดยสารจำเป็นต้องเปลี่ยนขบวนรถเมื่อเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก โดยเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2559 บีทีเอสซีได้ทำสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแบริ่ง-เคหะฯ กับกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีระยะเวลาตั้งแต่วันที่ลงนามสัญญาถึงวันที่ 2 พฤษภาคม 2585

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

บริษัทจัดการคาดว่าความเชี่ยวชาญของผู้สนับสนุนและบีทีเอสซีในอุตสาหกรรมขนส่งมวลชนจะทำให้ผู้สนับสนุนและบีทีเอสซีมีความได้เปรียบในการยื่นประมูลงานโครงการพัฒนาส่วนต่อขยายของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักในอนาคต และหากบีทีเอสซี และ/หรือบีทีเอสจี และ/หรือบริษัทในเครือของบีทีเอสจีได้รับเลือกให้เป็นผู้บริหารจัดการ หรือลงทุนโครงการในอนาคต ไม่ว่าในรูปแบบสัมปทาน, PPP Net Cost, PPP Gross Cost หรือการจ้างบริหาร กองทุนก็จะมีสิทธิในการลงทุนในโครงการต่างๆ เหล่านั้น เมื่อกองทุนเห็นว่าเป็นประโยชน์ต่อกองทุน เนื่องจากกองทุนมีสิทธิในการซื้อและสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ และสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน (แล้วแต่กรณี)

ทั้งนี้ กองทุนมีนโยบายจะพิจารณาการบริหารโครงสร้างเงินทุนอย่างมีประสิทธิภาพสำหรับโครงการใดๆ ในอนาคต โดยจะพิจารณาถึงทางเลือกการจัดหาแหล่งเงินทุนที่เหมาะสม ซึ่งรวมถึงการกู้ยืมเงิน เพื่อการลงทุนในสินทรัพย์หรือโครงการใหม่ เพื่อเพิ่มผลตอบแทนให้กับผู้ถือหุ้นด้วยลงทุนโดยรวม

3.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญ

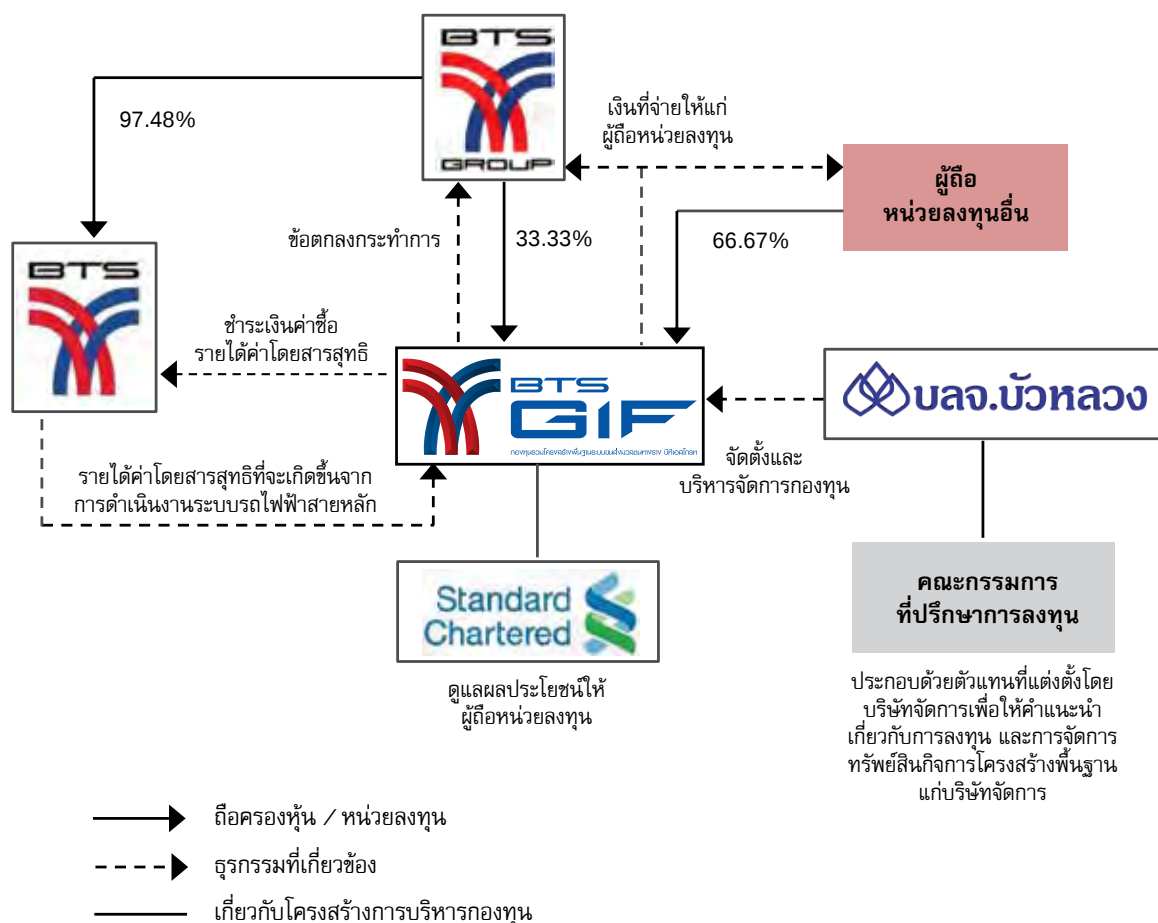
3.2.1. การเปลี่ยนแปลงกรรมการที่ปรึกษาการลงทุน

ไม่มี

3.2.2 สรุปเหตุการณ์ที่สำคัญในช่วง 3 ปี ที่ผ่านมา ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2560 – วันที่ 31 มีนาคม 2563

วันที่	รายละเอียด
บีทีเอสซี	
3 เมษายน 2560	บีทีเอสซีเปิดให้บริการส่วนต่อขยายสายสีเขียวใต้ (แบริง-เคหะฯ) สถานีแรกคือสถานีสำโรง (E15)
11 สิงหาคม 2560	บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด และบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด ทำสัญญาจ้างบีทีเอสซี เป็นผู้จัดการโครงการ ในการบริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองตามลำดับ
1 ตุลาคม 2560	บีทีเอสซีปรับค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ (Effective Fare) เป็นอัตราเท่ากับ 16-44 บาท บีทีเอสซีปรับราคาค่าโดยสารของบัตรโดยสารประเภท 30 วัน ทั้งสำหรับบุคคลทั่วไป และสำหรับนักเรียน – นักศึกษา เพิ่มขึ้น 1 บาทต่อเที่ยว บีทีเอสซีคงราคาค่าโดยสารของบัตรโดยสารประเภทเติมเงินไว้ที่อัตราเดิม 15-42 บาท จนถึงวันที่ 31 มีนาคม 2561
27 กุมภาพันธ์ 2561	บีทีเอสซีลงนามในสัญญาซื้อขายและติดตั้งระบบการเดินรถ (ไฟฟ้าและเครื่องกล) โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง สายสีทอง ระยะที่ 1 กับกรุงเทพมหานคร โดยมีระยะเวลาดำเนินงาน 30 เดือน
1 เมษายน 2561	บีทีเอสซีประกาศโปรโมชั่นค่าโดยสารของบัตรโดยสารประเภทเติมเงิน ให้เก็บในราคา 15-43 บาท (ลดลง 1 บาทจากค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ (Effective Fare))
6 ธันวาคม 2561	บีทีเอสซีเปิดให้บริการส่วนต่อขยายสายสีเขียวใต้ (สำโรง – เคหะฯ)
9 สิงหาคม 2562	บีทีเอสซีเปิดให้บริการส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือ 1 สถานี (สถานีห้าแยกลาดพร้าว)
4 ธันวาคม 2562	บีทีเอสซีเปิดให้บริการส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือ (สถานีห้าแยกลาดพร้าว – สถานีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์)
กองทุน	
17 เมษายน 2556	กองทุนลงทุนครั้งแรกในรายได้สุทธิที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักตามสัญญาสัมปทานนับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้นจนถึงวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน คือวันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2572
ตั้งแต่ 17 เมษายน 2556 ถึง 31 มีนาคม 2563	กองทุนจ่ายเงินปันผล จำนวน 25 ครั้ง และจ่ายเงินคืนเงินลงทุน จำนวน 8 ครั้ง ให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน โปรดดูหัวข้อ 8.3.2 ประวัติการจ่ายเงินปันผล และการจ่ายเงินคืนเงินลงทุน
10 สิงหาคม 2559	กองทุน บีทีเอสซี และ บริษัท เอไอเอ จำกัด (“เอไอเอ”) ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงการก่อสร้างสถานีสี่ศึกษาวิทยา (S4) ในมูลค่าไม่เกิน 650 ล้านบาท โดยกองทุนและเอไอเอ ร่วมรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างฝ่ายละครึ่งหนึ่ง โปรดดูหัวข้อ 3.4.3 รายละเอียดเกี่ยวกับการลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่แล้วเสร็จ
ตั้งแต่ 1 เมษายน 2562 ถึง 31 มีนาคม 2563	กองทุนจ่ายเงินปันผล จำนวน 2 ครั้ง และ จ่ายคืนเงินลงทุน จำนวน 4 ครั้ง ให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน โปรดดูหัวข้อ 8.3.2 ประวัติการจ่ายเงินปันผล และการจ่ายเงินคืนเงินลงทุน

3.3 โครงสร้างการบริหารจัดการกองทุน



กองทุนซึ่งจัดตั้งและบริหารจัดการโดย บล.บัวหลวง ได้ซื้อรายได้ค่าโดยสารสุทธิที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ซึ่งครอบคลุมระยะทาง 23.5 กิโลเมตร ประกอบด้วย สายสุขุมวิท ระยะทาง 17 กิโลเมตร จากสถานีหมอชิตถึงสถานีอ่อนนุช และสายสีลม ระยะทาง 6.5 กิโลเมตร จากสถานีสนามกีฬาแห่งชาติถึงสถานีสะพานตากสิน ตามสัญญาสัมปทาน (สัญญาสิ้นสุดวันที่ 4 ธันวาคม 2572) จากผู้บริหารระบบรถไฟฟ้า คือ บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บีทีเอสซี”) ซึ่งมีบริษัทบีทีเอสกรุ๊ปโฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) (“บีทีเอสจี”) เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ (ร้อยละ 97.48) และยังถือหุ้นลงทุนในกองทุนอีก ร้อยละ 33.33

ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเริ่มเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์เมื่อเดือนธันวาคม 2542 (อายุประมาณ 20 ปี) โดยมีกลุ่มลูกค้าเป้าหมายคือผู้โดยสารในกรุงเทพมหานคร

บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้บริหารระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักให้แก่กองทุน นอกจากนี้ ยังเป็นผู้บริหารระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายด้วย ซึ่งไม่ได้มีการแข่งขันทางธุรกิจกัน

บริษัทจัดการไม่ได้บริหารจัดการกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานที่ลงทุนในระบบขนส่งมวลชนทางรางกองอื่น ซึ่งอาจแข่งขันกับกองทุน

ทั้งนี้ การบริหารจัดการกองทุนจะอยู่ภายใต้ข้อกำหนดในโครงการจัดการกองทุน โดยผู้ลงทุนสามารถขอข้อมูลหาโครงการจัดการฉบับเต็มได้ที่ บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด

3.4 ข้อมูลของทรัพย์สินของกองทุน

3.4.1 รายละเอียดทรัพย์สินแยกตามประเภททรัพย์สิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 และ 31 มีนาคม 2562

รายการทรัพย์สิน	2563		2562	
	มูลค่าตามบัญชี / มูลค่าตามราคา ตลาด (บาท)	ร้อยละของ มูลค่า ทรัพย์สิน สุทธิ	มูลค่าตามบัญชี / มูลค่าตามราคา ตลาด (บาท)	ร้อยละของ มูลค่า ทรัพย์สิน สุทธิ
1. เงินฝากธนาคาร				
เงินฝากออมทรัพย์	38,987,357	0.07	66,972,989	0.11
2. เงินลงทุนในตั๋วสัญญาใช้เงินและตราสารหนี้ พันธบัตร	958,506,834	1.80	1,106,545,817	1.84
รวม	997,494,191	1.87	1,173,518,806	1.95
3. เงินลงทุนในกิจการโครงสร้างพื้นฐาน				
เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	52,410,000,000	98.13	59,100,000,000	98.30
รวม	52,410,000,000	98.13	59,100,000,000	98.30
4. สินทรัพย์อื่น				
ลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	50,012,453	0.09	-	0.00
ลูกหนี้จากดอกเบี้ย	44,774	0.00	82,840	0.00
สินทรัพย์อื่น	4,066,558	0.01	4,831,122	0.01
รวม	54,123,785	0.10	4,913,962	0.01
รวมมูลค่าทรัพย์สิน	53,461,617,976	100.10	60,278,432,768	100.26
5. หนี้สิน				
เจ้าหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	-	0.00	141,433,034	0.23
เจ้าหนี้อื่นและค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	24,797,200	0.05	9,585,938	0.02
ภาษีธุรกิจเฉพาะค้างจ่าย	542,300	0.00	6,015,255	0.01
หนี้สินอื่น	28,231,553	0.05	2,081,899	0.00
รวมมูลค่าหนี้สิน	53,571,053	0.10	159,116,126	0.26
มูลค่าสินทรัพย์สุทธิของกองทุน	53,408,046,923	100.00	60,119,316,642	100.00
มูลค่าหน่วยลงทุน	9.2273		10.3868	

จำนวนหน่วยลงทุน 5,788,000,000.0000 หน่วย

3.4.2 รายละเอียดทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่กองทุนลงทุน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563

รายละเอียดทรัพย์สิน	รายได้สุทธิที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ซึ่งครอบคลุมระยะทาง 23.5 กิโลเมตร ประกอบด้วย สายสุขุมวิท ระยะทาง 17 กิโลเมตร จากสถานีหมอชิตถึงสถานีอ่อนนุช และสายสีลม ระยะทาง 6.5 กิโลเมตร จากสถานีสนามกีฬาแห่งชาติถึงสถานีสะพานตากสิน ตามสัญญาสัมปทาน (สัญญาสิ้นสุดวันที่ 4 ธันวาคม 2572) รายได้สุทธิคือรายได้ค่าโดยสารทั้งหมด หักต้นทุน ค่าใช้จ่าย ภาษี ค่าใช้จ่ายสินทรัพย์ทุนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครเริ่มเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์เมื่อเดือนธันวาคม 2542 (อายุประมาณ 20 ปี) โดยมีกลุ่มลูกค้าเป้าหมายคือผู้โดยสารในกรุงเทพมหานคร
ประเภททรัพย์สิน	สิทธิในการรับประโยชน์จากรายได้ในอนาคต จากกิจการโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งทางราง
ผู้ดำเนินการ	บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เลขที่ 1000 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร
วันที่เข้าลงทุน	วันที่ 17 เมษายน 2556
อายุการจัดหาผลประโยชน์	ตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 ถึงวันที่ 4 ธันวาคม 2572
ต้นทุนเงินลงทุน	61,472,164,496 บาท (รวมเงินลงทุนในสถานีสื่อศึกษาวิทยา จำนวน 73,164,496 บาท)
ราคาประเมินล่าสุด	52,410,000,000 บาท (ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 ; ประเมินเมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2563) โดยบริษัท ซี.ไอ.ที. แอปเพรชัล จำกัด เพื่อวัตถุประสงค์สาธารณะ ด้วยวิธีรายได้ (Income Approach) ผู้ประเมินหลักคือ นายรัชภูมิ จงภักดี และนายวีระมาศ จรัสเลิศศรี
รายได้ต่อปี	รายได้ค่าโดยสารสุทธิตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2562 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2563 เท่ากับ 4,798.39 ล้านบาท
ภาระผูกพัน	ไม่มี

3.4.3 รายละเอียดเกี่ยวกับการลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่แล้วเสร็จ

เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2559 กองทุน บีทีเอสซี และ บริษัท เอไอเอ จำกัด (“เอไอเอ”) ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงการก่อสร้างสถานีสื่อศึกษาวิทยา (S4) ซึ่งเป็นสถานีระหว่างสถานีช่องนนทรี (S3) และสถานีสวรรคต (S5) ในมูลค่าไม่เกิน 650 ล้านบาท โดยกองทุนและเอไอเอ ร่วมรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างฝ่ายละครึ่งหนึ่ง กองทุนมีความตั้งใจที่จะใช้เงินของกองทุนโดยไม่มีการกู้ยืมเงิน การก่อสร้างสถานี S4 ดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากผู้ดูแลผลประโยชน์แล้ว ตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในโครงการจัดการกองทุน

บริษัทจัดการพิจารณาแล้วเห็นว่า การสร้างสถานี S4 จะเป็นประโยชน์ต่อกองทุนและผู้โดยสาร โดยจะทำให้รายได้ค่าโดยสารของกองทุนเพิ่มขึ้น การก่อสร้างคาดว่าจะใช้เวลาประมาณ 18 เดือนจนแล้วเสร็จ

บีทีเอสซีซึ่งเป็นผู้บริหารระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้จัดหาผู้ดำเนินการก่อสร้างงานโยธา โดยบริษัท จอมธกล จำกัด โดยทางกองทุนได้มีการบันทึกค่าก่อสร้างในส่วนของกองทุนไปแล้วจนถึงสิ้นเดือนมีนาคม 2563 เป็นจำนวน 73.16 ล้านบาท โดยค่าก่อสร้างนี้จะบันทึกเป็นเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

ความคืบหน้าโครงการ

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

เมื่อเดือนมกราคม 2562 บีทีเอสซีได้รับอนุมัติเรื่องรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเรียบร้อยแล้ว และในเดือนกันยายน 2562 บีทีเอสซีได้รับอนุมัติการก่อสร้างจาก กทม. แล้ว ทั้งนี้ ผู้รับเหมาเริ่มเข้าพื้นที่เพื่อดำเนินการติดตั้งรั้ว สะพานเดินเชื่อม และรั้วย้ายสาธารณูปโภคบางส่วนในเดือนมิถุนายน 2562 โดยใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 18 เดือนจนแล้วเสร็จ และทำการติดตั้งระบบการเดินรถประมาณ 2 เดือน คาดว่าจะให้บริการได้ประมาณต้นปี 2564

ความก้าวหน้าของงานก่อสร้าง ณ มีนาคม 2563 อยู่ที่ 36.43% ล่าช้ากว่าแผน 4.57% โดยมีความคืบหน้าของงานก่อสร้างดังนี้

1. งานโครงสร้าง (Structure Work) ความคืบหน้า 28.93%
2. งานสถาปัตยกรรม (Architecture Work) ความคืบหน้า 5.25%
3. งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้า (M&E Work) ความคืบหน้า 2.25%

งานที่ทำให้เกิดความล่าช้า คือ งานรั้วย้ายสาธารณูปโภค เพราะต้องประสานงานกับหน่วยงานต่าง ๆ การก่อสร้างเริ่มได้ล่าช้าจากที่คาดว่าจะได้ประมาณ 2-3 ปี เนื่องจากการจัดทำและการอนุมัติรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการอนุมัติการก่อสร้าง ส่งผลให้จำนวนที่ยาวโดยสารและรายได้ของกองทุนที่จะได้รับล่าช้าไปในช่วงเวลาดังกล่าว อนึ่ง บลจ. บัวหลวง เห็นว่า จำนวนผู้โดยสารหลังจากก่อสร้างเสร็จจะยังคงเพิ่มขึ้น

3.4.4 รายละเอียดเกี่ยวกับการลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน

เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2559 กองทุน บีทีเอสซี และ เอไอเอ ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงการก่อสร้างสถานี S4 ในมูลค่าไม่เกิน 650 ล้านบาท โดยกองทุนและเอไอเอ ร่วมรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างฝ่ายละครึ่งหนึ่ง กองทุนมีความตั้งใจที่จะใช้เงินของกองทุนโดยไม่มีการกู้ยืมเงิน บริษัทจัดการพิจารณาแล้วเห็นว่าการสร้างสถานี S4 จะเป็นประโยชน์ต่อกองทุนและผู้โดยสาร โดยจะทำให้รายได้ค่าโดยสารของกองทุนเพิ่มขึ้น

ตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในโครงการจัดการกองทุน การลงทุนนี้เป็นการได้มาเพิ่มเติมซึ่งทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่มีมูลค่าเกินกว่า 100 ล้านบาท แต่น้อยกว่าร้อยละ 30 ของมูลค่าทรัพย์สินรวม ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากผู้ดูแลผลประโยชน์แล้ว โดยผู้ดูแลผลประโยชน์ได้พิจารณาตามหลักการและเหตุผล ซึ่งการลงทุนนี้จะเป็นประโยชน์กับกองทุน จะทำให้รายได้ค่าโดยสารของกองทุนเพิ่มขึ้น รวมถึงเป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้นด้วย

สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2562 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2563 กองทุนได้บันทึกค่าก่อสร้างเป็นจำนวน 40.03 ล้านบาท โดยค่าก่อสร้างนี้จะบันทึกเป็นเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

3.4.5 รายละเอียดเกี่ยวกับการจำหน่ายทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน

สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2562 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2563

- ไม่มี -

3.5 การจัดหาผลประโยชน์จากทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน

กองทุนลงทุนในรายได้สุทธิที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักที่บีทีเอสซี มีสิทธิได้รับ รายได้ของกองทุนจึงเป็นรายได้ค่าโดยสารที่จะได้รับจากผู้โดยสารหักต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง (กองทุนไม่ได้ให้เช่าทรัพย์สินแก่ผู้เช่ารายใดรายหนึ่ง และไม่มีการกระจุกตัวของผู้เช่า) ทั้งนี้ บีทีเอสซียังคงเป็นผู้ดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายหลักตามสัญญาสัมปทานต่อไป

ทั้งนี้ บีทีเอสซีจะได้รับค่าตอบแทนพิเศษเพื่อเป็นแรงจูงใจในการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายหลัก ซึ่งจะจ่ายเป็นรายปีในอัตราดังนี้

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

หมายเหตุ : ผู้ลงทุนสามารถศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมได้จากหนังสือชี้ชวนของกองทุน

ผู้บริหารทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน

บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บีทีเอสซี”)

อาคารบีทีเอส เลขที่ 1000 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

โทรศัพท์ 0-2617-7300

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

ประสบการณ์ในการบริหารทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน

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

และช่วงแบร์ริง-เคหะฯ กับกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีระยะเวลาดังตั้งแต่วันที่ลงนามสัญญาถึงวันที่ 2 พฤษภาคม 2585 โดยได้เริ่มเปิดให้บริการเดินรถสถานีแรกของช่วงแบร์ริง-เคหะฯ คือสถานีสำโรง (E15) เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2560 และเมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2561 ได้เริ่มเปิดส่วนต่อขยายเพิ่มจนถึงเคหะฯ นอกจากนี้ ในวันที่ 9 สิงหาคม 2562 ได้เปิดให้บริการเดินรถเพิ่มในส่วนต่อขยายสายสีเขียว จากสถานีหมอชิตไปสถานีห้าแยกลาดพร้าว และวันที่ 4 ธันวาคม 2562 ได้เปิดให้บริการถึงสถานีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ความเชี่ยวชาญของบีทีเอสซี และ/หรือบีทีเอสจี ในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสซี และ/หรือบีทีเอสจี เป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียยาวนานในธุรกิจระบบขนส่งมวลชนทางรางทั้งยังเป็นผู้มีสิทธิในการบริหารจัดการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักภายใต้สัมปทานที่ได้รับจากกรุงเทพมหานคร และเป็นผู้รับจ้างให้บริการเดินรถในส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท สายสีลม และสายสีเขียว ทำให้บีทีเอสซี และ/หรือบีทีเอสจี มีความได้เปรียบในการพัฒนาโครงการต่างๆ ที่ต่อเนื่องจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก หรือ ระบบสายสีเขียว เนื่องจากจะทำให้เกิดความสะดวกต่อผู้โดยสารมากกว่าการบริหารโดยผู้บริหารรายอื่นๆ ซึ่งอาจทำให้ผู้โดยสารจำเป็นต้องเปลี่ยนขบวนรถเมื่อเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก

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

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

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

3.6 การกู้ยืมเงิน

-ไม่มี-

4. ธุรกิจและภาวะอุตสาหกรรม: ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน

พัฒนาการสำคัญในปี 2562/63

- ทายเปิดให้บริการ 5 สถานีแรกของโครงการส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือ เริ่มจากสถานีห้าแยกลาดพร้าวในเดือนสิงหาคม 2562 และอีก 4 สถานีถึงสถานีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ในเดือนธันวาคม 2562

ในปี 2562/63 มีพัฒนาการและความก้าวหน้าที่สำคัญในธุรกิจระบบขนส่งมวลชนและโครงการคมนาคมขนส่งของกลุ่มบีทีเอส เริ่มจากที่ บีทีเอสซี และกรุงเทพมหานคร (กทม.) ร่วมกันเปิดทดลองให้บริการสถานีแรก (N9: สถานีห้าแยกลาดพร้าว) ของโครงการส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือเมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2562 และเปิดทดลองให้บริการเพิ่มอีก 4 สถานี (N10: สถานีพหลโยธิน 24 ถึง N13: สถานีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์) เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2562 ต่อมาเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2563 ได้เปิดทดลองให้บริการอีก 5 สถานี (ถึง N17: สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ) และคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการเต็มสาย (ทั้งหมด 16 สถานี ระยะทางรวม 17.8 กิโลเมตร) ภายในปี 2563

สำหรับความคืบหน้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและสีเหลืองยังอยู่ในระหว่างการก่อสร้าง อนึ่ง เกิดความล่าช้าในการก่อสร้างเล็กน้อย เนื่องมาจากการที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ส่งมอบพื้นที่บางส่วนล่าช้า อย่างไรก็ตาม บีทีเอสซีคาดว่าสถานการณ์ดังกล่าวจะไม่ยืดเยื้อ และบีทีเอสซียังคงพยายามเดินหน้าเร่งการก่อสร้างให้สามารถเปิดดำเนินการได้ภายในรอบเป้าหมายเดิมที่เคยวางไว้ในเดือนตุลาคม 2564 นอกจากนี้ ยังมีความคืบหน้าในโครงการส่วนต่อขยายของสายสีชมพู (ศรีรัช – เมืองทองธานี ระยะทาง 3.0 กิโลเมตร 2 สถานี) ซึ่งในขณะนี้ได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการ รฟม. เป็นที่เรียบร้อยแล้ว อีกทั้งยังได้รับอนุมัติในผลวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment หรือ EIA) เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ซึ่งในขณะนี้อยู่ในระหว่างรอการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี

ในส่วนของการรถไฟฟ้าสายสีทอง ระยะที่ 1 (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน ระยะทาง 1.8 กิโลเมตร, 3 สถานี) ความคืบหน้า ณ เดือน พฤษภาคม 2563 มีความก้าวหน้าในงานก่อสร้างโยธาและงานติดตั้งระบบและเครื่องกลอย่างต่อเนื่อง โดยคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2563

ในปี 2562/63 รายได้ค่าโดยสารในส่วนของการรถไฟฟ้าสายสีเขียวสายหลัก ลดลง 2.1% จากปีก่อน เป็น 6,814.2 ล้านบาท จากจำนวนเที่ยวการเดินทางที่ลดลง (ลดลง 1.7% จากปีก่อน เป็น 236.9 ล้านเที่ยวคน) รวมถึงการให้บริการฟรีในระหว่างปี แม้ว่าการเปิดให้บริการสถานีใหม่ๆ ของโครงการส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือและใต้จะเป็นปัจจัยหนุนการเติบโตของผู้โดยสารระบบรถไฟฟ้าสีเขียวสายหลัก แต่การเติบโตของจำนวนเที่ยวการเดินทางกลับลดลง ส่วนใหญ่มาจากผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ตั้งแต่ปลายเดือนมกราคม 2563 เป็นต้นมา รวมถึงการเปิดให้บริการส่วนต่อขยายสายสีน้ำเงินซึ่งทยอยเปิดให้บริการตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2562 เป็นต้นมา

นอกจากโครงการระบบขนส่งทางรางแล้ว บีทีเอสซียังมองหาโอกาสใหม่ๆ ในโครงการคมนาคมขนส่งอื่นๆ อีกด้วย ไม่ว่าจะเป็นการเข้าร่วมประมูลโครงการคมนาคมขนส่ง 2 โครงการ ได้แก่ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและโครงการสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา

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

สำหรับสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา กิจการร่วมค้าบีบีเอส ระหว่าง BA บีทีเอสจี และ STEC โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นในอัตราร้อยละ 45 ร้อยละ 35 และร้อยละ 20 ตามลำดับ ได้ยื่นข้อเสนอเข้าร่วมลงทุนแก่กองทัพเรือ เมื่อวันที่ 21 มีนาคม

2562 และได้เป็นผู้ชนะประมูลโครงการเมื่อวันที่ 30 มกราคม 2563 ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวเป็นการลงทุนในรูปแบบ Net Cost ระยะเวลา 50 ปี รวมการลงทุนในอาคารผู้โดยสารใหม่หลังที่ 3 ศูนย์ธุรกิจการค้า เขตประกอบการค้าเสรี (Cargo Village หรือ Free Trade Zone) และศูนย์ธุรกิจขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ (Cargo Complex)

การประเมินประสิทธิภาพในการดำเนินงานปี 2562/63

บีทีเอสซีในฐานะผู้ให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ยังคงรักษาความปลอดภัยและการให้บริการที่ได้มาตรฐานอย่างต่อเนื่อง โดยมีตัวชี้วัดหลักในการประเมินประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ได้แก่ ความน่าเชื่อถือของการให้บริการ ความน่าเชื่อถือของรถไฟฟ้า และความน่าเชื่อถือของตัวโดยสาร ซึ่งความน่าเชื่อถือของการให้บริการวัดจากเปอร์เซ็นต์ค่าความตรงต่อเวลาในการเดินทางของผู้โดยสาร (Passenger Journey) โดยมีเป้าหมายในการวัดคือ ผู้โดยสารจะต้องเดินทางได้ตรงเวลาไม่น้อยกว่า 99.5% เมื่อเทียบกับความล่าช้าที่เกิดขึ้นที่กินเวลาตั้งแต่ 5 นาทีขึ้นไป ทั้งนี้ ความน่าเชื่อถือของการให้บริการในปี 2562/63 เฉลี่ยอยู่ที่ 99.8% เทียบกับ 99.7% ในปี 2561/62 ตัวชี้วัดต่อมาคือ ความน่าเชื่อถือของรถไฟฟ้า วัดจากระยะทางก่อนที่จะเกิดการขัดข้อง โดยเป้าหมายที่ตั้งไว้คือไม่น้อยกว่า 35,000 ตู้กิโลเมตรต่อการขัดข้อง 1 ครั้ง โดยในปี 2562/63 อยู่ที่ 94,268 ตู้กิโลเมตรต่อการขัดข้อง 1 ครั้ง ซึ่งสูงกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ ตัวชี้วัดสุดท้ายคือ ความน่าเชื่อถือของตัวโดยสาร วัดได้จากจำนวนเที่ยวการเดินทางก่อนพบการผิดพลาด รวมถึงการขัดข้องของอุปกรณ์และการใช้บัตรโดยสารผิดวิธี โดยเป้าหมายที่ตั้งไว้นั้นจะต้องไม่น้อยกว่า 15,000 ครั้งต่อการขัดข้อง 1 ครั้ง โดยความน่าเชื่อถือของตัวโดยสาร สำหรับปี 2562/63 อยู่ที่ 172,319 ครั้งต่อการขัดข้อง 1 ครั้ง ซึ่งสูงกว่าปีก่อนที่ 67,400 ครั้งต่อการขัดข้อง 1 ครั้ง ถือว่าทำได้ดีกว่าเป้าหมายที่คาดการณ์ไว้ (รูปที่ 1)

รูปที่ 1 : ประสิทธิภาพในการดำเนินงานเปรียบเทียบกับเป้าหมาย

ตัวชี้วัดประสิทธิภาพ	เป้าหมาย	2562/63	2561/62
ความน่าเชื่อถือของการให้บริการ วัดจาก : ความตรงต่อเวลาในการเดินทางของผู้โดยสาร	ไม่น้อยกว่า 99.5% ต่อความล่าช้า ตั้งแต่ 5 นาทีขึ้นไป	99.8%	99.7%
ความน่าเชื่อถือของรถไฟฟ้า	ไม่น้อยกว่า 35,000 ตู้กิโลเมตรต่อ การขัดข้อง	94,268	83,400
ความน่าเชื่อถือของตัวโดยสาร	ไม่น้อยกว่า 15,000 ครั้งต่อการขัดข้อง	172,319	67,400

ภาพรวมธุรกิจระบบขนส่งมวลชน

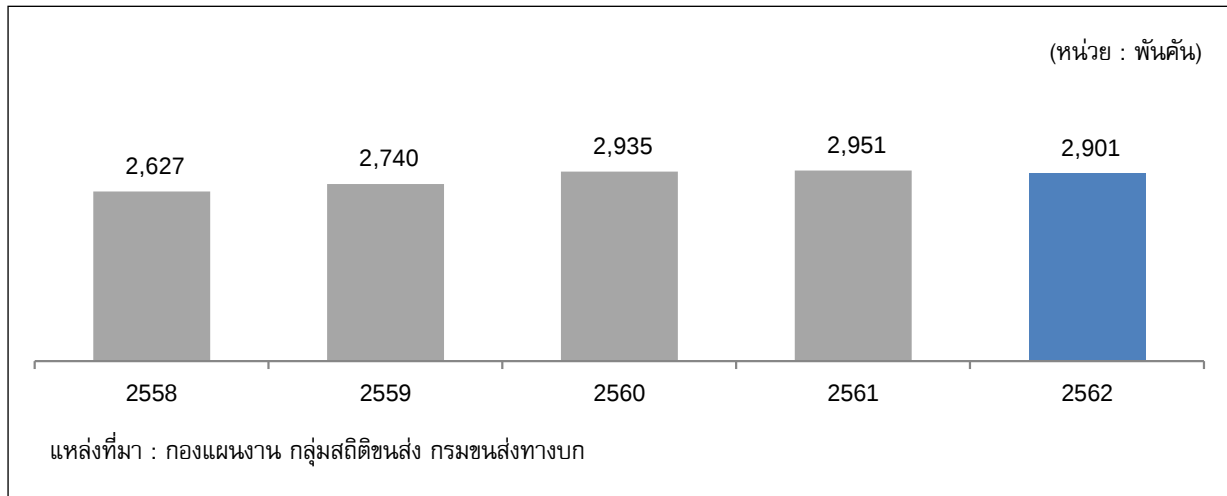
ประเทศไทยมีการพัฒนาทางด้านสังคมและเศรษฐกิจมาโดยตลอดในระยะเวลา 40 ปีที่ผ่านมา ดังเห็นได้จากการมุ่งมั่นในการเปลี่ยนจากการเป็นประเทศที่มีรายได้ระดับต่ำ ไปสู่การเป็นประเทศที่มีรายได้ระดับปานกลางถึงระดับสูง² ประกอบกับจำนวนประชากรที่หนาแน่นในกรุงเทพฯ ล้วนแต่เป็นปัจจัยที่ทำให้มีการจราจรติดขัดและยังคงทวีความรุนแรงมากขึ้นเรื่อยๆ อ้างอิงจากรายงานประเมินสภาพจราจรของเมืองใหญ่ทั่วโลก ประจำปี 2562 ของ TOMTOM³ ระบุว่า กรุงเทพฯ ถูกจัดอยู่ในอันดับที่ 11 ของเมืองที่มีการจราจรติดขัดที่สุดในบรรดาเมืองใหญ่ 416 เมือง จาก 57 ประเทศใน 6 ทวีปทั่วโลก โดยปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ปัญหาการจราจรบนท้องถนนยังคงเป็นปัญหาเรื้อรังคือ การเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องของปริมาณรถยนต์ ซึ่งสวนทางกับความสามารถในการรองรับยานพาหนะบนท้องถนนที่มีอยู่อย่างจำกัด โดยจากรายงานของกรมขนส่งทางบก จะเห็นว่าจำนวนยานพาหนะส่วนบุคคลที่จดทะเบียนใหม่ของประเทศไทย⁴ ในช่วง 4 ปีที่ผ่านมา มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปีอยู่ที่ 2.5% (รูปที่ 2)

² ธนากร โสภโณ

³ รายงานประเมินสภาพจราจรเมืองใหญ่ทั่วโลกของ TOMTOM

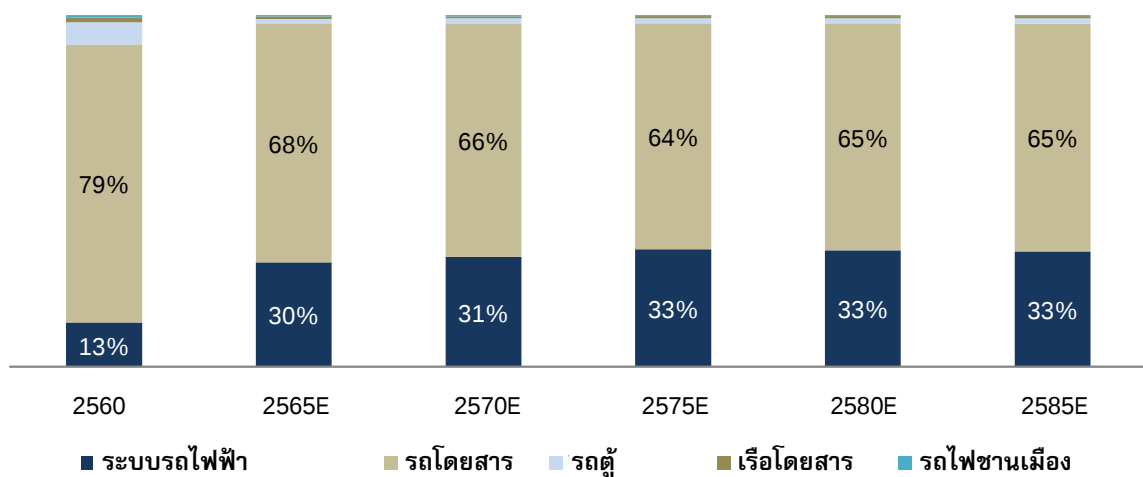
⁴ กรมขนส่งทางบก

รูปที่ 2 : ยานพาหนะส่วนบุคคลที่จดทะเบียนใหม่ตั้งแต่ปี 2558-2562



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

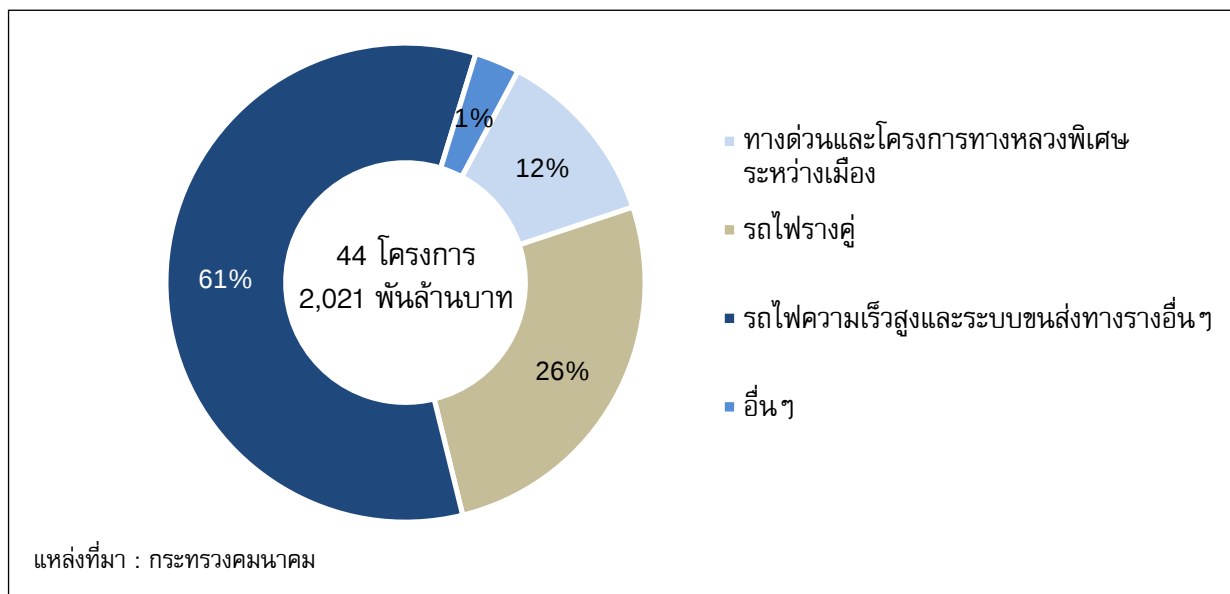
รูปที่ 3 : ส่วนแบ่งทางการตลาดของระบบรถไฟฟ้าในพื้นที่กรุงเทพมหานคร (คาดการณ์ปี 2565-2585)



แหล่งที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

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

รูปที่ 4 : แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน ปี 2561



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

ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดผลประโยชน์สูงสุดต่อสาธารณะและเพื่อเป็นการขยายโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น สนข. ประสานความร่วมมือกับองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JICA) ในการจัดทำแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ฉบับที่ 2 (M-MAP2) โดยคาดว่าจะมีการบรรจุโครงการรถไฟฟ้าสายใหม่ 4 สาย ได้แก่ สายสีทอง (ระยะที่ 1) (กรุงธนบุรี-คลองสาน ระยะทาง 1.7 กิโลเมตร) สายสีเทา (ระยะที่ 1) (วัชรพล-ทองหล่อ ระยะทาง 16.3 กิโลเมตร) LRT (บางนา-สนามบึงสุวรรณภูมิ ระยะทาง 18.3 กิโลเมตร) และสายสีน้ำตาล (แคราย-ลำสาสี ระยะทาง 22 กิโลเมตร) เข้าไปในแผนแม่บทฉบับใหม่ดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ขณะนี้ สนข. อยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ของการพัฒนา M-MAP2 โดยคาดว่าจะได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีในปี 2564

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



แหล่งที่มา: สนช. และ รฟม.

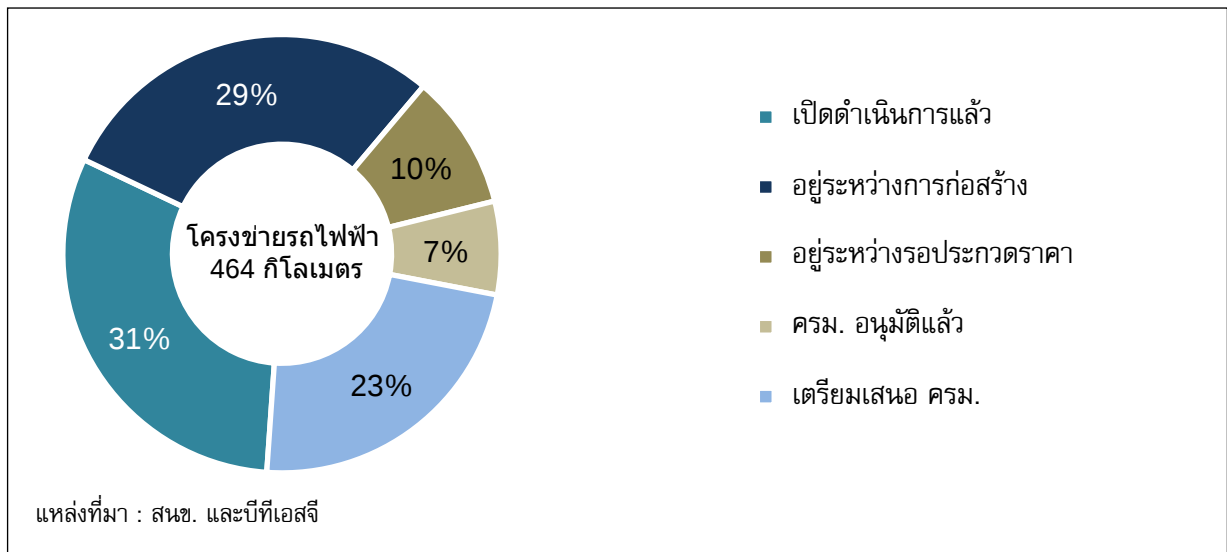
รูปที่ 6 : โครงการรถไฟฟ้า 12 สาย ภายใต้นโยบายภาครัฐ

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

* โครงการรถไฟฟ้าตามแผนเร่งรัดของมติคณะรัฐมนตรี

แหล่งที่มา: สนช. และ รฟม.

รูปที่ 7 : ความสำเร็จในแต่ละขั้นตอนการดำเนินงานของโครงการเร่งด่วน 10 สายหลัก



เปรียบเทียบพัฒนาการระบบรถไฟฟ้าของกรุงเทพมหานครและประเทศใกล้เคียง

ในปี 2562 กรุงเทพฯ และปริมณฑล (ประกอบด้วย 5 จังหวัด ได้แก่ นครปฐม ปทุมธานี นนทบุรี สมุทรปราการ และสมุทรสาคร) มีจำนวนประชากรรวมกันกว่า 10.9 ล้านคน ในขณะที่ประชากรในกรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น มีจำนวน 13.9 ล้านคน ประชากรในฮ่องกง มีจำนวน 7.4 ล้านคน และประชากรในประเทศสิงคโปร์ มีจำนวน 5.8 ล้านคน ทั้งนี้ อัตราการครอบคลุมพื้นที่ของรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ มีจำนวนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน เป็น 13.9 กิโลเมตรต่อประชากรล้านคน จากการขยายตัวของโครงข่ายระบบรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นผลมาจาก (1) การเปิดให้บริการโครงการส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือระยะทาง 5.0 กิโลเมตร (สถานีห้าแยกลาดพร้าวถึงสถานีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์) ซึ่งทยอยเปิดทดลองให้บริการในช่วงปลายปี 2562 และ (2) การเปิดให้บริการส่วนต่อขยายสายสีน้ำเงินทั้งโครงข่ายเป็นวงกลมระยะทาง 28 กิโลเมตร ในปี 2562

ในแง่ของอัตราการครอบคลุมพื้นที่ของรถไฟฟ้าในประเทศไทยยังมีสัดส่วนน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นในภูมิภาคเดียวกัน โดยอัตราการครอบคลุมพื้นที่ของรถไฟฟ้าในกรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น อยู่ที่ 41.6 กิโลเมตรต่อประชากรล้านคน สิงคโปร์อยู่ที่ 40.0 กิโลเมตรต่อประชากรล้านคน และฮ่องกงอยู่ที่ 36.2 กิโลเมตรต่อประชากรล้านคน นอกจากนี้ ในปี 2562 ส่วนแบ่งทางการตลาดในแง่ของจำนวนเที่ยวโดยสารของระบบรถไฟฟ้าในฮ่องกงมีสัดส่วน 49% กรุงโตเกียว 48% สิงคโปร์ 46% ในขณะที่กรุงเทพฯ มีเพียง 13%⁵ เท่านั้น จากข้อมูลเชิงเปรียบเทียบที่กล่าวมาข้างต้น นับเป็นข้อมูลปัจจัยหลักที่แสดงให้เห็นว่ากรุงเทพฯ ต้องการการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าอย่างเร่งด่วนเมื่อเทียบกับประเทศใกล้เคียง (รูปที่ 8) เพื่อรองรับสภาพการจราจรที่แออัดในปัจจุบัน รวมถึงช่วยลดปัญหามลพิษในกทม.

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

รูปที่ 8 : พัฒนาการระบบรถไฟฟ้าในภูมิภาค ในปี 2562

	ประชากร (ล้านคน)	ความยาวระบบ รถไฟฟ้า (กิโลเมตร)	อัตราการ ครอบคลุมพื้นที่*	ส่วนแบ่งทางการตลาด ของระบบรถไฟฟ้า
ฮ่องกง	7.4	269.5	36.2	49%
โตเกียว	13.9	579.5	41.6	48%
สิงคโปร์	5.8	231.8	40.0	46%
กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล	10.9	152.4	13.9	13% ⁵

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

หมายเหตุ

* อัตราการครอบคลุมพื้นที่ หมายถึง สัดส่วนความยาวระบบรถไฟฟ้าต่อจำนวนประชากร (ล้านคน)

ภาพรวมระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน

ระบบรถไฟฟ้า BTS

รถไฟฟ้า BTS เป็นระบบรถไฟฟ้าระดับแห่งแรกของประเทศไทยและก่อสร้างขึ้นเหนือถนนสายหลักใจกลางกรุงเทพฯ ซึ่งบริหารโดยบีทีเอสซีและเปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 5 ธันวาคม 2542 ปัจจุบันระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสเปิดให้บริการทั้งหมด 48 สถานี ระยะทางรวม 53.9 กิโลเมตร โดยแบ่งออกเป็นสองเส้นทาง คือ สายสุขุมวิทหรือสายสีเขียวเข้ม ประกอบด้วย 36 สถานี โดยวิ่งผ่านใจกลางกรุงเทพฯ จากทิศเหนือถึงทิศตะวันออก (มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์-เคหะฯ) และสายสีลมหรือสายสีเขียวอ่อน ประกอบด้วย 13 สถานี โดยวิ่งผ่านใจกลางเมืองจากทิศใต้ถึงทิศตะวันตก (สนามกีฬาแห่งชาติ-บางหว้า) ทั้งสองเส้นทางเชื่อมต่อกันที่สถานีสยาม สำหรับยอดผู้โดยสารรวมในระบบรถไฟฟ้าสีเขียวสายหลัก ปี 2562/63 อยู่ที่ 236.9 ล้านเที่ยวคน และมีอัตราการเติบโตสะสมเฉลี่ยปีละ 7.6% นับตั้งแต่เริ่มเปิดให้บริการ โดย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 ขบวนรถไฟฟ้าใหม่ทั้งหมด 46 ขบวน ที่บีทีเอสซีได้สั่งซื้อเพื่อรองรับความต้องการในการใช้บริการที่เพิ่มขึ้นของเส้นทางรถไฟฟ้าสายปัจจุบัน รวมไปถึงการเปิดให้บริการของส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือและได้ได้เดินทางมาถึงประเทศไทยครบถ้วนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ ปัจจุบันมีขบวนรถไฟฟ้าขึ้นวิ่งให้บริการแล้วทั้งหมด จำนวน 79 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้ (รวม 316 ตู้)

ระบบรถไฟฟ้า MRT

รถไฟฟ้า MRT บริหารโดย บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BEM) ในปัจจุบันโครงการให้การของรถไฟฟ้า MRT ครอบคลุมระยะทางเพิ่มขึ้นจาก 43 กิโลเมตรในปีก่อน เป็น 71 กิโลเมตร ในปี 2562 เป็นผลมาจากการเปิดให้บริการโครงการส่วนต่อขยายสายสีน้ำเงินครบเป็นวงกลมในปีที่ผ่านมา ส่งผลให้ปัจจุบัน BEM เป็นผู้ให้บริการ (1) โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (โครงการรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงิน) ซึ่งเป็นรถไฟฟ้าใต้ดินสายแรกของประเทศไทย เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการตั้งแต่วันที่ 3 กรกฎาคม 2547 ระยะทาง 20 กิโลเมตร 18 สถานี (หัวลำโพง-บางซื่อ) (2) โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีน้ำเงิน ระยะทาง 28.0 กิโลเมตร 20 สถานี (หัวลำโพง-หลักสอง และ บางซื่อ-ท่าพระ) และ (3) โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (โครงการรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีม่วง) ระยะทาง 23 กิโลเมตร

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

16 สถานี (คลองบางไผ่-เตาปูน) ทั้งนี้ รถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินมีสถานีเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าบีทีเอส จำนวน 4 สถานี ได้แก่ สถานีศาลาแดง สถานีโอโศก สถานีหมอชิต และสถานีห้าแยกลาดพร้าว สำหรับปี 2562 ที่ผ่านมารถไฟฟ้า MRT ในส่วนของรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงินมียอดผู้โดยสารทั้งหมด 123.3 ล้านเที่ยวคน⁶

รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์

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

ระบบรถไฟฟ้าชานเมือง

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

ระบบรถโดยสารด่วนพิเศษ (บีอาร์ที)

โครงการรถโดยสารด่วนพิเศษ หรือ BRT บริหารโดยบีทีเอสซี เป็นโครงการแรกเริ่มของทางกรุงเทพฯ ที่จะเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่กรุงเทพฯ เข้าด้วยกัน เพื่อให้บริการระบบขนส่งมวลชนเป็นแบบบูรณาการทั้งในเขตเมืองและพื้นที่รอบนอก โดยบีทีเอสซีเป็นผู้รับผิดชอบจากกทม. และระบบเดินรถของ BRT จะมีความเร็วสูงกว่ารถโดยสารประจำทางทั่วไปเพราะจะวิ่งบนช่องทางพิเศษที่แยกออกจากถนนหลัก BRT มีระยะทางรวม 15.0 กิโลเมตร 12 สถานี (ช่องนนทรี-ตลาดพลู) โดยมีสถานีเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าบีทีเอสที่สถานีช่องนนทรี ทั้งนี้ ในปี 2562/63 ที่ผ่านมารถ BRT มียอดผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 4.6 ล้านเที่ยวคน

รูปที่ 9 : สถิติผู้โดยสารระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร

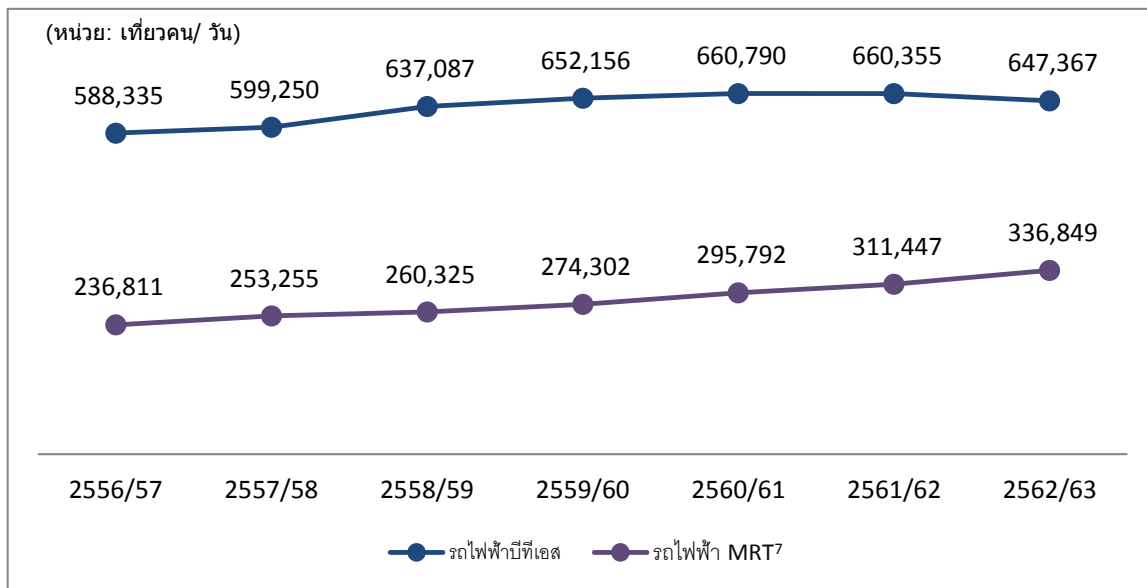
	2556/57	2557/58	2558/59	2559/60	2560/61	2561/62	2562/63
รถไฟฟ้าบีทีเอส (สายหลัก)	214.7	218.7	232.5	238.0	241.2	241.0	236.9
อัตราการเติบโต	8.9%	1.9%	6.3%	2.4%	1.3%	(0.1)%	(1.7)%
รถไฟฟ้า MRT ⁷	86.4	92.4	95.0	100.1	108.0	113.7	123.3
อัตราการเติบโต	7.2%	6.9%	2.8%	5.4%	7.8%	5.3%	8.4%

แหล่งที่มา : บีทีเอสซี และ BEM

⁶ แหล่งที่มา : BEM (ข้อมูลเดือนมกราคมถึงธันวาคม)

⁷ ข้อมูลเดือนมกราคมถึงธันวาคม ไม่รวมผู้โดยสารในรถไฟฟ้าสายสีม่วง

รูปที่ 10 : จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยรายวันของรถไฟฟ้า BTS สายสีเขียวหลักและรถไฟฟ้า MRT



แหล่งที่มา: บีทีเอสซี และ BEM

โครงข่ายระบบรถไฟฟ้า BTS และโครงการคมนาคมขนส่ง

โครงการรถไฟฟ้าสีเขียวยสายหลัก

บีทีเอสซีเป็นผู้รับสัมปทานจากกทม. ในการให้บริการรถไฟฟ้าสีเขียวยสายหลักแต่เพียงผู้เดียวตั้งแต่ปี 2542 ภายใต้สัมปทานความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในรูปแบบ PPP net cost ระยะเวลา 30 ปี (2542–2572) โดยสายหลักประกอบไปด้วยสายสุขุมวิท (หมอชิต – อ่อนนุช ระยะทาง 17 กิโลเมตร) และสายสีลม (สนามกีฬาแห่งชาติ–สะพานตากสิน ระยะทาง 6.5 กิโลเมตร) ระยะทางรวม 23.5 กิโลเมตร 23 สถานี หลังจากนั้น ในปี 2555 บีทีเอสซีได้ลงนามในสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการรถไฟฟ้าสีเขียวยสายหลักกับบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด (เคที) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของกทม. ครอบคลุมระยะเวลา 13 ปี (2572–2585) ภายหลังครบกำหนดอายุสัมปทานในปี 2572 ต่อมาในเดือนเมษายน 2556 บีทีเอสซีได้ขายสิทธิในรายได้ค่าโดยสารสุทธิในอนาคตที่จะเกิดขึ้นจากการเดินรถไฟฟ้าสีเขียวยสายหลักในช่วงระยะเวลาที่เหลือให้แก่กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางรางบีทีเอสอีอาร์ (BTSGIF) โดยบีทีเอสซียังคงเป็นผู้บริหารและเดินรถในส่วนรถไฟฟ้าสีเขียวยสายหลัก ทั้งนี้ บีทีเอสซียังลงทุนในสัดส่วน 33% ของจำนวนหน่วยลงทุนทั้งหมดในกองทุน BTSGIF

โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวย

โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายจากระบบรถไฟฟ้าสีเขียวยสายหลัก ระยะทาง 12.8 กิโลเมตร เริ่มเปิดให้บริการในปี 2552 ประกอบไปด้วยส่วนต่อขยาย 2 เส้นทางคือ ส่วนต่อขยายสายสีลม (สะพานตากสิน–บางหว้า ระยะทาง 7.5 กิโลเมตร) และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (อ่อนนุช–แบริ่ง ระยะทาง 5.3 กิโลเมตร) ต่อมาในปี 2555 บีทีเอสซีได้ลงนามในสัญญากับเคทีในการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงส่วนต่อขยายดังกล่าวเป็นเวลา 30 ปี (2555–2585)

⁷ ข้อมูลเดือนมกราคมถึงธันวาคม ไม่รวมผู้โดยสารในรถไฟฟ้าสายสีม่วง

โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือและใต้

เดือนมีนาคม 2560 บีทีเอสซีได้ลงนามในสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายครอบคลุมระยะเวลา 25 ปี (2560-2585) ระยะทางรวม 30.4 กิโลเมตร ประกอบด้วย 2 เส้นทาง ได้แก่ ส่วนต่อขยายสายสีเขียวใต้ (บางริ่ง-เคหะฯ ระยะทาง 12.6 กิโลเมตร) และส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-คูคต ระยะทาง 17.8 กิโลเมตร) โดยส่วนต่อขยายสายสีเขียวใต้ได้เปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบเป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2561 ในส่วนของงานก่อสร้างโยธาส่งต่อขยายสายสีเขียวเหนือ นั้น ได้ดำเนินการแล้วเสร็จเป็นที่เรียบร้อยแล้ว อีกทั้ง ยังได้เปิดให้บริการ 5 สถานีแรกของโครงการดังกล่าวแล้วในปี 2562 ต่อมาเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2563 ได้เปิดทดลองให้บริการอีก 4 สถานี (ถึง N17: สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ) และคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการทั้งสายได้ภายในปี 2563

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและสายสีเหลือง

เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2560 บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด และบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบีทีเอสซี ได้เข้าลงนามในสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู (แคราย-มีนบุรี ระยะทาง 34.5 กิโลเมตร) และสายสีเหลือง (ลาดพร้าว-สำโรง ระยะทาง 30.4 กิโลเมตร) กับ รฟม. ระยะทางรวม 64.9 กิโลเมตร 53 สถานี ทั้ง 2 บริษัทนี้ก่อตั้งขึ้นมาจากกลุ่มกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (BSR JV consortium) ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างบีทีเอสซี บริษัท ชีโน-ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) (STEC) และบริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) (RATCH) โดยมีสัดส่วนการร่วมทุนร้อยละ 75 ร้อยละ 15 และร้อยละ 10 ตามลำดับ ทั้งนี้เป็นสัมปทานในรูปแบบ PPP net cost โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและสายสีเหลืองเป็นโครงการที่รัฐบาลให้การสนับสนุนค่างานก่อสร้าง จำนวน 47,000 ล้านบาท จากมูลค่าโครงการรวมทั้งหมดกว่า 96,000 ล้านบาท โดยรัฐบาลจะแบ่งชำระเงินสนับสนุนเป็นงวดละเท่า ๆ กัน ตลอดระยะเวลา 10 ปีนับตั้งแต่วันที่เริ่มเปิดให้บริการ โดยทั้งสองบริษัทดังกล่าวได้รับหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน (Notice-to-Proceed) สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและสายสีเหลืองจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย แล้วเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2561 ซึ่งนับเป็นวันแรกของการก่อสร้าง ทั้งนี้ คาดว่ารถไฟฟ้าสายหลักทั้งสองโครงการจะสามารถเปิดให้บริการได้ในเดือนตุลาคม 2564

โครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง

เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2561 บีทีเอสซี และบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด (เคที) ได้เข้าลงนามในสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง (O&M) โครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง ระยะที่ 1 (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน, ระยะทาง 1.8 กิโลเมตร) เป็นระยะเวลา 30 ปี นอกจากนี้ เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการให้บริการแก่ผู้โดยสารและมาตรฐานที่ดีของระบบรถไฟฟ้าและเครื่องกล (E&M) บีทีเอสซีได้เข้าทำสัญญาซื้อขายติดตั้งระบบ E&M เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2561 ที่ผ่านมา โดยโครงการรถไฟฟ้าสายสีทองมีจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสสายสีเขียวตะวันตกที่สถานีกรุงธนบุรี และเชื่อมกับอาคารอเนกประสงค์ไอคอนสยาม ทั้งนี้ บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบงานก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา 30 เดือน โดยเริ่มก่อสร้างในเดือนมีนาคม 2561 ทั้งนี้ คาดว่ารถไฟฟ้าสายสีทอง ระยะที่ 1 จะสามารถเปิดให้บริการได้ในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2563

โครงการคมนาคมขนส่ง

สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา

สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาตั้งอยู่ที่ อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง เป็นหนึ่งในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ทั้งนี้ กลุ่มกิจการร่วมค้าบีบีเอส (ประกอบด้วย BA สัดส่วนร้อยละ 45 บีทีเอสซี สัดส่วนร้อยละ 35 และ STEC สัดส่วนร้อยละ 20) ได้ยื่นข้อเสนอเข้าร่วมลงทุนในโครงการดังกล่าวกับกองทัพเรือ เมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2562 โครงการดังกล่าวเป็นโครงการภายใต้ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private

Partnership: PPP) ในรูปแบบ Net Cost ระยะเวลา 50 ปี รวมการลงทุนในอาคารผู้โดยสารใหม่หลังที่ 3 ศูนย์ธุรกิจการค้าเขตประกอบการค้าเสรี (Cargo Village หรือ Free Trade Zone) และศูนย์ธุรกิจขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ (Cargo Complex) ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2563 กลุ่มกิจการร่วมค้าบีทีเอส ได้เป็นผู้ชนะประมูลโครงการดังกล่าว

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2562 กลุ่มกิจการร่วมค้าบีทีเอสอาร์ (ประกอบด้วย บีทีเอสจี สัดส่วนร้อยละ 40 GULF สัดส่วนร้อยละ 40 STEC สัดส่วนร้อยละ 10 และ RATCH สัดส่วนร้อยละ 10) ได้เป็นผู้ชนะประมูลโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 2 เส้นทาง คือ (1) สายบางปะอิน – นครราชสีมา ระยะทางประมาณ 196 กม. และ (2) สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ระยะทางประมาณ 96 กม. ซึ่งทั้งสองเส้นทางเป็นหนึ่งโครงการสำคัญที่มีความจำเป็นเร่งด่วน โดยได้รับการบรรจุในแผนมาตรการเร่งรัดการลงทุน Action Plan ของกระทรวงคมนาคม และมาตรการเร่งรัดโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP Fast Track) ของกระทรวงการคลัง โดยทั้งสองโครงการดังกล่าวจะเป็นในรูปแบบของ PPP Gross Cost ซึ่งเอกชนจะเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างงานระบบและจัดเก็บรายได้ทั้งหมดส่งมอบให้แก่ภาครัฐ โดยภาคเอกชนจะได้รับค่าจ้าง/ตอบแทนในการดำเนินงานและบำรุงรักษา

โครงการระบบขนส่งทางรางสายใหม่ ๆ ที่เป็นเป้าหมายของกลุ่มบีทีเอส

บีทีเอสจิมองว่าการที่ประเทศมีระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ดีและเพียงพอ จะเป็นปัจจัยสำคัญในการช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชากรในประเทศนั้น ๆ เพื่อให้เป็นส่วนหนึ่งในการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน บีทีเอสจึงมีความสนใจที่จะพัฒนาไม่ว่าจะเป็นโครงการระบบขนส่งทางราง รวมถึงโครงการคมนาคมขนส่งอื่น ๆ ในอีก 5 ปีข้างหน้า ทั้งนี้ บีทีเอสจัดตั้งเป้าหมายที่จะขยายเส้นทางรถไฟฟ้าเพิ่มอีก 77.5 กิโลเมตรในเขตกรุงเทพมหานคร

โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ตะวันออกและตะวันตก)

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

โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวตะวันตก

โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวตะวันตก (บางหว้า-ตลิ่งชัน) ระยะทาง 7 กิโลเมตร ซึ่งขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการรออนุมัติรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โดยเป็นเส้นทางที่กลุ่มบีทีเอสมีโอกาสสูงที่จะได้เข้าไปบริหารจัดการเดินรถ เนื่องจากเส้นทางนี้เป็นส่วนต่อขยายโดยตรงกับโครงข่ายรถไฟฟ้าสายสีเขียวก่อนหน้านี้ เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบาย “หนึ่งหน่วยงานกำกับดูแล หนึ่งผู้บริหารเดินรถ” ของรัฐบาลที่มุ่งหวังให้เกิดผลประโยชน์ที่ดีที่สุดแก่ประชาชน กลุ่มบีทีเอสจะเจรจากับ กทม. ภายใต้เนื้อหาสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง (O&M) ทั้งนี้ คาดว่ารัฐบาลจะรับผิดชอบในการลงทุนส่วนของงานโยธาและงานระบบและเครื่องกล (E&M) อย่างไรก็ดี กลุ่มบีทีเอสอาจจะพิจารณาในการช่วยจัดหาเงินทุนโดยอาจจะรับผิดชอบงานระบบและเครื่องกล (E&M) ให้ กทม.

โครงการรถไฟฟ้ารางเบา

โครงการรถไฟฟ้ารางเบา หรือ LRT (บางนา-สุวรรณภูมิ) ระยะทาง 18.3 กิโลเมตร มีจุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าบีทีเอส ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทที่สถานีบางนา โครงการนี้เป็นโครงการในความรับผิดชอบของ กทม. ทั้งนี้คาดว่าทาง กทม. จะเป็นผู้รับผิดชอบก่อสร้างงานโยธาและงานระบบเครื่องกล (E&M) โดยกลุ่มบีทีเอสยังเสนอต่อ กทม. ให้ใช้พื้นที่บริเวณนาซีดีของกลุ่มบีทีเอส ในการสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและโรงเก็บรถไฟฟ้า (Depot) สำหรับ LRT โดยไม่คิดค่าใช้จ่าย ดังนั้นกลุ่มบีทีเอสจึงเชื่อมั่นว่ากลุ่มบีทีเอสมีศักยภาพในระดับแนวหน้าที่จะได้รับคัดเลือกให้เป็นผู้ชนะการประมูล

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา (ระยะที่ 1)

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

5. ปัจจัยความเสี่ยง

ความเสี่ยงที่สำคัญต่าง ๆ มีดังนี้

1. ความเสี่ยงจากการที่กองทุนลงทุนในรายได้สุทธิที่เกิดและจะเกิดขึ้นจากการดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักตามสัญญาสัมปทาน

กองทุนลงทุนในรายได้สุทธิที่เกิดและจะเกิดขึ้นจากการดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักตามสัญญาสัมปทาน รวมถึงเงินอื่นที่เกิดขึ้นจากหรือเกี่ยวกับรายได้สดิดังกล่าว นับจากวันที่การซื้อขายรายได้สุทธิเสร็จสมบูรณ์ และจะสิ้นสุดลงในวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทานคือ วันที่ 4 ธันวาคม 2572 ดังนั้น มูลค่าทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่กองทุนลงทุนจะลดลงตามอายุสิทธิในรายได้สดิดังกล่าวที่เหลืออยู่ โดยมูลค่าที่ลดลงในแต่ละปีอาจเป็นจำนวนที่ไม่เท่ากัน ซึ่งขึ้นอยู่กับค่าทรัพย์สินดังกล่าว โดยผู้ถือหุ้นจะจะได้รับเงินจากการลงทุนคืนในรูปของเงินปันผลและการคืนเงินลงทุนด้วยการลดทุน และเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาตามสิทธิในการรับประโยชน์จากรายได้สุทธิหรือที่เกี่ยวกับรายได้สุทธิของกิจการดังกล่าวที่กองทุนได้ลงทุนไว้ มูลค่าหน่วยลงทุนอาจลดลงจนถึงศูนย์บาทได้

2. ความเสี่ยงในการดำเนินงานที่เกิดขึ้นตามปกติในอุตสาหกรรมการขนส่งมวลชน และการที่ต้นทุนค่าโดยสาร รายจ่ายฝ่ายทุน และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักที่เพิ่มขึ้น จะส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของกองทุน

รายได้สุทธิที่กองทุนคาดว่าจะได้รับและความสามารถในการจ่ายเงินแบ่งปันส่วนทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนอาจได้รับผลกระทบหากต้นทุนค่าโดยสาร รายจ่ายฝ่ายทุน และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ของธุรกิจระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักเพิ่มขึ้นโดยไม่สอดคล้องกับรายได้จากค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้น

ทั้งนี้ ต้นทุนค่าโดยสารของบีทีเอสอาจเพิ่มขึ้นอันเป็นผลมาจากปัจจัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุม ซึ่งรวมถึงกรณีดังต่อไปนี้

- การเพิ่มขึ้นของค่าไฟฟ้าซึ่งกำหนดโดยรัฐบาล ซึ่งค่าไฟฟ้าอาจมีความผันผวนด้วยสาเหตุหลายปัจจัย รวมถึงราคาก๊าซธรรมชาติ และความต้องการใช้ไฟฟ้าโดยรวม
- การเพิ่มสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายของพนักงาน หรือ
- การเปลี่ยนแปลงใดๆ ในนโยบายทางการเงินหรือนโยบายอื่นของรัฐบาลที่มีผลต่อการดำเนินกิจการขนส่งหรืออุปสงค์ด้านการขนส่ง

อย่างไรก็ตาม กองทุนไม่สามารถรับรองได้ว่าบีทีเอสซีจะปรับอัตราค่าโดยสารสูงขึ้นเพื่อชดเชยกับต้นทุนที่เพิ่มขึ้น ดังนั้น ค่าใช้จ่ายในอนาคตของบีทีเอสซีอาจเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงกว่ารายได้จากค่าโดยสารในอนาคตที่เพิ่มขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้รายได้สุทธิลดลง และส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของกองทุน

นอกจากนี้ กองทุนอาจมีรายจ่ายฝ่ายทุน และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่มีได้เกิดขึ้นตามปกติเนื่องมาจากการซ่อมแซมและบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่องซึ่งก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายที่สูง และอาจเกิดค่าใช้จ่ายที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ล่วงหน้า ดังนั้น ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นและระยะเวลาที่ต้องชำระค่าใช้จ่ายดังกล่าวจะมีผลกระทบต่อกระแสเงินสดของกองทุน ดังนั้น หากธุรกิจระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักไม่สามารถสร้างรายได้ค่าโดยสารเพียงพอต่อต้นทุนค่าโดยสารรายจ่ายฝ่ายทุน และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักแล้ว รายได้สุทธิและความสามารถในการจ่ายเงินแบ่งปันส่วนทุนจะได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ

3. บีทีเอสซีมีข้อจำกัดในการเพิ่มอัตราค่าโดยสาร

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

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

ทั้งนี้ ถึงแม้ว่าสัญญาสัมปทานจะอนุญาตให้บีทีเอสซีสามารถขึ้นอัตราค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ และบีทีเอสซีมีความตั้งใจที่จะขึ้นค่าโดยสารในอนาคตก็ตาม บีทีเอสซีอาจจะไม่สามารถขึ้นหรือเลือกที่จะไม่ขึ้นอัตราค่าโดยสารด้วยเหตุผลทางการเมือง สังคม เหตุผลอื่นๆ ที่เกี่ยวกับพลวัตรในการแข่งขันในอุตสาหกรรมการขนส่งมวลชนและความพึงพอใจของผู้โดยสาร หรือเหตุอื่น ๆ นอกจากนี้ เหตุผลอื่นๆ อาจรวมถึงแนวโน้มผู้โดยสาร ทั้งนี้ การปรับขึ้นค่าโดยสารอาจทำให้จำนวนผู้โดยสารลดลงซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อรายได้สุทธิ ดังนั้น บีทีเอสซีจึงไม่อาจคาดเดาหรือประเมินผลที่อาจตามมาจากการขึ้นค่าโดยสารในอนาคตได้ ทั้งนี้ บีทีเอสซีขึ้นค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ (Effective Fare) ครั้งสุดท้ายในเดือนตุลาคม 2560 อยู่ที่ราคา 16 – 44 บาท

4. บริหารจัดการและกลุ่มบีทีเอสอาจไม่สามารถดำเนินการตามกลยุทธ์การเจริญเติบโตในธุรกิจขนส่งมวลชนให้ประสบความสำเร็จได้ ทั้งนี้ เพราะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ รวมถึงการเห็นชอบของรัฐบาลด้วย

ความสามารถของบริษัทจัดการและกลุ่มบีทีเอสในการดำเนินงานตามกลยุทธ์การลงทุนของกองทุนให้ประสบความสำเร็จนั้นขึ้นอยู่กับปัจจัยที่ไม่แน่นอนหลายประการ รวมถึงความสามารถในการหาโอกาสการลงทุนที่เหมาะสมและสอดคล้องกับเกณฑ์การลงทุนของกองทุน รวมทั้งการได้รับเงื่อนไขทางการเงินที่ดี ดังนั้น กองทุนจึงไม่สามารถรับรองได้ว่าการดำเนินงานตามกลยุทธ์การลงทุนของกองทุนในความเป็นจริงจะเป็นไปตามแผนที่วางไว้ หรือสามารถทำได้ภายในเวลาและค่าใช้จ่ายที่เหมาะสม

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

6. ข้อพิพาททางกฎหมาย

กองทุนไม่มีข้อพิพาททางกฎหมาย

อนึ่ง บีทีเอสซี มีข้อพิพาททางกฎหมาย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 ซึ่งเป็นคดีหรือข้อพิพาทที่ยังไม่สิ้นสุด ซึ่งเป็นคดีที่อาจมีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบีทีเอสซีอย่างมีนัยสำคัญ หรือเป็นคดีที่มีได้เกิดจากการประกอบธุรกิจโดยปกติของ บีทีเอสซี ดังนี้

1. กรุงเทพมหานครยื่นคำขอรับชำระหนี้ในคดีฟื้นฟูกิจการของบีทีเอสซี เป็นเงินประมาณ 306.5 ล้านบาท ซึ่งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์มีคำสั่งอนุญาตให้กรุงเทพมหานครได้รับชำระหนี้ค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุ ประมาณ 8.3 ล้านบาท ค่าธรรมเนียมหนังสือคำประกัน ประมาณ 12.3 ล้านบาท และยกคำร้องในมูลหนี้ค่าภาษีโรงเรือนและที่ดิน ประมาณ 72.4 ล้านบาท หนี้ค่าเช่าอาคาร ประมาณ 201.4 ล้านบาท โดยกรุงเทพมหานครได้โต้แย้งคำสั่งต่อศาลล้มละลายกลาง ซึ่งศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกเรื่อง ต่อมากรุงเทพมหานครได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลฎีกาแผนกคดีล้มละลาย โดยเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2560 ศาลฎีกามีคำพิพากษาแก่ให้กรุงเทพมหานครได้รับชำระหนี้ในการฟื้นฟูกิจการ มูลหนี้ค่าภาษีโรงเรือนและที่ดิน 63.01 ล้านบาท ค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุ 8.3 ล้านบาท ดอกเบี้ยสำหรับค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุ 3.56 ล้านบาท ค่าเช่าอาคาร 30.44 ล้านบาท และค่าธรรมเนียมหนังสือคำประกัน 12.3 ล้านบาท รวมเป็นเงินประมาณ 117.61 ล้านบาท ต่อมาในเดือนมกราคม 2561 บีทีเอสซีได้ชำระหนี้มูลหนี้ค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุ 8.3 ล้านบาท ค่าธรรมเนียมหนังสือคำประกัน 12.3 ล้านบาท รวมเป็นจำนวนเงิน 20.6 ล้านบาท (โดยไม่รวมดอกเบี้ย) และเมื่อเดือนพฤษภาคม 2561 ได้ชำระมูลหนี้ค่าภาษี

โรงเรียนและที่ดิน 63.01 ล้านบาท (โดยไม่รวมดอกเบี้ยย) ปัจจุบัน บีทีเอสชื้ออยู่ระหว่างเจรจาทาชื้อยุดิในมูลหนี้ส่วนที่เหลือคือ ค่าเช่าอาคาร และดอกเบี้ยย ซึ่งเป็นมูลหนี้เดียวกับข้อ 2.

2. บีทีเอสชื้อยุดิกรุงเทพมหานครเรียกร้องเป็นข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการให้ชำระเงินค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุ เป็นเงินประมาณ 132 ล้านบาท (ต้นเงิน 64.7 ล้านบาท เบี้ยปรับเงินเพิ่ม 67.3 ล้านบาท) และค่าธรรมเนียมหนังสือค้ำประกันสัญญาก่อสร้างอาคาร เป็นเงินประมาณ 8.2 ล้านบาท โดยบีทีเอสชื้อได้โต้แย้งว่า ตามสัญญาสัมปทาน บีทีเอสชื้อมีสิทธิใช้ที่ดินดังกล่าวในโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร โดยไม่ต้องรับภาระค่าใช้จ่ายค่าเช่า ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายอื่นใดที่เกิดขึ้น ต่อมาสถาบันอนุญาโตตุลาการได้มีคำสั่งจำหน่ายข้อพิพาทออกจากสารบบความชั่วคราว เพื่อรอฟังผลคำพิพากษาศาลฎีกาในคดีพื้นฟูกิจการที่กรุงเทพมหานครได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลฎีกาแผนกคดีล้มละลายตามข้อ 1. เนื่องจากเป็นมูลหนี้รายเดียวกัน ซึ่งเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2560 ศาลฎีกามีคำพิพากษาแก่ให้กรุงเทพมหานครได้รับชำระหนี้ในการฟื้นฟูกิจการ ตามข้อ 1. รวมเป็นเงินประมาณ 117.61 ล้านบาท โดยเมื่อเดือนกันยายน 2560 บีทีเอสชื้อได้ชำระหนี้ค่าธรรมเนียมหนังสือค้ำประกันสัญญาก่อสร้างอาคาร เป็นเงินประมาณ 8.2 ล้านบาท และกรุงเทพมหานครได้ถอนข้อเรียกร้องเรื่องค่าธรรมเนียมหนังสือค้ำประกันออกจากคดีอนุญาโตตุลาการแล้ว คงเหลือข้อเรียกร้องเรื่องเงินค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุ ซึ่งกรุงเทพมหานครและบีทีเอสชื้อ ได้ตั้งคณะอนุญาโตตุลาการพิจารณาข้อพิพาทแล้ว โดยสถาบันอนุญาโตตุลาการได้สืบพยานและเสร็จสิ้นการพิจารณาข้อพิพาทในวันที่ 13 พฤศจิกายน 2562 และเมื่อวันที่ 13 มกราคม 2563 สถาบันอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดให้บีทีเอสชื้อชำระเงินจำนวน 34.3 ล้านบาท พร้อมด้วยดอกเบี้ยยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงินดังกล่าว นับแต่วันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2544 เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้นให้แก่กรุงเทพมหานคร โดยมีเงื่อนไขว่ากรุงเทพมหานครจะบังคับตามคำชี้ขาดได้ก็ต่อเมื่อกรุงเทพมหานครได้ชำระเงินให้แก่กรมธนารักษ์เท่าที่ได้จ่ายไปจริงแต่ไม่เกินจำนวนเงินตามคำชี้ขาดแล้ว ส่วนคำขออื่นนอกจากนี้ให้ยก

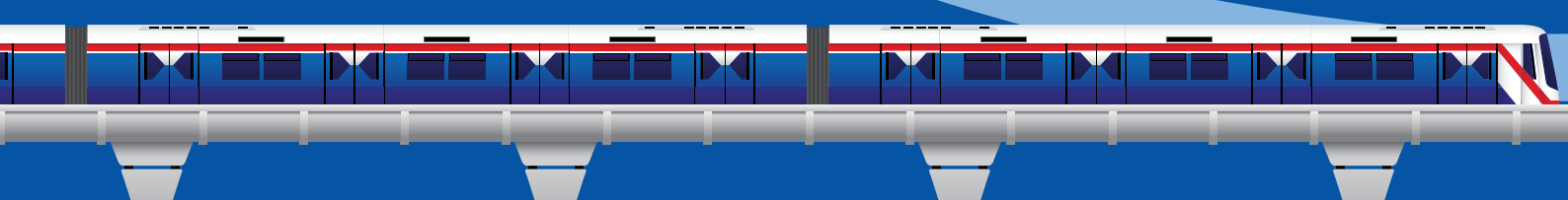
7. ข้อมูลสำคัญอื่น

โปรดดูหัวข้อ 15.2 ปัจจัยหรือเหตุการณ์ที่อาจมีผลกระทบในอนาคต



ส่วนที่ 3

การจัดการและ
การทำกับดูลกองทุน

- ▶ 8. ข้อมูลหน่วยลงทุน
 - ▶ 9. โครงสร้างการจัดการ
 - ▶ 10. การทำกับดูละกิจการ
 - ▶ 11. ความรับผิดชอบต่อสังคม
ชุมชน และสิ่งแวดล้อม
 - ▶ 12. การควบคุมภายใน และการ
บริหารจัดการความเสี่ยง
 - ▶ 13. การป้องกันความขัดแย้ง
ทางผลประโยชน์
- 

ส่วนที่ 3

การจัดการและการกำกับดูแลกองทุน

8. ข้อมูลหน่วยลงทุน

8.1 หน่วยลงทุน

8.1.1 ข้อมูลหน่วยลงทุน

จำนวนเงินลงทุนโครงการปัจจุบัน	61,416,468,000 บาท (หกหมื่นหนึ่งพันสี่ร้อยสิบหกล้านสี่แสนหกหมื่นแปดพันบาท)
• จำนวนเงินลงทุนในการเสนอขายครั้งแรก	62,510,400,000 บาท (หกหมื่นสองพันห้าร้อยสิบสี่ล้านสี่แสนบาท)
• จำนวนเงินลงทุนในการลดเงินทุน ครั้งที่ 1	445,676,000 บาท (สี่ร้อยสี่สิบล้านหกแสนเจ็ดหมื่นหกพันบาท)
• จำนวนเงินลงทุนในการลดเงินทุน ครั้งที่ 2	277,824,000 บาท (สองร้อยเจ็ดสิบล้านแปดแสนสองหมื่นสี่พันบาท)
• จำนวนเงินลงทุนในการลดเงินทุน ครั้งที่ 3	370,432,000 บาท (สามร้อยเจ็ดสิบล้านสี่แสนสามหมื่นสองพันบาท)
• จำนวนเงินลงทุนในการลดเงินทุน ครั้งที่ 4	978,172,000 บาท (เก้าร้อยเจ็ดสิบล้านหนึ่งแสนเจ็ดหมื่นสองพันบาท)
• จำนวนเงินลงทุนในการลดเงินทุน ครั้งที่ 5	1,180,752,000 บาท (หนึ่งพันหนึ่งร้อยแปดสิบล้านเจ็ดแสนห้าหมื่นสองพันบาท)
• จำนวนเงินลงทุนในการลดเงินทุน ครั้งที่ 6	711,924,000 บาท (เจ็ดร้อยสิบเอ็ดล้านเก้าแสนสองหมื่นสี่พันบาท)
• จำนวนเงินลงทุนในการลดเงินทุน ครั้งที่ 7	196,792,000 บาท (หนึ่งร้อยเก้าสิบล้านเจ็ดแสนเก้าหมื่นสองพันบาท)
• จำนวนเงินลงทุนในการลดเงินทุน ครั้งที่ 8	752,440,000 บาท (เจ็ดร้อยห้าสิบล้านสี่แสนสี่หมื่นบาท)

มูลค่าที่ตราไว้ของหน่วยลงทุน

• วันจัดตั้งกองทุน	10.8000 บาทต่อหน่วย
• หลังลดทุนจดทะเบียน ครั้งที่ 1	10.7230 บาทต่อหน่วย
• หลังลดทุนจดทะเบียน ครั้งที่ 2	10.6750 บาทต่อหน่วย
• หลังลดทุนจดทะเบียน ครั้งที่ 3	10.6110 บาทต่อหน่วย
• หลังลดทุนจดทะเบียน ครั้งที่ 4	10.4420 บาทต่อหน่วย

• หลังลดทุนจดทะเบียน ครั้งที่ 5	10.2380 บาทต่อหน่วย
• หลังลดทุนจดทะเบียน ครั้งที่ 6	10.1230 บาทต่อหน่วย
• หลังลดทุนจดทะเบียน ครั้งที่ 7	10.0810 บาทต่อหน่วย
• หลังลดทุนจดทะเบียน ครั้งที่ 8	9.9510 บาทต่อหน่วย
จำนวนหน่วยลงทุนปัจจุบัน	5,788,000,000 หน่วย (ห้าพันเจ็ดร้อยแปดสิบล้านหน่วย)
ประเภทของหน่วยลงทุน	ระบุชื่อผู้ถือหน่วยลงทุน
ราคาของหน่วยลงทุนที่เสนอขายครั้งแรก	10.8000 บาทต่อหน่วย
มูลค่าหน่วยลงทุน ณ 31 มี.ค. 2563	9.2273 บาทต่อหน่วย

8.1.2 ข้อมูลราคาหลักทรัพย์

สำหรับปี 2562/63	กระดาน Local	กระดาน Foreign
ราคาปิด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563	8.15 บาท	7.00 บาท
ราคาสูงสุดในรอบปี 2562/63	12.60 บาท	12.40 บาท
ราคาต่ำสุดในรอบปี 2562/63	6.35 บาท	3.96 บาท
มูลค่าตามราคาตลาด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563	47,172.20 ล้านบาท	40,516.00 ล้านบาท
มูลค่าการซื้อขายรวม	12,899.54 ล้านบาท	4.42 ล้านบาท
มูลค่าการซื้อขายเฉลี่ยต่อวัน	52.65 ล้านบาท	0.02 ล้านบาท
มูลค่าทรัพย์สินสุทธิ (NAV) ต่อหน่วย		
- ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562	10.3868 บาท	
- ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563	9.2273 บาท	

8.1.3 รายละเอียดเกี่ยวกับการลดทุนจดทะเบียน หรือลดมูลค่าหน่วยลงทุน

ครั้งที่	วันปิดสมุดทะเบียน	วันเฉลี่ยจ่ายเงินคืน	จำนวนเงินทุนจดทะเบียนก่อนลดมูลค่าหน่วยลงทุน		จำนวนเงินทุนจดทะเบียนที่ลดลง		จำนวนเงินทุนจดทะเบียนหลังลดมูลค่าหน่วยลงทุน	
			ต่อหน่วย (บาท)	รวม (ล้านบาท)	ต่อหน่วย (บาท)	รวม (ล้านบาท)	ต่อหน่วย (บาท)	รวม (ล้านบาท)
1.	29 ส.ค. 57	12 ก.ย. 57	10.800	62,510.400	0.077	445.676	10.723	62,064.724
2.	8 มิ.ย. 58	19 มิ.ย. 58	10.723	62,064.724	0.048	277.824	10.675	61,786.900
3.	30 พ.ค. 59	13 มิ.ย. 59	10.675	61,786.900	0.064	370.432	10.611	61,416.468
4.	10 มิ.ย. 62	24 มิ.ย. 62	10.611	61,416.468	0.169	978.172	10.442	60,438.296
5.	28 ส.ค. 62	11 ก.ย. 62	10.442	60,438.296	0.204	1,180.752	10.238	59,257.544
6.	28 พ.ย. 62	13 ธ.ค. 62	10.238	59,257.544	0.123	711.924	10.115	58,545.620
7.	28 ก.พ. 63	13 มี.ค. 63	10.115	58,545.620	0.034	196.792	10.081	58,348.828
8.	15 มิ.ย. 63	29 มิ.ย. 63	10.081	58,348.828	0.130	752.440	9.951	57,596.388
				รวม	0.849	4,914.012		

- เหตุแห่งการลดเงินทุนจดทะเบียน : - ครั้งที่ 1 – 3 กองทุนมีเงินสดส่วนเกินเนื่องมาจากการตัดจ่ายค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุนซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่เงินสด
- ครั้งที่ 4 – 8 กองทุนมีขาดทุนจากการประเมินค่าเงินลงทุนซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่เงินสด

8.2 ข้อมูลผู้ถือหน่วยลงทุน

8.2.1 กลุ่มผู้ถือหน่วยลงทุนสูงสุด 10 รายแรก

ณ วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2563

ลำดับ	รายชื่อ	จำนวนหน่วยลงทุนที่ถือ	ร้อยละของจำนวนหน่วยลงทุนที่ออกจำหน่าย
1	บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)	1,929,000,000	33.33
2	บริษัท กรุงเทพประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)	375,239,000	6.48
3	South East Asia UK (Type C) Nominees Limited	301,308,570	5.21
4	สำนักงานประกันสังคม	230,623,700	3.98
5	ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน)	225,074,300	3.89
6	บริษัท แอล เอช ไฟแนนซ์เซียล กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)	165,460,800	2.86
7	บริษัทกรุงไทย-แอกซ่า ประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)	150,987,000	2.61
8	นายศิริ กาญจนพาสน์	98,703,580	1.71
9	บริษัท ไทยประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)	74,375,000	1.28
10	บริษัท เมืองไทยประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)	66,557,300	1.15

8.2.2 ผู้ถือหน่วยลงทุนรายใหญ่ (ถือหน่วยลงทุนตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป โดยรวมกลุ่มบุคคลเดียวกันด้วย)

ลำดับ	รายชื่อ	จำนวนหน่วยลงทุนที่ถือ	ร้อยละของจำนวนหน่วยลงทุนที่ออกจำหน่าย
1	บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)	1,929,000,000	33.33

8.2.3 กลุ่มผู้ถือหน่วยลงทุนรายใหญ่ที่โดยพฤติการณ์มีอิทธิพลต่อการกำหนดนโยบายการจัดการ หรือการดำเนินงานของบริษัทจัดการ

- ไม่มี -

8.3 การจ่ายผลตอบแทนของกองทุน

8.3.1 นโยบายการจ่ายผลตอบแทน : การจ่ายเงินปันผล และการลดเงินทุนจดทะเบียน

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

กองทุนมีนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนมากกว่าปีละ 1 ครั้งในกรณีที่กองทุนมีกำไรสะสมเพียงพอ

- (1) การจ่ายเงินปันผลใดๆ จะจ่ายให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุน เมื่อรวมแล้วในแต่ละรอบปีบัญชีไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 ของกำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้ว ภายใน 90 วันนับแต่วันสิ้นรอบบัญชีที่มีการจ่ายเงินปันผล หรือวันสิ้นรอบระยะเวลาบัญชีที่มีการจ่ายเงินปันผลนั้น แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ภายใต้กฎหมายหลักทรัพย์

“กำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้ว” หมายถึงกำไรสุทธิของกองทุน ที่ทำการปรับปรุงด้วยรายการดังต่อไปนี้

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

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

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

ในกรณีที่มีการแก้ไขหรือกำหนดเพิ่มเติมซึ่งกฎหมายหลักทรัพย์ที่เกี่ยวกับการจ่ายเงินปันผลของกองทุนในอนาคต บริษัทจัดการจะปฏิบัติให้เป็นไปตามนั้น

เงื่อนไขเพิ่มเติม:

ในการพิจารณาจ่ายเงินปันผล ถ้าเงินปันผลที่จะประกาศจ่ายต่อหน่วยลงทุนระหว่างปีบัญชีมีมูลค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับ 0.10 บาท บริษัทจัดการสงวนสิทธิ์ที่จะไม่จ่ายเงินปันผลในครั้งนั้นและให้ยกไปจ่ายเงินปันผลพร้อมกันในช่วงถัดไป

นโยบายการลดเงินทุนจดทะเบียน

การลดเงินทุนจดทะเบียนของกองทุน บริษัทจัดการอาจกระทำได้เฉพาะเมื่อเข้ากรณีดังต่อไปนี้

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

บริษัทจัดการจะต้องดำเนินการลดเงินทุนจดทะเบียนของกองทุนโดยไม่ชักช้า ในกรณีที่กองทุนมีการเพิ่มเงินทุนจดทะเบียนเพื่อลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติมแล้ว แต่ไม่สามารถได้มาซึ่งทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวได้

การลดเงินทุนจดทะเบียนของกองทุน บริษัทจัดการอาจกระทำโดยการลดมูลค่าหน่วยลงทุนหรือลดจำนวนหน่วยลงทุน และจะเฉลี่ยเงินคืนแก่ผู้ถือหน่วยลงทุนที่มีชื่ออยู่ในสมุดทะเบียน ณ วันปิดสมุดทะเบียนพักการโอนหน่วยลงทุนโดยไม่หักเงินที่เฉลี่ยคืนดังกล่าวจากกำไรสะสมของกองทุน

8.3.2 ประวัติการจ่ายเงินปันผล และการจ่ายคืนเงินทุน

ประวัติการจ่ายเงินปันผล

สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 (วันจดทะเบียนจัดตั้งกองทุน) ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2563

ครั้งที่	ผลการดำเนินงานงวด	อัตราเงินปันผล (บาท/หน่วย)	วันปิดสมุดทะเบียน	วันจ่ายเงินปันผล
1.	17 เม.ย. 56 – 30 มิ.ย. 56	0.117	3 ก.ย. 56	17 ก.ย. 56
2.	1 ก.ค. 56 – 30 ก.ย. 56	0.158	29 พ.ย. 56	13 ธ.ค. 56
3.	1 ต.ค. 56 – 31 ธ.ค. 56	0.150	28 ก.พ. 57	14 มี.ค. 57
4.	1 ม.ค. 57 – 31 มี.ค. 57	0.154	9 มิ.ย. 57	20 มิ.ย. 57
5.	1 เม.ย. 57 – 30 มิ.ย. 57	0.151	29 ส.ค. 57	12 ก.ย. 57
6.	1 ก.ค. 57 – 30 ก.ย. 57	0.156	28 พ.ย. 57	12 ธ.ค. 57
7.	1 ต.ค. 57 – 31 ธ.ค. 57	0.161	27 ก.พ. 58	13 มี.ค. 58
8.	1 ม.ค. 58 – 31 มี.ค. 58	0.138	8 มิ.ย. 58	19 มิ.ย. 58
9.	1 เม.ย. 58 – 30 มิ.ย. 58	0.168	24 ส.ค. 58	4 ก.ย. 58
10.	1 ก.ค. 58 – 30 ก.ย. 58	0.179	23 พ.ย. 58	4 ธ.ค. 58
11.	1 ต.ค. 58 – 31 ธ.ค. 58	0.178	25 ก.พ. 59	10 มี.ค. 59
12.	1 ม.ค. 59 – 31 มี.ค. 59	0.167	30 พ.ค. 59	13 มิ.ย. 59
13.	1 เม.ย. 59 – 30 มิ.ย. 59	0.189	22 ส.ค. 59	5 ก.ย. 59

ครั้งที่	ผลการดำเนินงานงวด	อัตราเงินปันผล (บาท/หน่วย)	วันปิดสมุดทะเบียน	วันจ่ายเงินปันผล
14.	1 ก.ค. 59 – 30 ก.ย. 59	0.188	21 พ.ย. 59	6 ธ.ค. 59
15.	1 ต.ค. 59 – 31 ธ.ค. 59	0.188	24 ก.พ. 60	10 มี.ค. 60
16.	1 ม.ค. 60 – 31 มี.ค. 60	0.207	6 มิ.ย. 60	20 มิ.ย. 60
17.	1 เม.ย. 60 – 30 มิ.ย. 60	0.192	31 ส.ค. 60	14 ก.ย. 60
18.	1 ก.ค. 60 – 30 ก.ย. 60	0.203	27 พ.ย. 60	12 ธ.ค. 60
19.	1 ต.ค. 60 – 31 ธ.ค. 60	0.203	28 ก.พ. 61	14 มี.ค. 61
20.	1 ม.ค. 61 – 31 มี.ค. 61	0.200	11 มิ.ย. 61	25 มิ.ย. 61
21.	1 เม.ย. 61 – 30 มิ.ย. 61	0.196	28 ส.ค. 61	11 ก.ย. 61
22.	1 ก.ค. 61 – 30 ก.ย. 61	0.209	28 พ.ย. 61	13 ธ.ค. 61
23.	1 ต.ค. 61 – 31 ธ.ค. 61	0.206	28 ก.พ. 62	14 มี.ค. 62
24.	1 ก.ค. 62 – 30 ก.ย. 62	0.103	28 พ.ย. 62	13 ธ.ค. 62
25.	1 ต.ค. 62 – 31 ธ.ค. 62	0.181	28 ก.พ. 63	13 มี.ค. 63
รวม		4.342		

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

ประวัติการจ่ายคืนเงินทุน

ครั้งที่	วันปิด สมุด ทะเบียน	วันเฉลี่ย จ่ายเงิน คืน	จำนวนเงินทุน จดทะเบียน ก่อนลดมูลค่า หน่วยลงทุน		จำนวนเงินทุน จดทะเบียน ที่ลดลง		จำนวนเงินทุน จดทะเบียน หลังลดมูลค่า หน่วยลงทุน	
			ต่อหน่วย (บาท)	รวม (ล้านบาท)	ต่อหน่วย (บาท)	รวม (ล้านบาท)	ต่อหน่วย (บาท)	รวม (ล้านบาท)
1.	29 ส.ค. 57	12 ก.ย. 57	10.800	62,510.400	0.077	445.676	10.723	62,064.724
2.	8 มิ.ย. 58	19 มิ.ย. 58	10.723	62,064.724	0.048	277.824	10.675	61,786.900
3.	30 พ.ค. 59	13 มิ.ย. 59	10.675	61,786.900	0.064	370.432	10.611	61,416.468
4.	10 มิ.ย. 62	24 มิ.ย. 62	10.611	61,416.468	0.169	978.172	10.442	60,438.296
5.	28 ส.ค. 62	11 ก.ย. 62	10.442	60,438.296	0.204	1,180.752	10.238	59,257.544
6.	28 พ.ย. 62	13 ธ.ค. 62	10.238	59,257.544	0.123	711.924	10.115	58,545.620
7.	28 ก.พ. 63	13 มี.ค. 63	10.115	58,545.620	0.034	196.792	10.081	58,348.828
8.	15 มิ.ย. 63	29 มิ.ย. 63	10.081	58,348.828	0.130	752.440	9.951	57,596.388
			รวม		0.849	4,914.012		

เหตุแห่งการลดเงินทุนจดทะเบียน : - ครั้งที่ 1-3 กองทุนมีเงินสดส่วนเกินเนื่องมาจากการตัดจ่ายค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุนซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่เงินสด

- ครั้งที่ 4 - 8 กองทุนมีขาดทุนจากการประเมินค่าเงินลงทุนซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่เงินสด

9. โครงสร้างการจัดการ

9.1 บริษัทจัดการ

9.1.1 ชื่อ ที่อยู่ เลขทะเบียนบริษัท หมายเลขโทรศัพท์และโทรสาร และเว็บไซต์

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

9.1.2 โครงสร้างการบริหารจัดการ รายชื่อผู้ถือหุ้น รายชื่อกรรมการ ผู้บริหาร และผู้จัดการกองทุน โครงสร้างองค์กร



รายชื่อผู้ถือหุ้น

รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	ร้อยละ
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	749,996	75.0
บริษัท กรุงเทพประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)	100,000	10.0
Asia Financial Holdings Ltd.	100,000	10.0
บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน)	50,000	5.0
นายเชิดชู โสภณพนิช	3	0.0
นางวรวรรณ ธาราภูมิ	1	0.0
รวม	1,000,000	100.0

รายชื่อกรรมการ

คณะกรรมการบริษัท

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

คณะกรรมการบริหาร

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

รายชื่อผู้บริหาร

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

รายชื่อผู้จัดการกองทุน

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

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

9.1.3 หน้าที่และความรับผิดชอบของบริษัทจัดการและผู้จัดการกองทุน

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

บริษัทจัดการและผู้จัดการกองทุน มีหน้าที่และความรับผิดชอบที่จะต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

(1) การบริหารจัดการกองทุน

ในการบริหารและจัดการกองทุนบริษัทจัดการและผู้จัดการกองทุนต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

- (ก) จัดการกองทุนให้เป็นไปตามโครงการจัดการกองทุนที่ได้รับอนุมัติจาก สำนักงานคณะกรรมการ กสท. ตลอดจนข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการ มติของผู้ถือหน่วยลงทุน หนังสือ ชี้ชวน กฎหมายหลักทรัพย์ และข้อตกลงต่าง ๆ ซึ่งกองทุนเข้าเป็นคู่สัญญาอย่างเคร่งครัด รวมถึง ปฏิบัติตามบทบัญญัติในมาตรา 125 แห่งพรบ. หลักทรัพย์
- (ข) จัดให้มีข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการ สัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์ และ หนังสือชี้ชวน ที่มีสาระไม่ต่างจากข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการ สัญญาแต่งตั้ง ผู้ดูแลผลประโยชน์ และหนังสือชี้ชวนฉบับร่างที่ยื่นต่อสำนักงานคณะกรรมการ กสท.
- (ค) จัดให้กองทุนมีลักษณะไม่ต่างไปจากสาระสำคัญที่แสดงไว้ล่าสุดต่อสำนักงานคณะกรรมการ กสท. ตลอดอายุของกองทุน และในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงลักษณะของกองทุน บริษัทจัดการ ต้องดำเนินการให้กองทุนมีลักษณะเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในประกาศ ทน. 1 /2554
- (ง) แก้ไขเพิ่มเติมโครงการจัดการกองทุน หรือแก้ไขวิธีการจัดการตามข้อกำหนด เงื่อนไข และหลักเกณฑ์ ที่ระบุไว้ในโครงการจัดการกองทุน และดำเนินการให้การแก้ไขเพิ่มเติมโครงการจัดการกองทุน หรือแก้ไขวิธีการจัดการเป็นไปตามบทบัญญัติในมาตรา 129 แห่งพรบ. หลักทรัพย์
- (จ) จัดส่ง แจกจ่าย และเปิดเผยหนังสือชี้ชวน และโครงการจัดการกองทุน และข้อผูกพันระหว่าง ผู้ถือหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการ (ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของหนังสือชี้ชวน) ตามหลักเกณฑ์และ วิธีการดังต่อไปนี้
 - (1) บริษัทจัดการจะต้องเปิดเผยร่างหนังสือชี้ชวนที่ยื่นต่อสำนักงานคณะกรรมการ กสท. ต่อผู้ลงทุน ด้วยวิธีการที่ผู้ลงทุนสามารถเข้าถึงได้ก่อนวันเริ่มเสนอขายหน่วยลงทุน โดยร่าง หนังสือชี้ชวนดังกล่าวต้องมีข้อมูลที่ครบถ้วน ถูกต้อง เพียงพอ และไม่ก่อให้เกิดความเข้าใจ คลาดเคลื่อน
 - (2) จัดส่งหนังสือชี้ชวนที่มีสาระสำคัญไม่ต่างจากฉบับร่างให้แก่สำนักงานคณะกรรมการ กสท. ไม่น้อยกว่าหนึ่งวันทำการก่อนการเริ่มจัดส่งหรือแจกจ่ายหนังสือชี้ชวนแก่ผู้ลงทุน และจัดส่ง หนังสือชี้ชวนดังกล่าวผ่านระบบเผยแพร่ข้อมูลหนังสือชี้ชวนและรายงานกองทุน (Mutual Fund Report and Prospectus System (“MRAP”))
 - (3) จัดส่งหรือแจกจ่ายหนังสือชี้ชวนแก่ผู้ลงทุนที่สนใจจะลงทุนในหน่วยลงทุน โดยต้องมีระยะเวลาที่พอสมควรแก่การที่ผู้ลงทุนจะศึกษาข้อมูลในหนังสือชี้ชวนก่อนการตัดสินใจลงทุนใน หน่วยลงทุน ทั้งนี้ เมื่อรวมกับระยะเวลาการเปิดเผยร่างหนังสือชี้ชวนตาม (1) ต้องไม่น้อยกว่า 14 วัน
- (ฉ) ในการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับการเสนอขายหน่วยลงทุนโดยการโฆษณา ต้องให้ข้อมูลที่ถูกต้อง และไม่มีลักษณะที่ทำให้ผู้ลงทุนสำคัญผิด และการโฆษณาต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการโฆษณาเพื่อสนับสนุนการขายหน่วยลงทุนตามที่สำนักงานคณะกรรมการ กสท. กำหนด

- (ข) ในกรณีที่บริษัทจัดการประสงค์จะตั้งบริษัทจัดจำหน่ายหน่วยลงทุนเป็นผู้ทำหน้าที่ในการจัดจำหน่ายหน่วยลงทุน บริษัทจัดจำหน่ายหน่วยลงทุนดังกล่าวต้องไม่มีความสัมพันธ์กับผู้ที่จะจำหน่าย จ่าย โอน ให้เช่า หรือให้สิทธิในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่กองทุนจะลงทุนในลักษณะของการเป็นกลุ่มบุคคลเดียวกัน
- (ช) ประชาสัมพันธ์การขายหน่วยลงทุนอย่างกว้างขวางเพื่อให้มีการกระจายข้อมูลเกี่ยวกับการเสนอขายหน่วยลงทุนต่อประชาชนอย่างแพร่หลาย
- (ฌ) ในการจัดการทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน บริษัทจัดการต้องดำเนินการและควบคุมดูแลให้การจัดการเป็นไปตามสาระสำคัญที่ได้ระบุไว้ในโครงการจัดการกองทุน และบริษัทจัดการต้องจัดทำข้อกำหนดในเอกสารสัญญาที่เข้าทำหรือจะเข้าทำเกี่ยวกับการจัดการทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้ผู้เช่า ผู้รับสิทธิ หรือผู้รับจ้างที่นำทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานของกองทุนไปจัดหาผลประโยชน์ มีหน้าที่รายงานข้อเท็จจริงและเหตุผลต่อบริษัทจัดการโดยไม่ชักช้า เมื่อมีเหตุการณ์หรือการเปลี่ยนแปลงใด ๆ อันอาจมีผลกระทบต่อมูลค่าทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน
- (ญ) ได้มาเพิ่มเติมและจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน ให้เป็นไปตามข้อกำหนดในโครงการจัดการกองทุนและตามกฎหมายหลักทรัพย์
- (ฎ) ในการจัดหาผลประโยชน์จากทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานกองทุนจะไม่ประกอบกิจการโครงสร้างพื้นฐานเอง โดยจะจัดหาผลประโยชน์จากทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานโดยการให้เช่า ให้สิทธิ หรือให้ผู้อื่นดำเนินการเท่านั้น และบริษัทจัดการต้องดำเนินการให้การจัดหาผลประโยชน์จากทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานเป็นไปตามข้อกำหนดในโครงการจัดการกองทุนและตามกฎหมายหลักทรัพย์
- (ฏ) ดำเนินการให้เป็นไปตามประกาศ กสท. หรือ สำนักงานคณะกรรมการ กสท. ที่เกี่ยวข้อง ในกรณีที่ปรากฏข้อเท็จจริงแก่บริษัทจัดการว่ามีบุคคลใดหรือกลุ่มบุคคลเดียวกันใดถือหน่วยลงทุน ณ ขณะใดขณะหนึ่ง รวมกันเกินหนึ่งในสามของจำนวนหน่วยลงทุนที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของกองทุน
- (ฐ) ดำเนินการที่จำเป็นเพื่อควบคุมดูแลและให้มั่นใจได้ว่าการถือหน่วยลงทุนของผู้ลงทุนต่างตัว ณ ขณะใดขณะหนึ่ง ภายหลังการเสนอขายหน่วยลงทุนของกองทุนไม่เกินสัดส่วนที่บังคับใช้
- (ฑ) เพิ่มหรือลดเงินทุนจดทะเบียนของกองทุนให้เป็นไปตามข้อกำหนดในโครงการจัดการกองทุนและตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในประกาศ ทน. 1/2554 ตลอดจนหลักเกณฑ์อื่นๆ ที่ประกาศใช้บังคับโดย กสท. สำนักงานคณะกรรมการ กสท. หรือตลาดหลักทรัพย์
- (ฒ) จ่ายผลตอบแทนการลงทุนหรือเงินแบ่งปันส่วนทุนจากกองทุนให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในโครงการจัดการกองทุนและข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการ รวมทั้งเป็นไปตามกฎหมายหลักทรัพย์
- (ณ) จัดให้มีการประเมินค่าทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่กองทุนจะได้มา และการประเมินค่าทรัพย์สินดังกล่าวในครั้งถัดๆ มาให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในโครงการจัดการกองทุนและตามกฎหมายหลักทรัพย์ที่กำหนดไว้

- (ด) ปฏิบัติตามเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ที่กรมสรรพากรกำหนดเพื่อให้ผู้ถือหน่วยลงทุนได้รับยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินปันผลที่ได้รับจากกองทุนตามที่กฎหมายกำหนด
- (ต) ดำเนินการเลิกกองทุนให้เป็นไปตามโครงการจัดการกองทุนและกฎหมายหลักทรัพย์
- (ถ) จัดให้มีและคงไว้ซึ่งระบบงานที่เหมาะสมสำหรับการบริหารจัดการและจัดการกองทุน อย่างน้อยในเรื่องดังต่อไปนี้
 - (1) การคัดเลือกและดูแลบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของกองทุน ให้มีความรู้ความสามารถที่เหมาะสมกับการบริหารจัดการกองทุน
 - (2) การวิเคราะห์และศึกษาความเป็นไปได้ของการจัดตั้งกองทุน รวมทั้งการตรวจสอบและสอบทาน (การทำ due diligence) ทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่จะลงทุน ตลอดจนการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับการจัดตั้งกองทุนและทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่ถูกต้อง และเพียงพอต่อการตัดสินใจลงทุนของผู้ลงทุน และ
 - (3) การกำกับดูแลบริหารจัดการและความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้เป็นไปตามโครงการจัดการกองทุนและเพื่อรักษาผลประโยชน์ของผู้ถือหน่วยลงทุน
- (ท) บริษัทจัดการจะต้องบริหารจัดการกองทุนด้วยตนเอง และไม่มอบหมายอำนาจให้บุคคลอื่นใด เว้นแต่บริษัทจัดการอาจมอบหมายให้ผู้อื่นบริหารจัดการกองทุนเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการลงทุน และการจัดหาผลประโยชน์ในทรัพย์สินอื่นที่มีใช้ทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน และการปฏิบัติการดำเนินงานสนับสนุน ทั้งนี้การมอบหมายดังกล่าว (หากมี) ต้องเป็นไปตามกฎหมายหลักทรัพย์
- (ธ) ในการจัดการทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นสิทธิในการรับประโยชน์จากรายได้ในอนาคต (อันรวมถึงรายได้สุทธิ) หรือสิทธิตามสัญญาแบ่งรายได้ บริษัทจัดการต้องติดตามและตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของส่วนแบ่งรายได้ที่กองทุนได้รับอย่างสม่ำเสมอ หากพบความผิดพลาดหรือข้อบกพร่องที่อาจทำให้กองทุนไม่ได้รับส่วนแบ่งรายได้ที่ถูกต้องครบถ้วนตามข้อตกลง บริษัทจัดการต้องดำเนินการหรือมอบหมายให้ผู้เชี่ยวชาญดำเนินการให้ผู้ประกอบกิจการโครงสร้างพื้นฐานปรับปรุงแก้ไขข้อผิดพลาดดังกล่าว
- (ณ) ในกรณีที่บริษัทจัดการมีพันธสัญญา หรือข้อตกลงกับรัฐต่างประเทศ หรือหน่วยงานของรัฐต่างประเทศ หรือมีความจำเป็นจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายของรัฐต่างประเทศ ไม่ว่าที่เกิดขึ้นแล้ว ในขณะนี้หรือจะเกิดขึ้นในอนาคต เช่น ดำเนินการตาม Foreign Account Tax Compliance Act (FATCA) ของประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นต้น บริษัทจัดการสงวนสิทธิที่จะปฏิบัติการและดำเนินการต่างๆ เพื่อให้เป็นไปตามพันธสัญญา หรือข้อตกลง หรือกฎหมายของรัฐต่างประเทศนั้น ซึ่งรวมถึง การเปิดเผยข้อมูลต่างๆ ของผู้ถือหน่วยลงทุน การหักภาษี ณ ที่จ่ายจากเงินได้ของผู้ถือหน่วยลงทุน ตลอดจนมีสิทธิดำเนินการอื่นใดเท่าที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติตามพันธสัญญา หรือข้อตกลง หรือกฎหมายของรัฐต่างประเทศ
- (บ) ดำเนินการอื่นๆ เพื่อให้เป็นไปตามและบรรลุวัตถุประสงค์ของกองทุน และรักษาผลประโยชน์ของผู้ถือหน่วยลงทุนภายใต้ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของบริษัทจัดการ แต่ทั้งนี้ การดำเนินการดังกล่าวต้องไม่ขัดหรือแย้งกับกฎหมายหลักทรัพย์ และ/หรือกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

(2) การลงทุน

- (ก) เข้าทำสัญญาเพื่อให้ได้มาซึ่งทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานในนามของกองทุนภายใน 6 เดือน นับแต่วันจดทะเบียนกองทุน โดยคิดเป็นมูลค่าไม่น้อยกว่า 1,500,000,000 บาท และไม่น้อยกว่า ร้อยละ 75 ของมูลค่าทรัพย์สินรวมของกองทุน
- (ข) ดำรงมูลค่าการลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลาบัญชีประจำปี โดยมีมูลค่ารวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 75 ของมูลค่าทรัพย์สินรวมของกองทุน (เว้นแต่รอบระยะเวลาบัญชีสุดท้ายของอายุกองทุน หรือตามที่ กสท. เห็นชอบ)
- (ค) ดำรงมูลค่าการลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน โดยมีมูลค่ารวมกันไม่น้อยกว่า 1,500,000,000 บาท และไม่น้อยกว่าร้อยละ 75 ของมูลค่าทรัพย์สินรวมของกองทุนภายในระยะเวลา 1 ปีหลังจากการจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน
- (ง) ดำเนินการให้กองทุนไม่ลงทุนในทรัพย์สินอื่นที่ไม่ใช่ทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน เว้นแต่ทรัพย์สินอื่นที่ กสท. อนุญาตให้กองทุนสามารถลงทุนหรือมีไว้ได้ และดำเนินการให้การลงทุนของกองทุนในทรัพย์สินอื่นดังกล่าวเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้เกี่ยวกับอัตราส่วนการลงทุน

(3) การเรียกเก็บและชำระเงินของกองทุน

- (ก) ดำเนินการเกี่ยวกับการเรียกเก็บและชำระค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่าย และ/หรือเงินตอบแทนอื่นใดจากกองทุนให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในโครงการจัดการกองทุน

(4) การแต่งตั้งบุคคลที่เกี่ยวข้องเพื่อการบริหารจัดการกองทุน

- (ก) จัดให้มีคณะกรรมการที่ปรึกษาการลงทุนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในประกาศ ทน. 1 /2554 และแต่งตั้งบุคคลเข้าแทนที่กรรมการในคณะกรรมการที่ปรึกษาการลงทุน ซึ่งต้องเป็นบุคคลที่มีคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายหลักทรัพย์ และเป็นไปตามข้อกำหนดที่กำหนดไว้ในโครงการจัดการกองทุน
- (ข) จัดให้มีการแต่งตั้งบุคลากรที่มีคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้ในประกาศที่เกี่ยวข้องซึ่งออกตามพรบ. หลักทรัพย์ และได้รับความเห็นชอบจาก กสท. หรือสำนักงานคณะกรรมการ กสท. เป็นผู้จัดการกองทุนเพื่อปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายและประกาศเกี่ยวกับการจัดตั้งและจัดการกองทุนโครงสร้างพื้นฐานที่ใช้บังคับกับบริษัทจัดการ และปฏิบัติหน้าที่โดยยึดมั่นในจรรยาบรรณและมาตรฐานในการประกอบวิชาชีพที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการ กสท. บริษัทจัดการจะต้องรายงานการแต่งตั้งและการสิ้นสุดการแต่งตั้งผู้จัดการกองทุนต่อสำนักงานคณะกรรมการ กสท. ตามประกาศที่เกี่ยวข้องของสำนักงานคณะกรรมการ กสท. รวมทั้งเปิดเผยรายชื่อผู้จัดการกองทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนทราบโดยเปิดเผยไว้ในรายงานหรือเอกสารที่จัดส่งให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง และเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทจัดการ ทั้งนี้ ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงข้อมูล ให้บริษัทจัดการปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบันภายในสิบสี่วันนับแต่วันที่มีการเปลี่ยนแปลง
- (ค) แต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์และเปลี่ยนตัวผู้ดูแลผลประโยชน์โดยการแต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์รายใหม่ (เมื่อผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนมีมติให้แต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์รายใหม่) ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายหลักทรัพย์กำหนดและเป็นไปตามข้อกำหนดที่ระบุไว้ในโครงการจัดการกองทุน

- (ง) แต่งตั้งนายทะเบียน และเปลี่ยนตัวนายทะเบียนโดยการแต่งตั้งนายทะเบียนรายใหม่ ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายหลักทรัพย์กำหนด และแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องถึงการแต่งตั้งนายทะเบียน ตลอดจนติดตามตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของนายทะเบียนให้เป็นไปตามข้อกำหนดเกี่ยวกับทะเบียนผู้ถือหน่วยลงทุนตามประกาศของสำนักงานคณะกรรมการ กสท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำทะเบียนผู้ถือหน่วยลงทุน ตลอดจนข้อกำหนดและเงื่อนไขในสัญญาแต่งตั้งนายทะเบียนผู้ถือหน่วยลงทุน
- (จ) แต่งตั้งนิติบุคคลที่มีประสบการณ์และความรู้ความเชี่ยวชาญในการประเมินค่าทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานเป็นผู้ประเมินค่าซึ่งจะประเมินค่าทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานตามกฎหมายหลักทรัพย์
- (ฉ) แต่งตั้งที่ปรึกษา (หากมี) เพื่อปฏิบัติหน้าที่เป็นที่ปรึกษาของบริษัทจัดการ และ/หรือ ของกองทุนหรือบุคคลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องและจำเป็นเพื่อปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับกองทุน อาทิ ที่ปรึกษาทางการเงินและที่ปรึกษากฎหมาย
- (ช) แต่งตั้งผู้สอบบัญชีของกองทุน ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีที่อยู่ในบัญชีที่สำนักงานคณะกรรมการ กสท. ให้ความเห็นชอบ และเปลี่ยนตัวผู้สอบบัญชีใหม่ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังกล่าว
- (ซ) แต่งตั้งผู้ชำระบัญชีของกองทุนโดยความเห็นชอบของสำนักงานคณะกรรมการ กสท. เพื่อทำหน้าที่เก็บรวบรวมและแบ่งทรัพย์สินของกองทุนให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุน รวมถึงปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ที่กำหนดไว้ในกฎหมายหลักทรัพย์ และดำเนินการอย่างอื่นเท่าที่จำเป็นเพื่อให้การชำระบัญชีเสร็จสิ้น เมื่อมีการเลิกกองทุน
- (ณ) จัดให้มีผู้ติดต่อกับผู้ลงทุนซึ่งได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการ กสท. เพื่อทำหน้าที่ขายหน่วยลงทุนหรือให้คำแนะนำกับผู้ลงทุนรายย่อย

(5) หน้าที่ความรับผิดชอบอื่น ๆ

- (ก) จัดให้มีการยื่นคำขอจดทะเบียนกองทรัสต์สินอันได้แก่เงินที่ได้รับจากการจำหน่ายหน่วยลงทุนเป็นกองทุนต่อสำนักงานคณะกรรมการ กสท. ภายใน 15 วันทำการนับแต่วันปิดการเสนอขายหน่วยลงทุน ทั้งนี้ ตามมาตรา 124 แห่ง พ.ร.บ. หลักทรัพย์ และประกาศที่ออกโดยอาศัยอำนาจแห่งกฎหมายดังกล่าว
- (ข) จัดให้มีการยื่นคำขอจดทะเบียนหน่วยลงทุนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน ต่อตลาดหลักทรัพย์ภายใน 30 วันนับแต่วันจดทะเบียนกองทุน หรือนับแต่วันปิดการเสนอขายหน่วยลงทุนเพิ่มเติมเพื่อการเพิ่มเงินทุนของกองทุน แล้วแต่กรณี
- (ค) ดูแลให้ข้อมูลพินระหว่างผู้ถือหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการและโครงการจัดการกองทุนเป็นไปตามกฎหมายหลักทรัพย์ ตลอดจนประกาศ กฎ และคำสั่งที่ออกโดยอาศัยอำนาจแห่งกฎหมายดังกล่าวตลอดเวลา โดยในกรณีที่ข้อกำหนดในข้อมูลพินระหว่างผู้ถือหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการหรือโครงการจัดการกองทุนขัดหรือแย้งกับหลักเกณฑ์ในกฎหมายหลักทรัพย์ และ/หรือประกาศ กฎ และ/หรือคำสั่งนั้น ให้บริษัทจัดการดำเนินการเพื่อให้มีการแก้ไขข้อมูลพินระหว่างผู้ถือหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการ และ/หรือ โครงการจัดการกองทุนโดยไม่ชักช้า
- (ง) เรียกประชุมผู้ถือหน่วยลงทุนและขอมติจากผู้ถือหน่วยลงทุนโดยให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อมูลพินระหว่างผู้ถือหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการ โครงการจัดการกองทุน และกฎหมายหลักทรัพย์

- (จ) ในการขอมติจากผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน บริษัทจัดการต้องแสดงข้อมูลเพื่อประกอบการตัดสินใจของผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนอย่างเพียงพอ ซึ่งรวมถึงความเห็นของบริษัทจัดการและผู้ดูแลผลประโยชน์ในเรื่องที่ขอมติ และผลกระทบที่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนอาจได้รับการลงมติในเรื่องดังกล่าว
- (ฉ) ให้ความเห็นเกี่ยวกับเรื่องของบริษัทจัดการต้องให้ความเห็นตามกฎหมายหลักทรัพย์ ซึ่งรวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียงความสมเหตุสมผลของการประเมินค่าทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน และในเรื่องที่จะต้องได้รับมติอนุมัติจากผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน
- (ช) ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนร้องขอให้บริษัทจัดการออกไปหน่วยลงทุนหรือหลักฐานแสดงสิทธิในหน่วยลงทุน บริษัทจัดการจะออกหรือจัดให้มีการออกไปหน่วยลงทุนหรือหลักฐานแสดงสิทธิในหน่วยลงทุนที่เป็นปัจจุบันโดยมีข้อมูลที่จำเป็นและเพียงพอเพื่อให้ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนใช้เป็นหลักฐานแสดงสิทธิของผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนและใช้อ้างอิงต่อบริษัทจัดการและบุคคลอื่นได้ ทั้งนี้ เป็นไปตามข้อกำหนดในข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการ
- (ซ) ดำเนินการกำกับดูแลและตรวจสอบให้บุคลากรของบริษัทจัดการปฏิบัติงานตามกฎหมายหลักทรัพย์และหลักเกณฑ์ที่ออกตามกฎหมายดังกล่าว รวมทั้งจรรยาบรรณและมาตรฐานการปฏิบัติงานที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการ กสท.
- (ณ) อำนาจความสะดวกแก่ผู้ดูแลผลประโยชน์หรือบุคคลที่ได้รับมอบหมายจากผู้ดูแลผลประโยชน์ เพื่อให้บุคคลดังกล่าวสามารถปฏิบัติหน้าที่ของตนในส่วนที่เกี่ยวกับกองทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- (ญ) จัดทำบัญชีและเก็บทรัพย์สินของกองทุนโดยแยกไว้ต่างหากจากทรัพย์สินของบริษัทจัดการ และนำทรัพย์สินของกองทุนและผลประโยชน์ที่ได้จากการนำทรัพย์สินของกองทุนไปลงทุนไปฝากไว้กับผู้ดูแลผลประโยชน์
- (ฎ) จัดทำบัญชีแสดงการลงทุนของกองทุนให้เป็นไปตามกฎหมายหลักทรัพย์
- (ฏ) จัดให้มีทะเบียนผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในกฎหมายหลักทรัพย์
- (ฐ) จัดทำรายงานการลงทุนของกองทุนให้ผู้ดูแลผลประโยชน์ทราบ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในกฎหมายหลักทรัพย์
- (ฑ) จัดทำมูลค่าทรัพย์สิน มูลค่าทรัพย์สินสุทธิ และมูลค่าของหน่วยลงทุน และเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในกฎหมายหลักทรัพย์
- (ฒ) จัดทำงบการเงินของกองทุนตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในกฎหมายหลักทรัพย์ และนำส่งงบการเงินต่อตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงจัดส่งหนังสือรับรองงบการเงินและบทสรุปประเภทรายงานของผู้สอบบัญชีต่อสำนักงานคณะกรรมการ กสท. พร้อมกับการจัดส่งงบการเงิน
- (ณ) จัดทำรายงานประจำปีของกองทุนโดยมีข้อมูลตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายหลักทรัพย์ และส่งให้ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน สำนักงานคณะกรรมการ กสท. และตลาดหลักทรัพย์ ภายใน 4 เดือนนับแต่วันสิ้นสุดรอบระยะเวลาบัญชีของกองทุน
- (ด) จัดทำแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปีของกองทุน โดยมีข้อมูลตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในประกาศที่เกี่ยวข้อง ส่งให้สำนักงานคณะกรรมการ กสท. และตลาดหลักทรัพย์ ภายใน 3 เดือนนับแต่วันสิ้นสุดรอบระยะเวลาบัญชีของกองทุน

- (ด) ในกรณีที่รายได้หรือกำไรสุทธิตามงบการเงินงวดใดมีความแตกต่างจากงบการเงินในงวดเดียวกันของปีก่อนเกินกว่าร้อยละ 20 บริษัทจัดการต้องเปิดเผยสาเหตุการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวต่อตลาดหลักทรัพย์พร้อมกับการเปิดเผยงบการเงิน รวมถึงจัดทำการวิเคราะห์และคำอธิบายระหว่างกาลของฝ่ายจัดการ (Interim Management Discussion and Analysis) โดยอย่างน้อยให้แสดงถึงสาเหตุและปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดความแตกต่าง รวมทั้งผลกระทบที่เกิดจากปัจจัยดังกล่าวและส่งต่อสำนักงานคณะกรรมการ กสท. พร้อมกับการจัดส่งงบการเงิน
- (ด) ในกรณีที่กองทุน มีการลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นโครงการที่ไม่แล้วเสร็จ บริษัทจัดการจะจัดทำรายงานความคืบหน้าของโครงการ ทูรอบระยะเวลา 6 เดือนนับแต่มีการลงทุนในทรัพย์สินนั้น และส่งรายงานดังกล่าวให้สำนักงานคณะกรรมการ กสท. และตลาดหลักทรัพย์ ภายใน 30 วันนับแต่วันสุดท้ายของรอบระยะเวลา 6 เดือน หรือภายในระยะเวลาอื่นใดตามที่กำหนดภายใต้กฎหมายหลักทรัพย์
- (ท) รายงานพร้อมด้วยเหตุผลต่อสำนักงานคณะกรรมการ กสท. และตลาดหลักทรัพย์ โดยไม่ชักช้าเมื่อมีเหตุการณ์ใดๆ เกิดขึ้น อันมีหรือจะมีผลกระทบต่อสิทธิประโยชน์ของผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน หรือต่อการตัดสินใจลงทุนหรือต่อการเปลี่ยนแปลงในราคาของหน่วยลงทุนตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในประกาศที่เกี่ยวข้อง
- (ธ) จัดทำ จัดให้มีการทำ จัดส่ง รายงาน และเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกองทุนให้เป็นไปตามกฎหมายหลักทรัพย์
- (น) ติดตาม ดำเนินการ และสั่งการต่อบุคคลต่างๆ ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบตามสัญญาต่างๆ อาทิ ผู้ประเมินค่าทรัพย์สิน ผู้จัดการกองทุน ที่ปรึกษา และผู้ติดต่อกับลงทุนตามสัญญาแต่งตั้งที่เกี่ยวข้อง และติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามหน้าที่และความรับผิดชอบของบุคคลดังกล่าวภายใต้สัญญาที่เกี่ยวข้องและการปฏิบัติตามกฎหมายหลักทรัพย์ รวมถึงดำเนินการตามที่ระบุไว้ในสัญญาแต่งตั้ง และ/หรือตามที่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนร้องขอ และ
- (บ) ปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ตามที่กฎหมายหลักทรัพย์กำหนดว่าเป็นหน้าที่ของบริษัทจัดการ

บริษัทจัดการมีหน้าที่ปฏิบัติตามข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการ โครงการจัดการกองทุน พรบ.หลักทรัพย์ ตลอดจนประกาศ กฎ หรือคำสั่งที่ออกโดยอาศัยอำนาจแห่งกฎหมายดังกล่าว ทั้งนี้ ในกรณีที่ข้อกำหนดในข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการหรือโครงการจัดการกองทุนขัดหรือแย้งกับหลักเกณฑ์ในกฎหมาย ประกาศ กฎ หรือคำสั่งดังกล่าว หากบริษัทจัดการได้ดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมาย ประกาศ กฎ หรือคำสั่งนั้น ให้ถือว่าบริษัทจัดการได้ปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการหรือโครงการจัดการกองทุนแล้ว

9.1.4 จำนวนพนักงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกองทุน

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

ชื่อ-สกุล	ประวัติการศึกษา	ประสบการณ์ทำงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกองทุนรวม	หน้าที่ความรับผิดชอบ
นายพรชิต พลอยกระจ่าง	- ปริญญาโท (บริหารธุรกิจ เอกการเงิน) มหาวิทยาลัยลอนดอนสแลนค์, นิวยอร์ก, สหรัฐอเมริกา - ปริญญาตรี (บริหารธุรกิจ เอกบัญชี) มหาวิทยาลัยเวสต์เวอร์จิเนีย, นิวยอร์ก, สหรัฐอเมริกา	2562-ปัจจุบัน Deputy Managing Director, Head of Real Estate & Infrastructure Investment บลจ.บัวหลวง จำกัด 2555-2561 ผู้อำนวยการอาวุโส ฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์และธุรกิจใหม่ บมจ.พญา เรียลเอสเตท ม.ค.- ต.ค. 2555 ผู้อำนวยการ ฝ่ายตลาดหุ้น บริษัท SBI Royal Securities, พนมเปญ, กัมพูชา 2546-2554 ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการและหัวหน้าฝ่ายนักลงทุนสถาบัน บริษัท Siam City Securities Plc. 2544-2546 ฝ่ายขาย นักลงทุนสถาบัน, ING Securities 2542-2544 ฝ่ายขาย นักลงทุนสถาบัน, ABN AMRO Asia Securities Plc. 2539-2542 นักวิเคราะห์อาวุโส, ABN AMRO HOARE GOVETT ก.พ.-พ.ย. 2539 นักวิเคราะห์การลงทุน, Seamico Securities Plc. 2535-2538 เจ้าหน้าที่ฝ่ายตรวจสอบภายใน, Siam Commercial Bank Plc.	- เป็นผู้บริหารสูงสุดของสายงาน Real Estate & Infrastructure Investment
นางสาวศิริเพ็ญ หวังดำรงเวช	- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ California State University, Los Angeles - ปริญญาตรี การบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - CFA Level 3	2562-ปัจจุบัน Assistant Managing Director, Real Estate & Infrastructure Investment บลจ.บัวหลวง 2555-2561 Senior Vice President, Real Estate & Infrastructure Investment บลจ.บัวหลวง 2546-2555 ผู้อำนวยการอาวุโส ฝ่ายกองทุนรวม อสังหาริมทรัพย์ บลจ. โอเอ็นจี (ประเทศไทย) 2541-2546 ผู้อำนวยการ ฝ่ายจัดการกองทุน บลจ.บัวหลวง	- ดูแลภาพรวมการดำเนินงานของกองทุน - ติดตามผลการดำเนินงานของกองทุน - ติดตามการปฏิบัติงานของผู้บริหารทรัพย์สินให้เป็นไปตามที่กำหนด และประสานงานกับผู้บริหารทรัพย์สินในเรื่องต่าง ๆ เพื่อการบริหารและจัดการกองทุน - ประสานงานกับผู้เกี่ยวข้องต่าง ๆ เพื่อการบริหารและจัดการกองทุน เช่น ผู้ดูแลผลประโยชน์ ผู้ประเมินราคาทรัพย์สิน ผู้สอบบัญชี

ชื่อ-สกุล	ประวัติการศึกษา	ประสบการณ์ทำงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกองทุนรวม	หน้าที่ความรับผิดชอบ
นางสาวฐปณีย์ นามนิราศภัย	- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี การบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - CFA Level 3	2557-ปัจจุบัน Senior Manager, Real Estate & Infrastructure Investment บลจ.บัวหลวง	- ตรวจสอบรายได้และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน - ประสานงานกับผู้เกี่ยวข้องต่าง ๆ เพื่อการบริหารและจัดการกองทุน เช่น ผู้ดูแลผลประโยชน์ ผู้ประเมินราคาทรัพย์สิน ผู้สอบบัญชี
นางสาวอัญชลี อ่อนน้อม	- ปริญญาตรี การจัดการทั่วไป มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร	2562-ปัจจุบัน Assistant Manager, Real Estate & Infrastructure Investment บลจ.บัวหลวง 2556-2561 Senior Officer, Real Estate & Infrastructure Investment บลจ.บัวหลวง 2552-2556 เจ้าหน้าที่ฝ่ายกองทุนรวม อสังหาริมทรัพย์ บลจ. ไอเอ็นจี (ประเทศไทย)	- ตรวจสอบรายได้ และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน - ประสานงานกับผู้เกี่ยวข้องต่าง ๆ เพื่อการบริหารและจัดการกองทุน เช่น ผู้ดูแลผลประโยชน์ ผู้สอบบัญชี - นำส่งรายงานต่างๆ ของกองทุนต่อตลาดหลักทรัพย์และผู้เกี่ยวข้อง
นายชูเกียรติ วิริยะก่อกิจกุล	- ปริญญาตรี การบัญชี มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย	2562-ปัจจุบัน Assistant Managing Director, Operation & Trustee บลจ.บัวหลวง 2551-2561 Senior Vice President, Operation & System บลจ.บัวหลวง	- ปฏิบัติงานด้านบัญชีการเงิน และงานทะเบียนสำหรับกองทุนรวม อสังหาริมทรัพย์ และกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน
นายอภิชาติ โตรุ่ง	- ปริญญาโท การบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี การบัญชี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล รัตนโกสินทร์ วิทยาเขตบพิตรพิมุข จักรวรรดิ	2556 - ปัจจุบัน Assistant Vice President, Operation & Trustee บลจ.บัวหลวง 2555-2556 เจ้าหน้าที่อาวุโสฝ่ายปฏิบัติการกองทุน บลจ.ไทยพาณิชย์	- ปฏิบัติงานด้านบัญชีการเงิน และงานทะเบียนสำหรับกองทุนรวม อสังหาริมทรัพย์และกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน

9.1.5 วิธีการและเงื่อนไขในการเปลี่ยนตัวบริษัทจัดการ

กองทุนอาจเปลี่ยนบริษัทจัดการได้เมื่อเกิดกรณีใดกรณีหนึ่งดังต่อไปนี้ และ/หรือเมื่อได้รับการอนุมัติเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการ กสท.

- (1) เมื่อผู้ถือหน่วยลงทุนมีมติโดยเสียงข้างมากของผู้ถือหน่วยลงทุนซึ่งถือหน่วยลงทุนรวมกันเกินหนึ่งของจำนวนหน่วยลงทุนที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดให้เปลี่ยนบริษัทจัดการ และมีการแต่งตั้งบริษัทจัดการรายใหม่ขึ้น ในเวลาใด ๆ ระหว่างอายุของกองทุน
- (2) ในกรณีที่บริษัทจัดการถูกเพิกถอนใบอนุญาตการประกอบธุรกิจหลักทรัพย์ประเภทจัดการกองทุนรวม หรือในกรณีที่บริษัทจัดการไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่บริษัทจัดการได้
- (3) ในกรณีที่สำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ต. สั่งเพิกถอนบริษัทจัดการจากการบริหารจัดการกองทุนตามมาตรา 128 ของ พรบ. หลักทรัพย์
- (4) ในกรณีที่ที่ประชุมผู้ถือหน่วยลงทุนมีมติเห็นชอบการเปลี่ยนแปลงแก้ไขนโยบายในการจัดการที่กำหนดไว้ โครงการจัดการกองทุน หรือมีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายหลักทรัพย์ และ/หรือกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง อันมีผลให้บริษัทจัดการไม่สามารถดำเนินการให้สอดคล้องกับประกาศ คำสั่ง ระเบียบ และข้อบังคับดังกล่าว หรือเป็นการเปลี่ยนแปลง แก้ไขเพิ่มเติมในลักษณะที่มีผลให้เป็นการเพิ่มภาระหน้าที่แก่บริษัทจัดการ และบริษัทจัดการไม่ประสงค์จะรับหน้าที่ต่อไป บริษัทจัดการขอสงวนสิทธิในการไม่รับหน้าที่ในการจัดการกองทุนต่อไป ทั้งนี้ บริษัทจัดการจะต้องแจ้งต่อผู้ถือหน่วยลงทุนเป็นลายลักษณ์อักษรว่าไม่ประสงค์ที่จะรับหน้าที่ต่อไป โดยมีเงื่อนไขว่าบริษัทจัดการจะต้องเสนอซื้อบริษัทจัดการรายใหม่ที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กฎหมายหลักทรัพย์กำหนด (เว้นแต่ผู้ถือหน่วยลงทุนประสงค์จะจัดหาบริษัทจัดการรายใหม่เอง) โดยที่ประชุมผู้ถือหน่วยลงทุนจะดำเนินการแต่งตั้งบริษัทจัดการรายใหม่ที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กฎหมายหลักทรัพย์กำหนด เพื่อทำหน้าที่จัดการกองทุนตามที่ระบุไว้ในโครงการจัดการกองทุนแทนบริษัทจัดการภายใน 90 วันนับจากวันที่ได้รับแจ้งจากบริษัทจัดการ

ในการเปลี่ยนบริษัทจัดการ หากเป็นกรณีที่กฎหมายหลักทรัพย์กำหนดให้การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวต้องได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ต. ก็ให้ดำเนินการขอความเห็นชอบดังกล่าวก่อน บริษัทจัดการจะต้องปฏิบัติหน้าที่ต่อไปจนกว่าจะมีการแต่งตั้งบริษัทจัดการรายใหม่ อย่างไรก็ตาม หากเป็นกรณีที่บริษัทจัดการได้ทำการแจ้งการลาออกจากการเป็นบริษัทจัดการเป็นลายลักษณ์อักษรตามข้อ (4) ข้างต้นนี้จนครบถ้วนแล้ว แต่ผู้ถือหน่วยลงทุนไม่เห็นชอบกับการแต่งตั้งบริษัทจัดการรายใหม่ที่บริษัทจัดการเสนอชื่อหรือกองทุน และ/หรือผู้ถือหน่วยลงทุนไม่สามารถแต่งตั้งบริษัทจัดการรายใหม่ได้ภายใน 90 วันนับจากวันที่ได้รับแจ้งจากบริษัทจัดการ บริษัทจัดการสงวนสิทธิเลิกกองทุน โดยในกรณีดังกล่าว จะถือว่าผู้ถือหน่วยลงทุนทุกรายได้ให้ความเห็นชอบกับการเลิกกองทุนแล้ว

ในการปฏิบัติหน้าที่ของบริษัทจัดการในเวลาใดๆ หลังจากผู้ถือหน่วยลงทุนมีมติเปลี่ยนตัวบริษัทจัดการแล้ว ตามที่กำหนดไว้ในข้อ (1) หรือภายหลังจากวันสิ้นสุดการปฏิบัติหน้าที่บริษัทจัดการตามข้อ (4) ข้างต้น บริษัทจัดการจะยังคงมีสิทธิได้รับค่าธรรมเนียมการจัดการตามอัตราที่ระบุไว้ในโครงการจัดการกองทุน โดยคำนวณจำนวนค่าธรรมเนียมการจัดการตามระยะเวลาที่ปฏิบัติหน้าที่จริง

9.1.6 กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ที่อยู่ภายใต้การบริหารจัดการของบริษัทจัดการ

ชื่อกองทุน	ทรัพย์สินที่ลงทุน
กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน บรอดแบนด์อินเทอร์เน็ต จัสมิน (JASIF)	ทรัพย์สินเส้นใยแก้วนำแสง ประมาณ 1,680,500 คอร์กิโลเมตร ซึ่ง กองทุนซื้อจากบริษัท ทริปเปิลที บรอดแบนด์ จำกัด (มหาชน) (TTTB) โดยทรัพย์สินประกอบด้วย 1. ทรัพย์สินเส้นใยแก้วนำแสงเดิม จำนวน 980,500 คอร์กิโลเมตร จากการลงทุนครั้งแรก และ 2. ทรัพย์สินเส้นใยแก้วนำแสงส่วนเพิ่ม จำนวน 700,000 คอร์กิโลเมตร จากการซื้อทรัพย์สินเพิ่มเติม ครั้งที่ 1
กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน โรงไฟฟ้ากลุ่มน้ำตาลบุรีรัมย์ (BRRGIF)	สิทธิในรายได้สุทธิที่จะเกิดขึ้นในอนาคตจากการประกอบกิจการโรงไฟฟ้า ชีวมวล (เชื้อเพลิงหลักคือกากอ้อย) ซึ่งประกอบด้วย 1. รายได้สุทธิ จากโรงไฟฟ้าของบริษัท บุรีรัมย์พลังงาน จำกัด (BEC) ซึ่งเริ่มตั้งแต่วันที่ 2 สิงหาคม 2560 จนถึงวันที่ 10 สิงหาคม 2571 2. รายได้สุทธิ จากโรงไฟฟ้าของบริษัท บุรีรัมย์เพาเวอร์ จำกัด (BPC) ซึ่งเริ่มตั้งแต่วันที่ 2 สิงหาคม 2560 จนถึงวันที่ 6 เมษายน 2578
กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน โรงไฟฟ้า ซุปเปอร์ เอนเนอร์ยี (SUPEREIF)	สิทธิในรายได้สุทธิจากการประกอบกิจการโรงไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ แบบติดตั้งบนพื้นดินขนาดเล็กมาก (Very Small Power Producer หรือ VSPP) ของบริษัท 17 อัญญูวิร์ โฮลดิ้ง จำกัด และบริษัท เฮลท์ แพลนเน็ต เมเนจเม้นท์ (ประเทศไทย) จำกัด ที่ประกอบกิจการผลิตและ จำหน่ายไฟฟ้าให้แก่ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค หรือ การไฟฟ้านครหลวง (แล้วแต่กรณี) จำนวนทั้งหมด 19 โครงการ โดยมีปริมาณพลังไฟฟ้าสูงสุด ที่เสนอขายตามที่ระบุในสัญญาซื้อขายไฟฟ้ารวม 118 เมกะวัตต์ ซึ่งระยะ เวลาตามสัญญาเช่าลงทุนของกองทุนฯ (สัญญาโอนสิทธิรายได้สุทธิ) จะเริ่มตั้งแต่วันที่กองทุนฯ เข้าลงทุนสำเร็จ คือวันที่ 14 สิงหาคม 2562 จนถึงวันสิ้นสุดอายุสัญญาโอนสิทธิรายได้สุทธิ คือวันที่ 26 ธันวาคม 2584 (ซึ่งเป็นวันเดียวกับวันสิ้นสุดสัญญาซื้อขายไฟฟ้าของโรงไฟฟ้า โครงการสุดท้าย) หรือคิดเป็นระยะเวลาการลงทุนทั้งสิ้นประมาณ 22 ปี

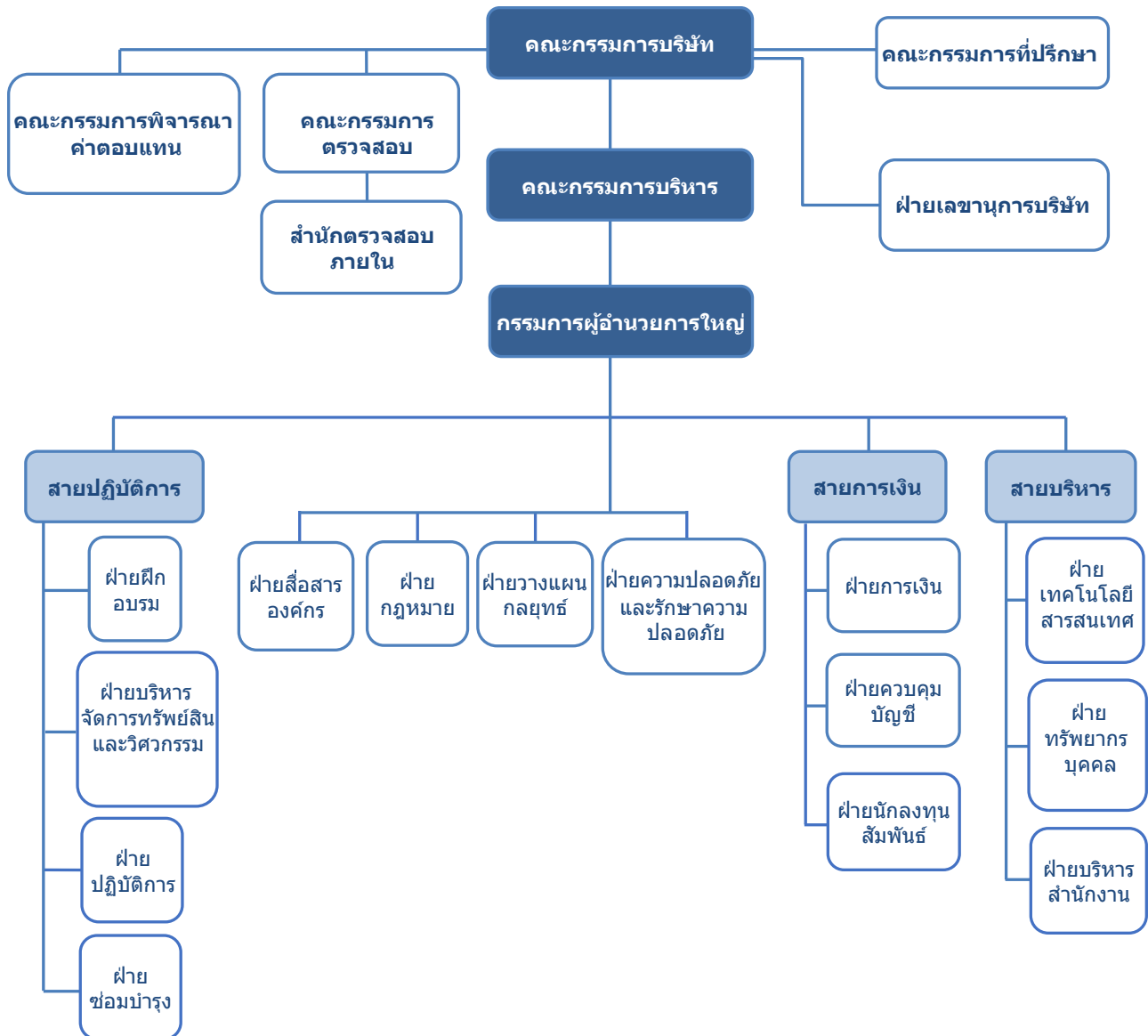
9.2 ผู้บริหารทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน

9.2.1 ชื่อ ที่อยู่ เลขทะเบียนบริษัท หมายเลขโทรศัพท์ และโทรสาร

ชื่อ	บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บีทีเอสซี”)
ที่อยู่	อาคารบีทีเอส เลขที่ 1000 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
เลขทะเบียนบริษัท	0107539000243
โทรศัพท์	0-2617-7300
โทรสาร	0-2617-7133
เว็บไซต์	www.bts.co.th

9.2.2 โครงสร้างการบริหารจัดการ รายชื่อกรรมการ และผู้บริหาร

โครงสร้างองค์กรของบีทีเอสซีประกอบด้วยคณะกรรมการจำนวน 5 ชุด ได้แก่ คณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการที่ปรึกษา คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน และคณะกรรมการตรวจสอบ โดยโครงสร้างองค์กรของบีทีเอสซีเป็นดังนี้



ข้อมูล ณ วันที่ 30 เมษายน 2563

โครงสร้างผู้ถือหุ้น

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

9.2.2.1 คณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 ประกอบด้วยกรรมการ 9 ท่าน แบ่งเป็น

กรรมการที่เป็นผู้บริหาร 2 ท่าน

กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร 7 ท่าน

รายชื่อกรรมการมีดังนี้

ลำดับ	รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง
1.	นายศิริ กาญจนพาสน์	ประธานกรรมการ
2.	นายชิตชนก เขมวูฒานนท์	กรรมการอิสระ
3.	นายอนันต์ สันติชีวะเสถียร	กรรมการอิสระ
4.	นายมนู อรติตลเชษฐ์	กรรมการอิสระ
5.	นายสุรพงษ์ เล่าหะอัญญา	กรรมการ
6.	นายกวิน กาญจนพาสน์	กรรมการ
7.	นางวรรณธร ธาราภูมิ	กรรมการ
8.	นายพีรพงศ์ จิระเสวีจินดา	กรรมการ
9.	นายวศิน วัฒนวรกิกกุล	กรรมการ

9.2.2.2 คณะกรรมการบริหาร

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 คณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 6 ท่าน ดังนี้

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

9.2.2.3 คณะกรรมการที่ปรึกษา

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 คณะกรรมการที่ปรึกษา ประกอบด้วยกรรมการที่ปรึกษาจำนวน 4 ท่าน ดังนี้

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

9.2.2.4 คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 5 ท่าน ดังนี้

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

9.2.2.5 คณะกรรมการตรวจสอบ

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 3 ท่าน ดังนี้

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

9.2.2.6 ผู้บริหาร

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 รายชื่อผู้บริหารของบีทีเอสซี มีดังนี้

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

9.2.3 หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้บริหารทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน

บีทีเอสซียังคงเป็นคู่สัญญาตามสัญญาสัมปทานกับกทผ. และบีทีเอสซียังคงเป็นผู้บริหารจัดการในการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเพื่อประโยชน์ของกองทุนภายใต้การกำกับดูแลและควบคุมของกองทุน ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ตลอดจนมีหน้าที่นำส่งรายได้ค่าโดยสารสุทธิให้แก่กองทุน ตลอดจนอายุสัญญาสัมปทาน และบีทีเอสซีตกลงให้สิทธิกองทุน ในการร่วมบริหารการจัดการกิจการของบีทีเอสซี โดยกองทุนมีสิทธิเสนอชื่อแต่งตั้งกรรมการจำนวนหนึ่งในสามของกรรมการทั้งหมดของบีทีเอสซี และภาระหน้าที่อื่นๆ ตามที่กำหนดไว้ในสัญญา

9.3 ผู้ดูแลผลประโยชน์

9.3.1 ชื่อ ที่อยู่ หมายเลขโทรศัพท์ และโทรสาร

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

9.3.2 โครงสร้างการถือหุ้น (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562)

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

9.3.3 หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ดูแลผลประโยชน์

ผู้ดูแลผลประโยชน์มีหน้าที่และความรับผิดชอบหลักๆ ดังต่อไปนี้

- (1) ลงนามในข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการกับบริษัทจัดการในนามผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน
- (2) รับรองการได้รับเงินค่าจองซื้อหน่วยลงทุน และให้การสนับสนุนการจัดตั้งและการจดทะเบียนจัดตั้งกองทุนกับสำนักงานคณะกรรมการ กสท.
- (3) กำกับดูแลให้บริษัทจัดการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายหลักทรัพย์ และโครงการจัดการกองทุน ตลอดจนข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการโดยเคร่งครัด หากบริษัทจัดการมิได้ปฏิบัติตาม ให้แจ้งสำนักงานคณะกรรมการ กสท. ภายใน 5 วันทำการ นับตั้งแต่วันที่ผู้ดูแลผลประโยชน์รู้ถึงเหตุการณ์ดังกล่าว

- (4) จัดทำรายงานโดยละเอียดเสนอต่อสำนักงานคณะกรรมการ กสท. ในกรณีที่บริษัทจัดการกระทำการหรืองดเว้นกระทำการ จนก่อให้เกิดความเสียหายแก่กองทุนหรือไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ตามกฎหมายหลักทรัพย์ ทั้งนี้ ภายใน 5 วันนับตั้งแต่วันที่ผู้ดูแลผลประโยชน์รู้ถึงเหตุการณ์ดังกล่าว
- (5) รับฝากทรัพย์สินของกองทุนโดยแยกไว้ต่างหากจากทรัพย์สินของผู้ดูแลผลประโยชน์ หรือทรัพย์สินของบุคคลอื่นซึ่งผู้ดูแลผลประโยชน์เป็นผู้รับฝากไว้
- (6) ติดตามดูแลให้การเบิกจ่าย การจ่าย และการส่งมอบเงิน เอกสาร หรือทรัพย์สินอื่นใดของกองทุน เป็นไปตามที่ระบุไว้ในโครงการจัดการกองทุน รวมถึงสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ
- (7) จัดทำบัญชีแสดงการรับจ่ายทรัพย์สินของกองทุน
- (8) ดำเนินการฟ้องร้องบังคับคดีให้บริษัทจัดการปฏิบัติตามหน้าที่ของตนหรือฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากบริษัทจัดการ ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ของผู้ถือหน่วยลงทุนทั้งปวง หรือเมื่อได้รับคำสั่งจากสำนักงานคณะกรรมการ กสท. โดยค่าใช้จ่ายในการฟ้องร้องบังคับคดีดังกล่าว ให้เรียกครองจากทรัพย์สินของกองทุนได้
- (9) ตรวจสอบและถ่วงดุลการปฏิบัติงานในการบริหารจัดการกองทุนของบริษัทจัดการโดยเคร่งครัด
- (10) ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โดยใช้ความรู้ความสามารถเยี่ยงผู้ประกอบการวิชาชีพและระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของกองทุนและผู้ถือหน่วยลงทุน
- (11) พิจารณานุมัติหรือไม่อนุมัติการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานของกองทุน ซึ่งมีมูลค่ามากกว่า 100 ล้านบาทแต่น้อยกว่าร้อยละ 30 ของมูลค่าทรัพย์สินรวมของกองทุน ณ เวลาที่มีการได้มาหรือจำหน่ายไปดังกล่าว โดยให้เป็นไปตามโครงการจัดการกองทุนและกฎหมายหลักทรัพย์ ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงความเห็นของผู้เชี่ยวชาญอิสระซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยค่าใช้จ่ายของกองทุน (ถ้ามี)
- (12) พิจารณานุมัติหรือไม่อนุมัติการเข้าทำสัญญาหรือแก้ไขเพิ่มเติมหรือยกเลิกสัญญาที่มอบหมายให้บุคคลภายนอกเข้ามาเป็นผู้ดำเนินการกิจการโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งมีมูลค่าของสัญญามากกว่า 100 ล้านบาทแต่น้อยกว่าร้อยละ 30 ของมูลค่าทรัพย์สินรวมของกองทุน ณ เวลาที่มีการเข้าทำสัญญาหรือแก้ไขเพิ่มเติมหรือบอกเลิกสัญญาดังกล่าว โดยให้เป็นไปตามโครงการจัดการกองทุนและกฎหมายหลักทรัพย์ ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงความเห็นของผู้เชี่ยวชาญอิสระซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยค่าใช้จ่ายของกองทุน (ถ้ามี)
- (13) พิจารณานุมัติหรือไม่อนุมัติการจ่ายค่าใช้จ่าย O&M สำหรับการซื้อรถไฟฟ้าโดยบีทีเอสซี เฉพาะในกรณีที่ค่าใช้จ่าย O&M ในการซื้อขบวนรถไฟฟ้าจริงสูงกว่า 900 ล้านบาท ตามที่กำหนดไว้ในหนังสือชี้ชวน หัวข้อ 2.3.1 “การเติบโตในทรัพย์สินที่กองทุนลงทุนครั้งแรก – (2) การลงทุนเพิ่มเติมเพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น” ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 30 ของมูลค่าทรัพย์สินรวมของกองทุน ณ เวลาที่มีการซื้อรถไฟฟ้าโดยบีทีเอสซี ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงความเห็นของผู้เชี่ยวชาญอิสระ ซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยค่าใช้จ่ายของกองทุน (ถ้ามี)

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

หรือผู้ถือหุ้นรายละ ๑ หุ้น แต่ทั้งนี้ ไม่กระทบต่อสิทธิของกองทุนในเรื่องสงวนไว้หรือเรื่องอื่นๆ ที่กองทุนมีสิทธิภายใต้เอกสารธุรกรรม

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

- (14) แจ้งให้บริษัทจัดการจัดให้มีการประเมินค่าใหม่โดยพลัน เมื่อผู้ดูแลผลประโยชน์เห็นว่าเหตุการณ์หรือการเปลี่ยนแปลงใดๆ เกิดขึ้น อันมีผลกระทบต่อมูลค่าทรัพย์สินของกองทุนอย่างมีนัยสำคัญ หรือเมื่อเห็นว่าจำเป็นต้องประเมินค่าใหม่เพื่อกองทุน
- (15) ให้ความเห็นเกี่ยวกับเรื่องที่ต้องได้รับความเห็นจากผู้ดูแลผลประโยชน์
- (16) ดำเนินการให้มีการรับหรือชำระเงินจากบัญชีของกองทุนภายในระยะเวลาที่บริษัทจัดการร้องขออย่างสมเหตุสมผล ทั้งนี้ โดยต้องเป็นไปตามโครงการจัดการกองทุน และ/หรือ ข้อกำหนดของเอกสารธุรกรรมที่เกี่ยวข้อง (ตามแต่กรณี)
- (17) ไม่กระทำการอันเป็นการขัดกับประโยชน์ของกองทุนหรือผู้ถือหน่วยลงทุน ไม่ว่าการกระทำนั้นจะเป็นไปเพื่อประโยชน์ของผู้ดูแลผลประโยชน์เองหรือประโยชน์ของผู้อื่น เว้นแต่เป็นการเรียกค่าตอบแทนในการทำหน้าที่เป็นผู้ดูแลผลประโยชน์หรือเป็นการดำเนินการในลักษณะที่เป็นธรรมและได้เปิดเผยข้อมูลให้ผู้ถือหน่วยลงทุนทราบก่อนอย่างพอเพียงแล้ว โดยผู้ถือหน่วยลงทุนที่ได้ทราบข้อมูลดังกล่าวมิได้แสดงการคัดค้าน
- (18) ในกรณีที่การดำเนินการใดต้องได้รับมติของผู้ถือหน่วยลงทุน หากบริษัทจัดการไม่ดำเนินการขอมติให้ผู้ดูแลผลประโยชน์มีอำนาจดำเนินการตามที่จำเป็นเพื่อขอมติของผู้ถือหน่วยลงทุนได้
- (19) มีสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบอื่นตามที่กำหนดในโครงการจัดการกองทุนและสัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์ และ
- (20) ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายหลักทรัพย์ และสัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์

9.3.4 เงื่อนไขในการเปลี่ยนตัวผู้ดูแลผลประโยชน์

บริษัทจัดการอาจเปลี่ยนตัวผู้ดูแลผลประโยชน์เมื่อเกิดเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งดังต่อไปนี้

- (1) เมื่อผู้ถือหน่วยลงทุนมีมติโดยเสียงข้างมากของผู้ถือหน่วยลงทุนซึ่งถือหน่วยลงทุนรวมกันเกินกว่า
กึ่งหนึ่งของจำนวนหน่วยลงทุนที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดให้เปลี่ยนตัวผู้ดูแลผลประโยชน์ และมีการแต่งตั้ง
ผู้ดูแลผลประโยชน์รายใหม่ขึ้น ในเวลาใด ๆ ระหว่างอายุของกองทุน
- (2) ในกรณีที่ผู้ดูแลผลประโยชน์กระทำการใด ๆ ที่ขัดต่อผลประโยชน์ของกองทุนหรือผู้ถือหน่วยลงทุนใน
ลักษณะที่มีนัยสำคัญและไม่สามารถเยียวยาได้
- (3) ในกรณีที่ผู้ดูแลผลประโยชน์ถูกเพิกถอนใบอนุญาตการประกอบธุรกิจธนาคารพาณิชย์หรือธุรกิจสถาบัน
การเงิน หรือในกรณีที่ผู้ดูแลผลประโยชน์ไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ผู้ดูแลผลประโยชน์ได้
- (4) ในกรณีที่ผู้ดูแลผลประโยชน์กระทำความผิดอาญาเกี่ยวกับทรัพย์สินตามกฎหมายว่า 1 หมวด 3
หมวด 4 หมวด 5 หรือหมวด 7 ของลักษณะ 12 แห่งประมวลกฎหมายอาญา

- (5) ในกรณีที่ผู้ดูแลผลประโยชน์ไม่ปฏิบัติตามหน้าที่หรือความรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ในสัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์
- (6) ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในโครงการจัดการกองทุนที่สำคัญอันเนื่องมาจากการแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายหลักทรัพย์ หรือกรณีอื่นใดอันมีผลให้บริษัทจัดการและผู้ดูแลผลประโยชน์ไม่สามารถตกลงกันได้ในการแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์ให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขดังกล่าว ทั้งนี้ เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขดังกล่าวมีผลให้เป็นการเพิ่มภาระหน้าที่แก่ผู้ดูแลผลประโยชน์ และผู้ดูแลผลประโยชน์ไม่ประสงค์จะรับหน้าที่ดังกล่าวต่อไป ในกรณีดังกล่าว ผู้ดูแลประโยชน์มีสิทธิบอกเลิกสัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์ได้ โดยบอกกล่าวให้บริษัทจัดการทราบล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษร เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 90 วัน
- (7) ในกรณีที่ผู้ดูแลผลประโยชน์ขาดคุณสมบัติข้อใดข้อหนึ่งตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายหลักทรัพย์ ในกรณีดังกล่าว บริษัทจัดการจะแจ้งเป็นหนังสือให้ผู้ดูแลผลประโยชน์จัดการแก้ไขคุณสมบัติให้ถูกต้องภายใน 15 วัน นับตั้งแต่วันที่ถัดจากวันที่บริษัทจัดการทราบหรือควรได้ทราบการขาดคุณสมบัติดังกล่าว หรือวันที่ถัดจากวันที่สำนักงานคณะกรรมการ กสท. ตรวจพบการขาดคุณสมบัติดังกล่าว และบริษัทจัดการจะแจ้งการแก้ไขการขาดคุณสมบัติดังกล่าวให้สำนักงานคณะกรรมการ กสท. ทราบภายใน 3 วันทำการ นับตั้งแต่วันที่ถัดจากวันที่ผู้ดูแลผลประโยชน์แก้ไขการขาดคุณสมบัติเสร็จสิ้น ในกรณีที่ผู้ดูแลประโยชน์มิได้ทำการแก้ไขการขาดคุณสมบัติให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนดดังกล่าว บริษัทจัดการจะดำเนินการขออนุญาตเปลี่ยนตัวผู้ดูแลผลประโยชน์ต่อสำนักงานคณะกรรมการ กสท. ภายใน 15 วันนับตั้งแต่วันที่ถัดจากวันที่ครบกำหนดเวลาให้แก้ไข เมื่อได้รับอนุญาตจากสำนักงานคณะกรรมการ กสท. แล้ว บริษัทจัดการจะแต่งตั้งผู้ดูแลผลประโยชน์รายใหม่แทนผู้ดูแลผลประโยชน์เดิมโดยพลัน ทั้งนี้ เว้นแต่สำนักงานคณะกรรมการ กสท. จะสั่งการเป็นอย่างอื่น
- (8) เมื่อมีผู้ใดเสนอหรือยื่นคำร้องต่อศาลหรือหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในส่วนที่เกี่ยวข้องกับผู้ดูแลผลประโยชน์ (ก) เพื่อเลิกกิจการของผู้ดูแลผลประโยชน์หรือเพื่อวัตถุประสงค์อื่นใดที่คล้ายคลึงกัน หรือ (ข) เพื่อฟื้นฟูกิจการ ประถมหนี้ หรือผ่อนผันการชำระหนี้ จัดการทรัพย์สิน ชำระบัญชี หรือร้องขออื่นใดที่คล้ายคลึงกัน ภายใต้กฎหมายปัจจุบันหรือในอนาคต หรือภายใต้ข้อบังคับต่าง ๆ หรือ
- (9) เมื่อหน่วยงานหรือองค์กรของรัฐมีความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของผู้ดูแลประโยชน์ว่ามีความผิดหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงและแจ้งให้บริษัทจัดการทราบหรือประกาศเป็นการทั่วไป
- (10) เมื่อมีการบอกเลิกสัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลประโยชน์นอกเหนือจากกรณีที่กำหนดไว้ข้างต้น โดยบริษัทจัดการหรือผู้ดูแลประโยชน์ฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดที่ประสงค์จะบอกเลิกสัญญาบอกกล่าวให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรไม่น้อยกว่า 60 วัน

เนื่องจากกฎหมายหลักทรัพย์กำหนดให้กองทุนต้องมีผู้ดูแลผลประโยชน์ ดังนั้นในกรณีที่ผู้ดูแลประโยชน์หมดหน้าที่ลงตามเงื่อนไขการเปลี่ยนตัวผู้ดูแลประโยชน์ ผู้ดูแลประโยชน์นั้นต้องทำหน้าที่ผู้ดูแลผลประโยชน์ของกองทุนต่อไปอย่างสมบูรณ์จนกว่าจะจัดการโอนและส่งมอบทรัพย์สินและเอกสารหลักฐานทั้งหมดของกองทุนให้แก่ผู้ดูแลประโยชน์รายใหม่จนเสร็จสิ้น หรือตามคำสั่งของบริษัทจัดการ หรือสำนักงานคณะกรรมการ กสท. รวมถึงการดำเนินการอื่นใดที่จำเป็น เพื่อให้การโอนและส่งมอบทรัพย์สินและเอกสารทั้งหลายเป็นไปโดยเรียบร้อยให้แก่ผู้ดูแลประโยชน์รายใหม่จนเสร็จสิ้น ทั้งนี้ ภายในเวลาอันสมควรเพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่เป็นไปด้วยความต่อเนื่อง ทั้งนี้ ผู้ดูแลประโยชน์ยังคงได้รับค่าตอบแทนตามอัตราปกติที่คิดได้ภายใต้สัญญาแต่งตั้งผู้ดูแลประโยชน์ จนกว่าการจัดการโอนทรัพย์สินและเอกสาร

ดังกล่าวให้แก่ผู้ดูแลผลประโยชน์รายใหม่ หรือ ตามคำสั่งของบริษัทจัดการ หรือสำนักงานคณะกรรมการ กสท. จะแล้วเสร็จ

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

9.4 คณะกรรมการที่ปรึกษาการลงทุน

9.4.1 รายชื่อคณะกรรมการที่ปรึกษาการลงทุน

- ดร. สมพงษ์ ปักษาสวรรค์
- นายศรัณย์ บุญญะศิริ
- นางวรวรรณ ธาราภูมิ
- นายพิรพงศ์ จิระเสวีจินดา
- นายวศิน วัฒนวรกิจกุล
- นางสาวศิริเพ็ญ หวังดำรงเวช

9.4.2 หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการที่ปรึกษาการลงทุน

คณะกรรมการที่ปรึกษาการลงทุนมีหน้าที่และความรับผิดชอบดังต่อไปนี้

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

9.5 ชื่อ ที่อยู่ และหมายเลขโทรศัพท์ ของผู้สอบบัญชี นายทะเบียนหน่วยลงทุน และบริษัทประเมินค่าทรัพย์สิน

9.5.1 ผู้สอบบัญชี

ชื่อ	บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด
ที่อยู่	เลขที่ 193/136-137 อาคารเลศรีชดา ชั้น 33 ถนนรัชดาภิเษก แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110
โทรศัพท์	0-2264-9090

9.5.2 นายทะเบียนหน่วยลงทุน

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

9.5.3 บริษัทประเมินค่าทรัพย์สิน

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

9.6 ประวัติการถูกลงโทษและการเปรียบเทียบปรับ

- ไม่มี -

10. การกำกับดูแลกิจการ

10.1 นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

บริษัทจัดการมีนโยบายในการบริหารและจัดการกองทุนด้วยความรับผิดชอบ ความระมัดระวัง และความซื่อสัตย์สุจริต เพื่อประโยชน์ของผู้ถือหน่วยลงทุน ตลอดจนบริหารและจัดการกองทุนให้เป็นไปตามโครงการจัดการกองทุน ข้อผูกพันระหว่างผู้ถือหน่วยลงทุนกับบริษัทจัดการ มติผู้ถือหน่วยลงทุน หนังสือชี้ชวน กฎหมายหลักทรัพย์ และข้อตกลงต่างๆ ซึ่งกองทุนหรือบริษัทจัดการเป็นหรือจะเข้าเป็นคู่สัญญา

10.2 คณะกรรมการชุดย่อย

บริษัทจัดการได้จัดให้มีคณะกรรมการที่ปรึกษาการลงทุนของกองทุน เพื่อให้คำปรึกษา คำแนะนำแก่บริษัทจัดการเกี่ยวกับการลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงการบริหารจัดการทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่กองทุนลงทุน โดยคณะกรรมการที่ปรึกษาการลงทุนของกองทุนประกอบด้วย

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

นอกจากนี้ บริษัทจัดการยังมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการกิจการในเรื่องกิจการบางอย่างของบีทีเอสซี โดยบริษัทจัดการได้เข้าร่วมในคณะกรรมการบริษัทของบีทีเอสซี จำนวนหนึ่งในสามของคณะกรรมการทั้งหมด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 ดังนี้

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

ทั้งนี้ การดำเนินการในเรื่องกิจการบริษัทบางเรื่อง กล่าวคือ (1) ในกรณีเป็นเรื่องสงวนไว้บีทีเอสซีจะต้องได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการของบีทีเอสซีโดยมีเสียงสนับสนุนอย่างน้อยสองเสียงจากกรรมการของบีทีเอสซีซึ่งกองทุนเป็นผู้เสนอชื่อ และ (2) ในกรณีเป็นเรื่องที่ห้ามบีทีเอสซีกระทำการใดข้อใดที่ขัดกับกฎจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings) ที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ บีทีเอสซีจะต้องได้รับความยินยอมจากกองทุนเสียก่อน ทั้งนี้ ในกรณีที่กรรมการของบีทีเอสซีซึ่งกองทุนเป็นผู้เสนอชื่ออย่างน้อยสองท่านได้ให้ความเห็นชอบให้บีทีเอสซีเข้าทำเรื่องสงวนไว้ หากเรื่องสงวนไว้นั้นเป็นเรื่องเดียวกันกับเรื่องที่ห้ามบีทีเอสซีกระทำการใดข้อใดที่ขัดกับกฎจะไม่กระทำการให้ถือว่าความเห็นชอบของกรรมการดังกล่าวเป็นการที่กองทุนยินยอมให้บีทีเอสซีเข้าทำเรื่องที่ห้ามกระทำการใดข้อใดที่ขัดกับกฎจะไม่กระทำการเรื่องเดียวกันนั้น

10.3 การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

บริษัทจัดการมีนโยบายกำหนดห้ามมิให้ผู้บริหารและพนักงานของบริษัทจัดการ ตลอดจนบุคคลที่เกี่ยวข้องใช้ข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ในการซื้อขายหลักทรัพย์ และห้ามมิให้เปิดเผยข้อมูลภายในต่อบุคคลภายนอกหรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องก่อนที่จะมีการเปิดเผยให้ประชาชนทราบโดยทั่วถึงกันผ่านตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย นอกจากนี้ บริษัทจัดการมีหลักเกณฑ์การขออนุมัติและการรายงานการซื้อขายหลักทรัพย์ของพนักงานที่ลงทุนในหน่วยลงทุนของกองทุนรวมที่บริหารโดยบริษัทจัดการด้วย ทั้งนี้ หากผู้บริหารหรือพนักงานฝ่าฝืนข้อกำหนดในเรื่องการใช้ข้อมูลภายในดังกล่าวแล้ว นอกจากจะมีโทษตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์แล้ว ยังเป็นการกระทำผิดข้อบังคับการทำงานและมีโทษทางวินัย

บีทีเอสซีมีนโยบายห้ามมิให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบีทีเอสซี ตลอดจนผู้ที่เกี่ยวข้อง ใช้ข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ในการซื้อขายหลักทรัพย์ และห้ามมิให้เปิดเผยข้อมูลภายในต่อบุคคลภายนอกหรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องก่อนที่จะมีการเปิดเผยให้ประชาชนทราบโดยทั่วถึงกันผ่านตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

10.4 การพิจารณาตัดสินใจลงทุน และการบริหารจัดการกองทุน

วัตถุประสงค์ของกองทุนคือการลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งในเบื้องต้น คือ รายได้สุทธิซึ่งเกิดจากธุรกิจระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก บริษัทจัดการพิจารณาตัดสินใจลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวเนื่องจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักมีจุดแข็งดังต่อไปนี้

1. สิทธิตามสัมปทานแต่เพียงผู้เดียวในการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักโดยมีกลไกในการปรับโครงสร้างค่าโดยสารที่ชัดเจนและไม่ต้องแบ่งรายได้ให้ภาครัฐ
2. ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเป็นระบบหลักของระบบขนส่งมวลชนสำหรับพื้นที่ในใจกลางกรุงเทพมหานคร และครอบคลุมจุดหมายปลายทางที่สำคัญหลายแห่ง
3. เป็นธุรกิจที่ความแข็งแกร่ง มีการเติบโต และมีโอกาสในการเติบโตที่ดี

4. การดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพและความสามารถในการรักษาระดับของต้นทุนในการดำเนินการ
5. คณะผู้บริหารที่มีความเชี่ยวชาญและแข็งแกร่ง

บริษัทจัดการเชื่อว่าทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวมีศักยภาพในการสร้างรายได้ที่มั่นคงและมีศักยภาพที่จะเติบโตได้ในระยะยาว ซึ่งจะทำให้กองทุนสามารถจ่ายผลตอบแทนการลงทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นอย่างสม่ำเสมอในอัตราที่น่าพอใจ

เนื่องจากทรัพย์สินที่กองทุนลงทุนเป็นรายได้สุทธิจากการดำเนินกิจการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก ซึ่งดำเนินงานและบริหารจัดการโดยบีทีเอสซี บริษัทจัดการจะทำการควบคุมและติดตามการส่งมอบรายได้สุทธิผ่านรายงานรายวันและรายเดือนต่างๆ ที่บีทีเอสซีส่งให้กองทุน และทำการตรวจสอบรายได้ค่าโดยสารและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นว่าถูกต้องและเหมาะสมหรือไม่

10.5 การคัดเลือกผู้บริหารทรัพย์สิน

ทรัพย์สินที่กองทุนลงทุนเป็นรายได้สุทธิจากการดำเนินกิจการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก โดยกองทุนยังคงให้บีทีเอสซีดำเนินงานและบริหารจัดการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก เนื่องจากบีทีเอสซีได้รับสัมปทานจาก กทม. ซึ่งให้สิทธิแก่บีทีเอสซีแต่เพียงผู้เดียวในการดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักและสิทธิในการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสารที่ได้จากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก

นอกจากนี้ คณะผู้บริหารของบีทีเอสซียังมีความเชี่ยวชาญและแข็งแกร่ง โดยคณะผู้บริหารของบีทีเอสซี ประกอบด้วยบุคลากรที่มีประสบการณ์อย่างกว้างขวางในธุรกิจขนส่งมวลชนเป็นระยะเวลามากกว่า 15 ปี และได้ดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักโดยไม่มีอุบัติเหตุใหญ่ๆ เกิดขึ้น และจากการรักษามาตรฐานการให้บริการที่สูงเช่นนี้ บีทีเอสซีจึงได้รับใบรับรองมาตรฐานสากลของระบบจัดการต่างๆ ได้แก่ ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, ISO 27001: 2013, ISO 45001: 2018 รวมถึง Railway Safety Management System จาก บริษัท Ricardo Rail ประเทศฮ่องกง

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

10.6 การติดตามดูแลการปฏิบัติงานของผู้บริหารทรัพย์สิน

บริษัทจัดการมีการดำเนินการและติดตามการปฏิบัติงานของบีทีเอสซี โดยในแต่ละปีบริษัทจัดการจะมีการพิจารณางบประมาณค่าใช้จ่าย O&M และเป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปีซึ่งบีทีเอสซีจัดทำส่งให้กองทุน และบริษัทจัดการจะมีการพิจารณารายรับและรายจ่ายว่าเป็นไปตามงบประมาณที่ตั้งไว้หรือไม่ รวมถึงทำการตรวจสอบรายได้ค่าโดยสารและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นว่าถูกต้องและเหมาะสมหรือไม่

ในส่วนของการจัดเก็บรายได้ บริษัทจัดการได้จัดให้มีการสอบทานการควบคุมภายในของกระบวนการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสารและดำเนินการให้มีการสุ่มตรวจสอบการรับรู้รายได้ของบีทีเอสซี และประชุมหารือกับบีทีเอสซีเพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

นอกจากนี้ บริษัทจัดการยังมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการกิจการบางอย่างของบีทีเอสซี โดยบริษัทจัดการได้เข้าร่วมเป็นคณะกรรมการบริษัทของบีทีเอสซี จำนวนหนึ่งในสามของคณะกรรมการ

บริษัทจัดการมีความเห็นว่าผู้บริหารทรัพย์สินสามารถควบคุมค่าใช้จ่ายให้ต่ำกว่าแผนงบประมาณประจำปีที่ตั้งไว้ ถึงแม้ว่าจะมีปัจจัยภายนอกบางปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมและคาดการณ์ได้ ทำให้รายได้ไม่เป็นไปตามประมาณการที่คาดหวังไว้ ส่งผลให้กำไรสุทธิต่ำกว่าประมาณการเล็กน้อย

10.7 การติดตามดูแลผลประโยชน์ของกองทุน

การนำส่งรายได้สุทธิ

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

การนำฝากค่าใช้จ่าย O&M และการเบิกใช้

1. บีทีเอสซีนำฝากค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันไว้ในบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ซึ่งเปิดในชื่อบีทีเอสซี ภายในเวลา 14.00 น. ของวันทำการถัดไป และส่งหลักฐานการฝากเงินให้แก่บริษัทจัดการด้วย เช่น Statement หรือ Slip เงินฝาก หรือเงินโอน
2. บริษัทจัดการตรวจสอบว่าบีทีเอสซีนำฝากค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันไว้ในบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ซึ่งเปิดในชื่อบีทีเอสซีหรือไม่
3. นับตั้งแต่วันแรกของแต่ละเดือน หากไม่มีเหตุผิดปกติเกิดขึ้น บีทีเอสซีสามารถนำเงินในจำนวนที่เท่ากับจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการสำหรับเดือนก่อนหน้าที่พักไว้ในบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ออกจากบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ได้ โดยบริษัทจัดการจะตรวจสอบว่าบีทีเอสซีไม่ได้นำเงินออกจากบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ก่อนระยะเวลาที่กำหนด หรือเกินกว่าจำนวนที่สามารถนำออกไปได้
4. บีทีเอสซีส่งรายงานค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงในเบื้องต้นให้บริษัทจัดการ ภายใน 10 วันหลังจากสิ้นเดือน เพื่อให้บริษัทจัดการตรวจสอบ
5. บีทีเอสซีนำส่งเอกสารหลักฐานค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นให้แก่บริษัทจัดการ ภายใน 15 วันหลังจากสิ้นเดือน เพื่อให้บริษัทจัดการตรวจสอบ
6. บริษัทจัดการพิจารณาว่าค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกับกองทุนจริง และวิธีการบันทึกลงเป็นไปตามที่ตกลงกัน

7. เมื่อสิ้นไตรมาสบริษัทจัดการกระทบยอดค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงและตามงบประมาณ

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

ส่วนในกรณีที่ค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับช่วงไตรมาสนั้นมากกว่าจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&M ประเมินการรายวันสำหรับไตรมาสนั้นที่บีทีเอสซีได้หักไว้ก่อนนำส่งรายได้สุทธิรายวันให้แก่กองทุน หากค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับไตรมาสนั้นเมื่อรวมกับจำนวนค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงในทุกไตรมาสก่อนหน้าไม่เกินกว่าร้อยละ 10 ของจำนวนงบประมาณค่าใช้จ่าย O&M สะสมจนถึงไตรมาสนั้น กองทุนจะจ่ายส่วนที่ขาดในไตรมาสนั้นๆ ให้แก่บีทีเอสซีภายใน 5 วันทำการหลังจากที่กองทุนได้ตรวจทานค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงเสร็จสิ้น

แต่ในกรณีที่ค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับช่วงไตรมาสนั้นมากกว่าจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&M ประเมินการรายวันสำหรับไตรมาสนั้นที่บีทีเอสซีได้หักไว้ก่อนนำส่งรายได้สุทธิรายวันให้แก่กองทุน และค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับไตรมาสนั้นเมื่อรวมกับจำนวนค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงในทุกไตรมาสก่อนหน้าเกินกว่าร้อยละ 10 ของจำนวนงบประมาณค่าใช้จ่าย O&M สะสมจนถึงไตรมาสนั้น กองทุนจะจ่ายส่วนที่ขาดในไตรมาสนั้นๆ ให้แก่บีทีเอสซี ก็ต่อเมื่อกองทุน (หรือกรรมการอย่างน้อยสองคนของบีทีเอสซี ซึ่งกองทุนเป็นผู้เสนอชื่อ) หรือผู้เชี่ยวชาญที่กองทุนและบีทีเอสซีร่วมกันแต่งตั้งได้ให้ความยินยอม

10.8 ค่าตอบแทนของบริษัทจัดการ

บริษัทจัดการคิดค่าธรรมเนียมการจัดการกองทุนจากยอดมูลค่าทรัพย์สินสุทธิของกองทุน ซึ่งตามโครงการจัดการกองทุนกำหนดค่าธรรมเนียมการจัดการกองทุนในอัตราไม่เกินร้อยละ 0.10 ต่อปีของมูลค่าทรัพย์สินสุทธิ โดยค่าธรรมเนียมการจัดการจะไม่ต่ำกว่า 10,000,000 บาทต่อปี ทั้งนี้ บริษัทจัดการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการจัดการจริงเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 0.075 ของมูลค่าทรัพย์สินสุทธิ โดยมีอัตราขั้นต่ำ 10,000,000 บาทต่อปี โดยค่าธรรมเนียมการจัดการกองทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2563 คิดเป็นจำนวน 47.81 ล้านบาท (2562: 52.83 ล้านบาท) (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ซึ่งหลักการคำนวณค่าตอบแทนที่อ้างอิงจากมูลค่าทรัพย์สินสุทธิของกองทุนทำให้บริษัทจัดการมีความสนใจในการบริหารจัดการทรัพย์สินให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อสร้างผลตอบแทนที่ดีให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุน รวมทั้งเพิ่มค่าตอบแทนให้แก่บริษัทจัดการ

10.9 การเปิดเผยข้อมูล/สารสนเทศต่อผู้ถือหน่วยลงทุน

บริษัทจัดการมีนโยบายเปิดเผยสารสนเทศที่สำคัญของกองทุนต่อสาธารณชน อาทิ เช่น ฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของกองทุน ข้อมูลที่มีผลกระทบต่อราคาซื้อขายหลักทรัพย์หรือต่อการตัดสินใจลงทุน หรือต่อสิทธิประโยชน์ของผู้ถือหน่วยลงทุนตามประกาศของตลาดหลักทรัพย์และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนรายงานประจำปี เพื่อให้นักลงทุนและผู้ที่เกี่ยวข้องได้ใช้ประกอบการตัดสินใจลงทุน ผ่านช่องทางและสื่อการเผยแพร่ข้อมูลต่างๆ ของตลาดหลักทรัพย์ตลอดจนผ่านเว็บไซต์ของกองทุน โดยบริษัทจัดการได้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำหน้าที่เปิดเผยข้อมูลต่อผู้ถือหน่วยลงทุน โดยข้อมูลที่จะเปิดเผยจะต้องได้รับการพิจารณาอนุมัติจากผู้มีอำนาจในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

10.10 การจัดประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน

10.10.1 การจัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน

บริษัทจัดการจะจัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนดังนี้

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

10.10.2 การเรียกประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน

การเรียกประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน บริษัทจัดการจะดำเนินการตามหลักเกณฑ์ดังนี้

- (ก) จัดทำหนังสือนัดประชุมที่มีรายละเอียดเพียงพอต่อการตัดสินใจของผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน โดยอย่างน้อยต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับวิธีการประชุมและการออกเสียงลงมติ ตลอดจนระเบียบวาระการประชุม และเรื่องที่将会เสนอต่อที่ประชุมพร้อมด้วยรายละเอียดตามสมควร โดยระบุให้ชัดเจนว่าเป็นเรื่องที่จะเสนอเพื่อทราบ เพื่ออนุมัติ หรือเพื่อพิจารณา แล้วแต่กรณี รวมทั้งความเห็นของบริษัทจัดการและผู้ดูแลผลประโยชน์ของกองทุนในเรื่องดังกล่าว ทั้งนี้ ในกรณีที่มีการขอมติของผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน ให้รวมถึงความเห็นเกี่ยวกับผลกระทบที่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนอาจได้รับจากการลงมติในเรื่องนั้นๆ ด้วย
- (ข) จัดส่งหนังสือนัดประชุมถึงผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนล่วงหน้าก่อนวันประชุมตามระยะเวลาดังนี้
 - (1) 14 วัน ในกรณีที่เป็นการประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนของกองทุนที่มีหน่วยลงทุนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งมีวาระที่ต้องได้มติผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนหน่วยลงทุนของผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียง
 - (2) 7 วัน ในกรณีอื่นนอกจาก (1)
- (ค) ประกาศการนัดประชุมในหนังสือพิมพ์รายวันแห่งท้องถิ่นอย่างน้อย 1 ฉบับ ไม่น้อยกว่า 3 วันก่อนประชุม

10.10.3 องค์ประชุม

องค์ประชุมของการประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังนี้

- (ก) องค์ประชุมต้องประกอบด้วยผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนไม่น้อยกว่า 25 คนหรือไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนทั้งหมด และต้องมีหน่วยลงทุนนับรวมกันไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนหน่วยลงทุนที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของกองทุน
- (ข) ในกรณีที่ปรากฏว่าการประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนครั้งใด เมื่อล่วงเวลานัดไปแล้วถึงหนึ่งชั่วโมง จำนวนผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนซึ่งมาเข้าร่วมประชุมไม่ครบเป็นองค์ประชุมตามที่กำหนดไว้ใน (ก) หากว่าการประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนนั้นได้เรียกนัดเพราะผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนร้องขอตามข้อ 10.10.1 (ข)(2) การประชุมนั้นเป็นอันระงับไป หากการประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนนั้นมิใช่เป็นการเรียกประชุมเพราะผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนร้องขอตามข้อ 10.10.1 (ข)(2) ให้นัดประชุมใหม่ และให้ส่งหนังสือนัดประชุมไปยังผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนไม่น้อยกว่า 7 วันก่อนวันประชุม โดยในการประชุมครั้งหลังนี้ไม่บังคับว่าจะต้องครบองค์ประชุม

10.10.4 การดำเนินการประชุม

การดำเนินการประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังนี้

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

10.10.5 ข้อกำหนดอื่น ๆ เกี่ยวกับการประชุมและสิทธิออกเสียงของผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน

การปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน

ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนซึ่งมีชื่อปรากฏอยู่ในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนมีสิทธิออกเสียงในที่ประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนและมีสิทธิได้รับผลตอบแทนการลงทุน บริษัทจัดการจะต้องแจ้งวันปิดสมุดทะเบียนต่อตลาดหลักทรัพย์ และนายทะเบียนล่วงหน้าเป็นระยะเวลา 14 วัน (หรือกำหนดระยะเวลาใดๆ ตามที่ตลาดหลักทรัพย์ หรือนายทะเบียนกำหนด) ก่อนวันปิดสมุดทะเบียนนั้น ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงวันปิดสมุดทะเบียนจากเดิมที่เคยแจ้งไว้ บริษัทจัดการจะต้องแจ้งการเปลี่ยนแปลง

ดังกล่าวต่อตลาดหลักทรัพย์ และนายทะเบียนล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 7 วัน (หรือกำหนดระยะเวลาใดๆ ตามที่ตลาดหลักทรัพย์ หรือนายทะเบียนกำหนด) ก่อนวันปิดสมุดทะเบียนตามที่เคยแจ้งไว้

บริษัทจัดการจะต้องจัดส่งหนังสือขอมติ หรือหนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน ให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนซึ่งมีชื่อปรากฏอยู่ในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน ณ วันปิดสมุดทะเบียน

ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนเป็นบันทึกข้อมูลที่ต้องและเป็นจริง ดังนั้น การจ่ายหรือการแจกจ่ายทรัพย์สินให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนผู้ซึ่งมีชื่อปรากฏอยู่ในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนดังกล่าว และสิทธิในการได้รับหรือข้อจำกัดสิทธิใดๆ ของผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนผู้ซึ่งมีชื่อปรากฏอยู่ในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนดังกล่าว ให้ถือว่าเป็นการที่บริษัทจัดการกระทำไปโดยชอบ

สิทธิออกเสียง

ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนที่มีส่วนได้เสียเป็นพิเศษไม่ว่าโดยทางตรงหรือโดยทางอ้อมในเรื่องที่จะลงมติใด ไม่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนในเรื่องที่จะลงมตินั้น

ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนซึ่งถือหุ้นหน่วยลงทุนไม่เป็นไปตามอัตราที่กำหนดไว้ในหนังสือชี้ชวนฯ หัวข้อ 7.4.7 “ข้อจำกัดการถือหุ้นหน่วยลงทุน” จะต้องงดออกเสียงสำหรับหน่วยลงทุนส่วนที่ถือเกินอัตรานั้น

10.11 ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี

(1) ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี (audit fee)

กองทุนบันทึกค่าตอบแทนการตรวจสอบและสอบทานงบการเงินสำหรับปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2563 ซึ่งจ่ายให้แก่ บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 1.80 ล้านบาท (ปี 2561/62 : 1.80 ล้านบาท)

(2) ค่าบริการอื่น (non-audit fee)

กองทุนบันทึกค่าตอบแทนการสอบทานการควบคุมภายในของกระบวนการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสารและการสุ่มตรวจสอบการรับรู้รายได้ของบีทีเอสซี สำหรับปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2563 ซึ่งจ่ายให้แก่ บริษัท อีวาย คอร์ปอเรท เซอร์วิส จำกัด เป็นจำนวน 0.91 ล้านบาท (ปี 2561/62 จำนวน 0.91 ล้านบาท) และค่าตอบแทนการสอบทานค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานของบีทีเอสซี สำหรับปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2563 ซึ่งจ่ายให้แก่ บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นจำนวน 0.16 ล้านบาท (ปี 2561/62 จำนวน 0.16 ล้านบาท)

10.12 การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในเรื่องอื่นๆ (ถ้ามี)

- ไม่มี -

11. ความรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

11.1 นโยบายในการดำเนินงานความรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมของบีทีเอสซี

นโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของบีทีเอสซีในปี พ.ศ. 2562 ยังคงดำเนินงานไปแนวทางเดียวกับนโยบายของบีทีเอสกรุ๊ป ด้วยจิตสำนึกในหน้าที่ของความเป็นพลเมืองในภาคธุรกิจที่จะต้องทำประโยชน์เพื่อตอบแทนสังคม โดยการมีส่วนร่วมในการพัฒนาคุณภาพชีวิตที่ดีของพนักงาน รวมถึงสังคมและชุมชน การให้โอกาสทางการศึกษา และการให้ความช่วยเหลือด้วยการมอบสิ่งของเครื่องใช้ที่จำเป็นแก่เด็กและชาวบ้านในชุมชนที่ยากจนในพื้นที่ห่างไกล รวมทั้งการส่งเสริมให้คนที่มีความสามารถได้น้อยได้มีโอกาสเข้ารับการศึกษาด้านการแพทย์ที่ทันสมัยผ่านทางกิจกรรมต่างๆ

ในฐานะผู้ให้บริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ บีทีเอสซีได้ให้ความสำคัญในเรื่องคุณภาพและความปลอดภัย รวมถึงการจัดการสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดนโยบายในเรื่องการอนุรักษ์พลังงานไว้ดังนี้

นโยบายอนุรักษ์พลังงาน

- ดำเนินการและพัฒนาระบบการจัดการพลังงานอย่างเหมาะสม โดยกำหนดให้การอนุรักษ์พลังงานเป็นส่วนหนึ่งของ การดำเนินงานของบีทีเอสซี และต้องสอดคล้องกับกฎหมายและข้อกำหนดอื่นที่เกี่ยวข้องและไม่ส่งผลกระทบต่อ การดำเนินธุรกิจของบีทีเอสซี
- ดูแลและปรับปรุงการใช้พลังงานของบีทีเอสซีอย่างต่อเนื่องเพื่อให้มั่นใจว่าการใช้พลังงานในการดำเนินธุรกิจ ของบีทีเอสซีเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
- กำหนดแผนและมาตรการอนุรักษ์พลังงานในแต่ละปี และสื่อสารให้พนักงานทุกคนเข้าใจและปฏิบัติได้อย่าง ถูกต้อง
- การอนุรักษ์พลังงานเป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้บริหารและพนักงานทุกคนที่ต้องให้ความร่วมมือ ในการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด ติดตามตรวจสอบและรายงานต่อคณะทำงานด้านการจัดการพลังงาน
- สนับสนุนสิ่งที่เป็น รวมถึงทรัพยากรด้านบุคลากร งบประมาณ เวลาในการทำงาน การฝึกอบรม และ การมีส่วนร่วมในการนำเสนอข้อคิดเห็นเพื่อพัฒนางานด้านพลังงาน
- ผู้บริหารและคณะทำงานด้านการจัดการพลังงานจะทบทวนและปรับปรุงนโยบาย เป้าหมาย และแผนการ ดำเนินการด้านพลังงานทุกปี

จากนโยบายหลักทั้งหมดที่กล่าวไว้ นำมาสู่การปฏิบัติงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของบีทีเอสซีตามกรอบ แนวทางการปฏิบัติความรับผิดชอบต่อสังคม ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1. การประกอบกิจการด้วยความเป็นธรรม

บีทีเอสซีให้ความสำคัญต่อการประกอบกิจการด้วยความเป็นธรรม รวมถึงการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการ บริหารงาน จึงได้กำหนดให้มีการปฏิบัติตามนโยบายและแนวทางในการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามข้อกำหนด ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยมาโดยตลอด โดยตระหนักถึงความสำคัญและความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วน ได้เสียที่เกี่ยวข้อง เพื่อความโปร่งใสในการบริหารงาน ความรับผิดชอบต่อหน้าที่ของคณะกรรมการและ ผู้บริหาร อีกทั้งยังเพิ่มความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ถือหุ้น นักลงทุน และผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ทั้งนี้ สามารถดู รายละเอียดของหลักการสำคัญและแนวทางปฏิบัติในการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมถึงโครงสร้างการบริหาร จัดการองค์กร ในรายงานประจำปีของบีทีเอสซี

2. การเคารพสิทธิมนุษยชน

บีทีเอสซีได้ตระหนักและเห็นถึงความสำคัญต่อปัญหาที่กลุ่มผู้ปกครองที่มีลูกพิการรุนแรงต้องประสบปัญหาในการดูแลเด็กพิการ บีทีเอสซีจึงสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง กับชมรมผู้ปกครองเด็กพิการโดยการเชื่อมประสานจากมูลนิธินวัตกรรมทางสังคม ภายใต้โครงการ respite care หรือโครงการบริการผู้ดูแลคนพิการทดแทนชั่วคราว ในพื้นที่หนองแขมและมีนบุรี เพื่อลดความเหนื่อยล้า ความเครียดจากการดูแลเด็กพิการต่อเนื่องยาวนานซึ่งเป็นปัจจัยเสี่ยงการเกิดความรุนแรงในครอบครัว ภายใต้การดูแลของกลุ่มผู้ปกครองที่ผ่านการฝึกอบรมการดูแลในชีวิตประจำวัน การฟื้นฟูสมรรถภาพ การทำกิจกรรมที่เหมาะสมกับเด็ก รวมไปถึงกระบวนการในการเสริมพลังกลุ่มผู้ปกครองด้วยกันเพื่อให้กำลังใจซึ่งกันและกันด้วย

3. การปฏิบัติต่อแรงงานอย่างเป็นธรรม

บีทีเอสซีเล็งเห็นถึงความสำคัญกับบุคลากรซึ่งเป็นทรัพยากรที่มีค่ามากที่สุด และได้กำหนดนโยบายการบริหารค่าตอบแทนพนักงานอย่างเหมาะสม รวมถึงมีการปรับปรุงสวัสดิการให้ครอบคลุมในด้านต่างๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นแรงจูงใจในการทำงานให้แก่พนักงานและตั้งแต่ปี 2559 ที่ผ่านมา บีทีเอสซีได้จัดทำโครงการศูนย์รับฝากบุตรพนักงานบีทีเอส BTS Child Care Center เพื่อลดภาวะวิกฤตกังวลในการดูแลและช่วยแบ่งเบาภาระในการดูแลบุตร ภาระของพนักงานจากการนำสถานที่ปฏิบัติงานเพื่อรอเวลาเลิกงานและกลับบ้านพร้อมกันในช่วงปิดเทอม ทำให้พนักงานได้ปฏิบัติงานได้อย่างเต็มที่ ทั้งนี้ ในช่วงเดือนมกราคม 2562 ถึงปัจจุบัน มีบุตรพนักงานเข้ารับบริการสูงสุด 16 คนใน 1 เดือน ช่วงเปิดภาคเรียนเฉลี่ย 3 คนต่อวัน ช่วงปิดภาคเรียนเฉลี่ย 8 คนต่อวัน มีจำนวนสูงสุด 12 คนต่อวัน และในช่วงปิดเทอมใหญ่ ช่วงเดือนเมษายน และเดือนตุลาคม บีทีเอสซีได้จัดกิจกรรมปิดภาคเรียนในช่วงเดือนดังกล่าว เพื่อแบ่งเบาภาระการดูแลบุตรของพนักงาน และเสริมสร้างพัฒนาการของเด็กในด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านร่างกาย อารมณ์ สังคม และสติปัญญา รวมถึงสิ่งแวดล้อมภายนอกต่างๆ ทั้งยังปลูกฝังให้บุตรพนักงานได้รู้จักทำกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ สามารถเติบโตอยู่ในสังคมได้เป็นอย่างดี

ซึ่งโครงการดังกล่าวส่งผลทางด้านจิตใจของผู้ปกครองซึ่งเป็นพนักงานในองค์กร สามารถลดความวิตกกังวล มีความสบายใจขึ้น ทำให้ปฏิบัติงานได้อย่างเต็มที่และมีประสิทธิภาพมากขึ้น

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

หนวดวนชวนขยัน

เป็นโครงการที่มุ่งเน้นและส่งเสริมให้พนักงานในบีทีเอสซีประพฤติตนและปฏิบัติงานอย่างมีคุณภาพ มีระเบียบวินัย มีความซื่อสัตย์จริงรักภักดีต่อองค์กร และมีความภาคภูมิใจในความเป็นพนักงาน รวมทั้งเพื่อเป็นขวัญกำลังใจ และเป็นรางวัลแก่พนักงานที่มีวินัย มีความตั้งใจ ท้วมเทแรงกายแรงใจ สร้างสรรค์งาน มีใจรักและภักดี และมีความเสียสละทั้งต่อบริษัท ส่วนรวม และสังคม พนักงานที่ได้คะแนนหนูดวงดังกล่าว นอกจากจะได้รับโล่ประกาศเกียรติคุณของบีทีเอสซีแล้ว ยังสามารถนำคะแนนดังกล่าวไปแลกเป็นเงินรางวัล และสวัสดิการต่างๆ ของบีทีเอสซีได้ เช่น นำคะแนนไปชำระแทนเงินสดค่าสมาชิกรายปีที่ศูนย์ออกกำลังกาย หรือใช้ในการเบิกทุนการศึกษา เป็นต้น

จากการดำเนินโครงการหน่วงชนวนซึ่งเริ่มตั้งแต่ปี 2546 จนถึงปัจจุบัน ประโยชน์ที่เห็นชัดมากที่สุด คือ ด้านวินัยในการทำงานของพนักงานที่ดีขึ้น โดยสามารถลดอัตราการพนักงานลาออกได้ เนื่องจากพนักงานประจำมีการหยุดงานและการมาสายน้อยลง นอกจากนี้ ค่าใช้จ่ายด้านไฟฟ้าและเครื่องใช้สำนักงานยังมีจำนวนลดลงด้วย ส่วนประโยชน์ต่อพนักงานนั้นเห็นชัดในด้านขวัญกำลังใจในการทำงานและช่วยสร้างความจงรักภักดีต่อองค์กร โดยพนักงานมีความตั้งใจในการปฏิบัติงานมากขึ้นส่งผลให้งานมีประสิทธิภาพดีขึ้น

จำนวนพนักงานที่ได้รับประกาศเกียรติคุณในแต่ละปี							
	2556/57	2557/58	2558/59	2559/60	2560/61	2561/62	2562/63
จำนวนพนักงาน (คน)	458	448	455	504	423	475	423

สำหรับการให้ทุนการศึกษาแก่บุตรพนักงานนั้น บีทีเอสซีมีการพิจารณาให้ทุนต่อเนื่องแม้ว่าบางกรณีพนักงานจะเสียชีวิตแล้ว ทั้งนี้ นับตั้งแต่เริ่มให้ทุนการศึกษาในปี 2551 จนถึงปี 2562 มีบุตรของพนักงานที่ได้รับทุนการศึกษา จนสำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีในสาขาต่างๆ รวมทั้งสิ้น 82 คน

ทุนการศึกษาที่มอบให้แก่บุตรของพนักงานในแต่ละปี							
	2556/57	2557/58	2558/59	2559/60	2560/61	2561/62	2562/63
จำนวน (คน)	438	478	525	568	625	653	654
จำนวน (เงิน)	4,742,000	5,272,000	5,742,000	6,166,000	6,838,000	7,224,000	7,266,000

โครงการสหกรณ์ออมทรัพย์

กลุ่มบริษัทได้จัดตั้งสหกรณ์ออมทรัพย์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้พนักงานรู้จักการออมเงิน ในเวลาเดียวกันให้ความช่วยเหลือในด้านเงินทุนสำรองฉุกเฉิน โดยสหกรณ์ออมทรัพย์เป็นการช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ในหมู่สมาชิก ซึ่งสมาชิกได้รับผลตอบแทนในรูปของเงินปันผลและดอกเบี้ยเงินฝากในอัตราที่ไม่เสียภาษี

4. ความรับผิดชอบต่อผู้บริโภคร

การบริการของรถไฟฟ้าบีทีเอส

บีทีเอสซีได้ให้ความสำคัญกับการให้บริการผู้โดยสาร โดยในปี 2562/63 บีทีเอสซีได้กำหนดค่าดัชนีชี้วัดความเชื่อมั่นของการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส และทำการประเมินผลในด้านต่างๆ สรุปได้ดังตารางด้านล่าง

เป้าหมายปี 2562/63	ผลการดำเนินงานปี 2562/63	การประเมินผลการดำเนินงานเทียบกับเป้าหมาย
ความน่าเชื่อถือต่อการให้บริการ		
ความตรงต่อเวลาในการเดินทางของผู้โดยสาร ไม่น้อยกว่า 99.5% ต่อความล่าช้าตั้งแต่ 5 นาทีขึ้นไป	99.8% ต่อความล่าช้าตั้งแต่ 5 นาทีขึ้นไป	ดีกว่าเป้าหมาย
ความน่าเชื่อถือต่อรถไฟฟ้า		
ไม่น้อยกว่า 35,000 ตู้กิโลเมตร/ต่อการขัดข้อง 1 ครั้ง	94,268 ตู้กิโลเมตร/ต่อการขัดข้อง 1 ครั้ง	ดีกว่าเป้าหมาย
ความน่าเชื่อถือต่อตัวโดยสาร		
ไม่น้อยกว่า 15,000 ครั้ง ต่อการขัดข้อง 1 ครั้ง	172,319 ครั้ง ต่อการขัดข้อง 1 ครั้ง	ดีกว่าเป้าหมาย

เป้าหมายปี 2562/63	ผลการดำเนินงานปี 2562/63	การประเมินผลการดำเนินงานเทียบกับเป้าหมาย
ความพึงพอใจของผู้โดยสาร		
ไม่น้อยกว่า 3.80	ความพึงพอใจโดยรวมได้คะแนน 3.97 จากคะแนนเต็ม 5	ดีกว่าเป้าหมาย
ข้อร้องเรียนไม่มากกว่า 2 เรื่องต่อจำนวนผู้โดยสาร 1,000,000 เที่ยวคน	ผู้โดยสารสะสมตั้งแต่ 1 เม.ย. 62 – 31 มี.ค. 63 จำนวน 237 ล้านเที่ยวคน โดยมีข้อร้องเรียน 298 เรื่อง	ดีกว่าเป้าหมาย

การเพิ่มจำนวนขบวนรถไฟฟ้า

จากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการขยายเส้นทางการให้บริการโครงการส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือ (สถานีหัวแยกลาดพร้าว – สถานีคูคต) ที่จะพร้อมเปิดให้บริการเต็มระบบทุกสถานีในปี 2563 บีทีเอสซีได้ลงทุนจัดซื้อขบวนรถไฟฟ้าเพิ่มเติม จำนวน 24 ขบวน และเมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2562 ที่ผ่านมา บีทีเอสซีได้นำรถไฟฟ้าขบวนใหม่มาเริ่มให้บริการในโครงการส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือแล้ว โดยรถไฟฟ้าขบวนใหม่มีการปรับปรุงโฉมให้ดูโฉบเฉี่ยวทันสมัยมากขึ้น รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกภายในขบวนรถที่ช่วยประหยัดพลังงาน และมีพื้นที่สำหรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ซึ่งใน 1 ขบวนรถ ประกอบด้วย 4 ตู้โดยสาร ใน 1 ตู้โดยสาร ออกแบบเป็นที่นั่ง จำนวน 28 ที่ และที่ยืนพนักพิง (Perch Seat) 2 ด้าน ทดแทนจำนวนที่นั่ง 14 ที่ ทำให้มีพื้นที่สำหรับการโดยสารเพิ่มขึ้น 10% เมื่อเทียบกับรถไฟฟ้าขบวนเดิม ตอบสนองความต้องการของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้นในปัจจุบัน

สิ่งอำนวยความสะดวกภายในขบวนรถและสถานี ประกอบด้วย

- เพิ่มพื้นที่ยืนในขบวนรถไฟฟ้าใหม่ โดยติดตั้งที่ยืนพนักพิง (Perch Seat) แทนเก้าอี้ ซึ่งจะช่วยเพิ่มความจุผู้โดยสารได้อีก 10% ทำให้ผู้โดยสารเดินทางได้สะดวกรวดเร็วขึ้น
- เพิ่มสัญลักษณ์ขนาดใหญ่ พร้อมเข็มขัดนิรภัยสำหรับจับยึดรถเข็นผู้พิการและราวจับให้ ในขบวนรถไฟฟ้า
- ติดป้ายสัญลักษณ์ที่ด้านนอกขบวนรถไฟฟ้าแสดงตำแหน่งประตูเข้าออกสำหรับผู้พิการที่ใช้รถวีลแชร์
- จัดทำทางลาดรถเข็นผู้พิการ (Train Wheelchair Ramp) เพื่ออำนวยความสะดวกให้รถเข็นผู้พิการสามารถเข้า-ออกขบวนรถไฟฟ้าได้สะดวกมากยิ่งขึ้น
- ติดป้ายสัญลักษณ์แจ้งทิศทางสำหรับผู้พิการ ภายในห้องลิฟต์โดยสารไปยังจุดรอเข้า-ออก ผู้พิการที่พื้นที่ขึ้นชานชาลา
- ติดป้ายสัญลักษณ์แจ้งทิศทางผู้พิการ ภายในลิฟต์โดยสารไปยังจุดรอเข้า-ออก ผู้พิการที่พื้นที่ขึ้น Upper Platform และ Lower Platform
- ติดป้ายสัญลักษณ์แจ้งให้ผู้พิการทราบข้อมูลในการติดต่อเจ้าหน้าที่เพื่อเข้าใช้บริการในระบบบีทีเอสหน้าห้องจำหน่ายตั๋ว
- ติดป้ายสัญลักษณ์แสดงอุปกรณ์สำหรับอำนวยความสะดวกผู้พิการทางการสื่อสารใช้เป็นอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับใช้ในการติดต่อกับปลายทาง
- ป้ายสัญลักษณ์แจ้งให้ผู้พิการทราบว่าลิฟต์โดยสารอยู่ด้านในสถานี (สำหรับรถไฟฟ้าบีทีเอส 23 สถานีเดิม)
- ป้ายสัญลักษณ์แสดงเคาท์เตอร์บริการผู้พิการเพื่อออกคู่มือเดินทาง
- ป้ายสัญลักษณ์แสดงตำแหน่งจุดให้ผู้พิการรอรับความช่วยเหลือ กรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน
- ติดตั้งลิฟต์โดยสารเพิ่มเติม ในสถานีส่วนต่อขยาย ตั้งแต่สถานีสำโรง – สถานีเคหะฯ จำนวน 9 สถานี รวม 32 ตัว

- ติดป้าย Priority Seat ที่นั่งสำรองสำหรับสตรีมีครรภ์ เด็ก คนชรา พระภิกษุ ให้เห็นเด่นชัด ในทุกขบวนรถไฟฟ้า
- ติดตั้งเครื่องจำหน่ายตั๋วโดยสารแบบเทียชเดียวให้เป็นแบบจอสัมผัส (Touch Screen) ทั้งระบบรวม 250 ตู้
- เพิ่มตู้จำหน่ายตั๋วที่สามารถใช้ธนบัตรจ่ายอีก 50 ตู้
- ติดตั้ง WIFI BTS Xpress เพื่อให้บริการฟรีอินเทอร์เน็ตไร้สาย (Free Wi-Fi) แก่ผู้ใช้บริการทุกพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส 30 สถานี
- ติดตั้งรั้วและประตูอัตโนมัติเพิ่มเติมในสถานีส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สีเขียวเหนือ) จำนวน 5 สถานี ตั้งแต่ ห้าแยกลาดพร้าว – สถานีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ติดตั้งจอ LCD ที่ชั้น Concourse & Platform, In-Train & Dynamic Route Map ในขบวนรถไฟฟ้าใหม่
- ติดตั้งป้ายบอกทาง แผนที่ และสถานที่สำคัญๆ ที่สามารถเชื่อมต่อจากสถานีได้
- Skywalk เชื่อมต่อกับอาคาร 58 อาคารสำนักงาน โรงแรม ศูนย์การค้า และสถานที่สำคัญต่าง ๆ

การดูแลลูกค้ากลุ่มต่าง ๆ

นอกจากกลุ่มผู้ใช้บริการทั่วไปแล้ว บีทีเอสซียังได้สนับสนุนให้ผู้ใช้บริการทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสได้อย่างเท่าเทียมกัน ไม่ว่าจะเป็นกลุ่มผู้สูงอายุหรือกลุ่มคนพิการ โดยบีทีเอสซียังได้อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้พิการในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ด้วยการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเพื่อสนับสนุนให้ผู้พิการสามารถใช้บริการที่สถานีรถไฟฟ้าได้เหมือนกับผู้ใช้บริการปกติในทุกสถานี ได้แก่ การติดตั้งลิฟท์เพิ่มในสถานีส่วนต่อขยาย 14 สถานี ตั้งแต่สถานีสำโรง ถึง สถานีเคหะฯ และสถานีห้าแยกลาดพร้าว ถึง สถานีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ การก่อสร้างทางลาดสำหรับรถเข็นผู้พิการ พื้นผิวต่างสัมผัสบนพื้น และอักษรเบรลล์ที่ปุ่มกดลิฟท์สำหรับผู้พิการทางสายตา การติดตั้งแผงบริการในลิฟต์จุดที่สองเพื่อรองรับผู้พิการที่ใช้รถเข็น การจัดทำทางลาดรถเข็นผู้พิการ (Train Wheelchair Ramp) เพื่ออำนวยความสะดวกให้รถเข็นผู้พิการสามารถเข้าออกขบวนรถไฟฟ้าได้สะดวกมากยิ่งขึ้น การติดตั้งเครื่องออกบัตรโดยสารอัตโนมัติในระดับความสูงที่ผู้พิการที่นั่งรถเข็นสามารถใช้บริการได้ ติดป้ายสัญลักษณ์แสดงเคาเตอร์บริการผู้พิการเพื่อออกคูปองเดินทาง ป้ายสัญลักษณ์แสดงตำแหน่งจุดให้คนพิการรอรับความช่วยเหลือ กรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน ป้ายสัญลักษณ์ที่ด้านนอกขบวนรถไฟฟ้าแสดงตำแหน่งประตูเข้าออกสำหรับผู้พิการ รวมทั้งการจัดทำมาตรการให้ความช่วยเหลือผู้พิการโดยพนักงานประจำสถานีที่ผ่านการอบรมด้านการดูแลและช่วยเหลือเบื้องต้นแก่ผู้พิการที่เข้ามาใช้บริการในสถานีอย่างเหมาะสม

บีทีเอสซียังมีนโยบายให้ผู้พิการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยได้รับการยกเว้นค่าโดยสาร เพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้ผู้พิการสามารถเข้าถึงบริการขนส่งมวลชนสาธารณะมากขึ้น เพียงแค่แสดงบัตรหรือสมุดประจำตัวผู้พิการที่ออกโดยสำนักงานส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการแห่งชาติ กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์

บีทีเอสซียังได้เพิ่มมาตรการความปลอดภัยให้แก่ผู้พิการทางการมองเห็นในการใช้บันไดเลื่อน โดยพนักงานรักษาความปลอดภัยเป็นผู้ดูแลตั้งแต่เข้าระบบ และนำขึ้นบันไดเลื่อนจากชั้นจำหน่ายตั๋วขึ้นชานชาลา จนเข้าขบวนรถไฟฟ้าทุกครั้งที่ใช้บริการ โดยสามารถแจ้งความประสงค์ให้พนักงานสถานีรับทราบก่อนขึ้นรถไฟฟ้าบีทีเอส และได้มีการจัดอบรมให้กับพนักงานรักษาความปลอดภัยและเจ้าหน้าที่สถานี เรื่อง “การนำทางผู้พิการทางการมองเห็นในการเดินทางโดยรถไฟฟ้าบีทีเอส” ก่อนเปิดให้บริการ โดยได้รับความร่วมมือจากสมาคมคนตาบอดแห่งประเทศไทย ปัจจุบันรถไฟฟ้าบีทีเอสมีผู้โดยสารที่เป็นผู้พิการปกติและผู้พิการประเภทต่าง ๆ มากขึ้นทุกปี นับตั้งแต่มีการเปิดให้บริการในเดือนธันวาคม 2542 โดยในปี 2562/63 ที่ผ่านมา มีผู้มาใช้บริการรวมทั้งสิ้น 1,061,214 เที่ยวคน

การประชาสัมพันธ์และกิจกรรมส่งเสริมการตลาด

ในรอบปีที่ผ่านมา ฝ่ายการตลาดได้ดำเนินงานตามแผนการตลาด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส รวมถึงการกระตุ้นความถี่ในการใช้บริการของลูกค้าประจำ อันจะนำมาซึ่งรายได้ที่เพิ่มขึ้น อีกทั้งยังได้จัดให้มีกิจกรรมทางการตลาดอีกหลากหลายกิจกรรม ตลอดจนการจัดหาสิทธิพิเศษต่าง ๆ จากร้านค้า ร้านอาหาร และพันธมิตรทางธุรกิจ มอบให้แก่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส มีรายละเอียด ดังนี้

การบริหารลูกค้าสัมพันธ์ (Customer Relation Management)

เพื่อเป็นการสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้าผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส อันจะนำมาซึ่งฐานลูกค้าที่แข็งแกร่ง ทั้งยังเป็นการสร้างโอกาสในการดึงดูดลูกค้ารายใหม่ ๆ เข้ามาใช้บริการ ฝ่ายการตลาดได้จัดให้มีกิจกรรมการบริการลูกค้าสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง มีรายละเอียดพอสรุปได้ ดังนี้

1. หนูด่วนชวนแะ เป็นกิจกรรมทางการตลาดที่จัดขึ้นอย่างต่อเนื่องโดยมอบส่วนลดให้แก่ผู้ถือบัตรโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส และหนูด่วนบีทีเอส แพนเพจ เมื่อมาใช้บริการที่ร้านค้า ร้านอาหารที่เข้าร่วมโครงการตามเงื่อนไขที่กำหนด ในปี พ.ศ.2562 มีร้านค้า ร้านอาหารเข้าร่วมโครงการจำนวน 2 ร้านค้า ได้แก่ ร้านไฮด์คาเฟ่ และร้านบัวลอยกลม
2. กิจกรรมมูฟวี่ เลิฟเวอร์ มอบสิทธิพิเศษให้แก่สมาชิกหนูด่วนบีทีเอส แพนเพจ และผู้โดยสารบีทีเอส ที่ดาวนโหลด บีทีเอสสกายเทรน แอปพลิเคชัน เพื่อร่วมกิจกรรม ผู้โชคดีจากกิจกรรมต้องนำใบเสร็จการซื้อเติมเงิน เติมน้ำดื่มเดินทางตั้งแต่ 500 บาทขึ้นไป เข้าชมภาพยนตร์รอบพิเศษ โดยในรอบปีที่ผ่านมา มีการมอบสิทธิพิเศษให้ผู้โดยสารบีทีเอสได้ชมภาพยนตร์จำนวน 7 เรื่อง ได้แก่ ผจญภัยแดนตึกตามห้ศจรรย์, จอห์น วิค แรงกว่านรก 3, ไอดอลสุดซ่า ป๊ะป๋าสั่งลุย, แอนนา สวยสะบัดสังหาร, เด็กพลังอสูร, เอเวอเรสต์ มนุษย์หิมะเพื่อนรัก และ สวรรค์ซ้อนนรก
3. หนูด่วนบีทีเอส แพนเพจ ในปี พ.ศ.2562 ฝ่ายการตลาดได้ใช้เป็นช่องทางในการประชาสัมพันธ์กิจกรรมต่าง ๆ ทั้งนี้เพื่อให้เข้าถึงกลุ่มลูกค้าเป้าหมายซึ่งใช้โซเชียล เน็ตเวิร์คในชีวิตประจำวัน อันจะนำมาซึ่งฐานลูกค้าที่แข็งแกร่ง ได้แก่ สื่อรับสมัครงาน ตำแหน่งเจ้าหน้าที่สถานี, มูฟวี่ เลิฟเวอร์, บัตรเครดิตกรุงศรี ต่อโปรโมชั่นถึง 31 ธันวาคม 2562, โปรโมชั่นเมืองโบราณลดค่าเข้าชม 50 เปอร์เซ็นต์, โปรโมชั่นพิพิธภัณฑ์ช้างเอราวัณลดค่าเข้าชม 50 เปอร์เซ็นต์, หนูด่วนชวนเที่ยว, หนูด่วนชวนแะร้าน, สื่อเชื่อมต่อการเดินทางสำหรับงานพิธีบรมราชาภิเษก, โปรโมชั่นบัตรเครดิตยูโอบีส่วนลด 100 บาท, บัตรเครดิตยูเนียนเพย์, สื่อแผนที่ 44 สถานี, สื่อโปรโมชั่นเพื่อนพ้อง (ภา), สื่อเปิดสถานี ห้าแยกลาดพร้าว, กิจกรรมที่น่าสนใจภายในเส้นทางบีทีเอส
4. กิจกรรมส่งเสริมการตลาด ในปี พ.ศ.2562 ฝ่ายการตลาดได้ร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจ จัดให้มีกิจกรรมหลากหลายเพื่อมอบสิทธิพิเศษให้แก่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ได้แก่ เมืองโบราณ สมุทรปราการ, พิพิธภัณฑ์ช้างเอราวัณ, นิทรรศน์โกสินทร์, ดีแทค, ยูเนียนเพย์, โรงภาพยนตร์ เมเจอร์, โรงภาพยนตร์ เอสเอฟ, ค่ายหนังสหมงคลฟิล์ม อินเตอร์เนชั่นแนล, ค่ายหนังยูไนเต็ อินเตอร์เนชั่นแนล พิคเจอร์, ค่ายหนังโซนี่ พิคเจอร์สอินเตอร์เทนเมนต์, ค่ายหนังโมโนฟิล์ม, ธนาคราภรณ์อูญายำกัด (มหาชน), แรบบิท รีเวิร์ดส

สิทธิประโยชน์แก่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

ฝ่ายการตลาดร่วมกับพันธมิตรทางธุรกิจ ได้แก่ ผู้จัดจำหน่ายภาพยนตร์ ผู้ให้บริการเครือข่ายโทรศัพท์มือถือ และสถาบันการเงิน มอบสิทธิพิเศษให้แก่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ที่ ซื้อ เติมน้ำมัน เติมเที่ยวเดินทาง ที่ห้องจำหน่ายตั๋ว เพื่อรับส่วนลดค่าโดยสารที่ได้รับการสนับสนุนจากพันธมิตรทางธุรกิจที่เข้าร่วมโครงการ และบีทีเอสซี ยังได้รับรายได้จากค่าดำเนินการในการจัดกิจกรรมดังกล่าวอีกด้วย

ในส่วนของการจำหน่ายบัตรโดยสารจำนวนมาก ลูกคากลุ่มเป้าหมายประกอบด้วย กลุ่มลูกค้าองค์กร, กลุ่มโรงแรม, กลุ่มบริษัทตัวแทนการท่องเที่ยว และกลุ่มลูกค้าภาครัฐ ในปีที่ผ่านมาลูกคากลุ่มลูกค้าที่ทำรายได้สูงสุดให้แก่บีทีเอสซี คือ กลุ่มลูกค้าโรงแรมและกลุ่มบริษัทตัวแทนการท่องเที่ยว สำหรับลูกค้าในกลุ่มอื่น ๆ ยอดขายยังต่ำกว่าปี พ.ศ.2561 เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจโดยรวมยังไม่กระเตื้องขึ้นเท่าใดนัก ประกอบกับปัจจุบันเริ่มเกิดสถานการณ์การระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ในประเทศต่างๆ รวมถึงประเทศไทย ซึ่งส่งผลกระทบกับการท่องเที่ยวภายในประเทศทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวลดลง ส่งผลกระทบต่อรายได้ในส่วนของการจำหน่ายบัตรโดยสารกับกลุ่มลูกค้าโรงแรม บริษัทตัวแทนการท่องเที่ยวที่ได้กล่าวข้างต้น อย่างไรก็ตาม ฝ่ายการตลาดยังคงรักษาสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้าเก่า และพยายามหาลูกค้ารายใหม่อย่างต่อเนื่อง

เนื่องจากทางรัฐบาลได้ประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินทั่วราชอาณาจักร ตั้งแต่วันที่ 26 มีนาคม - 30 มิถุนายน 2563 เพื่อควบคุมสถานการณ์การระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ภายในประเทศไทย ส่งผลกระทบกับการจำหน่ายบัตรโดยสารแก่ กลุ่มลูกค้าองค์กร กลุ่มโรงแรม กลุ่มบริษัทตัวแทนการท่องเที่ยว กลุ่มลูกค้าภาครัฐ และกลุ่มลูกค้าที่มีคูปองบัตรโดยสารประเภทหนึ่งวัน และคูปองสำหรับเติมเที่ยวเดินทาง ฝ่ายการตลาดได้มีการขยายวันหมดอายุให้แก่ลูกค้าที่มีคูปองทุกประเภท เมื่อผ่านพ้นสถานการณ์การระบาดของไวรัสโควิด-19 ลูกค้ายังคงสามารถนำคูปองกลับมาใช้งานได้ตามปกติ

ฝ่ายการตลาดยังได้ประสานงานในการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ บนสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส เช่น การจัดให้มีเครื่องรับจ่ายเงินอัตโนมัติ (เอทีเอ็ม) และศูนย์บริการนักท่องเที่ยวบีทีเอส เป็นต้น

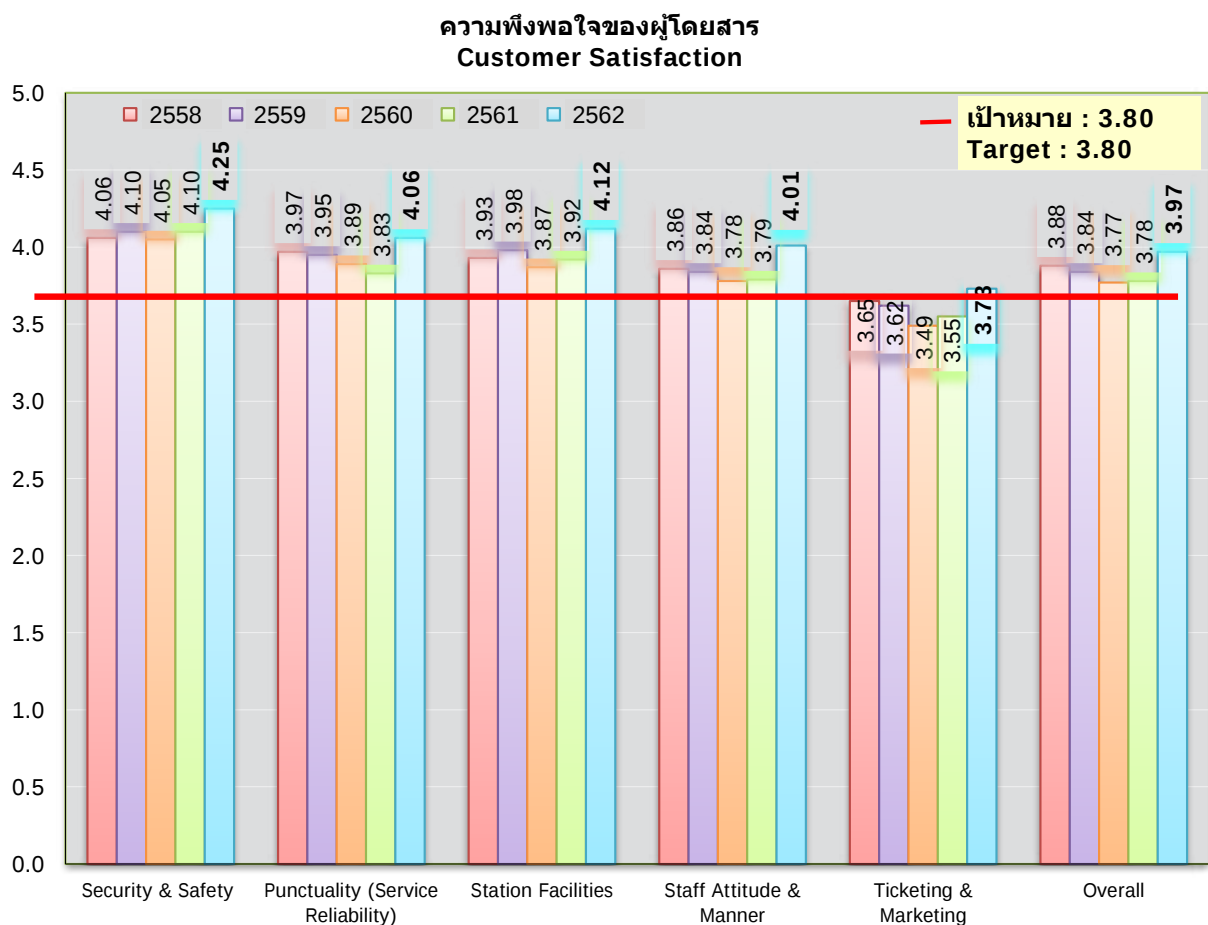
การรับฟังความคิดเห็นของลูกค้า

บีทีเอสซีให้ความสำคัญกับการรับฟังเสียงของลูกค้า โดยทุกความเห็นและข้อเสนอแนะของผู้ใช้บริการ บีทีเอสซี จะนำมาพิจารณาเพื่อนำไปใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนาการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ผ่านช่องทางหลักได้แก่ ศูนย์ลูกค้าสัมพันธ์ บีทีเอส จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ nuduan@bts.co.th www.bts.co.th กล้องรับความคิดเห็นประจำสถานี การสื่อสารผ่านเครือข่ายสื่อออนไลน์ ได้แก่ เพจรถไฟฟ้าบีทีเอส ทวิตเตอร์ BTS_SkyTrain LINE: @btsskytrain และ Application BTS SkyTrain ที่ผู้โดยสารสามารถตรวจสอบข้อมูลการให้บริการก่อนใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ในแต่ละสถานีแบบ Real Time

การสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

บีทีเอสซีจัดให้มีการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นประจำทุกปี เพื่อเป็นการประเมินผลการดำเนินงานในด้านต่างๆ ของบีทีเอสซี และจะได้นำไปเป็นแนวทางในการพัฒนาการให้บริการด้านต่างๆ และเพื่อปรับปรุงการให้บริการให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้โดยสารอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยในปี 2562 คะแนนความพึงพอใจยังคงเป็นอันดับที่ 1 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผู้ให้บริการมีความเชื่อมั่นในระบบการเดินรถและมาตรการในการดูแลผู้โดยสารว่ามีความปลอดภัยในการใช้บริการ

ในปี 2562 บีทีเอสซีได้ให้มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า บีทีเอส โดยมีกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 3,130 คน จากทั้งหมด 43 สถานี สรุปผลความพึงพอใจในการให้บริการโดยรวม ได้คะแนน 3.97 จากคะแนนเต็ม 5 โดยด้านที่ได้คะแนนสูงสุด คือด้านความปลอดภัยโดยผู้ให้บริการมีความพึงพอใจอยู่ในระดับพอใจมาก 4.25 คะแนน รองลงมาในปีนี้เป็น ด้านคุณภาพ/สิ่งอำนวยความสะดวกบนสถานีและในขบวนรถ 4.12 คะแนน ด้านความน่าเชื่อถือของการเดินรถไฟฟ้า 4.06 คะแนน ด้านการประชาสัมพันธ์และการให้ข้อมูล 4.02 คะแนน ด้านการบริการของพนักงานสถานี 4.01 คะแนน ด้านความคุ้มค่าในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส 4.00 คะแนน และด้านบัตรโดยสารและการตลาด มีความพึงพอใจน้อยที่สุด 3.73 คะแนน



แผนภูมิแสดงระดับคะแนนความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ตั้งแต่ปี 2558 – 2562

5. ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2015

บีทีเอสซีได้ตระหนักในเรื่องของสิ่งแวดล้อมโดยการควบคุมกระบวนการ ผลิตภัณฑ์ และบริการให้สอดคล้องกับนโยบายและเป้าหมายขององค์กรนอกเหนือจากที่ได้เพิ่มความเข้มงวดในการปฏิบัติให้สอดคล้องกับข้อกำหนดและข้อกำหนดต่างๆ ทั้งที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และในปี 2557 ได้รับมอบใบรับรอง ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001: 2004 จากบริษัท บูโร เวิร์ทส์ เซอร์ทิฟิเคชั่น (ประเทศไทย) และมีการตรวจติดตามอย่างต่อเนื่องทุก ๆ ปี เพื่อแสดงให้เห็นว่ารถไฟฟ้าบีทีเอสได้มีระบบบริหารจัดการที่ยั่งยืนและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับมาตรฐานสิ่งแวดล้อมตามที่กฎหมายกำหนด นอกจากนี้ ในปี 2561 บีทีเอสซี ได้ยกระดับมาตรฐานสิ่งแวดล้อมให้เป็นเวอร์ชันล่าสุด คือ ISO 14001:2015 โดยดำเนินการอย่างต่อเนื่อง และในปี 2562 บีทีเอสซีได้รับการต่ออายุการรับรองจาก บริษัท บีเอสไอ กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด

การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์)

บีทีเอสซีได้รับเชิญให้เข้าเป็นกรรมการในคณะกรรมการกำกับโครงการพัฒนาระบบจัดเก็บและรวบรวมบัญชีก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทย สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และคณะกรรมการประสานนโยบายและการดำเนินงานด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการขนส่งที่ยั่งยืน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 เพื่อการพัฒนาจัดเก็บและรวบรวมข้อมูลบัญชีก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทย โดยบีทีเอสซีถูกจัดให้อยู่ในหมวดพลังงานประเภทขนส่ง (Transport) ซึ่งรถไฟฟ้าเป็นหนึ่งในมาตรการสำคัญที่ช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์) ของประเทศไทย โดยเมื่อประชาชนได้เปลี่ยนวิธีการเดินทาง จากยานพาหนะที่ใช้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงหรือก๊าซธรรมชาติ เช่น รถยนต์ จักรยานยนต์ รถโดยสาร รถสาธารณะต่างๆ มาใช้รถไฟฟ้าที่ใช้พลังงานไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้น จะส่งผลให้การปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เกิดจากน้ำมันเชื้อเพลิงหรือก๊าซธรรมชาติลดน้อยลง และผลการดำเนินงานในปี 2562 (มกราคม – ธันวาคม) รถไฟฟ้าบีทีเอสสามารถช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้มากถึง 73,785 ตันคาร์บอนไดออกไซด์ หรือเทียบเท่ากับการปลูกต้นไม้ 73,785 ต้น

โครงการอนุรักษ์พลังงานและการจัดการด้านพลังงาน

ตามนโยบายอนุรักษ์พลังงานและการจัดการด้านพลังงาน บีทีเอสซีได้ดำเนินการโครงการเปลี่ยนเครื่องปรับอากาศชนิดแยกส่วน (Split Type) ที่สถานีรถไฟฟ้า อาคารสำนักงาน และโรงจอดและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า เพื่อทดแทนเครื่องปรับอากาศเดิมที่หมดอายุการใช้งาน ซึ่งได้ดำเนินการต่อเนื่องมาโดยตลอด และในปีนี้ได้ทำการเปลี่ยนเครื่องปรับอากาศแบบแยกส่วนเป็นจำนวนทั้งสิ้น 36 เครื่อง ส่งผลให้การใช้พลังงานลดลง 171,039 กิโลวัตต์-ชั่วโมงต่อปี หรือประหยัดเงินได้มากกว่า 636,000 บาทต่อปีได้ นอกจากนี้ยังมีโครงการประหยัดพลังงานอื่นๆ เช่นโครงการขอความร่วมมือปรับตั้งเครื่องปรับอากาศที่ 25 องศา โครงการปิดไฟฟ้าเมื่อเลิกใช้งาน โครงการปรับปรุงวงจรไฟฟ้า เป็นต้น ซึ่งได้ดำเนินงานมาต่อเนื่องทุกปี และได้เข้าร่วมโครงการ Earth Hour โดยทำการปิดไฟทั้งหมดของอาคาร BTS เป็นเวลา 1 ชั่วโมง จัดโครงการหนวด่วนชวนขึ้นลงด้วยบันได และโครงการหนวด่วนชวนประหยัดพลังงาน เพื่อเป็นการปลูกจิตสำนึกของพนักงานในการอนุรักษ์พลังงาน

ด้านสิ่งแวดล้อม

บีทีเอสซีได้มีการติดตามและตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมบนเส้นทางรถไฟฟ้า ตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมประจำปีเป็นประจำทุกปี โดยประสานภาควิชาวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม คณะสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอต่อสำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยในปี 2562 ได้ทำการตรวจวัดครั้งที่ 1 ระหว่างเดือนกรกฎาคม – ธันวาคม 2562 ซึ่งจะเป็นการตรวจวัดคุณภาพอากาศและเสียง แยกเป็น ปริมาณฝุ่นละอองทั้งหมด (TSP), ฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM10), คาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO), ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO2), ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO2), ตะกั่ว (Pb), การตรวจวัดระดับเสียง 24 ชั่วโมง (Leq24hr) และระดับเสียงกลางวันกลางคืน (Ldn) โดยพื้นที่ตรวจวัดแยกเป็นตัวแทนสถานีข้างถนน คือสถานบันการบินพลเรือน อาคารหอแว่น (ถนนสีลม) อาคารโดมอน (ถนนนราธิวาส) ตัวแทนพื้นที่วัดผลกระทบจะเป็นที่โรงพยาบาลเซนต์หลุยส์ (ถนนสาทร) โรงเรียนกรุงเทพคริสเตียน (ถนนประมว) และโรงเรียนแสงทริฎ (ถนนสุขุมวิท) รวม 6 แห่ง ผลการตรวจวัดพบว่า พื้นที่ริมถนนมีความเข้มข้นของอากาศและเสียงสูงกว่าพื้นที่ทั่วไป แต่ในภาพรวมแล้ว คุณภาพอากาศและระดับความดังเสียงตามแนวเส้นทางมีแนวโน้มดีขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2547-2561 ทั้งนี้ปัจจัยที่มีผลต่อคุณภาพอากาศ คือ 1. ความเร็วและทิศทางการจราจรในพื้นที่ กิจกรรมบริเวณพื้นที่ตรวจวัดการจราจร และฤดูกาล 2. ฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นบริเวณพื้นที่ริมถนน ซึ่งมีสาเหตุมาจากการจราจรและการพัฒนาสิ่งปลูกสร้างตามแนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร 3. ฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นมากในอดีต (พ.ศ.2535-2537) ของกรุงเทพมหานคร มีแหล่งกำเนิดมาจากการก่อสร้างที่เพิ่มขึ้นอย่างมากมาย การจราจรที่หนาแน่นตลอดเวลาช่วยส่งเสริมฝุ่นให้ฟุ้งกระจายมากยิ่งขึ้น ซึ่งปัจจุบันมีแนวโน้มดีขึ้นมาก โดยคุณภาพอากาศในปัจจุบันอยู่ในสถานภาพสมดุลธรรมชาติที่มีการเปลี่ยนแปลงของปริมาณและการกระจายตัวของมลสารขึ้นอยู่กับกิจกรรมของแต่ละพื้นที่ แต่การเปลี่ยนแปลงนั้นสามารถกลับคืนสู่สภาพธรรมชาติได้ในเวลาปกติ ส่วนระดับเสียงนั้นอยู่ในสถานภาพเดือนกัย ซึ่งมีบางสถานีมีค่าเกินมาตรฐานที่กำหนดไว้ที่ 70 เดซิเบล(เอ) เนื่องจากสภาพพื้นที่ในบริเวณพื้นที่โดยรอบของบางสถานีที่ทำการตรวจวัดเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญทางธุรกิจ ซึ่งพบว่าสภาพแวดล้อมโดยรอบนั้นมีปริมาณการจราจรที่หนาแน่นในชั่วโมงเร่งด่วน ดังนั้น แนวทางในการลดผลกระทบอันเนื่องมาจากเหตุผลดังกล่าวจึงควรมีการควบคุมกิจกรรมการจราจร โดยการควบคุมพฤติกรรมจราจร และผู้ขับขี่ที่มีการตรวจสอบสภาพยานพาหนะให้อยู่ในสภาพที่ดีเพื่อลดระดับเสียงที่เกิดขึ้นไม่ให้เกินเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

ด้านการระบายน้ำจากสถานภาพการระบายน้ำของคลองช่องนนทรี และคลองสาทร พบว่า ในปัจจุบันสำนักระบายน้ำได้ใช้คลองทั้งสองคลองเป็นพื้นที่เพื่อระบายน้ำออกจากพื้นที่ปิดล้อมของกรุงเทพในเขตพระนคร โดยดำเนินการตามแผนงานเพื่อป้องกันน้ำท่วมกรุงเทพ โดยสรุปคลองสาทรและคลองช่องนนทรียังคงมีความสามารถในการปฏิบัติงานตามที่ได้กำหนดไว้ของสำนักการระบายน้ำกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ ในการตรวจวัดครั้งที่ 2 (เดือนมกราคม – มิถุนายน 2562) ของปี 2561 ได้มีการศึกษาความหลากหลาย ความชุ่มชื้นของนกและสำรวจสัตว์ป่าอพยพ เช่นนกนางแอ่นบ้าน ในฤดูหนาว ซึ่งได้ติดตามตรวจสอบอย่างต่อเนื่องเป็นประจำเพื่อติดตามความเปลี่ยนแปลงของสภาพสิ่งแวดล้อมจากนกนางแอ่นที่จะบินมาในช่วงฤดูหนาวบริเวณสวนลุมพินี ถนนสีลมเป็นบริเวณที่เส้นทางโครงการได้พาดผ่าน ซึ่งจากการติดตามไม่พบการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยยะ

บีทีเอสซีร่วมกับกรุงเทพมหานคร ติดตั้งระบบฟ่นละอองน้ำที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส เพื่อร่วมแก้ไขปัญหฝุ่นละอองขนาดเล็กที่กระจายอยู่ในระดับเกินมาตรฐาน PM 2.5 และ PM 10 โดยได้ติดตั้งเพิ่มบริเวณสถานีศาลาแดง สถานีสยาม สถานีโอโศก ซึ่งมีประชาชนสัญจรไปมาบริเวณดังกล่าวหนาแน่น หลังจากก่อนหน้านี้มีการติดตั้งที่สถานีสะพานควาย ซึ่งสามารถช่วยลดการกระจายตัวของฝุ่นละอองขนาดเล็กได้เป็นอย่างดี

โดยเครื่องพ่นละอองน้ำจะมีหลักในการทำงานดังนี้คือ เป็นการจ่ายน้ำผ่านรูขนาดเล็กมาก เพื่อให้หยดน้ำที่พ่นออกมาเกิดการแตกตัวกระจายเป็นอนุเล็กๆ โดยใช้แรงดันน้ำประมาณ 70 bar ผ่านหัวพ่นน้ำซึ่งจะสามารถสร้างละอองไอน้ำขนาดเล็กมาก (หมอกไอน้ำ) ทำให้สามารถดับจบละอองฝุ่นขนาดเล็กได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บีทีเอสซีร่วมสนับสนุนกิจกรรมประหยัดพลังงานในวัน Earth Day 30 มีนาคม 2562 โดยปรับลดแสงสว่างบริเวณสถานีรถไฟฟ้าทุกสถานีลง 25% และจัดกิจกรรมณรงค์ประหยัดพลังงานภายในอาคารสำนักงานใหญ่เพื่อลดโลกร้อน ปิดไฟเป็นเวลา 1 ชั่วโมง สามารถปรับลดปริมาณการใช้ไฟฟ้าลงได้ 1.85% และลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ 749 ตัน นอกจากนี้บีทีเอสซียังได้ร่วมกับกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ หน่วยงานเอกชน และรัฐบาล ชวนคนเมืองปลูกต้นไม้ ในโครงการ “ปลูกเพื่อป(ล)อด ล้านต้น ลด PM2.5” หนูน 1 ล้านต้นสร้างพื้นที่สีเขียวทั่วกรุง โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อเป็นการลดผลกระทบปัญหาฝุ่นละออง ขนาดเล็กกว่า 2.5 ไมครอน (PM2.5) ที่สูงเกินมาตรฐานในพื้นที่กรุงเทพฯ รวมถึงพื้นที่อื่นๆ ทั่วประเทศ เสริมการสร้างภูมิทัศน์ทางในระยะยาวอีกด้วย

6. การร่วมพัฒนาชุมชนและสังคม

ตั้งแต่ปี 2542 เป็นเวลากว่า 20 ปี บีทีเอสซีได้เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในชีวิตประจำวันของสังคมคนกรุงเทพฯ นอกจากจะมีหน้าที่หลักคือการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะแก่ประชาชนแล้ว บีทีเอสซียังให้ความสำคัญในการทำประโยชน์ให้กับสังคมมาโดยตลอด

ด้านสังคม

เนื่องในปี 2562 ที่ผ่านมา เป็นปีมหามงคลของประชาชนไทยทุกคน บีทีเอสซี กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางรางบีทีเอสโกรท และกรุงเทพมหานคร ร่วมแสดงความจงรักภักดี และอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนได้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสฟรี ตลอดเส้นทาง เพื่อให้ประชาชนชาวไทยได้เฝ้ารับเสด็จสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร เนื่องในโอกาสพระราชพิธีบรมราชาภิเษก ในวันที่ 5 – 6 พฤษภาคม 2562 และในการเฝ้ารับเสด็จพระราชดำเนินเลียบพระนครโดยขบวนพยุหยาตราทางชลมารค เนื่องในพระราชพิธีบรมราชาภิเษก พุทธศักราช 2562 ในวันที่ 12 ธันวาคม 2562

บีทีเอสซีและกรุงเทพมหานครให้ประชาชนโดยสารรถไฟฟ้าฟรี วันสงกรานต์ ระหว่างวันที่ 13 – 15 เมษายน 2562 บีทีเอสซีได้ให้ความสำคัญกับผู้สูงอายุโดยได้ให้สมาชิกในครอบครัว นำผู้สูงอายุ 60 ปีขึ้นไป นั่งรถไฟฟ้าฟรีเพื่อท่องเที่ยวไปยังสถานที่ต่างๆ ในเส้นทางการเดินทางในกรุงเทพมหานครในวันสำคัญแห่งชาติ โดยในปีบีทีเอสซีได้จัดกิจกรรมพิเศษเพิ่มเติม “หนูนุ่นชวนผู้สูงอายุท่องบีทีเอส” โดยร่วมกับชุมชนจังหวัดสมุทรปราการ จัดกิจกรรมรดน้ำขอพรและนำผู้สูงอายุจากชุมชนจังหวัดสมุทรปราการ ทดลองนั่งรถไฟฟ้าบีทีเอสและพาalongเรือชมความงามของแม่น้ำเจ้าพระยาพร้อมไหว้พระขอพรที่วัดกัลยาณมิตรวรมหาวิหาร วัดระฆังโฆสิตาราม และวัดอรุณราชวราราม วันแม่แห่งชาติ 12 สิงหาคม 2562 ซึ่งในปีนี้ได้มีการจัดกิจกรรมพิเศษเพิ่มเติม คือ กิจกรรม “บอกรักแม่@สถานีห้าแยกลาดพร้าว” วันพ่อแห่งชาติ 5 ธันวาคม 2562 และวันเด็กแห่งชาติ 12 มกราคม 2563 เด็กที่เดินทางพร้อมผู้ปกครองนั่งรถไฟฟ้าฟรีตลอดเส้นทางรวมทั้งส่วนต่อขยาย

บีทีเอสซีร่วมกับสภาอากาศไทย จัดกิจกรรมบริจาคโลหิตเป็นประจำทุก 3 เดือน เพื่อสร้างจิตสำนึก และการมีส่วนร่วมของการช่วยเหลือสังคมให้กับพนักงานในองค์กร โดยตั้งแต่เดือน เมษายน 2562 – มีนาคม 2563 มีพนักงานร่วมบริจาคโลหิตจำนวน 772 คน ได้โลหิตจำนวนทั้งหมด 308,800 ซีซี และบีทีเอสซีได้ให้ความสำคัญกับคนพิการที่มีบัตรประจำตัวผู้พิการสามารถเดินทางด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอสฟรี ซึ่งในปี 2562 ที่ผ่านมามีจำนวนประมาณ 1.08 ล้านเที่ยวคน

บีทีเอสซี ร่วมกับกลุ่มบริษัทบีทีเอส จัดกิจกรรมหน่วนชวนกินเจ ปีที่ 12 และได้รับความร่วมมือจากพันธมิตร เอ็มบีเค เซ็นเตอร์ สยามพวริธน์ และเครือข่ายพันธมิตร จัดให้บริการอาหารเจฟรีแก่ประชาชน ระหว่างวันที่ 30 กันยายน – วันที่ 2 ตุลาคม 2562 ณ บริเวณทางเดินเชื่อมสถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติ และลานอเนกประสงค์ทางเดินเชื่อมบีอาร์ทีสถานีรถไฟฟ้าช่องนนทรี เพื่อเชิญชวนให้ประชาชนทั่วไปมาร่วมกันทำบุญงดเว้นการบริโภคเนื้อสัตว์ประพฤตินอยู่ในศีลธรรม

วันที่ 3 มิถุนายน 2562 และวันที่ 28 กรกฎาคม 2562 เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา พระบาทสมเด็จพระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระราชินี บีทีเอสซีได้เชิญชวนประชาชน และผู้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส ร่วมจุดเทียนถวายพระพรชัยมงคล โดยมีผู้บริหารกล่าววปัญญาณและจุดเทียนถวายพระพร ณ บริเวณทางเดินเชื่อมสถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติ

บีทีเอสซีได้จัดสรรพื้นที่บนสถานีเพื่อให้หน่วยงานสาธารณสุข มูลนิธิต่างๆ ทำกิจกรรมและหรือตั้งกล่องรับบริจาคเพื่อนำรายได้ไปสมทบทุนทำกิจกรรมการกุศลต่างๆ เช่น สมาคมชาดไทย มูลนิธิช่วยคนปัญญาอ่อนแห่งประเทศไทย มูลนิธิเด็กโสสะแห่งประเทศไทย มูลนิธิสันติภาพชีวิตคิดเพื่อสันติภาพได้ คณะแพทยศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย องค์การทหารผ่านศึก มูลนิธิรามาริบัติ เป็นต้น

ด้านกีฬา

บีทีเอสซีเล็งเห็นถึงความสำคัญของการกีฬาซึ่งนอกจากจะส่งผลดีต่อสุขภาพแล้วยังสามารถสร้างเยาวชนให้เป็นคนดีต่อไปในภายภาคหน้า จึงได้ให้การสนับสนุนการกีฬาให้กับ องค์กร สมาคมต่างๆ โดยในปี 2562 ได้สนับสนุนงบประมาณให้กับโรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติในการจัดแข่งขันกอล์ฟการกุศล จัดซื้ออุปกรณ์กีฬาให้กับสถานีโทรทัศน์สีกองทัพบกช่อง 7 เพื่อนำไปบริจาคให้กับโรงเรียนในถิ่นทุรกันดาร กิจกรรมการวิ่งการกุศลของสมาคมนิสิตเก่านิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และกิจกรรมวิ่งมินิมาราธอนเพื่อสุขภาพ “Happy we run for life”

อีกทั้งยังได้เป็นสปอนเซอร์หลักให้สโมสรทีมฟุตบอลอ่างทอง เอฟซี ของสมาคมกีฬาจังหวัดอ่างทอง ในการแข่งขันฟุตบอลอาชีพ ‘ดิวิชั่น’ ติดต่อกันมาเป็นเวลา 9 ปี เริ่มตั้งแต่ปี 2554 จนถึงปัจจุบัน สนับสนุนการบริหารสโมสรทีมฟุตบอล ภายใต้ชื่อทีม “แบงค็อก บีทีเอส เอฟซี” เพื่อส่งเสริมให้เยาวชนในสังคมมีสุขภาพแข็งแรง ห่างไกลยาเสพติด โดยเริ่มมาตั้งแต่เดือนธันวาคม 2558 ติดต่อกันมาเป็นปีที่ 5 และในปี 2562 บีทีเอสซียังได้สนับสนุนสโมสรบาสเกตบอลไฮเท็คซึ่งเป็นสโมสรบาสเกตบอลชั้นนำของประเทศไทย

ด้านสาธารณสุข

กิจกรรมคลินิกลอยฟ้าปีที่ 17 เป็นอีกหนึ่งกิจกรรมที่บีทีเอสซีจัดขึ้นเป็นประจำทุกปี เพื่อให้บริการตรวจสุขภาพ และดูแลสุขภาพเบื้องต้นให้แก่ประชาชนทุกกลุ่ม โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย โดยในปีนี้จัดขึ้นระหว่าง วันที่ 5 – 8 มิถุนายน 2562 สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสปากน้ำ มีผู้เข้าร่วมงานกว่า 1,500 คน รูปแบบการจัดงานแบ่งเป็นโซน สถานีตรวจสุขภาพรวมทั้งสิ้น 8 สถานี และโปรแกรมตรวจสุขภาพกว่า 20 รายการ ประกอบด้วย สถานีเบาหวาน และไขมัน สถานีหัวใจและสมอง สถานีมะเร็ง สถานีตา สถานีกระดูกและข้อ สถานีฟัน สถานีส่งเสริมสุขภาพ และสถานีแพทย์แผนไทยและสมุนไพร โดยในปีนี้นบีทีเอสซีร่วมกับสถาบันการแพทย์ชั้นนำทั้งภาครัฐ และเอกชน ได้แก่ คณะทันตแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล วิทยาลัยการแพทย์แผนไทย มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี ศูนย์การแพทย์อาร์ เอส ยู เฮลท์แคร์ โรงพยาบาลวิภาวดี โรงพยาบาลจุฬารัตน์ 3 อินเตอร์ โรงพยาบาลกล้วยน้ำไท โรงพยาบาลเจ้าพระยาอภัยภูเบศร โรงพยาบาลไทยนครินทร์ โรงพยาบาลเมตตาประชารักษ์ (วัดไร่ขิง) โรงพยาบาลมหารมย์ และวิสาหกิจสุขภาพชุมชน รวม 11 หน่วยงาน

บีทีเอสซียังได้ตระหนักถึงการเจ็บป่วยที่อาจเกิดขึ้นกะทันหันของผู้ใช้บริการ เช่น ภาวะหัวใจวายเฉียบพลัน ดังนั้น บีทีเอสซีจึงได้ติดตั้งเครื่องกระตุกหัวใจอัตโนมัติ AED ในจุดที่มองเห็นได้ชัด บนสถานีใกล้เคียงกับห้อง First Aid โดยเลือกสถานที่ที่มีผู้โดยสารหนาแน่นใน 16 สถานี คือ สถานีหมอชิต อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ พญาไท สยาม ชิดลม อโศก พร้อมพงษ์ อ่อนนุช ช่างนนทรี บางหว้า ศาลาแดง สำโรง ปากน้ำ เคหะ ห้าแยกลาดพร้าว และ เสนาเนียม ซึ่งครอบคลุมการให้บริการทั้ง 48 สถานี เครื่องกระตุกหัวใจอัตโนมัติดังกล่าว มีวิดีโอภาพเสียงและข้อความบนหน้าจอรองรับทั้งภาษาไทย และภาษาอังกฤษพร้อมใช้งาน นอกจากนี้ บีทีเอสซีได้จัดการฝึกอบรม ให้กับพนักงานสถานีทุกคนสามารถใช้เครื่องกระตุกหัวใจอัตโนมัติ และการช่วยเหลือผู้ป่วยในการทำ CPR อย่างถูกวิธี โดยโรงพยาบาลวิภาวดี เพื่อช่วยเหลือผู้ป่วยได้ทันที

ด้านการศึกษา

ในปี 2562 บีทีเอสซีได้จัดกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์ ออกให้ความรู้แก่เด็กนักเรียนในโรงเรียน ตามเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส ในชื่อกิจกรรม “รถไฟฟ้า...มาหาแล้วเธอ” โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสอย่างปลอดภัย และถูกวิธี พร้อมทั้งจัดทำโปสเตอร์ประชาสัมพันธ์เพื่อช่วยสร้างความเข้าใจ และเป็นเครื่องมือหนึ่งในการนำเสนอข้อมูลด้านความปลอดภัยในการใช้ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสที่ถูกต้อง รวมทั้งได้นำทีมนักกีฬาจากสโมสรบาสเกตบอลไฮเทคไปสาธิตแนะนำและสอนการเล่นบาสเกตบอล โดยจัดขึ้นที่โรงเรียน หอวัง และโรงเรียนสตรีวรนาถ รวมทั้งได้มีการสนับสนุนงบประมาณให้กับสถาบันการศึกษาในการจัดกิจกรรม เช่น กิจกรรมรณรงค์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นต้น

บีทีเอสซีได้เป็นเจ้าภาพในการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการความร่วมมือทางรถไฟระหว่างเยอรมัน-ไทย (GTRP) ครั้งที่ 4 ในหัวข้อ “การบำรุงรักษาและการซ่อมบำรุงรถไฟ Railway (Rolling Stock Maintenance and Overhaul) ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างกระทรวงคมนาคม สถานเอกอัครราชทูตเยอรมันประจำประเทศไทย สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี (สวทช.) และหน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน มหาวิทยาลัยต่างๆ เมื่อวันที่ 6 – 7 พฤศจิกายน 2562 ณ ศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าบีทีเอส สมุทรปราการ ซึ่งการจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการของ GTRP มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดการถ่ายทอดความรู้และแบ่งปันแนวทางปฏิบัติที่เป็นตัวอย่างความสำเร็จโดยผู้เชี่ยวชาญการปฏิบัติงานเกี่ยวกับวิศวกรรมของรถไฟ รวมถึงการแลกเปลี่ยนประสบการณ์และมุมมองความคิดเห็นจากปัญหาและความท้าทายในระบบปฏิบัติการเดินรถในประเทศไทย

บีทีเอสซีได้เปิดโอกาสให้สถาบันการศึกษาทั่วประเทศ รวมทั้งหน่วยงานในต่างประเทศ เข้าเยี่ยมชม และศึกษาดูงานและรับฟังการบรรยาย เกี่ยวกับระบบขนส่งมวลชน การบริหารงานรถไฟฟ้า การเดินรถไฟฟ้า และการซ่อมบำรุงรักษา เพื่อเป็นการให้ความรู้กับนักเรียนนักศึกษา โดยตั้งแต่เดือน เมษายน 2562 – มีนาคม 2563 มีจำนวนผู้เข้าศึกษาดูงานทั้งสิ้น 39 คณะ จำนวน 3,291 คน โดยแยกได้ดังนี้ ระดับชั้นอนุบาล – ระดับชั้นประถม 17 คณะ จำนวน 1,914 คน และคณะเยี่ยมชมที่ขอรับฟังบรรยายสรุป ระดับอุดมศึกษา 5 คณะ จำนวน 411 คน หน่วยงานรัฐบาล 7 คณะ จำนวน 537 คน หน่วยงานเอกชน 8 คณะ จำนวน 357 คน องค์กรการกุศล/มูลนิธิ 2 คณะ จำนวน 72 คน

กิจกรรม “ค่ายสถานีส่งความสุขจากชาวบีทีเอส กรุ๊ปฯ” เป็นอีกหนึ่งกิจกรรมที่บีทีเอสซีได้จัดขึ้นตามนโยบาย CSR หลักของกลุ่มบริษัทบีทีเอส โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตเด็ก ๆ และส่งเสริมการเรียนรู้ นอกห้องเรียนให้แก่เด็กนักเรียนในพื้นที่ห่างไกล ด้วยการทัศนศึกษาสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจ และได้สัมผัสประสบการณ์นั่งรถไฟฟ้าบีทีเอส รถไฟฟ้าสายแรกของประเทศไทย โดยการจัดกิจกรรมค่ายสถานีส่งความสุขฯ ครั้งที่ 4 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 2 – 4 เมษายน 2562 ซึ่งนำครูและนักเรียนจากโครงการ “สถานีส่งความสุขจากชาวบีทีเอสกรุ๊ปฯ” จำนวน 200 คนจาก 5 โรงเรียน จาก รร.บ้านป่าคาใหม่ สาขาน้ำป่าห้วย อ.พพบพระ จ.ตาก

ร.ร.บ้านหนองกวาด อ.พิชัย จ.อุตรดิตถ์ ร.ร.บ้านหนองกรด อ.ท่ามะกา จ.กาญจนบุรี ร.ร.วัดขุนช่อง สาขาน้ำโป่งเกิด อ.แก่งหางแมว จ.จันทบุรี และ ร.ร.บ้านทีกะเปือ อ.พบบพระ จ.ตาก เข้าร่วมกิจกรรมที่ศูนย์ฝึกอบรมรถไฟฟ้ามหานคร บีทีเอส กรุงเทพมหานคร และก่อนเดินทางกลับยังจัดให้มีกิจกรรมตรวจสอบสุขภาพฟันโดยหน่วยทันตแพทย์พระราชทาน สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี มหาวิทยาลัยมหิดล

นอกจากนี้ในวันที่ 21 – 22 กุมภาพันธ์ 2563 ได้จัดกิจกรรมนำนักเรียนและครู จำนวน 12 คน จากโรงเรียนสอนคนตาบอดมกุฏศิรีวัน (เขาใหญ่) จ.นครนายก ซึ่งรวมตัวกันจัดตั้งวงดนตรี V – Hope มาแสดงดนตรีในงานกิจกรรมประจำปีของกลุ่มบริษัทฯ เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2563 และบีทีเอสซีพาทัศนศึกษารถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งบีทีเอสซีได้จัดเจ้าหน้าที่ให้ความรู้เกี่ยวกับสัญลักษณ์สำหรับคนพิการในการใช้บริการรถไฟฟ้าอย่างปลอดภัย พร้อมทั้งยวสนสนุกเพื่อเสริมสร้างประสบการณ์ชีวิต

ทุกปีบีทีเอสซีได้จัดทอดกฐินในนามกลุ่มบริษัทบีทีเอส พร้อมทั้งได้มอบทุนการศึกษาให้กับเยาวชนในโรงเรียนที่เรียนดีแต่ขาดแคลนทุนทรัพย์ ซึ่งในปี 2562 ได้มอบทุนการศึกษาให้นักเรียน 15 โรงเรียน รวม 99 ทุน แบ่งเป็นระดับประถมศึกษา 90 ทุน ทุนละ 1,500 บาท และมัธยมศึกษา 9 ทุน ทุนละ 3,000 บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 162,000 บาท

ตั้งแต่ต้นปี 2563 ประเทศไทยและประเทศต่างๆ ทั่วโลก เริ่มเกิดการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) บีทีเอสซีได้ตระหนักถึงวิกฤตที่จะเกิดจากโรคระบาดครั้งนี้ โดยเฝ้าระวังและติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด เนื่องจากรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมากกว่า 800,000 เที่ยวคนต่อวัน จึงได้จัดให้มีมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดในระบบขนส่งมวลชน โดยการพ่นฆ่าเชื้อโรคเพื่อทำความสะอาดภายในขบวนรถไฟฟ้าที่สถานีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์และสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ ทำความสะอาดตู้จำหน่ายตั๋วอัตโนมัติ รวบรวมถังขยะและถังขยะอันตราย และทุกพื้นที่ที่ง่ายต่อการสัมผัส จัดให้มีแอลกอฮอล์หรือเจลล้างมือทุกทางเข้าออกสถานีรถไฟฟ้า คัดกรองวัดอุณหภูมิผู้โดยสาร ซึ่งการดำเนินการต่างๆ นี้ บีทีเอสซีได้เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปลายเดือนมกราคมและภายหลังจากการประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินเมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2563 ทั้งนี้ การเดินทางของประชาชนลดน้อยลงจากนโยบายภาครัฐที่ขอให้หยุดอยู่กับบ้านลดการเดินทาง ทำงานจากที่บ้าน (Work From Home) ทำให้ปริมาณผู้โดยสารลดลงเป็นจำนวนมาก แต่บีทีเอสซียังคงให้บริการด้วยความถี่ในการเดินรถปกติ เพื่อให้มีขบวนรถไฟฟ้ามากพอที่ผู้โดยสารจะเลือกโดยสารหรือรอขบวนถัดไป เพื่อลดความแออัดภายในขบวนรถไฟฟ้า ตามมาตรการรักษาระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) ตามนโยบายของรัฐบาลได้ และเพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการช่วยลดการระบาดของโรคระบาดในครั้งนี้ได้

11.2 นโยบายในการดำเนินงานความรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมของบริษัทจัดการ

11.2.1 นโยบายภาพรวม

บริษัทจัดการบริหารกองทุนภายใต้การจัดการด้วยความเป็นธรรม และยังคงคำนึงถึงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดเป็นนโยบายที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าว ดังนี้

1. นโยบายในการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน
2. นโยบายธรรมาภิบาลการลงทุน

นโยบายทั้งสองแสดงออกถึงความตระหนักของบริษัทในฐานะนักลงทุนสถาบันที่จะร่วมผลักดันให้เกิดการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน รวมถึงให้ทุกฝ่ายร่วมยึดมั่นในการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยผู้ถือหน่วยสามารถดูรายละเอียดนโยบายทั้งสองของบริษัทเพิ่มเติมได้ที่ www.bblam.co.th

11.2.2 การดำเนินงาน

ผู้ถือหน่วยลงทุนสามารถติดตามข่าวสารการดำเนินงานตามนโยบายที่กำหนดได้บนเว็บไซต์ของบริษัท รวมถึงรายงานการปฏิบัติตามนโยบายธรรมาภิบาล

11.2.3 การดำเนินธุรกิจที่มีผลกระทบต่อความรับผิดชอบต่อสังคม

- ไม่มี -

11.2.4 กิจกรรมเพื่อประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

บริษัทจัดการยึดมั่นในวิสัยทัศน์ขององค์กร “เป็นสถาบันการเงินที่ได้รับความไว้วางใจจากผู้ลงทุนให้บริหารเงินลงทุน ด้วยความยึดมั่นในผลประโยชน์ของลูกค้านำเป็นสำคัญ” ตลอดระยะเวลากว่า 28 ปี นับตั้งแต่จัดตั้งองค์กร พร้อมเป็นส่วนหนึ่งในการสนับสนุนความรับผิดชอบต่อสังคม ด้วยการดำเนินกิจการภายใต้หลักจริยธรรมและการจัดการที่ดี อันจะนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน

กิจกรรมเพื่อสังคมโดยรวม

ทั้งนี้ บริษัทจัดการยังเป็นสื่อกลางเชื่อมโยงระหว่างมูลนิธิ หรือหน่วยงานที่รับผิดชอบ ด้วยการจัดทำโครงการเพื่อสังคมกับนักลงทุนที่ต้องการการลงทุนระยะยาวในบริษัทที่มีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม สังคม มีบรรษัทภิบาลที่ดี และต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน อันจะนำไปสู่ผลตอบแทนที่ดีในระยะยาว อย่างยั่งยืน ผ่านกองทุนรวมคนไทยใจดี (BKIND) ซึ่งเป็นกองทุนแรกในประเทศไทยที่มอบรายได้จากค่าธรรมเนียมการจัดการกองทุนร้อยละ 40 สนับสนุนโครงการสาธารณประโยชน์ต่าง ๆ ที่มุ่งสร้างอนาคตใหม่ให้สังคมไทยในประเด็นสำคัญ เช่น การศึกษา ความเหลื่อมล้ำในสังคม การทุจริตคอร์รัปชันและสิ่งแวดล้อม เช่นเดียวกับการจัดตั้งกองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นธรรมาภิบาลไทย (B-THAICG) สะท้อนให้เห็นถึงความใส่ใจและมุ่งมั่นที่จะร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการต่อต้านคอร์รัปชัน โดยกองทุน B-THAICG จะนำรายได้ร้อยละ 40 ของค่าธรรมเนียมการจัดการกองทุนไปบริจาคให้กับหน่วยงานที่รณรงค์เพื่อต่อต้านคอร์รัปชัน

และโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในช่วงที่สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา หรือ COVID-19 ช่วงเดือนเมษายน 2563 ที่ผ่านมา บริษัทจัดการจัดกิจกรรมพิเศษพนักงานร่วมกับกองทุน BKIND บำเหน็จระดมเงินบริจาครวม 1 ล้านบาท ส่งมอบให้กับศูนย์โรคอุบัติใหม่ด้านคลินิก โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ เพื่อใช้ในการจัดซื้ออุปกรณ์ทางการแพทย์สำหรับรับมือกับการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19

กิจกรรมมอบน้ำใจตอบแทนสังคม

อีกหนึ่งกิจกรรมตอบแทนความดีกลับคืนสู่สังคมที่บริษัทจัดการ โดยทีม BBL Distribution ร่วมกับธนาคารกรุงเทพ ทั้งภาคนครหลวงและภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศ มอบความช่วยเหลือให้แก่เด็ก ๆ ที่ขาดโอกาส โดยมอบทุนการศึกษา อุปกรณ์การเรียนการสอนและอุปกรณ์กีฬาที่จำเป็นให้แก่น้อง ๆ โรงเรียนพื้นที่ห่างไกล รวมไปถึงจัดกิจกรรมร่วมกับธนาคารกรุงเทพ โดยมอบสิ่งของที่จำเป็นในการดำรงชีพให้กับประชาชน รวมถึงให้บริการตั้ง “ตู้มิตรคู่บ้าน” จุดต่าง ๆ กระจายตามสาขาธนาคารกรุงเทพ ได้แก่

- กิจกรรม “BBL Metro 1 อิ่มบุญ สุขใจ กับกองทุนบัวหลวง” โดยเลี้ยงอาหารว่าง พร้อมมอบของใช้ที่จำเป็น ที่มูลนิธิบ้านราชวดี (ชาย) ปากเกร็ด จ.นนทบุรี

- กิจกรรม “BBL Metro 9 อิ่มบุญ สุขใจ กับ กองทุนบัวหลวง” มอบทุนการศึกษา อุปกรณ์การเรียนการสอน และอุปกรณ์กีฬาที่จำเป็น ให้แก่น้องๆ ระดับชั้นอนุบาล – ประถมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนวัดศรีสุวรรณคงคาราม จ.สมุทรสงคราม
- กิจกรรม “ผูกสายใย ปันน้ำใจ...พี่ให้น้อง” ซึ่งร่วมกับทีมงานธนาคารกรุงเทพ ในคลัสเตอร์เชียงใหม่ แบ่งปันอุปกรณ์การเรียนและกีฬา พร้อมจัดเลี้ยงอาหารกลางวันน้องๆ ที่อยู่ในอุปการะของวัดห้วยปลาเก๋ กว่า 500 คน รวมถึงร่วมกันทำบุญถวายสังฆทานและภัตตาหารเพลให้กับพระสงฆ์ ณ วัดห้วยปลาเก๋ จ.เชียงใหม่
- กิจกรรม “Creating Shared Value (CSV)” เพื่อตอบแทนสังคมในพื้นที่ จ.สมุทรสงคราม ด้วยการบริจาคอุปกรณ์และทุนการศึกษา 55,555 บาท ให้กับน้องๆ โรงเรียนวัดปากกลัด (ผลาคารบำรุงวิทย์)
- กิจกรรมเพื่อสังคม “ผู้มีตรุษบ้าน” ด้วยการนำอาหารแห้งใส่ไว้ในตู้กับข้าวที่ตั้งไว้อยู่ที่สาขาในพื้นที่ธนาคารกรุงเทพ เพื่อแบ่งปันให้กับผู้ที่กำลังยากลำบาก
- กิจกรรม “เพื่อนเราอ้อมท้อง มิตรพลอยอ้อมใจ” โดยมอบถุงยังชีพและอาหารให้กับประชาชนตามเขตชุมชนต่างๆ ในช่วงที่โควิด-19 ระบาด เช่น วัดไผ่ตัน โรงเรียนวัดหนองจอก ชุมชนบ้านครัว เป็นต้น

กิจกรรมการให้ความรู้กับประชาชนและนักศึกษาทั่วประเทศ

ขณะเดียวกันบริษัทจัดการยังให้ความสำคัญกับความรู้ความเข้าใจและทักษะทางการเงิน (Financial Literacy) โดยดำเนินหน้าจัดกิจกรรมให้ความรู้กับประชาชนเกี่ยวกับการออมและวางแผนทางการเงินอย่างต่อเนื่อง โดยปีนี้เข้าสู่ปีที่ 3 สอดคล้องกับพันธกิจองค์กรที่ว่า “ทำให้ครอบครัวไทย มีความมั่นคงทางการเงิน” อันจะเป็นรากฐานที่แข็งแกร่งช่วยให้คนไทยมีชีวิตที่ดี เสริมสร้างความแข็งแกร่งให้เศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ ผ่านการจัดกิจกรรม Investment Workshop ในกรุงเทพฯ รวมถึงการมอบความรู้ให้กับนิสิตนักศึกษาตามสถาบันการศึกษาต่างๆ ครอบคลุมภาคเหนือ ภาคใต้ ภาคตะวันออก ภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ อันจะเป็นรากฐานที่แข็งแกร่งในการช่วยให้คนไทยมีคุณภาพชีวิตที่ดี ทั้งเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้เศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ ดังนี้

1. กิจกรรม Investment Workshop โดยบริษัทจัดการจัดขึ้นเองในกรุงเทพฯ เพื่อให้ประชาชนที่สนใจเข้าร่วมกิจกรรม โดยในช่วงเดือนมีนาคม 2562 – 2563 รวมทั้งหมด 12 ครั้ง ดังนี้
 - ครั้งที่ 1 วันที่ 23 มี.ค. 2562 Investment Workshop หัวข้อ “รู้จักกองทุนรวมแล้วหรือยัง”
 - ครั้งที่ 2 วันที่ 27 เม.ย. 2562 Investment Workshop หัวข้อ “ใช้จ่ายอย่างฉลาด Smart Spending”
 - ครั้งที่ 3 วันที่ 25 พ.ค. 2562 Investment Workshop หัวข้อ “Wealth Creation สร้างความมั่งคั่งด้วยแผนการเงิน”
 - ครั้งที่ 4 วันที่ 22 มิ.ย. 2562 Investment Workshop หัวข้อ “Wealth Creation สร้างความมั่งคั่งด้วยแผนการเงิน”
 - ครั้งที่ 5 วันที่ 20 ก.ค. 2562 Investment Workshop หัวข้อ “Happy Family ครอบครัวเงินมั่นคงการเงิน”
 - ครั้งที่ 6 วันที่ 17 ส.ค. 2562 Investment Workshop หัวข้อ “ใช้จ่ายอย่างฉลาด SMART Spending”
 - ครั้งที่ 7 วันที่ 14 ก.ย. 2562 Investment Workshop หัวข้อ “เกษียณดีๆ เริ่มต้นที่ Pre-Retirement”

- ครั้งที่ 8 วันที่ 19 ต.ค. 2562 Investment Workshop หัวข้อ “เกษียณดี ๆ เริ่มต้นที่ Pre-Retirement”
 - ครั้งที่ 9 วันที่ 16 พ.ย. 2562 Investment Workshop หัวข้อ “รู้จักกองทุนรวมแล้วหรือยัง”
 - ครั้งที่ 10 วันที่ 14 ธ.ค. 2562 Investment Workshop หัวข้อ “Wealth Creation สร้างความมั่งคั่งด้วยแผนการเงิน”
 - ครั้งที่ 11 วันที่ 25 ม.ค. 2563 Investment Workshop หัวข้อ “รู้จักเงินแล้วหรือยัง”
 - ครั้งที่ 12 วันที่ 22 ก.พ. 2563 Investment Workshop หัวข้อ “รู้จักกองทุนรวมแล้วหรือยัง”
2. กิจกรรมเดินสายให้ความรู้ในต่างจังหวัด โดยร่วมมือกับสถาบันการศึกษาสำคัญๆ ในจังหวัดต่างๆ ทั่วประเทศ จัดกิจกรรมให้ความรู้ด้านการออมและการลงทุน เพื่อให้ นักศึกษารวมถึงประชาชนในพื้นที่เข้าร่วม สำหรับปี 2562 จัดกิจกรรมภายใต้ชื่อ “เปิดโลกลงทุนกับกองทุนบัวหลวง” ส่วนในปี 2563 จัดกิจกรรมภายใต้ชื่อ “เปิดโลกลงทุนกับ บลจ.บัวหลวง” โดยในช่วงเดือนมีนาคม 2562 – 2563 กิจกรรมรวมทั้งหมด 11 ครั้ง ดังนี้
- ครั้งที่ 1 วันที่ 14 มี.ค. 2562 ที่ มหาวิทยาลัยนเรศวร จ.พิษณุโลก
 - ครั้งที่ 2 วันที่ 22 ส.ค. 2562 ที่ มหาวิทยาลัยขอนแก่น จ.ขอนแก่น
 - ครั้งที่ 3 วันที่ 31 ส.ค. 2562 ที่ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี จ.อุบลราชธานี
 - ครั้งที่ 4 วันที่ 12 ก.ย. 2562 ที่ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี
 - ครั้งที่ 5 วันที่ 21 ก.ย. 2562 ที่ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตตรัง จ.ตรัง
 - ครั้งที่ 6 วันที่ 11 ต.ค. 2562 ที่ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา จ.ชลบุรี
 - ครั้งที่ 7 วันที่ 9 พ.ย. 2562 ที่ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาดใหญ่ จ.สงขลา
 - ครั้งที่ 8 วันที่ 19 ก.พ. 2563 ที่ มหาวิทยาลัยแม่โจ้ จ.เชียงใหม่
 - ครั้งที่ 9 วันที่ 24 ก.พ. 2563 ที่ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา จ.ชลบุรี
 - ครั้งที่ 10 วันที่ 29 ก.พ. 2563 ที่ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี จ.อุดรธานี
 - ครั้งที่ 11 วันที่ 6 มี.ค. 2563 ที่ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง จ.เชียงราย
3. การจัดกิจกรรมให้ความรู้ทางการเงิน ตามที่มีหน่วยงานต่างๆ ขอความร่วมมือ นอกเหนือจากกิจกรรมที่บริษัทจัดการจัดขึ้นเอง ประกอบด้วย
- วันที่ 18 ก.ค. 2562 กิจกรรม Investment Workshop หัวข้อ “เกษียณดี ๆ เริ่มต้นที่ Pre-Retirement สำหรับธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร (ธกส.)
 - วันที่ 2 ส.ค. 2562 กิจกรรม Investment Workshop หัวข้อ “Wealth Creation สร้างความมั่งคั่งด้วยแผนการเงิน” สำหรับสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.)
 - วันที่ 20 ส.ค. 2562 กิจกรรม Investment Workshop หัวข้อ “Wealth Creation สร้างความมั่งคั่งด้วยแผนการเงิน” สำหรับบริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน) (BDMS)

กิจกรรมอื่นๆ

สำหรับปี 2562 บริษัทจัดการได้ร่วมมือกับผู้ลงทุนอื่น โดยในวันที่ 14 สิงหาคม 2562 บริษัทจัดการได้ร่วมเป็น 1 ใน 12 องค์กร เปิดโครงการเสริมสร้างตลาดทุนธรรมาภิบาลเฉลิมพระเกียรติ นอกจากนี้ยังได้ร่วมกับนักลงทุนสถาบันในการประกาศเจตนารมณ์การลงทุนอย่างรับผิดชอบของนักลงทุนสถาบัน เมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2562

12. การควบคุมภายใน และการบริหารจัดการความเสี่ยง

12.1 สรุปความเห็นของหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน/หัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทจัดการ

ความเห็นของหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทจัดการ

จากการประเมินระบบการกำกับดูแลการปฏิบัติงานภายในบริษัทจัดการในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกองทุนเห็นว่า ระบบการกำกับดูแลมีความเหมาะสม โดยบริษัทจัดการได้จัดให้มีบุคลากรอย่างเพียงพอที่จะดำเนินการตามระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีระบบควบคุมและติดตามดูแลการดำเนินงานของผู้จัดการกองทุน ทำให้สามารถป้องกันทรัพย์สินของกองทุนจากการที่มีกรรมการ/ผู้บริหารนำไปใช้โดยมิชอบหรือโดยไม่มีอำนาจ การทำธุรกรรมกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง และบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน รวมถึงการกำกับดูแลในด้านต่าง ๆ อย่างเหมาะสมแล้วเช่นกัน

ความเห็นของหัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทจัดการ

ฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบและประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในของฝ่ายงานต่าง ๆ ที่รับผิดชอบในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน ให้เป็นไปตามขั้นตอนการปฏิบัติงานที่กำหนด โดยการตรวจสอบและประเมินระบบการควบคุมภายในนี้เป็นไปตามแผนงานการตรวจสอบประจำปีที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ เนื่องจากฝ่ายตรวจสอบภายในเป็นฝ่ายงานที่มีความอิสระในการดำเนินงาน จึงรายงานผลการปฏิบัติงานโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ จากการประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน ฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเห็นว่าระบบการควบคุมภายในในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานมีความรัดกุมและเหมาะสม ไม่พบข้อบกพร่องที่เกี่ยวกับระบบควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการจัดการกองทุนที่เป็นสาระสำคัญ มีการมอบหมายบุคคลากรให้ปฏิบัติหน้าที่อย่างเพียงพอและแบ่งแยกหน้าที่ความรับผิดชอบอย่างชัดเจน ทำให้สามารถปฏิบัติงานตามระบบการควบคุมภายในอย่างมีประสิทธิภาพรวมทั้งมีการติดตามควบคุมดูแลการดำเนินงานของผู้บริหารทรัพย์สินอย่างเหมาะสม

12.2 หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน/หัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทจัดการ

12.2.1 หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทจัดการ

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

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

- (2) ในการประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 6/2555 ได้พิจารณาคุณสมบัติ วุฒิศึกษา ประสบการณ์ และการอบรมของนายสุธีร์ คันธารวงสกุล แล้ว เห็นว่าเหมาะสมจึงแต่งตั้งให้เป็นผู้รับผิดชอบสูงสุดในหน่วยงาน Compliance & Legal เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของหน่วยงานทางการที่กำกับดูแลการประกอบธุรกิจของบริษัท
- (3) หน่วยงาน Compliance & Legal ทำหน้าที่กำกับดูแลการปฏิบัติงาน เป็นหน่วยงานที่ขึ้นโดยตรงกับคณะกรรมการของบริษัท ดังนั้น ในการแต่งตั้ง ถอดถอน และโยกย้ายผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้าหน่วยงานนี้ จึงต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท

12.2.2 หัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทจัดการ

- (1) นางสาวสิริมา ประภาพานิชย์ เป็นผู้รับผิดชอบสูงสุดในฝ่ายตรวจสอบภายใน ทำหน้าที่ตรวจสอบและประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ของบริษัท โดยมีคุณสมบัติของผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายใน

ชื่อ-สกุล	ประวัติการศึกษา	ประสบการณ์การทำงานและการฝึกอบรมที่เกี่ยวข้อง	หน้าที่ความรับผิดชอบ
นางสาวสิริมา ประภาพานิชย์	ปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิตมหาวิทยาลัย อัสสัมชัญ และนิติศาสตร์ บัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัย ธรรมาธิราช	ประสบการณ์ทำงาน - Assistant Managing Director, Head of Internal Audit บลจ.บัวหลวง - Head of Internal Audit บมจ.โตเกียวมารีนประกันภัย (ประเทศไทย) การฝึกอบรมที่เกี่ยวข้อง - COSO Internal Control - IT risk and IT Governance	ตรวจสอบและประเมินการปฏิบัติงาน ด้านต่างๆ อย่างเป็นอิสระ เพื่อให้มั่นใจว่า ระบบการควบคุมภายในด้านต่างๆ ดำเนินการ อย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล พร้อมทั้งให้ข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงแก้ไข ให้การปฏิบัติงานมีความรัดกุมและเหมาะสม

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

13. การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

13.1 รายการระหว่างกองทุนกับบริษัทจัดการและบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน

13.1.1 รายการระหว่างกองทุนกับบริษัทจัดการและบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลที่เกี่ยวข้อง	วันที่ทำธุรกรรม	ประเภทธุรกรรม	ชื่อทรัพย์สิน	ประเภททรัพย์สิน	ชื่อผู้ออก	อัตราผลตอบแทน	มูลค่า (ล้านบาท)
บลจ. บัวหลวง*	26 พ.ย. 62	ซื้อหลักทรัพย์ผ่านบุคคลที่เกี่ยวข้อง	CB20227B	พันธบัตร	ธนาคารแห่งประเทศไทย	1.2425%	184.43
บลจ. บัวหลวง*	2 ม.ค. 63	ซื้อหลักทรัพย์ผ่านบุคคลที่เกี่ยวข้อง	CB20227A	พันธบัตร	ธนาคารแห่งประเทศไทย	1.025%	34.95

หมายเหตุ : * เป็นการซื้อขายกับกองทุนอื่นภายใต้การจัดการของ บลจ.บัวหลวง

13.1.2 ความจำเป็นและสมเหตุสมผล

รายการระหว่างกองทุนกับบริษัทจัดการและบุคคลที่เกี่ยวข้องดังกล่าวข้างต้นเป็นไปตามเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไปและในราคาตลาด

13.1.3 นโยบายการทำธุรกรรมระหว่างกัน และแนวโน้มนโยบายการระหว่างกันในอนาคต

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

13.1.4 แนวทางการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

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

13.2 รายการระหว่างกองทุนกับผู้ดูแลผลประโยชน์และบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน

13.2.1 รายการระหว่างกองทุนกับผู้ดูแลผลประโยชน์และบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลที่เกี่ยวข้อง	วันที่ทำธุรกรรม	ประเภทธุรกรรม	ชื่อทรัพย์สิน	ประเภททรัพย์สิน	ชื่อผู้ออก	อัตราผลตอบแทน	มูลค่า (ล้านบาท)
ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน)	24 ก.ย. 62	ซื้อหลักทรัพย์ผ่านบุคคลที่เกี่ยวข้อง	CB19D06A	พันธบัตร	ธนาคารแห่งประเทศไทย	1.38%	79.79

13.2.2 ความจำเป็นและเหตุผลสมผล

รายการระหว่างกองทุนกับผู้ดูแลผลประโยชน์และบุคคลที่เกี่ยวข้องดังกล่าวข้างต้น เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไปและในราคาตลาด

13.2.3 นโยบายการทำธุรกรรมระหว่างกันและแนวโน้มการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

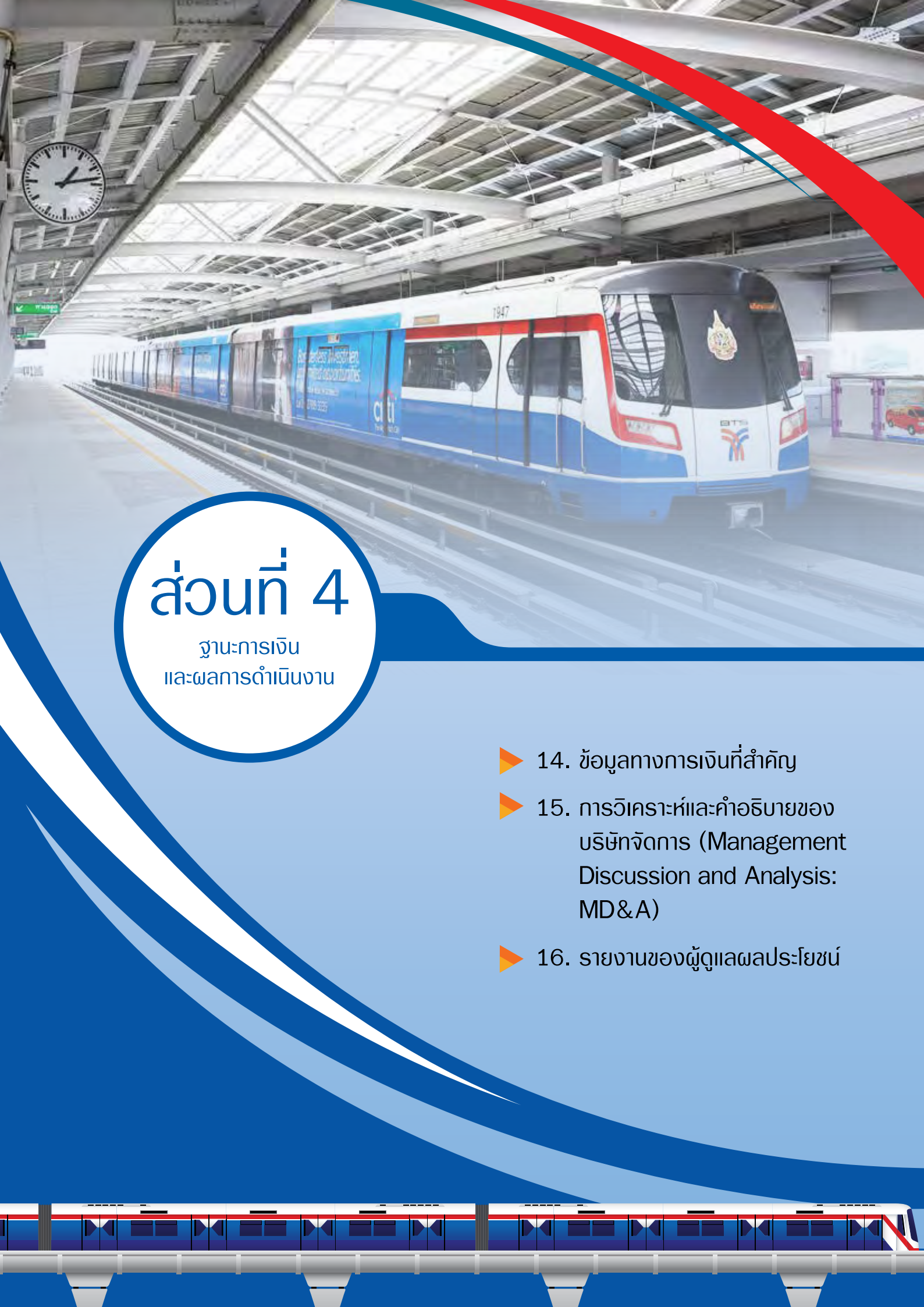
บริษัทจัดการอาจมีความจำเป็นในการทำรายการระหว่างกันกับบุคคลที่เกี่ยวข้องในอนาคต หากเกิดกรณีดังกล่าว บริษัทจัดการจะกำหนดเงื่อนไขต่างๆ ให้เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไปและในราคาตลาด ซึ่งสามารถเปรียบเทียบได้กับราคาและเงื่อนไขที่ให้กับบุคคลภายนอก (at arm's length basis) และจะปฏิบัติตามประกาศและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการทำรายการระหว่างกัน

13.2.4 แนวทางการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

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

13.3 ข้อมูลการรับผลประโยชน์ตอบแทนเนื่องจากการที่กองทุนใช้บริการบุคคลอื่น

บริษัทที่ให้ผลประโยชน์	ผลประโยชน์ที่ได้รับ	เหตุผลในการรับผลประโยชน์
ธนาคารแห่งอเมริกาเนชั่นแนล แอสโซซิเอชัน	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
บมจ.ธนาคารกรุงศรีอยุธยา	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
บมจ.ธนาคารกรุงเทพ	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
ธนาคารบีเอ็นพี พารีบาส์	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
บมจ.ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
ธนาคารซิตี้แบงก์ เอ็นเอ	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
ธนาคารดอยช์แบงก์	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
ธนาคารเจพีมอร์แกน เซส	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
บมจ.ธนาคารกสิกรไทย	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
บมจ.ธนาคารกรุงไทย	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
บมจ.ธนาคารธนาชาต	Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
บมจ.ธนาคารทีสโก้	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
บมจ.ธนาคารยูโอบี	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
บมจ.ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย)	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
บมจ.ธนาคารทหารไทย	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
ธนาคารฮ่องกงและเซี่ยงไฮ้	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
บมจ.ธนาคารไทยพาณิชย์	เอกสาร Research และ Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
บจ.หลักทรัพย์ เอเซียพลัส	Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน
บมจ.หลักทรัพย์ เคจีไอ (ประเทศไทย)	Indicative Yield	เพื่อประโยชน์ในการลงทุนของกองทุน



ส่วนที่ 4

ฐานะการเงิน
และผลการดำเนินงาน

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

ส่วนที่ 4

ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

14. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

14.1 สรุปรายงานการสอบบัญชี

ผู้สอบบัญชีได้ให้ความเห็นสำหรับงบการเงินในรอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2563 อย่างไม่มีเงื่อนไข ดังนี้

ผู้สอบบัญชีให้ความเห็นว่า งบการเงินของกองทุนฯ แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 ผลการดำเนินงาน การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ กระแสเงินสด และข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกโรท โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตาม มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

โดย บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

14.2 ตารางสรุปงบการเงิน

งบดุล						
ณ วันที่ 31 มีนาคม						
	2563		2562		2561	
	บาท	ร้อยละของ สินทรัพย์รวม	บาท	ร้อยละของ สินทรัพย์รวม	บาท	ร้อยละของ สินทรัพย์รวม
สินทรัพย์						
เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ตามมูลค่ายุติธรรม (ราคาทุน: 61,472 ล้านบาท (2562 และ 2561 : 61,432 ล้านบาท))	52,410,000,000	98.03	59,100,000,000	98.04	65,400,000,000	98.08
เงินลงทุนในหลักทรัพย์ตามมูลค่ายุติธรรม (ราคาทุน : 957 ล้านบาท (2562 : 1,105 ล้านบาท และ 2561 : 1,087 ล้านบาท))	958,506,834	1.80	1,106,545,817	1.84	1,088,323,303	1.63
เงินฝากธนาคาร	38,987,357	0.07	66,972,989	0.11	127,893,142	0.19
ลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	50,012,453	0.09	-	-	59,783,921	0.09
ลูกหนี้จากดอกเบี้ย	44,774	0.00	82,840	0.00	73,539	0.00
สินทรัพย์อื่น	4,066,558	0.01	4,831,122	0.01	4,948,286	0.01
รวมสินทรัพย์	53,461,617,976	100.00	60,278,432,768	100.00	66,681,022,191	100.00
หนี้สิน						
เจ้าหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	-	-	141,433,034	0.23	-	-
เจ้าหนี้อื่นและค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	24,797,200	0.05	9,585,938	0.02	6,908,289	0.01
ภาษีธุรกิจเฉพาะค้างจ่าย	542,300	0.00	6,015,255	0.01	4,201,538	0.01
เจ้าหนี้จากการซื้อเงินลงทุนในหลักทรัพย์	-	-	-	-	79,845,515	0.12
หนี้สินอื่น	28,231,553	0.05	2,081,899	0.00	2,031,131	0.00
รวมหนี้สิน	53,571,053	0.10	159,116,126	0.26	92,986,473	0.14
สินทรัพย์สุทธิ	53,408,046,923	99.90	60,119,316,642	99.74	66,588,035,718	99.86
สินทรัพย์สุทธิ						
ทุนจดทะเบียน						
หน่วยลงทุน 5,788,000,000 หน่วย มูลค่าหน่วยละ 10.0810 บาท (2562 และ 2561: มูลค่าหน่วยละ 10.6110 บาท)	58,348,828,000	109.14	61,416,468,000	101.89	61,416,468,000	92.10
ทุนที่ได้รับจากผู้ถือหน่วยลงทุน	58,348,828,000	109.14	61,416,468,000	101.89	61,416,468,000	92.10
กำไร (ขาดทุน) สะสม	(4,940,781,077)	(9.24)	(1,297,151,358)	(2.15)	5,171,567,718	7.76
สินทรัพย์สุทธิ	53,408,046,923	99.90	60,119,316,642	99.74	66,588,035,718	99.86
สินทรัพย์สุทธิต่อหน่วย	9.2273		10.3868		11.5045	

งบกำไรขาดทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม

	2563		2562		2561	
	บาท	ร้อยละของ รายได้รวม	บาท	ร้อยละของ รายได้รวม	บาท	ร้อยละของ รายได้รวม
รายได้จากการลงทุน						
รายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิ รายได้สุทธิ*	4,798,391,947	99.58	4,603,000,520	99.62	4,696,266,294	99.66
ดอกเบี้ยรับ	20,352,140	0.42	17,652,577	0.38	16,133,785	0.34
รวมรายได้	4,818,744,087	100.00	4,620,653,097	100.00	4,712,400,079	100.00
ค่าใช้จ่าย						
ค่าธรรมเนียมการจัดการ	47,814,144	0.99	52,830,373	1.14	53,597,236	1.14
ค่าธรรมเนียมผู้ดูแลผลประโยชน์	12,750,438	0.26	14,088,099	0.30	14,292,596	0.30
ค่าธรรมเนียมนายทะเบียนหน่วยลงทุน	5,112,377	0.11	5,350,000	0.12	5,350,000	0.11
ค่าธรรมเนียมวิชาชีพ	8,390,931	0.17	12,544,041	0.27	7,777,249	0.17
ค่าใช้จ่ายอื่น	14,663,011	0.30	10,459,823	0.23	9,881,789	0.21
รวมค่าใช้จ่าย	88,730,901	1.84	95,272,336	2.06	90,898,870	1.93
รายได้จากการลงทุนสุทธิ	4,730,013,186	98.16	4,525,380,761	97.94	4,621,501,209	98.07
รายการขาดทุนสุทธิจากเงินลงทุน						
รายการขาดทุนสุทธิจากการวัดมูลค่าเงินลงทุน	(6,729,850,906)	(139.66)	(6,300,031,837)	(136.35)	(399,946,655)	(8.49)
การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ จากการดำเนินงาน	(1,999,837,720)	(41.50)	(1,774,651,076)	(38.41)	4,221,554,554	89.58
	บาท	ร้อยละของ รายได้จาก ค่าโดยสาร	บาท	ร้อยละของ รายได้จาก ค่าโดยสาร	บาท	ร้อยละของ รายได้จาก ค่าโดยสาร
*รายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและ โอนสิทธิรายได้สุทธิ						
รายได้จากค่าโดยสาร	6,814,244,379	100.00	6,962,495,261	100.00	6,821,280,275	100.00
หัก : ค่าใช้จ่ายพนักงาน	(693,011,991)	(10.17)	(785,443,493)	(11.28)	(759,150,531)	(11.13)
ค่าซ่อมบำรุง	(466,027,168)	(6.84)	(467,616,564)	(6.72)	(464,253,594)	(6.81)
ค่าสาธารณูปโภค	(372,874,717)	(5.47)	(384,220,263)	(5.52)	(375,682,185)	(5.51)
ค่าเบี้ยประกันภัยทรัพย์สิน	(17,300,590)	(0.25)	(21,500,589)	(0.31)	(21,840,096)	(0.32)
ค่าใช้จ่ายในการขาย	(71,457,000)	(1.05)	(77,828,467)	(1.12)	(82,227,165)	(1.21)
ค่าใช้จ่ายในการบริหารและอื่นๆ	(90,824,175)	(1.33)	(114,805,176)	(1.65)	(101,047,026)	(1.48)
รายการฝ่ายทุน	(304,356,792)	(4.47)	(508,080,190)	(7.30)	(320,813,385)	(4.70)
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	(2,015,852,432)	(29.58)	(2,359,494,741)	(33.89)	(2,125,013,981)	(31.15)
รายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอน สิทธิรายได้สุทธิ	4,798,391,947	70.42	4,603,000,520	66.11	4,696,266,294	68.85

งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม

	(หน่วย : บาท)		
	2563	2562	2561
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน			
การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงาน	(1,999,837,720)	(1,774,651,076)	4,221,554,554
ปรับกระทบการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงานให้เป็นเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน			
การเพิ่มขึ้นของเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	(40,029,496)	-	-
การซื้อเงินลงทุนในหลักทรัพย์	(4,612,253,030)	(6,626,799,532)	(7,083,479,858)
การขายเงินลงทุนในหลักทรัพย์	4,780,000,000	6,545,000,000	7,225,000,000
การซื้อและขายเงินลงทุนในหลักทรัพย์สุทธิ	167,746,970	(81,799,532)	141,520,142
ลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิลดลง (เพิ่มขึ้น)	(50,012,453)	59,783,921	(14,985, 913)
ลูกหนี้จากดอกเบี้ยค้างรับลดลง (เพิ่มขึ้น)	38,066	(9,301)	(14,688)
สินทรัพย์อื่นลดลง	764,564	117,164	155,508
เจ้าหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(141,433,034)	141,433,034	-
เจ้าหนี้และค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้น (ลดลง)	15,211,262	2,677,649	(112,222)
ภาษีธุรกิจเฉพาะค้างจ่ายเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(5,472,955)	1,813,717	(2,625,987)
หนี้สินอื่นเพิ่มขึ้น	26,149,654	50,768	26,814
ส่วนลดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์ตัดจำหน่าย	(19,529,397)	(16,300,334)	(13,750,154)
รายการขาดทุนสุทธิจากการวัดมูลค่าเงินลงทุน	6,729,850,906	6,300,031,837	399,946,655
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	4,683,446,367	4,633,147,847	4,731,714,709
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน			
การจ่ายเงินมูลค่าหน่วยลงทุนจากการลดทุน	(3,067,639,999)	-	-
การแบ่งปันส่วนทุนให้ผู้ถือหุ้นลงทุน	(1,643,792,000)	(4,694,068,000)	(4,659,340,000)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(4,711,431,999)	(4,694,068,000)	(4,659,340,000)
เงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(27,985,632)	(60,920,153)	72,374,709
เงินฝากธนาคารต้นปี	66,972,989	127,893,142	55,518,433
เงินฝากธนาคารปลายปี	38,987,357	66,972,989	127,893,142

ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม

	(หน่วย : บาท)		
	2563	2562	2561
ข้อมูลผลการดำเนินงาน (ต่อหน่วย)			
มูลค่าสินทรัพย์สุทธิต้นปี	10.3868	11.5045	11.5801
บวก : รายได้จากกิจกรรมลงทุน			
รายได้จากการลงทุนสุทธิ	0.8172	0.7818	0.7985
รายการขาดทุนสุทธิจากการวัดมูลค่าเงินลงทุน	(1.1627)	(1.0885)	(0.0691)
รายได้จากกิจกรรมลงทุนทั้งสิ้น	(0.3455)	(0.3067)	0.7294
หัก : การจ่ายคืนมูลค่าหน่วยลงทุนจากการลดทุน	(0.5300)	-	-
การแบ่งปันส่วนทุนให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุน	(0.2840)	(0.8110)	(0.8050)
มูลค่าสินทรัพย์สุทธิปลายปี	9.2273	10.3868	11.5045
อัตราส่วนการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงานต่อ			
มูลค่าสินทรัพย์สุทธิเฉลี่ยระหว่างปี (ร้อยละ)	(3.36)	(2.70)	6.32
มูลค่าสินทรัพย์สุทธิปลายปี	53,408,046,923	60,119,316,642	66,588,035,718
มูลค่าสินทรัพย์สุทธิเฉลี่ยระหว่างปี	59,452,712,510	65,826,659,522	66,782,170,165

14.3 อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม

	2563	2562	2561
ผลการดำเนินงานในภาพรวม (ร้อยละ)			
อัตราส่วนของการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงานต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิ			
ถัวเฉลี่ยระหว่างปี*	(3.36)	(2.70)	6.32
อัตราส่วนของรายได้จากการลงทุนรวมต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี	8.11	7.02	7.06
อัตราส่วนของค่าใช้จ่ายรวมต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี	0.15	0.14	0.14
อัตราส่วนของรายได้จากการลงทุนสุทธิต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิ			
ถัวเฉลี่ยระหว่างปี	7.96	6.87	6.92
อัตราส่วนของจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของการซื้อขายและการเพิ่มขึ้นของเงินลงทุน			
ระหว่างปีต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี**	0.35	0.37	0.35
* มูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี เป็นค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของมูลค่าสินทรัพย์สุทธิในแต่ละเดือนตามจำนวนวันทั้งปี			
** การซื้อขายเงินลงทุนไม่นับรวมเงินฝากธนาคารและเงินลงทุนในตั๋วสัญญาใช้เงิน และการซื้อขายเงินลงทุนต้องเป็นรายการซื้อหรือขายเงินลงทุนอย่างแท้จริงซึ่งไม่รวมถึงการซื้อโดยมีสัญญาขายคืน หรือการขายโดยมีสัญญาซื้อคืน			
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	19.63	7.48	14.01
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	19.55	7.45	13.96
อัตราส่วนความสามารถในการหาทำไร (ร้อยละ)			
อัตราส่วนรายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิต่อรายได้รวม	99.58	99.62	99.66
อัตราส่วนรายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิต่อรายได้			
ค่าโดยสาร	70.42	66.11	68.85
อัตราส่วนค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวมต่อรายได้ค่าโดยสาร	29.58	33.89	31.15
อัตราส่วนค่าใช้จ่ายรวมต่อรายได้รวม	1.84	2.06	1.93
อัตราส่วนรายได้จากการลงทุนสุทธิต่อรายได้รวม	98.16	97.94	98.07
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น* (ร้อยละ)	8.33	7.14	6.92
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์** (ร้อยละ)	8.32	7.13	6.91
อัตราการหมุนของสินทรัพย์*** (เท่า)	0.08	0.07	0.07
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน			
อัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์สุทธิ (เท่า)	0.001	0.003	0.001
อัตราการจ่ายผลตอบแทน**** (ร้อยละ)	94.83	99.76	99.94
* อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้นคำนวณจากรายได้จากการลงทุนสุทธิหารด้วยส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย ((ส่วนของผู้ถือหุ้นต้นงวด+ส่วนของผู้ถือหุ้นปลายงวด)/2)			
** อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์คำนวณจากรายได้จากการลงทุนสุทธิหารด้วยสินทรัพย์รวมเฉลี่ย ((สินทรัพย์รวมต้นงวด+สินทรัพย์รวมปลายงวด)/2)			
*** อัตราการหมุนของสินทรัพย์คำนวณจากรายได้รวมหารด้วยสินทรัพย์รวมเฉลี่ย ((สินทรัพย์รวมต้นงวด+สินทรัพย์รวมปลายงวด)/2)			
**** อัตราการจ่ายผลตอบแทนคำนวณจากเงินปันผลและเงินคืนทุนที่ประกาศจ่ายสำหรับผลการดำเนินงานในงวดที่เกี่ยวข้องหารด้วยรายได้จากการลงทุนสุทธิ (โดยไม่รวมรายการกำไร(ขาดทุน)สุทธิจากการวัดมูลค่าเงินลงทุน)			

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

15.1 การวิเคราะห์การดำเนินงานที่ผ่านมา

การวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานในส่วนนี้ ควรอ่านคู่กับงบการเงินสำหรับปี 2562/63 งบการเงินสำหรับปี 2561/62 พร้อมทั้งหมายเหตุประกอบงบการเงินสำหรับปีนั้นๆ

15.1.1 ภาพรวมของการดำเนินงานและการเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญ

- ภาพรวมของการดำเนินงาน

สำหรับปี 2562/63 กองทุนมีรายได้รวมจากการลงทุน เท่ากับ 4,818.74 ล้านบาท โดยอัตราส่วนของรายได้จากการลงทุนรวมต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี 2562/63 ของกองทุน เท่ากับร้อยละ 8.11 เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.09 จากร้อยละ 7.02 ในปี 2561/62 เนื่องจากรายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิเพิ่มขึ้น และมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยลดลง

กองทุนมีค่าใช้จ่ายรวมสำหรับปี 2562/63 เท่ากับ 88.73 ล้านบาท โดยอัตราส่วนของค่าใช้จ่ายรวมต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี 2562/63 ของกองทุน เท่ากับร้อยละ 0.15 เพิ่มขึ้นเล็กน้อยร้อยละ 0.01 จากร้อยละ 0.14 ในปี 2561/62

กองทุนมีรายได้จากการลงทุนสุทธิสำหรับปี 2562/63 เท่ากับ 4,730.01 ล้านบาท อัตราส่วนของรายได้จากการลงทุนสุทธิต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี 2562/63 ของกองทุน เท่ากับร้อยละ 7.96 เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.09 จากร้อยละ 6.87 ในปี 2561/62 เนื่องจากรายได้เพิ่มขึ้นและมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยลดลง

อัตราส่วนของจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของการซื้อขายและการเพิ่มขึ้นของเงินลงทุนระหว่างปีต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี 2562/63 เท่ากับร้อยละ 0.35 ลดลงร้อยละ 0.02 จากร้อยละ 0.37 ในปี 2561/62

สำหรับปี 2562/63 สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2563 กองทุนมีการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงาน (1,999.84) ล้านบาท เนื่องจากกองทุนมีการรับรู้รายการขาดทุนสุทธิจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนจำนวน 6,729.85 ล้านบาท จากมูลค่าเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิตามมูลค่ายุติธรรมลดลงมาอยู่ที่ 52,410.00 ล้านบาท จาก 59,100.00 ล้านบาทในปีก่อน จากการประเมินมูลค่าทรัพย์สินใหม่ จากเหตุการณ์ที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อรายได้ค่าโดยสารสุทธิ คือการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) รวมถึงมีการปรับปรุงสมมติฐานต่างๆ ให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสถานการณ์ในปัจจุบันมากขึ้น อาทิ การปรับลดประมาณการอัตราการขายตั๋วทางเศรษฐกิจ การปรับลดอัตราเงินเฟ้อ การเลื่อนการปรับปรุงสถานีสะพานตากสิน และการชะลอการเปิดรถไฟฟ้าสายต่างๆ เป็นต้น กองทุนมีมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปีเท่ากับ 59,452.71 ล้านบาท ทำให้อัตราส่วนของการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงานต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี 2562/63 อยู่ที่ร้อยละ (3.36) ลดลงร้อยละ 0.66 จากร้อยละ (2.70) ในปี 2561/62 เนื่องจากมีขาดทุนสุทธิจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนสูง

- การเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญ

วันที่ 1 เมษายน 2561	บีทีเอสซีได้ประกาศโปรโมชั่นค่าโดยสารของบัตรโดยสารประเภทเติมเงิน ให้เก็บในราคา 15-43 บาท (ลดลง 1 บาทจากค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ (Effective Fare))
วันที่ 6 ธันวาคม 2561	บีทีเอสซีได้เปิดให้บริการส่วนต่อขยายสายสีเขียวใต้ (สำโรง - เคหะฯ)
วันที่ 9 สิงหาคม 2562	บีทีเอสซีเปิดให้บริการส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต - ห้าแยกลาดพร้าว)
วันที่ 4 ธันวาคม 2562	บีทีเอสซีเปิดให้บริการส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือ (ห้าแยกลาดพร้าว - มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์)

15.1.2 ความสามารถในการทำกำไร

งบกำไรขาดทุน

รายได้จากการลงทุนสุทธิสำหรับปี 2562/63 เท่ากับ 4,730.01 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 204.63 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.52 เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการลงทุนสุทธิสำหรับปี 2561/62 ที่ 4,525.38 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

รายได้รวมสำหรับปี 2562/63 เท่ากับ 4,818.74 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 4,620.65 ล้านบาท ในปี 2561/62 จำนวน 198.09 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.29 โดยเพิ่มขึ้นจากรายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักตามสัญญาสัมปทานที่เพิ่มขึ้นจาก

- 1) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสำหรับปี 2562/63 ลดลงจำนวน 343.64 ล้านบาท หรือร้อยละ 14.56 เท่ากับ 2,015.85 ล้านบาท จาก 2,359.49 ล้านบาท ในปี 2561/62 (รายละเอียดค่าใช้จ่ายแจกแจงในหัวข้อ 14.2 ตารางสรุปงบการเงิน ในงบกำไรขาดทุนข้างต้น) สาเหตุหลักมาจาก
 - รายจ่ายฝ่ายทุนลดลง 203.72 ล้านบาท หรือร้อยละ 40.10 โดยรายจ่ายหลักสำหรับปี 2562/63 เป็นค่ารถไฟใหม่ (161.35 ล้านบาท) ค่าปรับปรุงคลื่นวิทยุสื่อสาร (42.24 ล้านบาท) ค่าปรับปรุงระบบการเก็บรายได้ค่าโดยสาร (Automatic Fare Collection (AFC) upgrade 31.46 ล้านบาท) ขณะที่รายจ่ายหลักสำหรับปี 2561/62 เป็นค่าปรับปรุงระบบการเก็บรายได้ค่าโดยสาร (AFC upgrade 266.91 ล้านบาท) ค่าปรับปรุงคลื่นวิทยุสื่อสาร (100.45 ล้านบาท) และ ค่ารถไฟไฟฟ้าใหม่ (84.47 ล้านบาท)
 - ค่าใช้จ่ายพนักงานลดลง 92.43 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 11.77 เนื่องจากการปันส่วนค่าใช้จ่ายลดลงจากการเปิดส่วนต่อขยายใหม่สายสีเขียว

อย่างไรก็ตาม บางส่วนหักกลับกับ

- 2) รายได้ค่าโดยสารสำหรับปี 2562/63 ที่ลดลงจำนวน 148.25 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.13 เท่ากับ 6,814.24 ล้านบาท จาก 6,962.50 ล้านบาท ในปี 2561/62 สาเหตุหลักมาจากผลกระทบของ COVID-19 ตั้งแต่ปลายเดือนมกราคม 2563 เป็นต้นมา ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารรวมลดลง 4.11 ล้านเที่ยวคน หรือร้อยละ 1.70 จากปีก่อน เป็น 236.94 ล้านเที่ยวคน รวมถึงมีการให้ผู้โดยสารเดินทางฟรีเนื่องในงานพระราชพิธีบรมราชาภิเษกรัชกาลที่ 10 วันที่ 5-6 พฤษภาคม และ 12 ธันวาคม 2562 จำนวน 2.06 ล้านเที่ยวคน

ค่าใช้จ่ายรวมสำหรับปี 2562/63 เท่ากับ 88.73 ล้านบาท (ประกอบด้วยค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายในการบริหารกองทุน 74.07 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายอื่น 14.66 ล้านบาท) ลดลง 6.54 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.87 จากจำนวน 95.27 ล้านบาท ในปี 2561/62 (ประกอบด้วยค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายในการบริหารกองทุน 84.81 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายอื่น 10.46 ล้านบาท) สาเหตุหลักเนื่องจากค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายในการบริหารกองทุนลดลง แต่บางส่วนหักกลับกับค่าธรรมเนียมในการปิดสมุดทะเบียนสำหรับจ่ายเงินปันผลและเงินคืนทุน รวมถึงค่าจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนประจำปีเพิ่มขึ้น

รายการขาดทุนสุทธิจากการวัดมูลค่าเงินลงทุน ในปี 2562/63 เท่ากับ 6,729.85 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการปรับมูลค่าเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิลดลงให้เป็นไปตามมูลค่ายุติธรรม (จากเดิม 59,100.00 ล้านบาท เป็น 52,410.00 ล้านบาท) จากการประเมินมูลค่าทรัพย์สินใหม่ดังกล่าวข้างต้น

การวิเคราะห์อัตราส่วนความสามารถในการหาทำไร

สำหรับปี 2562/63 กองทุนมีอัตราส่วนรายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิต่อรายได้รวม เท่ากับร้อยละ 99.58 ลดลงเล็กน้อยร้อยละ 0.04 จากร้อยละ 99.62 สำหรับปี 2561/62 เป็นผลมาจากสัดส่วนดอกเบี้ยรับสูงขึ้น เมื่อวิเคราะห์อัตราส่วนรายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิต่อรายได้ค่าโดยสารสำหรับปี 2562/63 เท่ากับร้อยละ 70.42 เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.31 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2561/62 ที่ร้อยละ 66.11 เนื่องจากอัตราส่วนค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวมลดลง โดยอัตราส่วนค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวมต่อรายได้ค่าโดยสารสำหรับปี 2562/63 ลดลงร้อยละ 4.31 เป็นร้อยละ 29.58 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2561/62 ที่ร้อยละ 33.89

อัตราส่วนค่าใช้จ่ายรวมต่อรายได้รวมในปี 2562/63 ลดลงร้อยละ 0.22 เป็นร้อยละ 1.84 จากร้อยละ 2.06 ในปี 2561/62 สาเหตุหลักเนื่องจากปี 2562/63 มีค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายในการบริหารกองทุนลดลง

เมื่อพิจารณาอัตราส่วนรายได้จากการลงทุนสุทธิต่อรายได้รวมสำหรับปี 2562/63 เท่ากับร้อยละ 98.16 เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.22 จากร้อยละ 97.94 ในปี 2561/62 เนื่องจากรายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิเพิ่มขึ้น

15.1.3 ความสามารถในการบริหารทรัพย์สิน

งบดุล

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 กองทุนมีสินทรัพย์รวมจำนวน 53,461.62 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ 52,410.00 ล้านบาท (ลดลง 6,690.00 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.32 จาก 59,100.00 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 จากการประเมินมูลค่า) เงินลงทุนในหลักทรัพย์และเงินฝากธนาคาร 997.49 ล้านบาท (ลดลง 176.02 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.00 จาก 1,173.52 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562) และสินทรัพย์อื่น 54.12 ล้านบาท (เพิ่มขึ้น 49.21 ล้านบาท หรือร้อยละ 1,001.43 จาก 4.91 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562) สาเหตุหลักมาจากปีนี้มียอดลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ รวมมีสินทรัพย์รวมลดลง 6,816.81 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.31 จาก 60,278.43 ล้านบาท ณ 31 มีนาคม 2562

สินทรัพย์สุทธิ (NAV) ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 เท่ากับ 53,408.05 ล้านบาท ลดลง 6,711.27 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.16 จาก 60,119.32 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 สินทรัพย์สุทธิ (NAV) ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 คิดเป็น 9.2773 บาทต่อหน่วย ลดลง 1.1595 บาทต่อหน่วย

การวิเคราะห์อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน

กองทุนมีอัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ ในปี 2562/63 เท่ากับร้อยละ 8.32 เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.19 จาก ร้อยละ 7.13 ในปี 2561/62 เนื่องจากในปี 2562/63 มีรายได้จากการลงทุนสุทธิเพิ่มขึ้นและสินทรัพย์รวม ถัวเฉลี่ยที่ลดลง

สำหรับอัตราการหมุนของสินทรัพย์ของกองทุน ในปี 2562/63 เท่ากับ 0.08 เท่า หมุนเวียนดีขึ้นเล็กน้อย จากปี 2561/62

15.1.4 ความสามารถในการชำระหนี้

งบดุล

หนี้สินรวมของกองทุน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 มีจำนวน 53.57 ล้านบาท ลดลง 105.55 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 66.33 จาก 159.12 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 สาเหตุหลักมาจากไม่มีเจ้าหนี้จากสัญญา ซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิยังไม่ครบกำหนดชำระคงค้าง ทั้งนี้ กองทุนไม่มีหนี้สินจากการกู้ยืมเงิน

การวิเคราะห์อัตราส่วนสภาพคล่อง

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 กองทุนมีอัตราส่วนสภาพคล่อง เท่ากับ 19.63 เท่า เพิ่มขึ้นจาก 7.48 เท่า ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 ทั้งนี้เนื่องจากกองทุนมีหนี้สินระยะสั้น ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 ลดลงอย่างมากตาม รายละเอียดดังกล่าวข้างต้น

อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็วของกองทุน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 เท่ากับ 19.55 เท่า เพิ่มขึ้นจาก 7.45 เท่า ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 ด้วยเหตุผลเช่นเดียวกับอัตราส่วนสภาพคล่องดังกล่าวข้างต้น

จากอัตราส่วนสภาพคล่องดังกล่าว กองทุนมีความสามารถในการชำระหนี้ระยะสั้นและมีความคล่องตัว ในการชำระหนี้ระยะสั้นสูง

15.1.5 สภาพคล่องและความเพียงพอของเงินทุน

งบกระแสเงินสด

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 กองทุนมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 38.99 ล้านบาท ลดลง จำนวน 27.98 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 41.79 เมื่อเปรียบเทียบกับ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 ที่จำนวน 66.97 ล้านบาท

(1) แหล่งที่มาและใช้ไปของเงินทุน

สำหรับปี 2562/63 กองทุนมีเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 4,683.45 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 50.30 ล้านบาท เมื่อเทียบกับปี 2561/62 ที่กองทุนมีเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 4,633.15 ล้านบาท แม้ว่าในปีนี้กองทุนจะมีการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงานติดลบ สูงกว่าปีก่อน สาเหตุหลักเกิดจาก

- รายการขาดทุนสุทธิจากการวัดมูลค่าเงินลงทุน ซึ่งเป็นรายการที่ไม่ใช่เงินสด ทำให้มียอดบวกกลับกับการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงานสูงขึ้น
- มีการขายเงินลงทุนในหลักทรัพย์สุทธิ

แต่บางส่วนหักกลับกับ

- รายการเจ้าหน้าที่จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิลดลง
- รายการลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิเพิ่มขึ้น

แหล่งเงินทุนใช้ไปของกองทุนในปี 2562/63 เกิดจากกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินกองทุน มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 4,711.43 ล้านบาท เป็นการจ่ายเงินลงทุนและแบ่งปันส่วนทุนให้กับผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนทั้งสิ้น เพิ่มขึ้นจากปี 2561/62 จำนวน 17.36 ล้านบาท

(2) รายการจ่ายลงทุน & แผนรายการจ่ายลงทุน

สำหรับปี 2562/63 กองทุนมีรายการจ่ายลงทุนสำหรับเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิจำนวน 304.36 ล้านบาท โดยแบ่งเป็น 1) ค่ารถไฟใหม่และอุปกรณ์เกี่ยวเนื่อง 161.35 ล้านบาท 2) ค่าเครื่องจักรและอุปกรณ์ 82.26 ล้านบาท 3) ค่าอะไหล่สำรอง 35.65 ล้านบาท และ 4) อุปกรณ์และเฟอร์นิเจอร์สำหรับสำนักงาน 25.10 ล้านบาท ซึ่งรายการจ่ายลงทุนดังกล่าวเป็นรายการจ่ายเพื่อใช้ในการบริหารการเดินรถไฟ และเป็นรายการจ่ายที่เป็นไปตามที่กำหนดในโครงการและสืบเนื่องมาจากปีก่อน โดยรายการจ่ายลงทุนหลักค่าเครื่องจักรและอุปกรณ์สำหรับปี 2562/63 ประกอบด้วย

- ค่าปรับปรุงคลื่นวิทยุสื่อสาร 42.24 ล้านบาท
- ค่าปรับปรุงระบบการเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง (AFC System and Relevant Equipment) 31.46 ล้านบาท

ทั้งนี้ รายการจ่ายลงทุนที่เกิดขึ้นในปี 2562/63 ต่ำกว่าแผนรายการจ่ายลงทุนที่ประมาณการไว้ที่ 495.85 ล้านบาท จำนวน 191.49 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจาก

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

สำหรับปี 2561/62 กองทุนมีรายการจ่ายลงทุนสำหรับเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิจำนวน 508.08 ล้านบาท โดยแบ่งเป็น 1) ค่ารถไฟใหม่และอุปกรณ์เกี่ยวเนื่อง 84.47 ล้านบาท 2) ค่าเครื่องจักรและอุปกรณ์ 375.24 ล้านบาท 3) ค่าอะไหล่สำรอง 18.11 ล้านบาท และ 4) อุปกรณ์และเฟอร์นิเจอร์สำหรับสำนักงาน 30.26 ล้านบาท ซึ่งรายการจ่ายลงทุนดังกล่าวเป็นรายการจ่ายเพื่อใช้ในการบริหารการเดินรถไฟ และเป็นรายการจ่ายที่เป็นไปตามที่กำหนดในโครงการและสืบเนื่องมาจากปีก่อน โดยรายการจ่ายลงทุนหลักค่าเครื่องจักรและอุปกรณ์สำหรับปี 2561/62 ประกอบด้วย

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

ทั้งนี้ รายการจ่ายลงทุนที่เกิดขึ้นในปี 2561/62 ต่ำกว่าแผนรายการจ่ายลงทุนที่ประมาณการไว้ที่ 701.67 ล้านบาท จำนวน 193.59 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจาก

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

สำหรับแผนรายจ่ายลงทุนสำหรับกองทุนในปี 2563/64 ทางบีทีเอสซีมีแผนรายจ่ายทั้งสิ้น 118.01 ล้านบาท แบ่งเป็น 1) ค่ารถไฟฟ้าใหม่และอุปกรณ์เกี่ยวเนื่อง 0.63 ล้านบาท 2) ค่าเครื่องจักรและอุปกรณ์ 75.54 ล้านบาท 3) ค่าอะไหล่สำรอง 23.50 ล้านบาท และ 4) ค่าอุปกรณ์และเฟอร์นิเจอร์สำหรับสำนักงาน 18.34 ล้านบาท โดยแผนรายจ่ายลงทุนหลักสำหรับค่าเครื่องจักรและอุปกรณ์ แบ่งเป็น

- ค่าปรับปรุงระบบการเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง (Automatic Fare Collection System and Relevant Equipment) 42.50 ล้านบาท
- ค่าปรับปรุงและซ่อมบำรุงสถานี 21.52 ล้านบาท

นอกจากนี้ ในปี 2563/64 ทางกองทุนมีแผนการลงทุนในการปรับปรุงสถานศึกษาวิทยา 252.00 ล้านบาท และการปรับปรุงสถานีสะพานตากสิน 30.00 ล้านบาท โดยกองทุนจะบันทึกเงินลงทุนดังกล่าวเป็นเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

(3) ความสามารถในการจัดหาแหล่งเงินทุนเพิ่มเติม

กองทุนคาดว่าจะยังมีเงินทุนเพียงพอ เพื่อใช้ในการดำเนินงานโดยไม่ต้องมีการกู้ยืมเงิน แต่ถ้าหากกองทุนมีความจำเป็นที่จะกู้ยืมเงิน กองทุนก็คาดว่าจะทำได้ไม่ยาก เนื่องจากอัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์ยังอยู่ในสัดส่วนที่ต่ำดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น

(4) ความสามารถในการชำระหนี้และการปฏิบัติตาม Covenant

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 หนี้สินรวมของกองทุน มีจำนวน 53.57 ล้านบาท ลดลง 105.55 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 66.33 จาก 159.12 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 สาเหตุหลักมาจากในปีที่ไม่มีเจ้าหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธียังไม่ครบกำหนดชำระค่าง ทั้งนี้ กองทุนไม่มีหนี้สินจากการกู้ยืมเงิน

การวิเคราะห์อัตราส่วนนโยบายทางการเงิน

กองทุนมีอัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์สุทธิ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 เท่ากับ 0.001 เท่า ลดลงจากอัตรา 0.003 เท่า ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 โดยกองทุนมีสินทรัพย์สุทธิตกกว่าหนี้สินมาก แสดงว่ากองทุนมีความสามารถในการจัดหาเงินทุนจากหนี้สินได้อีกมาก

15.1.6 การจ่ายเงินให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนของกองทุน

การจ่ายเงินให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนของกองทุน สำหรับผลการดำเนินงานในรอบปีบัญชี 2562/63 จะเป็นผลรวมของการจ่ายเงินปันผลครั้งที่ 24-25 รวมเป็นเงินปันผล 0.284 บาท/หน่วย และการจ่ายคืนเงินลงทุนครั้งที่ 5-8 รวมเป็นเงินคืนทุน 0.491 บาท/หน่วย รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 0.775 บาท/หน่วย สำหรับผลการดำเนินงานในรอบปีบัญชี 2561/62 การจ่ายเงินให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนจะเป็นผลรวมของการจ่ายเงินปันผลครั้งที่ 21-23 รวมเป็นเงินปันผล 0.611 บาท/หน่วย และการจ่ายคืนเงินลงทุนครั้งที่ 4 จำนวน 0.169 บาท/หน่วย รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 0.780 บาท/หน่วย รายละเอียดเพิ่มเติมตามตารางในหัวข้อ 8.3.2 ประวัติการจ่ายเงินปันผล และการจ่ายคืนเงินลงทุน โดยคิดเป็นอัตราผลตอบแทนจากเงินปันผลดังนี้

อัตราผลตอบแทนจากเงินปันผลเมื่อเปรียบเทียบกับ	ปี 2562/63 (ร้อยละ)	ปี 2561/62 (ร้อยละ)
ราคาที่ออกเสนอขายหน่วยลงทุนครั้งแรก (ราคา IPO เท่ากับ 10.80 บาท)	2.63	5.66
มูลค่าที่ตราไว้หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 3 (10.611 บาท)	-	5.76
มูลค่าที่ตราไว้หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 4 (10.442 บาท)	2.72	5.85
มูลค่าที่ตราไว้หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 5 (10.238 บาท)	2.77	-
มูลค่าที่ตราไว้หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 6 (10.115 บาท)	2.81	-
มูลค่าที่ตราไว้หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 7 (10.081 บาท)	2.82	-
มูลค่าที่ตราไว้หลังลดทุนจดทะเบียนครั้งที่ 8 (9.951 บาท)	2.85	-
ราคาตลาด ณ วันที่ 29 มีนาคม 2562 (12.10 บาท)	-	5.05
ราคาตลาด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 (8.15 บาท)	3.48	-

หมายเหตุ มูลค่าทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่กองทุนลงทุนจะลดลงตามอายุสิทธิในรายได้สุทธิดังกล่าวที่เหลืออยู่ โดยผู้ถือหน่วยลงทุนจะได้รับเงินจากการลงทุนในรูปของเงินปันผลและจากการคืนเงินลงทุนด้วยการลดทุน และเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาตามสิทธิในการรับประโยชน์จากรายได้สุทธิหรือที่เกี่ยวกับรายได้สุทธิของกิจการดังกล่าวที่กองทุนได้ลงทุนไว้ มูลค่าหน่วยลงทุนอาจลดลงจนถึงศูนย์บาทได้

การวิเคราะห์อัตราส่วนนโยบายทางการเงิน

อัตราการจ่ายเงินให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนของกองทุน สำหรับรอบปีบัญชี 2562/63 แบ่งเป็นการจ่ายเงินปันผลร้อยละ 34.75 และ การจ่ายคืนเงินลงทุนร้อยละ 60.08 รวมเป็นร้อยละ 94.83 ของรายได้จากการลงทุนสุทธิ (ไม่รวมรายการกำไร(ขาดทุน) สุทธิจากการวัดมูลค่าเงินลงทุน) แสดงให้เห็นว่ากองทุนได้จ่ายเงินให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนในระดับที่สูงเมื่อเทียบกับกำไรของกองทุน โดยลดลงเล็กน้อยจากอัตราการจ่ายเงินให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนที่ร้อยละ 99.76 สำหรับรอบปีบัญชี 2561/62 ซึ่งแบ่งเป็นการจ่ายเงินปันผลร้อยละ 78.15 และการจ่ายคืนเงินลงทุนร้อยละ 21.61 ของรายได้จากการลงทุนสุทธิ (ไม่รวมรายการกำไร (ขาดทุน) สุทธิจากการวัดมูลค่าเงินลงทุน)

15.2 ปัจจัยหรือเหตุการณ์ที่อาจมีผลกระทบในอนาคต

15.2.1 รายจ่ายลงทุน

บีทีเอสซีมีแผนรายจ่ายลงทุนสำหรับกองทุนในปี 2563/64 เป็นจำนวนทั้งสิ้น 118.01 ล้านบาท แบ่งเป็น 1) ค่ารถไฟฟ้าใหม่และอุปกรณ์เกี่ยวเนื่อง 0.63 ล้านบาท 2) ค่าเครื่องจักรและอุปกรณ์ 75.54 ล้านบาท 3) ค่าอะไหล่สำรอง 23.50 ล้านบาท และ 4) ค่าอุปกรณ์และเฟอร์นิเจอร์สำหรับสำนักงาน 18.34 ล้านบาท โดยแผนรายจ่ายลงทุนหลักสำหรับค่าเครื่องจักรและอุปกรณ์ จะเป็นค่าปรับปรุงระบบการเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง (Automatic Fare Collection System and Relevant Equipment) 42.50 ล้านบาท และ ค่าปรับปรุงและซ่อมบำรุงสถานี 21.52 ล้านบาท

นอกจากนี้ ในปี 2563/64 กองทุนมีแผนการลงทุนในการปรับปรุงสถานศึกษาวิทยา 252.00 ล้านบาท และการปรับปรุงสถานีสพานตากสิน 30.00 ล้านบาท โดยกองทุนจะบันทึกเงินลงทุนดังกล่าวเป็นเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

15.2.2 สัญญาซ่อมบำรุง

วันที่ 15 กันยายน 2557 บีทีเอสซีได้ทำสัญญาซ่อมบำรุงโครงการระบบขนส่งมวลชนกับซีเมนส์ เป็นระยะเวลา 15 ปี โดยมีระยะเวลาเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2558 ถึงวันที่ 4 ธันวาคม 2572 (สิ้นสุดสัญญาสัมปทาน) ภายใต้สัญญาดังกล่าว บีทีเอสซีมีภาระผูกพันเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาและค่าธรรมเนียมการจัดหาอะไหล่ซ่อมบำรุงของโครงการ (ส่วนหลักและส่วนต่อขยายที่ 1 (ช่วงสะพานตากสิน - บางหว้า และช่วงอ่อนนุช - แบริ่ง)) (รวมงานซ่อมบำรุงรถไฟครั้งใหญ่ - Train overhaul ในอนาคต) ตลอดระยะเวลา 15 ปี โดยค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในแต่ละปีจะคำนวณโดยนำมูลค่าของสัญญาในปีที่ 1 ปรับเพิ่มขึ้นโดยอิงตามดัชนีราคาผู้บริโภคของแต่ละปี โดยมูลค่าของสัญญา ในปีที่ 1 มีจำนวนเงินประมาณ 253 ล้านบาท และ 3 ล้านยูโร โดยภาระผูกพันดังกล่าวจะถูกปันส่วนเพื่อเรียกเก็บจากกองทุน ตามหลักเกณฑ์และข้อสมมติฐานที่เหมาะสมสำหรับปี 2562/2563 กองทุนมีค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บภายใต้สัญญาซ่อมบำรุง เป็นจำนวนเงิน 240.23 ล้านบาท และ 3.09 ล้านยูโร (ปี 2561/62 : 235.90 ล้านบาท และ 3.00 ล้านยูโร) และวันที่ 23 พฤษภาคม 2559 บีทีเอสซีได้ทำสัญญาซ่อมบำรุงสำหรับรถไฟฟ้าใหม่เพิ่มเติมโดยมีระยะเวลาเริ่มต้นตั้งช่วงทดสอบเดินรถ (Mobilization Period) ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2561 จนถึงสิ้นปีที่ 16 ของการบริการอย่างเต็มรูปแบบ (Full maintenance service) ซึ่งค่าใช้จ่ายของการบริการเต็มรูปแบบเรียกเก็บตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2562 โดยเรียกเก็บตามสัญญาเป็นเงินประมาณปีละ 72.52 ล้านบาท และ 1.27 ล้านยูโร และจะปรับเพิ่มขึ้นโดยอิงตามดัชนีราคาผู้บริโภคของแต่ละปี โดยภาระผูกพันดังกล่าวจะถูกปันส่วนเพื่อเรียกเก็บจากกองทุนตามหลักเกณฑ์และข้อสมมติฐานที่เหมาะสม สำหรับปี 2562/63 กองทุนมีค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บภายใต้สัญญาซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าใหม่ เป็นจำนวนเงิน 9.46 ล้านบาท และ 0.07 ล้านยูโร (ปี 2561/62 : ไม่มี)

15.2.3 สถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

ด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ทางรัฐบาลได้ออกประกาศ เรื่อง สั่งปิดสถานที่เป็นการชั่วคราว ประกาศ ณ วันที่ 17 มีนาคม 2563 และประกาศอื่นๆ ตามมา อีกทั้งยังขอความร่วมมือให้ประชาชนอยู่บ้านและทำงานที่บ้าน เพื่อเป็นการควบคุมการแพร่เชื้อ รวมถึงทางรัฐบาลได้ประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินทั่วราชอาณาจักร ตั้งแต่วันที่ 26 มีนาคม 2563 - 30 มิถุนายน 2563 นอกจากนี้ยังมีประกาศเลื่อนการเปิดเรียนของสถานศึกษาในสังกัดและในกำกับของกระทรวงศึกษาธิการออกไปเป็นวันที่ 1 กรกฎาคม 2563 เพื่อควบคุมสถานการณ์ COVID-19 ภายในประเทศไทย ทำให้ปี 2563/64 คาดว่าจะมีจำนวนผู้โดยสารในระบบรถไฟฟ้า BTS ในสถานการณ์ที่ลดลง รวมถึงกระทบกับการจำหน่ายบัตรโดยสารแก่ กลุ่มลูกค้าองค์กร กลุ่มโรงแรม กลุ่มบริษัทตัวแทนการท่องเที่ยว กลุ่มลูกค้าภาครัฐ ทำให้ยอดผู้โดยสารที่มาใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสลดลง แต่เมื่อสถานการณ์การระบาดของ COVID-19 คลี่คลายลง บริษัทจัดการคาดว่าจะจำนวนผู้โดยสารจะค่อยๆ กลับมาสู่สภาวะปกติ

15.2.4 คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ

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

- คสช. ได้ออกคำสั่ง คสช. ที่ 3/2562 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การเดินรถในโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเส้นทางหลัก (ช่วงหมอชิต-อ่อนนุช และ ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ-สะพานตากสิน) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายที่ 1 (ช่วงสะพานตากสิน - บางหว้า และช่วงอ่อนนุช - แบริ่ง) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายที่ 2 (ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต)

เป็นไปอย่างต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) อำนวยความสะดวกสบายในการเดินทางของผู้โดยสาร และมีการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม เป็นธรรม และไม่เป็นภาระแก่ประชาชน

- คสช. ให้กระทรวงมหาดไทยแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์และดำเนินการเจรจาร่วมกับ BTSC (ผู้รับสัมปทาน) ในการแบ่งปันผลประโยชน์จากค่าโดยสาร รวมถึงหลักเกณฑ์อื่น เพื่อประโยชน์ในการรวมโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเส้นทางหลัก โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายที่ 1 และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยายที่ 2 โดยให้การเจรจาแล้วเสร็จภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการ และเมื่อได้ข้อยุติแล้วให้ดำเนินการแก้ไขสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเส้นทางหลักให้แล้วเสร็จภายใน 30 วัน (ซึ่งได้มีการขยายระยะเวลาดังกล่าว)
- ณ ปัจจุบัน อยู่ระหว่างการนำเสนอให้คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ
- หากคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบแล้ว อาจทำให้มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างค่าโดยสารที่เรียกเก็บ ทั้งนี้ทางบริษัทจัดการจะจัดประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนเพื่อขอมติผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนและชี้แจงรายละเอียดต่อไป

16. รายงานของผู้ดูแลผลประโยชน์



รายงานของผู้ดูแลผลประโยชน์

เรียน ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน

กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกโรท

ตามที่ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน) ("ธนาคาร") ในฐานะผู้ดูแลผลประโยชน์ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกโรท ("กองทุน") ได้ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ดูแลผลประโยชน์ของกองทุน ซึ่งบริหารและจัดการโดย บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด สำหรับระยะเวลา วันที่ 1 เมษายน 2562 ถึง วันที่ 31 มีนาคม 2563 และรอบระยะเวลา 6 เดือนหลังของปีบัญชี ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2562 ถึง วันที่ 31 มีนาคม 2563

ธนาคาร เห็นว่าสำหรับรอบระยะเวลาดังกล่าว บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด ได้บริหารจัดการกองทุนโดยในสาระสำคัญเป็นไปตามโครงการจัดการกองทุน ซึ่งได้รับอนุมัติจากสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตลอดจนข้อมูลพื้นที่ทำไว้กับผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน ภายใต้พระราชบัญญัติหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535

ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน)

(นางสาวนุชจรินทร์ เพชรปาดังค์)

ผู้อำนวยการ

ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน)

7 เมษายน 2563

โทรศัพท์ 02-724-5421

กรุณาติดต่อ คุณจิระประภา ชงไชย N

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

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

เว็บไซต์ www.scb.co.th

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

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

Registration No. 010756000408

เอกสารแนบ

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต และงบการเงิน

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอต่อผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนของกองทุนรวม โครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท

ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินของกองทุนรวม โครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท (กองทุนฯ) ซึ่งประกอบด้วยงบดุล และงบประกอบรายละเอียดเงินลงทุน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 งบกำไรขาดทุน งบแสดงการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ งบกระแสเงินสด และข้อมูลทางการเงินที่สำคัญสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุประกอบงบการเงินและสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 ผลการดำเนินงาน การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ กระแสเงินสด และข้อมูลทางการเงินที่สำคัญสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของกองทุนรวม โครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในวรรค ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากกองทุนฯตามข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณอื่นๆตามที่ระบุในข้อกำหนดนั้นด้วย ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

ข้าพเจ้าขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1.2 เกี่ยวกับสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ซึ่งผู้บริหารกองทุนฯได้มีการประเมินผลกระทบทางการเงินเกี่ยวกับมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ และได้บันทึกผลกระทบดังกล่าวแล้วในข้อมูลทางการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2563 ทั้งนี้ ข้าพเจ้ามิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่อกรณีนี้แต่อย่างใด

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่างๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจของผู้ประกอบวิชาชีพของข้าพเจ้า ในการตรวจสอบงบการเงินสำหรับงวดปัจจุบัน ข้าพเจ้าได้นำเรื่องเหล่านี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบ งบการเงิน โดยรวมและในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับ เรื่องเหล่านี้

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตามความรับผิดชอบที่ได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบ งบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมความรับผิดชอบที่เกี่ยวกับเรื่องเหล่านี้ด้วย การปฏิบัติงานของข้าพเจ้าได้ รวมวิธีการตรวจสอบที่ออกแบบมาเพื่อตอบสนองต่อการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริง อันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ผลของวิธีการตรวจสอบของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมวิธีการตรวจสอบสำหรับเรื่องเหล่านี้ ด้วย ได้ใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงิน โดยรวม

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ พร้อมวิธีการตรวจสอบมีดังต่อไปนี้

การวัดมูลค่าของเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6 กองทุนฯมีเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิซึ่ง แสดงตามมูลค่ายุติธรรมในงบดุล ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 เป็นจำนวนเงิน 52,410 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 98 ของสินทรัพย์รวม เงินลงทุนดังกล่าวไม่มีการซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องและไม่สามารถหาราคาเทียบเคียงได้ สำหรับเงินลงทุนอย่างเดียวกันหรือคล้ายคลึงกัน ผู้บริหารกองทุนฯจึงกำหนดราคายุติธรรมของเงินลงทุนดังกล่าว โดยอ้างอิงจากราคาประเมินที่ประเมิน โดยผู้ประเมินราคาอิสระ โดยใช้เกณฑ์วิธีพิจารณาจากรายได้ ผู้บริหารกองทุนฯต้องใช้ดุลยพินิจที่สำคัญเกี่ยวกับการคาดการณ์ผลการดำเนินงานในอนาคตและการประเมิน แผนงานในอนาคตในการบริหารเงินลงทุนดังกล่าว รวมถึงการกำหนดอัตราคิดลดและสมมติฐานที่สำคัญ ข้าพเจ้าจึงให้ความสำคัญกับการตรวจสอบการวัดมูลค่าเงินลงทุนดังกล่าว

ข้าพเจ้าได้ทำความเข้าใจเกี่ยวกับการคำนวณมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ พิจารณาขอบเขตและวัตถุประสงค์ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของผู้ประเมินราคาอิสระ และประเมินเทคนิคและ แบบจำลองที่ผู้ประเมินราคาอิสระเลือกใช้ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินที่จัดทำโดย ผู้ประเมินราคาอิสระ ตลอดจนพิจารณาความสม่าเสมอของการใช้เทคนิคและแบบจำลองดังกล่าว รวมถึงประเมิน ความรู้ความสามารถและความเป็นอิสระของผู้ประเมินราคาอิสระดังกล่าว โดยการตรวจสอบกับข้อมูลสาธารณะ นอกจากนี้ ข้าพเจ้าได้สอบถามข้อมูลที่เป็นและความสะดวกของสมมติฐานหลักที่ใช้ในการประเมินมูลค่า ยุติธรรมของเงินลงทุน มีการเปรียบเทียบข้อมูลผลการดำเนินงานที่เกิดขึ้นจริงกับข้อมูลที่ใช้ในการประมาณการ กระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคต เพื่อประเมินการใช้ดุลยพินิจของผู้บริหารกองทุนฯในการประมาณผล การดำเนินงานดังกล่าว ตลอดจนทดสอบการคำนวณมูลค่ายุติธรรมตามแบบจำลองและข้อสมมติข้างต้น

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารกองทุนฯเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ซึ่งรวมถึงข้อมูลทั้งหมดอยู่ในรายงานประจำปีของกองทุนฯ (แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่แสดงอยู่ในรายงานนั้น) ซึ่งคาดว่าจะถูกจัดเตรียมให้กับข้าพเจ้าภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงิน ไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ข้อสรุปในลักษณะการให้ความเชื่อมั่นในรูปแบบใดๆต่อข้อมูลอื่นนั้น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการตรวจสอบงบการเงินคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นนั้นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้าหรือไม่ หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อข้าพเจ้าได้อ่านรายงานประจำปีของกองทุนฯตามที่กล่าวข้างต้น และหากสรุปได้ว่าการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะสื่อสารเรื่องดังกล่าวให้ผู้บริหารกองทุนฯทราบเพื่อให้มีการดำเนินการแก้ไขที่เหมาะสมต่อไป

ความรับผิดชอบของผู้บริหารกองทุนฯต่องบการเงิน

ผู้บริหารกองทุนฯมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้ โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารกองทุนฯพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารกองทุนฯรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกองทุนฯในการดำเนินงานต่อเนื่อง การเปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องในกรณีที่มีเรื่องดังกล่าว และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องเว้นแต่ผู้บริหารกองทุนฯมีความตั้งใจที่จะเลิกกองทุนฯหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องอีกต่อไปได้

ผู้บริหารกองทุนฯมีหน้าที่ในการสอดคล้องดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกองทุนฯ

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงิน โดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อพิจารณาอย่างสมเหตุสมผลได้ว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานดังต่อไปนี้ด้วย

- ระบุและประเมินความเสี่ยงที่อาจมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงผล การแสดงผลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกองทุนฯ
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารกองทุนฯ ใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่ผู้บริหารกองทุนฯ จัดทำ
- สรุปร่วมกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารกองทุนฯ และสรุปจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกองทุนฯ ในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ หากข้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะต้องให้ข้อสังเกตไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้าถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องในงบการเงิน หรือหากเห็นว่าการเปิดเผยดังกล่าวไม่เพียงพอ ข้าพเจ้าจะแสดงความเห็นที่เปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของข้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า

อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กองทุนฯ ต้องหยุดการดำเนินงาน ต่อเนื่องได้

- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงิน โดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประเมินว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้บริหารกองทุนฯ ในเรื่องต่างๆ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุม ภายในหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ให้คำรับรองแก่ผู้บริหารกองทุนฯ ว่าข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความ เป็นอิสระ และได้สื่อสารกับผู้บริหารกองทุนฯ เกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมด ตลอดจนเรื่องอื่นซึ่งข้าพเจ้าเชื่อว่า มีเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระของข้าพเจ้าและมาตรการที่ข้าพเจ้าใช้เพื่อ ป้องกันไม่ให้ข้าพเจ้าขาดความเป็นอิสระ

จากเรื่องทั้งหลายที่สื่อสารกับผู้บริหารกองทุนฯ ข้าพเจ้าได้พิจารณาเรื่องต่างๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดในการตรวจสอบ งบการเงิน ในงวดปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ข้าพเจ้าได้อธิบายเรื่องเหล่านี้ไว้ในรายงาน ของผู้สอบบัญชี เว้นแต่กฎหมายหรือข้อบังคับห้ามไม่ให้เปิดเผยเรื่องดังกล่าวต่อสาธารณะ หรือในสถานการณ์ที่ ยากที่จะเกิดขึ้น ข้าพเจ้าพิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของข้าพเจ้าเพราะการกระทำดังกล่าว สามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ที่ผู้มีส่วนได้เสีย สาธารณะจะได้จากการสื่อสารดังกล่าว

ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบงานสอบบัญชีและการนำเสนอรายงานฉบับนี้



พินฉกา อัครนพงศ์

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 5767

บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

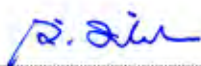
กรุงเทพฯ: 28 พฤษภาคม 2563

กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกธร
 งบดุล
 ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	2563	2562
สินทรัพย์			
เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิตามมูลค่ายุติธรรม (ราคาทุน: 61,472 ล้านบาท (2562: 61,432 ล้านบาท))	6	52,410,000,000	59,100,000,000
เงินลงทุนในหลักทรัพย์ตามมูลค่ายุติธรรม (ราคาทุน: 957 ล้านบาท (2562: 1,105 ล้านบาท))		958,506,834	1,106,545,817
เงินฝากธนาคาร	9	38,987,357	66,972,989
ลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	10	50,012,453	-
ลูกหนี้จากดอกเบี้ย		44,774	82,840
สินทรัพย์อื่น		4,066,558	4,831,122
รวมสินทรัพย์		53,461,617,976	60,278,432,768
หนี้สิน			
เจ้าหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	10	-	141,433,034
เจ้าหนี้อื่นและค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		24,797,200	9,585,938
ภาษีธุรกิจเฉพาะค้างจ่าย		542,300	6,015,255
หนี้สินอื่น		28,231,553	2,081,899
รวมหนี้สิน		53,571,053	159,116,126
สินทรัพย์สุทธิ		53,408,046,923	60,119,316,642
สินทรัพย์สุทธิ			
ทุนจดทะเบียน			
หน่วยลงทุน 5,788,000,000 หน่วย มูลค่าหน่วยละ 10.0810 บาท (31 มีนาคม 2562: 5,788,000,000 หน่วย มูลค่าหน่วยละ 10.6110 บาท)	11	58,348,828,000	61,416,468,000
ทุนที่ได้รับจากผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน		58,348,828,000	61,416,468,000
ขาดทุนสะสม	12	(4,940,781,077)	(1,297,151,358)
สินทรัพย์สุทธิ		53,408,046,923	60,119,316,642
สินทรัพย์สุทธิต่อหน่วย		9.2273	10.3868
จำนวนหน่วยลงทุนที่จำหน่ายแล้วทั้งหมด ณ วันสิ้นปี (หน่วย)		5,788,000,000	5,788,000,000

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



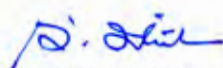
(นายวินัย หิรัณย์กฤษณ์)

กรรมการผู้จัดการ

กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง มีทีเอสโกธร
งบท่าไรขาดทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2563

		(หน่วย: บาท)	
	หมายเหตุ	2563	2562
รายได้จากการลงทุน			
รายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	8, 10	4,798,391,947	4,603,000,520
ดอกเบี้ยรับ		20,352,140	17,652,577
รวมรายได้		4,818,744,087	4,620,653,097
ค่าใช้จ่าย			
ค่าธรรมเนียมการจัดการ	10, 14	47,814,143	52,830,373
ค่าธรรมเนียมผู้ดูแลผลประโยชน์	14	12,750,438	14,088,099
ค่าธรรมเนียมนายทะเบียน	14	5,112,377	5,350,000
ค่าธรรมเนียมวิชาชีพ		8,390,931	12,544,041
ค่าใช้จ่ายภาษีจากการลงทุน		77,297	-
ค่าใช้จ่ายอื่น		14,585,715	10,459,823
รวมค่าใช้จ่าย		88,730,901	95,272,336
รายได้จากการลงทุนสุทธิ		4,730,013,186	4,525,380,761
รายการขาดทุนสุทธิจากเงินลงทุน			
รายการขาดทุนสุทธิจากการวัดมูลค่าเงินลงทุน		(6,729,850,906)	(6,300,031,837)
รวมรายการขาดทุนสุทธิจากเงินลงทุน		(6,729,850,906)	(6,300,031,837)
การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงาน		(1,999,837,720)	(1,774,651,076)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


 (นายวินัย หิรัญย์ภิญโญภาส)
 กรรมการผู้จัดการ

กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกโรท
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิ
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2563

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	2563	2562
การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงานในระหว่างปี			
รายได้จากการลงทุนสุทธิ		4,730,013,186	4,525,380,761
รายการขาดทุนสุทธิจากการวัดมูลค่าเงินลงทุน		(6,729,850,906)	(6,300,031,837)
การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงาน		(1,999,837,720)	(1,774,651,076)
การจ่ายคืนมูลค่าหน่วยลงทุนจากการลดทุนระหว่างงวด	11	(3,067,639,999)	-
การแบ่งปันส่วนทุนให้ผู้ถือหน่วยลงทุนในระหว่างปี	13	(1,643,792,000)	(4,694,068,000)
การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิในระหว่างปี		(6,711,269,719)	(6,468,719,076)
สินทรัพย์สุทธิต้นปี		60,119,316,642	66,588,035,718
สินทรัพย์สุทธิปลายปี		53,408,046,923	60,119,316,642

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายวินัย หิรัญย์กิจญาส)

กรรมการผู้จัดการ

กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโครท
งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2563

(หน่วย: บาท)

	2563	2562
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน		
การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงาน	(1,999,837,720)	(1,774,651,076)
ปรับกระทบการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงานให้เป็น		
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน		
การซื้อเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	(40,029,496)	-
การซื้อเงินลงทุนในหลักทรัพย์	(4,612,253,030)	(6,626,799,532)
การขายเงินลงทุนในหลักทรัพย์	4,780,000,000	6,545,000,000
การซื้อและขายเงินลงทุนในหลักทรัพย์สุทธิ	167,746,970	(81,799,532)
ลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ (เพิ่มขึ้น) ลดลง	(50,012,453)	59,783,921
ลูกหนี้จากดอกเบี้ยค้างรับ (เพิ่มขึ้น) ลดลง	38,066	(9,301)
สินทรัพย์อื่นลดลง	764,564	117,164
เจ้าหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(141,433,034)	141,433,034
เจ้าหนี้อื่นและค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้น	15,211,262	2,677,649
ภาษีธุรกิจเฉพาะค้างจ่ายเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(5,472,955)	1,813,717
หนี้สินอื่นเพิ่มขึ้น	26,149,654	50,768
ส่วนลดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์ตัดจำหน่าย	(19,529,397)	(16,300,334)
รายการขาดทุนสุทธิจากการวัดมูลค่าเงินลงทุน	6,729,850,906	6,300,031,837
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	4,683,446,367	4,633,147,847
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน		
การจ่ายคืนมูลค่าหน่วยลงทุนจากการลดทุน	(3,067,639,999)	-
การแบ่งปันส่วนทุนให้ผู้ถือหน่วยลงทุน	(1,643,792,000)	(4,694,068,000)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(4,711,431,999)	(4,694,068,000)
เงินฝากธนาคารลดลงสุทธิ	(27,985,632)	(60,920,153)
เงินฝากธนาคารต้นปี	66,972,989	127,893,142
เงินฝากธนาคารปลายปี	38,987,357	66,972,989

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายวินัย หิรัญย์กัญญาภาส)

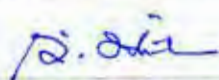
กรรมการผู้จัดการ

กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง มีที่ดินเพื่อโครงการ
ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2563

	(หน่วย: บาท)				
	2563	2562	2561	2560	2559
ข้อมูลผลการดำเนินงาน (ต่อหน่วย)					
มูลค่าสินทรัพย์สุทธิต้นปี	10,3868	11,5045	11,5801	11,5382	11,3145
รายได้จากกิจกรรมลงทุน					
รายได้จากผลตอบแทนสุทธิ	0,8172	0,7818	0,7985	0,7245	0,6940
รายการกำไร (ขาดทุน) สุทธิจากการวัดมูลค่าทรัพย์สินลงทุน	(1,1627)	(1,0885)	(0,0691)	0,0634	0,2401
รายได้จากกิจกรรมลงทุนทั้งสิ้น	(0,3455)	(0,3067)	0,7294	0,8119	0,9347
หัก: การจ่ายคืนมูลค่าหน่วยลงทุนจากการลดทุน	(0,5300)	-	-	(0,0640)	(0,0480)
การแบ่งปันส่วนทุนให้ผู้ถือหน่วยลงทุน	(0,2840)	(0,8110)	(0,8050)	(0,7320)	(0,6630)
มูลค่าสินทรัพย์สุทธิปลายปี	9,2271	10,3868	11,5045	11,5801	11,5382
อัตราส่วนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์สุทธิต่อค่าส่วนเงินลงทุน					
ต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิต้นปี (ร้อยละ)	(1,36)	(2,70)	6,82	7,25	8,22
อัตราส่วนทางการเงินและข้อมูลประกอบเพิ่มเติมที่สำคัญ					
มูลค่าสินทรัพย์สุทธิปลายปี (บาท)	53,408,046,023	50,119,316,642	66,588,035,718	67,025,821,164	66,783,595,250
อัตราส่วนของผู้ถือหุ้นรวมต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิ					
ตัวเฉลี่ยระหว่างปี (ร้อยละ)	0,15	0,14	0,14	0,17	0,22
อัตราส่วนของผู้ถือหุ้นรวมต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิ					
ตัวเฉลี่ยระหว่างปี (ร้อยละ)	8,11	7,02	7,06	6,87	6,83
อัตราส่วนของผู้ถือหุ้นรวมต่อมูลค่าสินทรัพย์สุทธิ					
ตัวเฉลี่ยระหว่างปี (ร้อยละ)	0,35	0,17	0,35	0,37	0,19
มูลค่าสินทรัพย์สุทธิตัวเฉลี่ยระหว่างปี (บาท)	59,452,712,510	65,826,659,522	66,782,170,165	66,876,202,580	65,850,435,214

* การซื้อขายเงินลงทุนไม่มีขายรวมเงินฝากธนาคารและเงินลงทุนในตราสารหนี้ใช้เงิน และการซื้อขายเงินลงทุนต้องเป็นรายการซื้อขายหรือขายเงินลงทุนก่อนถึงวันที่
ซึ่งไม่รวมธุรกรรมซื้อโดยมีสัญญาขายคืน หรือการขายโดยมีสัญญาซื้อคืน

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายวันดี ศิริโชค ใหญ่ภาค)

กรรมการผู้จัดการ

กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2563

1. ข้อมูลทั่วไป

1.1 ลักษณะของกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท

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

เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยได้รับหน่วยลงทุนของกองทุนฯ เป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนและให้เริ่มซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยได้ตั้งแต่วันที่ 19 เมษายน 2556

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

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ถือหน่วยลงทุนรายใหญ่ ซึ่งถือหน่วยลงทุนร้อยละ 33.33 ของจำนวนหน่วยลงทุนที่ออกและจำหน่ายแล้ว

1.2 การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019

เนื่องจากในไตรมาสนี้มีเหตุการณ์ที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อรายได้ค่าโดยสารสุทธิ คือการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) กองทุนฯจึงต้องทำการประเมินมูลค่าทรัพย์สินใหม่ โดยให้ผู้เชี่ยวชาญประมาณการผลการดำเนินงานของระบบรถไฟฟ้าสายหลักที่กองทุนลงทุนให้สะท้อนถึงผลกระทบที่ได้รับจากสถานการณ์ COVID-19 และปัจจัยอื่นๆ รวมถึงมีการปรับปรุงสมมติฐานต่างๆ ให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสถานการณ์ในปัจจุบันมากขึ้น อาทิ การปรับลดประมาณการอัตราการลงทุนด้านเศรษฐกิจ การปรับลดอัตราเงินเพื่อ การเลื่อนการปรับปรุงสถานีสะพานตากสิน และการชะลอการเปิดรถไฟฟ้าสายต่างๆ เป็นต้น ปัจจัยต่างๆ เหล่านี้ รวมถึงอายุของสัญญาสัมปทานที่สั้นลง ส่งผลให้ราคาประเมินครั้งนี้ลดลง รายละเอียดเพิ่มเติมในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6 เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

2. เกณฑ์ในการจัดทางการเงิน

งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดในพระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 และจัดทำขึ้นตามหลักเกณฑ์และรูปแบบที่กำหนดในมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 106 เรื่องการบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินธุรกิจเฉพาะด้านการลงทุน

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่กองทุนฯใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินฉบับภาษาไทยนี้

3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่และแนวปฏิบัติทางบัญชีที่มีผลบังคับใช้สำหรับปีบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563

ก. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในปีปัจจุบัน

ในระหว่างปี กองทุนฯได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง (ปรับปรุง 2561) และฉบับใหม่ จำนวนหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2562 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้งานมาตรฐาน การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัตินี้ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของกองทุนฯ อย่างไรก็ตาม มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่ซึ่งได้มีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญ สามารถสรุปได้ดังนี้

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 เรื่อง รายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 ใช้แทนมาตรฐานการบัญชีและการตีความมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้องต่อไปนี้

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

กิจการต้องใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 กับสัญญาที่ทำกับลูกค้าทุกสัญญา ยกเว้นสัญญาที่อยู่ในขอบเขตของมาตรฐานการบัญชีฉบับอื่น มาตรฐานฉบับนี้ได้กำหนดหลักการ 5 ขั้นตอนสำหรับการรับรู้รายได้ที่เกิดขึ้นจากสัญญาที่ทำกับลูกค้า โดยกิจการจะรับรู้รายได้ในจำนวนเงินที่สะท้อนถึงสิ่งตอบแทนที่กิจการคาดว่าจะมีสิทธิได้รับจากการแลกเปลี่ยนสินค้าหรือบริการที่ได้ส่งมอบให้แก่ลูกค้า และกำหนดให้กิจการต้องใช้ดุลยพินิจและพิจารณาข้อเท็จจริงและเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในการพิจารณาตามหลักการในแต่ละขั้นตอน

มาตรฐานฉบับนี้ไม่มีผลกระทบอย่างมีสาระสำคัญต่อบการเงินของกองทุนฯ

- ข. แนวปฏิบัติทางบัญชีสำหรับกองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์ ทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน และทรัสต์เพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่จะเริ่มใช้ในงวดปีบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563

ในงวดปีบัญชีปัจจุบันกองทุนฯ จัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดในพระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 และตามหลักเกณฑ์และรูปแบบที่กำหนดในมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 106 เรื่อง การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินธุรกิจเฉพาะด้านการลงทุน แต่เมื่อมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มเครื่องมือทางการเงินมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 มีผลทำให้มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 106 เรื่อง การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินธุรกิจเฉพาะด้านการลงทุนถูกยกเลิกไป สมาคมบริษัทจัดการลงทุนจึงได้กำหนดแนวปฏิบัติทางบัญชีสำหรับกองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์ ทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานและทรัสต์เพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานซึ่งได้รับการเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และ

ตลาดหลักทรัพย์ (“ก.ล.ต.”) (“แนวปฏิบัติทางบัญชี”) นี้ขึ้นเพื่อบังคับใช้กับกองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์ ทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน และทรัสต์เพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่จัดตั้งขึ้นตามประกาศของ ก.ล.ต.

แนวปฏิบัติทางบัญชีได้กำหนดให้กิจการถือปฏิบัติตามแนวปฏิบัติทางบัญชีโดยไม่อ้างอิงถึงมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับอื่นที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชีในเรื่องที่แนวปฏิบัติทางบัญชีกำหนดไว้ ส่วนเรื่องที่แนวปฏิบัติไม่ได้กำหนดไว้ให้กิจการปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชีที่มีผลบังคับใช้ในรอบระยะเวลาบัญชีนั้น

แนวปฏิบัติทางบัญชีได้กำหนดหลักการบัญชีเกี่ยวกับการจัดประเภทและการวัดมูลค่าของรายการต่างๆ เช่น อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน สัญญาเช่า บการเงินรวม รายการรายได้และค่าใช้จ่าย รวมถึงเครื่องมือทางการเงิน โดยแนวปฏิบัติทางบัญชีได้กำหนดให้สินทรัพย์ทางการเงินทุกประเภทแสดงด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน และรายการค่าใช้จ่ายในการออกส่วนได้เสียให้แสดงหักออกจากส่วนของเจ้าของ นอกจากนี้ แนวปฏิบัติทางบัญชียังได้กำหนดส่วนประกอบงบการเงินและรูปแบบการนำเสนอของงบการเงิน รวมถึงหมายเหตุประกอบงบการเงิน ทั้งนี้ แนวปฏิบัติทางบัญชีมีข้อกำหนดบางประการที่แตกต่างไปจากข้อกำหนดตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินเดิมที่กิจการเคยปฏิบัติตาม โดยในการเปลี่ยนมาใช้แนวปฏิบัติทางบัญชีเป็นครั้งแรก แนวปฏิบัติทางบัญชีได้กำหนดให้กิจการปรับปรุงงบการเงินย้อนหลัง หรือปรับปรุงรายการผลกระทบสะสมที่เกิดจากการใช้แนวปฏิบัติทางบัญชีเป็นครั้งแรกกับกำไรสะสม ณ วันที่เริ่มต้นใช้แนวปฏิบัติทางบัญชีนี้และไม่ต้องปรับปรุงงบการเงินที่แสดงเปรียบเทียบ และมีการอนุมัติให้รายการค่าใช้จ่ายในการออกส่วนได้เสียที่เดิมกิจการอาจได้เคยบันทึกเป็นรายการรอตัดจ่ายไว้และตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายไม่เกิน 5 ปีตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 106 โดยให้กิจการทยอยตัดออกไปได้ตามระยะเวลาที่เหลือ

ในการนำแนวปฏิบัติทางบัญชีมาถือปฏิบัติในงวดปีบัญชีเริ่มต้นวันที่ 1 เมษายน 2563 ของกองทุนฯ ฝ่ายบริหารคาดว่าจะไม่มีผลกระทบต่อบการเงินของกองทุนฯ ที่เป็นสาระสำคัญในงวดปีบัญชีดังกล่าว ยกเว้นเรื่องกองทุนฯ ไม่ต้องแสดงข้อมูลทางการเงิน เช่น อัตราส่วนทางการเงิน ตามรูปแบบที่เดิมกำหนดไว้ในมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 106

4. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

รายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิจะบันทึกเป็นรายได้ตามจำนวนที่ระบุในสัญญา โดยถือตามเกณฑ์คงค้าง

ดอกเบี้ยรับบันทึกเป็นรายได้ตามเกณฑ์คงค้างโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง

ส่วนเกินหรือส่วนลดมูลค่าของตราสารหนี้ตัดจำหน่ายตามระยะเวลาที่เหลือของตราสารหนี้โดยใช้วิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงและถือเป็นส่วนหนึ่งของรายได้ดอกเบี้ย

ค่าใช้จ่ายบันทึกตามเกณฑ์คงค้าง

4.2 การวัดค่าเงินลงทุน

เงินลงทุนจะรับรู้เป็นสินทรัพย์ด้วยจำนวนต้นทุนของเงินลงทุน ณ วันที่กองทุนฯมีสิทธิในเงินลงทุน

ต้นทุนของเงินลงทุนประกอบด้วยรายจ่ายซื้อเงินลงทุนและค่าใช้จ่ายโดยตรงทั้งหมดที่กองทุนฯจ่ายเพื่อให้ได้มาซึ่งเงินลงทุนนั้น

เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิแสดงด้วยมูลค่ายุติธรรม บริษัทจัดการฯกำหนดราคายุติธรรมของเงินลงทุนดังกล่าว ณ วันที่ในงบดุลโดยใช้ราคาที่ได้จากรายงานการประเมินมูลค่าหรือรายงานการสอบทานการประเมินมูลค่าครั้งล่าสุดจากผู้ประเมินราคาอิสระที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งการประเมินมูลค่าจะทำเมื่อมีสถานการณ์ทางเศรษฐกิจเปลี่ยนแปลงแต่อย่างน้อยจะจัดให้มีการประเมินมูลค่าทุก 3 ปีนับแต่วันที่มีการประเมินมูลค่าครั้งล่าสุดและจัดให้มีการสอบทานการประเมินมูลค่าอย่างน้อยทุกหนึ่งปี นับแต่วันที่มีการประเมินราคาครั้งล่าสุด

กำไรหรือขาดทุนจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนดังกล่าว (ถ้ามี) ถือเป็นรายการกำไรหรือขาดทุนสุทธิจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในงบกำไรขาดทุนในงวดที่เกิดขึ้น

เงินลงทุนในหลักทรัพย์

เงินลงทุนในตราสารหนี้ในความต้องการของตลาดซึ่งเป็นเงินลงทุนที่มีตลาดซื้อขายคล่องรองรับแสดงตามมูลค่ายุติธรรมโดยใช้ราคาที่ยกเว้นจากอัตราผลตอบแทนจากการซื้อขายครั้งล่าสุดของวันที่วัดมูลค่าเงินลงทุนในสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย เงินลงทุนที่ไม่มีตลาดซื้อขายคล่องรองรับแสดงในราคาที่คำนวณจากอัตราผลตอบแทนของบริษัทผู้เสนอซื้อเสนอขาย ซึ่งบริษัทจัดการฯพิจารณาแล้วว่าเป็นตัวแทนที่ดีที่สุดของมูลค่ายุติธรรม กำไรหรือขาดทุนจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนถือเป็นรายการกำไรหรือขาดทุนสุทธิจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในงบกำไรขาดทุน ราคาทุนของเงินลงทุนที่จำหน่ายใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก

เงินลงทุนในเงินฝากธนาคาร ตัวแลกเงินและตัวสัญญาใช้เงินที่ไม่สามารถโอนเปลี่ยนมือได้ใช้มูลค่าเงินต้นบวกดอกเบี้ยค้างรับจนถึงวันวัดมูลค่าเงินลงทุนในการกำหนดมูลค่ายุติธรรม ซึ่งได้แยกแสดงดอกเบี้ยค้างรับไว้ใน “ลูกหนี้จากดอกเบี้ย” ในงบดุล

4.3 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับกองทุนฯ หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมกองทุนฯ หรือถูกกองทุนฯควบคุม ไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับกองทุนฯ

นอกจากนี้บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบริษัทร่วมและบุคคลที่มีสิทธิออกเสียงโดยทางตรงหรือทางอ้อมซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อกองทุนฯ บริษัทจัดการฯ ผู้บริหารกิจการโครงสร้างพื้นฐาน ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของบริษัทจัดการฯที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของกองทุนฯ

4.4 ลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

ลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิแสดงตามมูลค่าสุทธิที่จะได้รับ

4.5 การแบ่งปันส่วนทุน

กองทุนฯบันทึกลดกำไรสะสม ณ วันที่ประกาศจ่ายเงินปันผล

4.6 ภาษีเงินได้

กองทุนฯไม่มีการภาษีเงินได้นิติบุคคล เนื่องจากกองทุนฯได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลในประเทศไทย

4.7 ประมาณการหนี้สิน

กองทุนฯจะบันทึกประมาณการหนี้สินไว้ในบัญชีเมื่อภาระผูกพันซึ่งเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีตได้เกิดขึ้นแล้ว มีความเป็นไปได้ก่อนข้างแน่นอนว่ากองทุนฯจะสูญเสียทรัพยากรเชิงเศรษฐกิจไปเพื่อปลดปล่อยภาระผูกพันนั้นและกองทุนฯสามารถประมาณมูลค่าภาระผูกพันนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ

4.8 การวัดมูลค่ายุติธรรม

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง ราคาที่คาดว่าจะได้รับจากการขายสินทรัพย์หรือเป็นราคาที่จะต้องจ่ายเพื่อโอนหนี้สินให้ผู้อื่นโดยรายการดังกล่าวเป็นรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย (ผู้ร่วมในตลาด) ณ วันที่วัดมูลค่า กองทุนฯใช้ราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องในการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินซึ่งมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เกี่ยวข้องกำหนดให้ต้องวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม ยกเว้นในกรณีที่ไม่มีตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีลักษณะเดียวกันหรือไม่สามารถหาราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องได้ กองทุนฯจะประมาณมูลค่ายุติธรรมโดยใช้เทคนิคการประเมินมูลค่าที่เหมาะสมกับแต่ละสถานการณ์ และพยายามใช้ข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่จะวัดมูลค่ายุติธรรมนั้นให้มากที่สุด

ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมที่ใช้วัดมูลค่าและเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินในงบการเงินแบ่งออกเป็นสามระดับตามประเภทของข้อมูลที่นำมาใช้ในการวัดมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

ระดับ 1 ใช้ข้อมูลราคาเสนอซื้อขายของสินทรัพย์หรือหนี้สินอย่างเดียวกันในตลาดที่มีสภาพคล่อง

ระดับ 2 ใช้ข้อมูลอื่นที่สามารถสังเกตได้ของสินทรัพย์หรือหนี้สิน ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลทางตรงหรือทางอ้อม

ระดับ 3 ใช้ข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้ เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการประมาณขึ้น

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กองทุนฯจะประเมินความจำเป็นในการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินที่ถืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานที่มีการวัดมูลค่ายุติธรรมแบบเกิดขึ้นประจำ

5. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน บริษัทจัดการฯ จำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการในเรื่องที่มีความไม่แน่นอนเสมอ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการดังกล่าวนี้ส่งผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและต่อข้อมูลที่แสดงในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการที่สำคัญมีดังนี้

มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุน

การวัดมูลค่ายุติธรรมเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิกำหนดโดยใช้มูลค่าตามรายงานการประเมินหรือรายงานสอบทานการประเมินค่าของผู้ประเมินราคาอิสระ ซึ่งใช้วิธีพิจารณาจากรายได้ (Income Approach) โดยในการประเมินค่าของเงินลงทุนดังกล่าวจำเป็นต้องมีการประมาณการจำนวนกระแสเงินสดในอนาคตที่จะเกิดจากธุรกิจระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ซึ่งประกอบด้วยประมาณการรายได้ค่าโดยสารหักด้วยประมาณการค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและการบำรุงรักษาสตลอดระยะเวลาสัญญาสัมปทานที่เหลืออยู่ และนำมาคิดลดให้เป็นมูลค่าปัจจุบันด้วยอัตราคิดลดที่เหมาะสม โดยผลรวมของมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดในอนาคตจะเท่ากับมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุน ข้อสมมติฐานที่ใช้ในการประเมินราคาดังกล่าวประกอบด้วย จำนวนเที่ยวโดยสาร อัตราค่าโดยสารเฉลี่ย ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน รายจ่ายฝ่ายทุน และอัตราคิดลด เป็นต้น

6. เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

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

ภายใต้อัตราสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิตามบีทีเอสซี (“สัญญาฯ”) บีทีเอสซีตกลงรับภาระภาษีธุรกิจเฉพาะอันเกี่ยวเนื่องกับรายการสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิที่เกิดขึ้นกับกองทุนฯ

ภายใต้สัญญาฯ กองทุนฯตกลงจะจ่ายค่าธรรมเนียมพิเศษเพื่อสร้างแรงจูงใจในการบริหาร (Incentive Fee) รายปีให้แก่บีทีเอสซี เฉพาะในกรณีที่รายได้สุทธิที่เกิดขึ้นประจำปีสูงกว่าประมาณการรายได้สุทธิประจำปี ในอัตราดังนี้

ก) อัตราร้อยละ 10 ของรายได้สุทธิเฉพาะส่วนที่เกินกว่าร้อยละ 100 แต่ไม่เกินร้อยละ 125 ของประมาณการรายได้สุทธิประจำปี

ข) อัตราร้อยละ 15 ของรายได้สุทธิเฉพาะส่วนที่เกินกว่าร้อยละ 125 ของประมาณการรายได้สุทธิประจำปี

ภายใต้สัญญาสนับสนุนและค้ำประกันโดยบริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) (“บีทีเอสกรุ๊ป”) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบีทีเอสซี บีทีเอสกรุ๊ปเป็นผู้ให้การค้ำประกันแบบการจำกัดความรับผิดชอบต่อการปฏิบัติตามภาระผูกพันของบีทีเอสซีภายใต้สัญญาฯ (ทั้งนี้ ไม่มีการรับประกันจำนวนรายได้ค่าโดยสารสุทธิ ในอนาคตที่กองทุนฯจะได้รับ) นอกจากนี้ บีทีเอสกรุ๊ปตกลงรักษาสัดส่วนการถือหุ้นในบีทีเอสซีขั้นต่ำ ร้อยละ 97.46 ไว้ และเพื่อเป็นหลักประกันการปฏิบัติตามภาระผูกพันของบีทีเอสกรุ๊ปตามสัญญาสนับสนุนและค้ำประกัน บีทีเอสกรุ๊ปได้จำหน่ายหุ้นในบีทีเอสซีดังกล่าวทั้งหมดไว้กับกองทุนฯ และเข้าทำสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นกับกองทุนฯ เพื่อขายหุ้นที่ตนถือในบีทีเอสซีดังกล่าวให้แก่กองทุนฯ โดยกองทุนฯมีสิทธิซื้อหุ้นบีทีเอสซีที่บีทีเอสกรุ๊ปเป็นเจ้าของเมื่อเกิดเหตุฉีดยกเลิกตามข้อกำหนดและเงื่อนไขในสัญญาฯ ในราคาที่กำหนดในสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น

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

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินลงทุนในสัญญาฯสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2563 และ 2562 มีดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)	
	2563	2562
เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ - รากาทุน		
เงินลงทุนในสัญญาฯต้นปี	61,432,135	61,432,135
บวก: ค่าก่อสร้างสถานศึกษาวิทยา (S4) ในระหว่างปี	40,029	-
เงินลงทุนในสัญญาฯปลายปี	61,472,164	61,432,135
กำไร (ขาดทุน) สุทธิจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ		
กำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าเงินลงทุนต้นปี	(2,332,135)	3,967,865
ขาดทุนจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนระหว่างปี	(6,730,029)	(6,300,000)
ขาดทุนจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนปลายปี	(9,062,164)	(2,332,135)
เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิปลายปี - รากายุติธรรม	52,410,000	59,100,000

เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2563 กองทุนฯ ได้มีการประเมินมูลค่าเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิใหม่โดยผู้ประเมินราคาอิสระ โดยวิธีพิจารณารายได้ (Income Approach) เนื่องจากมีเหตุการณ์ที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อรายได้ค่าโดยสารสุทธิ คือการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ซึ่งกองทุนฯ ได้ปรับมูลค่าเงินลงทุนเป็นมูลค่ายุติธรรมใหม่ เป็นมูลค่า 52,410 ล้านบาท ทำให้มีผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนจากการประเมินเป็นจำนวน 6,730 ล้านบาท โดยการประเมินมูลค่าเงินลงทุนในครั้งนี้ได้สะท้อนถึงผลกระทบที่ได้รับจากสถานการณ์ COVID-19 และปัจจัยอื่นๆ รวมถึงมีการปรับปรุงสมมติฐานต่างๆ ให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสถานการณ์ในปัจจุบันมากขึ้น อาทิ การปรับลดประมาณการอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ การปรับลดอัตราเงินเฟ้อ การเลื่อนการปรับปรุงสถานีสะพานตากสิน และการชะลอการเปิดรถไฟฟ้าสายต่างๆ เป็นต้น

สมมติฐานที่สำคัญที่ใช้ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุน สรุปได้ดังนี้

	<u>2563</u>	<u>2562</u>
อัตราคิดลด (ร้อยละต่อปี)	6.00	7.25
รายได้ค่าโดยสาร (ล้านบาทต่อปี)	4,945 - 13,257	7,478 - 14,888

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานที่สำคัญต่อมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 และ 2562 สรุปได้ดังนี้

	(หน่วย: ล้านบาท)	
	<u>2563</u>	<u>2562</u>
อัตราคิดลด		
เพิ่มขึ้น 0.5%	(1,270)	(1,500)
ลดลง 0.5%	1,320	1,500
รายได้ค่าโดยสาร		
เพิ่มขึ้น 1.0%	720	700
ลดลง 1.0%	(710)	(800)

7. นโยบายการจ่ายเงินปันผลและการลดทุน

การจ่ายเงินปันผล

กองทุนฯมีนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนมากกว่าปีละ 1 ครั้งในกรณีที่กองทุนฯมีกำไรสะสมเพียงพอ

- 1) บริษัทจัดการฯจะจ่ายเงินปันผลแก่ผู้ถือหน่วยลงทุนเมื่อรวมแล้วในแต่ละรอบปีบัญชีไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 ของกำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้ว โดยกำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้ว หมายถึงกำไรสุทธิของกองทุนฯที่ปรับปรุงด้วยรายการกำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าเงินลงทุนจากการประเมิน รายการเงินสำรองที่กั้นไว้เพื่อซ่อมแซม บำรุงรักษา หรือปรับปรุงกิจการ โครงสร้างพื้นฐาน และรายการเงินสำรองที่กั้นไว้เพื่อชำระหนี้เงินกู้ยืมตามแผนการที่กำหนดไว้ในหนังสือชี้ชวน หรือที่บริษัทจัดการฯได้แจ้งผู้ถือหน่วยลงทุนทราบล่วงหน้า
- 2) ในกรณีที่กองทุนฯมีกำไรสะสม บริษัทจัดการฯอาจจ่ายเงินปันผลแก่ผู้ถือหน่วยลงทุนจากกำไรสะสมได้
- 3) ในกรณีที่กองทุนฯยังมียอดขาดทุนสะสมอยู่ บริษัทจัดการฯจะไม่จ่ายเงินปันผลไม่ว่าจะเป็นการจ่ายจากกำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้วตามข้อ 1) และ/หรือจากกำไรสะสมตามข้อ 2) ข้างต้น

การจ่ายเงินปันผลตามข้อ 1) บริษัทจัดการฯจะจ่ายภายใน 90 วันนับแต่วันสิ้นรอบระยะเวลาบัญชีที่มีการจ่ายเงินปันผลนั้น หรือในกรณีการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาล ภายใน 90 วันนับแต่วันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหน่วยลงทุนเพื่อจ่ายเงินปันผลระหว่างกาล เว้นแต่กรณีที่มิเหตุจำเป็นให้ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลได้ในระยะเวลาดังกล่าว บริษัทจัดการฯจะแจ้งให้ผู้ถือหน่วยลงทุนทราบเป็นลายลักษณ์อักษร

ในการพิจารณาจ่ายเงินปันผล ถ้าเงินปันผลระหว่างกาลที่จะประกาศจ่ายต่อหน่วยลงทุนระหว่างปีมีมูลค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับ 0.10 บาท บริษัทจัดการฯสงวนสิทธิ์ที่จะไม่จ่ายเงินปันผลในครั้งนั้นและให้สะสมเงินปันผลดังกล่าวเพื่อนำไปจ่ายรวมกับเงินปันผลที่จะให้มีการจ่ายในงวดถัดไป

การลดทุน

บริษัทจัดการฯอาจจะกระทำการลดทุนจดทะเบียนได้เฉพาะเมื่อเข้ากรณีดังต่อไปนี้

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

8. รายได้จากเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

	(หน่วย: พันบาท)	
	2563	2562
รายได้จากค่าโดยสาร	6,814,244	6,962,495
หัก: ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	(1,245,468)	(1,383,798)
ค่าซ่อมแซมและบำรุง	(466,027)	(467,616)
รายจ่ายฝ่ายทุน	(304,357)	(508,080)
รายได้สุทธิจากเงินลงทุน	4,798,392	4,603,001

9. เงินฝากธนาคาร

ธนาคาร/ประเภทบัญชี	เงินต้น (พันบาท)		อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)	
	2563	2562	2563	2562
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)				
เงินฝากประเภทออมทรัพย์	3,225	47,137	0.125	0.375
ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน)				
เงินฝากประเภทออมทรัพย์	35,762	19,836	0.500	0.500
รวม	38,987	66,973		

10. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ในระหว่างปี กองทุนฯมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามสัญญาระหว่างกองทุนฯและบริษัทเหล่านั้น ซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจโดยสามารถสรุปได้ดังนี้

	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม		(หน่วย: พันบาท)
	2563	2562	นโยบายการกำหนดราคา
บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด			
(บริษัทจัดการฯ)			
ค่าธรรมเนียมการจัดการ	47,814	52,830	ตามที่ระบุในหนังสือชี้ชวน
บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)			
(บริษัทย่อยของผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนรายใหญ่)			
รับโอนรายได้ค่าโดยสารสุทธิ	4,798,392	4,603,001	ตามที่ระบุในสัญญา
เรียกเก็บเงินชดเชยภาษีธุรกิจเฉพาะ	44,875	69,196	ตามที่เกิดขึ้นจริง
ลงทุนเพิ่มในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	40,029	-	ตามที่ระบุในสัญญา

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 และ 2562 กองทุนฯมียอดคงเหลือที่มีสาระสำคัญกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกันดังต่อไปนี้

	(หน่วย: พันบาท)	
	2563	2562
บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด		
ค่าธรรมเนียมการจัดการค้างจ่าย	3,631	4,098
บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)		
ลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	50,012	-
เจ้าหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	-	141,433

11. ส่วนของผู้ถือหน่วยลงทุน

รายการเคลื่อนไหวของหน่วยลงทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2563 และ 2562 มีดังนี้

	2563			2562		
	จำนวน หน่วย	มูลค่า ต่อหน่วย	ทุน จดทะเบียน	จำนวน หน่วย	มูลค่า ต่อหน่วย	ทุน จดทะเบียน
	(พันหน่วย)	(บาท)	(พันบาท)	(พันหน่วย)	(บาท)	(พันบาท)
ยอดต้นปี	5,788,000	10.6110	61,416,468	5,788,000	10.6110	61,416,468
การลดมูลค่าหน่วยลงทุน	-	(0.5300)	(3,067,640)	-	-	-
ยอดปลายปี	5,788,000	10.0810	58,348,828	5,788,000	10.6110	61,416,468

12. ขาดทุนสะสม

	(หน่วย: พันบาท)	
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม	
	2563	2562
รายได้จากการลงทุนสุทธิสะสม	24,522,651	19,997,271
กำไรสุทธิที่เกิดขึ้นจากเงินลงทุนสะสม	2	2
กำไร (ขาดทุน) สุทธิจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนสะสม	(2,332,100)	3,967,931
หัก: การแบ่งปันส่วนทุนให้ผู้ถือหน่วยลงทุนสะสม	(23,487,704)	(18,793,636)
กำไร (ขาดทุน) สะสมต้นปี	(1,297,151)	5,171,568
บวก: การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์สุทธิจากการดำเนินงาน ในระหว่างปี	(1,999,838)	(1,774,651)
หัก: การแบ่งปันส่วนทุนให้ผู้ถือหน่วยลงทุนในระหว่างปี	(1,643,792)	(4,694,068)
ขาดทุนสะสมปลายปี	(4,940,781)	(1,297,151)

13. การแบ่งปันส่วนทุนให้ผู้ถือหน่วยลงทุน

เงินปันผลที่ประกาศจ่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2563 และ 2562 มีรายละเอียดดังนี้

วันที่ประกาศจ่าย	สำหรับรอบระยะเวลา	อัตราหน่วยละ	รวม
		(บาท)	(พันบาท)
14 พฤศจิกายน 2562	1 กรกฎาคม 2562 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2562	0.103	596,164
14 กุมภาพันธ์ 2563	1 ตุลาคม 2562 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2562	0.181	1,047,628
รวมเงินปันผลสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2563		0.284	1,643,792
28 พฤษภาคม 2561	1 มกราคม 2561 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2561	0.200	1,157,600
14 สิงหาคม 2561	1 เมษายน 2561 ถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2561	0.196	1,134,448
14 พฤศจิกายน 2561	1 กรกฎาคม 2561 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2561	0.209	1,209,692
14 กุมภาพันธ์ 2562	1 ตุลาคม 2561 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2561	0.206	1,192,328
รวมเงินปันผลสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2562		0.811	4,694,068

14. ค่าใช้จ่าย

บริษัทจัดการฯ คำนวณค่าธรรมเนียมการจัดการ ค่าธรรมเนียมผู้ดูแลผลประโยชน์ และค่าธรรมเนียมนายทะเบียนหน่วยลงทุน ดังต่อไปนี้

ค่าธรรมเนียมการจัดการ

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

ค่าธรรมเนียมผู้ดูแลผลประโยชน์

ผู้ดูแลผลประโยชน์ของกองทุนฯ ได้รับค่าตอบแทนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 0.02 ต่อปีของมูลค่าทรัพย์สินสุทธิของกองทุนฯ ทั้งนี้จะไม่ต่ำกว่า 350,000 บาทต่อเดือน (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม หรือภาษีอื่นใดในตนเองเดียวกัน) และ ไม่รวมค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ตามที่เกิดจริง เช่น ค่าธรรมเนียมการโอนเงิน ค่าธรรมเนียมธนาคาร ค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบทรัพย์สินของกองทุนฯ เป็นต้น

ค่าธรรมเนียมนายทะเบียน

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของนายทะเบียนหน่วยลงทุนคิดในอัตราร้อยละ 0.023 ต่อปีของเงินทุนจดทะเบียนของกองทุนฯ ทั้งนี้สูงสุดจ่ายไม่เกิน 5 ล้านบาทต่อปี (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม หรือภาษีอื่นใดในตนเองเดียวกัน)

15. ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการซื้อขายเงินลงทุน

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2563 กองทุนฯ ได้ซื้อขายเงินลงทุน (โดยไม่รวมเงินลงทุนในเงินฝากธนาคารและเงินลงทุนในตัวสัญญาใช้เงิน) เป็นจำนวนเงินรวมประมาณ 9,432 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 15.86 ของมูลค่าสินทรัพย์สุทธิถัวเฉลี่ยระหว่างปี (2562: จำนวน 13,092 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 19.89)

16. ภาระผูกพัน

16.1 กองทุนฯ มีภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายค่าธรรมเนียมการจัดการ ค่าธรรมเนียมผู้ดูแลผลประโยชน์ และค่าธรรมเนียมนายทะเบียนแก่คู่สัญญาตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาและหนังสือชี้ชวน

16.2 กองทุนฯ มีภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายค่าธรรมเนียมพิเศษเพื่อสร้างแรงจูงใจในการบริหารตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6

16.3 กองทุนฯ มีภาระผูกพันที่เกี่ยวข้องกับค่าใช้จ่ายที่อาจเกิดขึ้นตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิในนามของบีทีเอสซีดังต่อไปนี้

ก) ภาระผูกพันเกี่ยวกับรายจ่ายฝ่ายทุน

กองทุนฯ มีภาระผูกพันที่เกี่ยวข้องกับการซื้อขบวนรถไฟฟ้า การปรับปรุงระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร และการปรับปรุงอาคารสำนักงาน

ข) ภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าและบริการ

กองทุนฯ มีภาระผูกพันตามสัญญาเช่าและสัญญาบริการอื่น ๆ ที่จะต้องจ่ายชำระในอนาคต

ค) ภาระผูกพันภายใต้สัญญาซ่อมบำรุงฯ

กองทุนฯ มีภาระผูกพันในการจ่ายค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาและค่าธรรมเนียมการจัดหาอะไหล่ในการซ่อมบำรุงของโครงการ

ง) การค้ำประกัน

กองทุนฯ มีภาระความรับผิดชอบในหนังสือค้ำประกันการใช้ไฟฟ้าซึ่งออกโดยธนาคารในนามของบีทีเอสซีให้กับการไฟฟ้านครหลวงเป็นจำนวนประมาณ 38 ล้านบาท (2562: 38 ล้านบาท) ซึ่งเป็นไปตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

จ) ภาระผูกพันเกี่ยวกับผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

กองทุนฯ มีภาระผูกพันเกี่ยวข้องกับค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานในอนาคตในกรณีที่พนักงานของบีทีเอสซีเกษียณอายุในระหว่างอายุคงเหลือของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร

16.4 กองทุนฯมีภาระผูกพันภายใต้บันทึกข้อตกลงการก่อสร้างสถานศึกษา (S4) ระหว่างกองทุนฯ บีทีเอสซี และเอไอเอ ในมูลค่าไม่เกิน 650 ล้านบาท โดยกองทุนฯ และเอไอเอร่วมรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง ฝ่ายละครึ่งหนึ่ง

16.5 กองทุนฯมีภาระผูกพันที่เกี่ยวข้องกับสัญญาบริการที่ต้องจ่ายชำระในอนาคต จำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่าย ภายใต้สัญญาดังกล่าวมีดังนี้

	(หน่วย: ล้านบาท)	
	2563	2562
จ่ายชำระ		
ภายใน 1 ปี	4	5
มากกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	9	13

17. ส่วนงานดำเนินงาน

กองทุนฯดำเนินธุรกิจในส่วนงานทางธุรกิจเดียวคือ การลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร และดำเนินธุรกิจในส่วนงานหลักทางภูมิศาสตร์เดียวคือ กรุงเทพฯ ประเทศไทย ดังนั้น รายได้ กำไร สินทรัพย์ และหนี้สินทั้งหมดที่แสดงในงบการเงินนี้จึงเกี่ยวข้องกับส่วนงานทางธุรกิจและส่วนงานทางภูมิศาสตร์ดังกล่าว

กองทุนฯมีรายได้จากลูกค้ารายหลักหนึ่งราย ได้แก่ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

18. ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 และ 2562 กองทุนฯมีสินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมแยกแสดงตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

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

	(หน่วย: ล้านบาท)			
	2562			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
เงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ	-	-	59,100	59,100
เงินลงทุนในหลักทรัพย์	-	1,107	-	1,107

ในระหว่างปี ไม่มีการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

19. เครื่องมือทางการเงิน

19.1 นโยบายการบริหารความเสี่ยง

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

ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ

กองทุนฯ มีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวข้องกับลูกหนี้จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ บริษัทจัดการฯ ควบคุมความเสี่ยงนี้โดยการกำหนดให้มีการนำส่งเงินสดรับจากรายได้ค่าโดยสารสุทธิให้แก่กองทุนฯ เป็นรายวัน ดังนั้น กองทุนฯ จึงคาดว่าจะไม่ได้รับความเสียหายที่เป็นสาระสำคัญจากการให้สินเชื่อ

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

กองทุนฯ มีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวข้องกับเงินลงทุนในหลักทรัพย์ และเงินฝากธนาคาร อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสินทรัพย์ทางการเงินส่วนใหญ่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราตลาดในปัจจุบัน หรือมีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของกองทุนฯ จึงอยู่ในระดับต่ำ

สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ย และสำหรับสินทรัพย์ทางการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่สามารถแยกตามวันที่ครบกำหนด หรือ วันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ (หากวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ถึงก่อน) ได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563

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

(หน่วย: ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562

	อัตราดอกเบี้ย คงที่ ภายใน 1 ปี	อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลง ตามราคาตลาด	ไม่มีอัตรา ดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย ที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
สินทรัพย์ทางการเงิน					
เงินลงทุนในหลักทรัพย์	1,107	-	-	1,107	1.6300 - 1.7050
เงินฝากธนาคาร	-	67	-	67	0.3750 - 0.5000
หนี้สินทางการเงิน					
เจ้าหนี้หนี้จากสัญญาซื้อและ					
โอนสิทธิรายได้สุทธิ	-	-	141	141	-
เจ้าหนี้อื่นและค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	-	-	10	10	-
ภาษีธุรกิจเฉพาะค้างจ่าย	-	-	6	6	-

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนคือ ความเสี่ยงที่มูลค่าของเครื่องมือทางการเงินจะเปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

กองทุนฯ พิจารณาว่าไม่มีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน เนื่องจากกองทุนฯ ไม่มีธุรกรรมที่เป็นเงินตราต่างประเทศ และไม่มีสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่เป็นเงินตราต่างประเทศคงเหลือ ณ วันที่ในงบดุล

19.2 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

กองทุนฯ วัดเงินลงทุนในสัญญาซื้อและ โอนสิทธิรายได้สุทธิและเงินลงทุนในหลักทรัพย์ด้วยมูลค่ายุติธรรม เครื่องมือทางการเงินอื่นจัดอยู่ในประเภทระยะสั้น หรือมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด กองทุนฯ จึงประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบดุล

20. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์ของกองทุนฯ ในการบริหารทางการเงินคือการดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง และการดำรงไว้ซึ่งโครงสร้างของทุนที่เหมาะสมเพื่อให้สามารถให้ผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นรายลงทุนตามเงื่อนไขการจัดตั้งกองทุนฯ

21. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยผู้มีอำนาจของบริษัทจัดการฯ เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2563

ผู้ลงทุนสามารถศึกษาข้อมูลของกองทุนเพิ่มเติมได้จากแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1)
ที่แสดงไว้ใน www.sec.or.th หรือ เว็บไซต์ของกองทุน www.btsgif.com

วันที่รวบรวมข้อมูล 1 กรกฎาคม 2563



 บลจ.บัวหลวง

เลขที่ 175 อาคารสารคดีคิตาเวอร์ ชั้น 7 ชั้น 21 และ ชั้น 26 ถนนสาทรใต้ แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร

กรุงเทพมหานคร 10120 โทรศัพท์ 0-2674-6488 โทรสาร 0-2679-5996

www.bblam.co.th