

## ส่วนที่ 1 : การประกอบธุรกิจ

### 1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) (เดิมชื่อ บริษัท ธนาียง จำกัด (มหาชน)) (“บริษัทฯ”) จดทะเบียนก่อตั้งขึ้นครั้งแรกในรูปแบบบริษัทจำกัด ชื่อ บริษัท ธนาียง จำกัด เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2511 ด้วยทุนจดทะเบียนเริ่มแรก 5,000,000 บาท เพื่อดำเนินธุรกิจด้านการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ บริษัทฯ ได้พัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ขนาดใหญ่โครงการแรกในปี 2531 ชื่อ “โครงการธนาชีดี” บนถนนบางนา-ตราด กม.14 ซึ่งเป็นโครงการที่ประกอบไปด้วยบ้านเดี่ยว ทาวน์เฮ้าส์ คอนโดมิเนียม และที่ดินเปล่าจัดสรร

บริษัทฯ ได้นำกิจการเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์และเริ่มทำการซื้อขายหลักทรัพย์ครั้งแรกในวันที่ 1 มีนาคม 2534 โดยใช้ชื่อย่อในการซื้อขายหลักทรัพย์ว่า “TYONG” ต่อมา เมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2536 บริษัทฯ ได้จดทะเบียนแปรสภาพจากบริษัทจำกัดเป็นบริษัทมหาชนจำกัด และได้ขยายลักษณะการประกอบธุรกิจออกไปหลายประเภท เช่น โครงการอสังหาริมทรัพย์ อาคารพักอาศัยใจกลางเมือง เซอร์วิสอพาร์ทเมนท์ อาคารสำนักงาน โรงแรม และโครงการสาธารณูปโภคขนาดใหญ่

ในปี 2535 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด ซึ่งต่อมาได้จดทะเบียนแปรสภาพจากบริษัทจำกัดเป็นบริษัทมหาชนจำกัด ชื่อ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เมื่อปี 2539 (“บีทีเอสซี”) โดยบีทีเอสซีได้เข้าทำสัญญาสัมปทานเพื่อดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักกับ กทม. เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2535 และได้เปิดให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสแก่ประชาชนโดยทั่วไปเป็นครั้งแรกเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2542

ผลกระทบจากวิกฤติเศรษฐกิจในปี 2540 ซึ่งส่งโดยตรงต่อภาคธุรกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประกอบการที่กู้ยืมเงินจากต่างประเทศ การลอยตัวค่าเงินบาทส่งผลให้เงินกู้ยืมที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นอย่างมากเมื่อเทียบเป็นสกุลเงินบาท และบริษัทฯ ก็เป็นหนึ่งในผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤติเศรษฐกิจดังกล่าว โดยในระหว่างปี 2545-2549 บริษัทฯ ได้ทำการปรับปรุงโครงสร้างหนี้และเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ และบริษัทฯ ได้สูญเสียหุ้นบีทีเอสซีให้แก่เจ้าหนี้ทั้งจากกระบวนการปรับโครงสร้างหนี้และการฟื้นฟูกิจการและตามแผนฟื้นฟูกิจการ จนกระทั่งในปลายปี 2549 บริษัทฯ สามารถปฏิบัติตามแผนฟื้นฟูกิจการได้สำเร็จและศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ

ตั้งแต่ปี 2550 เป็นต้นมา บริษัทฯ ได้ขยายธุรกิจอย่างต่อเนื่อง และเมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2553 บริษัทฯ สามารถเข้าซื้อกิจการรถไฟฟ้าบีทีเอสโดยการเข้าซื้อหุ้นบีทีเอสซีร้อยละ 94.60 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบีทีเอสซีได้สำเร็จ โดยชำระค่าตอบแทนรวมทั้งสิ้น 40,034.53 ล้านบาท ทั้งนี้ ธุรกิจของบีทีเอสซี นอกจากสัมปทานรถไฟฟ้าบีทีเอสแล้ว บีทีเอสซียังมีธุรกิจสื่อโฆษณาซึ่งดำเนินการโดยกลุ่มวีจีไอ และที่ดินและโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่ในทำเลดี ๆ อีกจำนวนหนึ่ง จากการได้มาซึ่งหุ้นบีทีเอสซีดังกล่าว บริษัทฯ จึงได้เปลี่ยนชื่อจาก บริษัท ธนาียง จำกัด (มหาชน) เป็น บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) และเปลี่ยนธุรกิจหลักจากอสังหาริมทรัพย์เป็นธุรกิจระบบขนส่งมวลชน และเพื่อให้สอดคล้องกับธุรกิจหลักใหม่ของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2553 บริษัทฯ จึงได้เปลี่ยนหมวดธุรกิจในตลาดหลักทรัพย์เป็น “ขนส่งและโลจิสติกส์” ภายใต้กลุ่มอุตสาหกรรม “บริการ” และได้เปลี่ยนชื่อย่อในการซื้อขายหลักทรัพย์เป็น “BTS”

เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2555 บีทีเอสซีได้เข้าลงนามในสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครกับกรุงเทพมหานคร ในการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร เป็นระยะเวลา 30 ปี นับแต่วันที่ 8 พฤษภาคม 2555 ถึง 2 พฤษภาคม 2585 ซึ่งเส้นทางประกอบด้วย ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ และ ช่วงวงเวียนใหญ่-บางหว้า และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง และจะรวมเส้นทางเดิมของสัมปทานภายหลังครบกำหนดอายุสัมปทานในวันที่ 4 ธันวาคม 2572

ในปี 2555 ธุรกิจสื่อโฆษณาซึ่งดำเนินการโดยบริษัทย่อย ชื่อ บริษัท วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย จำกัด (มหาชน) (“วีจีไอ”) ได้เสนอขายหุ้นต่อประชาชนเป็นครั้งแรก และได้เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์และเริ่มทำการซื้อขายครั้งแรกเมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2555 ในหมวดธุรกิจ “สื่อและสิ่งพิมพ์” ภายใต้กลุ่มอุตสาหกรรม “บริการ” และใช้ชื่อย่อในการซื้อขายหลักทรัพย์ว่า “VGI”

ต่อมา เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 ได้มีการจัดตั้งกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานกองแรกของประเทศไทย ชื่อ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท (“กองทุน BTSGIF หรือ BTSGIF”) ได้สำเร็จ ซึ่งมีขนาดกองทุน (Fund Size) ถึง 62,510.4 ล้านบาท โดยกองทุน BTSGIF ได้เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์และเริ่มทำการซื้อขายครั้งแรกเมื่อวันที่ 19 เมษายน 2556 ในหมวดธุรกิจ “ขนส่งและโลจิสติกส์” ภายใต้กลุ่มอุตสาหกรรม “บริการ” และใช้ชื่อย่อในการซื้อขายหลักทรัพย์ว่า “BTSGIF” โดยบีทีเอสซีได้ขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก ระยะทางรวม 23.5 กิโลเมตร ภายใต้สัญญาสัมปทานให้แก่กองทุน BTSGIF ที่ราคาขายสุทธิ 61,399 ล้านบาท และบริษัทฯ ได้เข้าจองซื้อและเป็นผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนจำนวน 1/3 (ร้อยละ 33.33) ของกองทุน BTSGIF

#### ธุรกิจของบริษัทฯ ประกอบด้วย 4 กลุ่มธุรกิจ ได้แก่

- **ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน** เป็นธุรกิจหลักของบริษัทฯ โดยบีทีเอสซี (บริษัทย่อยที่ปัจจุบันบริษัทฯ ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 97.46) ได้รับสัมปทานจากกทม. ในปี 2535 ให้เป็นผู้ให้บริการรถไฟฟ้าบนทางวิ่งยกระดับสายแรกของกรุงเทพฯ ซึ่งครอบคลุมสายสุขุมวิทและสายสีลม ระยะทางรวม 23.5 กิโลเมตร เป็นระยะเวลา 30 ปี โดยรถไฟฟ้าบีทีเอสเปิดให้บริการต่อประชาชนเป็นครั้งแรกเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2542 นอกจากนี้ บีทีเอสซียังได้รับการว่าจ้างจากกรุงเทพมหานครให้เป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสในส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ ระยะทาง 2.2 กิโลเมตร ซึ่งเปิดให้บริการประชาชนเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2552 ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง ระยะทาง 5.25 กิโลเมตร ซึ่งเปิดให้บริการประชาชนเมื่อวันที่ 12 สิงหาคม 2554 และส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 2 ช่วงวงเวียนใหญ่-บางหว้า ระยะทาง 5.3 กิโลเมตร ซึ่งเปิดให้บริการประชาชนครบทั้งสายเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2556 โดยระยะทางการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสรวมทั้งสิ้น 36.25 กิโลเมตร รวม 34 สถานี นอกจากนี้แล้ว บีทีเอสซียังได้รับการว่าจ้างจากกรุงเทพมหานครให้เป็นผู้ให้บริการเดินรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ตั้งแต่วันที่ 29 พฤษภาคม 2553

เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 บีทีเอสซีได้ขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก ระยะทางรวม 23.5 กิโลเมตร ภายใต้สัญญาสัมปทาน ตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 จนถึงวันสิ้นสุดสัญญาสัมปทานในวันที่ 4 ธันวาคม 2572 ให้แก่กองทุน BTSGIF และบริษัทฯ ได้เข้าจองซื้อและเป็นผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนจำนวน 1/3 (ร้อยละ 33.33) ของกองทุน BTSGIF

ตั้งแต่เปิดให้บริการมา จำนวนผู้โดยสารของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ในปี 2556/57 ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักได้ให้บริการผู้โดยสารเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 214.7 ล้านเที่ยวคน และหากนับรวมจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการทั้งในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก และระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายแล้ว จะมีจำนวนผู้โดยสารสูงถึง 222.2 ล้านเที่ยวคน ในปี 2556/57 หรือคิดเป็นจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 608,692 เที่ยวคนต่อวัน โดยมีจำนวนผู้โดยสารสูงสุดในวันทำงานเมื่อวันที่ 13 มกราคม 2557 อยู่ที่ 913,084 เที่ยวคน (รวมสายหลักและส่วนต่อขยาย)

■ **ธุรกิจสื่อโฆษณา** ดำเนินการโดยกลุ่มวีจีไอ ซึ่งดำเนินธุรกิจหลักในการเป็นผู้ให้บริการเครือข่ายสื่อโฆษณา โดยเน้นเครือข่ายสื่อโฆษณาที่สอดคล้องกับรูปแบบการดำเนินชีวิตในยุคสมัยใหม่ (Lifestyle Media) โดย ณ ปัจจุบัน เครือข่ายสื่อโฆษณาของกลุ่มวีจีไอสามารถเข้าถึงชีวิตประจำวันของกลุ่มเป้าหมายได้ในทุกที่ เริ่มตั้งแต่การเดินทางโดยรถไฟฟ้าบีทีเอส การทำงานในอาคารสำนักงาน และการจับจ่ายใช้สอยในโมเดิร์นเทรด ซึ่งเครือข่ายสื่อโฆษณาที่กลุ่มวีจีไอให้บริการประกอบด้วย 1) สื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส 2) สื่อโฆษณาในโมเดิร์นเทรด (Modern Trade) 2 ราย ได้แก่ Tesco Lotus และ Big C ซึ่งมีสาขาครอบคลุมทั่วประเทศไทย และ 3) สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานชั้นนำ 75 อาคารทั่วกรุงเทพฯ และธุรกิจอื่น ๆ ได้แก่ รับผลิตงานโฆษณา ตัวแทนขายสื่อโฆษณา สื่อโฆษณาบนรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT และระบบรถโดยสารในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดยปัจจุบันรายได้ของกลุ่มวีจีไอประมาณร้อยละ 52.5 มาจากธุรกิจในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ประมาณร้อยละ 40.5 มาจากธุรกิจโมเดิร์นเทรด และประมาณร้อยละ 7.0 มาจากธุรกิจในอาคารสำนักงาน และรายได้อื่น ๆ

■ **ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์** เดิมเป็นธุรกิจหลักของบริษัทฯ นับตั้งแต่เริ่มดำเนินการ ปัจจุบันกลุ่มบริษัทยังคงดำเนินธุรกิจอสังหาริมทรัพย์เป็นส่วนหนึ่งของกลไกในการเสริมสร้างชุมชนเมืองที่กำลังเติบโตและขยายตัวไปตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า โดยเฉพาะรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งจะช่วยกระตุ้นทั้งการเติบโตของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสโดยรวมให้เพิ่มมากขึ้นโดยเร็ว และยังช่วยเสริมมูลค่าเพิ่มให้กับธุรกิจสื่อโฆษณาอีกทางหนึ่งด้วย และด้วยแนวคิดนี้ คอนโดมิเนียมแบรนด์ “Abstracts” จึงถูกสร้างขึ้น เพื่อให้เป็นต้นแบบของการใช้ชีวิตในเมืองด้วยที่พักอาศัยที่ได้มาตรฐาน คุณภาพคุ้มค่า และมีการเดินทางที่สะดวกด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอสที่ไม่ก่อให้เกิดมลพิษ

■ **ธุรกิจบริการ** เป็นธุรกิจให้บริการที่สนับสนุนการดำเนินงานในธุรกิจหลักของกลุ่มบริษัทในด้านต่าง ๆ ซึ่งรวมถึง การให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ (e-money) ที่มีระบบตั๋วร่วม (common ticketing system) ภายใต้ชื่อ “rabbit (เรบบิท)” ซึ่งปัจจุบันบัตร rabbit สามารถใช้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส รถโดยสารด่วนพิเศษ BRT รวมทั้งเครือข่ายระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ ในอนาคต ซึ่งผู้ถือบัตร rabbit สามารถใช้บัตรนี้เพื่อซื้อสินค้าและบริการจากร้านค้าที่ร่วมรับบัตรนี้ พร้อมด้วยโปรแกรมส่งเสริมการขายด้วยตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (coupon kiosks) และธุรกิจการให้บริการลูกค้าสัมพันธ์ ภายใต้ชื่อ “แครอท รีวอร์ดส (Carrot Rewards)” นอกจากนี้ ธุรกิจบริการยังครอบคลุมถึงธุรกิจร้านอาหารจีน ภายใต้แบรนด์ “ChefMan” ธุรกิจการให้คำปรึกษาด้านการบริหารจัดการโรงแรม ภายใต้แบรนด์ “U Hotels & Resorts” และ “Eastin” ทั้งสำหรับโครงการโรงแรมของกลุ่มบริษัทเองและของบุคคลอื่น ธุรกิจบริการรับเหมาก่อสร้างและบริหารโครงการก่อสร้าง และธุรกิจการให้บริการบริหารจัดการและบริหารโครงการอสังหาริมทรัพย์ ทั้งโครงการที่พักอาศัยแนวราบ คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงาน

## 1.1 วิสัยทัศน์ พันธกิจ คุณค่าที่มุ่งหวัง กลยุทธ์ และเป้าหมายระยะยาวของกลุ่มบริษัท

- วิสัยทัศน์** : นำเสนอแนวคิด “ชีวิตไฮลูชั่นส์” ที่ครบวงจรและโดดเด่นแก่ชุมชน อันจะนำมาซึ่งวิถีชีวิตที่ดีขึ้น
- พันธกิจ** : เรามุ่งมั่นที่จะส่งมอบแนวคิด “ชีวิตไฮลูชั่นส์” ที่โดดเด่น และยั่งยืนแก่ชุมชนเมืองทั่วเอเชีย ผ่านทาง 4 ธุรกิจหลักของเรา ได้แก่ ธุรกิจขนส่งมวลชน สื่อโฆษณา สหกรณ์ทรัพย์ และบริการ
- คุณค่าที่มุ่งหวัง** :
- การส่งมอบความพึงพอใจให้ลูกค้า** : ความสำเร็จของเราขึ้นอยู่กับความสามารถของเราในการที่จะพัฒนาความสัมพันธ์กับลูกค้าให้ยืนยาว ซึ่งจะสำเร็จได้ด้วยการรับฟัง เข้าใจ และคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า และส่งมอบสินค้าหรือบริการที่ตอบสนองความต้องการเหล่านั้นได้ เราเป็นองค์กรที่สะดวกและไม่ยุ่งยากในการทำธุรกิจด้วย และมุ่งมั่นที่จะตอบสนองด้วยความเต็มใจอย่างตลอดเวลา
  - การสร้างมูลค่าของผู้ถือหุ้น** : เรามีความมุ่งมั่นในการที่จะเพิ่มมูลค่าของผู้ถือหุ้นผ่านการเติบโตของรายได้ และการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน เรามีจุดมุ่งหมายโดยเฉพาะที่จะให้ผลตอบแทนแก่ผู้ถือหุ้นระยะยาวแก่นักลงทุน ที่ได้รับผลตอบแทนที่ดีกว่าจากการลงทุนอื่นที่มีความเสี่ยงคล้ายกัน
  - การสนับสนุนการเติบโตอย่างยั่งยืน** : ลูกค้าและผู้ถือหุ้นจะได้รับประโยชน์ที่เพิ่มพูนขึ้นอย่างยั่งยืน เราดำเนินธุรกิจในแนวทางปฏิบัติที่ช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเมื่อเปรียบเทียบกับสินค้าหรือบริการของคู่แข่ง
  - การพัฒนาชุมชน** : เราเป็นส่วนสำคัญของชุมชนที่ดำเนินธุรกิจด้วยแนวคิด “ชีวิตไฮลูชั่นส์” ที่ทำให้ลูกค้ามีจิตสำนึกที่ดีต่อชุมชน เราสนับสนุนรายได้และทรัพยากรต่างๆ เพื่อทำงานร่วมกับชุมชนและท้องถิ่นในเรื่องการศึกษา และสวัสดิการของเด็ก รวมทั้งส่งเสริมในด้านสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดีของพนักงานและครอบครัว
- กลยุทธ์และเป้าหมายระยะยาว** : กลุ่มบริษัทบีทีเอสมุ่งหมายเป็นผู้นำในการพัฒนาและให้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่ดีที่สุดในประเทศไทย เสริมสร้างความเป็นผู้นำในธุรกิจโฆษณาที่มีอยู่ในวิถีการดำเนินชีวิตและขยายเครือข่ายสื่อโฆษณาในภูมิภาค ASEAN ดำเนินธุรกิจอสังหาริมทรัพย์อย่างระมัดระวัง และนำพากรุงเทพฯ สู่อันดับ 1 ในเมืองผ่านบริการ Micro Payment ในระบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ เรากำหนดกลยุทธ์อยู่บนพื้นฐานสำคัญ 5 ประการคือ
1. ประสบการณ์ในธุรกิจขนส่งมวลชนทางรางที่ยาวนาน
  2. การประสานงานภายในอย่างใกล้ชิดระหว่าง 4 กลุ่มธุรกิจ โดยมีธุรกิจระบบขนส่งมวลชนทางรางเป็นหลัก
  3. ความแข็งแกร่งด้านการเงิน

## 4. การใช้นวัตกรรม

## 5. ความพึงพอใจของลูกค้า

กลุ่มบริษัทจะขยายธุรกิจทั้งสี่ด้านอย่างสอดคล้องกับการพัฒนาสังคมเมืองของประเทศไทย และนำเสนอแนวคิด “ชีวิตโซลูชั่นส์” ที่ครบวงจรและโดดเด่นแก่ชุมชน อันจะนำมาซึ่งวิถีชีวิตที่ดีขึ้น

## 1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญ

- |      |   |
|------|---|
| 2549 | <input type="checkbox"/> ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งให้ยกเลิกการฟื้นฟูกิจการ เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2549<br><input type="checkbox"/> ตลาดหลักทรัพย์อนุญาตให้หลักทรัพย์ของบริษัทฯ ซื้อขายได้ในหมวดพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ตั้งแต่วันที่ 28 ธันวาคม 2549 เป็นต้นไป   |
| 2550 | <input type="checkbox"/> บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทร่วมทุน ชื่อ บริษัท กมลา บีช รีสอร์ท แอนด์ โฮเต็ล แมนเนจเม้นท์ จำกัด เพื่อประกอบกิจการโรงแรมและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในจังหวัดภูเก็ต<br><input type="checkbox"/> บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทร่วมทุน ชื่อ บริษัท อิบเฮง คอนสตรัคชั่น (ประเทศไทย) จำกัด (ปัจจุบัน ชื่อ บริษัท เอชเอชที คอนสตรัคชั่น จำกัด) เพื่อดำเนินธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง   |
| 2551 | <input type="checkbox"/> บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทร่วมทุน ชื่อ บริษัท แอ็บโซลูท โฮเต็ล เซอร์วิส จำกัด เพื่อดำเนินธุรกิจรับบริหารจัดการโรงแรม  |
| 2552 | <input type="checkbox"/> เมื่อเดือนพฤษภาคม 2552 รถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ ระยะทาง 2.2 กิโลเมตร เปิดให้บริการ โดยบีทีเอสซีเป็นผู้ให้บริการเดินรถ และซ่อมบำรุงในส่วนต่อขยายนี้ ภายใต้สัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง<br><input type="checkbox"/> เมื่อเดือนกรกฎาคม 2552 บริษัทฯ ซื้อหุ้นของบริษัท กมลา บีช รีสอร์ท แอนด์ โฮเต็ล แมนเนจเม้นท์ จำกัด ในส่วนที่ถือโดย Winnington Capital Limited ในราคา 648.4 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ได้ชำระราคาเป็นหุ้นออกใหม่ของบริษัทฯ จำนวน 1,034.8 ล้านหุ้น และเงินสดจำนวน 100 ล้านบาท<br><input type="checkbox"/> เมื่อเดือนสิงหาคม 2552 บริษัทฯ ออกและจัดสรรใบสำคัญแสดงสิทธิ TYONG-W1 จำนวน 856,016,666 หน่วย ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ตามสัดส่วนการถือหุ้น<br><input type="checkbox"/> เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2552 มีการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิ TYONG-W1 ทำให้ทุนจดทะเบียนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 6,848,133,333 บาท เป็น 7,614,391,803 บาท |
| 2553 | <input type="checkbox"/> เมื่อเดือนมีนาคม 2553 บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทย่อย ชื่อ ธนาฯ อ่องกง ลิมิเตด ในฮ่องกง เพื่อดำเนินธุรกิจลงทุนในหลักทรัพย์<br><input type="checkbox"/> เมื่อเดือนเมษายน 2553 บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทร่วมทุน ชื่อ แอ็บโซลูท โฮเต็ล เซอร์วิส อ่องกง ลิมิเตด ในฮ่องกง เพื่อดำเนินธุรกิจรับบริหารจัดการโรงแรม<br><input type="checkbox"/> เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2553 บริษัทฯ ได้มาซึ่งหุ้นสามัญร้อยละ 94.60 ของหุ้นที่จำหน่ายได้ แล้วทั้งหมดของบีทีเอสซี ณ ขณะนั้น โดยบริษัทฯ ได้ชำระค่าตอบแทนส่วนหนึ่งเป็นเงินสดจำนวนรวม 20,655.7 ล้านบาท (คิดเป็นร้อยละ 51.59 ของค่าตอบแทน) ซึ่งบริษัทฯ ได้ใช้เงิน   |

กู้ยืมจากสถาบันการเงินทั้งจำนวน และออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ จำนวน 28,166,879,984 หุ้น ที่ราคาหุ้นละ 0.688 บาท (รวมเป็นเงิน 19,378.8 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 48.41 ของค่าตอบแทน) ดังนั้น ทำให้ทุนจดทะเบียนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 7,614,391,803 บาท เป็น 35,781,271,787 บาท โดยเป็นหุ้นสามัญที่ออกจำหน่ายแล้วจำนวน 35,781,271,787 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท

- เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2553 บริษัทฯ ได้เปลี่ยนชื่อบริษัทเป็น “บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)”
- เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2553 บริษัทฯ ได้เปลี่ยนหมวดในตลาดหลักทรัพย์เป็น “ขนส่งและโลจิสติกส์” ภายใต้กลุ่มอุตสาหกรรม “บริการ” และเปลี่ยนชื่อย่อในการซื้อขายหลักทรัพย์เป็น “BTS”
- เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2553 รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษเส้นทางชองนนทบุรี - ราชพฤกษ์ เริ่มให้บริการ โดยบีทีเอสซีเป็นผู้ให้บริการเดินรถและบริหารสถานี ภายใต้สัญญาจ้างผู้เดินรถพร้อมจัดการรถโดยสารและสัญญาจ้างผู้บริหารสถานี
- ระหว่างเดือนมิถุนายนถึงเดือนสิงหาคม 2553 บริษัทฯ ได้เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ จำนวนรวม 20,108,004,098 หุ้น ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ และกลุ่มผู้ลงทุนประเภทสถาบันการเงินหรือกลุ่มลูกค้าของบริษัทหลักทรัพย์ที่ทำหน้าที่เป็นผู้จัดจำหน่ายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ โดยได้รับเงินค่าจองซื้อหุ้นทั้งสิ้นรวม 12,872.5 ล้านบาท และได้นำเงินส่วนใหญ่ใช้คืนเงินกู้ที่ใช้ในการได้มาซึ่งหุ้นบีทีเอสซี ดังนั้น ทุนจดทะเบียนชำระแล้วของบริษัทฯ จึงเพิ่มขึ้นจาก 35,781,271,787 บาท เป็น 55,889,275,885 บาท โดยเป็นหุ้นสามัญที่ออกจำหน่ายแล้วจำนวน 55,889,275,885 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท
- เมื่อเดือนมิถุนายน 2553 วิจิไอจัดตั้งบริษัทย่อย ชื่อ วิ จี ไอ แอดเวอร์ไทซิง โซลูชัน คอมพานี ลิมิเต็ด ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อดำเนินธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณาในโมเดิร์นเทรดในต่างประเทศ
- เมื่อเดือนกรกฎาคม 2553 บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทย่อย ชื่อ บริษัท บางกอก สมาร์ทการ์ด เทคโนโลยี จำกัด (ปัจจุบันชื่อ บริษัท แครอท รีวอร์ดส จำกัด) เพื่อดำเนินธุรกิจให้การสนับสนุนและบริการด้านเทคโนโลยี
- เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2553 บริษัทฯ ได้ออกและจัดสรรใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W2 จำนวน 5,027,000,448 หน่วย ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ที่มีการจองซื้อหุ้นเพิ่มทุน และกลุ่มผู้ลงทุนประเภทสถาบันการเงินหรือกลุ่มลูกค้าของบริษัทหลักทรัพย์ที่ทำหน้าที่เป็นผู้จัดจำหน่ายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ
- เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2553 ตลาดหลักทรัพย์ประกาศให้หลักทรัพย์ BTS ได้รับเลือกเข้าคำนวณในดัชนี SET 50
- เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2554 บริษัทฯ ได้ออกและขายหุ้นกู้แปลงสภาพ มูลค่ารวม 10,000 ล้านบาท อายุ 5 ปี แก่นักลงทุนในต่างประเทศ ซึ่งหุ้นกู้แปลงสภาพนี้มีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 1 ต่อปี ใน 2 ปีแรก และไม่มีดอกเบี้ยใน 3 ปีหลัง ซึ่งบริษัทฯ ได้นำเงินที่ได้จากการขายหุ้นกู้แปลงสภาพนี้ไปใช้คืนเงินกู้แก่สถาบันการเงิน

2554



- เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2554 บริษัทฯ ได้จดทะเบียนลดทุนโดยลดมูลค่าหุ้นที่ตราไว้ของ บริษัทฯ จาก 1 บาทต่อหุ้น เป็น 0.64 บาทต่อหุ้น เพื่อล้างส่วนตํามูลค่าหุ้นและลดผลขาดทุน สะสมของบริษัทฯ ทำให้ทุนจดทะเบียนชำระแล้วของบริษัทฯ ลดลงจาก 55,889,275,885 บาท เป็น 35,769,136,566.40 บาท และทำให้ต่อมาในเดือนมีนาคม 2554 บริษัทฯ สามารถ จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นเป็นครั้งแรกนับตั้งแต่บริษัทฯ ออกจากแผนฟื้นฟูกิจการในปี 2549
  - เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2554 ได้มีการปรับโครงสร้างการถือหุ้นภายในกลุ่มบริษัทธุรกิจ อสังหาริมทรัพย์ โดยบริษัทฯ ได้เข้าซื้อหุ้นทั้งหมดของบีทีเอส แอสเสทส์ และบีทีเอส แลนด์ จากบีทีเอสซี นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้แลกเปลี่ยนหุ้นทั้งหมดที่ถือในบริษัท กมลา บีช รีสอร์ท แอนด์ โฮเต็ล แมนเนจเม้นท์ จำกัด กับหุ้นร้อยละ 80 ที่บีทีเอสซีถืออยู่ในบริษัท นิวโวลท์ เอเจนซี จำกัด
  - เมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2554 บริษัทฯ ได้ออกและจำหน่ายหุ้นจำนวน 1,298,998,791 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 0.64 บาท ให้แก่ผู้ถือหุ้นของบีทีเอสซีในราคา 0.91 บาทต่อหุ้น เพื่อ เป็นค่าตอบแทนที่ผู้ถือหุ้นของบีทีเอสซีได้นำหุ้นที่ตนถืออยู่ในบีทีเอสซีจำนวนรวม 472,827,433 หุ้น มาชำระเป็นค่าหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ แทนการชำระด้วยเงินสด (คิดเป็นสัดส่วนการแลกเปลี่ยนหุ้นที่ 1 หุ้นสามัญบีทีเอสซี ต่อ 2.7473 หุ้นสามัญเพิ่มทุน ของบริษัทฯ) ทำให้ทุนจดทะเบียนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 35,769,136,566.40 บาท เป็น 36,600,495,792.64 บาท โดยเป็นหุ้นสามัญที่ออกจำหน่ายแล้วจำนวน 57,188,274,676 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 0.64 บาท และทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ในบีทีเอสซี เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 96.44
  - เมื่อวันที่ 12 สิงหาคม 2554 รถไฟฟ้าบีทีเอสเปิดให้บริการประชาชนในส่วนต่อขยายสาย สุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง จำนวน 5 สถานี ได้แก่ สถานีบางจาก สถานีปทุมวันวิถีสถานีอุดมสุข สถานีบางนา และสถานีแบริ่ง
  - เมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2554 บริษัทฯ ได้แจกใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA ให้แก่พนักงานของ บริษัทฯ และบริษัทย่อยที่ไม่ได้ดำรงตำแหน่งกรรมการ ภายใต้โครงการ BTS Group ESOP 2011
- 2555
- เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2555 บีทีเอส แอสเสทส์ ได้โอนหุ้นทั้งหมดในบริษัท ก้ามกุ้ง พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด และบริษัท ก้ามปู พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด ให้บริษัทฯ แทนการชำระคืน หนี้เงินกู้ยืมระหว่างบริษัทเป็นเงินสด ทำให้บริษัทฯ ถือหุ้นบริษัท ก้ามกุ้ง พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด และบริษัท ก้ามปู พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด โดยตรง
  - เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2555 จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าทำสถิติสูงสุดในวันธรรมดาที่ 714,575 เที่ยวคน
  - เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2555 วิจิไอได้จดทะเบียนแปรสภาพจากบริษัทจำกัดเป็นบริษัทมหาชนจำกัด
  - เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2555 บีเอสเอสได้เริ่มให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ (e-money) และ บัตรแรบบิท (rabbit) ซึ่งบัตรแรบบิทสามารถใช้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส รถโดยสารด่วนพิเศษ BRT และซื้อสินค้าและบริการจากร้านค้าที่ร่วมรับบัตรนี้ พร้อมด้วยโปรแกรมส่งเสริม การขายด้วยตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (coupon kiosks) และธุรกิจการให้บริการลูกค้าสัมพันธ์

ภายใต้ชื่อ แครอท รีวอร์ดส (Carrot Rewards)

- เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2555 บีทีเอสซีได้เข้าลงนามในสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร กับกรุงเทพมหานคร ในการให้บริการเดินรถ และซ่อมบำรุงโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร เป็นระยะเวลา 30 ปี นับแต่วันที่ 8 พฤษภาคม 2555 ถึง 2 พฤษภาคม 2585 ซึ่งเส้นทางประกอบด้วย ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ และ ช่วงวงเวียนใหญ่-บางหว้า และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง และจะรวมเส้นทางเดิมของสัมปทานภายหลังครบกำหนดอายุสัมปทานในวันที่ 4 ธันวาคม 2572
- เมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2555 บริษัทฯ จัดทะเบียนเปลี่ยนแปลงจำนวนหุ้นและมูลค่าหุ้นที่ตราไว้ของบริษัทฯ ทำให้มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ของบริษัทฯ เปลี่ยนจากเดิมหุ้นละ 0.64 บาท เป็นหุ้นละ 4 บาท โดยมีทุนจดทะเบียนชำระแล้วจำนวน 36,641,907,568.00 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญที่ออกจำหน่ายแล้วจำนวน 9,160,476,892 หุ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับราคาการใช้สิทธิและอัตราการใช้สิทธิของใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W2 และ BTS-WA เป็นใบสำคัญแสดงสิทธิ 1 หน่วย มีสิทธิซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ ได้ 0.16 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท) ในราคาใช้สิทธิที่ 4.375 บาทต่อหุ้น โดยหุ้นของบริษัทฯ เริ่มซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ด้วยมูลค่าหุ้นที่ตราไว้ใหม่เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2555
- เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2555 บีทีเอสซีได้จำหน่ายเงินลงทุนในบริษัท กมลา บีช รีสอร์ท แอนด์ โฮเทล แมนเนจเม้นท์ จำกัด บริษัทย่อยที่ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินที่หาดกมลา จังหวัดภูเก็ต
- เดือนกันยายน-ตุลาคม 2555 วิจิไอและบีทีเอสซีได้เสนอขายหุ้นวิจิไอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และผู้ถือหุ้นของบีทีเอสซี และต่อประชาชน เป็นจำนวนรวม 88 ล้านหุ้น ในราคาเสนอขายหุ้นละ 35 บาท (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท) โดยหุ้นวิจิไอได้เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์และเริ่มทำการซื้อขายครั้งแรกในวันที่ 11 ตุลาคม 2555 โดยในวันเดียวกัน บริษัทฯ ได้ซื้อหุ้นวิจิไอจำนวน 59 ล้านหุ้น จากบีทีเอสซีในราคา 35 บาทต่อหุ้น ตามสัญญาซื้อขายหุ้นฉบับลงวันที่ 20 สิงหาคม 2555
- เมื่อวันที่ 26 ตุลาคม 2555 และ 10 มกราคม 2556 บริษัทฯ ได้เข้าซื้อหุ้นในบีทีเอสซีเพิ่มเติมอีกจำนวนร้อยละ 1.02 จากผู้ถือหุ้นรายย่อย ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ในบีทีเอสซีเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 96.44 เป็นร้อยละ 97.46 ของหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมดของบีทีเอสซี
- เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2555 บริษัทฯ ได้จำหน่ายเงินลงทุนใน บริษัท กัมปโป พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด บริษัทย่อยที่ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสสนามกีฬา
- ในเดือนตุลาคม 2555 บีทีเอส แอสเสทส์ ได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ โรงแรม อีสตินแกรนด์ สาทร กรุงเทพฯ บนถนนสาทรใต้ ติดกับสถานีรถไฟฟ้าสุรศักดิ์
- เมื่อวันที่ 4 มกราคม 2556 บริษัทฯ จัดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W2 ในวันกำหนดการใช้สิทธิครั้งแรก ทำให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มจาก 43,701,282,432 บาท เป็น 43,707,025,888 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมด 10,926,756,472 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท

2556

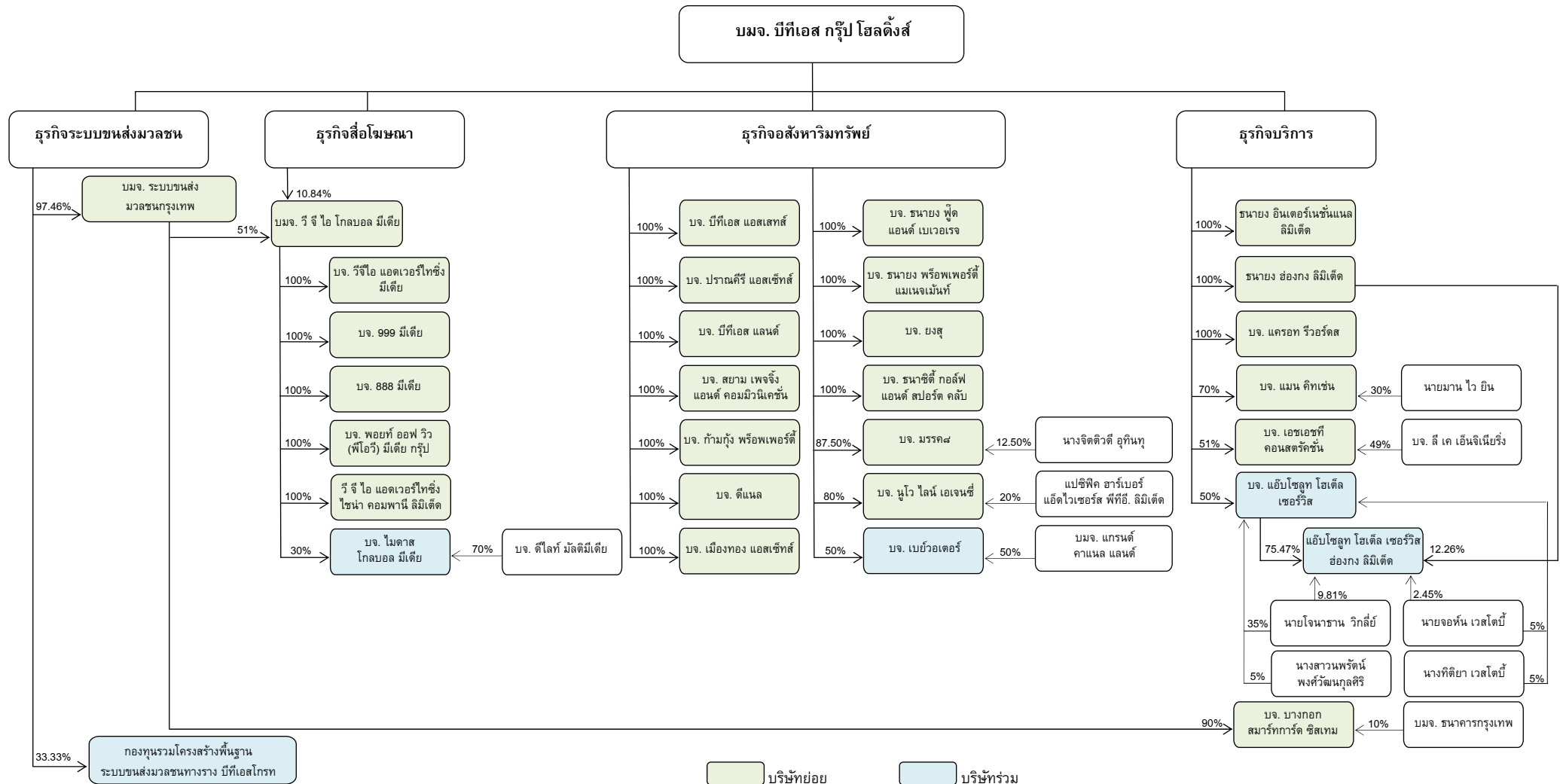


- เมื่อวันที่ 12 มกราคม 2556 รถไฟฟ้าบีทีเอสเปิดให้บริการประชาชนในสถานีโพธิ์นิมิตรของส่วนต่อขยายสายสีลม (วงเวียนใหญ่-บางหว้า)
- เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2556 รถไฟฟ้าบีทีเอสเปิดให้บริการประชาชนในสถานีตลาดพลูของส่วนต่อขยายสายสีลม (วงเวียนใหญ่-บางหว้า)
- ในช่วงระหว่างเดือนพฤษภาคม 2555 ถึงเดือนมีนาคม 2556 ได้มีผู้ถือหุ้นกู้แปลงสภาพใช้สิทธิแปลงสภาพหุ้นกู้แปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ ครบถ้วนแล้วทั้งจำนวน จึงมีผลทำให้หุ้นกู้แปลงสภาพของบริษัทฯ สิ้นสภาพลง โดยหุ้นกู้แปลงสภาพที่ออกและเสนอขายจำนวน 10,000 ล้านบาท ได้แปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ จำนวน 64,705,877 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 0.64 บาท และจำนวน 1,944,721,838 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท
- เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2556 จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าทำสถิติสูงสุดในวันธรรมดาที่ 770,305 เที่ยวคน
- เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2556 มีการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารชั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ (Authorized Fare) เป็น 20.11 บาท ถึง 60.31 บาท
- เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2556 บริษัทฯ จัดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W2 ในวันกำหนดการใช้สิทธิครั้งที่ 2 ทำให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มจาก 44,426,538,376 บาท เป็น 45,611,174,124 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมด 11,402,793,531 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท
- เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 ได้มีการจัดตั้งกองทุน BTSGIF แล้วเสร็จ มีขนาดกองทุน (Fund Size) เท่ากับ 62,510.4 ล้านบาท (5,788 ล้านหน่วยลงทุน ที่ราคา 10.80 บาทต่อหน่วย) โดย บีทีเอสซีได้ขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ระยะทางรวม 23.5 กิโลเมตร ภายใต้สัญญาสัมปทานให้แก่กองทุน BTSGIF ที่ราคาขายสุทธิ 61,399 ล้านบาท (เป็นจำนวนเงินสุทธิภายหลังการหักค่าใช้จ่ายในการจัดตั้งกองทุน BTSGIF จำนวนเงินประมาณ 1,111 ล้านบาท) นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เข้าจองซื้อและเป็นผู้ถือหน่วยลงทุนของกองทุน BTSGIF จำนวน 1/3 (ร้อยละ 33.33) ของกองทุน BTSGIF (จำนวน 1,929 ล้านหน่วยลงทุน ที่ราคา 10.80 บาทต่อหน่วย หรือ 20,833.2 ล้านบาท) โดยหน่วยลงทุน BTSGIF เริ่มทำการซื้อขายครั้งแรกในตลาดหลักทรัพย์เมื่อวันที่ 19 เมษายน 2556
- เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2556 บริษัทฯ ได้ประกาศเพิ่มนโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ จะจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้นไม่น้อยกว่า 21,000 ล้านบาท สำหรับ 3 รอบระยะเวลาบัญชี กล่าวคือ บริษัทฯ จะจ่ายเงินปันผลไม่น้อยกว่า 6,000 ล้านบาท, 7,000 ล้านบาท และ 8,000 ล้านบาท สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2557, 31 มีนาคม 2558 และ 31 มีนาคม 2559 ตามลำดับ
- เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2556 มีการปรับขึ้นค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ (Effective Fare) สำหรับค่าโดยสารที่เรียกเก็บในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก จากเดิม 15 บาท ถึง 40 บาทต่อเที่ยว เป็น 15 บาท ถึง 42 บาทต่อเที่ยว

- เมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2556 บริษัทฯ ได้แจกใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB ให้แก่พนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยที่ไม่ได้ดำรงตำแหน่งกรรมการ ภายใต้โครงการ BTS Group ESOP 2012
- เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2556 บริษัทฯ จัดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W2 ในวันกำหนดการใช้สิทธิครั้งที่ 3 ทำให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 45,611,174,124 บาท เป็น 46,104,820,876 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมด 11,526,205,219 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท
- เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2556 หลักทรัพย์วีจีไอได้ทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ภายหลังการแตกมูลค่าหุ้นที่ตราไว้จากเดิมหุ้นละ 1.0 บาท เป็น หุ้นละ 0.10 บาท
- เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2556 บริษัทฯ จัดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W2 ในวันกำหนดการใช้สิทธิครั้งที่ 4 ทำให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 46,104,820,876 บาท เป็น 47,332,270,060 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมด 11,833,067,515 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท
- เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2556 บริษัทฯ จัดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA ในวันกำหนดการใช้สิทธิครั้งแรก ทำให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 47,332,270,060 บาท เป็น 47,352,017,324 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมด 11,838,004,331 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท
- เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2556 บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อ บริษัท แมน คิทเชน จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจร้านอาหารและธุรกิจเกี่ยวกับอาหาร รวมถึงธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 70.0
- เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2556 บริษัทฯ ได้ออกและจัดสรรใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W3 จำนวน 3,944,626,464 หน่วย ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ตามสัดส่วนการถือหุ้น (Rights Offering) โดยไม่คิดมูลค่า ในอัตราการจัดสรรที่ 3 หุ้นสามัญเดิม ต่อ 1 หน่วยใบสำคัญแสดงสิทธิ โดยมีอัตราการใช้สิทธิที่ 1 หน่วยใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W3 ต่อ 1 หุ้นสามัญ ที่ราคาใช้สิทธิ 12 บาทต่อหุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท
- เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2556 บีทีเอสซีได้จดทะเบียนลดทุนจำนวน 12,050,350,239.75 บาท จากทุนชำระแล้วเดิมจำนวน 16,067,133,653.00 บาท เป็นจำนวน 4,016,783,413.25 บาท โดยการลดมูลค่าหุ้นที่ตราไว้จากหุ้นละ 1.00 บาท เป็นหุ้นละ 0.25 บาท และบริษัทฯ ในฐานะผู้ถือหุ้นบีทีเอสซีจำนวนร้อยละ 97.46 จึงได้รับเงินลดทุนจำนวน 11,744.5 ล้านบาท คืนจากบีทีเอสซีเมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2556
- เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2556 บริษัทฯ จัดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W2 ในวันกำหนดการใช้สิทธิครั้งสุดท้าย ทำให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 47,352,017,324 บาท เป็น 47,656,922,100 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมด 11,914,230,525 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท ทั้งนี้ ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W2 ได้หมดอายุและสิ้นสุดการเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แล้วตั้งแต่วันที่ 12 พฤศจิกายน 2556

- 2557
- เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2556 MSCI ได้ประกาศให้หลักทรัพย์ BTS ได้รับคัดเลือกให้เป็นหลักทรัพย์ที่ถูกคำนวณในดัชนี MSCI Global Standard Indices มีผลวันที่ 27 พฤศจิกายน 2556
  - เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2556 รถไฟฟ้าบีทีเอสเปิดให้บริการประชาชนในสถานีวุฒากาศและสถานีบางหว้าของส่วนต่อขยายสายสีลม (วงเวียนใหญ่-บางหว้า)
  - เมื่อวันที่ 13 มกราคม 2557 จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าทำสถิติสูงสุดในวันธรรมดาที่ 913,084 เที่ยวคน
  - เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯ และ CITIC Construction Co., Ltd. ได้ร่วมกันจัดตั้งกิจการร่วมค้าคอนซอเทียม (Consortium) (“BTS-CITIC คอนซอเทียม”) เพื่อเข้าร่วมประมูลโครงการสัมปทานเดินรถไฟฟ้าใต้ดินกรุงปักกิ่ง สาย 16 (Beijing Subway Line 16 Franchise Project) ระยะเวลา 30 ปี โดย BTS-CITIC คอนซอเทียม ได้ยื่นเอกสารการประมูลเรียบร้อยแล้ว และอยู่ระหว่างการรอผลการประมูล
  - เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อ บริษัท มรรค ๘ จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ โดยบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 87.5
  - เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2557 วีจีไอได้ลดสัดส่วนการถือหุ้นบริษัท วี จี ไอ มัลติเทค อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด จากร้อยละ 100 เหลือร้อยละ 30 ทำให้ บริษัท วี จี ไอ มัลติเทค อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด เปลี่ยนจากบริษัทย่อยเป็นเพียงบริษัทร่วม
  - เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2557 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมทุนร้อยละ 50 ในบริษัทชื่อ บริษัท เบย์วอเตอร์ จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์
  - เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2557 บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทร่วมทุน ชื่อ บริษัท บางกอก เพย์เมนต์ โซลูชันส์ จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาซอฟต์แวร์และให้บริการทางเทคโนโลยีต่าง ๆ รวมถึงเทคโนโลยีอื่นที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนและระบบการชำระเงินในประเทศไทย โดยบีทีเอส แลนด์ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 60
  - เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2557 วีจีไอได้เข้าซื้อหุ้นจำนวน 73,500,000 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 24.43 ในบริษัท มาสเตอร์ แอด จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งประกอบธุรกิจให้บริการและรับจ้างผลิตสื่อโฆษณาภายนอกที่อยู่อาศัย
  - เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้เข้าซื้อหุ้นจำนวน 4,002,000 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 20 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัท นูโว ไลน์ เอเจนซี่ จำกัด บริษัทย่อยซึ่งเป็นผู้พัฒนาโครงการคอนโดมิเนียม Abstracts Phahonyothin Park ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ในบริษัท นูโว ไลน์ เอเจนซี่ จำกัด เพิ่มขึ้นจากเดิมในสัดส่วนร้อยละ 80 เป็นสัดส่วนร้อยละ 100

## โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ บริษัทย่อย และบริษัทร่วม ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557



หมายเหตุ:

- เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2557 บจ. วี จี ไอ มัลติเทค อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล ได้เปลี่ยนชื่อเป็น บจ. ไมเคิล โกลบอล มีเดีย
- เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2557 ได้จัดตั้งบริษัทย่อยใหม่ในสายธุรกิจบริการชื่อ บจ. บางกอก เพย์เมนต์ โซลูชันส์ โดย บจ. บีทีเอส แลนด์ ถือหุ้น 60% บจ. วิกซ์ เทคโนโลยี (เบงค็อก) ถือหุ้น 30% และ บจ. อินเทลชั่นส์ถือหุ้น 10% ในบริษัทย่อยนี้
- เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2557 บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย ได้เข้าซื้อหุ้น 24.43% ใน บมจ. มาสเตอร์ แอด ทำให้ บมจ. มาสเตอร์ แอด กลายเป็นบริษัทร่วมใหม่ในสายธุรกิจสื่อโฆษณา
- เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้เข้าซื้อหุ้น 20% ของ บจ. นูโว โลว์ เอเจนซี จากแพซิฟิค ฮาร์เบอร์ แอ็ดไวเซอร์ส พีทีอี. ลิมิเต็ด ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ใน บจ. นูโว โลว์ เอเจนซี เพิ่มขึ้นเป็น 100%
- เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2557 สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ใน บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย เพิ่มขึ้นจาก 10.84% เป็น 13.65% ส่งผลให้สัดส่วนการถือหุ้นของกลุ่มบริษัทบีทีเอสใน บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย เพิ่มขึ้นเป็น 64.65%

## 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ แบ่งออกเป็น 4 ประเภทหลัก ได้แก่ (1) ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน (2) ธุรกิจสื่อโฆษณา (3) ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ และ (4) ธุรกิจบริการ

ธุรกิจ	ผู้ดำเนินการ
<b>1. ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน</b>	
(1) ให้บริการรถไฟฟ้าภายใต้สัญญาสัมปทาน - ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก ระยะทาง 23.5 กิโลเมตร	เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 บีทีเอสซีได้ขายและโอนสิทธิใน รายได้ค่าโดยสารสุทธิในอนาคตที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงาน ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักแก่กองทุน BTSGIF อย่างไรก็ดีตาม หลังจากการเข้าทำสัญญาซื้อและโอน สิทธิรายได้สุทธิ บีทีเอสซียังเป็นผู้บริหารจัดการในการ ดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก เพื่อประโยชน์ของ BTSGIF ภายใต้การกำกับดูแลและควบคุม ของ BTSGIF ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาซื้อและ โอนสิทธิรายได้สุทธิ
(2) รับจ้างให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ภายใต้สัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อม บำรุงระยะยาว - ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครต่อขยาย : ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ และช่วง วงเวียนใหญ่-บางหว้า และส่วนต่อขยายสาย สุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง และจะรวมเส้นทาง เดิมของสัมปทานภายหลังครบกำหนดอายุ สัมปทานในวันที่ 4 ธันวาคม 2572	บีทีเอสซี
(3) รับจ้างบริหารระบบรถโดยสารประจำทางด่วน พิเศษ (Bus Rapid Transit: BRT)	บีทีเอสซี
<b>2. ธุรกิจสื่อโฆษณา</b>	กลุ่มวีจีไอ
(1) สื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส	
(2) สื่อโฆษณาในโมเตอร์เทรด และ	
(3) สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานและอื่น ๆ ซึ่ง รวมถึงการให้บริการสื่อโฆษณาในระบบรถ โดยสารในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย การเป็น ตัวแทนขายสื่อโฆษณาประเภทจอ LED และ การรับผลิตงานโฆษณา	

<p><b>3. ธุรกิจสังหาริมทรัพย์</b></p> <p>คอนโดมิเนียม อาคารพักอาศัย ที่ดินและบ้าน จัดสรร โรงแรม อาคารสำนักงาน และสนาม กอล์ฟและสปอร์ตคลับ</p>	<p>บริษัทฯ และบริษัทย่อยในสายธุรกิจสังหาริมทรัพย์</p>
<p><b>4. ธุรกิจการให้บริการ</b></p> <p>ธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ (e-money) พร้อมระบบ ตั๋วร่วม (common ticketing system), ธุรกิจการ ให้บริการลูกค้าสัมพันธ์และโปรแกรมส่งเสริม การขายด้วยตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (coupon kiosks), ธุรกิจการให้บริการทางเทคโนโลยี, ธุรกิจบริหารโรงแรม, ธุรกิจรับเหมาและรับ บริหารงานก่อสร้าง และธุรกิจร้านอาหาร</p>	<p>บริษัทย่อยและบริษัทร่วมในสายธุรกิจบริการ</p>



## โครงสร้างรายได้

ในปี 2556/57 รายได้จากการดำเนินงานหลัก<sup>(1)</sup> ของบริษัทฯ นั้น มาจากรายได้จากธุรกิจสื่อโฆษณา (รายได้จากการให้เช่าและบริการโฆษณาบนรถไฟฟ้า สถานีรถไฟฟ้า และในโมเตอร์เทรด) คิดเป็นร้อยละ 35.6 ของรายได้จากการดำเนินงาน รองลงมาคือ ธุรกิจสังหาริมทรัพย์ (รายได้จากการขายอสังหาริมทรัพย์ รายได้จากการรับเหมาก่อสร้าง รายได้ค่าเช่าและการบริการ และรายได้จากกิจการสนามกอล์ฟ) รายได้จากธุรกิจระบบขนส่งมวลชน<sup>(2)</sup> (รายได้จากค่าโดยสาร รายได้จากการให้บริการเดินรถในส่วนต่อขยายสายสีลมและสายสุขุมวิท รถโดยสารด่วนพิเศษ BRT และส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนใน BTSGIF) และรายได้จากธุรกิจบริการ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 33.5, 26.4 และ 4.6 ของรายได้จากการดำเนินงาน ตามลำดับ รายได้จากการดำเนินงานลดลงร้อยละ 15.5 จากปี 2555/56 สาเหตุหลักเกิดจากรุกระกรรมการขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิในอนาคต ทำให้รายได้จากค่าโดยสารลดลง ในขณะที่รายได้จากการให้บริการเดินรถในส่วนต่อขยาย รายได้จากธุรกิจสื่อโฆษณา รายได้จากธุรกิจสังหาริมทรัพย์ และรายได้จากธุรกิจบริการเพิ่มขึ้น

เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 บีทีเอสซีและ BTSGIF ได้ลงนามในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิในอนาคตที่ บีทีเอสซีจะได้รับจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเรียบร้อยแล้ว ดังนั้น ในงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2557 และ 2556 บริษัทฯ จึงได้จัดประเภทรายได้และค่าใช้จ่ายสุทธิที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ที่จะถูกตัดรายการออกจากบัญชี ณ วันที่ 17 เมษายน 2556 โดยได้แยกแสดงไว้เป็นรายการต่างหากในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ เป็นกำไรสำหรับปีจากการดำเนินงานที่ยกเลิก นอกจากนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้บันทึกตัดรายการต้นทุนโครงการและบัญชีที่เกี่ยวข้องเนื่องออกจากงบแสดงฐานะการเงิน พร้อมทั้งบันทึกประมาณการหนี้สินที่เกี่ยวข้องกับรายการดังกล่าวในงบแสดงฐานะการเงิน สุทธิจากเงินสดรับสุทธิจากการขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิดังกล่าวจำนวน 61,399 ล้านบาท และได้บันทึกกำไรจากการขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิในอนาคตเป็นจำนวน 13,498 ล้านบาท (หลังจากถูกตัดรายการออกเป็นจำนวน 1 ใน 3 ตามสัดส่วนการถือหุ้นของของของบริษัทฯ ใน BTSGIF)

	งวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม					
	2557		2556		2555	
	งบการเงินรวม		งบการเงินรวม		งบการเงินรวม	
	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%
รายได้จากการขายอสังหาริมทรัพย์ (รายได้จากโครงการแอ็บสแตร์กส์ พหลโยธิน ปาร์ค, โครงการแอ็บสแตร์กส์ สุขุมวิท 66/1, โครงการธนาซีดี, และที่ดินนอกโครงการธนาซีดี)	2,057.2	8.5	787.9	6.8	325.5	3.5
รายได้จากการรับเหมาก่อสร้าง (รายได้จากโครงการบ้านเอื้ออาทร และอื่นๆ)	1.6	0.0	9.2	0.1	72.8	0.8
รายได้จากค่าโดยสาร (รายได้ค่าโดยสารจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ระยะทาง 23.5 กม.)	207.7*	0.9	4,895.8*	42.2	4,296.8*	46.4
รายได้จากการให้บริการเดินรถ (รายได้จากการให้บริการเดินรถในส่วนต่อขยายสายสีลมและสายสุขุมวิทและรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT)	1,492.3	6.2	1,119.7	9.7	735.1	7.9
รายได้จากการให้เช่าและบริการโฆษณา	3,121.2	12.9	2,794.7	24.0	1,958.8	21.2

	งวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม					
	2557		2556		2555	
	งบการเงินรวม		งบการเงินรวม		งบการเงินรวม	
	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%
(รายได้จากธุรกิจให้เช่าพื้นที่ร้านค้าและให้บริการสื่อโฆษณาบนรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส โมเตอร์แตรด และอาคารสำนักงาน)						
รายได้ค่าเช่าและบริการ <sup>(3)</sup> (รายได้ค่าเช่าและบริการจากธุรกิจโรงแรม อาคารที่พักอาศัย อาคารสำนักงาน และสนามกอล์ฟ)	876.9 <sup>(3)</sup>	3.6	656.8 <sup>(3)</sup>	5.6	330.1	3.6
รายได้จากการบริการอื่น <sup>(3)</sup> (รายได้จากธุรกิจร้านอาหาร รายได้จากบัตรแรบบิท แครอท รีวอร์ดส และตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (coupon kiosks) และอื่น ๆ)	397.4 <sup>(3)</sup>	1.7	111.4 <sup>(3)</sup>	1.0	0.7	0.0
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนใน BTSGIF	612.5**	2.5	-	-	-	-
รวมรายได้จากการดำเนินงาน <sup>(1)</sup>	8,766.8	36.3	10,375.5	89.4	7,719.8	83.4
รายได้อื่นๆ						
โอนกลับค่าเผื่อผลขาดทุนจากการลดลงของมูลค่าต้นทุนงานฐานรากรอโอน	-	-	-	-	705.3	7.6
รายได้ค่าชดเชยตามคำสั่งศาล	-	-	7.2	0.1	367.0	4.0
กำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	999.7	8.6	-	-
กำไรจากการขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิในอนาคต	13,497.6	56.0	-	-	-	-
กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์	379.9	1.6	-	-	-	-
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	-	-	-	36.9	0.4
กำไรจากการรับคืนเงินจ่ายล่วงหน้าเพื่อซื้อเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	-	-	44.0	0.5
ดอกเบี้ยรับ	1,213.2	5.0	58.9	0.5	39.7	0.4
อื่น ๆ	263.2	1.1	163.4	1.4	339.1	3.7
รายได้รวม	24,120.7	100.0	11,604.7	100.0	9,251.8	100.0
*(หัก) รายได้ค่าโดยสาร ซึ่งถูกจัดประเภทเป็นกำไรจากการดำเนินงานที่ยกเลิกในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	(207.7)		(4,895.8)		(4,296.8)	
***(หัก) ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนใน BTSGIF ซึ่งแสดงรวมใน "ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้า" ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	(612.5)		-		-	
รายได้รวมตามงบการเงิน	23,300.5		6,708.9		4,955.0	

หมายเหตุ :

- (1) รายได้จากการดำเนินงาน คำนวณจากรายได้จากการดำเนินงานจาก 4 หน่วยธุรกิจ และส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนใน BTSGIF แต่ไม่รวมถึงดอกเบี้ยรับ เงินปันผลรับ รายได้อื่น และรายการที่ไม่เกิดขึ้นเป็นประจำ (non-recurring items)
- (2) รายได้จากธุรกิจระบบขนส่งมวลชน รวมส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนใน BTSGIF จำนวนเงิน 612.5 ล้านบาท ซึ่งแสดงรวมอยู่ใน “ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้า” ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
- (3) ธุรกิจร้านอาหาร ได้ถูกย้ายจากหน่วยธุรกิจสังหาริมทรัพย์ มาอยู่ที่หน่วยธุรกิจบริการ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 ดังนั้นเพื่อประโยชน์ในการเปรียบเทียบ จึงมีการจัดประเภทรายได้ธุรกิจร้านอาหาร สำหรับปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2556 จำนวนเงิน 78.0 ล้านบาท จากรายได้ค่าเช่าและบริการ มาเป็นรายได้จากการบริการอื่น

## 2.1 ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน

โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี 2556/57 (แบบ 56-1) ของบีทีเอสซี

### 2.1.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

#### 2.1.1.1 ธุรกิจให้บริการรถไฟฟ้า

บีทีเอสซีได้รับสัมปทานจากกทม. ในปี 2535 ให้เป็นผู้ให้บริการรถไฟฟ้าบนทางวิ่งยกระดับสายแรกของกรุงเทพฯ ซึ่งครอบคลุมสายสุขุมวิทและสายสีลม ระยะทางรวม 23.50 กิโลเมตร เป็นระยะเวลา 30 ปี โดยรถไฟฟ้าบีทีเอสเปิดให้บริการต่อประชาชนเป็นครั้งแรกในวันที่ 5 ธันวาคม 2542 และต่อมาเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2555 บีทีเอสซีได้รับว่าจ้างจากกรุงเทพมหานครให้เป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ส่วนต่อขยาย ซึ่งมีเส้นทางประกอบด้วยส่วนต่อขยายสายสีลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ และช่วงวงเวียนใหญ่-บางหว้า (ระยะทางรวม 7.50 กิโลเมตร) และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง (ระยะทางรวม 5.25 กิโลเมตร) และจะรวมเส้นทางเดิมของสัมปทานภายหลังครบกำหนดอายุสัมปทานในวันที่ 4 ธันวาคม 2572 (ระยะทางรวม 23.50 กิโลเมตร)

ตั้งแต่เปิดให้บริการมา จำนวนผู้โดยสารของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ในปี 2556/57 ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯสายหลักได้ให้บริการผู้โดยสารเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 214.7 ล้านเที่ยวคน และหากนับรวมจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการทั้งในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯสายหลัก และระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯส่วนต่อขยายแล้ว จะมีจำนวนผู้โดยสารสูงถึง 222.2 ล้านเที่ยวคน ในปี 2556/57 หรือคิดเป็นจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 608,692 เที่ยวคนต่อวัน

เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 บีทีเอสซีได้ขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯสายหลักซึ่งครอบคลุมสายสุขุมวิทและสายสีลม ระยะทางรวม 23.5 กิโลเมตร ภายใต้สัญญาสัมปทาน ตลอดอายุสัมปทานที่เหลืออยู่อีกประมาณ 17 ปี ให้แก่กองทุน BTS-GIF ทั้งนี้ หลังจากการเข้าทำสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิแล้ว บีทีเอสซียังเป็นผู้บริหารจัดการในการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯสายหลัก เพื่อประโยชน์และภายใต้การกำกับดูแลและความคุ้มครองของกองทุน BTS-GIF ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ โปรดพิจารณารายละเอียดใน หัวข้อ 2.1.1.3 กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน

#### ■ เส้นทางให้บริการปัจจุบัน

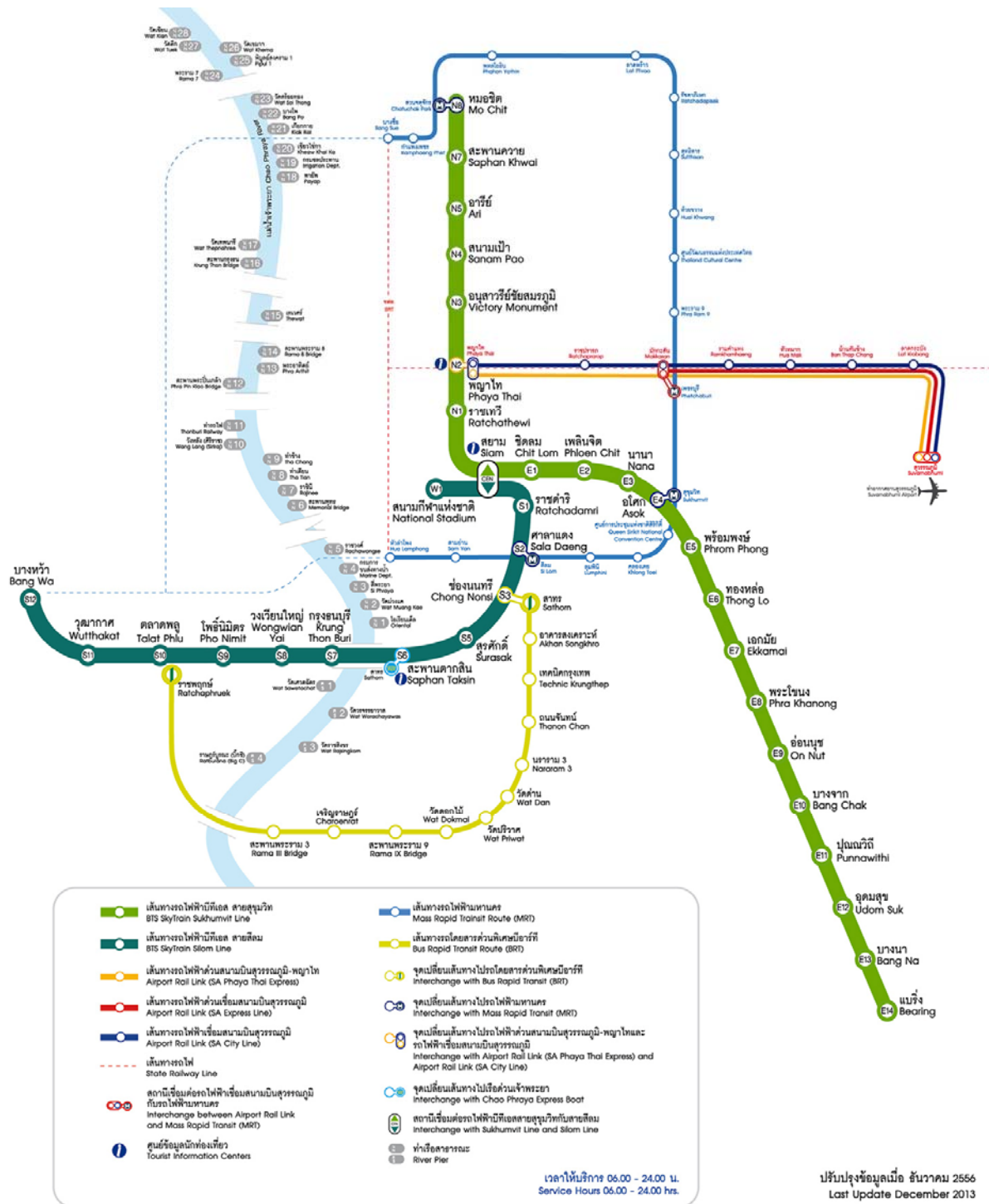
ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯสายหลักและส่วนต่อขยายประกอบด้วยเส้นทางรถไฟฟ้าที่ให้บริการสองสาย ได้แก่ (1) สายสุขุมวิทและส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท และ (2) สายสีลมและส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 และตอนที่ 2 โดยรถไฟฟ้าทั้งสองสายมีสถานียกระดับเหนือพื้นดินรวมทั้งสิ้น 34 สถานี มีสถานีสยามเป็นสถานีเชื่อมต่อระหว่างทั้งสองสาย ดังนี้

สายสุขุมวิทและส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท : สายสุขุมวิทมีระยะทางทั้งสิ้น 17 กิโลเมตร เริ่มต้นจากสถานีอ่อนนุชไปยังสถานีหมอชิต วิ่งผ่านถนนสุขุมวิท เฟลินจิต พระราม 1 พญาไท และพหลโยธิน มีสถานีรวมทั้งสิ้น 17 สถานี ได้แก่ สถานีหมอชิต สถานีสะพานควาย สถานีอารีย์ สถานีสนามเป้า สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ สถานีพญาไท สถานีราชเทวี สถานีสยาม สถานีชิดลม สถานีเฟลินจิต สถานีนาana สถานีโอโศก สถานีพร้อมพงษ์ สถานีทองหล่อ

สถานีเอกมัย สถานีพระโขนง และสถานีอ่อนนุช และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทมีระยะทางทั้งสิ้น 5.25 กิโลเมตร เริ่มต้นจากสถานีอ่อนนุช มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกไปยังซอยแบริ่ง มีสถานีรวมทั้งสิ้น 5 สถานี ได้แก่ สถานีบางจาก สถานีปทุมวัน สถานีอุดมสุข สถานีบางนา และสถานีแบริ่ง โดยส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทได้เปิดให้บริการประชาชนเมื่อวันที่ 12 สิงหาคม 2554

สายสีลมและส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 และตอนที่ 2 : สายสีลมมีระยะทางทั้งสิ้น 6.5 กิโลเมตร เริ่มต้นจากสะพานตากสินฝั่งถนนเจริญกรุง วิ่งผ่านถนนสาทร คลองช่องนนทรี สีลม ราชดำริ และพระราม 1 ก่อนสิ้นสุดที่ฝั่งตะวันออกของถนนบรรทัดทองใกล้กับสนามกีฬาแห่งชาติที่อยู่บนถนนพระราม 1 มีสถานีรวมทั้งสิ้น 7 สถานี ได้แก่ สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีราชดำริ สถานีศาลาแดง สถานีช่องนนทรี สถานีสุรศักดิ์ และสถานีสะพานตากสิน และส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 และ ตอนที่ 2 มีระยะทางทั้งสิ้น 7.5 กิโลเมตร จากสะพานตากสินมุ่งหน้าไปทางทิศใต้ไป 6 สถานี โดยส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 มี 2 สถานี ได้แก่ สถานีกรุงธนบุรี และสถานีวงเวียนใหญ่ ซึ่งเปิดให้บริการประชาชนเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2552 และส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 2 มี 4 สถานี ได้แก่ สถานีโพธิ์นิมิตร สถานีตลาดพลู สถานีวุฒากาศ และสถานีบางหว้า ซึ่งได้เปิดให้บริการประชาชนครบทั้ง 4 สถานี เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2556

สายสุขุมวิทและสายสีลม วิ่งขนานกันเป็นระยะทาง 800 เมตร บนถนนพระราม 1 ซึ่งในเส้นทางบนช่วงนี้มีสถานีเชื่อมต่อระหว่างสองสายที่สถานีสยามซึ่งอยู่ใกล้กับสยามสแควร์ ดังแผนที่ที่แสดงไว้ด้านล่าง ซึ่งแสดงเส้นทางการเดินรถของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักและส่วนต่อขยาย



ส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 (สะพานตากสิน - วงเวียนใหญ่) ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (อ่อนนุช-แบริ่ง) และส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 2 (วงเวียนใหญ่-บางหว้า) กทม. เป็นผู้ลงทุนก่อสร้างงานโครงสร้างระบบ (Civil Works) และระบบไฟฟ้าและเครื่องกล (Electrical and Mechanical Works) และจัดหาเอกชนมาเป็นผู้รับจ้างเดินรถ และซ่อมบำรุงระบบผ่านกรุงเทพมหานคร เมื่อเดือนพฤษภาคม 2552 พฤศจิกายน 2553 และตุลาคม 2554 กรุงเทพมหานครได้จ้างให้บีทีเอสซีบริหารเดินรถส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 (สะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่) ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (อ่อนนุช-แบริ่ง) และส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 2 (วงเวียนใหญ่-บางหว้า) ตามลำดับ ภายใต้สัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะสั้นสามฉบับ ต่อมาเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2555 สัญญาระยะสั้นทั้งสามฉบับ



ดังกล่าวได้ถูกแทนที่ด้วยสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวซึ่งมีระยะเวลา 30 ปี สิ้นสุดในเดือน พฤษภาคม 2585 โดยสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวนี้ จะครอบคลุมถึงงานรับจ้างเดินรถและซ่อมบำรุงสำหรับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก (สายสีลมและสายสุขุมวิท ระยะทาง 23.5 กิโลเมตร) ภายหลังจากครบกำหนดอายุสัญญาสัมปทานในเดือนธันวาคม 2572 ด้วย โดยค่าโดยสารที่ได้จากส่วนต่อขยาย และค่าโดยสารที่ได้จากสายสีลมและสายสุขุมวิทเดิมหลังจากเดือนธันวาคม 2572 นั้น จะเป็นรายได้ของกทม. โดยบีทีเอสจะได้รับเพียงเงินค่าจ้างในรูปตัวเงินตามสัญญาเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวดังกล่าว

#### **แผนการขยายเส้นทางของส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเขียว**

**ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท** แบ่งออกเป็น 3 ช่วง คือ ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ, ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ และ ช่วงสะพานใหม่ – คูคต (ข้อมูลจากเว็บไซต์ของกระทรวงคมนาคม <http://mot.go.th> และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) <http://www.mrta-purpleline.com/shownews/351>)

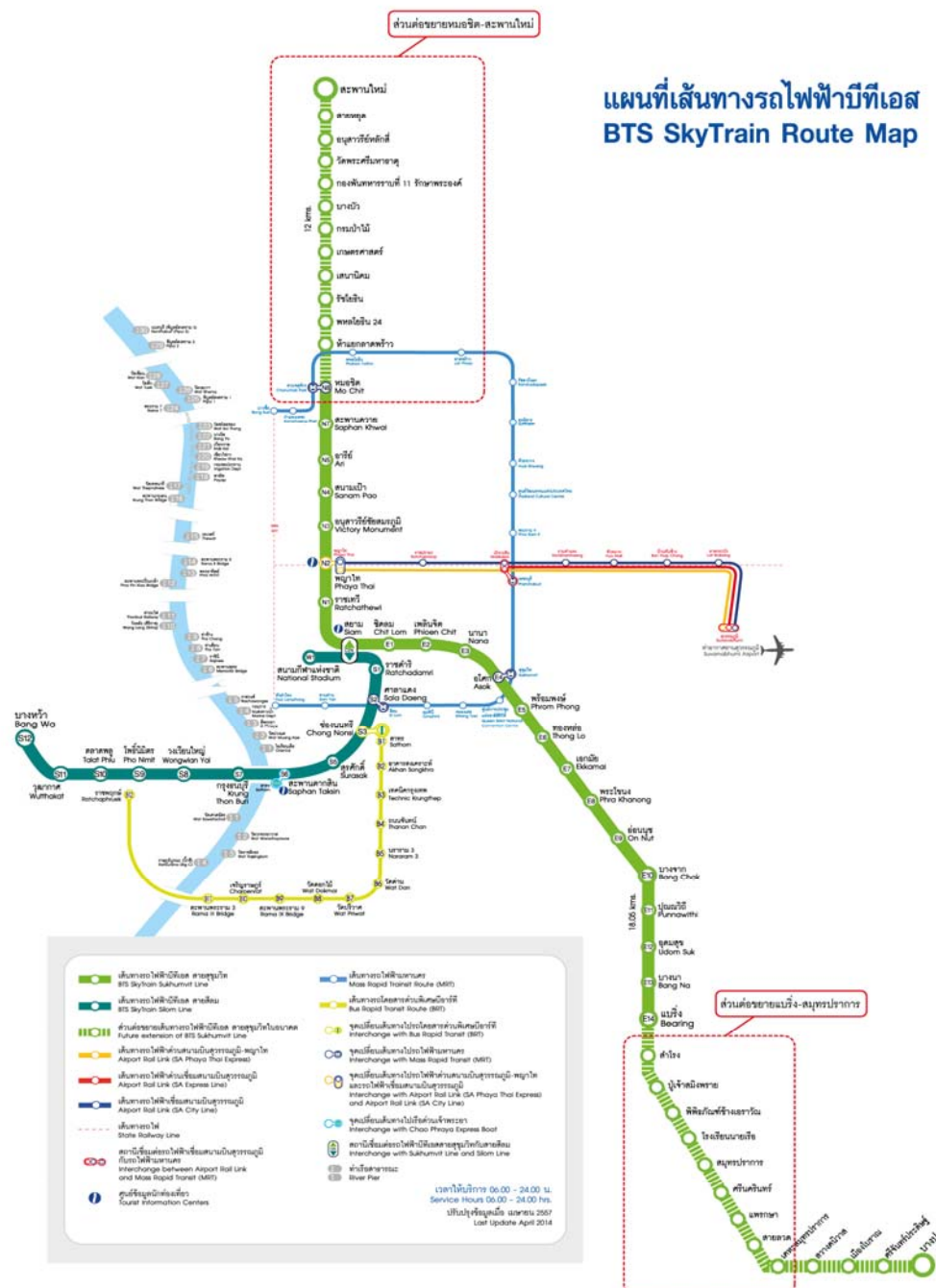
**ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ** : ระยะทาง 13 กิโลเมตร เป็นทางวิ่งยกระดับทั้งหมด มี 9 สถานี แนวเส้นทางเริ่มต้นต่อเนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส จากส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ตอนที่ 1 ช่วงอ่อนนุช - แบริ่ง ที่บริเวณซอยสุขุมวิท 107 (ซอยแบริ่ง) ไปตามแนวถนนสุขุมวิท ผ่านแยกเทพารักษ์ แยกปู้เจ้าสมิงพราย เลี้ยวซ้ายที่แยกศาลากลาง ผ่านแยกการไฟฟ้า จนถึงแยกสายลวด แล้วเลี้ยวซ้ายออกไปทางบางปู จนถึงสุดโครงการที่บริเวณซอยเทศบาล 55 ซึ่งบริเวณสิ้นสุดโครงการจะเป็นที่ตั้งของโรงจอดและซ่อมบำรุง ปัจจุบันโครงการนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้างงานโยธาและงานระบบราง โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินโครงการได้ว่าจ้าง บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ให้เป็นผู้ดำเนินงานก่อสร้างงานโยธาและงานระบบราง โดย ณ เดือนมกราคม 2557 การก่อสร้างงานโยธามีความก้าวหน้าร้อยละ 22.58

**ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่** : ระยะทาง 12 กิโลเมตร เป็นทางวิ่งยกระดับทั้งหมด มี 12 สถานี แนวเส้นทางเริ่มต้นต่อเนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอสที่สถานีหมอชิต ข้ามทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์บริเวณห้าแยกลาดพร้าว ผ่านแยกรัชโยธิน แยกเกษตร ไปจนถึงบริเวณซอยพหลโยธิน 55 จากนั้นแนวเส้นทางจะเบี่ยงออกไปเลียบกับแนวถนนฝั่งขวาจนถึงอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญหรือวงเวียนหลักสี่ และเบี่ยงกลับมาแนวเกาะกลางถนนที่บริเวณซอยหมู่บ้านราชตฤณมัย แล้วไปสิ้นสุดบริเวณสะพานใหม่ ซึ่งโครงการนี้อยู่ระหว่างการประกวดราคาการก่อสร้างโครงการ

**ช่วงสะพานใหม่ – คูคต** : ระยะทาง 7 กิโลเมตร เป็นทางวิ่งยกระดับทั้งหมด มี 4 สถานี ประกอบด้วยสถานีโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช สถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติกองทัพอากาศ สถานี กม.25 และสถานีคูคต เชื่อมต่อกับจุดสิ้นสุดของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ บริเวณหน้าตลาดยิ่งเจริญ มีแนวเส้นทางส่วนใหญ่อยู่บริเวณเกาะกลางของถนนพหลโยธิน โดยเมื่อถึงประมาณกิโลเมตรที่ 25 ของถนนพหลโยธินแนวเส้นทางจะเบี่ยงไปทางด้านทิศตะวันออก (ด้านเหนือของพื้นที่ประตูกรุงเทพฯ) ข้ามคลองสอง ผ่านบริเวณด้านข้างของสถานีตำรวจภูธรคูคต เข้าสู่บริเวณเกาะกลางของถนนลำลูกกา และสิ้นสุดที่บริเวณคลองสอง (บริเวณสถานีคูคต) ซึ่งเป็นที่ตั้งของศูนย์ซ่อมบำรุงและศูนย์ควบคุมการเดินรถ โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินโครงการ ทั้งนี้ ความคืบหน้าโครงการ ณ สิ้นเดือนเมษายน 2557 อยู่ระหว่างการประกวดราคาการก่อสร้างงานโยธา

นอกจากนี้ ยังมีส่วนต่อขยายในอนาคตที่จะเชื่อมต่อกับสายสีเขียวนี้ ได้แก่ ส่วนต่อขยายทางทิศเหนือของสายสุขุมวิทจากคูคตไปลำลูกกา และส่วนต่อขยายทางทิศตะวันออกของสายสุขุมวิทจากสมุทรปราการไปบางปู

บริษัทฯ เชื่อว่าบีทีเอสซีมีข้อได้เปรียบในการดำเนินงานในส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหล่านี้ เนื่องจากสามารถสร้างความสะดวกให้กับผู้โดยสารในการเดินทาง ทำให้ไม่ต้องมีการเปลี่ยนถ่ายขบวนรถได้ และบริษัทฯ เชื่อว่าบีทีเอสซีจะมีค่าใช้จ่ายในการลงทุนและดำเนินการต่ำกว่าผู้ประกอบการรายอื่น เนื่องจากจะสามารถใช้ทรัพยากรและอุปกรณ์บางอย่างร่วมกับโครงการเดิมได้



## แผนการขยายเส้นทางรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ

โปรดพิจารณารายละเอียดการดำเนินโครงการรถไฟฟ้า 10 เส้นทาง ตามนโยบายของรัฐบาลในหัวข้อ 2.1.2.3 สภาพการแข่งขันภายในอุตสาหกรรมขนส่งมวลชน

### อัตราค่าโดยสาร

#### อัตราค่าโดยสารในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก

ในช่วงแรก สัญญาสัมปทานกำหนดโครงสร้างค่าโดยสารแบบราคาเดียว (Flat Fare) ซึ่งต่อมาถูกแก้ไขให้เป็นการเรียกเก็บแบบตามระยะทางของการเดินทาง (Distance Based Fare Structure) ค่าโดยสารที่บีทีเอสซีเรียกเก็บต่อเที่ยวสำหรับการเดินทางระหว่างสองสถานีในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก คือ ค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ (Effective Fare) ภายใต้สัญญาสัมปทาน ค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้จะต้องไม่เกินกว่าเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ (Authorized Fare) ซึ่งเป็นค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ที่มีผลใช้บังคับอยู่ในขณะนั้นที่ถูกกำหนดตามสัญญาสัมปทาน โดยนับตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2556 เป็นต้นไป เพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้มีอัตราอยู่ที่ 20.11 - 60.31 บาท ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญาสัมปทาน

ตามสัญญาสัมปทาน บีทีเอสซีอาจปรับขึ้นค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้โดยจะต้องมีระยะเวลาห่างกับการปรับค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ในครั้งก่อนไม่น้อยกว่า 18 เดือน แต่ค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้จะต้องไม่เกินกว่าเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ และบีทีเอสซีได้ประกาศให้ กทม. และประชาชนทราบล่วงหน้า 30 วัน โดยบีทีเอสซีมีการปรับค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ขึ้นจาก 10 บาท ถึง 40 บาทต่อเที่ยว เป็น 15 บาท ถึง 40 บาทต่อเที่ยว ในเดือนมีนาคม 2550 และได้มีการปรับขึ้นค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ครั้งล่าสุดมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2556 จาก 15 บาท ถึง 40 บาทต่อเที่ยว เป็น 15 บาท ถึง 42 บาทต่อเที่ยว ดังตารางด้านล่าง โดยอาจมีการให้ส่วนลดตามแผนส่งเสริมการขาย ซึ่งจะมีการประกาศเป็นคราว ๆ ไป

จำนวนสถานี	0 – 1	2	3	4	5	6	7	8 ขึ้นไป
ราคา (บาท)	15	22	25	28	31	34	37	42

ตามสัญญาสัมปทาน บีทีเอสซีอาจปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ (Authorized Fare) ใน 2 กรณี ดังนี้

**การปรับปกติ** บีทีเอสซีสามารถขอปรับขึ้นเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 ของอัตราเดิม ในกรณีที่ดัชนีราคาผู้บริโภคประจำเดือนทั่วไปสำหรับเขตกรุงเทพมหานคร ตามที่กระทรวงพาณิชย์ประกาศ (Consumer Price Index: CPI for Bangkok) (“ดัชนี”) มีค่าเท่ากับหรือสูงกว่าร้อยละ 5 ของดัชนีอ้างอิงของเดือนใดเดือนหนึ่งที่ผ่านมาแล้วไม่น้อยกว่า 12 เดือน (ดัชนีอ้างอิง หมายถึง ดัชนีที่ใช้ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งล่าสุด)

การปรับกรณีพิเศษ เมื่อเกิดเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งดังต่อไปนี้

- หากในระหว่างปีหนึ่งปีใด ดัชนีของเดือนหนึ่งเดือนใดในปีนั้นมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นหรือลดลงเกินกว่าร้อยละ 9 เทียบกับดัชนีอ้างอิงของเดือนใดที่ผ่านมาแล้วไม่น้อยกว่า 12 เดือน
- อัตราแลกเปลี่ยนระหว่างสกุลเงินบาทและเงินเหรียญสหรัฐ สูงหรือต่ำกว่าอัตราแลกเปลี่ยนอ้างอิงเกินกว่าร้อยละ 10 (อัตราแลกเปลี่ยนอ้างอิง หมายถึง อัตราแลกเปลี่ยนกลางที่ธนาคารแห่งประเทศไทยประกาศ ที่ใช้ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งหลังสุด ซึ่งเท่ากับ 39.884 บาท ต่อ 1 เหรียญสหรัฐ)
- อัตราดอกเบี้ยสำหรับหนี้เงินตราในประเทศหรือเงินตราต่างประเทศของบีทีเอสซี สูงหรือต่ำกว่าอัตราดอกเบี้ยในประเทศอ้างอิงหรืออัตราดอกเบี้ยต่างประเทศอ้างอิง (แล้วแต่กรณี) เกินกว่าร้อยละ 10 (อัตราดอกเบี้ยในประเทศอ้างอิง หมายถึง อัตราดอกเบี้ยโดยเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยลูกค้าชั้นดีของธนาคารกรุงเทพ ธนาคารกรุงไทย ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารไทยพาณิชย์ ที่ใช้ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งหลังสุด และอัตราดอกเบี้ยต่างประเทศอ้างอิง หมายถึง อัตราดอกเบี้ยสำหรับการกู้เงินระหว่างธนาคารในตลาดเงินในกรุงลอนดอน (LIBOR) ที่ใช้ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งหลังสุด)
- บีทีเอสซีรับภาระค่าไฟฟ้าที่สูงขึ้นหรือลดลงอย่างมาก
- บีทีเอสซีลงทุนเพิ่มขึ้นมากนอกเหนือขอบเขตของงานที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน
- บีทีเอสซีมีความเสี่ยงที่เป็นข้อยกเว้น (Exceptional Risk) ตามที่ระบุไว้ในสัญญาสัมปทานเกิดขึ้น

ทั้งนี้ การปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ในกรณีพิเศษนั้น คู่สัญญาต้องเห็นชอบด้วยกันทั้งสองฝ่าย แต่ถ้าไม่สามารถตกลงกันได้ภายใน 30 วัน คู่สัญญาที่ประสงค์ให้มีการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้อาจร้องขอให้เสนอเรื่องดังกล่าวไปยังคณะกรรมการที่ปรึกษา (Advisory Committee) ให้เป็นผู้วินิจฉัยคณะกรรมการดังกล่าวประกอบด้วย กรรมการที่ได้รับแต่งตั้งจากบีทีเอสซี 2 ท่าน กรรมการที่ได้รับแต่งตั้งจากกทท. 2 ท่าน (โดยหาก กทท. ไม่ขัดข้อง บีทีเอสซีจะดำเนินการให้ตัวแทนของกองทุน BTS GIF อย่างน้อยหนึ่งท่านเข้าสังเกตการณ์ในการประชุมคณะกรรมการที่ปรึกษาดังกล่าว) และกรรมการอิสระที่ได้รับแต่งตั้งจากกรรมการทั้ง 4 ท่านดังกล่าว อีก 3 ท่าน และหากคณะกรรมการที่ปรึกษาเห็นชอบให้ปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้แล้ว แต่รัฐบาลมีนโยบายจะตรึงราคาค่าโดยสารเพื่อความเหมาะสมแก่สภาพการณ์ บีทีเอสซีจะยังไม่สามารถปรับค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ โดยสัญญาสัมปทานกำหนดให้ฝ่ายรัฐบาลจัดมาตรการทดแทนแก่บีทีเอสซี ตามความเหมาะสมแก่ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บีทีเอสซีในขณะที่ยังไม่ปรับขึ้นค่าโดยสารที่เรียกเก็บ

อัตราค่าโดยสารในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย

สำหรับเส้นทางส่วนต่อขยายสายสีลมและส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทซึ่งเป็นส่วนของกทท. ซึ่งบีทีเอสซีรับจ้างบริหารให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าภายใต้สัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวนั้น อัตราค่าโดยสารจะเป็นไปตามประกาศของกทท. โดยในปัจจุบันสถานที่ที่เปิดให้บริการแล้ว มีเส้นทางเดินรถจากสถานีอ่อนนุชไปสถานีแบริ่งและจากสถานีสะพานตากสินไปสถานีบางหว้า

### ■ จำนวนผู้โดยสารและรายได้ค่าโดยสารจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก

ตั้งแต่ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสเริ่มเปิดให้บริการจนถึงปัจจุบัน จำนวนผู้โดยสารในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสและรายได้ค่าโดยสารได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง (ตามตารางแสดงข้อมูลผู้โดยสารที่แสดงไว้ด้านล่าง) เว้นแต่ในปีที่เกิดเหตุการณ์ทางการเมืองที่ทำให้มีผลกระทบกับการมาใช้บริการ และให้บริการของระบบรถไฟฟ้า ดังเช่น ในปี 2550/51 และปี 2553/54 จำนวนผู้โดยสารมีการปรับตัวลดลง นอกจากนี้ในปี 2554/55 จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 21.3 จากงวดเดียวกันของปีก่อน แม้ว่าจะเกิดอุทกภัยในช่วงเดือนตุลาคม – พฤศจิกายน 2554 โดยมีสถานีหมอมืดเพียงแห่งเดียวที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากเหตุอุทกภัยดังกล่าว และบีทีเอสก็ยังคงสามารถเปิดให้บริการตามปกติได้ในช่วงดังกล่าว

ในปี 2555/56 และปี 2556/57 จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.0 และ ร้อยละ 8.9 จากปัจจัยของ (1) การเติบโตตามธรรมชาติอย่างต่อเนื่องของธุรกิจ (2) ความนิยมในการเดินทางโดยระบบรถไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นอันเนื่องมาจากการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ตามแนวรถไฟฟ้า (3) การเปิดให้บริการเต็มปีในส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทจากสถานีอ่อนนุชถึงสถานีแบริ่ง และ ส่วนต่อขยายสายสีลมจากสถานีวงเวียนใหญ่ถึงสถานีบางหว้า และ (4) จำนวนรถไฟฟ้าที่ให้บริการเพิ่มขึ้น (รถไฟฟ้าที่ให้บริการในสายสุขุมวิทปรับเปลี่ยนเป็นรถไฟฟ้าแบบ 4 ตู้ต่อขบวนทั้งหมด)

### ตารางแสดงข้อมูลผู้โดยสารและอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก

	งวดบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม									
	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านเที่ยวคน) <sup>(1)</sup>	118.5	131.9	138.6	133.1	135.9	144.5	145.2	176.0	197.2	214.7
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	12.7	11.3	5.1	(3.9)	2.1	6.3	0.5	21.3	12.0	8.9
จำนวนวันที่ให้บริการ (วัน)	365	365	365	366	365	365	357 <sup>(2)</sup>	366	365	365
จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน (เที่ยวคน/วัน) <sup>(1)</sup>	324,561	361,335	379,610	363,737	372,438	395,820	406,693 <sup>(2)</sup>	480,996	540,233	588,335
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	13.0	11.3	5.1	(4.2)	2.4	6.3	2.7 <sup>(2)</sup>	18.3	12.3	8.9
จำนวนผู้โดยสารในวันทำงาน (ล้านเที่ยวคน) <sup>(1)</sup>	91.2	101.2	104.8	102.0	104.1	110.1	110.5 <sup>(2)</sup>	132.7	147.9	160.9
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	12.2	11.0	3.5	(2.7)	2.1	5.7	0.4	20.1	11.4	8.8
จำนวนวันทำงาน (วัน)	246	246	241	246	245	244	238 <sup>(2)</sup>	245	245	245
จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันทำงาน (เที่ยวคน/วัน) <sup>(1)</sup>	370,547	411,437	434,812	414,595	425,076	451,300	464,475 <sup>(2)</sup>	541,701	603,696	656,770
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	12.7	11.0	5.7	(4.6)	2.5	6.2	2.7	16.6	11.4	8.8
ค่าโดยสารก่อนหักส่วนลดต่างๆ (ล้านบาท)	2,573.4	2,817.4	3,065.8	3,224.2	3,292.3	3,488.5	3,547.7	4,300.4	4,903.7	5,681.6
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	12.2	9.5	8.8	5.2	2.1	6.0	1.7	21.2	14.0	15.9
อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยต่อคน (บาทต่อเที่ยวคน)	21.72	21.36	22.13	24.22	24.22	24.15	24.44	24.43	24.87	26.46
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	(0.5)	(1.7)	3.6	9.5	0.0	(0.3)	1.3	0.0	1.8	6.4

หมายเหตุ :

(1) นับเฉพาะผู้โดยสารที่ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก โดยไม่รวมผู้โดยสารที่เดินทางเฉพาะในส่วนต่อขยาย

(2) ไม่นับรวมวันที่ปิดให้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก 8 วัน แต่นับรวมวันที่ให้บริการแบบจำกัดอีก 19 วันในช่วงการชุมนุมระหว่างเดือนเมษายน - พฤษภาคม 2553 ในกรุงเทพมหานคร

### ตารางแสดงข้อมูลผู้โดยสารของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักและส่วนต่อขยาย

	งวดบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม			
	2554	2555	2556	2557
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านเที่ยวคน) <sup>(1)</sup>	145.2	183.0	202.4	222.2
จำนวนวันที่ให้บริการ (วัน)	357 <sup>(2)</sup>	366	365	365
จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน (เที่ยวคน/วัน) <sup>(1)</sup>	406,797 <sup>(2)</sup>	500,085	554,654	608,692
จำนวนผู้โดยสารในวันทำงาน (ล้านเที่ยวคน) <sup>(1)</sup>	110.6 <sup>(2)</sup>	137.9	151.9	166.6
จำนวนวันทำงาน (วัน)	238 <sup>(2)</sup>	245	245	245
จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันทำงาน (เที่ยวคน/วัน)	464,587 <sup>(2)</sup>	562,930	620,002	680,011

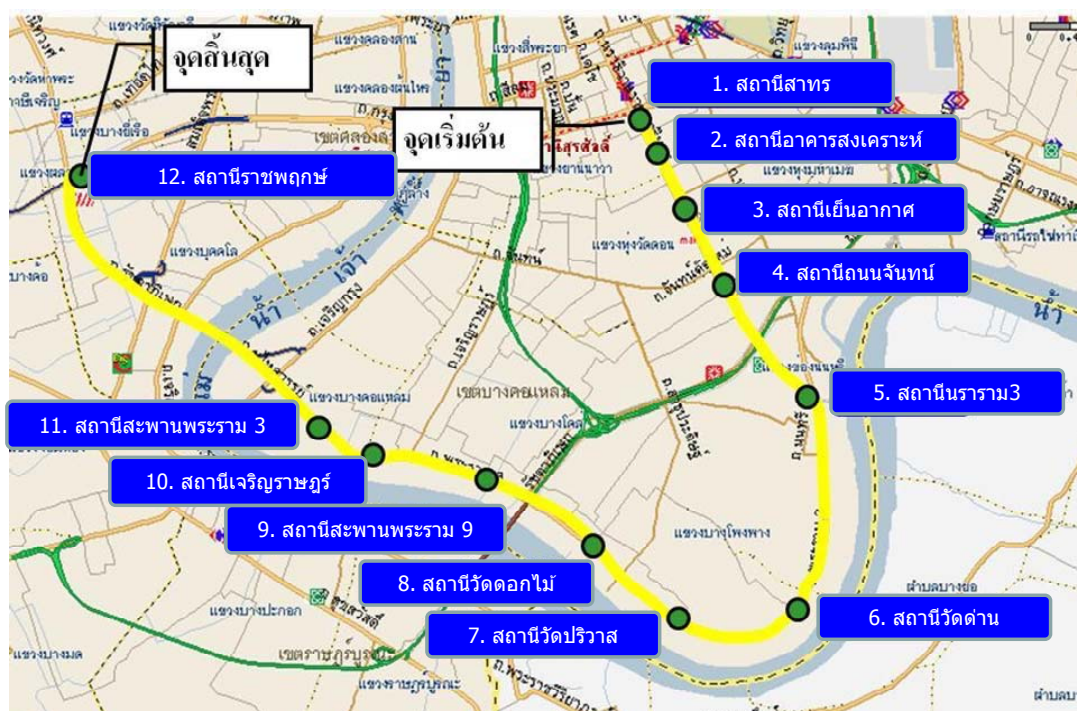
หมายเหตุ :

- (1) นับรวมจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการทั้งในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก และระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย โดยเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2552 เปิดให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 จำนวน 2 สถานี ได้แก่ สถานีกรุงธนบุรี และสถานีวงเวียนใหญ่ เมื่อวันที่ 12 สิงหาคม 2554 เปิดให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท จำนวน 5 สถานี ได้แก่ สถานีบางจาก สถานีปทุมวัน สถานีอุดมสุข สถานีบางนา และสถานีแบริ่ง และเมื่อวันที่ 12 มกราคม 2556 และวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2556 เปิดให้บริการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 2 จำนวน 2 สถานี ได้แก่ สถานีโพธิ์นิมิตร และสถานีตลาดพลู ตามลำดับ และเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2556 ได้เปิดให้บริการเพิ่มอีก 2 สถานี ได้แก่ สถานีวุฒากาศ และสถานีบางหว้า
- (2) ไม่นับรวมวันที่ปิดให้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก 8 วัน แต่นับรวมวันที่ให้บริการแบบจำกัดอีก 19 วันในช่วงการชุมนุมระหว่างเดือนเมษายน - พฤษภาคม 2553 ในกรุงเทพมหานคร

#### 2.1.1.2 ธุรกิจดำเนินการรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT (Bus Rapid Transit: BRT)

บีทีเอสซีเริ่มดำเนินการรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT เส้นทางแรกในนามของ กทม. ซึ่งเป็นโครงการที่ กทม. ริเริ่มขึ้นเพื่อเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส และเพื่อให้บริการขนส่งสาธารณะแบบบูรณาการสำหรับพื้นที่ในเขตเมืองและชานเมือง รถโดยสารด่วนพิเศษ BRT สามารถให้บริการได้รวดเร็วกว่ารถโดยสารประจำทางทั่วไป โดยมีการจัดช่องทางพิเศษโดยเฉพาะ รถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ให้บริการครอบคลุม 12 สถานี เป็นระยะทาง 15 กิโลเมตร จากบริเวณชองนนทบุรี ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ข้ามสะพานกรุงเทพ ไปจนถึงบริเวณถนนราชพฤกษ์ โดยสถานีสาทรของรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT มีทางเชื่อมต่อกับสถานีชองนนทบุรี ดังแผนที่ด้านล่าง





กทม. เป็นผู้ลงทุนก่อสร้างทางวิ่งและสถานีทั้งหมด โดยว่าจ้างบีทีเอสซีให้เป็นผู้จัดการรถโดยสารและให้บริการเดินรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ตามสัญญาระหว่างบีทีเอสซีและกรุงเทพมหานคร ลงวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2553 (“สัญญาจ้างผู้เดินรถพร้อมจัดการรถโดยสาร”) อีกทั้ง กทม. ยังได้ว่าจ้างบีทีเอสซีให้เป็นผู้บริหารสถานีตามสัญญาระหว่างบีทีเอสซีและกรุงเทพมหานคร ลงวันที่ 11 พฤษภาคม 2553 (“สัญญาจ้างบริหารสถานี”) การก่อสร้างทางวิ่งและสถานีรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT เสร็จสิ้นแล้ว และได้ทดลองเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2553 และเริ่มเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ในวันที่ 1 กันยายน 2553 อัตราค่าโดยสารของรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT จะเป็นไปตามอัตราที่ประกาศโดย กทม. ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 15 เมษายน 2556 เป็นต้นมา อัตราค่าโดยสารปรับเป็น 5 บาท ตลอดสาย และยกเว้นค่าโดยสารให้แก่ คนพิการ นักเรียนในเครื่องบิน พระภิกษุและสามเณร และผู้สูงอายุ 60 ปี ขึ้นไป

ภายใต้สัญญาจ้างผู้เดินรถพร้อมจัดการรถโดยสาร กทม. เป็นผู้ได้รับรายได้จากค่าโดยสารของรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ทั้งหมด ในขณะที่บีทีเอสซีจะได้รับค่าตอบแทนเป็นเงินจำนวนทั้งหมด 529.6 ล้านบาท โดยไม่ขึ้นกับจำนวนผู้โดยสาร ตลอดอายุสัญญา 7 ปีนับแต่วันที่ 29 พฤษภาคม 2553 โดยในปีแรก บีทีเอสซีจะได้รับค่าตอบแทน (ไม่รวมค่าใช้จ่ายก่อนเริ่มดำเนินงาน) จำนวน 61 ล้านบาทต่อปี และค่าตอบแทนดังกล่าวจะค่อย ๆ เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 84.1 ล้านบาทในปีที่ 7 ตามตารางค่าตอบแทนที่กำหนดไว้ในสัญญา นอกจากนี้ ในปีแรก บีทีเอสซียังมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายก่อนเริ่มดำเนินงานจำนวน 5.4 ล้านบาท เพื่อชดเชยค่าใช้จ่ายเริ่มต้นของบีทีเอสซี ทั้งนี้ ตามสัญญาจ้างผู้เดินรถพร้อมจัดการรถโดยสาร บีทีเอสซีจะเป็นผู้ชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ค่าซ่อมบำรุง และเงินลงทุนในการซื้อรถโดยสารประจำทาง ซึ่งบีทีเอสซีได้สั่งซื้อรถโดยสารจำนวน 25 คัน จากบริษัท สยาม สแตนดาร์ด เอ็นจิเนียริง จำกัด ซึ่งผลิตโดยบริษัทในประเทศจีนชื่อบริษัท Shanghai Shenlong Bus รถโดยสารดังกล่าวเป็นรถโดยสารปรับอากาศซึ่งใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง และมีคุณลักษณะเฉพาะสูงกว่ารถโดยสารทั่วไปที่ใช้ในประเทศไทย โดยได้มีการนำรถทั้งหมดเข้ามาในประเทศไทยก่อนสิ้นเดือนพฤษภาคม 2553 และบีทีเอสซีได้ชำระค่ารถโดยสารทั้ง 25 คัน จำนวนรวมทั้งสิ้น 174.8 ล้านบาท สำหรับรถโดยสารอีกจำนวน 5 คัน ที่บีทีเอสซีจะต้องส่งมอบภายในปี 2556 นั้น กรุงเทพมหานครได้มีหนังสือแจ้งให้บีทีเอสซีชะลอการสั่งซื้อออกไป เนื่องจากการให้บริการเดินรถจำนวน 25 คัน ยังสามารถรองรับปริมาณความต้องการเดินทางของประชาชนได้อย่างเพียงพอ ซึ่งบีทีเอสซีและกรุงเทพมหานครได้ตกลงปรับลด

ค่าตอบแทนนับจากปีที่ 3 ถึง ปีที่ 7 ตามสัญญาจ้างผู้เดินรถพร้อมจัดการรถโดยสารอันเนื่องจากการชะลอการสั่งซื้อรถโดยสารเพิ่มอีก 5 คันดังกล่าวนี้ ค่าตอบแทนที่ปรับลดนับจากปีที่ 3 ถึง ปีที่ 7 เป็นจำนวนเงินรวมโดยประมาณ 50.4 ล้านบาท

ภายใต้สัญญาจ้างบริหารสถานี บีทีเอสซีจะได้รับค่าตอบแทนเป็นเงินจำนวนทั้งหมด 737 ล้านบาทตลอดอายุสัญญา 7 ปี นับแต่วันที่ 29 พฤษภาคม 2553 เพื่อให้บริการบริหารสถานีรถโดยสาร พื้นที่ลานจอดรถและเดินรถ พื้นที่ควบคุมส่วนกลาง และสถานีบริการเติมก๊าซ และการให้บริการซ่อมบำรุงรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT โดยค่าตอบแทนดังกล่าวประกอบด้วยค่าใช้จ่ายเริ่มต้นจำนวน 13.7 ล้านบาท และค่าตอบแทนส่วนที่เหลือจะชำระให้เป็นรายงวดงวดละ ตั้งแต่ 84.2 ล้านบาท ถึง 112.9 ล้านบาท ตลอดอายุสัญญา 7 ปี

นอกเหนือจากรายได้ที่จะได้รับจากการรับจ้างเดินรถและบริหารสถานีแล้ว บีทีเอสซีเชื่อว่าระบบรถไฟฟ้า บีทีเอสจะได้รับผลประโยชน์จากโครงการรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ซึ่งจะช่วยให้ความสะดวกให้ผู้โดยสารที่จะเข้ามาใช้บริการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส จากเส้นทางรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ซึ่งผ่านแหล่งที่อยู่อาศัยและย่านธุรกิจที่มีประชากรหนาแน่นและการจราจรติดขัด และยังเชื่อมต่อโดยตรงกับสถานีชองนทรีอีกด้วย ทำให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกสบายมากขึ้น

### 2.1.1.3 กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน

เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2555 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2555 ของบริษัทฯ มีมติอนุมัติให้บีทีเอสซีขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิในอนาคตที่บีทีเอสซีจะได้รับจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ซึ่งครอบคลุมระยะทางรวม 23.5 กิโลเมตร ได้แก่ สายสุขุมวิทระยะทาง 17 กิโลเมตร จากสถานีหมอชิตถึงสถานีอ่อนนุช และสายสีลมระยะทาง 6.5 กิโลเมตร จากสถานีสนามกีฬาแห่งชาติถึงสถานีสะพานตากสิน ภายใต้สัญญาสัมปทานตลอดอายุสัมปทานที่เหลืออยู่ ให้แก่กองทุน BTSGIF

ต่อมาเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 สำนักงาน ก.ล.ต. ได้อนุมัติการจดทะเบียนกองทรัสต์สินทรัพย์ตามโครงการกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท (BTSGIF) เป็นกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน และบีทีเอสซีได้ขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายหลักให้แก่กองทุน BTSGIF ที่ราคา 61,399 ล้านบาท นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เข้าจองซื้อและเป็นผู้ถือหน่วยลงทุนของกองทุน BTSGIF จำนวน 1/3 (ร้อยละ 33.33) ของหน่วยลงทุนทั้งหมด 5,788 ล้านหน่วย (จำนวน 1,929 ล้านหน่วย ที่ราคา 10.80 บาทต่อหน่วย หรือ 20,833.2 ล้านบาท) โดยหน่วยลงทุน BTSGIF เริ่มทำการซื้อขายครั้งแรกในตลาดหลักทรัพย์เมื่อวันที่ 19 เมษายน 2556

ธุรกรรมกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานซึ่งปัจจุบันได้ดำเนินการสำเร็จแล้ว มีรายละเอียดดังนี้

#### ▪ ธุรกรรมการขายรายได้สุทธิ

เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 บีทีเอสซีและกองทุน BTSGIF ได้ลงนามในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิซึ่งบีทีเอสซีได้ขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายหลักซึ่งครอบคลุมสายสุขุมวิทและสายสีลมระยะทางรวม 23.5 กิโลเมตร ภายใต้สัญญาสัมปทาน ตลอดอายุสัมปทานที่เหลืออยู่ ให้แก่กองทุน BTSGIF ที่ราคา 61,399 ล้านบาท (เป็นจำนวนเงินสุทธิภายหลังจากหักค่าใช้จ่ายในการจัดตั้งกองทุน BTSGIF จำนวนเงินประมาณ 1,111 ล้านบาท) โดยมีรายละเอียดที่สำคัญตามสัญญาดังต่อไปนี้

## สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

### ภาระหน้าที่หลักของบีทีเอสซี

บีทีเอสซีจะต้องจัดหาและนำส่งรายได้สุทธิให้แก่กองทุน BTSGIF และตกลงให้สิทธิกองทุน BTSGIF ในการร่วมบริหารจัดการกิจการของบีทีเอสซี โดยกองทุน BTSGIF มีสิทธิเสนอขอแต่งตั้งกรรมการจำนวนหนึ่งในสามของกรรมการทั้งหมดของบีทีเอสซี และภาระหน้าที่อื่น ๆ ตามที่กำหนดไว้ในสัญญา

### สิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) และสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal)

สิทธิของกองทุน BTSGIF ในการซื้อ (Right to Purchase) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนของบีทีเอสซีหรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซีเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด และในกรณีที่บีทีเอสซีหรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ได้รับข้อเสนอจากบุคคลภายนอก สิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนใดๆ ที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โครงการระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ และโครงการระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่แล้วเสร็จ ที่บีทีเอสซีหรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ได้เข้าทำหรือจะเข้าทำสัญญาหรือดำเนินการหรือจะดำเนินการโครงการที่เกี่ยวข้องดังกล่าว ซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โดยโครงการระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่แล้วเสร็จ หมายความว่ารวมถึงสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว และสัญญาที่ได้ต่ออายุสัญญาสัมปทานใด ๆ (ถ้ามี) ด้วย

### หน้าที่หลักของกองทุน BTSGIF

ตราบเท่าที่ไม่มีเหตุผิดนัดผิดสัญญาภายใต้สัญญานี้ที่จะกระทบความสามารถของบีทีเอสซีในการนำส่งรายได้สุทธิให้แก่กองทุน BTSGIF เกิดขึ้น กองทุน BTSGIF ตกลงชำระค่าตอบแทนพิเศษให้แก่บีทีเอสซีในอัตราดังต่อไปนี้

- ในกรณีที่รายได้ค่าโดยสารสุทธิสำหรับปีใดสูงกว่าร้อยละ 100 แต่ไม่เกินร้อยละ 125 ของเป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปีสำหรับปีนั้น บีทีเอสซีจะได้รับค่าตอบแทนพิเศษในอัตราร้อยละ 10 ของจำนวนรายได้ค่าโดยสารสุทธิในส่วนที่เกินกว่าร้อยละ 100 แต่ไม่เกินร้อยละ 125
- ในกรณีที่รายได้ค่าโดยสารสุทธิสำหรับปีใดสูงกว่าร้อยละ 125 ขึ้นไปของเป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปีสำหรับปีนั้น บีทีเอสซีจะได้รับค่าตอบแทนพิเศษในอัตราร้อยละ 15 ของจำนวนรายได้ค่าโดยสารสุทธิในส่วนที่เกินกว่าร้อยละ 125

### การประกันภัย

บีทีเอสซีตกลงทำประกันตามที่ทำเป็นปกติ รวมถึงประกันความรับผิดชอบการ และตกลงว่าจะคงไว้ซึ่งประกันดังกล่าวตลอดเวลา และบีทีเอสซีตกลงเป็นผู้รับผิดชอบชำระค่าเสียหายใด ๆ ที่เกินไปกว่าส่วนที่ประกันคุ้มครอง ทั้งนี้ เฉพาะส่วนของความเสียหายที่เกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของบีทีเอสซี นอกจากนี้ กองทุน BTSGIF ตกลงเป็นผู้รับผิดชอบชำระค่าเสียหายและความสูญเสียใด ๆ ที่เกิดขึ้นแก่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯสายหลัก ในส่วนที่ (ก) เกินไปกว่าวงเงินประกัน (ข) เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ที่ไม่ได้รับความคุ้มครอง และ (ค) กรรมธรรม์ประกันภัยยกเว้นหรือไม่ครอบคลุม และตราบเท่าที่ความเสียหายหรือความสูญเสียดังกล่าวมิได้เกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของบีทีเอสซี ทั้งนี้ ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ แต่ไม่ว่า

ในกรณีใด ๆ หน้าที่ของกองทุน BTSGIF ในการรับผิดชอบชำระค่าเสียหายและความสูญเสียใด ๆ ที่เกิดขึ้นแก่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักจะสิ้นสุดลงในวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน

สัญญาดังกล่าวข้างต้นได้ระบุรายละเอียดในหัวข้อตามที่กล่าวมา เรื่องสงวนไว้ (Reserved Matters) และข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings) และเหตุแห่งการผิดสัญญาและผลแห่งการผิดสัญญา ซึ่ง บีทีเอสซีและกองทุน BTSGIF จะต้องปฏิบัติตาม

#### ■ ธุรกรรมการให้หลักประกัน

บริษัทฯ เข้าสนับสนุนและค้ำประกัน (โดยมีการจำกัดความรับผิด) การปฏิบัติหน้าที่ของบีทีเอสซีที่มีต่อกองทุน BTSGIF ตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิที่บีทีเอสซีเข้าทำกับกองทุน BTSGIF โดยการเข้าทำสัญญานับสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556 และสัญญาจำนำหุ้นบีทีเอสซี ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556 และให้สิทธิแก่กองทุนในการซื้อหุ้นบีทีเอสซีโดยการเข้าทำข้อตกลงจะซื้อขายหุ้นบีทีเอสซีให้แก่กองทุน BTSGIF เพื่อเป็นหลักประกันภาระผูกพันที่บริษัทฯ มีต่อกองทุน BTSGIF ภายใต้สัญญานับสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุนที่บริษัทฯ เข้าทำกับกองทุน BTSGIF โดยมีรายละเอียดที่สำคัญตามสัญญาดังต่อไปนี้

#### สัญญานับสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน

##### ภาระหน้าที่หลักของบริษัทฯ

- บริษัทฯ ตกลงรักษาสัดส่วนการถือหุ้นของตนในบีทีเอสซีไว้ตลอดเวลาตราบเท่าที่ภาระหน้าที่ตามสัญญานี้ยังคงมีอยู่ และจะไม่โอนหรือก่อภาระติดพันในหุ้นบีทีเอสซีดังกล่าว
- บริษัทฯ ตกลงให้กองทุน BTSGIF มีส่วนร่วมในคณะกรรมการของบีทีเอสซี โดย (ก) ให้มีการแต่งตั้งกรรมการจำนวนหนึ่งในสามของกรรมการทั้งหมดของบีทีเอสซีจากบุคคลที่กองทุน BTSGIF เสนอชื่อ และ (ข) ให้มีการแต่งตั้งกรรมการจำนวนหนึ่งในสามของกรรมการทั้งหมดของบีทีเอสซีซึ่งมีคุณสมบัติตามที่กำหนดเป็นกรรมการอิสระในคณะกรรมการของบีทีเอสซี
- บริษัทฯ ตกลงที่จะมิให้บีทีเอสซีเข้าทำธุรกรรมใด ๆ ที่เป็นเรื่องสงวนไว้ (Reserved Matters) เว้นเสียแต่ว่ามติคณะกรรมการของบีทีเอสซีมีเสียงสนับสนุนจากกรรมการของบีทีเอสซีซึ่งกองทุน BTSGIF เป็นผู้เสนอชื่ออย่างน้อยสองท่านได้อนุมัติให้บีทีเอสซีเข้าทำธุรกรรมดังกล่าวได้
- บริษัทฯ เห็นด้วยกับข้อกำหนดและเงื่อนไขของเอกสารธุรกรรม และตกลงที่จะกระทำการทุกประการที่จำเป็นเพื่อให้บีทีเอสซีปฏิบัติตามภาระผูกพันทั้งหลายของตนตามเอกสารธุรกรรม ทั้งนี้ ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้
- บริษัทฯ ตกลงจำนำหุ้นที่ตนถืออยู่ในบีทีเอสซี เพื่อเป็นประกันการปฏิบัติหน้าที่ของตนตามสัญญานี้
- บริษัทฯ ตกลงให้การค้ำประกันการปฏิบัติภาระหน้าที่ของบีทีเอสซีตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ทั้งนี้ กองทุน BTSGIF จะไม่สามารถบังคับให้บริษัทฯ ชำระหนี้ตามภาระค้ำประกันได้โดยวิธีการอื่นใด นอกจากการบังคับเอาหุ้นบีทีเอสซีเท่านั้น ภายใต้สัญญาจะซื้อจะขายหุ้น หรือสัญญาจำนำหุ้น และเมื่อมีการโอนหุ้นบีทีเอสซีภายใต้สัญญาจะซื้อจะขายหุ้น หรือสัญญาจำนำหุ้นแล้ว บริษัทฯ จะหลุดพ้นจากภาระหน้าที่ของบริษัทฯ ที่เกี่ยวข้องกับ

การค้าประกันและที่เกี่ยวข้องกับความเป็นผู้ถือหุ้นของบีทีเอสภายใต้สัญญานี้ทันที แต่สิทธิของกองทุน BTSGIF บางประการ เช่น สิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) และสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) ตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องในสัญญานี้ เป็นต้น ยังคงมีอยู่ตามความของสัญญานี้ และหน้าที่บางประการของบริษัท ตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ ยังคงมีอยู่นกว่าบีทีเอสและบริษัทฯ จะได้ปฏิบัติตามหน้าที่ตามภาระผูกพันของตนภายใต้เอกสารธุรกรรมที่ตนเป็นคู่สัญญาจนครบถ้วน หรือพ้นกำหนดเวลาอื่นตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้

- หากบริษัทฯ มีสิทธิเรียกร้องใด ๆ ต่อบีทีเอสที่ไม่ว่าภายใต้เอกสารธุรกรรมหรืออื่นใด บริษัทฯ ตกลงไม่ใช้สิทธิเรียกร้องใด ๆ เอาจากบีทีเอสซึ่งเกินกว่าบริษัทฯ และบีทีเอสจะได้ปฏิบัติตามหน้าที่ตามภาระผูกพันทั้งหมดภายใต้เอกสารธุรกรรมจนครบถ้วนให้แก่กองทุน BTSGIF แล้ว เว้นแต่เป็นไปตามข้อยกเว้นที่กำหนดไว้ในสัญญานี้

- ในกรณีที่กองทุน BTSGIF อนุญาตให้บีทีเอสดำเนินการตามแผนการเยียวยาเหตุผิดนัดผิดสัญญาภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธินั้น ในช่วงระหว่างเวลาที่กองทุน BTSGIF และบีทีเอสเริ่มดำเนินการปรึกษาหารือแผนการเยียวยาดังกล่าวจนถึงเวลาที่เหตุผิดนัดผิดสัญญาได้รับการเยียวยาตามแผนที่กองทุน BTSGIF เห็นชอบจนกองทุน BTSGIF พอใจหรือกองทุน BTSGIF (ยกเว้นเหตุผิดนัดผิดสัญญาบางประการที่ระบุไว้ในสัญญานี้) คู่สัญญาตกลงกระทำการหรือไม่กระทำการตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ ซึ่งรวมถึง (ก) การที่บริษัทฯ จะต้องนำเงินปันผลที่ตนเองได้รับจากการถือหุ้นบีทีเอสซึ่งมาชำระจำนวนเงินที่บีทีเอสค้างจ่ายและถึงกำหนดชำระภายใต้เอกสารธุรกรรมให้แก่กองทุน BTSGIF (ข) การให้สิทธิแก่กองทุน BTSGIF ในการใช้สิทธิออกเสียงในหุ้นที่ผู้สนับสนุนถืออยู่ในบีทีเอสตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ และ (ค) การที่กองทุน BTSGIF จะไม่ใช้สิทธิเรียกให้บีทีเอสชำระหนี้ตามจำนวนและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ หรือ เรียกให้ผู้สนับสนุนปฏิบัติตามสัญญานี้ หรือใช้สิทธิอื่นใดที่กองทุน BTSGIF มีสำหรับกรณีเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาดังกล่าว

- ในกรณีที่บีทีเอสหรือผู้สนับสนุนไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ของตนที่กำหนดไว้ให้ต้องปฏิบัติภายหลังกองทุน BTSGIF อนุมัติให้มีการดำเนินการตามแผนการเยียวยา กรณีดังกล่าวจะถือเป็นเหตุผิดนัดผิดสัญญาภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ซึ่งกองทุน BTSGIF มีสิทธิใช้สิทธิที่ตนมีตามเอกสารธุรกรรมได้ทุกประการ

- หากกองทุน BTSGIF ซื้อหุ้นบีทีเอสจากบริษัทฯ ตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น หรือเข้าเป็นเจ้าของหุ้น บีทีเอสจากการบังคับสิทธิตามสัญญาจำนำหุ้น กองทุน BTSGIF ตกลงที่จะดำเนินการบางประการตามที่ระบุไว้ในสัญญา

#### สิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) และสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal)

บริษัทฯ ตกลงให้สิทธิโดยเพิกถอนมิได้ แก่กองทุน BTSGIF ดังนี้ (ก) สิทธิของกองทุน BTSGIF ในการซื้อ (Right to Purchase) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนของบริษัทฯ หรือ บริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด และ (ข) ในกรณีที่บริษัทฯ หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ (แล้วแต่กรณี) ได้รับข้อเสนอจากบุคคลภายนอก สิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนใด ๆ ที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โครงการระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ และ โครงการระบบขนส่งมวลชนใน กรุงเทพฯ และปริมณฑลที่แล้วเสร็จ ที่บริษัทฯ และ/หรือ บริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้เข้าทำหรือจะเข้าทำสัญญา หรือ ดำเนินการหรือจะดำเนินการโครงการที่เกี่ยวข้องดังกล่าว ซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด



ทั้งนี้ ข้อกำหนดและเงื่อนไขของสิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) และสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) ที่บริษัทฯ ให้แก่กองทุน BTSGIF จะมีลักษณะเดียวกันกับที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

#### สิทธิของบริษัทฯ ในการซื้อหุ้นบีทีเอสซี

##### ในกรณีที่

- กองทุน BTSGIF ใช้สิทธิซื้อหุ้นที่บริษัทฯ ถืออยู่ในบีทีเอสซีตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น และกองทุน BTSGIF ประสงค์จะขายหุ้นดังกล่าวให้แก่บุคคลใด ๆ ที่มายื่นข้อเสนอซื้อให้แก่กองทุน BTSGIF หรือ
- กองทุน BTSGIF ไม่ซื้อหุ้นที่บริษัทฯ ถืออยู่ในบีทีเอสซีตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นด้วยตนเองแต่ประสงค์จะขายหุ้นนั้นให้แก่บุคคลภายนอกที่เป็นอิสระ (นอกเหนือจากบริษัทในเครือของกองทุน BTSGIF) โดยกำหนดให้บุคคลภายนอกดังกล่าวเป็นคนที่รับโอนหุ้นจากบริษัทฯ ตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น

ในกรณีดังกล่าว กองทุน BTSGIF ตกลงที่จะให้สิทธิแก่บริษัทฯ ในการปฏิเสธเป็นรายแรก (Right of First Refusal) ที่จะซื้อหุ้นดังกล่าวในราคาเท่ากับข้อเสนอที่กองทุน BTSGIF ได้รับ (กรณี 1) หรือชำระค่าซื้อหุ้นดังกล่าวให้แก่กองทุน BTSGIF เท่ากับราคาที่บุคคลภายนอกที่เป็นอิสระเสนอให้แก่กองทุน BTSGIF (กรณี 2) ภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขอื่นเกี่ยวกับการซื้อขายหรือโอนอันเป็นสาระสำคัญที่ไม่ให้สิทธิแก่ผู้เสนอซื้อหรือบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระนั้นดีไปกว่าที่เสนอให้แก่บริษัทฯ โดยกองทุน BTSGIF จะมีหนังสือแจ้งไปยังบริษัทฯ โดยระบุชื่อของผู้ที่มาเสนอซื้อจากกองทุน BTSGIF หรือบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระที่บริษัทฯ ประสงค์จะขายหุ้นให้ (แล้วแต่กรณี) ราคาเสนอซื้อ และข้อกำหนดและเงื่อนไขที่เป็นสาระสำคัญของข้อเสนอในการซื้อนั้น ทั้งนี้ การใช้สิทธิซื้อหุ้นจากกองทุน BTSGIF (กรณี 1) หรือชำระค่าซื้อหุ้นดังกล่าวให้แก่กองทุน BTSGIF (กรณี 2) บริษัทฯ ต้องดำเนินการตามวิธีการและภายในเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ ในกรณีที่บริษัทฯ ไม่แสดงความประสงค์ซื้อหุ้นจากกองทุน BTSGIF หรือชำระค่าซื้อหุ้น (แล้วแต่กรณี) ภายในเวลาที่กำหนด หรือไม่ทำการซื้อหุ้นดังกล่าวจากกองทุน BTSGIF หรือชำระค่าซื้อหุ้นให้แก่กองทุน BTSGIF (แล้วแต่กรณี) ให้เสร็จสิ้นภายในเวลาที่กำหนด กองทุน BTSGIF มีสิทธิขายหุ้นดังกล่าวให้บุคคลที่มาเสนอซื้อจากกองทุน BTSGIF หรือบุคคลอื่นในราคาที่เท่ากับหรือสูงกว่าราคาที่ให้สิทธิแก่บริษัทฯ ดังกล่าว หรือดำเนินการให้มีการโอนหุ้นไปยังบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระ (แล้วแต่กรณี) ได้ ภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขอื่นเกี่ยวกับการซื้อขายหรือโอนอันเป็นสาระสำคัญที่ไม่ให้สิทธิแก่ผู้ซื้อหรือบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระนั้นดีไปกว่าที่เสนอให้แก่บริษัทฯ

ทั้งนี้ คู่สัญญาตกลงว่าในกรณีที่บุคคลที่กองทุน BTSGIF กำหนดให้เป็นผู้รับโอนหุ้นจากบริษัทฯ ตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นนั้นเป็นบริษัทในเครือของกองทุน BTSGIF การโอนหุ้นให้แก่บริษัทในเครือของกองทุน BTSGIF สามารถกระทำได้โดยกองทุน BTSGIF ไม่ต้องให้สิทธิแก่บริษัทฯ ในการปฏิเสธเป็นรายแรก (Right of First Refusal) ดังที่กล่าวไว้ข้างต้นก่อน โดยมีเงื่อนไขว่าเมื่อบริษัทในเครือของกองทุน BTSGIF เข้ามาเป็นเจ้าของหุ้นตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นแล้ว กองทุน BTSGIF จะดำเนินการให้บริษัทในเครือดังกล่าวทำความตกลงเป็นหนังสือไปยังบริษัทฯ ว่าจะให้สิทธิแก่บริษัทฯ ในการปฏิเสธเป็นรายแรก (Right of First Refusal) ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญานี้



### ข้อตกลงที่จะไม่ขายหน่วยลงทุน

บริษัทฯ ตกลงที่จะไม่ขาย โอน หรือจำหน่ายด้วยประการอื่นใดซึ่งหน่วยลงทุนที่บริษัทฯ จดซื้อในจำนวนไม่น้อยกว่าหนึ่งในสามของหน่วยลงทุนทั้งหมด เป็นระยะเวลา 10 ปี นับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น เว้นแต่จะได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรล่วงหน้าจากกองทุน BTSGIF

### ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertaking)

บริษัทฯ ห้ามกระทำ เช่น การควบรวมกิจการ การอนุญาตให้บีทีเอสซื้อออกหุ้นหรือหลักทรัพย์แปลงสภาพให้แก่บุคคลใดที่เป็นผลให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ในบีทีเอสลดลง การอนุญาตให้บีทีเอสซื้อหุ้น (เว้นแต่เป็นการลดทุนของบีทีเอสเพื่อการคืนเงินทุนให้แก่ผู้ถือหุ้น และการลดทุนนั้นไม่ทำให้ทุนจดทะเบียนของบีทีเอสต่ำกว่า 3,000,000,000 บาท และไม่ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ลดลง) และการอนุญาตให้บีทีเอสเปลี่ยนแปลงบุคคลที่ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบริหาร (Chief Executive Officer) ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงิน (Chief Financial Officer) หรือกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการ (Chief Operating Officer) ของบีทีเอส เป็นต้น

### สัญญาจำนำหุ้น

#### สิทธิหน้าที่หลักของบริษัทฯ

- บริษัทฯ ตกลงจำนำหุ้นที่ตนถือในบีทีเอสให้แก่กองทุน BTSGIF เพื่อเป็นประกันการปฏิบัติหน้าที่ของตนตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน
- บริษัทฯ จะจัดให้บีทีเอสบันทึกการจำนำหุ้นไว้ในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นด้วย
- บริษัทฯ ตกลงว่าถ้าไม่ว่าในเวลาใด ๆ บริษัทฯ ได้หุ้นในบีทีเอสมาเพิ่มเติมอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงทุนจดทะเบียนของบีทีเอส บริษัทฯ จะจำนำหุ้นเพิ่มเติมดังกล่าวให้แก่กองทุน BTSGIF ทั้งนี้ เพื่อให้หุ้นบีทีเอสที่บริษัทฯ ถืออยู่ได้นำมาจำนำและส่งมอบไว้ให้แก่กองทุน BTSGIF
- บริษัทฯ เป็นผู้ที่มีสิทธิออกเสียงและได้รับเงินปันผลที่ได้จากหุ้นนั้น ก่อนที่กองทุน BTSGIF จะบังคับจำนำหุ้นและมีหนังสือแจ้งไปยังบีทีเอสและบริษัทฯ ในกรณีผิดนัดผิดสัญญาภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

#### สิทธิหน้าที่หลักของกองทุน BTSGIF

กองทุน BTSGIF อาจใช้สิทธิหักกลบลบหนี้ระหว่างหน้าที่บริษัทฯ มีต่อกองทุน BTSGIF ตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุนและเอกสารธุรกรรมอื่นที่บริษัทฯ เป็นคู่สัญญากับหน้าที่กองทุน BTSGIF เป็นหนี้ต่อบริษัทฯ ก็ได้ โดยไม่คำนึงถึงสถานที่ชำระเงิน

#### การบังคับจำนำ

บริษัทฯ และ กองทุน BTSGIF ตกลงกำหนดเงื่อนไขในการขายทอดตลาดหุ้นนั้น ให้บุคคลภายนอกที่ชนะการประมูลจะต้องเข้าทำสัญญาที่มีรูปแบบ และเนื้อหาเหมือนกับสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน

### สัญญาจะซื้อจะขายหุ้น

#### สิทธิหน้าที่หลักของบริษัทฯ

- บริษัทฯ ตกลงขายหุ้นที่ตนถืออยู่ในบีทีเอสซีให้แก่กองทุน BTSGIF และกองทุน BTSGIF ตกลงซื้อหุ้นจากบริษัทฯ เมื่อเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ และกองทุน BTSGIF ได้ส่งหนังสือให้แก่บริษัทฯ เพื่อใช้สิทธิในการซื้อหุ้นดังกล่าว
- บริษัทฯ ตกลงแต่งตั้งและมอบอำนาจโดยเพิกถอนมิได้ให้ผู้ดูแลผลประโยชน์ และ/หรือ ผู้รับโอนสิทธิของผู้ดูแลผลประโยชน์ ทำการโอนหุ้นนั้นให้แก่กองทุน BTSGIF
- บริษัทฯ ตกลงว่ากองทุน BTSGIF อาจใช้สิทธิหักกลบลบหนี้ราคาซื้อหุ้นกับภาระผูกพันซึ่งบริษัทฯ มีอยู่ตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุนได้ ทั้งนี้ บริษัทฯ ตกลงที่จะไม่เรียกร้องให้กองทุน BTSGIF ต้องชำระราคาซื้อหุ้นเป็นเงิน
- บีทีเอสซีตกลงกระทำการทั้งหมดเพื่อให้มีการโอนหุ้นให้แก่กองทุน BTSGIF รวมถึงการจัดให้บีทีเอสซีบันทึกการโอนหุ้นดังกล่าวไว้ในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น

#### สิทธิหน้าที่หลักของกองทุน BTSGIF

- กองทุน BTSGIF มีสิทธิซื้อหุ้นจากบริษัทฯ เมื่อเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ
- ราคาซื้อหุ้นดังกล่าวจะได้มีการกำหนดขึ้นตามวิธีการที่กำหนดไว้ในสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น
- กองทุน BTSGIF อาจใช้สิทธิหักกลบลบหนี้ระหว่างหน้าที่บริษัทฯ มีต่อกองทุน BTSGIF ตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุนและเอกสารธุรกรรมอื่นที่บริษัทฯ เป็นคู่สัญญากับหน้าที่กองทุน BTSGIF เป็นหนี้ต่อบริษัทฯ ก็ได้ โดยไม่คำนึงถึงสถานที่ชำระเงิน ทั้งนี้ บริษัทฯ ตกลงที่จะไม่เรียกร้องให้กองทุน BTSGIF ต้องชำระราคาซื้อหุ้นเป็นเงิน

#### ■ **ธุรกรรมการจองซื้อหน่วยลงทุน**

บริษัทฯ ได้จองซื้อหน่วยลงทุนของกองทุน BTSGIF เป็นจำนวน 1,929 ล้านหน่วย ราคาหน่วยละ 10.80 บาท หรือเท่ากับ 20,833 ล้านบาท หรือเท่ากับจำนวนหนึ่งในสาม (หรือประมาณร้อยละ 33.33) ของจำนวนหน่วยลงทุนทั้งหมดของกองทุน BTSGIF จำนวน 5,788 ล้านหน่วย นอกจากนี้ บริษัทฯ และบีทีเอสซียังได้เข้าทำสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหรือเกี่ยวเนื่องกับการทำธุรกรรมกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน โดยเป็นการดำเนินการที่สอดคล้องกับสัญญาและข้อตกลงที่เกี่ยวข้องกับธุรกรรมกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน ตามที่ระบุข้างต้น

โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้ใน หัวข้อ 6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

## 2.1.2 การตลาดและการแข่งขัน

### 2.1.2.1 ลักษณะลูกค้าและกลุ่มเป้าหมาย

ด้วยจุดเด่นของรถไฟฟ้าบีทีเอส ไม่ว่าจะเป็นความเร็ว ตรงต่อเวลา สะอาด มีความปลอดภัยสูง อัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม รวมถึงเส้นทางที่ผ่านจุดสำคัญในย่านศูนย์กลางของธุรกิจการค้า จึงทำให้เป็นที่ยอมรับว่ารถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นผู้นำในระบบการเดินทางที่มีคุณภาพและเป็นส่วนหนึ่งในชีวิตประจำวันของคนกรุงเทพฯ ดังนั้นกลุ่มเป้าหมายหรือลูกค้าของรถไฟฟ้าบีทีเอส จึงมีหลากหลาย ซึ่งรถไฟฟ้าบีทีเอสได้อำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับผู้โดยสารทุกท่าน ตามรูปแบบการใช้ชีวิตประจำวันของผู้โดยสารไม่ว่าจะเดินทางไปทำงาน เรียนหนังสือ ติดต่อธุรกิจ ประชุม สัมมนาต่าง ๆ รวมถึงเพื่อการท่องเที่ยว จัปจ่ายซื้อของ รับประทานอาหารและพักผ่อน ตามห้างสรรพสินค้า โรงแรมชั้นนำ หรือสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ ซึ่งอยู่ตามเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส แต่อย่างไรก็ตามกลุ่มเป้าหมายของรถไฟฟ้าบีทีเอส ยังสามารถแยกแยะ จากการสำรวจความพึงพอใจประจำปีได้พอสังเขป ดังนี้

#### ■ ลักษณะทางกายภาพ

จากผลการสำรวจปี 2556 โดยสวนดุสิตโพล ซึ่งอาศัยผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสที่เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 2,835 คน สามารถแบ่งกลุ่มผู้โดยสารตามเพศ อายุ การศึกษา อาชีพ รายได้ และข้อมูลเศรษฐกิจสังคมของผู้เดินทาง ได้ดังนี้

ข้อมูล		จำนวน (คน)	ร้อยละ
เพศ	ชาย	832	29.35
	หญิง	2,003	70.65
	รวม	2,835	100
ข้อมูล		จำนวน (คน)	ร้อยละ
อายุ	ต่ำกว่า 15 ปี	127	4.48
	16-20 ปี	574	20.25
	21-25 ปี	543	19.15
	26-30 ปี	424	14.96
	31-40 ปี	583	20.56
	41 ปีขึ้นไป	576	20.32
	ไม่แสดงความคิดเห็น	8	0.28
	รวม	2,835	100
ข้อมูล		จำนวน (คน)	ร้อยละ
การศึกษา	ประถมศึกษา	69	2.43
	มัธยมตอนต้น	184	6.49
	มัธยมตอนปลาย/ปวช.	525	18.52
	ปวส./อนุปริญญา	133	4.69
	ปริญญาตรี	1,494	52.7
	สูงกว่าปริญญาตรี	418	14.74
	ไม่แสดงความคิดเห็น	12	0.42
	รวม	2,835	100

ข้อมูล		จำนวน (คน)	ร้อยละ
อาชีพ	นักเรียน/นักศึกษา	938	33.09
	พนักงานบริษัท	1,109	39.12
	ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	248	8.75
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	266	9.38
	รับจ้างทั่วไป	128	4.51
	แม่บ้าน	73	2.57
	อื่น ๆ เช่น เกษียณอายุ ว่างาน	46	1.62
	ไม่แสดงความคิดเห็น	27	0.95
รวม		2,835	100
ข้อมูล		จำนวน (คน)	ร้อยละ
รายได้ต่อเดือน	ไม่เกิน 10,000 บาท	494	17.43
	10,001-20,000 บาท	712	25.11
	20,001-30,000 บาท	446	15.73
	30,001-40,000 บาท	297	10.48
	40,001-50,000 บาท	136	4.8
	มากกว่า 50,000 บาท	240	8.47
	ไม่มีรายได้	374	13.19
	ไม่แสดงความคิดเห็นเรื่องรายได้	136	4.8
รวม		2,835	100
ข้อมูล		จำนวน (คน)	ร้อยละ
ข้อมูลเศรษฐกิจสังคมของผู้เดินทาง			
	รถยนต์ส่วนตัว	972	34.29
	รถจักรยานยนต์	126	4.44
	รถจักรยาน	87	3.07
	ไม่มี	1,556	54.89
	มีทั้งรถยนต์ส่วนตัวและรถจักรยานยนต์	41	1.45
	มีทั้งรถยนต์ส่วนตัวและรถจักรยาน	22	0.78
	มีทั้งรถจักรยานยนต์และรถจักรยาน	10	0.35
	มีทั้งรถยนต์ส่วนตัว รถจักรยานยนต์ และรถจักรยาน	21	0.74
รวม		2,835	100

#### ▪ พฤติกรรมและความถี่ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

จากผลการสำรวจปี 2556 โดยสวนดุสิตโพล ซึ่งอาศัยผู้ให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 2,835 คน เมื่อพิจารณาพฤติกรรมและความถี่ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส พบว่าผู้โดยสารใช้บริการมากที่สุด 4-5 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 33.78 รองลงมาคือ 6-7 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 23.06 และ 2-3 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 21.80 นอกจากนั้น ยังมีกลุ่มเป้าหมายที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสน้อยกว่า 1-2 ครั้งต่อสัปดาห์ ร้อยละ 7.04 และนาน ๆ ครั้ง ร้อยละ 6.08 และไม่แน่นอนอีกร้อยละ 2.26

นอกจากนี้ ยังพบว่ากลุ่มอาชีพนักเรียน/นักศึกษา กลุ่มพนักงานบริษัท กลุ่มข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ และกลุ่มแม่บ้าน ใช้บริการ 4-5 วัน ต่อสัปดาห์มากที่สุด ส่วนกลุ่มเจ้าของธุรกิจ/ค้าขาย และรับจ้าง ใช้บริการรถไฟฟ้า 2-3 วัน ต่อสัปดาห์มากที่สุด

### 2.1.2.2 กลยุทธ์ทางการตลาด

#### ■ การเพิ่มศักยภาพของบีทีเอสซีในการให้บริการลูกค้าและการเพิ่มจำนวนผู้โดยสาร

บีทีเอสซีมุ่งที่จะเพิ่มศักยภาพในการให้บริการลูกค้าและการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารด้วยการเพิ่มตู้โดยสาร เนื่องจากบีทีเอสซีคาดว่าจำนวนผู้โดยสารจะยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะเมื่อมีการเปิดส่วนต่อขยายในอนาคต (ไม่ว่าจะดำเนินงานโดยบีทีเอสซีหรือไม่ก็ตาม) ทั้งจากเส้นทางให้บริการเดิมและจากส่วนเชื่อมต่อไปยังจุดหมายปลายทางต่าง ๆ ตลอดเส้นทางที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ บีทีเอสซีได้เพิ่มตู้โดยสารอีกหนึ่งตู้ในขบวนรถไฟฟ้าขนาด 3 ตู้โดยสารทั้ง 35 ขบวน ซึ่งจากเดิมที่ขบวนรถไฟฟ้าให้บริการเป็นขนาด 3 ตู้โดยสาร จำนวน 35 ขบวน และขนาด 4 ตู้โดยสาร จำนวน 12 ขบวน ปัจจุบัน รถไฟฟ้าที่ให้บริการปรับเปลี่ยนเป็นรถไฟฟ้าแบบ 4 ตู้ต่อขบวนทั้งหมดแล้ว นอกจากนี้ บีทีเอสซียังได้สั่งซื้อขบวนรถไฟฟ้าขนาด 4 ตู้โดยสารอีก 5 ขบวน จากซีอาร์ซี ซึ่งได้รับมอบขบวนรถไฟฟ้าใหม่ทั้งหมดในเดือนธันวาคม 2556 โดยในอนาคต บีทีเอสซีก็จะยังมีการสั่งซื้อขบวนรถไฟฟ้าและตู้โดยสารเพิ่มเติมเพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

บีทีเอสซียังคงเพิ่มจุดเชื่อมต่อกับอาคารต่าง ๆ ตลอดเส้นทางระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก โดยเจ้าของอาคารจะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายก่อสร้างและการดูแลรักษาทางเชื่อม และได้พัฒนาการให้บริการการออกตั๋วร่วมโดยบีเอสเอสซึ่งเป็นบริษัทย่อย ภายใต้ชื่อบัตร “rabbit” ซึ่งสามารถใช้เพื่อการชำระราคาสินค้าด้วยบัตรอิเล็กทรอนิกส์ตามร้านค้าที่ร่วมรับบัตรนี้ ระบบการออกตั๋วร่วมจะทำให้บัตรใบเดียวสามารถนำไปใช้ชำระค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนหลายประเภทที่แตกต่างกัน โดยในปัจจุบัน บัตร rabbit สามารถใช้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส รถโดยสารด่วนพิเศษ BRT และในอนาคตจะสามารถใช้กับเครือข่ายระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ ซึ่งบีทีเอสซีเชื่อว่าจะเพิ่มความสะดวกสบายให้แก่ผู้โดยสารและจะส่งผลให้มีการใช้รถไฟฟ้าบีทีเอสมากขึ้น นอกจากนี้ การนำสมาร์ตการ์ดมาใช้ นอกจากจะช่วยเพิ่มความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าแล้ว ยังทำให้การบริหารค่าใช้จ่ายของบีทีเอสซีมีประสิทธิภาพดีขึ้น เนื่องจากระบบที่ใช้กับสมาร์ตการ์ดดังกล่าวไม่ต้องมีการบำรุงรักษามากเท่ากับระบบบัตรแม่เหล็กที่บีทีเอสซีใช้อยู่

#### ■ การเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน

แม้ว่าบีทีเอสซีจะมีประสิทธิภาพและความสามารถในการรักษาระดับต้นทุนในการดำเนินการ (Operational Leverage) บีทีเอสซีก็ยังคงหาทางที่จะเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมถึงการบำรุงรักษาระบบที่มีความสำคัญต่าง ๆ ด้วยตนเองแทนที่จะใช้บริการบุคคลภายนอก เพื่อให้มั่นใจว่าบุคลากรของบีทีเอสซีจะได้รับการถ่ายทอดความรู้จากผู้ขาย และเป็นการเพิ่มศักยภาพการบริหารต้นทุนการบำรุงรักษา

บีทีเอสซีได้เข้าทำการบำรุงรักษาระบบไฟฟ้าและเครื่องกลที่สำคัญ ซึ่งรวมถึงระบบการเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติในปี 2548 และระบบ TETRA train radio ที่ได้รับการปรับปรุงในปี 2553 และได้บำรุงรักษาขบวนรถไฟฟ้าใหม่จำนวน 12 ขบวน ที่ได้ซื้อจากซีอาร์ซี (ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry Group Corp. ซึ่งเป็นบริษัทผลิตรถไฟและรถไฟฟ้าชั้นนำในประเทศจีน) ด้วยตนเอง นอกจากนี้ บีทีเอสซีอาจจะพิจารณาทำการบำรุงรักษาขบวนรถไฟฟ้าจำนวน 35 ขบวน และระบบไฟฟ้าและเครื่องกลอื่นๆ หลังจากสัญญาซ่อมบำรุงที่มีกับซีเมนส์หมดอายุลงในเดือนธันวาคม 2557 ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นกับบีทีเอสซีและความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้น

## ■ การยกระดับความปลอดภัยของผู้โดยสารที่สถานีรถไฟฟ้า

บีทีเอสซีได้ดำเนินการให้วิศวกรทำการติดตั้งประตูชานชาลาอัตโนมัติ (Half Height Platform Screen Door) ในสถานีที่มีจำนวนผู้ให้บริการมากและหนาแน่น จำนวน 9 สถานี ได้แก่ อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ พญาไท สยาม ชิดลม อโศก พร้อมพงษ์ อ่อนนุช ศาลาแดง และช่องนนทรี ทั้งนี้ เพื่อลดความเสี่ยงต่ออันตรายที่อาจเกิดกับผู้โดยสารที่รอขบวนรถไฟฟ้าอยู่บนชานชาลา โดยระบบประตูชานชาลาอัตโนมัตินี้ได้มีการออกแบบให้เชื่อมโยงกับระบบควบคุมบนขบวนรถไฟฟ้า เพื่อให้มีการเปิดและปิดพร้อม ๆ กัน และป้องกันไม่ให้ขบวนรถไฟฟ้าเคลื่อนที่ในกรณีที่มีเหตุขัดข้องที่มีผลต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร

## ■ ความตระหนักและห่วงใยต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

จากการต่อขยายเส้นทางระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส รวมถึงการขยายตัวและเติบโตของย่านธุรกิจและชุมชนตลอดเส้นทาง ทำให้บีทีเอสซีมีความตระหนักและใส่ใจในสิ่งแวดล้อมของระบบรถไฟฟ้ามากขึ้น บีทีเอสซีจึงได้จัดทำระบบจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2004 ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาองค์กรให้ก้าวหน้าและเป็นที่ยอมรับในเชิงพาณิชย์และทางสังคม โดยทำการกำหนดนโยบายสิ่งแวดล้อม จัดทำวัตถุประสงค์ เป้าหมาย ขั้นตอนการดำเนินงาน และวิธีปฏิบัติงานต่าง ๆ ด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งควบคุมและแก้ไขปัญหาดังกล่าว อันอาจจะส่งผลกระทบต่อตลอดจนพัฒนาความคิดและกระบวนการไปสู่ระบบปฏิบัติการอย่างเป็นรูปธรรม และต่อเนื่องต่อไป จนได้ผ่านการรับรองระบบจากบริษัท บูโร เวกริทัส เซอทิฟิเคชั่น (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นหน่วยงานผู้ให้การรับรองจากภายนอกเป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 2 เมษายน 2557

### 2.1.2.3 สภาพการแข่งขันภายในอุตสาหกรรมขนส่งมวลชน

ข้อมูลและเนื้อหาทั้งหมดในส่วนนี้ (ทั้งที่เป็นจริง ที่เป็นการประมาณการ และการคาดการณ์) ไม่เพียงแต่เฉพาะที่เกี่ยวข้องกับอุปสงค์ ความสามารถ จำนวนผู้โดยสาร จำนวนเที่ยว และส่วนแบ่งตลาดนั้นมาจากเอกสารที่เปิดเผยต่อสาธารณะ เอกสารของทางราชการ และเอกสารซึ่งมีแหล่งที่มาจากภาคอุตสาหกรรม บีทีเอสซีไม่รับรองความถูกต้องของเนื้อหาของข้อมูลนี้ แหล่งข้อมูลเหล่านี้จัดทำขึ้นบนสมมติฐานทางเศรษฐศาสตร์และสมมติฐานอื่นๆ ซึ่งอาจพิสูจน์ได้ว่าไม่ถูกต้อง ข้อมูลภาวะอุตสาหกรรมบางส่วนซึ่งปรากฏอยู่ในส่วนนี้ เป็นการประมาณการโดยปราศจากการรับรองยืนยันอย่างเป็นทางการจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ในประเทศ

## ■ ภาพรวมของการขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพมหานคร

*โครงข่ายในปัจจุบันนอกจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักและส่วนต่อขยาย*

### ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT

รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT เป็นระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนใต้ดินระบบแรกของประเทศไทย และเริ่มเปิดให้ดำเนินการอย่างเป็นทางการในวันที่ 3 กรกฎาคม 2547 เส้นทางของระบบรถไฟฟ้าใต้ดินคิดเป็นระยะทาง 20 กิโลเมตร โดยมีสถานีตลอดสายจำนวนทั้งสิ้น 18 สถานี เริ่มตั้งแต่สถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพงไปจนถึงบางซื่อ ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ให้บริการโดยขบวนรถไฟฟ้าขนาด 3 ตู้โดยสารจำนวน 19 ขบวน ซึ่งสามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารสูงสุดเท่ากับ 123.2 ล้านเที่ยว และ 122.9 ล้านเที่ยว ในปี 2555 และปี 2556 ตามลำดับ ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ให้บริการ

ผู้โดยสารคิดเป็นร้อยละ 65.4 และร้อยละ 70.3 ของจำนวนผู้โดยสารที่ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT สามารถรองรับได้ใน ปี 2555 และปี 2556 ตามลำดับ ระบบส่งต่อผู้โดยสารของระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ประกอบด้วยระบบขนส่งหลายรูปแบบ เช่น ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสและรถโดยสารประจำทาง ในปี 2555 และ ปี 2556 ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ได้ให้บริการผู้โดยสารจำนวนทั้งสิ้น 80.6 ล้านเที่ยว 86.4 ล้านเที่ยว ตามลำดับ ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT มีสถานีเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสจำนวนทั้งสิ้น 3 สถานี ได้แก่ สถานีศาลาแดง สถานีโอโศก และสถานีหมอชิต

ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ดำเนินงานโดยบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บีเอ็มซีแอล”) แต่เพียงผู้เดียว ภายใต้สัญญาสัมปทานกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) โดยเป็นผู้ดำเนินงานแต่เพียงผู้เดียวของโครงข่ายระบบรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน) สัมปทานดังกล่าวประกอบด้วยสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ในปัจจุบัน และสิทธิในการบริหารจัดการพื้นที่ในเชิงพาณิชย์และพื้นที่โฆษณาภายในระบบเป็นระยะเวลา 25 ปี ซึ่งสิ้นสุดในปี 2572 โดย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นผู้รับผิดชอบการลงทุนงานก่อสร้างโครงสร้าง ในขณะที่บีเอ็มซีแอลรับผิดชอบงานระบบไฟฟ้าและวิศวกรรม และลงทุนในการซื้อขบวนรถ ภายใต้สัญญาสัมปทาน บีเอ็มซีแอลต้องจ่ายส่วนแบ่งรายได้ค่าโดยสารและรายได้จากการประกอบธุรกิจ ในอัตราร้อยละตามที่ได้กำหนดไว้ รวมทั้งค่าธรรมเนียมรายปีให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

#### ระบบรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport Link)

รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (“แอร์พอร์ต ลิงก์”) เป็นระบบขนส่งระบบหนึ่งซึ่งเชื่อมต่อระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปจนถึงสถานีพญาไทซึ่งตั้งอยู่ในใจกลางกรุงเทพมหานคร โดยมีระยะทางรวมทั้งสิ้น 28.5 กิโลเมตร และเป็นรางยกระดับเหนือทางรถไฟสายภาคตะวันออกเดิม มีสถานีใต้ดินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) เป็นเจ้าของและดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต ลิงก์ สายสีแดง โดยระบบรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต ลิงก์ สายสีแดง เริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 โดยให้บริการ 2 เส้นทาง ได้แก่ รถไฟฟ้าส่วนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-มักกะสัน (Makkasan Express Line) ซึ่งใช้เวลาในการเดินทางเพียง 15 นาทีโดยไม่มีการหยุดจอดระหว่างสถานีมักกะสันกับสถานีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รถไฟฟ้าส่วนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-พญาไท (Phaya Thai Express Line) ซึ่งใช้เวลาในการเดินทางเพียง 17 นาทีโดยไม่มีการหยุดจอดระหว่างสถานีพญาไทกับสถานีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และรถไฟฟ้าธรรมดา (City Line) ซึ่งใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 30 นาทีโดยหยุดจอดรับผู้โดยสารรายทางทั้งหมด 8 สถานีตั้งแต่สถานีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจนถึงสถานีพญาไท ระบบรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต ลิงก์ สายสีแดง เชื่อมต่อโดยตรงกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักโดยมีทางเดินเชื่อมต่อกับสถานีพญาไท

#### แผนการขยายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

กระทรวงคมนาคมโดยสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้จัดทำแผนการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้า 10 สายทาง และเร่งประกวดราคาก่อสร้างให้ได้ครบ 10 สาย ภายใน 4 ปี (พ.ศ. 2554-2558) เพื่อเปิดให้บริการขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ระยะทางรวม 410 กิโลเมตร ภายในปี 2562 และเพิ่มเป็น 464 กิโลเมตร ภายหลังปี 2562 สรุปรายละเอียดดังนี้



โครงการ	ระยะทาง (กม.)	เปิด บริการ	ระหว่าง ก่อสร้าง	ประกวดราคาให้ได้ภายใน ๔ ปี (๒๕๕๕-๒๕๕๘)				ระยะ ต่อไป (หลังปี ๒๕๖๒)	เปิดบริการ (พ.ศ.)
				ระหว่าง ประกวด ราคา	ประกวด ราคาภายใน ปี ๒๕๕๖	ประกวด ราคาภายใน ปี ๒๕๕๗	ประกวด ราคาภายใน ปี ๒๕๕๘		
๑. สายสีแดงเข้ม	๘๐.๘								
บางซื่อ-รังสิต	๒๖.๓		✓						๒๕๕๙
รังสิต-ธรรมศาสตร์	๑๐.๐				✓				๒๕๖๑
บางซื่อ-หัวลำโพง (Missing Link/MSL)	๖.๕				✓				๒๕๖๐
หัวลำโพง-บางบอน	๑๘.๐							✓	ภายใน ๒๕๗๒
บางบอน-มหาชัย	๒๐.๐							✓	ภายใน ๒๕๗๒
๒. สายสีแดงอ่อน	๕๔.๐								
บางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน (MSL)	๙.๐				✓				๒๕๖๐
มักกะสัน-หัวหมาก (MSL)	๑๐.๐				✓				๒๕๖๐
บางซื่อ-ตลิ่งชัน	๑๕.๐	✓							๒๕๕๕
ตลิ่งชัน-ศาลายา	๑๔.๐				✓				๒๕๖๑
ตลิ่งชัน-ศิริราช	๖.๐				✓				๒๕๕๘
๓. Airport Rail Link	๕๐.๓								
พญาไท-มักกะสัน-สุวรรณภูมิ	๒๘.๕	✓							๒๕๕๓
บางซื่อ-พญาไท	๗.๙				✓				๒๕๕๙
ดอนเมือง-บางซื่อ	๑๓.๙				✓				๒๕๖๐
๔. สายสีเขียวเข้ม	๖๖.๕								
หมอชิต-อ่อนนุช (BTS)	๑๖.๕	✓							๒๕๔๒
หมอชิต-สะพานใหม่	๑๑.๔				✓				๒๕๖๐
สะพานใหม่-คูคต	๗				✓				๒๕๖๐
คูคต-ลำลูกกา	๖.๕							✓	ภายใน ๒๕๗๒
อ่อนนุช-แบริ่ง	๕.๓	✓							๒๕๕๔
แบริ่ง-สมุทรปราการ	๑๒.๘		✓						๒๕๖๐
สมุทรปราการ-บางปู	๗.๐				✓				๒๕๖๐
๕. สายสีเขียวอ่อน	๑๕.๕								
สนามกีฬา-สะพานตากสิน (BTS)	๗	✓							๒๕๔๒
สะพานตากสิน-ถนนตากสิน	๒.๒	✓							๒๕๕๒
ถนนตากสิน-บางหว้า	๕.๓		✓						๒๕๕๕
สนามกีฬาแห่งชาติ-ยศเส	๑.๐							✓	ภายใน ๒๕๗๒

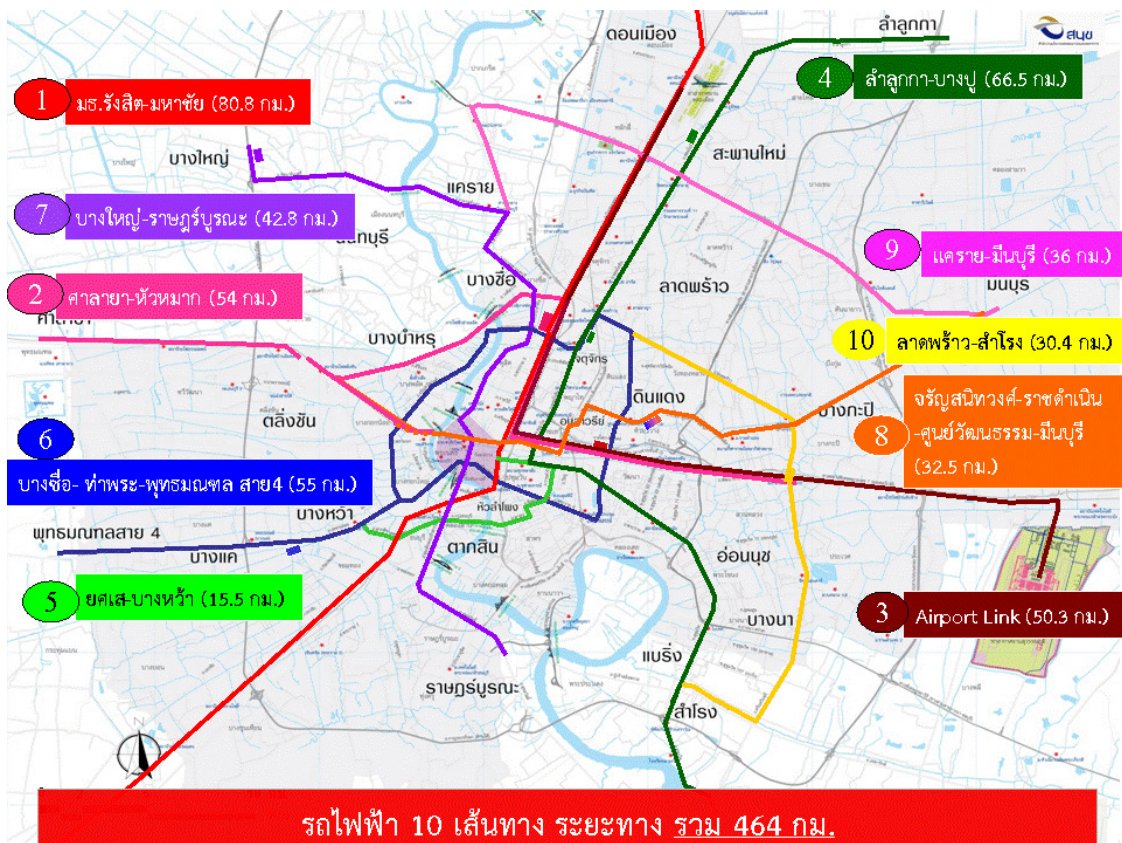
โครงการ	ระยะทาง (กม.)	เปิด บริการ	ระหว่าง ก่อสร้าง	ประมาณราคาให้ได้ภายใน ๔ ปี (๒๕๕๕-๒๕๕๘)				ระยะ ต่อไป (หลังปี ๒๕๖๒)	เปิดบริการ (พ.ศ.)
				ระหว่าง ประมาณ ราคา	ประมาณ ราคาภายใน ปี ๒๕๕๖	ประมาณ ราคาภายใน ปี ๒๕๕๗	ประมาณ ราคาภายใน ปี ๒๕๕๘		
๗. สายสีม่วง	๔๒.๘								
บางใหญ่-บางซื่อ	๒๓.๐		✓						๒๕๕๘
บางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ	๑๙.๘					✓			๒๕๖๒
๘. สายสีส้ม	๓๒.๕								
จรัญสนิทวงศ์-ศูนย์วัฒนธรรม	๑๒.๕					✓			๒๕๖๒
ศูนย์วัฒนธรรม-บางกะปิ	๙.๐					✓			๒๕๖๑
บางกะปิ-มีนบุรี	๑๑.๐					✓			๒๕๖๑
๙. สายสีชมพู	๓๖.๐								
แคราย-ปากเกร็ด-มีนบุรี						✓			๒๕๖๐
๑๐. สายสีเหลือง	๓๐.๔								
ลาดพร้าว-พัฒนาการ-สำโรง						✓			๒๕๖๒
ระยะทางรวม	๔๖๔	๙๔.๗	๙๔	-	๑๕๘.๗	๖๒.๗	-	๕๓.๕	

หมายเหตุ : ✓ แผนดำเนินโครงการรถไฟฟ้า ๑๐ สายทาง (ภายหลังประชุมร่วมระหว่างหน่วยงาน เมื่อวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๕๕) ของ รฟท. (เมษายน ๒๕๕๕) และ รฟม. (แผนปรับปรุงครั้งที่ ๕ : มีนาคม ๒๕๕๕)

\* เป็นโครงการที่ล่าช้าจากแผนประมาณราคาปี ๒๕๕๕ จึงเลื่อนมาประมาณราคาในปี ๒๕๕๖

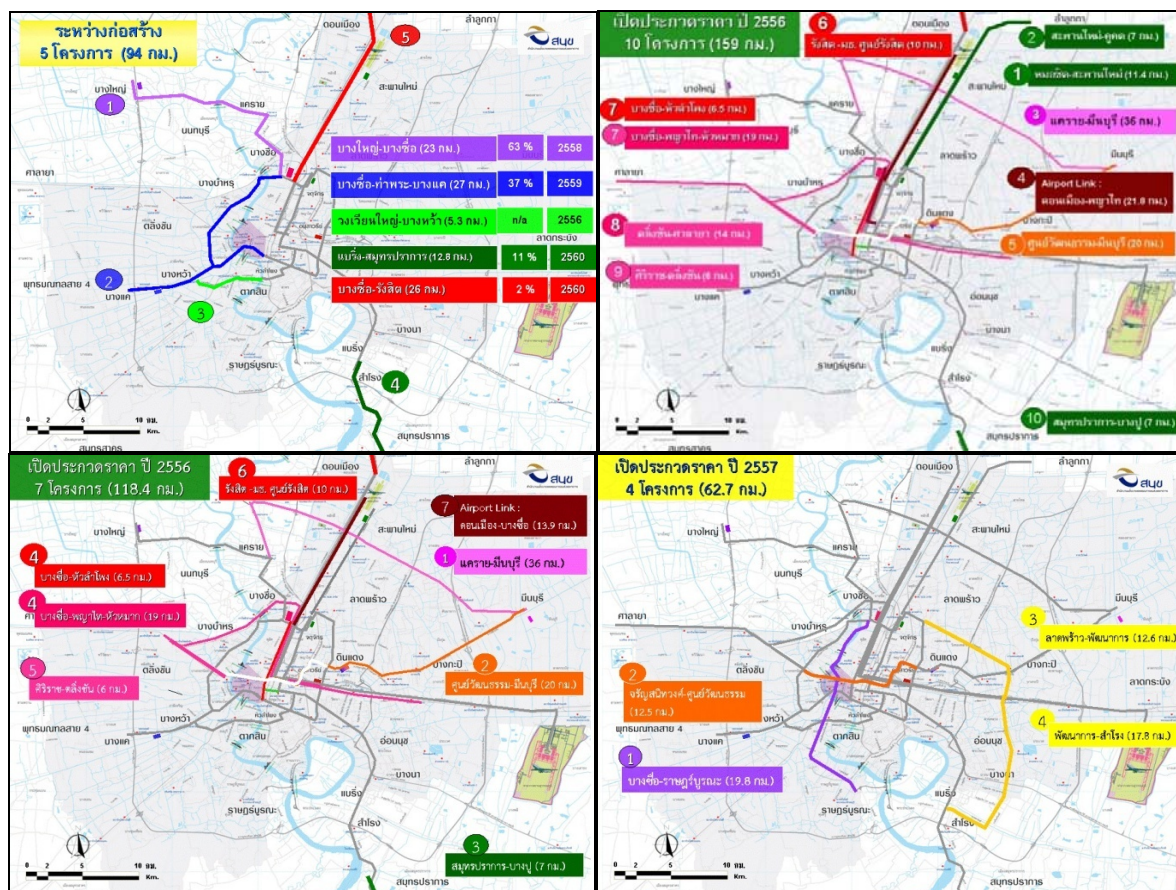
ที่มา : แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554 – 2558 (ฉบับปรับปรุง) ([http:// mot.go.th](http://mot.go.th))

ผังโครงข่ายรถไฟฟ้า 10 เส้นทาง ระยะทางรวม 464 กิโลเมตร





ความคืบหน้าการดำเนินงานระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (รูปและข้อมูลจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)) สำหรับโครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 5 โครงการ (ระยะทาง 94.1 กิโลเมตร) โครงการที่เปิดประกวดราคาปี 2556 10 โครงการ (ระยะทาง 159 กิโลเมตร) โครงการที่เปิดประกวดราคาปี 2556 7 โครงการ (ระยะทาง 118.4 กิโลเมตร) และโครงการที่เปิดประกวดราคาปี 2557 4 โครงการ (ระยะทาง 62.7 กิโลเมตร) เป็นดังนี้



■ **โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางของกรุงเทพฯ ในปัจจุบัน อยู่ในสถานะที่ค่อนข้างไม่สมบูรณ์**

ระบบขนส่งมวลชนทางรางได้รับการยอมรับว่าเป็นระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพสำหรับระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง มีความน่าเชื่อถือ และความปลอดภัย และย่นระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง อีกทั้งเป็นระบบขนส่งที่ใช้กันโดยทั่วไปในประเทศที่พัฒนาแล้ว อย่างไรก็ตาม เนื่องจากระบบขนส่งทางรางในประเทศไทยได้รับการพัฒนาอย่างสมบูรณ์ก่อนระบบขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพฯ ระบบขนส่งมวลชนทางรางในประเทศไทยจึงอยู่ในสภาพที่ไม่สมบูรณ์และครอบคลุมพื้นที่มากกว่า (พิจารณาโดยเปรียบเทียบระยะทางของระบบขนส่งมวลชนทางรางต่อประชากร 1 ล้านคน) โดยถึงแม้ว่าจะมีการลงทุนพัฒนาโครงการการให้บริการรถไฟฟ้าทั้งบนดินและใต้ดินมากกว่า 10 ปีแล้ว กรุงเทพฯ ก็ยังคงมีระยะทางของระบบขนส่งมวลชนทางรางที่ต่ำมากเมื่อเทียบกับระบบขนส่งมวลชนทางรางของโตเกียว สิงคโปร์ และฮ่องกง ซึ่งแสดงให้เห็นว่าอัตราการเข้าถึงบริการระบบขนส่งมวลชนทางรางของประชากรในกรุงเทพฯ ยังคงต่ำมาก ดังนั้นโอกาสในการขยายระบบขนส่งมวลชนทางรางให้เทียบเท่าหรือสอดคล้องกับมาตรฐานของประเทศดังกล่าวยังคงมีสูง

## ■ ระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ ในกรุงเทพฯ

หากพิจารณารูปแบบการเดินทางของประชาชนกรุงเทพฯ อาจแบ่งออกได้เป็น 2 รูปแบบหลัก ๆ ได้แก่ การเดินทางโดยยานพาหนะส่วนบุคคลและการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ ทั้งนี้ ระบบขนส่งสาธารณะหลักที่จัดอยู่ในบริการขนส่งมวลชน ซึ่งรองรับการเดินทางของประชาชนในกรุงเทพฯ ในปัจจุบันยังคงเป็นรถโดยสารประจำทาง

ในอดีตที่ผ่านมากระทั่งถึงปัจจุบัน การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑลค่อนข้างจะมีข้อจำกัด เนื่องจากต้องใช้เส้นทางถนนในการสัญจรร่วมกับรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งต้องเผชิญกับสภาพการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน

หากพิจารณาการเพิ่มระยะทางของถนนในเขตกรุงเทพฯ พบว่า ตั้งแต่ปี 2548 จำนวนระยะทางของถนนในกรุงเทพฯ มิได้มีการเพิ่มเติมอย่างมีนัยสำคัญ ในทางกลับกันจำนวนรถที่จดทะเบียนในกรุงเทพฯ กลับเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2549 จากความแตกต่างระหว่างอุปสงค์ของผู้ใช้ระบบคมนาคมที่พึ่งพาถนนและอุปทานของถนนในกรุงเทพฯ ทำให้ปัญหาการจราจรทวีคูณขึ้น ซึ่งปัจจัยดังกล่าวเป็นปัจจัยที่สำคัญในการช่วยให้จำนวนผู้โดยสารของรถไฟฟ้าบีทีเอสสามารถเพิ่มขึ้นได้ในอนาคต ตามการเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้เดินทางที่หันมาใช้ทางเลือกที่รวดเร็วและสะดวกขึ้น

จำนวนและอัตราการเติบโตของรถที่จดทะเบียนในกรุงเทพฯ ในปี								
หน่วย : คัน	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556
รถที่จดทะเบียน	5,557,111	5,715,078	5,911,696	6,103,719	6,444,631	6,849,213	7,523,381	8,216,859
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	13.4	2.8	3.4	3.2	5.6	6.3	9.8	9.2

ที่มา: ฝ่ายสถิติ กลุ่มวิชาการและวางแผน สำนักจัดระบบการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก

การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางยังต้องเผชิญกับสภาพการจราจรที่ติดขัดมากขึ้นโดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ระบบขนส่งประเภทรถประจำทาง ขสมก. ในเขตกรุงเทพฯ จึงมีอัตราความเร็วเฉลี่ยอยู่ในเกณฑ์ต่ำ จำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางรวมลดลงจาก 1.7 ล้านคนต่อวัน ในปี 2550 เป็น 1.0 ล้านคนต่อวันในปี 2555 หรือลดลงกว่าร้อยละ 44.9

จำนวน และ อัตราการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันในเขตกรุงเทพฯ ในปี						
หน่วย : คนต่อวัน	2550	2551	2552	2553	2554	2555
รถโดยสาร ขสมก.ธรรมดา	932,947	894,937	505,639	480,353	482,655	413,019
รถโดยสาร ขสมก.ปรับอากาศ	747,805	708,241	607,717	568,090	544,485	559,951
รวมรถโดยสารประจำทาง	1,680,752	1,603,178	1,113,356	1,048,444	1,027,140	972,970
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	(4.8)	(4.6)	(30.6%)	(5.8%)	(2.0%)	(5.3%)

ที่มา: สำหรับปี 2549-2555 กระทรวงคมนาคม โดยนำข้อมูลมาเฉลี่ยตามจำนวนวันปฏิทินซึ่งเท่ากับ 365 วันต่อปี

ในขณะที่จำนวนผู้โดยสารของรถโดยสารประจำทางลดลงนั้น จำนวนผู้ใช้บริการที่เลือกใช้บริการคมนาคมในระบบเดินทางที่ใหม่กว่า และมีความสะดวกสบายมากขึ้น เช่น ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน และระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส กลับมีผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

จำนวนและอัตราการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันในปี							
หน่วย:คนต่อวัน	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556
รถไฟฟ้าใต้ดินMRT	164,507	170,279	174,657	177,884	189,310	220,225	236,811
อัตราการเติบโต(ร้อยละ)	3.9	3.5	2.6	1.8	6.4	16.3	7.5
รถไฟฟ้าบีทีเอส <sup>(1)(2)</sup>	363,737	372,438	395,873	406,797	500,085	554,654	608,692
อัตราการเติบโต(ร้อยละ)	(4.2)	2.4	6.3	2.8	22.9	10.9	9.7

ที่มา: ข้อมูลจากบีเอ็มซีแอลและบีทีเอสซี

(1) นับรวมทั้งผู้โดยสารที่ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักและส่วนต่อขยาย

(2) นับจำนวนผู้โดยสารตามรอบปีบัญชีของบีทีเอสซี (ตั้งแต่ 1 เมษายน ถึง 31 มีนาคม) โดยปี 2550 หมายถึงปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2551 และ ปี 2556 หมายถึง ปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2557

#### ■ การเพิ่มขึ้นของรายได้ทำให้ผู้โดยสารสามารถใช้บริการการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น

แม้ว่าโครงข่ายการขนส่งทางรางเป็นรูปแบบการขนส่งที่รวดเร็วและน่าเชื่อถือ ค่าโดยสารของการขนส่งทางรางค่อนข้างสูงกว่าค่าโดยสารของการขนส่งในรูปแบบอื่น ตัวอย่างเช่น รถโดยสารประจำทางธรรมดาแบบไม่มีเครื่องปรับอากาศของ ขสมก. มีอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำอยู่ที่ 6.50 บาท สำหรับเส้นทางส่วนใหญ่ภายในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และรถโดยสารประจำทางแบบมีเครื่องปรับอากาศของ ขสมก. มีอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำอยู่ที่ 10 บาท โดยค่าโดยสารจะเพิ่มขึ้นไปตามระยะทางการเดินทาง ในขณะที่โครงข่ายการขนส่งทางรางมีอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำที่ 15 บาท โดยค่าโดยสารจะเพิ่มขึ้นไปตามระยะทางการเดินทาง

ในช่วงระหว่างปี 2547 ถึง ปี 2556 ระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะรถโดยสารประจำทางธรรมดาหรือปรับอากาศ มีการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าโดยสารไม่มากนัก ถึงแม้ว่าราคาน้ำมันได้ปรับตัวสูงขึ้นแต่ทางรัฐบาลได้ออกมาตรการเพื่อตรึงราคาค่าโดยสารโดยการแบกรับต้นทุนค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้นผ่านเงินสนับสนุน ดังนั้นอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนส่วนใหญ่จึงไม่ได้มีการปรับอัตราขึ้นมากนัก ค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ ณ ปัจจุบัน (วันที่ 30 เมษายน 2557) สามารถสรุปได้ดังตารางข้างล่าง

อัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ		
ประเภท	อัตราค่าโดยสาร (บาท)	หมายเหตุ
รถมินิบัส	6.50	ราคาเดียวตลอดสาย
รถสองแถว	7.00	ราคาเดียวตลอดสาย
รถธรรมดา ครีม-แดง	6.50	ราคาเดียวตลอดสาย
รถธรรมดา บริการทั้งคืน	8.00	ราคาเดียวตลอดสาย
รถธรรมดา ขาว – น้ำเงิน	7.50	ราคาเดียวตลอดสาย
รถทางด่วน ครีม – แดง	8.50	ราคาเดียวตลอดสาย
รถทางด่วน ขาว – น้ำเงิน	9.50	ราคาเดียวตลอดสาย
รถโดยสารปรับอากาศ ครีม – น้ำเงิน	10.00 – 18.00	ราคาตามระยะทาง
รถปรับอากาศ (ยูโร II)	11.00 – 23.00	ราคาตามระยะทาง
รถแท็กซี่	≥ 35.00	เริ่มต้นที่ 35 บาท สำหรับระยะทาง 1 กิโลเมตรแรก หลังจากนั้นคิดตามระยะทาง
รถไฟฟ้าบีทีเอส	15.00 – 42.00	เริ่มที่ 15 บาท และเพิ่มขึ้นตามจำนวนสถานี
รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT	16.00 – 40.00	เริ่มที่ 16 บาท และเพิ่มขึ้นตามจำนวนสถานี

ที่มา: ข้อมูลจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ บีเอ็มซีแอล และบีทีเอสซี

อย่างไรก็ดี ในช่วงสองถึงสามทศวรรษที่ผ่านมา ประเทศไทยมีความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก เนื่องจากประเทศไทยได้เปลี่ยนผ่านจากระบบเศรษฐกิจที่อาศัยภาคเกษตรกรรมเป็นหลักมาเป็นระบบเศรษฐกิจที่อาศัย การให้บริการและการส่งออกเป็นหลัก จากข้อมูลของธนาคารโลก ผลผลิตมวลรวมในประเทศต่อหัว (GDP per capita) ที่แท้จริงของประเทศไทย เพิ่มขึ้นในอัตราการเติบโตรวมอยู่ที่ร้อยละ 2.9 จากปี 2555 นอกจากนี้ จากข้อมูลของสำนักงาน คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักทะเบียนกลาง กรมการปกครอง ในปี 2556 กรุงเทพมหานคร มีประชากรคิดเป็นร้อยละ 8.8 ของประชากรทั้งหมดของประเทศ และมีผลผลิตมวลรวมจังหวัดต่อหัว (gross provincial product per capita) สำหรับกรุงเทพมหานคร อยู่ที่ประมาณ 436,479 บาท ในปี 2555 โดยเพิ่มขึ้นจาก 254,087 บาท เมื่อ ปี 2545 คิดเป็นอัตราการเติบโตรวมอยู่ที่ร้อยละ 7.1 (ข้อมูลจาก <http://www.euromonitor.com/thailand/country-factfile>)

การเพิ่มขึ้นของรายได้ทำให้ผู้โดยสารในกรุงเทพมหานครมีกำลังใช้จ่ายสำหรับการใช้บริการการขนส่งมวลชน ทางรางเพิ่มขึ้น เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร และการขยายตัวทางเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานคร ประกอบกับผู้ที่อาศัยในกรุงเทพมหานครมีกำลังใช้จ่ายมากขึ้น จึงมีการคาดการณ์ว่าจะมีผู้โดยสารที่เดินทางด้วยการ ขนส่งสาธารณะทางถนนเปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางรางที่ค่อนข้างรวดเร็วและสะดวกสบายมากขึ้นในจำนวนมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมีแผนส่วนต่อขยายของการขนส่งทางรางซึ่งครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ของกรุงเทพมหานครและ เขตปริมณฑล

#### ■ การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงของประเทศไทย มีพื้นที่รวมทั้งหมด 1,562.2 ตารางกิโลเมตร และมีประชากร อาศัยอยู่อย่างหนาแน่น การเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากรในกรุงเทพมหานคร เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การใช้ระบบ ขนส่งมวลชนทางรางเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อพิจารณาถึงการจราจรที่หนาแน่นตามที่ได้กล่าวมาข้างต้น ตาม สถิติของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จำนวนประชากรในกรุงเทพมหานคร ยังคง เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา

ปัจจุบันการเดินทางในกรุงเทพฯ ถือได้ว่าเป็นปัญหาหลักที่เกิดขึ้น เนื่องจากความหนาแน่นของประชากรและ ระบบขนส่งมวลชนที่ไม่ครอบคลุมเพียงพอ ณ สิ้นปี 2556 จำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพฯ เฉพาะตามสำมะโน ประชากร มีจำนวน 5.7 ล้านคน และจำนวนประชากรรวมอาจสูงถึงประมาณ 8 ล้านคน หากนับรวมจำนวนประชากร แฝง (ประชากรที่อาศัยอยู่โดยมิได้มีรายชื่อในทะเบียนบ้าน)

จำนวน และ อัตราการเติบโตของประชากรอาศัยอยู่กรุงเทพฯ ตามสำมะโนประชากร ณ 31 ธันวาคม							
หน่วย : คน	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556
ประชากรกรุงเทพฯ	5,716,248	5,710,883	5,702,595	5,701,394	5,674,843	5,673,560	5,686,252
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	0.4	(0.0)	(0.1)	(0.0)	(0.5)	(0.0)	0.0

ที่มา : กระทรวงมหาดไทย

พื้นที่ในเส้นทางของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสซึ่งส่วนใหญ่อยู่ภายในบริเวณย่านศูนย์กลางธุรกิจ (Central Business District) ที่รวมถึงพื้นที่ถนนสีลม สาทร สุรวงศ์ พระราม 4 เพลินจิต วิทยุ สุขุมวิทตอนต้น และโอโศก) มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยจะเห็นได้จากอัตราการเติบโตของอุปทานของคอนโดมิเนียมในใจกลางกรุงเทพฯ (พื้นที่ใจกลางกรุงเทพฯ รวมถึงพื้นที่ภายในย่านศูนย์กลางธุรกิจ ถนนสุขุมวิทตอนปลายและถนนพระราม 3 โดยอัตราการเติบโตในปี 2555 ยังคงอยู่ในระดับสูง จึงน่าจะเป็นประโยชน์ต่อระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสที่ให้บริการครอบคลุมพื้นที่ภายในย่านศูนย์กลาง ธุรกิจ (Central Business District)



จำนวน และ อัตราการเติบโตของคอนโดมิเนียมในใจกลางกรุงเทพฯ ณ 31 ธันวาคม					
หน่วย : ยูนิต	2551	2552	2553	2554	2555
จำนวนคอนโดมิเนียมรวม (ยูนิต)	209,965	248,972	282,566	309,513	346,590
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	17.8	18.6	13.5	9.5	12.0
จำนวนคอนโดมิเนียมที่เพิ่งก่อสร้างเสร็จ (ยูนิต)	31,656	39,007	33,594	26,947	37,077
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	73.2	(23.2)	(13.9)	(19.8)	37.6
ในใจกลางกรุงเทพฯ (ยูนิต)	6,023	9,580	7,027	5,208	8,476
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	(4.9)	59.1	(26.6)	(25.9)	62.7
ในย่านกลางเมือง (ยูนิต)	25,633	29,427	26,567	21,739	28,601
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	114.6	14.8	(9.7)	(18.2)	31.6

ที่มา: ซีบี รัชาร์ด เอลลิส ประเทศไทย ณ ธันวาคม 2555

## ■ การแข่งขัน

บีทีเอสต้องแข่งขันกับการให้บริการการเดินทางหลายรูปแบบในกรุงเทพมหานคร ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT รถแท็กซี่ และรถยนต์ส่วนบุคคล โดยรถโดยสารประจำทางและรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT จัดเป็นคู่แข่งสำคัญของบีทีเอสซีในส่วนของ การขนส่งมวลชนรายวัน อย่างไรก็ตาม แม้จะเป็นคู่แข่ง แต่มีบทบาทในฐานะเป็นผู้ขนส่งและรับผู้โดยสารจากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

รถโดยสารประจำทางเป็นผู้ให้บริการด้านการขนส่งมวลชนที่ใหญ่ที่สุดเมื่อวัดจากจำนวนเที่ยวโดยสาร โดยในช่วงระยะเวลา 7 ปีที่ผ่านมา ตั้งแต่ปี 2550 – 2556 ไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญต่อค่าโดยสารสำหรับการขนส่งมวลชนในรูปแบบต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถโดยสารประจำทางธรรมดาหรือรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ ทั้งนี้ แม้ว่าราคาน้ำมันจะสูงขึ้นมาโดยตลอด แต่รัฐบาลมีนโยบายตรึงราคาค่าโดยสารไว้โดยการเพิ่มเงินอุดหนุน ดังนั้น บริษัทรถโดยสารประจำทางส่วนใหญ่จึงไม่ได้ปรับขึ้นราคาค่าโดยสารแต่อย่างใด นอกจากนี้ ในปัจจุบัน บริษัทรถโดยสารประจำทางบางบริษัทให้บริการแก่ประชาชนโดยไม่คิดค่าบริการ บีทีเอสซีคาดว่าในอนาคต รถโดยสารประจำทางยังคงเป็นผู้ให้บริการการขนส่งมวลชนหลักอยู่ อย่างไรก็ตาม การให้บริการของรถโดยสารประจำทางได้รับผลกระทบจากสภาพจราจรที่ติดขัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งระหว่างระยะเวลาเร่งด่วน ดังนั้น บีทีเอสซีจึงสามารถแข่งขันกับรถโดยสารประจำทางได้จากระยะเวลาในการเดินทางที่รวดเร็วกว่าและมีความสะดวกสบายมากกว่า เนื่องจากรถไฟฟ้าบีทีเอสไม่ได้รับผลกระทบจากการจราจรที่ติดขัด มีเครื่องปรับอากาศภายในรถ และเดินทางด้วยความรวดเร็ว

### 2.1.2.4 กฎหมายและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

#### ■ กรุงเทพมหานคร (กทม.)

กทม. เป็นหน่วยงานที่ควบคุมดูแลพื้นที่จังหวัดกรุงเทพมหานคร หน้าที่ของกทม. ได้แก่ การดูแลรักษากฎหมายและความสงบเรียบร้อย การวางผังเมือง การสร้างและดูแลรักษาถนน ทางน้ำและระบบระบายน้ำ การจัดหาระบบขนส่ง การบริหารจราจร งานสวัสดิการสังคม และการให้บริการอื่น ๆ ผู้บริหารสูงสุดของกทม. คือ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้มาจากการเลือกตั้ง และอยู่ในตำแหน่งคราวละ 4 ปี ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครมีอำนาจแต่งตั้งรองผู้ว่าราชการเป็นผู้ช่วย ซึ่งอยู่ในตำแหน่งคราวละ 4 ปี เช่นกัน กทม.ยังมีสภากรุงเทพมหานคร (สก.) ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของประชาชน ซึ่งสมาชิกมาจากการเลือกตั้ง ภายใต้พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 กทม. แบ่งโครงสร้างการบริหารเป็น 19 สำนักงาน และ 50 เขต



กทม.มีรายได้จาก 2 ประเภท ได้แก่ รายได้ประจำและรายได้พิเศษ รายได้ประจำมาจากภาษีท้องถิ่น ค่าธรรมเนียม ค่าปรับ ค่าใบอนุญาต ค่าบริการ ค่าเช่าทรัพย์สินของกทม. รายได้พิเศษมาจากเงินสมทบจากรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับโครงการที่รัฐบาลกำหนดไว้

ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน กทม. เป็นผู้รับผิดชอบการกำกับดูแลให้การดำเนินงานของบีทีเอสซีเป็นไปตามสัญญาสัมปทาน นอกจากนี้ กทม. ยังเป็นผู้รับผิดชอบการอนุมัติแบบก่อสร้างต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส รวมถึงทางเชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับอาคารข้างเคียง

#### ■ สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (สวล.)

ภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 โครงการที่เกี่ยวกับโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานขนาดใหญ่ที่อาจมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จำเป็นจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติก่อนดำเนินการก่อสร้าง เนื่องจากพระราชบัญญัติฉบับนี้มีผลบังคับใช้วันที่ 9 เมษายน 2535 ซึ่งเป็นวันเดียวกับวันลงนามในสัญญาสัมปทานและภายหลังสัมปทานได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี บีทีเอสซีจึงไม่จำเป็นต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติสำหรับโครงการ อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติฉบับนี้มีผลบังคับใช้กับโครงการส่วนต่อขยาย รวมถึงส่วนเพิ่มเติมภายใต้สัญญาแก้ไขสัญญาสัมปทานทั้งสองฉบับ

#### ■ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ให้อำนาจสศช. ในการอนุมัติหรือไม่อนุมัติโครงการที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจหรือสังคม เนื่องจากบีทีเอสซีได้รับสัมปทานก่อนที่พระราชบัญญัติฉบับนี้มีผลบังคับใช้ บีทีเอสซีจึงไม่จำเป็นต้องได้รับการอนุมัติจากสศช. สำหรับโครงการที่ให้บริการแล้วในปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม กทม. อาจต้องทำการขออนุมัติจากสศช. สำหรับโครงการส่วนต่อขยายในอนาคตตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ โดยขึ้นอยู่กับขนาดของโครงการ

### 2.1.3 การจัดหาบริการ

#### ■ ระบบบัตรโดยสารและประเภทของบัตรโดยสาร

ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติของรถไฟฟ้าบีทีเอสอยู่ภายใต้การควบคุมของระบบคอมพิวเตอร์ศูนย์กลางประกอบด้วยอุปกรณ์ประตูอัตโนมัติ ซึ่งสามารถรองรับบัตรโดยสารได้ทั้งบัตรแถบแม่เหล็ก และบัตรสมาร์ทการ์ดแบบไร้สัมผัส (Contactless Smartcard) เมื่อผู้โดยสารเข้าสู่ระบบ ผู้โดยสารต้องแสดงบัตรโดยสารที่เครื่องอ่านบัตร ระบบจะบันทึกสถานะและเวลาที่ผู้โดยสารเข้าสู่ระบบ โดยบันทึกเป็นรายการเพื่อส่งเข้าระบบบัญชีและระบบข้อมูลสารสนเทศด้านการดำเนินงานทันที ข้อมูลการใช้บัตรโดยสารแบบเติมเงินจะถูกเก็บไว้ในคอมพิวเตอร์ศูนย์กลางของระบบ เพื่อให้สามารถรับเหตุการณ์ผิดปกติได้ทันที เช่น การปลอมแปลงบัตรหรือการนำบัตรโดยสารแบบเติมเงินไปใช้ในทางที่ผิด

ณ ปัจจุบัน บีทีเอสซีมีประเภทของบัตรโดยสารดังต่อไปนี้

ประเภทบัตร	ปี 2556/57 สัดส่วนรายได้ (ร้อยละ)
บัตรประเภทเที่ยวเดียว (Single Journey Ticket) ค่าโดยสารแตกต่างกันตามจำนวนสถานีโดย ค่าโดยสารอยู่ระหว่าง 15-42 บาท	45.8
บัตรประเภทเติมเงิน	20.9
บัตรประเภท 30 วัน (30 Day Smart Pass) สำหรับบุคคลทั่วไป บัตรมีการกำหนดจำนวนเที่ยวที่ สามารถใช้ได้โดยไม่จำกัดระยะทาง อายุการใช้งาน 30 วัน	25.1
บัตรประเภท 30 วัน (30 Day Smart Pass) สำหรับนักเรียน นักศึกษา บัตรมีการกำหนดจำนวนเที่ยว ที่สามารถใช้ได้โดยไม่จำกัดระยะทาง อายุการใช้งาน 30 วัน	5.7
บัตรประเภท 1 วัน (One Day Pass) เป็นบัตรโดยสารไม่จำกัดเที่ยวการเดินทางใน 1 วัน	1.7
บัตรแรบบิทสำหรับผู้สูงอายุ (Senior Smart Pass) สำหรับผู้โดยสารสัญชาติไทยอายุตั้งแต่ 60 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป	0.8

ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2555 บีเอสเอสซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบีทีเอสซี ได้เริ่มเปิดให้บริการบัตร rabbit ใน  
เชิงพาณิชย์ โดยบัตรดังกล่าวเป็นบัตรสมาร์ทการ์ด ซึ่งผู้ถือบัตรสามารถใช้บัตรดังกล่าวเพื่อชำระค่าโดยสารสำหรับ  
ระบบขนส่งมวลชนรูปแบบต่าง ๆ ซึ่งขณะนี้สามารถใช้ได้กับรถไฟฟ้าบีทีเอสและรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT และใน  
อนาคตจะสามารถใช้กับเครือข่ายระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ และบัตรนี้สามารถใช้ชำระค่าบริการหรือค่าสินค้าในร้านค้าที่  
ร่วมรับบัตร ผู้ถือบัตรสามารถใช้มูลค่าเงินในบัตรเดินทางหรือซื้อบัตรโดยสารประเภท 30 วัน ได้ ทั้งนี้ บีทีเอสซีมีแผนที่จะ  
ส่งเสริมให้ลูกค้าที่ใช้บัตรสมาร์ทการ์ดหรือบัตรแถบแม่เหล็กเดิมเปลี่ยนมาใช้บัตร rabbit และชักชวนผู้ถือบัตรใหม่ให้  
สมัครใช้บัตร rabbit โดยการจัดทำรายการสะสมคะแนน “แครอท รีวอร์ดส (Carrot Rewards)” ผู้ถือบัตร rabbit จะ  
ได้รับคะแนนสะสมแครอท รีวอร์ดส เมื่อใช้บัตร rabbit ชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส หรือรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT  
หรือเมื่อใช้บัตร rabbit ในการซื้อสินค้าหรือบริการจากร้านค้าที่ร่วมรับบัตร ทั้งนี้ ผู้ถือบัตรมีสิทธินำคะแนนสะสมมาแลก  
เป็นเงินเพื่อเติมบัตร rabbit แทนเงินสดหรือแลกเป็นบัตรกำนัลเพื่อใช้กับร้านค้าที่ร่วมรับบัตร โดยบีทีเอสซีใช้อุปกรณ์ที่  
มีอยู่เดิมและซอฟต์แวร์ที่ได้รับการปรับปรุงในการอ่านข้อมูลในบัตรโดยสารของระบบขนส่งมวลชนทั้งสองระบบนี้

#### ▪ โครงสร้างรางรถไฟ (Trackwork) และสะพานทางวิ่ง (Viaduct)

รถไฟฟ้าบีทีเอสวิ่งอยู่บนรางคู่ระดับสูงประมาณ 12 เมตรเหนือพื้นถนน ยกเว้นสถานีสะพานตากสินซึ่งเป็น  
สถานีเดียวที่มีรางรถไฟรางเดี่ยว รางรถไฟวางอยู่บนหมอนรับรางที่เป็นคอนกรีตซึ่งหล่ออยู่บนสะพานทางวิ่ง  
(Viaduct) ซึ่งรองรับด้วยเสาโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก โดยเสาแต่ละต้นนั้น ตั้งอยู่บนเสาเข็มลึกประมาณ 55 เมตร  
มีรางที่สามารถขนานกับทางวิ่งรถไฟเพื่อจ่ายไฟฟ้าให้ขบวนรถ ตัวรางจ่ายกระแสไฟฟ้านั้นทำจากเหล็กปลอดสนิม  
และอลูมิเนียม ปิดครอบด้วยโลหะอีกชั้นหนึ่งเพื่อความปลอดภัย แม้ว่าจะทำให้เกิดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้น  
ก็ตาม นอกจากนี้ ยังมีการนำระบบรางที่สามมาใช้เพื่อประโยชน์ด้านความสวยงามอีกด้วย หมอนรับรางทำจาก  
คอนกรีตหล่อและตั้งขึ้นด้วยเสาค้ำและวางเข้าล็อกกัน ระยะห่างระหว่างกันประมาณ 35 เมตร หรือมากกว่าสำหรับ  
เสาที่อยู่บริเวณทางแยก ทั้งนี้ เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารและการดำเนินการ

## ■ ขบวนรถไฟฟ้า (Rolling Stock)

ในเริ่มแรก บีทีเอสซีมีขบวนรถไฟฟ้าทั้งสิ้น 35 ขบวน โดยขบวนรถไฟฟ้าทั้งหมดผลิตโดยซีเมนส์ซึ่งออกแบบให้ใช้งานกับสภาวะของกรุงเทพมหานครโดยเฉพาะ โดยขบวนรถไฟฟ้า 1 ขบวน ประกอบด้วยตู้โดยสารจำนวน 3 ตู้ แต่ละขบวนสามารถรับผู้โดยสารได้สูงสุด 1,106 คน แบ่งเป็นผู้โดยสารนั่ง 126 คน และผู้โดยสารยืน 980 คน ขานชาลาสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสสามารถรองรับขบวนรถไฟฟ้าที่มีตู้โดยสารถึง 6 ตู้ต่อขบวน ขบวนรถไฟฟ้าใช้มอเตอร์ไฟฟ้ากระแสสลับในการขับเคลื่อน โดยจะรับกระแสไฟฟ้าตรงจากรางที่สาม (Third Rail System) และสามารถขับเคลื่อนด้วยความเร็วสูงสุด 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง รถไฟฟ้ามีความเร็วเฉลี่ยในการให้บริการรวมเวลาจอดรับ-ส่งผู้โดยสารอยู่ที่ประมาณ 35 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ตู้โดยสารทุกตู้ติดตั้งที่นั่งจำนวน 42 ที่นั่งตามแนวยาวของขบวนรถไฟฟ้าและเครื่องปรับอากาศ 2 เครื่อง ตู้โดยสารเชื่อมต่อกันด้วยทางเดินภายในขบวนรถ เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเดินระหว่างขบวนรถไฟฟ้าได้ ล้อของขบวนรถจะมีชั้นของยางอยู่ระหว่างขอบล้อกับแกนล้อ ซึ่งจะเพิ่มประสิทธิภาพในการขับเคลื่อนและช่วยลดระดับเสียงไปได้อย่างมีนัยสำคัญ

รถไฟฟ้าทุกขบวนนั้นควบคุมด้วยพนักงานขับรถ 1 คน ซึ่งสามารถเลือกบังคับรถด้วยระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ (Automatic Train Operation: ATO) หรือระบบควบคุมด้วยพนักงานขับรถ (Supervised Manual: SM) ระบบ ATO จะควบคุมการเดินรถโดยอัตโนมัติ และสามารถที่จะบำรุงรักษาได้ตามตารางที่กำหนด ทั้งนี้ เว้นแต่จะมีปัญหาเกิดขึ้น ภายใต้ระบบนี้ พนักงานขับรถมีหน้าที่เพียงควบคุมการปิดประตูและสั่งการออกรถ ระบบ ATO ทำให้รถไฟฟ้าสามารถขับเคลื่อนได้หลายรูปแบบ ในช่วงเร่งด่วนระบบ ATO จะปรับรูปแบบการวิ่งเพื่อให้สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้สูงสุด ในขณะที่นอกเวลาเร่งด่วนระบบ ATO จะปรับรูปแบบการวิ่งเพื่อลดการใช้พลังงาน ส่วนระบบ SM พนักงานขับรถจะมีหน้าที่ควบคุมดูแลการทำงานของรถไฟฟ้าโดยตลอด และหากจำเป็น ระบบป้องกันรถไฟฟ้าอัตโนมัติ (Automatic Train Protection: ATP) จะเข้ามาควบคุมรถ โดยระบบ ATP จะควบคุมความปลอดภัยของการขับเคลื่อนทั้งแบบ ATO และ SM และในกรณีที่พนักงานขับรถอย่างไม่ปลอดภัย ระบบ ATP จะเข้าควบคุมรถและสั่งหยุดรถไฟฟ้าโดยอัตโนมัติ นอกจากนี้ ระบบ ATP ยังกำกับดูแลให้เกิดความปลอดภัยระหว่างขบวนรถตลอดเวลา ในกรณีฉุกเฉิน รถไฟฟ้าจะถูกควบคุมด้วยระบบขับเคลื่อนอย่างจำกัด (Restricted Manual: RM) ซึ่งภายใต้ระบบนี้ ความเร็วของรถไฟฟ้าจะถูกจำกัดที่ไม่เกิน 35 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น และรองรับผู้โดยสารในส่วนต่อขยาย บีทีเอสซีได้ทำการสั่งซื้อขบวนรถไฟฟ้าเพิ่มเติมดังนี้

- ขบวนรถไฟฟ้าจำนวน 12 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้ รวมจำนวน 48 ตู้โดยสาร จากซีอาร์ซี โดยเริ่มให้บริการในสายสีลมและส่วนต่อขยายสายสีลมตั้งแต่ปลายเดือนกุมภาพันธ์ 2554 ซึ่งแต่ละขบวนรถไฟฟ้าจะมี 4 ตู้โดยสารสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้จำนวนสูงสุด 1,490 คน โดยแบ่งเป็นผู้โดยสารนั่งจำนวน 168 คน และผู้โดยสารยืนจำนวน 1,322 คน ซึ่งคุณลักษณะอื่น ๆ ทั้งหมดของขบวนรถไฟฟ้านี้คล้ายคลึงกับขบวนรถไฟฟ้าจากซีเมนส์ที่บีทีเอสซีมีอยู่

- ตู้โดยสารจำนวน 35 ตู้ จากซีเมนส์ เพื่อเพิ่มตู้โดยสารของรถไฟฟ้า 35 ขบวนเดิมให้เป็นแบบขบวนละ 4 ตู้ ตู้โดยสารที่สั่งซื้อใหม่นี้มีราคารวมทั้งสิ้น 43.2 ล้านบาท และ 81.9 ล้านบาท โดยบีทีเอสซีได้รับมอบตู้โดยสารครบทั้งจำนวน 35 ตู้ แล้วในเดือนพฤษภาคม 2556 โดยปัจจุบันรถไฟฟ้าที่ให้บริการในสายสุขุมวิทและส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทได้ปรับเปลี่ยนเป็นแบบ 4 ตู้ต่อขบวนแล้ว

- เมื่อเดือนตุลาคม 2554 บีทีเอสซีได้ลงนามสัญญาซื้อขบวนรถไฟฟ้าจำนวน 5 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้โดยสารเพิ่มเติมจากซีอาร์ซีเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานส่วนต่อขยายสายสีลม ราคาของขบวนรถใหม่ทั้งหมดคิดเป็น

เงิน 14.2 ล้านบาท และ 110.3 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 บีทีเอสซีได้ชำระค่าตู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 0.6 ล้านบาท และได้มีการจ่ายเงินส่วนที่เหลือในเดือนพฤษภาคม 2557 แล้ว โดยบีทีเอสซีได้รับรถไฟฟ้าขบวนใหม่ทั้งหมดในเดือนธันวาคม 2556 และได้นำมาให้บริการผู้โดยสารแล้ว

#### ▪ สถานีรถไฟฟ้า

ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก มีสถานียกระดับรวม 23 สถานี โดยมีสถานีเชื่อมต่อหรือสถานีกลางที่สถานีสยาม และเมื่อรวมสถานีของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายซึ่งประกอบด้วยส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 จำนวน 2 สถานี ส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 2 จำนวน 4 สถานี และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทจำนวน 5 สถานี แล้ว จะมีสถานียกระดับรวมทั้งสิ้น 34 สถานี โดยทั่วไป สถานีแต่ละแห่งจะมีความยาว 150 เมตร โดยสถานีสยามซึ่งเป็นสถานีกลางมีขนาดกลางระหว่างรางรถไฟฟ้า ทำให้ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนเส้นทางจากสายหนึ่งไปอีกสายหนึ่งได้

สถานีรถไฟฟ้าได้รับการออกแบบให้อยู่เหนือพื้นดิน เพื่อหลีกเลี่ยงสิ่งก่อสร้างบนพื้นถนน และไม่ทำให้จราจรติดขัด โดยรางรถไฟฟ้ายกระดับ และสถานีเกือบทั้งหมดได้รับการออกแบบให้มีโครงสร้างแบบเสาเดียว

โครงสร้างของสถานีแบ่งออกเป็น 3 ชั้น ด้วยกันคือ

ชั้นพื้นถนน เป็นชั้นล่างสุดของสถานีอยู่ระดับเดียวกับพื้นถนน ซึ่งเป็นทางเข้าสู่บริเวณสำหรับผู้โดยสาร โดยมีทั้งบันได บันไดเลื่อน และลิฟต์ (บางสถานี) นำผู้โดยสารขึ้นไปยังชั้นจำหน่ายบัตรโดยสาร นอกจากนี้ ยังเป็นที่เก็บอุปกรณ์ต่างๆ ได้แก่ เครื่องกำเนิดไฟฟ้า ถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิง ปัมป์การส่งจ่ายน้ำ และถังเก็บน้ำ เป็นต้น

ชั้นจำหน่ายบัตรโดยสาร อยู่สูงกว่าระดับพื้นถนน และเป็นส่วนที่นำผู้โดยสารไปยังชั้นชานชาลา โดยชั้นจำหน่ายบัตรโดยสารนี้จะแบ่งออกเป็นส่วนสาธารณะสำหรับผู้โดยสารที่ยังไม่เข้าสู่ระบบผ่านประตูกัน และพื้นที่ชั้นในสำหรับผู้โดยสารทั้งหมดที่ได้เข้าสู่ระบบแล้ว โดยพื้นที่ส่วนสาธารณะจะมีที่จำหน่ายบัตรประเภทเติมเงิน เครื่องจำหน่ายบัตรโดยสารอัตโนมัติ และประตูกัน อีกทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ได้แก่ ร้านขายหนังสือ ร้านค้าเล็ก ๆ ตู้เอทีเอ็ม ร้านขายอาหารเล็ก ๆ ชนิตนากลับบ้าน ซึ่งบริเวณนี้เป็นพื้นที่สำหรับผู้โดยสารที่ยังไม่ได้ชำระค่าโดยสาร เมื่อผู้โดยสารชำระค่าโดยสารแล้ว จึงจะสามารถเข้าสู่พื้นที่ชั้นในเพื่อไปยังบันได และ/หรือ บันไดเลื่อน ที่นำไปสู่ชานชาลาชั้นบน รวมถึงพื้นที่หวงห้ามที่เข้าได้เฉพาะพนักงานของบีทีเอสซีเท่านั้น

ชั้นชานชาลา เป็นชั้นที่สูงที่สุด ทุกสถานีจะมีหลังคาและมีชานชาลาอยู่ด้านข้าง และมีรางรถไฟฟ้าอยู่ตรงกลาง ยกเว้นสถานีสยาม ซึ่งจะมีชานชาลา 2 ชั้น โดยแต่ละชั้น ชานชาลาจะอยู่ตรงกลางระหว่างรางรถไฟฟ้าสองราง เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนเส้นทางโดยสารระหว่างสายสีลมและสายสุขุมวิทได้

เพื่อความสะดวกของผู้โดยสารที่เป็นผู้พิการ กทม. ได้จัดสร้างลิฟต์ในส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 และตอนที่ 2 และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ครอบคลุมสถานี สำหรับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักนั้น กทม. ได้จัดสร้างลิฟต์ในสถานี 5 แห่ง ได้แก่ สถานีหมอชิต สถานีสยาม สถานีโอโศก สถานีอ่อนนุช และสถานีช่องนนทรี โดยมีเจ้าหน้าที่ของบีทีเอสซีคอยให้ความช่วยเหลือ โดยบีทีเอสซีมีหน้าที่ในการดูแลรักษาลิฟต์ดังกล่าว ทั้งนี้ กทม. อยู่ในช่วงการพิจารณาติดตั้งลิฟต์เพิ่มเติมให้ครบทุกสถานี โดยกทม.หรือ กรุงเทพมหานครจะเป็นผู้รับผิดชอบต้นทุนในการก่อสร้างลิฟต์ดังกล่าว และบีทีเอสซีจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา ซึ่งค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา

ดังกล่าวเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักนั้น ถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่าย O&M ตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

สถานีรถไฟฟ้าทุกสถานีได้ติดตั้งระบบเตือน ป้องกัน และระงับอัคคีภัย โดยเฉพาะส่วนของอาคารที่มีความเสี่ยงต่ออัคคีภัยสูง เช่น ห้องเครื่องนั้น มีการติดตั้งระบบดับเพลิงอัตโนมัติด้วยการฉีดน้ำ (Sprinkler System) หรือแบบใช้ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ สถานีทั้งหมดได้ติดตั้งเครื่องกำเนิดไฟฟ้าสำรองอยู่ภายในสถานี นอกจากนี้ ประมาณครึ่งหนึ่งของสถานีทั้งหมดจะมีสถานีรับไฟฟ้าเพื่อจ่ายให้กับรางที่สาม (Third Rail) เพื่อใช้เป็นพลังงานในการขับเคลื่อนรถไฟฟ้าอีกด้วย ในแต่ละสถานีจะมีนายสถานีซึ่งมีหน้าที่ดูแลให้ระบบดำเนินงานด้วยความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ โดยจะติดตามข้อมูลจากโทรทัศน์วงจรปิด และสามารถติดต่อสื่อสารกับผู้โดยสารและผู้ควบคุมเส้นทาง

บีทีเอสซีเล็งเห็นความสำคัญในการรณรงค์ให้นักท่องเที่ยวมาใช้บริการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสสำหรับการเดินทางในกรุงเทพมหานคร ดังนั้น บีทีเอสซีจึงได้ให้บริการศูนย์ข้อมูลสำหรับนักท่องเที่ยวที่สถานีสยาม สถานีพญาไท และสถานีสะพานตากสิน โดยนักท่องเที่ยวสามารถขอบริการข้อมูลเกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยว และการเดินทางในกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ บริการของศูนย์ข้อมูลสำหรับนักท่องเที่ยวนั้นรวมถึงบริการจำหน่ายตั๋วลงเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา บริการโทรศัพท์ทางไกล บริการอินเทอร์เน็ต และการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก โดยศูนย์ข้อมูลสำหรับนักท่องเที่ยวจะเปิดทำการทุกวันตั้งแต่ 8.00 น. ถึง 20.00 น.

สถานีรถไฟฟ้าต่างๆ ในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก มีการเชื่อมต่อทางเดินเข้าสู่อาคารต่างๆ ในแนวทางการรถไฟฟ้า ไม่ว่าจะเป็น โรงแรม ศูนย์การค้า สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT และศูนย์ธุรกิจ โดยบีทีเอสซีจะได้รับค่าตอบแทนจากการอนุญาตให้เชื่อมต่อระหว่างทางเชื่อมกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครจากเจ้าของอาคารที่ทำการเชื่อมต่อนั้น โดยเจ้าของอาคารจะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายก่อสร้างและการดูแลรักษาทางเชื่อม ทั้งนี้ สัญญาสัมปทานไม่ครอบคลุมทางเชื่อมเหล่านี้ และ กทม. มีนโยบายไม่ให้มีการจัดหาประโยชน์เชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงการให้เช่าพื้นที่โฆษณาและทำการค้าขายบนทางเชื่อมดังกล่าว

ตัวอย่างทางเชื่อมที่สำคัญ เช่น

สถานี	ศูนย์การค้า	โรงแรม	อาคาร และ อื่น ๆ
หมอชิต	-	-	สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT
อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	ห้างแฟชั่นมอลล์ เซ็นจูรี มิวีพลาซ่า วิกตอรี มอลล์	-	อาคารอู่ทุมพร
พญาไท	-	-	แอร์พอร์ตติลด์ อาคารซี.พี. ทาวเวอร์ 3
ราชเทวี	-	โรงแรมเอเชีย	-
สยาม	สยามเซ็นเตอร์ เซ็นทรัลเวิลด์ สยามพารากอน ดิจิตอลเกตเวย์	-	-
ชิดลม	เซ็นทรัล ชิดลม เกษรพลาซ่า อัมรินทร์พลาซ่า	โรงแรมแกรนด์ไฮแอท เอราวัณ	มณีนยาเซ็นเตอร์ อาคารเมอคิวรี ทาวเวอร์
เพลินจิต	-	-	อาคารปาร์ค เวเนซอร์ อีโคเพล็กซ์ อาคารเวฟเพลส

สถานี	ศูนย์การค้า	โรงแรม	อาคาร และ อื่น ๆ
อโศก	ห้างเทอร์มินัล 21 ห้างโรบินสัน	โรงแรมเซราตันแกรนด์ สุขุมวิท	สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT อาคารไทม์สแควร์เอ็กซ์เชนจ์ ทาวเวอร์ อาคารอินเตอร์เซนจ์ 21
พร้อมพงษ์	ดิ เอ็มโพเรียม	-	-
ทองหล่อ	-	-	โนเบิล รีมีกซ์
อ่อนนุช	เทสโกโลตัส สาขาอ่อนนุช	-	-
ราชดำริ	-	โรงแรมเซ็นทรัลพลาซ่า	-
ช่องนนทรี	-	-	อาคารสาทรสแควร์ อาคารสาทรนครทาวเวอร์
ศาลาแดง	สिलคอมเพล็กซ์	-	อาคารนิยะพลาซ่า สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT
สุรศักดิ์	-	โรงแรม ฮิสตัน แกรนด์ สาทร กรุงเทพฯ	-
สนามกีฬาแห่งชาติ	มาบุญครอง (MBK)	-	หอศิลป์กรุงเทพฯ
เอกมัย	เมเจอร์สแควร์	-	อาคารนุสาสิริ

นอกจากนี้ รถไฟฟ้าบีทีเอสยังมีการเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ที่บริเวณ 3 สถานี ได้แก่ สถานี หมอชิต อโศก และศาลาแดง เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงค์ที่สถานีพญาไท และเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีแดง BRT ที่สถานีช่องนนทรี

กทม. อยู่ระหว่างการดำเนินการเพิ่มรางรถไฟรางที่สองที่บริเวณสถานีสะพานตากสิน ซึ่งแรกเริ่มประสงค์ที่จะให้เป็นสถานีชั่วคราวจนกว่าส่วนต่อขยายสายสีเขียวจะเปิดให้บริการโดยสมบูรณ์ ทั้งนี้ ตั้งแต่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯสายหลักเริ่มเปิดให้บริการมา สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสินเป็นสถานีเดียวที่มีรางรถไฟรางเดี่ยว เนื่องจากมีพื้นที่ที่จำกัด และเมื่อมีการเปิดให้บริการส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 2 ทั้งหมดจำนวน 4 สถานีในช่วงปลายปี 2556 แล้ว รางเดี่ยวดังกล่าวได้เป็นอุปสรรคในการดำเนินงานของบีทีเอสในการให้บริการรถไฟฟ้าที่ยั่งยืน เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นจากการเปิดให้บริการส่วนต่อขยายดังกล่าว

กทม. ได้ขออนุญาตกรมทางหลวงชนบทในเบื้องต้น เพื่อขอใช้พื้นที่เพิ่มในการขยายสถานีสะพานตากสิน เพื่อให้มีพื้นที่ในการเพิ่มรางรถไฟและขยายสถานี แต่ กทม. ได้รับการปฏิเสธจากกรมทางหลวงชนบท ดังนั้น กทม. จึงตัดสินใจที่จะทำการรื้อถอนสถานีสะพานตากสิน เพื่อใช้พื้นที่ของสถานีสะพานตากสินดังกล่าวสำหรับรางที่สอง และจะก่อสร้างทางเดินเลื่อนอัตโนมัติ (travelator) ระหว่างสถานีสุรศักดิ์ถึงสถานีสะพานตากสิน เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารซึ่งต้องขึ้นรถไฟที่สถานีสุรศักดิ์แทนสถานีสะพานตากสิน ซึ่งก่อนที่จะเปิดให้บริการสถานีสะพานตากสิน กทม. จะต้องสร้างทางเดินเลื่อนอัตโนมัติให้แล้วเสร็จก่อน ทั้งนี้ ในปีที่ผ่านมา กทม. ได้เปิดประมูลงานก่อสร้างทางเดินดังกล่าว แต่เนื่องจากข้อกำหนดและเงื่อนไขเดิมในการประมูลงานก่อสร้างทางเดินดังกล่าว มีข้อจำกัดในเรื่องงบประมาณและระยะเวลาในการดำเนินงาน จึงทำให้ไม่สามารถหาผู้รับเหมามาดำเนินงานก่อสร้างได้ ดังนั้น กทม. จึงได้มีการแก้ไขข้อกำหนดการประมูลให้มีความยืดหยุ่นขึ้น และกทม. ได้เริ่มดำเนินการเปิดประมูลงานก่อสร้างทางเดินดังกล่าวตามข้อกำหนดที่มีการแก้ไขใหม่ ซึ่งคาดว่าจะใช้เวลาสักระยะหนึ่งในการหาผู้รับเหมา และเมื่อได้ผู้รับเหมาแล้ว จะใช้เวลาดำเนินการก่อสร้างทางเดินดังกล่าวประมาณ 270 วัน นับแต่เริ่มดำเนินการก่อสร้าง นอกจากนี้แล้ว การปิด



ให้บริการสถานีสะพานตากสินจะต้องมีการเจรจาในรายละเอียดกับกทม. ทั้งในเรื่องผลกระทบต่อผู้โดยสาร และผลกระทบต่อบีทีเอสซี ก่อนที่จะมีการดำเนินการด้วย

#### ■ กระแสไฟฟ้า

ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสรับกระแสไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) จากสถานีจ่ายกระแสไฟฟ้า 2 แห่ง คือ สถานีหมอชิตและที่ซอยไผ่สิงห์โต ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสได้รับการออกแบบให้สามารถใช้กระแสไฟฟ้าจากทั้ง 2 สถานี หรือจากสถานีใดสถานีหนึ่งก็ได้ เพื่อให้ระบบสามารถให้บริการได้หากสถานีจ่ายกระแสไฟฟ้าสถานีใดสถานีหนึ่งไม่สามารถจ่ายกระแสไฟฟ้าได้ ตั้งแต่บีทีเอสซีได้เปิดให้บริการเดินรถอย่างเป็นทางการในเดือนธันวาคม 2542 นั้น บีทีเอสซีไม่เคยต้องหยุดเดินรถเนื่องจากสถานีจ่ายกระแสไฟฟ้าไม่สามารถจ่ายไฟได้ และไม่เคยมีเหตุการณ์ที่ทั้ง 2 สถานีไม่สามารถจ่ายไฟได้ในเวลาเดียวกันเกิดขึ้น นอกจากนี้ บีทีเอสซีใช้เทคโนโลยีซึ่งเมื่อรถไฟไฟฟ้าเบรก จะสามารถสร้างกระแสไฟฟ้าเพื่อนำกลับเข้าสู่ระบบเพื่อใช้ในรถไฟขบวนอื่นได้ต่อไป นับเป็นอีกทางหนึ่งที่เป็นการลดการใช้ไฟฟ้าในระบบ หากเกิดไฟฟ้าดับหรือการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) ไม่สามารถจ่ายไฟฟ้าได้นั้น ระบบไฟฟ้าสำรองจะทำงานทันที ซึ่งระบบไฟฟ้าสำรองนั้นได้ถูกติดตั้งไว้เพื่อป้องกันการสูญเสียข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่สำคัญ ลดระยะเวลาในการกลับสู่สภาพการให้บริการปกติและสร้างความมั่นใจต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร

#### ■ ศูนย์ควบคุมการเดินรถไฟฟ้า

ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสถูกควบคุมจากศูนย์กลางซึ่งอยู่ที่สำนักงานใหญ่ของบีทีเอสซี บริเวณหมอชิต โดยมีเจ้าหน้าที่ควบคุมการเดินรถไฟฟ้าประจำการอยู่ตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งเจ้าหน้าที่แต่ละคนจะมีเครื่องมือควบคุมการเดินรถไฟฟ้า คือ แผงควบคุมคอมพิวเตอร์และจอภาพควบคุม ศูนย์ควบคุมนี้มีหน้าที่ในการควบคุมดูแลการเดินรถไฟฟ้าให้เป็นไปตามกำหนดการเดินรถไฟฟ้าในแต่ละวันและควบคุมการเดินรถไฟฟ้าให้เป็นไปตามเส้นทางที่กำหนด

ศูนย์ควบคุมจะกำหนดระยะห่างของขบวนรถไฟฟ้าในระบบให้มีระยะห่างที่อยู่ในระยะปลอดภัยตลอดเวลา โดยที่ศูนย์ควบคุมนี้จะมีจอภาพจากระบบโทรทัศน์วงจรปิดที่แสดงให้เห็นถึงตำแหน่งของรถไฟฟ้าในระบบทั้งหมด ทำให้บีทีเอสซีสามารถควบคุมระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสอย่างมีประสิทธิภาพได้ตลอดเวลา นอกจากนี้ ศูนย์ควบคุมยังมีวิทยุสื่อสารเพื่อใช้ติดต่อระหว่างศูนย์ควบคุมกับพนักงานขับรถไฟฟ้าในแต่ละขบวน และติดต่อระหว่างศูนย์ควบคุมกับนายสถานีแต่ละสถานีได้ ดังนั้น ศูนย์ควบคุมนี้จึงเป็นศูนย์กลางในการประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในระบบได้เป็นอย่างดี

#### ■ ระบบอาณัติสัญญาณ (Signaling System)

ระบบอาณัติสัญญาณได้ถูกออกแบบเพื่อให้ระบบรถไฟฟ้ามีความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ระบบอาณัติสัญญาณจะอาศัยเครือข่าย Internet Protocol - Based Network และส่งสัญญาณควบคุมผ่านรางรถไฟฟ้าไปยังรถไฟฟ้า และแลกเปลี่ยนข้อมูลกันทั้ง 2 ทิศทาง โดยข้อมูลจะถูกเชื่อมต่อและส่งไปยังสถานี นอกจากนี้ ยังมีการใช้ระบบเฝ้าระวังการถ่ายทอดข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถไปสู่ศูนย์ควบคุมการเดินรถไฟฟ้า ระบบอาณัติสัญญาณมีคุณสมบัติป้องกันเหตุขัดข้อง (fail-safe) และระบบสำรอง (hot standby) โดยหากเกิดเหตุขัดข้อง รถไฟฟ้าจะยังคงสามารถปฏิบัติงานต่อไปได้ในทิศทางหรือเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งได้อย่างปลอดภัยด้วยความเร็วระดับปกติ



ในเดือนกุมภาพันธ์ 2550 บีทีเอสซีได้ลงนามในสัญญากับกลุ่มบริษัทบอมบาร์เดียร์ เพื่อปรับเปลี่ยนระบบอาณัติสัญญาณเดิมทั้งหมดเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบรถไฟฟ้า ลดค่าซ่อมบำรุงรักษาของบีทีเอสซี และเตรียมพร้อมสำหรับเส้นทางให้บริการสำหรับการขยายเส้นทางในอนาคต ระบบอาณัติสัญญาณใหม่เป็นระบบการสื่อสารด้วยระบบคอมพิวเตอร์ ซึ่งได้ติดตั้งไปเมื่อเดือนกรกฎาคม และเดือนสิงหาคม 2554 ระบบอาณัติสัญญาณใหม่ยังทำให้มีความยืดหยุ่นในการตั้งห้องควบคุมระยะไกลชั่วคราว (remote access temporary control room) ในกรณีที่ห้องควบคุมกลางเกิดเหตุขัดข้อง ทั้งนี้ ภายใต้สัญญาดังกล่าว กลุ่มบริษัทบอมบาร์เดียร์จะต้องให้การสนับสนุนทางเทคนิคและการฝึกอบรมแก่บีทีเอสซี และเพื่อลดการพึ่งพาบริการจากบุคคลภายนอก บีทีเอสซีตั้งใจที่จะเป็นผู้ดูแลรักษาและซ่อมบำรุงรักษาระบบดังกล่าวเองต่อไปภายหลังหมดระยะเวลาประกัน 104 สัปดาห์ การติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณนี้ช่วยลดระยะเวลาระหว่างขบวนรถไฟฟ้าต่ำสุดจาก 2 นาที เหลือ 1 นาทีครึ่ง และบีทีเอสซีคาดว่าระบบดังกล่าวจะทำให้บีทีเอสซีสามารถควบคุมการใช้พลังงานได้ดีขึ้น ทั้งนี้ โครงการปรับเปลี่ยนระบบอาณัติสัญญาณใช้งบประมาณรวมทั้งสิ้น 16.9 ล้านบาท และ 583.7 ล้านบาท ซึ่งบีทีเอสซีได้ชำระครบถ้วนแล้ว โดยมีการใช้ระบบอาณัติสัญญาณใหม่ทั้งในสายสีลมและสายสุขุมวิท

#### ■ ระบบสื่อสาร (Communication System)

ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสมีระบบสื่อสารที่ซับซ้อน ซึ่งติดต่อผ่านโทรศัพท์ วิทยุ อินเทอร์เน็ต ระบบโทรทัศน์วงจรปิด และระบบกระจายเสียงสาธารณะ การสื่อสารหลักจะกระทำผ่านระบบใยแก้วนำแสง โดยจะมีโทรศัพท์ติดตั้งอยู่ในบริเวณสำคัญทุกจุด และจะมีอินเทอร์เน็ตในรถไฟฟ้าเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถติดต่อกับพนักงานขับรถได้ในกรณีฉุกเฉิน สำหรับระบบกระจายเสียงสาธารณะสามารถทำได้จากสถานีควบคุมถึงขบวนรถ และจากพนักงานขับรถถึงผู้โดยสาร

#### ■ ระบบความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย

บีทีเอสซีเชื่อว่าระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นระบบการขนส่งมวลชนที่ปลอดภัยที่สุดระบบหนึ่งของโลก โดยบีทีเอสซีได้รับรางวัลจากองค์กรต่าง ๆ เช่น ประกาศนียบัตรรับรองระบบบริหารจัดการคุณภาพ ISO 9001:2008 ระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย OHSAS 18001:2007 และระบบการบริหารจัดการความปลอดภัย (Safety Management System : SMS) จากสถาบัน Lloyd's Register และนับตั้งแต่บีทีเอสซีได้เปิดให้บริการเดินรถอย่างเป็นทางการเมื่อเดือนธันวาคม 2542 ไม่มีอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บสาหัส บีทีเอสซีตั้งใจเสมอมาในการใช้กฎระเบียบด้านความปลอดภัยที่เคร่งครัดกับระบบ โดยรถไฟฟ้าทุกขบวนและสถานีรถไฟฟ้าทุกสถานีมีการติดตั้งอุปกรณ์สำหรับภาวะฉุกเฉิน นอกจากนี้ บีทีเอสซีมีคู่มือปฏิบัติการเกี่ยวกับกฎระเบียบ และแนวทางการปฏิบัติสำหรับรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉินให้แก่ผู้โดยสาร บีทีเอสซีได้ทดลองระบบเป็นระยะเวลา 6 เดือนก่อนเปิดให้บริการเดินรถอย่างเป็นทางการ เพื่อทดสอบให้แน่ใจว่าไม่มีข้อบกพร่องในระบบความปลอดภัย และตั้งแต่บีทีเอสซีได้เปิดให้บริการเดินรถ บีทีเอสซีได้จัดให้มีการอบรมพนักงานและซักซ้อมระบบความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ

รถไฟฟ้าทุกขบวนได้มีการติดตั้งระบบป้องกันรถไฟฟ้าอัตโนมัติ (Automatic Train Protection: ATP) ซึ่งทำให้แน่ใจว่าระยะห่างระหว่างขบวนรถไฟฟ้าแต่ละขบวนอยู่ในระยะที่ปลอดภัยและควบคุมให้มีการใช้ความเร็วที่เหมาะสมตลอดเวลาที่รถไฟฟ้าปฏิบัติการ นอกจากนี้ ประตูดับเพลิงของรถไฟฟ้ามีระบบป้องกันมิให้ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ ในเหตุการณ์ฉุกเฉิน ผู้โดยสารสามารถสื่อสารกับพนักงานขับรถผ่านระบบอินเทอร์เน็ตคอมพิวเตอร์ และยังมีระบบวิทยุจากขบวนรถซึ่งสามารถสื่อสารกับศูนย์ควบคุมกลางได้ตลอดเวลา รถไฟฟ้าทุกขบวนมีอุปกรณ์ดับเพลิงติดตั้งอยู่ นอกจากนี้ วัสดุหลักที่ใช้ในรถไฟฟ้าได้รับการทดสอบแล้วว่าไม่ติดไฟ ได้รับการออกแบบมาเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการลามของเปลวเพลิง หรือมีควันไฟทั่วรถในกรณีเกิดอัคคีภัย อีกทั้งยังมีทางออกฉุกเฉินจากขบวนรถไฟฟ้าที่บริเวณส่วนต้นและท้ายขบวน

สถานีรถไฟฟ้าทุกสถานีได้รับการสร้างขึ้นโดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นหลัก และได้สร้างตามมาตรฐานความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด รวมถึงได้มีการออกแบบให้มีทางออกฉุกเฉิน มีระบบกระจายเสียงสำหรับประกาศภาวะฉุกเฉิน ระบบป้องกันอัคคีภัยตามมาตรฐาน (National Fire Protection Association: NFPA) และมีการติดตั้งสายล่อฟ้า นอกจากนี้ ทุกสถานียังติดตั้งระบบโทรศัพท์วงจรปิด ระบบควบคุมกลางสำหรับการควบคุมลิฟต์ และบันไดเลื่อนในสถานี และระบบควบคุมจากศูนย์กลางสามารถควบคุมรถไฟและประตูลิฟต์ในเหตุการณ์ฉุกเฉินได้

ขบวนรถไฟฟ้าได้รับการออกแบบมาเพื่อไม่ให้เกิดกรณีรถไฟฟ้าล่าช้าหรือดำเนินงานไม่ได้มาตรฐานอันเป็นผลมาจากการขัดข้องด้านกระแสไฟฟ้าหรือเครื่องจักรกล มอเตอร์ขับเคลื่อนของรถไฟฟ้าที่มีกำลังสูงพอที่รถไฟฟ้าที่บรรทุกผู้โดยสารเต็มคันจะสามารถลาก หรือดันรถไฟฟ้าอีกคันที่บรรทุกผู้โดยสารเต็มขบวนไปยังสถานีที่ใกล้ที่สุดเพื่อทำการขนถ่ายผู้โดยสารลงได้เมื่อระบบเกิดเหตุขัดข้อง นอกจากนี้ เมื่อเกิดไฟฟ้าดับ รถไฟฟ้าจะมีระบบไฟฟ้าสำรองเพื่อให้ระบบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยยังทำงานต่อไปได้

#### ■ ระบบป้องกันอัคคีภัย

เนื่องจากระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นระบบลอยฟ้า ผู้โดยสารจึงมีความเสี่ยงจากอาการบาดเจ็บจากอัคคีภัยหรือควันไฟต่ำกว่าระบบใต้ดิน ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสมีระบบป้องกันอัคคีภัยตามมาตรฐานของ NFPA โดยได้ติดตั้งระบบฉีดน้ำที่อาคารสำนักงานและศูนย์ซ่อมบำรุงต่าง ๆ และยังได้ทำการติดตั้งปั้มน้ำเพิ่มกำลังและถังเก็บน้ำสำรองด้วย บีทีเอสยังได้ติดตั้งตู้ดับเพลิง (Fire Hose Cabinet) หัวจ่ายน้ำดับเพลิง พร้อมทั้งถังดับเพลิงชนิดมือถือตามจุดต่าง ๆ ของสถานี ทั้งนี้ ในบริเวณที่น้ำอาจทำให้อุปกรณ์ต่าง ๆ เสียหายได้ บีทีเอสได้ติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงชนิดก๊าซแทน นอกจากนี้ บีทีเอสได้ติดตั้งระบบสัญญาณเตือนอัคคีภัย ทั้งที่ใช้มือดึงและอัตโนมัติไว้ทั่วบริเวณศูนย์ซ่อมรถ และตามสถานี

#### ■ งานซ่อมบำรุง

ซีเมนส์เป็นผู้ให้บริการแก่บีทีเอสสำหรับงานซ่อมบำรุงต่าง ๆ ภายใต้สัญญาซ่อมบำรุงกับซีเมนส์ ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2547 ซึ่งต่อมาได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมในวันที่ 30 กันยายน 2552 (“สัญญาซ่อมบำรุง”) ซึ่งสัญญาซ่อมบำรุงจะหมดอายุในวันที่ 30 ธันวาคม 2557 อย่างไรก็ตาม บีทีเอสสามารถใช้สิทธิต่ออายุสัญญาดังกล่าวได้อีก 10 ปี ภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขเดิม (ยกเว้นขอบเขตของการให้บริการและค่าธรรมเนียมการซ่อมบำรุง ซึ่งทั้งสองฝ่ายจะตกลงร่วมกันอีกครั้งหนึ่ง) โดยบีทีเอสต้องแจ้งความประสงค์ดังกล่าวให้ซีเมนส์ทราบเป็นหนังสือล่วงหน้าอย่างน้อย 12 เดือนก่อนวันหมดอายุของสัญญา และคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะต้องเข้าทำสัญญานับใหม่ก่อนครบกำหนดอายุของสัญญาไม่น้อยกว่า 6 เดือน

ขอบเขตการบริการของซีเมนส์ภายใต้สัญญาดังกล่าวรวมถึง

- งานซ่อมบำรุงสำหรับระบบไฟฟ้าและเครื่องกล
- งานซ่อมบำรุงใหญ่และการเปลี่ยนอุปกรณ์ต่าง ๆ ตามแผนการที่วางไว้ (planned overhauls and asset replacements)
- การเปลี่ยนอุปกรณ์ที่ไม่ได้มีการวางแผนไว้ล่วงหน้า (unplanned asset replacements)

ขอบเขตและกำหนดการซ่อมบำรุงจะถูกกำหนดไว้ล่วงหน้าตามสัญญาซ่อมบำรุง และจะมีการวางแผนจัดเตรียมจำนวนขบวนรถไฟฟ้าให้เพียงพอกับการให้บริการผู้โดยสารปกติ โดยบีทีเอสมีกำหนดการปรับปรุง

ครั้งใหญ่ (Overhaul) ทุก 7 - 8 ปี โดยจะทยอยทำการซ่อมแซมรถไฟฟ้าเพื่อไม่ให้กระทบต่อการให้บริการ ทั้งนี้ การปรับปรุงครั้งใหญ่แต่ละรอบจะใช้เวลาประมาณ 2 ปี โดยบีทีเอสซีได้จัดทำการปรับปรุงครั้งใหญ่ครั้งแรกเมื่อต้นปี 2549 ซึ่งแล้วเสร็จในปลายปี 2551 ทั้งนี้ การปรับปรุงครั้งใหญ่นั้นไม่ส่งผลกระทบต่อการให้บริการแต่อย่างใด

ภายใต้เงื่อนไขและหลักเกณฑ์ในสัญญาดังกล่าว ซีเมนส์จะจ่ายเงินชดเชยในปีสัญญา (Contract year) ได้ก็ตามไม่เกินร้อยละ 5 ของค่าธรรมเนียมการซ่อมบำรุงรายปี หากระบบไฟฟ้าและเครื่องกลเกิดการขัดข้องส่งผลให้ผลการดำเนินงานไม่เป็นไปเงื่อนไขที่ระบุไว้

ทั้งนี้ ขอบเขตการให้บริการภายใต้สัญญาซ่อมบำรุงนี้ จะไม่ครอบคลุมถึงรถไฟฟ้าจำนวน 12 ขบวน และ 5 ขบวนที่สั่งซื้อเพิ่มเติมจากซีอาร์ซี ซึ่งพนักงานของบีทีเอสซีจะทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการดูแลรักษาและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าที่สั่งซื้อเพิ่มเติมดังกล่าวเอง โดยตามสัญญาซื้อรถไฟฟ้า ซีอาร์ซีจะต้องทำการฝึกอบรมให้แก่พนักงานของบีทีเอสซีสำหรับการจัดการและดูแลรักษาระบบต่าง ๆ ของรถไฟฟ้าให้เสร็จสิ้นภายใน 1 เดือนก่อนรับมอบรถไฟฟ้างวดแรก และการฝึกอบรมสำหรับการจัดการและดูแลรักษาใหญ่ (Overhaul) ภายในระยะเวลา 18 เดือน ภายหลังจากการรับมอบรถไฟฟ้างวดแรกแล้ว

นอกจากนี้ พนักงานของบีทีเอสซีจะเป็นผู้ดูแลรักษาและซ่อมบำรุงระบบอาณัติสัญญาณเอง โดยการฝึกอบรมจากกลุ่มบอมบาร์เดียร์

#### ■ ประกันภัย

บีทีเอสซีมีกรมธรรม์ประกันวินาศภัยสำหรับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักประเภทที่ครอบคลุมความเสียหายที่เกิดต่อบุคคลที่สาม และความเสียหายที่เกิดจากสินค้า (General Third Party Liability and Product Liability Insurance) และประกันภัยความเสียหายต่อทรัพย์สินของบีทีเอสซี ความเสียหายต่อเครื่องจักรและความเสียหายในกรณีธุรกิจหยุดชะงัก (Property "All Risks", Machinery Breakdown and Business Interruption Insurance) ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญาสัมปทาน รวมทั้งมีประกันภัยสำหรับภัยจากการก่อการร้าย (Property Terrorism Insurance) โดยบีทีเอสซีมีนโยบายในการทำกรมธรรม์ประกันภัยเหล่านี้อย่างต่อเนื่อง ยกเว้นประกันภัยสำหรับภัยจากการก่อการร้าย ซึ่งจะมีการประเมินสถานการณ์ปีต่อปี ทั้งนี้ ผู้รับผลประโยชน์หลักตามกรมธรรม์ประกันภัยในปัจจุบัน คือ กทม. และ บีทีเอสซี ทั้งนี้ ภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ บีทีเอสซีจะต้องดำเนินการให้ได้มาซึ่งใบสลักหลัง (Endorsement) ของกรมธรรม์ประกันภัยทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ซึ่งระบุให้กองทุนเป็นผู้รับประโยชน์ร่วมและผู้เอาประกันภัยร่วมตามกรมธรรม์

รายละเอียดเกี่ยวกับวงเงินประกันภัย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 มีดังนี้

	ประเภทของประกันภัย	วงเงินประกันภัย
1.	1.1 ประกันภัยความเสียหายที่เกิดต่อบุคคลที่สาม (General Third Party Liability)	25,000,000 เหรียญสหรัฐ (สำหรับแต่ละและทุก ๆ เหตุการณ์)
	1.2 ประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้า (Product Liability)	25,000,000 เหรียญสหรัฐ (สำหรับแต่ละและทุก ๆ เหตุการณ์ และรวมกันทั้งหมด)
2.	2.1 ประกันภัยความเสียหายต่อทรัพย์สิน (Property "All Risks")	300,000,000 เหรียญสหรัฐ (สำหรับแต่ละและทุก ๆ เหตุการณ์)
	2.2 ประกันภัยความเสียหายต่อเครื่องจักร (Machinery Breakdown)	25,000,000 เหรียญสหรัฐ (สำหรับแต่ละและทุก ๆ เหตุการณ์)

	ประเภทของประกันภัย	วงเงินประกันภัย
	2.3 ประกันภัยในกรณีธุรกิจหยุดชะงัก (Business Interruption)	
	(1) กรณีที่เกิดจาก 2.1 ข้างต้น	6,640,900,000 บาท (สำหรับแต่ละและทุก ๆ เหตุการณ์)
	(2) กรณีที่เกิดจาก 2.2 ข้างต้น	25,000,000 เหรียญสหรัฐ (สำหรับแต่ละและทุก ๆ เหตุการณ์)
	วงเงินประกันภัยที่ระบุไว้ในข้อ 2.1 2.2 และ 2.3 จะมีวงเงินคุ้มครองย่อยจำนวน 20,000,000 เหรียญสหรัฐ สำหรับความเสียหายจากอุทกภัย	
3.	ประกันภัยสำหรับภัยจากการก่อการร้าย (Property Terrorism)	5,000,000 เหรียญสหรัฐ (สำหรับแต่ละและทุก ๆ เหตุการณ์ และรวมกันทั้งหมดระหว่างระยะเวลาเอาประกันภัย)

โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับข้อตกลงเรื่องการประกันภัยของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ระหว่างบีทีเอสซีและกองทุน BTSGIF ใน หัวข้อ 6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

บีทีเอสซีได้จ้างบริษัท เอออน (ประเทศไทย) จำกัด ดำเนินการตรวจสอบกรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครเพื่อให้แน่ใจว่าได้รับความคุ้มครองที่เพียงพอ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความเสียหาย ความพอเพียงทางการตลาด และเพื่อให้เป็นไปตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ โดยบริษัท เอออน (ประเทศไทย) จำกัด ได้สรุปในรายงานว่า กรมธรรม์ประกันภัยในปัจจุบันเป็นไปตามมาตรฐานของตลาดสำหรับประเภทและลักษณะของความเสียหาย รวมทั้งครอบคลุมความเสี่ยงสำคัญที่อาจเอาประกันได้ของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ตลอดจนส่วนต่อขยาย และเป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

ในการประกันภัยความเสียหายต่อทรัพย์สินและความเสียหายต่อเครื่องจักร บีทีเอสซีได้จัดทำประกันภัยครอบคลุมทรัพย์สินต่าง ๆ ซึ่งมีมูลค่าที่ได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์คือ 1,604 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ 49,750 ล้านบาท) ซึ่งประเมินโดยวิธีต้นทุนทดแทน (Replacement Cost) วงเงินประกันภัยความเสียหายต่อทรัพย์สินและความเสียหายต่อเครื่องจักร กำหนดไว้ที่ 300 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อเหตุการณ์ (สำหรับแต่ละและทุก ๆ เหตุการณ์) และขยายความคุ้มครองถึงเครื่องจักรหยุดชะงักในวงเงิน 25 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อเหตุการณ์ (สำหรับแต่ละและทุก ๆ เหตุการณ์) ซึ่งวงเงินประกันนี้ สูงกว่าความเสียหายสูงสุดที่น่าจะเป็น (Maximum Foreseeable Loss) ที่กลุ่มบริษัทเอออนประเมินเหตุการณ์ รวมถึงภัยพิบัติต่าง ๆ ที่อาจทำให้เกิดความเสียหายร้ายแรง เช่น แผ่นดินไหว พายุเฮอริเคน ไฟไหม้ เป็นต้น ส่วนประกันภัยในกรณีธุรกิจหยุดชะงักอันเนื่องมาจากความเสียหายต่อทรัพย์สินและเครื่องจักร บีทีเอสซีได้จัดทำประกันภัยไว้ที่วงเงิน 6,640.9 ล้านบาท ซึ่งคำนวณจากประมาณการผลกำไรจากค่าโดยสารของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครใน 12 เดือนข้างหน้าบวกกับค่าใช้จ่ายคงที่ โดยได้มีการขยายความคุ้มครองถึงกรณีธุรกิจหยุดชะงักอันเนื่องมาจากเครื่องจักรหยุดชะงักในวงเงิน 25 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อเหตุการณ์ (สำหรับแต่ละและทุก ๆ เหตุการณ์)

นอกจากนี้ บีทีเอสซีมีกรมธรรม์ประกันวินาศภัยสำหรับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายประเภทที่ครอบคลุมความเสียหายที่เกิดต่อบุคคลที่สาม และความเสียหายที่เกิดจากสินค้า (General Third Party Liability and Product Liability Insurance) และประกันภัยความเสียหายต่อทรัพย์สินของบีทีเอสซี ความเสียหายต่อเครื่องจักร และความเสียหายในกรณีธุรกิจหยุดชะงัก (Property "All Risks", Machinery Breakdown and Business Interruption Insurance) ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว ทั้งนี้ ผู้รับผลประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัย คือ กทม. กรุงเทพมหานคร และบีทีเอสซี โดยรายละเอียดเกี่ยวกับวงเงินประกันภัย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 มีรายละเอียดความคุ้มครองเช่นเดียวกันกับการประกันภัยของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร เว้นแต่การประกันภัยความเสียหายต่อทรัพย์สินและความเสียหายต่อเครื่องจักรของ

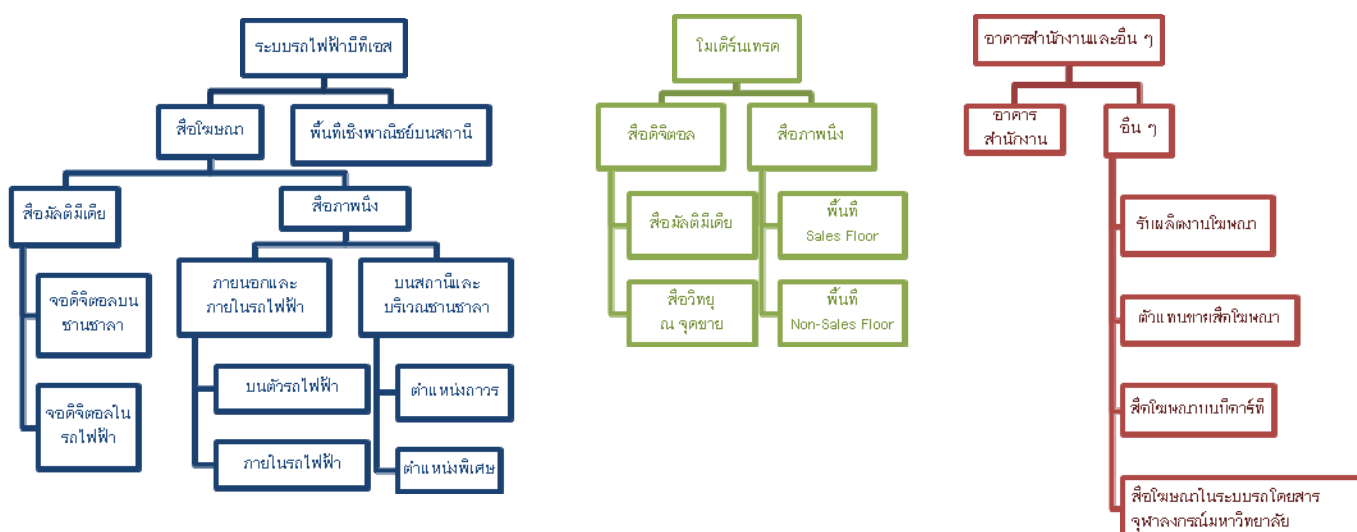
ส่วนต่อขยายสายสีลม และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท บีทีเอสซีได้จัดทำประกันภัยครอบคลุมทรัพย์สินต่าง ๆ ซึ่งมีมูลค่าที่ได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์คือ 435 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ 14,034 ล้านบาท) ส่วนการประกันภัยในกรณีธุรกิจหยุดชะงัก อันเนื่องมาจากความเสียหายต่อทรัพย์สินและเครื่องจักร บีทีเอสซีได้จัดทำประกันภัยไว้ที่วงเงิน 753.52 ล้านบาท ซึ่งคำนวณจากประมาณการรายได้จากค่าโดยสารของส่วนต่อขยายสายสีลมและส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทใน 12 เดือนข้างหน้าบวกกับค่าใช้จ่ายคงที่

## 2.2 ธุรกิจสื่อโฆษณา

บริษัทฯ ประกอบธุรกิจสื่อโฆษณาผ่านกลุ่มวีจีไอ ทั้งนี้ ในแบบ 56-1 นี้ จะแสดงข้อมูลเกี่ยวกับธุรกิจสื่อโฆษณาโดยสังเขป สำหรับรายละเอียดเพิ่มเติม โปรดพิจารณาแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี 2556/57 (แบบ 56-1) ของวีจีไอ

### 2.2.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

ในปัจจุบันเครือข่ายสื่อโฆษณาภายใต้การบริหารจัดการของกลุ่มวีจีไอแบ่งออกเป็น 3 เครือข่ายหลัก คือ (1) สื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส (2) สื่อโฆษณาในโมเดิร์นเทรด และ (3) สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานและอื่น ๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการสื่อโฆษณาในระบบรถโดยสารในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย การเป็นตัวแทนขายสื่อโฆษณาประเภทจอ LED และการรับผลิตงานโฆษณา ดังแสดงในแผนภาพด้านล่างนี้



#### 2.2.1.1 ในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส

##### ▪ สื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส

วีจีไอมิรายได้จากการให้บริการสื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส และให้เช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์บนสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส (เฉพาะสถานีในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก 23 สถานี) ตามสัญญาให้สิทธิบริหารจัดการด้านการตลาดในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งให้สิทธิวีจีไอแต่เพียงผู้เดียวในการบริหารจัดการพื้นที่อันประกอบด้วยสื่อโฆษณานบนขบวนรถไฟฟ้า สื่อโฆษณานบนสถานี และชานชาลา และพื้นที่เช่าสำหรับร้านค้าบนสถานีรถไฟฟ้า โดยสัญญาให้สิทธิดังกล่าวมีอายุถึงเดือนธันวาคม 2572 ซึ่งเป็นเวลาเดียวกับเวลาการสิ้นสุดของสัญญาสัมปทานระหว่างบีทีเอสซี กับ กทม. โดยวีจีไอเป็นผู้ลงทุนในการจัดหาและติดตั้งเครือข่ายสื่อโฆษณาพร้อมวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ดำเนินการต่าง ๆ รวมไปถึงรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการติดตั้งป้ายโฆษณา การบำรุงรักษาซ่อมแซมอุปกรณ์ให้คงสภาพดีตลอดระยะเวลาของสัญญา

สื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสของวีจีไโครอบคลุมนพื้นที่โฆษณาประมาณ 27,000 ตารางเมตร ใน 23 สถานี ระยะทางรวม 23.5 กิโลเมตร และรถไฟฟ้าบีทีเอสจำนวน 47 ขบวน (บีทีเอสซีมีการทยอยเพิ่มจำนวน



รถไฟฟ้า 5 ขบวนใหม่เข้าให้บริการในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสเสร็จสิ้นในรอบปีบัญชี 2556/57 ซึ่งวีจีไอได้เพิ่มรถไฟฟ้า 5 ขบวนใหม่ดังกล่าวในแพคเกจการขายโฆษณาตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2557 เป็นต้นไป) ซึ่งเป็นกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของสินค้าที่ผู้ซื้อเป็นกลุ่มนักเรียนนักศึกษา ประชากรวัยทำงานที่มีระดับรายได้ปานกลางถึงสูงที่อาศัยอยู่ในเมืองหลวง ปัจจุบันวีจีไอได้ติดตั้งสื่อโฆษณาครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดใน 20 สถานีหลัก (Prime Stations) ที่มีความหนาแน่นในการสัญจรของผู้โดยสารในสถานีจำนวนมาก ประกอบไปด้วยสถานีหมอชิต สะพานควาย อารีย์ อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ พญาไท ราชเทวี สยาม ชิดลม เพลินจิต นานา โอโศก พร้อมพงษ์ ทองหล่อ เอกมัย อ่อนนุช สนามกีฬาแห่งชาติ ราชดำริ ศาลาแดง ชองนันทน์ และสุรศักดิ์ ส่วนอีก 3 สถานีที่จัดเป็นสถานีรอง (Non-Prime Stations) เนื่องจากมีอัตราความหนาแน่นในการสัญจรของผู้โดยสารในสถานีน้อยกว่าสถานีหลัก ได้แก่ สถานีสนามเป้า สะพานตากสิน และพระโขนง ซึ่งวีจีไอได้ติดตั้งสื่อโฆษณาครอบคลุมพื้นที่เพียงบางส่วนของสถานีและชานชาลา

ทั้งนี้ สื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส แบ่งเป็น 2 ประเภทหลัก คือ สื่อมัลติมีเดีย (Multimedia) และสื่อภาพนิ่ง (Static)

สื่อมัลติมีเดีย (Multimedia) ประกอบไปด้วยสื่อโฆษณาที่สามารถนำเสนอได้ทั้งภาพนิ่ง ภาพเคลื่อนไหว และเสียง ซึ่งวีจีไอนำเสนอสื่อดังกล่าวบนจอดิจิทัลบนสถานีรถไฟฟ้าบริเวณชานชาลาที่รอรถไฟฟ้า และจอดิจิทัลภายในรถไฟฟ้า

สื่อภาพนิ่ง (Static Media) โดยสื่อโฆษณาภาพนิ่งกระจายอยู่ทั่วไปทั้งบนสถานี โดยติดตั้งตั้งแต่บันไดทางขึ้นไปยังสถานี ห้องขายตั๋วโดยสาร และบริเวณชานชาลา และบนตัวรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยติดตั้งทั้งภายในรถไฟฟ้า (In-Train Media) และพื้นผิวด้านนอกของรถไฟฟ้า (Train Body Wrap Media)

#### ■ พื้นที่เชิงพาณิชย์บนสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

วีจีไอได้รับสิทธิในการดำเนินการให้เช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์บนสถานีตามสัญญาให้สิทธิบริหารจัดการด้านการตลาดในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสจากบีทีเอสซี โดยวีจีไอได้รับสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการบริหารจัดการพื้นที่เช่าร้านค้าภายในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก

ปัจจุบันวีจีไอบริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์บนสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประมาณ 6,000 ตารางเมตร ซึ่งมีร้านค้า (Shop) และตู้จำหน่ายสินค้า (Kiosk) รวมเป็นจำนวนเกือบ 1,000 ร้าน ใน 23 สถานี โดยลักษณะการให้เช่าพื้นที่มีทั้งสัญญาเช่าระยะสั้น 3-6 เดือนสำหรับตู้จำหน่ายสินค้า และสัญญาเช่าอายุ 1-3 ปี สำหรับร้านค้าที่เป็นลูกค้าแบรนด์ที่มีชื่อเสียง เช่น ธนาคารต่าง ๆ ร้านยา มาซาคิ ร้าน 7-11 และร้านแมคโดนัลด์ เป็นต้น ในการนี้ วีจีไอจะเป็นผู้ดำเนินการและรับผิดชอบเฉพาะการลงทุนติดตั้งระบบสาธารณูปโภคและการบำรุงรักษาซ่อมแซมระบบสาธารณูปโภคตลอดระยะเวลาของสัญญา โดยผู้เช่าร้านค้ามีภาระต้องลงทุนในการก่อสร้างและตกแต่งร้านค้าเอง โดยผ่านความเห็นชอบของวีจีไอก่อน และผู้เช่ามีภาระต้องจ่ายค่าสาธารณูปโภคตามปริมาณการใช้งานจริง

#### 2.2.1.2 สื่อโฆษณาในโมเดิร์นเทรด

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 วีจีไอให้บริการสื่อโฆษณาในโมเดิร์นเทรด 2 ราย ซึ่งได้แก่ Tesco Lotus และ Big C ซึ่งมีสาขาครอบคลุมทั่วประเทศ ทำให้สื่อโฆษณาสามารถเข้าถึงผู้บริโภคที่มีฐานกว้างครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมาย โดยเฉพาะผู้ที่มีระดับรายได้ต่ำถึงปานกลางทั่วประเทศ สื่อโฆษณาในโมเดิร์นเทรดนั้นถือเป็นสื่อที่มีประสิทธิภาพในการโน้มน้าวผู้บริโภคให้เกิดการตัดสินใจซื้อสินค้าแบบฉับพลันโดยไม่ได้อำนาจล่วงหน้า (Impulse Buying) เนื่องจากเป็นการโฆษณา ณ จุดขายสินค้าและเป็นการย้ำเตือนการระลึกถึงสินค้าครั้งสุดท้ายก่อนที่ผู้บริโภคจะตัดสินใจและเลือก

ข้อสินค้า จึงถือได้ว่าเป็นสื่อที่อยู่ถูกสถานที่ ถูกเวลา ถูกกลุ่มเป้าหมาย ทั้งนี้วีซีไอเคยให้บริการสื่อโฆษณาใน Watsons แต่สัญญาได้สิ้นสุดไปเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2556

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 จำนวนสาขาที่วีซีไอได้สิทธิจากโมเดิร์นเทรดในการเข้าไปบริหารพื้นที่สื่อโฆษณา มีดังนี้

ประเภทสื่อ	Tesco Lotus				Big C				รวมทั้งหมด
	ใหญ่	กลาง	เล็ก	รวม	ใหญ่	กลาง	เล็ก	รวม	
จำนวนสาขาทั้งหมดของโมเดิร์นเทรด	124	223	1,409	1,756	121	30	295	446	2,202
1) สื่อภาพนิ่ง									
- จำนวนสาขาที่ได้สิทธิจากโมเดิร์นเทรด	ทุกสาขา	ทุกสาขา	250	597	ทุกสาขา	ทุกสาขา	ทุกสาขา	446	1,043
- จำนวนสาขาที่ติดตั้งสื่อโฆษณาแล้ว	115	205	250	570	119	29	-	148	718
2) สื่อวิทยุ ณ จุดขาย									
- จำนวนสาขาที่ได้สิทธิจากโมเดิร์นเทรด	ทุกสาขา	ทุกสาขา	ทุกสาขา	1,756	ทุกสาขา	ทุกสาขา	ทุกสาขา	446	2,202
- จำนวนสาขาที่ติดตั้งสื่อโฆษณาแล้ว	124	223	1,409	1,756	121	30	295	446	2,202
3) สื่อมัลติมีเดีย									
- จำนวนสาขาที่ได้สิทธิจากโมเดิร์นเทรด	31	-	-	31	ทุกสาขา	ทุกสาขา	ทุกสาขา	446	477
- จำนวนสาขาที่ติดตั้งสื่อโฆษณาแล้ว	31	-	-	31	45	-	-	45	76

หมายเหตุ :

- ทุกสาขา รวมถึงสาขาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต
- สาขาขนาดใหญ่ของ Tesco Lotus รวม Tesco Lotus Hypermarket และ Extra, Big C รวม Big C Hypermarket และ Extra
- สาขาขนาดกลางของ Tesco Lotus รวม Tesco Lotus Value และ Talad, Big C หมายถึง Big C Market
- สาขาขนาดเล็กของ Tesco Lotus หมายถึง Tesco Lotus Express, Big C หมายถึง Mini Big C
- แพคเกจการขายสื่อภาพนิ่งของโมเดิร์นเทรดจะรวมเฉพาะสาขาขนาดใหญ่ของ Tesco Lotus และ Big C เท่านั้น

วีซีไอได้รับสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในพื้นที่ตามที่ระบุในสัญญาให้สิทธิโฆษณาในโมเดิร์นเทรด ซึ่งจากการที่วีซีไอได้รับสิทธิในการบริหารพื้นที่สื่อโฆษณาในแต่ละส่วนของห้างโมเดิร์นเทรดไม่พร้อมกัน จึงทำให้มีสัญญาในการบริหารสื่อโฆษณาหลายสัญญา โดยส่วนใหญ่แต่ละสัญญามีระยะเวลาประมาณ 3-5 ปี ทั้งนี้ ลักษณะการจ่ายค่าตอบแทนสิทธิให้แก่เจ้าของโมเดิร์นเทรดมีทั้งการจ่ายในลักษณะของส่วนแบ่งรายได้ตามอัตราที่ตกลงกันในสัญญา ซึ่งมีการกำหนดค่าธรรมเนียมขั้นต่ำรายปี และอาจมีการปรับเปลี่ยนตามสัญญา และการจ่ายในลักษณะอัตราคงที่ตลอดอายุสัญญา ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อตกลงในแต่ละสัญญา

พื้นที่ในโมเดิร์นเทรดที่วีซีไอได้รับสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณาทั้งใน Tesco Lotus และ Big C แบ่งเป็นพื้นที่ Sales Floor และพื้นที่ Non-Sales Floor โดยพื้นที่ Sales Floor คือ พื้นที่ตั้งแต่บริเวณหลังจุดชำระเงิน (Cashier Counter) ซึ่งรวมไปถึงพื้นที่บริเวณชั้นวางขายสินค้าของห้าง ส่วนพื้นที่ Non-Sales Floor คือ พื้นที่ด้านนอก ซึ่งรวมถึงบริเวณร้านอาหาร ร้านค้า ธนาคาร บริเวณทางเข้าห้าง และที่จอดรถ

สื่อโฆษณาในโมเดิร์นเทรดที่วีซีไอให้บริการสามารถแบ่งตามประเภทของสื่อโฆษณาได้เป็น 2 ประเภท คือ สื่อดิจิทัล (Digital) และสื่อภาพนิ่ง (Static)

- **สื่อดิจิทัล (Digital)** แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ

- สื่อมัลติมีเดีย**

สื่อมัลติมีเดียที่ติดตั้งในพื้นที่โมเดิร์นเทรด ได้แก่ จอดิจิทัลบริเวณศูนย์อาหาร (Food Court) จุดชำระเงิน (Cashier Counters) และบริเวณที่จัดวางสินค้าจำเป็นในชีวิตประจำวัน เช่น ผลิตภัณฑ์สุขภาพและความงาม (Health and Beauty Products) อาหารแห้งและเครื่องดื่ม (Food and Beverage) และสินค้าที่ใช้ในบ้าน (Household Products) สำหรับสื่อมัลติมีเดียประเภทจอดิจิทัลจะมีติดตั้งเฉพาะใน Tesco Lotus และ Big C ที่เป็นสาขาขนาดใหญ่ (Hypermarket) เท่านั้น โดยวิธีโอขายเวลาโฆษณาบนจอดิจิทัลให้กับลูกค้าเป็นแพ็คเกจต่อเนื่องในลักษณะเหมารวม ทุกห้างทุกสาขาที่มีสื่อจอดิจิทัลติดตั้ง โดยสื่อโฆษณาจะเปิดตามเวลาเปิดทำการของห้างแต่ละแห่ง

- สื่อวิทยุ ณ จุดขาย (Point Of Purchase Radio: POP Radio)**

วิธีโอเป็นผู้ได้รับสิทธิด้านเสียงแต่เพียงผู้เดียวใน Tesco Lotus และ Big C ทุกสาขา โดยมีบริษัท 999 มีเดีย จำกัด (บริษัทย่อยของวิธีโอ) เป็นผู้บริหารและผลิตรายการวิทยุจำนวน 2 รายการ ได้แก่ Tesco Lotus Radio และ Big C Radio ซึ่งทั้งสองรายการเน้นการหารายได้จากการขายเวลาโฆษณา โดยรูปแบบรายการเป็นการเปิดเพลงฟังสบาย ตามสมัยนิยม พร้อมสอดแทรกสาระบันเทิง จากผลการสำรวจของบริษัท เดอะ นีลเสน คอมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด ปรากฏว่าร้อยละ 94 หรือ จำนวน 9 ใน 10 คนของผู้ฟังที่เดินจับจ่ายใน Tesco Lotus และ Big C รู้จักสื่อวิทยุ ณ จุดขาย และมีการตอบสนองโดยการซื้อสินค้าตามโฆษณาทางวิทยุ

- **สื่อภาพนิ่ง (Static)**

สื่อโฆษณาภาพนิ่งมีหลากหลายรูปแบบซึ่งออกแบบโดยกลุ่มวิธีโอ และจะถูกติดตั้งทั่วบริเวณของห้าง ทั้งในพื้นที่ Sales Floor และพื้นที่ Non-Sales Floor เพื่อให้เข้าถึงผู้บริโภค ณ จุดขาย และทุก ๆ จุดที่เป็นทางเดินผ่าน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการโฆษณาประชาสัมพันธ์สินค้า ทั้งนี้ สื่อโฆษณาภาพนิ่งที่ถูกติดตั้งในพื้นที่ Sales Floor และพื้นที่ Non-Sales Floor มีลักษณะดังนี้

- สื่อโฆษณา ณ จุดขายบนพื้นที่ Sales Floor (POP Media on Sales Floor Area)**

สื่อโฆษณาในพื้นที่ Sales Floor ถือว่าเป็นสื่อที่มีความสำคัญในการโน้มน้าวและสร้างการตัดสินใจในการซื้อ ณ จุดขายของผู้บริโภคเป็นอย่างยิ่ง วิธีโอดำเนินการติดตั้งสื่อโฆษณาในรูปแบบต่าง ๆ ที่มีความน่าสนใจในบริเวณชั้นวางสินค้าอุปโภคบริโภค ได้แก่ Shelf Frame, Shelf Divider, Shelf Pop-Up, ป้ายโฆษณาบริเวณตู้แช่เย็น (Chiller Ad) ป้ายโฆษณาเหนือชั้นวางสินค้า (Top Gon) และที่อื่น ๆ ในบริเวณชั้นวางสินค้าประเภทต่าง ๆ ได้แก่ (1) ผลิตภัณฑ์สุขภาพและความงาม (Health & Beauty Products) (2) สินค้าอาหารสด (Fresh Food) (3) ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากนมและอาหารแช่แข็ง (Dairy & Frozen Food) (4) สินค้าอาหารและเครื่องดื่ม และสินค้าใช้ในบ้าน (Food & Beverage, Household & Club Pack) (5) เครื่องใช้ไฟฟ้า (Electrical) และ (6) เสื้อผ้าเครื่องแต่งกาย (Apparel)

การขายสื่อโฆษณาในพื้นที่ Sales Floor นั้น วิธีโอจะขายเป็นแพ็คเกจของประเภทสื่อในแต่ละตำแหน่ง ซึ่งแต่ละแพ็คเกจจะรวมทุกสาขาของ Tesco Lotus และ Big C ทั้งนี้ สัญญาที่ทำกับลูกค้ามีระยะเวลาประมาณ 3 เดือน ถึง 1 ปี

### สื่อโฆษณาบนพื้นที่ Non-Sales Floor

สื่อโฆษณาบนพื้นที่ Non-Sales Floor ประกอบด้วยสื่อโฆษณาป้ายภาพนิ่งในพื้นที่บริเวณด้านนอกบริเวณชั้นวางขายสินค้าทั้งหมดตั้งแต่ถนนทางเข้าห้าง ที่จอดรถ บริเวณทางเข้าห้าง บริเวณร้านอาหาร ร้านค้า ศูนย์อาหาร ห้องน้ำ ที่จอดรถชั้น ประตูเซ็นเซอร์ ทั้งนี้ การติดตั้งสื่อในบริเวณพื้นที่ Non-Sales Floor นี้ จะติดตั้งตามแนวเส้นทางการเดินเข้าสู่พื้นที่ Sales Floor ซึ่งเป็นการกระตุ้นให้ผู้บริโภคถึงสินค้าได้ตลอดทาง

#### 2.2.1.3 สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานและอื่น ๆ

##### สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงาน

วีจีไอติดตั้งจอดิจิทัลขนาด 15 นิ้ว ในลิฟต์โดยสารของอาคารสำนักงานชั้นนำในกรุงเทพฯ โดยจำนวนจอที่ติดตั้งในลิฟต์โดยสารของแต่ละอาคารมีจำนวน 1-17 จอ แตกต่างกันตามจำนวนลิฟต์และขนาดของอาคาร เนื้อหาโฆษณาสำหรับสื่อในอาคารสำนักงานจะต้องสั้น กระชับ และสื่อสารเฉพาะข้อความสำคัญเพื่อให้ผู้ชมรับสารได้อย่างครบถ้วน เนื่องจากระยะเวลาในการโดยสารลิฟต์นั้นเฉลี่ยอยู่ที่เพียง 1 นาทีเท่านั้น ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 มีอาคารสำนักงานภายใต้การบริหารจัดการจำนวน 75 อาคารทั่วกรุงเทพฯ รวมจอดิจิทัลทั้งหมด 656 จอ นอกจากสื่อโฆษณาหลักที่เป็นจอดิจิทัลแล้ว ยังมีสื่อเสริมในลักษณะภาพนิ่งที่สามารถติดตั้งเสริมกับตัวกรอบจอดิจิทัลและสื่อภาพนิ่งที่ติดบนบานประตูลิฟต์อีกด้วย

##### ธุรกิจอื่น

นอกเหนือจากการดำเนินธุรกิจหลักในการเป็นผู้ให้บริการสื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส สื่อโฆษณาในโมเตอร์เทรด และสื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานแล้ว วีจีไอยังดำเนินธุรกิจอื่นที่เป็นการสร้างรายได้เพิ่มเติมดังนี้

##### รับผลิตงานโฆษณา

วีจีไอให้บริการรับผลิตงานโฆษณาที่เป็นสื่อภาพนิ่ง และ Spot โฆษณาของสื่อวิทยุ ๓ จุดขาย จากลูกค้า โดยวีจีไอยังดำเนินการว่าจ้างบริษัทสิ่งพิมพ์เพื่อดำเนินการผลิต ซึ่งวีจีไอยังเป็นผู้ร่วมควบคุมคุณภาพทั้งในกระบวนการผลิต ติดตั้ง และบำรุงรักษา

##### ตัวแทนขายสื่อโฆษณา

- ตัวแทนขายสื่อโฆษณาบนจอ LED ขนาดใหญ่ (Mega LED) และป้ายกล่องไฟพร้อมจอ LED ได้ทางด่วน (Street Furniture)

วีจีไอให้บริการเป็นตัวแทนขายสื่อโฆษณาจอ LED ขนาด 200 ตารางเมตรขึ้นไปในกรุงเทพฯ บริเวณแยกประตูน้ำ พระรามเก้า อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ และแยกถนนพระรามสี่ติดกับถนนสาทร รวม 4 แห่ง และป้ายกล่องไฟพร้อมจอ LED ขนาดประมาณ 20 ตารางเมตร จำนวน 66 ป้าย บริเวณใต้ทางด่วนพิเศษ ของบริษัท ไมทาส โกลบอล มีเดีย จำกัด โดยวีจีไอยังได้รับผลตอบแทนในรูปแบบของการแบ่งรายได้ (Revenue Sharing) จากเจ้าของสื่อโฆษณาดังกล่าว

- ตัวแทนขายสื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงค์

วีจีไอได้รับสิทธิแต่เพียงผู้เดียวจากบริษัท โคอะ-อะ มีเดีย (ประเทศไทย) จำกัด ในการเป็นตัวแทนขายสื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงค์ ซึ่งรวมถึงโฆษณาภายในและภายนอกตัวรถไฟฟ้า และบนสถานีรถไฟฟ้า โดยวีจีไอได้รับผลตอบแทนในรูปแบบค่าบริการจัดการเป็นรายเดือน (Monthly Management fee) และส่วนแบ่งรายได้ (Revenue Sharing) จากผู้ได้รับสัมปทาน ทั้งนี้วีจีไอและบริษัท โคอะ-อะ มีเดีย (ประเทศไทย) จำกัด ได้ตกลงยกเลิกสัญญาการเป็นตัวแทนขายสื่อโฆษณานี้ตั้งแต่วันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2557 โดยจะมีผลในวันที่ 1 เมษายน 2557

สื่อโฆษณาบนรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT

วีจีไอได้รับสิทธิจากบีทีเอสซีในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณาบนรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ประกอบด้วยพื้นที่โฆษณาภายนอกตัวรถ ด้านในตัวรถ บริเวณหลังเบาะรถ บริเวณทางขึ้นลง บริเวณใต้ช่องแอร์ บริเวณประตูเข้าออกผู้โดยสาร กระบอกในตัวรถ และจอ LCD ในรถ โดยวีจีไอเป็นผู้รับผิดชอบการลงทุนในอุปกรณ์สื่อโฆษณาทั้งหมด ทั้งนี้ อัตราค่าตอบแทนการให้สิทธิเป็นไปตามสัญญาให้สิทธิบริหารจัดการด้านการตลาด โดยระยะเวลาให้สิทธิดังกล่าวมีอายุถึงเดือนพฤษภาคม 2560

สื่อโฆษณาในระบบรถโดยสารในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วีจีไอได้เช่าสื่อโฆษณาในโครงการเดินรถโดยสารภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จากกิจการร่วมค้าบริษัท สิธร จำกัด และบริษัท พลังงานเพื่อสิ่งแวดล้อม จำกัด โดยวีจีไอได้รับการต่อสัญญาเช่าสื่อโฆษณาดังกล่าวจนถึงเดือนมิถุนายน 2557 ทั้งนี้ เส้นทางเดินรถรับส่งนิสิตดังกล่าวมีทั้งภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและครอบคลุมถึงบางส่วนของบริเวณศูนย์การค้าสยามสแควร์ โดยสื่อโฆษณาภายใต้สัญญาเช่าโฆษณาดังกล่าว ได้แก่ สื่อโฆษณา ณ บ้ายรรถ สื่อโฆษณาภายในและภายนอกตัวรถ และจอ LCD ในรถโดยสาร

## 2.2.2 การตลาดและการแข่งขัน

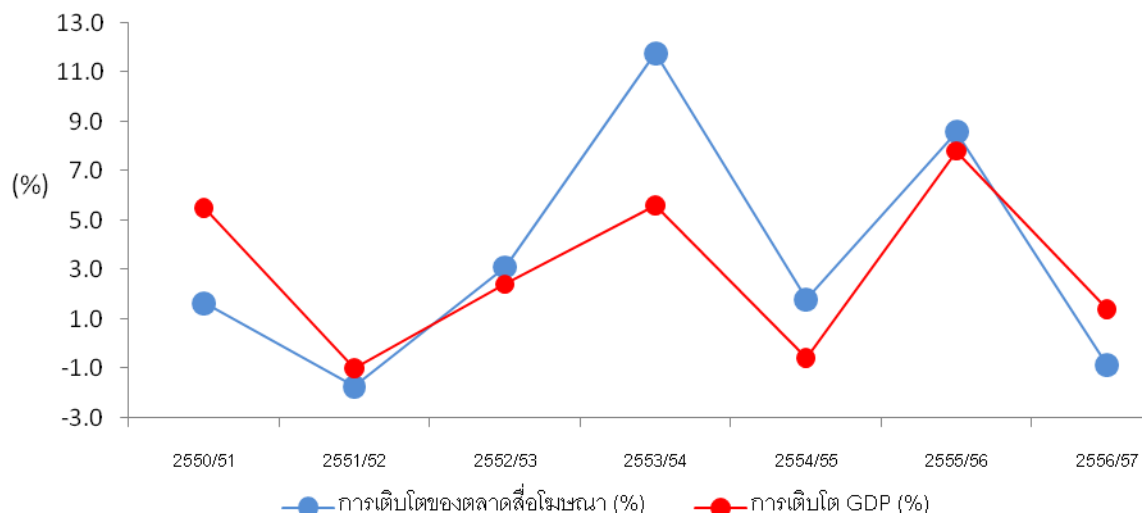
### 2.2.2.1 อุตสาหกรรมสื่อโฆษณาในประเทศไทย

ในปี 2556/57 ประเทศไทยได้เผชิญอุปสรรคทั้งเรื่องการชะลอตัวทางเศรษฐกิจและสถานการณ์ชุมนุมทางการเมือง ซึ่งส่งผลให้ความเชื่อมั่นของผู้บริโภคหดตัวลงอย่างชัดเจน โดยเฉพาะในธุรกิจสื่อโฆษณา เห็นได้จากดัชนีสื่อและสิ่งพิมพ์ที่ลดลง 19.0% ในปีปฏิทินสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 ซึ่งเป็นดัชนีที่เติบโตน้อยที่สุดในตลาดหลักทรัพย์ ในส่วนของอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาปี 2556/57 นั้นมีมูลค่าตลาดทั้งสิ้น 113,408 ล้านบาท ลดลง 0.9% จากปีก่อน ซึ่งน้อยกว่าการคาดการณ์ของสมาคมโฆษณาแห่งประเทศไทยที่ตั้งไว้ว่าจะมีการเติบโตขึ้น 10% ผลการดำเนินงานของธุรกิจสื่อโฆษณามีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามภาวะเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งวัดได้จากความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าตลาดของธุรกิจสื่อโฆษณากับผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ตั้งแต่ปี 2550/51 ถึง 2556/57 จึงกล่าวได้ว่าภาพรวมธุรกิจสื่อโฆษณาในปี 2556/57 ที่ชะลอตัวลงเกิดจากภาวะทางเศรษฐกิจและสถานการณ์การเมืองที่ไม่สงบนี้ สะท้อนได้จากการชะลอตัวตามผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่ขยายตัวเพียง 1.4%<sup>(1)</sup> จาก 7.8%<sup>(1)</sup> ในปี 2555/56 แม้ว่าภาคธุรกิจสื่อโฆษณาจะได้รับผลกระทบจากปัจจัยดังกล่าว ธุรกิจสื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชนซึ่งเป็นหนึ่งในสื่อโฆษณาหมวดธุรกิจที่วีจีไอได้ดำเนินการอยู่นั้น ได้เติบโตขึ้นถึง 10.4% อยู่เติบโตเป็นอันดับสองรองจากธุรกิจสื่อโฆษณาในอินเทอร์เน็ต ซึ่งเติบโตขึ้น 33.4%

หมายเหตุ :

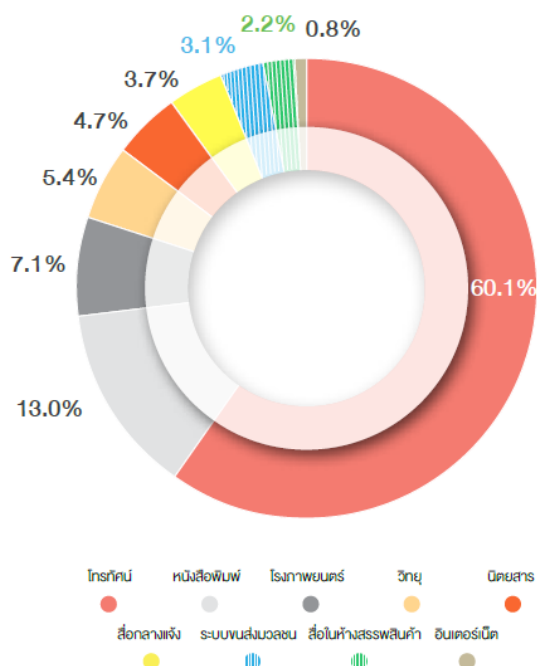
<sup>(1)</sup> ตัวเลขการเติบโตคำนวณจากข้อมูลรายไตรมาสของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยใช้เดือนเริ่มต้นเป็นเดือนเมษายนถึงสิ้นสุดเดือนมีนาคมของปีถัดไป

กราฟการเติบโตของตลาดของธุรกิจสื่อโฆษณาเปรียบเทียบกับ การเติบโตของ GDP ปี 2550/51 ถึง ปี 2556/57



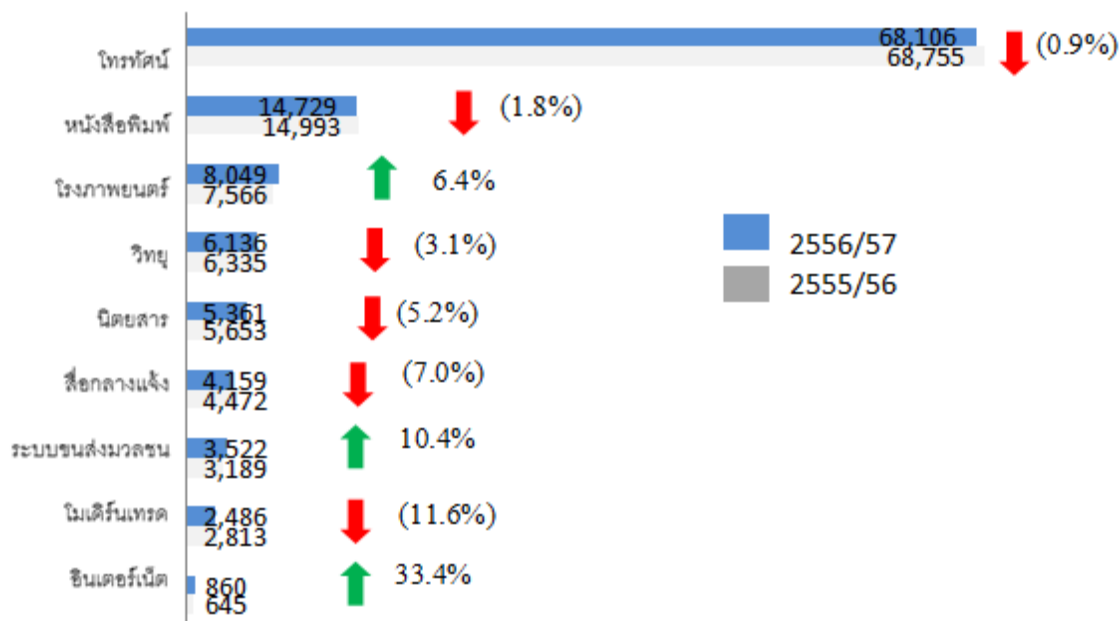
แหล่งข้อมูล: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

กราฟ: ส่วนแบ่งการตลาดอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาในประเทศไทยปี 2556/57





กราฟ: มูลค่าการใช้จ่ายในอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาในประเทศไทยปี 2556/57 เทียบกับปี 2555/56 (ล้านบาท)



แหล่งข้อมูล: บริษัท เดอะ นีลเสน คอมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด

### แนวโน้มอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาในประเทศไทย

#### ■ สื่อโฆษณานอกบ้านเปรียบเทียบกับสื่อโฆษณารูปแบบเดิมในประเทศไทย

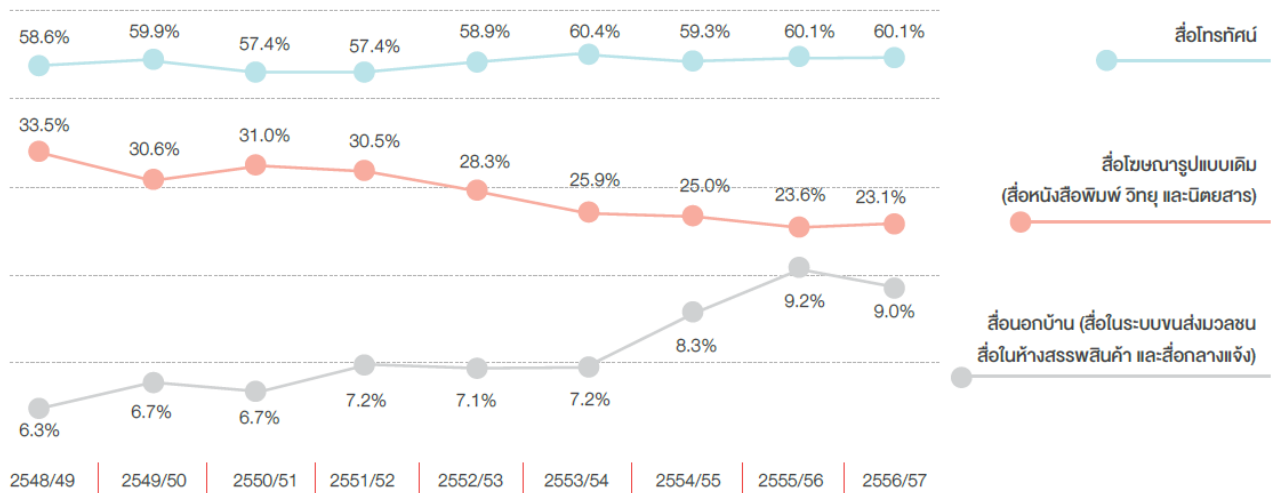
ในปี 2556/57 สื่อโฆษณานอกบ้านซึ่งรวมถึง สื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชน สื่อในห้างสรรพสินค้า และ สื่อกลางแจ้ง มีมูลค่าตลาดรวม 10,167 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วน 9.0% ของอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาโดยรวมซึ่งมีมูลค่า 113,408 ล้านบาท จะเห็นได้ว่าสื่อโฆษณานอกบ้านมีการเติบโตอย่างต่อเนื่องในอัตราที่สูงกว่าการเติบโตของสื่อโฆษณารูปแบบเดิม ซึ่งได้แก่ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ วิทยุ และนิตยสาร แม้ว่าสัดส่วนของสื่อโฆษณารูปแบบเดิมจะมีสัดส่วนในตลาดถึง 83.2% แต่มีการขยายตัวในอัตราที่น้อยกว่าสื่อโฆษณานอกบ้านอย่างเห็นได้ชัด สื่อโฆษณานอกบ้านนั้นมีแนวโน้มที่จะเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง สะท้อนได้จากอัตราการเติบโตโดยเฉลี่ย (Compound Annual Growth Rate: CAGR) ในรอบ 5 ปีที่ผ่านมา ในช่วงปี 2551/52 ถึง 2556/57 สื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชน และ โมเดิร์นเทรด มี CAGR อยู่ที่ 24.0% และ 18.6% ตามลำดับ ในขณะที่โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ และวิทยุ มี CAGR อยู่ที่ 5.7%, -0.1% และ -1.9% ตามลำดับ นอกจากนั้น สื่อโฆษณานอกบ้านมีส่วนแบ่งตลาดที่เพิ่มมากขึ้น โดนส่วนแบ่งตลาด 6.3% ในปี 2548/49 เติบโตเป็น 9.0% ในปี 2556/57 หรือมากขึ้น 2.7% ในขณะที่สื่อโฆษณาแบบเดิมมีส่วนแบ่งตลาดลดลง โดยสื่อหนังสือพิมพ์ วิทยุ และนิตยสาร รวมกันมีส่วนแบ่งตลาดลดลงจาก 33.5% ในปี 2548/49 เป็น 23.1% ในปี 2556/57 หรือลดลง 10.4% ส่วนโทรทัศน์มีส่วนแบ่งตลาดที่ค่อนข้างนิ่ง โดยเพิ่มจาก 58.6% ในปี 2548/49 เป็น 60.1% ในปี 2556/57 หรือเพิ่มขึ้น 1.5%

### ตาราง: มูลค่าการใช้จ่ายในอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาในประเทศไทย ปี 2551/52 ถึง ปี 2556/57

(ล้านบาท)	2551/52	2552/53	2553/54	2554/55	2555/56	2556/57	CAGR 5 ปี
โทรทัศน์	51,581	54,535	62,537	62,528	68,755	68,106	5.7%
หนังสือพิมพ์	14,821	14,513	15,038	14,650	14,993	14,729	-0.1%
โรงภาพยนตร์	4,155	5,037	6,382	7,231	7,566	8,049	14.1%
วิทยุ	6,739	6,208	6,057	6,027	6,335	6,136	-1.9%
นิตยสาร	5,872	5,490	5,764	5,715	5,653	5,361	-1.8%
สื่อกลางแจ้ง	4,158	3,883	3,962	4,319	4,472	4,159	0.0%
ระบบขนส่งมวลชน	1,498	1,828	2,262	2,650	3,189	3,522	18.6%
โมเดิร์นเทรด	847	846	1,198	1,760	2,813	2,486	24.0%
อินเทอร์เน็ต	170	287	328	500	645	860	38.3%
ทั้งหมด	89,841	92,627	103,527	105,382	114,421	113,408	4.8%

แหล่งข้อมูล : บริษัท เดอะ นีลเสน คอมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด ที่เปิดเผยผ่านเว็บไซต์สมาคมโฆษณาแห่งประเทศไทย (ไม่รวม classified และ house ads)

### กราฟ: ส่วนแบ่งในตลาดของสื่อโฆษณานอกบ้านเปรียบเทียบกับสื่อรูปแบบเดิมปี 2548/49 ถึงปี 2556/57



แหล่งข้อมูล: บริษัท เดอะ นีลเสน คอมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด

#### ■ Urbanisation ส่งผลต่อการเติบโตของสื่อโฆษณานอกบ้าน

กว่าสิบปีที่ประเทศไทยได้พัฒนาเป็นประเทศอุตสาหกรรม ส่งผลให้ชุมชนเมืองมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว โดยจากสถิติในปี 2493 ประเทศไทยมีสัดส่วนประชากรที่อาศัยในบริเวณกรุงเทพมหานครและปริมณฑลคิดเป็น 17% ของประชากรทั้งประเทศ ได้เพิ่มขึ้นเป็น 35% ในปี 2553 การขยายตัวของตัวเมือง (Urbanisation) นั้นส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของวิถีชีวิตคนในสังคมไทย ซึ่งมีความสัมพันธ์ต่อการเติบโตขึ้นของสื่อโฆษณานอกบ้านอย่างยิ่ง เห็นได้จากการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของประชากรในเขตเมืองหลวง ได้ส่งผลให้โครงข่ายถนนในเมืองที่มีพื้นที่จำกัดไม่สามารถรองรับการจราจรที่เพิ่มขึ้นตามจำนวนประชากรได้ และทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ทำให้คนกรุงเทพฯ

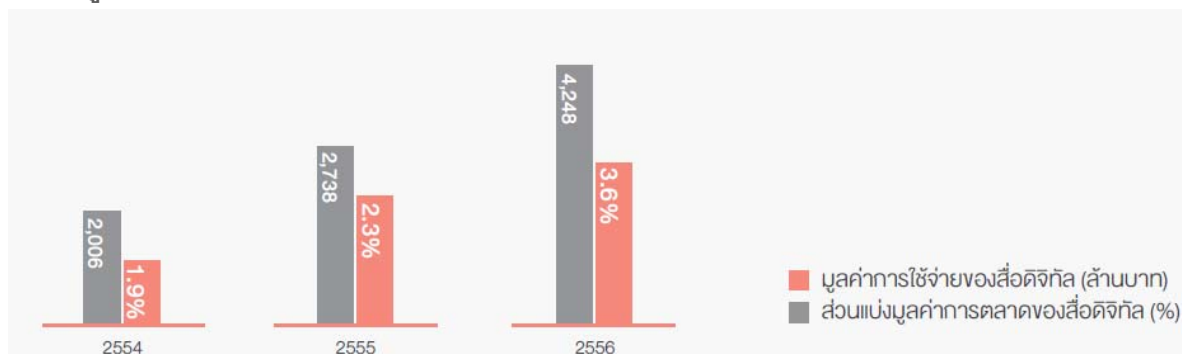
หันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นเพื่อลดระยะเวลาการเดินทาง เช่น โครงข่ายรถไฟฟ้า ทั้งรถไฟฟ้าใต้ดินและรถไฟฟ้าบีทีเอส ทั้งนี้ ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ยอดรวมผู้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสรายปีเติบโตขึ้นจาก 135.9 ล้านเที่ยวคน ในปี 2551/52 เป็น 214.7 ล้านคน ในปี 2556/57 หรือคิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยรายปี (CAGR) ในช่วงดังกล่าวเท่ากับ 9.6% การเติบโตนี้ไม่รวมจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้นจากส่วนต่อขยายจากระบบรถไฟฟ้าสายหลัก เช่นระบบรถไฟฟ้าสายสีฟ้าและสายสีแดง แนวโน้มของการหันไปใช้ระบบรถไฟฟ้าที่เพิ่มมากขึ้นส่งผลให้เอกชนที่จัดสรรงบประมาณไปในสื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชนมากขึ้นตามลำดับ ซึ่งเห็นได้จากมูลค่าการใช้จ่ายสื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชนที่มี CAGR อยู่ที่ 18.6% ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา

นอกจากนี้ ผู้บริโภคในปัจจุบันใช้เวลาอยู่นอกบ้านมากกว่าที่เคย โดยเฉพาะใช้เวลาไปกับการเดินทางไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ รถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง หรือเครื่องบิน จากที่กล่าวมาส่งผลให้สื่อโฆษณานอกบ้านเข้ามามีบทบาทในชีวิตประจำวันของคนในปัจจุบันมากขึ้น และทำให้เจ้าของสินค้าหันมาสนใจใช้สื่อนอกบ้านเพื่อสร้างการรับรู้ในตราสินค้าของตนมากขึ้น เห็นได้จากมูลค่าการใช้จ่ายของสื่อโฆษณานอกบ้านที่เพิ่มขึ้นจาก 6,503 ล้านบาท เป็น 10,167 ล้านบาท คิดเป็น CAGR อยู่ที่ 9.3% ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา

#### ▪ การเปลี่ยนแปลงไปสู่สื่อโฆษณาดิจิทัล

อุตสาหกรรมสื่อโฆษณามีการเปลี่ยนแปลงที่น่าสังเกตคือมีการใช้สื่อโฆษณาแบบดิจิทัลเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยสมาคมโฆษณาดิจิทัล (ประเทศไทย) ได้ให้ข้อมูลว่า มูลค่าการใช้จ่ายสื่อโฆษณาดิจิทัลของคนไทยเติบโตขึ้นจาก 2,005 ล้านบาท ในปี 2554 เป็น 4,248 ล้านบาทในปี 2556 แสดงให้เห็นว่าอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปีอยู่ที่ 45.5% ยิ่งไปกว่านั้น สื่อโฆษณาดิจิทัลสามารถครองส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยเติบโตจาก 1.9% เป็น 3.5 % หรือเพิ่มขึ้น 1.6 % โดยมีแนวโน้มว่าในเร็ว ๆ นี้การพัฒนาของสื่อโฆษณาดิจิทัลจะส่งผลกระทบอย่างมากกับสื่อโฆษณารูปแบบเดิม โดยเฉพาะอย่างยิ่งสื่อหนังสือพิมพ์ เห็นได้จากมูลค่าการใช้จ่ายสื่อโฆษณาของหนังสือพิมพ์ที่ลดลงจาก 15,258 ล้านบาท ในปี 2554 เป็น 14,541 ล้านบาท ในปี 2556 ลดลง 4.7% ทั้งนี้ การเติบโตของสื่อโฆษณาดิจิทัลมาจากความสะดวก รวดเร็วในการปรับเปลี่ยน แก้ไข หรือเพิ่มเติมข้อมูลในสื่อโฆษณา ซึ่งส่งผลให้เกิดเป็นสื่อที่ให้ความหลากหลายและเข้าถึงผู้รับสารอย่างตรงเป้าหมายและกว้างขวางมากที่สุด และเนื่องจากความสามารถในการปรับเปลี่ยนของสื่อโฆษณาดิจิทัลนั่นเอง จึงทำให้ผู้จัดทำโฆษณาเลือกที่จะใช้สื่อดิจิทัลในการจัดกิจกรรมทางการตลาดแทนสื่อภาพนิ่ง และถือได้ว่าสื่อโฆษณาดิจิทัลกำลังกลายเป็นสื่อโฆษณาที่ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายมากกว่าสื่อรูปแบบเดิม สิ่งนี้เป็นหนึ่งในส่วนประกอบสำคัญที่สุดที่จะสามารถก้าวขึ้นมาอยู่ในแนวหน้าในอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาในอนาคตได้ ยิ่งไปกว่านั้น สื่อโฆษณาดิจิทัลทำให้ผู้ทำโฆษณาสามารถผลิตสื่อที่เป็นภาพเคลื่อนไหวที่ดึงดูดความสนใจและเพิ่มความสามารถในการโต้ตอบจากกลุ่มลูกค้า ทางด้านของผู้บริโภค การเพิ่มขึ้นของความต้องการข้อมูลที่เร่งด่วน ทำให้สื่อโฆษณาดิจิทัลสามารถตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคได้ ดังนั้น เจ้าของสื่อโฆษณาที่สามารถเสนอสื่อโฆษณาที่เพิ่มการสื่อสารเชื่อมโยงระหว่างผู้บริโภคกับสื่อโฆษณาได้จะทำให้ได้เปรียบทางการแข่งขัน

กราฟ: มูลค่าการใช้จ่ายในสื่อดิจิทัลและส่วนแบ่งการตลาด



แหล่งข้อมูล: สมาคมโฆษณาดิจิทัล (ประเทศไทย)

### 2.2.2.2 ภาวะการแข่งขันของตลาดสื่อโฆษณาในภาพรวม

ผู้ให้บริการสื่อออกบ้านรายใหญ่ในประเทศไทยมีรายชื่อดังตารางด้านล่าง โดยแสดงรายชื่อบริษัทตามรายได้ในปี 2556 (ล่าสุด)

บริษัท	รายได้ (ล้านบาท)
บริษัท วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย จำกัด (มหาชน)*	3,149.0
บริษัท มาสเตอร์ แอด จำกัด (มหาชน)	724.6
บริษัท แพลน บี มีเดีย จำกัด (มหาชน)**	644.6
บริษัท ทรีซิกทีไฟว์ จำกัด (มหาชน)	412.2
บริษัท อควา คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)	397.1

\*รอบปีบัญชีสิ้นสุดวัน 31 มีนาคม 2557

\*\*จากผลประกอบการงวด 6 เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556

ในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา แนวโน้มของการใช้งบโฆษณาสินค้าจะถูกจัดสรรไปในทุกสื่อโฆษณาหลากหลายประเภท เนื่องจากสื่อโฆษณาแต่ละประเภทมีจุดเด่นและประสิทธิภาพในการส่งสารเข้าถึงผู้บริโภคที่แตกต่างกัน และจะทำให้ทุกสื่อที่เลือกใช้มีประสิทธิภาพสูงขึ้นในภาพรวม เอเจนซีและเจ้าของสินค้าและบริการจึงมีการเลือกซื้อสื่อโฆษณาหลาย ๆ สื่อ ผสมผสานกันตามความเหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมายและงบประมาณ เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการสร้างการรับรู้ในตราสินค้าและสรรพคุณ ทั้งเป็นการตอกย้ำสร้างความภักดีในสินค้า (Brand Loyalty) ด้วยความถืออย่างสม่ำเสมอ ด้วยเหตุนี้ การแข่งขันในอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาทุกวันนี้ จึงไม่ได้เป็นเพียงการแข่งขันชิงส่วนแบ่งตลาดในรูปแบบเดิม ๆ ที่แย่งชิงส่วนแบ่งทางการตลาดจากสื่อโฆษณาประเภทเดียวกัน แต่เป็นการแข่งขันที่ต้องแข่งกับสื่อโฆษณาทุกประเภท บริษัทเจ้าของสื่อโฆษณาที่มีเครือข่ายสื่อโฆษณาหลายรูปแบบและครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมายจึงจะเป็นบริษัทที่มีความได้เปรียบในการแข่งขันสูง เนื่องจากสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ซื้อสื่อโฆษณาได้ดีกว่า ส่งผลให้สามารถครองส่วนแบ่งตลาดได้มากกว่า นอกจากนี้ ผู้บริโภคยุคปัจจุบันมีพฤติกรรมที่เปลี่ยนไป ดังนั้นสื่อในปัจจุบันจึงมีการผสมผสานการใช้สื่อทั้งแบบดั้งเดิมและแบบดิจิทัลมากขึ้น กระแสของการสร้างสรรค์สื่อโฆษณาแบบผสมผสานจึงได้รับการตอบรับที่ดีและเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยมีลูกเล่นใหม่ ๆ ผสมสื่อแบบดั้งเดิมไปกับสื่อดิจิทัลเพื่อให้ได้รับประสบการณ์ความแปลกใหม่ที่ทำให้การเข้าถึงเนื้อหาต่าง ๆ มีความสนุกและน่าสนใจ ทั้งนี้ ในขณะที่สื่อแบบผสมผสานได้รับความนิยมมากขึ้น สื่อโทรทัศน์รวมทั้งสื่อหนังสือพิมพ์ได้เพิ่มอัตราค่าโฆษณา จึงเป็น

แรงผลักดันอีกปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เจ้าของสินค้าและบริการจำนวนหนึ่งหันมาลงโฆษณาในสื่อทางเลือกที่มีราคาถูกกว่าและวัดผลได้ชัดเจนกว่าแทน

ยิ่งไปกว่านั้น ในปี 2556 ได้มีการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญในอุตสาหกรรมโทรทัศน์ในประเทศไทย จากการที่รัฐบาลได้ประกาศให้มีการปรับเปลี่ยนระบบการออกอากาศโทรทัศน์ในประเทศไทยให้เป็นระบบดิจิทัล ซึ่งทำให้มีคลื่นความถี่สำหรับ “ทีวีดิจิทัล” สำหรับจัดสรรให้กับผู้เสนอรายใหม่ ๆ ได้เพิ่มขึ้นจากเดิมที่การออกอากาศในระบบแอนะล็อกทำให้ช่องออกอากาศโทรทัศน์มีจำกัดและบริหารโดยผู้เสนอเพียงไม่กี่รายมาหลายสิบปี จากที่กล่าวมา คาดว่าภายใน 3-5 ปี ข้างหน้า หลังจากการปฏิรูปอุตสาหกรรมโทรทัศน์แล้วนั้น จะทำให้การแข่งขันในกลุ่มของสื่อโฆษณาโทรทัศน์สูงขึ้นเนื่องจากผู้ซื้อสื่อมีทางเลือกเพิ่มมากขึ้น โดยปัจจัยความสำเร็จของสื่อโฆษณาโทรทัศน์ขึ้นอยู่กับคุณภาพของเนื้อหารายการที่ใช้ดึงดูดผู้ชมให้เข้ามาชมรายการ ซึ่งจำนวนของผู้ชมรายการเป็นตัวแปรสำคัญที่จะทำให้สามารถขายโฆษณาในช่วงเวลานั้น ๆ ได้ อย่างไรก็ดี ในภาพรวมแล้ว สื่อโฆษณาโทรทัศน์น่าจะยังมีส่วนแบ่งการตลาดอยู่ในระดับเดิมเพียงแต่จะมีจำนวนผู้เล่นในตลาดเพิ่มขึ้น

จากแนวโน้มของการบริโภคสื่อที่เปลี่ยนไปดังที่กล่าวมา บริษัทฯ เชื่อมั่นว่าเครือข่ายสื่อโฆษณาของวีจีไอ มีความได้เปรียบจากการเป็นเครือข่ายสื่อโฆษณาที่ทันสมัยและแทรกตัวไปกับการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้บริโภคในยุคปัจจุบัน ที่ส่วนใหญ่ใช้เวลาอยู่นอกบ้าน ไม่ว่าจะเป็นสื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส สื่อโฆษณาในโมเดิร์นเทรด หรือในอาคารสำนักงาน อีกทั้งผู้ลงโฆษณายังสามารถเลือกกลุ่มเป้าหมายได้ ทั้งในเชิงภูมิศาสตร์และประชากรศาสตร์ ซึ่งจากผลสำรวจของวีจีไอพบว่าเหตุผลที่เจ้าของสินค้าและเอเจนซีเลือกใช้สื่อโฆษณาของวีจีไอ เนื่องจากสื่อโฆษณาของวีจีไอสามารถเติมเต็มความต้องการในด้านการส่งเสริมภาพพจน์ที่ทันสมัย ยกย่องภาพลักษณ์สินค้า และสร้างความโดดเด่นให้ตราสินค้าได้เป็นอย่างดี สื่อมีความถี่ในการออกอากาศเพียงพอที่จะตอกย้ำผู้ชมสื่อและสร้างความภักดีในตัวสินค้า มีศักยภาพในการเข้าถึงผู้บริโภคกลุ่มเป้าหมายได้ดี อีกทั้งยังมีการติดตั้งอยู่ในพื้นที่ที่สามารถกระตุ้นความต้องการของผู้บริโภค ณ จุดขายได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ จากการที่วีจีไอแสวงหาการเติบโตจากธุรกิจใหม่ ๆ เพื่อขยายเครือข่ายสื่อโฆษณาตามวิสัยทัศน์ที่ต้องการเป็นผู้นำในสื่อโฆษณาไลฟ์สไตล์มีเดีย วีจีไอได้มีการพัฒนาและขยายรูปแบบสื่อโฆษณาเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ซื้อสื่อดิจิทัลที่เพิ่มมากขึ้น

โปรดพิจารณาข้อมูลการวิเคราะห์อุตสาหกรรมสื่อโฆษณาในหมวดย่อย ได้แก่ สื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชน สื่อโฆษณาในห้างสรรพสินค้า และสื่อในอาคารสำนักงาน ได้ในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี 2556/57 (แบบ 56-1) ของวีจีไอ

### 2.2.2.3 กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

กลุ่มผู้ชมสื่อโฆษณาเป้าหมายในเครือข่ายสื่อโฆษณาของวีจีไอ มีดังนี้

- สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงาน เป็นกลุ่มคนที่มีรายได้ระดับกลางไปจนถึงระดับสูงที่อาศัยในกรุงเทพฯ
- สื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส เป็นกลุ่มคนที่มีรายได้ระดับกลาง กลุ่มคนทำงาน คนรุ่นใหม่ที่อาศัยในกรุงเทพฯ
- สื่อโฆษณาในโมเดิร์นเทรด (Tesco Lotus และ Big C) จะเป็นกลุ่มคนที่มีฐานรายได้ระดับกลางจนถึงระดับล่าง ซึ่งเป็นคนส่วนใหญ่ของประเทศและมีที่อยู่อาศัยกระจายอยู่ทั่วประเทศ



ผลิตภัณฑ์สื่อโฆษณาของวีจีไอครอบคลุมกลุ่มผู้ชมทุกระดับชั้นทั้งในกรุงเทพฯ และจังหวัดต่าง ๆ ทั่วประเทศ โดยลูกค้าที่ซื้อสื่อโฆษณากับวีจีไอ โดยส่วนใหญ่เป็นการใช้สื่อเพื่อส่งเสริมการตลาดและการขาย สร้างการรับรู้แบรนด์สินค้า (Brand Awareness) และประชาสัมพันธ์ผลิตภัณฑ์เพื่อสร้างความต้องการในการบริโภค และการสร้างภาพพจน์ที่ดีให้แก่องค์กร โดยกลุ่มลูกค้าส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทหรือองค์กรขนาดใหญ่ที่มีศักยภาพในการเติบโตอย่างต่อเนื่อง

#### ■ ลักษณะลูกค้า

ลูกค้าของวีจีไอสามารถจำแนกได้ 2 ประเภทหลัก คือ ลูกค้าประเภทเอเจนซี่ และลูกค้าที่เป็นเจ้าของสินค้าและบริการ คือ บริษัทเอกชน หรือองค์กรของรัฐบาล และรัฐวิสาหกิจทั่วไป ซึ่งเป็นเจ้าของสินค้าและบริการโดยตรง

ธุรกิจสื่อโฆษณาวีจีไอไม่มีสัดส่วนลูกค้าที่เป็นเอเจนซี่ และลูกค้าที่เป็นเจ้าของสินค้าและบริการอยู่ที่ประมาณ 71.6% และ 28.4% ตามลำดับ (ข้อมูล ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557) โดยวีจีไอเล็งเห็นว่าการขายผ่านลูกค้าประเภทเอเจนซี่นั้นมีประสิทธิภาพกว่า เนื่องจากเอเจนซี่มีลูกค้าที่เป็นเจ้าของสินค้าและบริการจำนวนมากหลายราย จึงมีความคล่องตัวในการปรับเปลี่ยนแผนการใช้งบโฆษณาหรือปรับเปลี่ยนช่วงเวลาใช้สื่อโฆษณาของวีจีไอ ทำให้วีจีไอไม่ได้รับผลกระทบเมื่อเจ้าของสินค้าและบริการบางรายมีการเปลี่ยนแปลงแผนการลงโฆษณา

#### ■ สัดส่วนลูกค้ารายใหญ่ 10 รายแรกต่อรายได้รวม ในช่วงปี 2555 – 2557 สามารถสรุปได้ดังนี้

	งวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม		
	ปี 2555	ปี 2556	ปี 2557
สัดส่วนรายได้ลูกค้า 10 รายแรกต่อรายได้รวม (ร้อยละ)	63.48	65.14	72.51

ทั้งนี้ ตลอดระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา กลุ่มวีจีไอไม่มีสัดส่วนการขายให้แก่ลูกค้ารายใดรายหนึ่งเกินกว่าร้อยละ 30 ของรายได้รวมในปีนั้น ๆ

#### 2.2.2.4 กลยุทธ์การแข่งขัน

เป้าหมายของวีจีไอ คือ การคงความเป็นผู้นำในธุรกิจเครือข่ายสื่อโฆษณาที่ครอบคลุมรูปแบบการดำเนินชีวิตสมัยใหม่ในประเทศไทยและภาคพื้นเอเชีย โดยเน้นการเชื่อมต่อกับผู้บริโภคกับเจ้าของสินค้าและบริการให้ใกล้ชิดกันมากขึ้น ในการที่จะบรรลุเป้าหมายนี้ วีจีไอจึงมุ่งมั่นดำเนินการตามกลยุทธ์ดังต่อไปนี้

#### ■ ผนึกความแข็งแกร่งในความเป็นผู้นำสื่อโฆษณา Lifestyle Media ด้วยการขยายเครือข่ายพื้นที่โฆษณาอย่างต่อเนื่อง

เครือข่ายพื้นที่ติดตั้งสื่อโฆษณาของวีจีไอเป็นหัวใจสำคัญในการที่ลูกค้าจะเลือกใช้บริการ วีจีไอจึงให้ความสำคัญในการสรรหาพื้นที่ติดตั้งสื่อโฆษณาเป็นอย่างยิ่ง ปัจจุบัน วีจีไอครอบครองเครือข่ายสื่อโฆษณาสำคัญในกรุงเทพฯ คือสื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส และสื่อโฆษณาในอาคารสำนักงาน และเครือข่ายสื่อโฆษณาที่ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ คือ สื่อโฆษณาในโมเดิร์นเทรด ทั้งนี้ วีจีไอไม่ได้หยุดนิ่ง แต่ยังคงมุ่งมั่นสรรหาพื้นที่โฆษณาที่เหมาะสมกับไลฟ์สไตล์ที่เปลี่ยนไปของผู้บริโภค เพื่อให้ฐานเครือข่ายของวีจีไอแข็งแกร่งและสามารถรองรับการขยายตัวที่ต่อเนื่องในอนาคต



- **บริหารจัดการสื่อโดยมุ่งเน้นการตอบสนองความต้องการที่แตกต่างกันของลูกค้าแต่ละราย เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและความพึงพอใจสูงสุด**

การนำเสนอผลิตภัณฑ์สื่อโฆษณาแบบแพ็คเกจเดียว (Package) คือสื่อโฆษณาแบบเดียวที่ครอบคลุมทั้งระบบ เช่น แพ็คเกจสื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสจะเป็นสื่อโฆษณาในตำแหน่งเดียวกันในสถานีรถไฟฟ้า 20 สถานี หรือแพ็คเกจสื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานจะเป็นสื่อโฆษณาดิจิทัลที่แสดงผลในทุกอาคารภายใต้การบริหารจัดการของวีจีไอ (ปัจจุบันมี 75 อาคาร) จากกลยุทธ์ดังกล่าวทำให้วีจีไอสามารถบริหารจัดการเครือข่ายพื้นที่สื่อโฆษณาได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การนำเสนอผลิตภัณฑ์สื่อโฆษณาแบบเป็นแพ็คเกจรวม (Bundle) เป็นการจัดชุดสื่อโฆษณาจากเครือข่ายที่วีจีไอมีทั้งหมดมาผสมผสานกัน เช่น การเสนอแพ็คเกจรวมสื่อโฆษณาในสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สื่อภายใน/นอกสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สื่อภายในลิฟต์โดยสารในอาคารสำนักงาน และ/หรือ สื่อโฆษณาในโมเดิร์นเทรด (Tesco Lotus และ/หรือ Big C) ไปด้วยกัน โดยผู้ซื้อสื่อโฆษณาสามารถเลือกได้ตามความเหมาะสมของแผนการประชาสัมพันธ์และงบประมาณของตน การนำเสนอแบบเป็นชุดรวมจัดได้ว่าเป็นกลยุทธ์การเพิ่มช่องทางการเข้าถึงผู้ชมสื่อโฆษณาอย่างมีประสิทธิภาพในราคาที่คุ้มค่า และตอบสนองความต้องการใช้สื่อโฆษณาที่หลากหลายได้ดียิ่งขึ้น

- **การบริหารงานลูกค้าสัมพันธ์ (Effective CRM System) เพื่อรักษฐานลูกค้าเดิมและขยายฐานไปสู่ลูกค้ากลุ่มใหม่**

วีจีไอให้ความสำคัญกับลูกค้า โดยมุ่งเน้นการให้บริการด้วยความเอาใจใส่และรับผิดชอบต่อการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ซึ่งหมายถึงความคาดหวังต่อคุณภาพการติดตั้งชิ้นงานโฆษณา และความตรงต่อเวลาในการส่งมอบบริการ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนการตลาดและกิจกรรมส่งเสริมการขายที่ลูกค้ากำหนด อีกทั้งในทุก ๆ ปี วีจีไอยังจะจัดโปรแกรมศึกษาดูงานสื่อโฆษณาในต่างประเทศเพื่อกระชับความสัมพันธ์ และเป็นการคืนกำไรให้กับลูกค้ารายสำคัญที่ใช้จ่ายงบประมาณกับวีจีไอในสัดส่วนสูง โดยจัดให้ทั้งลูกค้าที่เป็นเอเจนซีและที่เป็นเจ้าของสินค้าและบริการโดยตรง

- **ติดตามความเคลื่อนไหวของนวัตกรรมเทคโนโลยีทั้งทางด้านสื่อโฆษณา ด้านการจัดการ และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อสร้างสรรค์สื่อที่มีความน่าสนใจ และเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน**

การประยุกต์ใช้นวัตกรรมใหม่ของวีจีไอ ตัวอย่างเช่น เปลี่ยนหลอดไฟที่ใช้ในป้ายโฆษณาหลอดไฟจากหลอดฟลูออเรสเซนต์ธรรมดาเป็นหลอด LED เพื่อประหยัดไฟฟ้าและเพิ่มความสวยงามของป้ายโฆษณาเพื่อดึงดูดความสนใจ อีกทั้งยังได้เปลี่ยนสื่อภาพนิ่งบนบานชาลาสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสบางตำแหน่งเป็นสื่อดิจิทัล เพื่อเพิ่มพื้นที่ขายของตำแหน่งสื่อโฆษณาภาพนิ่งเดิม นอกจากนี้ วีจีไอยังมีการสำรวจพื้นที่ภายใต้การบริหารจัดการอย่างต่อเนื่องเพื่อสำรวจความหนาแน่นของผู้ชมในพื้นที่ว่างเพื่อค้นหาตำแหน่งติดตั้งสื่อเพิ่มเติม โดยในปีที่ผ่านมา วีจีไอได้ติดตั้ง E-Poster ซึ่งเป็นสื่อดิจิทัลในตำแหน่งทางเดินเชื่อมเข้าสู่อาคารสำนักงานและห้างสรรพสินค้าต่าง ๆ นับเป็นการเพิ่มพื้นที่สื่อโฆษณาเพื่อขายอีกทางหนึ่ง

- **แสวงหาและคัดสรรพันธมิตรทางธุรกิจ และควมรวมกิจการเพื่อการเติบโตแบบยั่งยืนในระยะยาว**

วีจีไอนำเสนอการขยายธุรกิจโดยการกระจายการลงทุนไปในสื่อโฆษณาอื่นที่มีความเกี่ยวข้องกับเครือข่ายพื้นที่สื่อโฆษณาเดิมที่วีจีไอมีอยู่ปัจจุบัน เพื่อที่วีจีไอจะได้รับประโยชน์จากความเกี่ยวพันกันของธุรกิจ (Synergy) เป็นการใช้จุดแข็งของสื่อโฆษณาของวีจีไอ ช่วยขยายผลให้กับเครือข่ายสื่อโฆษณาใหม่โดยใช้วิธีสร้างพันธมิตรทางธุรกิจ

(Strategic Alliance) ซึ่งการดำเนินการในปีที่ผ่านมาคือ การลงทุนเป็นสัดส่วน 30% ในบริษัท ไมดาส โกลบอล มีเดีย จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างวีจีไอ และบริษัท ดีไลท์ มัลติมีเดีย จำกัด จัดตั้งขึ้นเพื่อดำเนินกิจการบริหารจัดการเครือข่ายสื่อโฆษณาบนท้องถนนทั่วประเทศ โดยในระยะแรกเริ่ม ได้มีการติดตั้งป้ายกล่องไฟพร้อมจอ LED จำนวน 66 ป้าย บริเวณถนนใต้ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษฉลองรัช และทางพิเศษศรีรัช

จากตัวอย่างความสำเร็จที่ผ่านมา วีจีไอยังคงมีเป้าหมายและปณิธานที่จะขยายเครือข่ายสื่อโฆษณาโดยการแสวงหาพันธมิตรทางธุรกิจที่เหมาะสม และคัดสรรกิจการที่มีศักยภาพในการเข้าซื้อหรือเข้าควบรวม ที่จะทำให้อิทธิพลของวีจีไอเติบโตอย่างยั่งยืนในระยะยาว

## 2.2.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

### 2.2.3.1 การจัดหาสถานที่ติดตั้งสื่อโฆษณา

วีจีไอจัดหาพื้นที่ติดตั้งสื่อโฆษณาโดยเข้าเจรจากับเจ้าของพื้นที่ เพื่อให้ได้มาซึ่งสิทธิในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณา ทั้งนี้ วีจีไอมุ่งเน้นการเป็นผู้ได้รับสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณา โดยพื้นที่โฆษณาภายใต้การบริหารจัดการในปัจจุบันมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

#### ▪ พื้นที่ในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส

วีจีไอได้รับสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการบริหารสื่อโฆษณาและพื้นที่เชิงพาณิชย์ในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส จำนวน 23 สถานี ตามสัญญาให้สิทธิบริหารจัดการด้านการตลาดในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสกับบีทีเอสซี โดยสัญญาดังกล่าวมีอายุถึงเดือนธันวาคม 2572 ซึ่งเป็นเวลาเดียวกับเวลาสิ้นสุดสัมปทานของบีทีเอสซี และหากบีทีเอสซีมีสิทธิการต่ออายุสัมปทานการเดินรถไฟฟ้าบีทีเอสกับ กทม. วีจีไอมีสสิทธิต่อสัญญาให้สิทธิบริหารจัดการด้านการตลาดในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสกับบีทีเอสซีก่อนบุคคลอื่น (First Right to Extend) ด้วยจำนวนปีเท่ากับที่บีทีเอสซีต่อสัญญากับ กทม.

#### ▪ พื้นที่ในโมเดิร์นเทรด

วีจีไอได้รับสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในพื้นที่ตามที่ระบุในสัญญาให้สิทธิโฆษณาในโมเดิร์นเทรด ซึ่งส่วนใหญ่มีระยะเวลาประมาณ 3-5 ปี โดยปัจจุบันสัญญากับโมเดิร์นเทรดจะทยอยสิ้นสุดในปี 2556 ถึง 2559 ขึ้นอยู่กับคู่สัญญาแต่ละราย โดยส่วนใหญ่ของสัญญาให้สิทธิโฆษณาในโมเดิร์นเทรดจะระบุว่าวีจีไอมีสสิทธิต่อสัญญา (Right to Extend)

ตารางแสดงรายชื่อบริษัทในกลุ่มวีจีไอที่เป็นคู่สัญญาในการรับสิทธิบริหารพื้นที่โฆษณาในโมเดิร์นเทรดแต่ละราย (ข้อมูล ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557)

โมเดิร์นเทรด	คู่สัญญา		ประเภทสื่อโฆษณา
	กลุ่มวีจีไอ	เจ้าของพื้นที่	
Tesco Lotus	บจ. วีจีไอ แอดเวอร์ไทซิ่ง มีเดีย	บริษัท เอก-ชัย ดีสทริบิวชั่น ซิสเทม จำกัด	สื่อโฆษณาในพื้นที่ Sales Floor, Non-Sales Floor และสื่อวิทยุ ณ จุดขาย
Big C	วีจีไอ	บริษัท บิ๊กซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์ จำกัด (มหาชน)	สื่อโฆษณาในพื้นที่ Sales Floor, Non-Sales Floor และสื่อวิทยุ ณ จุดขาย

โมเดิร์นเทรด	คู่สัญญา		ประเภทสื่อโฆษณา
	กลุ่มวีจีไอ	เจ้าของพื้นที่	
Big C (Carrefour เดิม)	บจ. 888 มีเดีย	บริษัท เซ็นคาร์ จำกัด	สื่อโฆษณาในพื้นที่ Non-Sales Floor
	วีจีไอ	บริษัท เซ็นคาร์ จำกัด	สื่อโฆษณาในพื้นที่ Sales Floor และสื่อวิทยุ ณ จุดขาย

\* สัญญาบริหารจัดการสื่อโฆษณาใน Watsons ของวีจีไอสิ้นสุดเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2556

#### ■ พื้นที่ในอาคารสำนักงาน

วีจีไอทำสัญญาติดตั้งและบริหารจอภาพ LCD กับอาคารสำนักงานแต่ละแห่ง ซึ่งสัญญาส่วนใหญ่มีระยะเวลาประมาณ 3 ปี โดยวีจีไอได้รับสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในช่วงระยะเวลาตามสัญญา โดยห้ามบุคคลอื่นทำสื่อโฆษณารูปแบบอื่นใดภายในลิฟต์ พื้นที่รอคอยลิฟต์ หรือห้องโถง (Lobby) ของอาคารในระยะ 20-30 เมตร จากพื้นที่รอคอยลิฟต์ ทั้งนี้ วีจีไอยังคงแสวงหาโอกาสในการขยายพื้นที่โฆษณาที่มีศักยภาพในอาคารสำนักงานต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง

#### ■ พื้นที่บนจอ LED ขนาดใหญ่

วีจีไอได้มีการทำสัญญากับเจ้าของจอ LED บริเวณประตูน้ำ พระรามเก้า อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ และแยกถนนพระรามสี่ติดกับถนนสาทร เพื่อเป็นตัวแทนแต่เพียงผู้เดียวในการจัดหาลูกค้าเพื่อใช้สื่อโฆษณบนจอ LED ดังกล่าว ทั้งนี้ สัญญาส่วนใหญ่มีระยะเวลาประมาณ 3 ปี โดยวีจีไอได้รับผลตอบแทนในรูปแบบของการแบ่งรายได้ (Revenue Sharing) จากเจ้าของจอ LED

#### ■ พื้นที่บนรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT

วีจีไอได้รับสิทธิจากบีทีเอสซีในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณาบนรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT โดยอัตราค่าตอบแทนการให้สิทธิเป็นไปตามสัญญาให้สิทธิบริหารจัดการด้านการตลาด โดยระยะเวลาให้สิทธิดังกล่าวมีอายุถึงเดือนพฤษภาคม 2560 ทั้งนี้พื้นที่โฆษณาบนรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ประกอบด้วย พื้นที่โฆษณาภายนอกตัวรถ ด้านในตัวรถ บริเวณหลังเบาะรถ บริเวณทางขึ้นลง บริเวณใต้ช่องแอร์ บริเวณประตูเข้าออกผู้โดยสาร กระดานในตัวรถ และจอ LCD ในรถ

#### ■ พื้นที่ในระบบรถโดยสารสำหรับนิสิตจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วีจีไอเช่าสื่อโฆษณาในโครงการเดินรถโดยสารสำหรับนิสิตจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ซึ่งเส้นทางเดินรถรับส่งนิสิตดังกล่าวมีทั้งภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและครอบคลุมถึงบางส่วนของบริเวณศูนย์การค้าสยามสแควร์ ซึ่งสื่อโฆษณาภายใต้สัญญาเช่าโฆษณาดังกล่าว ได้แก่ สื่อโฆษณา ณ บ้ายรถรอ สื่อโฆษณาภายในและภายนอกตัวรถ และจอ LCD ในรถโดยสาร ทั้งนี้ สัญญาให้สิทธิจะสิ้นสุดในเดือนมิถุนายน 2557

#### ■ พื้นที่ในระบบรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงค์

วีจีไอได้รับสิทธิแต่เพียงผู้เดียวจากบริษัท โคอะ-อะ มีเดีย (ประเทศไทย) จำกัด ในการเป็นตัวแทนจำหน่ายสื่อโฆษณาภาพนิ่งทั้งภายนอกและภายในรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงค์จำนวน 9 ขบวน รวมเป็นพื้นที่ 1,833 ตร.ม. และพื้นที่โฆษณาบนสถานีรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงค์จำนวน 8 สถานี ซึ่งมีพื้นที่โฆษณาภาพนิ่งประมาณ 5,000 ตร.ม. และมี

จดดิจิทัลจำนวน 38 จอ ทั้งนี้วีจีไอและ บริษัท โคอะ-นะ มีเดีย (ประเทศไทย) จำกัด ได้ตกลงยกเลิกสัญญาในการเป็นตัวแทนขายสื่อโฆษณาตั้งแต่เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2557 โดยจะมีผลในวันที่ 1 เมษายน 2557

### 2.2.3.2 การผลิตงานโฆษณา

การผลิตงานโฆษณาของสื่อแต่ละประเภทมีลักษณะ ดังนี้

#### ■ สื่อมัลติมีเดีย

การผลิตงานโฆษณาสำหรับสื่อมัลติมีเดีย นั้น โดยส่วนใหญ่เจ้าของสินค้าและบริการจะเป็นผู้ส่งไฟล์ของงานโฆษณาในรูปแบบดิจิทัลมาให้วีจีไอ อย่างไรก็ตาม วีจีไอสามารถให้บริการออกแบบงานโฆษณาร่วมกับเจ้าของสินค้าและบริการได้ โดยผลิตงานออกมาในรูปแบบของกราฟฟิก (Graphic) ภาพเคลื่อนไหวได้

#### ■ สื่อวิทยุ ณ จุดขาย

บริษัท 999 มีเดีย จำกัด บริษัทย่อยของวีจีไอเป็นผู้ผลิตรายการวิทยุเพื่อใช้เปิดใน Tesco Lotus และ Big C ทุกสาขา โดยปัจจุบันมีห้องบันทึกเสียง 4 ห้อง และห้องออกอากาศจำนวน 3 ห้อง เพื่อใช้ในการผลิตรายการวิทยุ โดยทีมงานบริการที่มีประสบการณ์มากกว่าสิบปี และเป็นผู้ริเริ่มทำธุรกิจสื่อวิทยุ ณ จุดขายรายแรกในประเทศไทย นอกจากนี้ บริษัท 999 มีเดีย จำกัด ยังรับผลิต Spot โฆษณาวิทยุความยาว 15 - 30 วินาที สำหรับเจ้าของสินค้าที่ไม่มี Spot โฆษณาวิทยุอีกด้วย

#### ■ สื่อภาพนิ่ง

วีจีไอจะเป็นผู้รับแบบงานโฆษณา (Artwork) จากเจ้าของสินค้า เพื่อนำไปดำเนินการผลิตและติดตั้งให้แล้วเสร็จ หากเจ้าของสินค้าไม่มีแบบงานโฆษณา วีจีไอสามารถให้บริการออกแบบสื่อโฆษณาร่วมกับเจ้าของสินค้าได้ และหลังจากตัวแบบโฆษณาเรียบร้อยแล้ว วีจีไอจะจ้างให้บริษัทสิ่งพิมพ์ (Printing Suppliers) ที่เป็นคู่ค้าหลักที่วีจีไอวางใจในผลงาน ดำเนินการผลิตให้ภายใต้ระบบควบคุมคุณภาพของวีจีไอ เพื่อให้ตรงตามแบบที่ลูกค้าต้องการ และตรงตามมาตรฐานของจุดติดตั้งต่าง ๆ ตัวอย่างเช่น Train Body Wrap Media เป็นสื่อที่มีขนาดใหญ่ที่ห่อหุ้มบนตัวรถไฟฟ้า การผลิตจึงต้องมีการควบคุมคุณภาพของสติกเกอร์ สีและกระบวนการพิมพ์ อีกทั้งการติดตั้งต้องได้มาตรฐาน มีความสวยงาม คงทน และเมื่อลอกออกต้องไม่ก่อให้เกิดความเสียหายและการหลุดลอกของสีของขบวนรถไฟฟ้า เป็นต้น

### 2.2.3.3 การจัดหาอุปกรณ์ ซอฟต์แวร์และอุปกรณ์ควบคุมการบริหารสื่อมัลติมีเดีย

#### ■ สื่อมัลติมีเดียในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส

สำหรับระบบควบคุมบริหารสื่อโฆษณามัลติมีเดียบนรถไฟฟ้าบีทีเอสนั้น วีจีไอได้จ้างผู้รับเหมาในการออกแบบ จัดหาอุปกรณ์ ติดตั้งและจัดหาซอฟต์แวร์ควบคุมระบบ โดยเป็นสัญญาจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ (Turnkey) โดยซัพพลายเออร์ดังกล่าวเป็นบริษัทต่างชาติที่มีความเชี่ยวชาญเป็นอย่างมากในการออกแบบระบบการออกอากาศที่ติดตั้งในรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ซึ่งระบบดังกล่าวเป็นระบบควบคุมบริหารสื่อโฆษณามัลติมีเดียที่สามารถตรวจสอบสถานะของเครื่องเล่น การทำงานของจอภาพทั้งบนสถานีและในรถไฟฟ้า สามารถควบคุมจากส่วนกลาง (Central

Control) ในการปรับเปลี่ยนสัญญาณภาพ ปรับระดับเสียง เปิด-ปิดสัญญาณได้ตลอดเวลา (Real-Time Monitor) โดย การส่งคำสั่งควบคุมจากสำนักงานใหญ่ของวีจีไอผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ตไปยังสถานีและรถไฟฟ้ามหานครบีทีเอสทุกขบวน

- **สื่อมัลติมีเดียในโมเดิร์นเทรด**

ในส่วนของระบบควบคุมบริหารสื่อโฆษณาแมัลติมีเดียในโมเดิร์นเทรด วีจีไอได้ว่าจ้าง NCSI (HK) Limited เป็นผู้รับเหมาในการออกแบบ จัดหาอุปกรณ์ ติดตั้งและจัดหาซอฟต์แวร์ควบคุมระบบบริหารสื่อโฆษณาแมัลติมีเดียใน โมเดิร์นเทรด โดยเป็นสัญญาจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ (Turnkey) อย่างไรก็ดี ในปัจจุบัน วีจีไอได้มีการว่าจ้าง Online IT Company Limited เป็นผู้บริหารและบำรุงรักษาระบบควบคุมบริหารสื่อโฆษณาแมัลติมีเดียในโมเดิร์นเทรด ภายหลัง สัญญาระหว่างวีจีโอกับ NCSI (HK) Limited ได้สิ้นสุดลง

เนื่องจากเครือข่ายสื่อโฆษณาแมัลติมีเดียในโมเดิร์นเทรดของวีจีไอครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศไทย และมี จำนวนจอภาพมากกว่า 3,000 จอ วีจีไอจึงเลือกใช้ระบบการส่งสัญญาณควบคุมผ่านโครงข่ายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง (ADSL) จาก Data Center ที่ตั้งอยู่ที่ถนนแจ้งวัฒนะ ซึ่งจะส่งสัญญาณต่อไปยังสาขาของโมเดิร์นเทรดทั่วประเทศแบบ Real-Time Monitoring โดยส่งคำสั่งควบคุมจากสำนักงานใหญ่ของวีจีไอ

- **สื่อมัลติมีเดียในอาคารสำนักงาน**

สำหรับระบบควบคุมบริหารสื่อโฆษณาแมัลติมีเดียในอาคารสำนักงานนั้น วีจีไอได้ลงทุนซอฟต์แวร์ในการส่ง สัญญาณผ่านอินเทอร์เน็ต (ADSL) และเช่าอุปกรณ์ Server จาก Digital View Limited โดยวีจีไอจะส่งเนื้อหาโฆษณา ไปยัง Server ซึ่งจะส่งสัญญาณต่อไปยังอาคารสำนักงานต่างๆ ทั่วกรุงเทพฯ

## 2.3 ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

บริษัทฯ ได้ดำเนินธุรกิจอสังหาริมทรัพย์นับตั้งแต่เริ่มดำเนินการในปี 2511 โดยได้พัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์หลายประเภท เช่น บ้านเดี่ยว ทาวน์เฮาส์ คอนโดมิเนียม อาคารพักอาศัย โรงแรม อาคารสำนักงานและสนามกอล์ฟ แม้ภายหลังจากที่บริษัทฯ ได้มาซึ่งกิจการโดยการถือครองหุ้นส่วนใหญ่ของบีทีเอสซี ผู้ให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ปัจจุบันมีเส้นทางที่ให้บริการทั้งสิ้น 36.25 กิโลเมตร รวม 34 สถานี ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครทั้งเขตเมืองชั้นในและชั้นนอก แต่กลุ่มบริษัทยังคงดำเนินธุรกิจอสังหาริมทรัพย์อย่างต่อเนื่อง และมุ่งพัฒนาที่ดินของกลุ่มบริษัทที่มีอยู่ในหลายทำเลในหลายรูปแบบ เพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคได้อย่างครอบคลุม ปัจจุบัน โครงการอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่ภายใต้การบริหารจัดการของกลุ่มบริษัทสามารถแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม อันได้แก่ ธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ และธุรกิจบริการอสังหาริมทรัพย์

### 2.3.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

#### 2.3.1.1 ธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์

##### ■ ธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อขาย

กลุ่มบริษัทมีโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อขายที่ดำเนินงานอยู่หลายโครงการ ซึ่งประกอบด้วย (1) โครงการคอนโดมิเนียมแบรนด์ Abstracts ซึ่งเป็นโครงการคอนโดมิเนียมบนเส้นทางให้บริการของรถไฟฟ้า และ (2) โครงการธานีดี ซึ่งเป็นโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์หลายรูปแบบ ทั้งบ้านเดี่ยว ทาวน์เฮาส์ คอนโดมิเนียม และที่ดินจัดสรร ซึ่งรายละเอียดของโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อขาย มีดังต่อไปนี้

ข้อมูล ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557

โครงการ	สถานที่ตั้งโครงการ	จำนวนหน่วย	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)	ความคืบหน้าของการพัฒนาโครงการ (ร้อยละของมูลค่าตามบัญชี)	ความคืบหน้าของการขาย (ร้อยละของมูลค่าขายทั้งโครงการ)	กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย
<b>โครงการคอนโดมิเนียม</b>						
Abstracts Phahonyothin Park Tower A	ถ.พหลโยธิน / ลาดพร้าว ซอย 1	1,012 ยูนิต	3,296.88	100	90	ระดับกลาง-บน
Abstracts Sukhumvit 66/1 The Moon และ The Sun	ถ.สุขุมวิท ซอย 66/1	112 ยูนิต	381.93	100	100	
นุเวลคอนโดมิเนียม	ธานีดี, บางนา-ตราด กม. 14	905 ยูนิต	1,162.56	100	99.99	ระดับกลาง
กิ้งก่าคอนโดมิเนียม	ธานีดี, บางนา-ตราด กม. 14	456 ยูนิต	299.59	100	99.99	ระดับล่าง
<b>โครงการบ้านเดี่ยว / ทาวน์เฮาส์</b>						
พาร์ 1 บายธานีดี	ธานีดี, บางนา-ตราด กม. 14	90 หลัง	387.28	20	11	ระดับกลาง
เพรสทิจเฮาส์ II	ธานีดี, บางนา-ตราด กม. 14	85 หลัง	786.29	100	62.62	ระดับกลาง-ล่าง
เพรสทิจเฮาส์ III	ธานีดี, บางนา-ตราด กม. 14	288 หลัง	844.03	100	82.94	



โครงการ	สถานที่ตั้งโครงการ	จำนวนหน่วย	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)	ความคืบหน้าของการพัฒนาโครงการ (ร้อยละของมูลค่าตามบัญชี)	ความคืบหน้าของการขาย (ร้อยละของมูลค่าขายทั้งโครงการ)	กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย
ทาวเฮาส์ II	ธนาชิตี, บางนา-ตราด กม. 14	20 หลัง	28.60	100	31.36	ระดับล่าง
<b>ที่ดินเปล่า</b>						
ไพร้มแลนด์ โซนบี	ธนาชิตี, บางนา-ตราด กม. 14	9 แปลง	142.53	-	88.13	ระดับกลาง-บน
ไพร้มแลนด์ โซนซี	ธนาชิตี, บางนา-ตราด กม. 14	50 แปลง	564.97	-	85.19	
ไพร้มแลนด์ โซนดี	ธนาชิตี, บางนา-ตราด กม. 14	64 แปลง	533.28	-	72.40	
แคลิฟอร์เนีย	ธนาชิตี, บางนา-ตราด กม. 14	63 แปลง	167.80	-	49.51	

ในปี 2557 กลุ่มบริษัทมีแผนที่จะพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์เพื่อขายทั้งในกรุงเทพมหานครและในจังหวัดต่าง ๆ ที่มีศักยภาพ ซึ่งกลุ่มบริษัทประสงค์จะพัฒนาโครงการจากที่ดินที่กลุ่มบริษัทถือกรรมสิทธิ์แล้ว และไม่มีภาระผูกพัน ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการวางแผนโครงการ และงบประมาณ

#### ▪ ธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อเช่า

กลุ่มบริษัทมีธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อเช่าหลายโครงการ ซึ่งประกอบด้วย (1) อาคารพักอาศัยภายใต้ชื่อ เดอะรอยัล เฟลส 2 และเดอะแกรนด์ ซึ่งเป็นโครงการอาคารพักอาศัยที่ขายสิทธิการเช่าระยะยาวและให้บริการเช่าระยะสั้น และ (2) อาคารสำนักงานภายใต้ชื่ออาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ทั้งนี้ โครงการลักษณะนี้ก่อให้เกิดรายรับให้แก่กลุ่มบริษัทอย่างต่อเนื่อง (Recurring Income) ซึ่งรายละเอียดของโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อเช่า มีดังต่อไปนี้

ข้อมูล ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557

โครงการ	ที่ตั้งโครงการ	พื้นที่เช่า (ตารางเมตร)	อัตราการใช้เฉลี่ย (ร้อยละ)
อาคารพักอาศัย			
เดอะรอยัล เฟลส 1	ถนนราชดำริ	-	ขายสิทธิการใช้เช่าทั้งหมดแล้ว
เดอะรอยัล เฟลส 2		4,387.85	100
เดอะแกรนด์		1,480.50	100
อาคารสำนักงาน			
อาคารทีเอสที ทาวเวอร์	ถนนวิภาวดี-รังสิต	15,013	94.26

หมายเหตุ:

อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ เป็นส่วนหนึ่งของทรัพย์สินที่เป็นหลักประกันตามแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ ซึ่งศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งให้ประมูลขายทรัพย์สินดังกล่าว โดยรายได้จากการประมูลจะจัดสรรให้เจ้าหนี้ตามสัดส่วนหนี้ โดยขณะนี้ยังอยู่ระหว่างการดำเนินการเพื่อโอนทรัพย์สินให้แก่ผู้ชนะการประมูล นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้บันทึกตัดบัญชีมูลค่าของสินทรัพย์ และยอดคงเหลือของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการออกจากบัญชี และบันทึกผลต่างเป็นกำไรจากการวางทรัพย์สินเพื่อเป็นหลักประกันในการชำระหนี้ในปี 2553/54

### 2.3.1.2 ธุรกิจบริการอสังหาริมทรัพย์

#### ▪ ธุรกิจโรงแรม

กลุ่มบริษัทมีธุรกิจโรงแรมที่บริหารจัดการโดยบริษัท แอ็บโซลูท โฮเต็ล เซอร์วิส จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างกลุ่มบริษัทกับพันธมิตรที่มีประสบการณ์ในธุรกิจโรงแรม ปัจจุบัน ธุรกิจโรงแรมของกลุ่มบริษัทดำเนินงานภายใต้แบรนด์ “U Hotels & Resorts” และ “Eastin” โดยมีรายละเอียดดังนี้

ข้อมูล ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557

โครงการ	ที่ตั้งโครงการ	จำนวนห้องพัก (หน่วย)	ราคาห้องพักเฉลี่ย (บาท)	อัตราการเข้าพักเฉลี่ย (ร้อยละ)
โรงแรม ยู เชียงใหม่	ถนนคนเดิน จ.เชียงใหม่	41	3,171	80.04
โรงแรม ยู อินจันท์ กาญจนบุรี	ถนนแสงชูโต จ.กาญจนบุรี	26	2,135	75.40
โรงแรม อีสติน แกรนด์ สาทร กรุงเทพฯ	ถนนสาทร กรุงเทพฯ	390	2,418	81.20

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทอยู่ในระหว่างการก่อสร้างโครงการยู สาทร ซึ่งเป็นโครงการโรงแรมและเซอร์วิสอพาร์ทเมนท์ที่มีห้องพักรวม 86 ห้อง ตั้งอยู่บนถนนสาทร บนที่ดินของกรมธนารักษ์ ซึ่งกลุ่มบริษัทจะมีสิทธิเช่าที่ดินและอาคารสิ่งปลูกสร้างที่สร้างบนที่ดินดังกล่าวเป็นเวลา 30 ปี นับจากวันที่ลงนามในสัญญาเช่า (ซึ่งจะเกิดขึ้นภายหลังการก่อสร้างอาคารสิ่งปลูกสร้างแล้วเสร็จ) ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทคาดว่าโครงการยู สาทร จะเปิดให้บริการได้ในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2557

#### ▪ ธุรกิจสนามกอล์ฟและสปอร์ตคลับ

กลุ่มบริษัทดำเนินธุรกิจสนามกอล์ฟและสปอร์ตคลับในโครงการธานีดี บนถนนบางนา-ตราด ขาออก กม.14 ผ่านบริษัทย่อย ชื่อบริษัท ธานีดี กอล์ฟ แอนด์ สปอร์ต คลับ จำกัด ซึ่งให้บริการสโมสร และสนามกอล์ฟมาตรฐาน 18 หลุม ซึ่งเป็นสนามกอล์ฟเพียงแห่งเดียวในประเทศไทยที่ออกแบบโดย Greg Norman โดยได้ว่าจ้างผู้บริหารสนามกอล์ฟซึ่งเป็นบุคคลภายนอกที่มีความชำนาญพิเศษชื่อ บริษัท แอ็บโซลูท กอล์ฟ เซอร์วิส จำกัด เป็นผู้บริหารจัดการ

กลุ่มบริษัทได้ปรับปรุงสภาพสนาม พื้นที่ส่วนกอล์ฟคลับ รวมทั้งดำเนินการตกแต่งภายในใหม่ และได้เปิดบริการเต็มรูปแบบแล้วตั้งแต่เดือนตุลาคม 2553 เป็นต้นมา ปัจจุบันสนามกอล์ฟธานีดีได้รับการตอบรับเป็นอย่างดี ทั้งจากสมาชิกและบุคคลทั่วไป นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทได้ปรับปรุงและดำเนินการตกแต่งภายในธานีดี สปอร์ตคลับ รวมทั้งสร้างสนามฟุตบอล สนามเบดมินตัน พื้นที่สันทนาการสำหรับเด็ก และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ โดยมีแผนเปิดให้บริการเต็มรูปแบบในเดือนพฤศจิกายน 2557 ทั้งนี้ ในปี 2556/57 บริษัท ธานีดี กอล์ฟ แอนด์ สปอร์ต คลับ จำกัด มีรายได้จากการดำเนินงาน 184 ล้านบาท

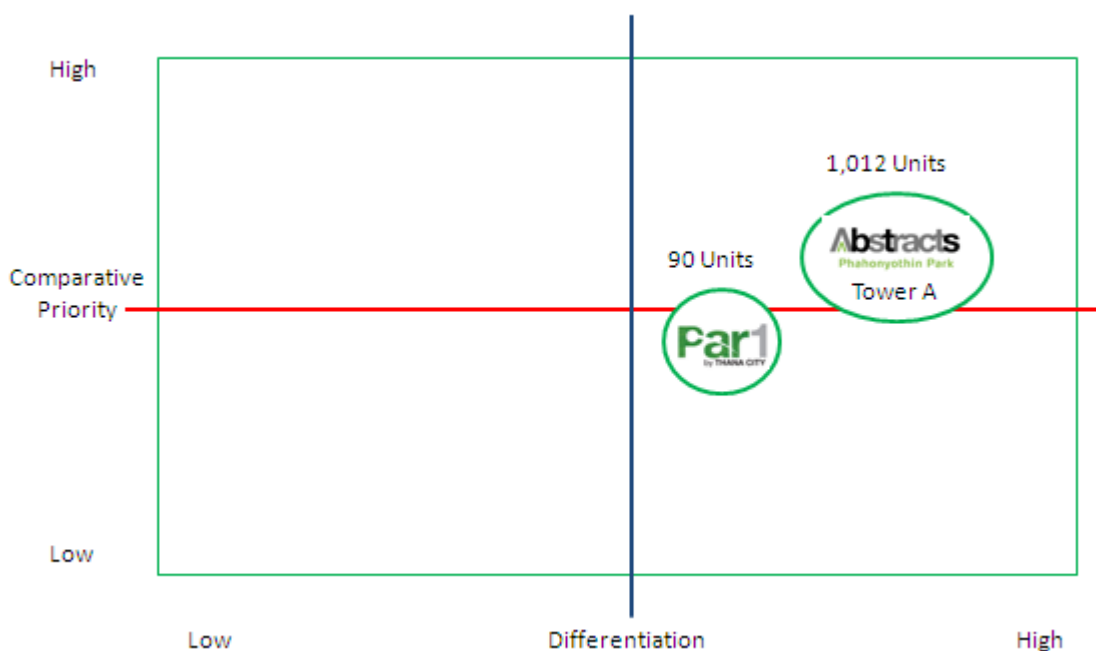
## 2.3.2 การตลาดและการแข่งขัน

### 2.3.2.1 การทำการตลาดของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

#### นโยบายการตลาดของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

เนื่องจากธุรกิจอสังหาริมทรัพย์มีได้เป็นธุรกิจหลักของกลุ่มบริษัท ส่งผลให้กลุ่มบริษัทพิจารณาเลือกพัฒนาโครงการแบบ Selection กล่าวคือ พิจารณาพัฒนาโครงการจากที่ดินที่มีอยู่ ดังนั้น นโยบายการตลาดของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ที่ผ่านมาจึงเน้นรูปแบบของการสร้างความแตกต่างของผลิตภัณฑ์ (Differentiation Strategy) แทนการมุ่งเน้นด้านต้นทุนของผลิตภัณฑ์ (Cost Leadership) ที่เน้นการพัฒนาโครงการในปริมาณมาก ๆ เพื่อให้ได้ต้นทุนที่ต่ำ เพื่อให้บรรลุจุดที่ประหยัดในการลงทุน (Economy of Scale)

ทั้งนี้ แต่ละโครงการที่อยู่ระหว่างการพัฒนามีตำแหน่งทางการแข่งขันและมีความแตกต่างของผลิตภัณฑ์ (Differentiation) ที่แตกต่างกันไป อาทิเช่น ระบบสาธารณูปโภคและสปอร์ตคลับขนาดใหญ่ สำหรับโครงการพาร์ วัน บายธนาซิตี้ ภายในโครงการธนาซิตี้ หรือ บัตรโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส ฟรี 10 ปี สำหรับโครงการ Abstracts Phahonyothin Park เป็นต้น



#### กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

สำหรับกลุ่มลูกค้าเป้าหมายสำหรับธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อขาย กลุ่มบริษัทจะเน้นกลุ่มลูกค้าระดับกลางถึงสูงที่ตัดสินใจบนพื้นฐานของความคุ้มค่าและความแตกต่าง เมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่ง ไม่ว่าจะเป็นลักษณะและรูปแบบของโครงการ ราคา หรือสิ่งอำนวยความสะดวก เป็นต้น

สำหรับกลุ่มลูกค้าเป้าหมายหลักสำหรับธุรกิจโรงแรม กลุ่มบริษัทจะมุ่งเน้นกลุ่มลูกค้านักท่องเที่ยว และกลุ่มไมซ์ (MICE) ที่ต้องการความคุ้มค่า และมีคุณภาพ บนความเรียบง่าย และไม่ยึดติดอยู่กับแบรนด์เก่า ๆ ซึ่งสอดคล้องกับพฤติกรรมนักท่องเที่ยว และการจองห้องพักผ่านระบบออนไลน์ที่กำลังเติบโตในปัจจุบัน

หมายเหตุ :

กลุ่มไมซ์ (MICE) หมายถึง นักท่องเที่ยวกลุ่มไมซ์ มีวัตถุประสงค์หลักในการเดินทางที่เฉพาะเจาะจง ที่เกี่ยวเนื่องกับการเดินทางเพื่อร่วมประชุมบริษัท การท่องเที่ยวจากรางวัลที่ได้รับ การเข้าร่วมงานประชุมนานาชาติ หรือการเข้าร่วมงานแสดงสินค้าหรือนิทรรศการนานาชาติ คำว่า MICE ย่อมาจากคำในภาษาอังกฤษว่า Meetings, Incentive Travel, Conventions, Exhibitions (th.wikipedia.org)

#### ■ การตลาดและการขาย

ในปี 2556 การตลาดสำหรับธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อขาย เน้นกลยุทธ์การตลาดทางตรง (Direct Marketing) และกลยุทธ์การตลาดเฉพาะส่วน (Market Focus) ไปยังกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย ทั้งในเชิงพฤติกรรม และในเชิงภูมิศาสตร์ สำหรับการขายโครงการอสังหาริมทรัพย์นั้น กลุ่มบริษัทมีพนักงานขายของกลุ่มบริษัทเองในแต่ละโครงการ ภายใต้การให้คำแนะนำ และวางแผนการขายโดยบริษัท แอทลาส เวิร์คส์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (AWI) ซึ่งเป็นบริษัทที่ปรึกษาด้านการตลาดและการขายให้กับกลุ่มบริษัท นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทยังใช้ประโยชน์จากฐานข้อมูลลูกค้าหรือผู้มาเยี่ยมชมโครงการที่มีอยู่ เพื่อเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายได้โดยตรง สำหรับสื่อที่ใช้สูงสุดได้แก่ ป้ายโฆษณา เนื่องจากความต้องการที่อยู่อาศัยนั้นจะมีลักษณะที่เรียกว่า ความต้องการทางภูมิศาสตร์ (Geographic Demand) กล่าวคือ ลูกค้าส่วนใหญ่จะเป็นบุคคลที่รู้จักและคุ้นเคยกับพื้นที่ที่ตั้งของโครงการ ดังนั้น สื่อดังกล่าวจึงเข้าถึงลูกค้ากลุ่มเป้าหมายได้มากกว่า

ด้านการตลาดและการขายสำหรับธุรกิจโรงแรม กลุ่มบริษัทดำเนินงานบริหารธุรกิจโรงแรมผ่านบริษัท แอ็บโซลูท โฮเต็ล เซอร์วิส จำกัด และแอ็บโซลูท โฮเต็ล เซอร์วิส ฮอังกง ลิมิเต็ด ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างกลุ่มบริษัทกับพันธมิตรที่มีประสบการณ์ในธุรกิจโรงแรม โดยมีกลยุทธ์ที่ให้ความสำคัญต่อความพึงพอใจของลูกค้า มุ่งเน้นที่จะรักษาฐานลูกค้าเดิมและกลุ่มลูกค้าใหม่ และการดำรงไว้ซึ่งเอกลักษณ์ของโรงแรมผสมผสานกับการบริการที่เป็นเลิศภายใต้มาตรฐานสากล เพื่อส่งเสริมการทำธุรกิจในระยะยาวและสร้างความเข้มแข็งให้กับกลุ่มโรงแรมภายใต้แบรนด์ “U Hotels & Resorts” และ “Eastin” นอกจากนี้ ยังมุ่งเน้นการทำกิจกรรมต่าง ๆ บนเครือข่ายสังคมออนไลน์อย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างการรับรู้ให้แก่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และต่างประเทศ รวมถึงการทำกิจกรรมทางการตลาดร่วมกับพันธมิตรต่าง ๆ เช่น บัตรเครดิต นิตยสาร ธนาคาร และอื่น ๆ โดยให้ส่วนลดพิเศษกับสมาชิกในหน่วยงานและองค์กรนั้น ๆ

#### 2.3.2.2 สภาพการแข่งขันของธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์

##### ■ สภาพการแข่งขันของธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในปีที่ผ่านมา

##### ธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อการขาย

ภาพรวมตลาดอสังหาริมทรัพย์ในปี 2556 ยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่องจากปี 2555 แม้ว่าจะได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ทางการเมืองในช่วงปลายปี โดยศูนย์ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์เปิดเผยว่า จำนวนที่อยู่อาศัยสร้างเสร็จจดทะเบียนใหม่ในปี 2556 มีรวมกันประมาณ 130,100 หน่วย เพิ่มขึ้น 4% เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ในจำนวนดังกล่าวสามารถแบ่งเป็นที่อยู่อาศัยในกรุงเทพฯ จำนวนประมาณ 77,900 หน่วย และในปริมณฑล 5 จังหวัดรวมกัน จำนวนประมาณ 52,200 หน่วย โดยเมื่อพิจารณาตามประเภทของที่อยู่อาศัย จำนวนดังกล่าวสามารถแบ่งเป็นคอนโดมิเนียมจำนวนประมาณ 69,500 หน่วย (หรือเท่ากับ 53%) บ้านเดี่ยวจำนวนประมาณ 31,100 หน่วย (หรือเท่ากับ 24%) ทาวน์เฮาส์จำนวนประมาณ 17,100 หน่วย (หรือเท่ากับ 13%) อาคารพาณิชย์จำนวนประมาณ 9,700 หน่วย (หรือเท่ากับ 8%) และบ้านแฝดจำนวนประมาณ 2,700 หน่วย (หรือเท่ากับ 2%)

# ตารางแสดงจำนวนที่อยู่อาศัยสร้างเสร็จจดทะเบียนใหม่ ระหว่างเดือนมกราคม – ธันวาคม ปี 2556

หน่วย: ฐาน

เขตพื้นที่	บ้านเดี่ยว	บ้านแฝด	ทาวน์เฮาส์	อาคารพาณิชย์	รวมแนวราบ	ห้องชุด	ปี 2556	ปี 2555
กรุงเทพฯ	13,700	1,000	8,700	4,900	28,300	49,600	77,900	64,300
5 จังหวัดปริมณฑล	17,400	1,700	8,400	4,800	32,300	19,900	52,200	60,700
กรุงเทพฯ - ปริมณฑล	31,100	2,700	17,100	9,700	60,600	69,500	130,100	125,000
สัดส่วนร้อยละ	24	2	13	8	47	53	4	

หมายเหตุ : 5 จังหวัดปริมณฑล หมายถึง นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์

ด้านบริษัท เอเจนซี ฟอว์ เรียลเอสเตท แอฟแฟร์ส เปิดเผยภาพรวมการซื้อขายที่อยู่อาศัยในปี 2556 ว่า มีจำนวนรวมกว่า 1.16 แสนหน่วย คิดเป็นมูลค่ากว่า 3.58 แสนล้านบาท ซึ่งขยายตัวจากปีที่แล้วประมาณ 5% โดยคอนโดมิเนียมยังคงขายดีเป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาเป็นทาวน์เฮาส์ และบ้านเดี่ยว ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับจำนวนการเปิดตัวโครงการใหม่ โดยราคาที่อยู่อาศัยเฉลี่ยในปีที่ผ่านมาอยู่ที่ 2.928 ล้านบาทต่อหน่วย ปรับลดจากปีก่อนหน้านี้ 0.3% ซึ่งการปรับลงของราคาที่อยู่อาศัยเฉลี่ยดังกล่าวมิได้เกิดจากราคาที่อยู่อาศัยถูกลง แต่เป็นเพราะผู้ประกอบการปรับขนาดที่อยู่อาศัยให้เล็กลง เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถขายที่อยู่อาศัยได้ในราคาที่ผู้บริโภคยอมรับได้ ขณะที่อุปทานสะสมเหลือขายในตลาดทั้งโครงการเก่าและโครงการใหม่ที่อยู่ระหว่างการขาย ณ สิ้นปี 2556 มีประมาณ 1.44 แสนหน่วย แบ่งออกเป็นคอนโดมิเนียมมีสัดส่วนประมาณ 35.6% ทาวน์เฮาส์ 31% และบ้านเดี่ยว 25.9%

## สภาพการแข่งขันของกลุ่มบริษัทสำหรับโครงการคอนโดมิเนียม

โครงการ Abstracts Phahonyothin Park Tower A ซึ่งเป็นโครงการคอนโดมิเนียมสูง 34 ชั้น ตั้งอยู่บนถนนพหลโยธิน แขวงศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซ่า ลาดพร้าว ใกล้โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ส่วนต่อขยายสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ปัจจุบันมีราคาขายเฉลี่ยของห้องชุดอยู่ในระดับ 88,043 บาทต่อตารางเมตร โดยเมื่อเปรียบเทียบกับโครงการคอนโดมิเนียมที่อยู่ในระหว่างการขายห้องชุดในโครงการและมีราคาขายเฉลี่ยของห้องชุดระหว่าง 80,000 – 95,000 บาทต่อตารางเมตร รวมถึงตั้งอยู่บริเวณถนนพหลโยธิน-วิภาวดีรังสิต ใกล้กับโครงการ Abstracts Phahonyothin Park Tower A ณ สิ้นเดือนมีนาคม 2557 พบว่ามีคู่แข่งหลักเพียง 2 โครงการ ซึ่งหากพิจารณาถึงความสามารถในการแข่งขันแล้ว โครงการ Abstracts Phahonyothin Park Tower A มีศักยภาพในการแข่งขันสูง เนื่องจากมีข้อได้เปรียบทั้งในส่วนของพื้นที่สีเขียวภายในโครงการที่มีขนาดกว้างกว่า 8 ไร่ และโครงการยังมอบสิทธิในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอสฟรีถึง 10 ปี โดยไม่จำกัดจำนวนเที่ยว ให้แก่ลูกค้าของโครงการอีกด้วย (ทั้งนี้ สิทธิในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอสฟรี 10 ปี ไม่จำกัดจำนวนเที่ยว ครอบคลุมการเดินทางภายใน 25 สถานี ได้แก่ สถานีหมอชิต สะพานควาย อารีย์ สนามเป้า อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ พญาไท ราชเทวี สยาม ชิดลม เพลินจิต นานา โอโศก พร้อมพงษ์ ทองหล่อ เอกมัย พระโขนง อ่อนนุช สนามกีฬาแห่งชาติ ราชดำริ ศาลาแดง ชองนนทบุรี สุรศักดิ์ สะพานตากสิน กรุงเทพมหานคร และวงเวียนใหญ่)

จากผลสำรวจของบริษัท คอลลิเออร์ อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล จำกัด ณ สิ้นไตรมาสที่ 4 ของปี 2556 พบว่า มีจำนวนคอนโดมิเนียมเสนอขาย (อุปทาน) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่สร้างแล้วเสร็จ และจดทะเบียนกับกรมที่ดิน ทั้งสิ้น 395,660 ยูนิต ซึ่งในจำนวนนี้ มีคอนโดมิเนียมที่ตั้งอยู่ในโซนรอบเมืองด้านทิศเหนือ (บริเวณถนนรัชดาภิเษก และถนนพหลโยธิน) จำนวน 51,436 ยูนิต หรือคิดเป็น 13% ของจำนวนคอนโดมิเนียมในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลทั้งหมด ดังนั้น หากพิจารณาสัดส่วนทางการตลาดของโครงการ Abstracts Phahonyothin Park Tower A (ณ สิ้นไตรมาสที่ 4 ของปี 2556 มีจำนวนห้องชุดเสนอขายจำนวน 110 ยูนิต จากทั้งหมด 1,012 ยูนิต ) สำหรับโซนรอบเมืองด้านทิศเหนือ (บริเวณถนนรัชดาภิเษก และถนนพหลโยธิน) พบว่าโครงการมีส่วนส่วนทางการตลาด 0.21%

#### สภาพการแข่งขันของกลุ่มบริษัทสำหรับโครงการบ้านเดี่ยว

โครงการ พาร์ วัน บายธนาซีดี เป็นโครงการบ้านเดี่ยวตั้งอยู่ภายในโครงการธนาซีดี บนถนนบางนา-ตราด กม.14 และเชื่อมต่อถนนกิ่งแก้ว ซอย 14/1 ปัจจุบัน บ้านเดี่ยวในโครงการ พาร์ วัน บายธนาซีดี มีราคาขายระหว่าง 4.8 – 6.4 ล้านบาท โดยเมื่อเปรียบเทียบกับโครงการบ้านเดี่ยวที่อยู่ในระหว่างการขายและมีราคาขายบ้านเดี่ยวในระดับเดียวกัน รวมถึงตั้งอยู่บริเวณถนนบางนา-ตราด กม.14 ใกล้กับโครงการ พาร์ วัน บายธนาซีดี ณ สิ้นเดือนมีนาคม 2557 พบว่ามีคู่แข่งหลักเพียง 2 โครงการ ซึ่งหากพิจารณาถึงความสามารถในการแข่งขันแล้ว โครงการ พาร์ วัน บายธนาซีดี นับว่าเป็นโครงการที่มีศักยภาพสามารถแข่งขันในตลาดได้ เนื่องจากตั้งอยู่ภายในโครงการธนาซีดี ซึ่งมีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน เช่น สนามกอล์ฟ และสปอร์ตคลับขนาดใหญ่ ซึ่งลูกค้าโครงการยังจะได้รับสิทธิใช้บริการสปอร์ตคลับฟรีเป็นเวลา 2 ปี อีกด้วย

จากผลการสำรวจของศูนย์ข้อมูลสังหาริมทรัพย์ ณ สิ้นไตรมาสที่ 4 ของปี 2556 พบว่ามีโครงการบ้านเดี่ยวบนถนนบางนา-ตราด กม.1-15 ที่ขายอยู่จำนวน 23 โครงการ รวม 11,800 หน่วย ซึ่งหากพิจารณาส่วนทางการตลาดของโครงการ พาร์ วัน บายธนาซีดี ซึ่ง ณ สิ้นไตรมาสที่ 4 ของปี 2556 มีบ้านเดี่ยวพร้อมขายจำนวน 79 หน่วย พบว่าโครงการมีส่วนส่วนทางการตลาด 0.67%

#### ธุรกิจโรงแรม

จากข้อมูลของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับสถานการณ์การท่องเที่ยวในประเทศไทยตลอดปี 2556 พบว่า มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางมายังประเทศไทยจำนวน 26.56 ล้านคน ซึ่งเพิ่มขึ้นถึง 19.8% จากปีที่ผ่านมา และสามารถสร้างรายได้ในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในประเทศไทยมากถึง 1.16 ล้านล้านบาท

โรงแรม อิสติน แกรนด์ สาทร กรุงเทพฯ เป็นโรงแรมระดับ 4 ดาว มีห้องพักจำนวน 390 ห้อง ตั้งอยู่บนถนนสาทร หนึ่งในศูนย์กลางธุรกิจของกรุงเทพมหานคร ติดกับรถไฟฟ้าบีทีเอสสถานีสุรศักดิ์ โดยมี Sky Bridge เชื่อมต่อระหว่างโรงแรมและสถานี ส่งผลให้ลูกค้าของโรงแรมสามารถใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสเพื่อการเดินทางได้อย่างสะดวกสบาย และทำให้โรงแรมสามารถรองรับกลุ่มนักท่องเที่ยวที่หลากหลายได้ตามแนวโน้มของตลาด โดยในปี 2556 โรงแรม อิสติน แกรนด์ สาทร กรุงเทพฯ มีคู่แข่งที่เป็นโรงแรมระดับเดียวกันในย่านสาทรจำนวน 5 แห่ง ซึ่งนับตั้งแต่เดือนมกราคม – มีนาคม 2557 โรงแรมอิสติน แกรนด์ สาทร กรุงเทพฯ ติดอันดับที่ 1-2 จากกลุ่มคู่แข่งข้างต้น เมื่อพิจารณาตาม RevPAR (Revenue Per Available Room) นอกจากนี้ ในปี 2556 โรงแรม อิสติน แกรนด์ สาทร กรุงเทพฯ ยังได้รับการโหวตให้ติดอันดับที่ 8 จากโรงแรม 747 แห่งในกรุงเทพมหานคร ในด้านการบริการยอดเยี่ยมจาก Tripadvisor อีกด้วย



## ■ แนวโน้มภาวะอุตสาหกรรมและสภาพการแข่งขันของธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในอนาคต

### ธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อการขาย

สำหรับปี 2557 หากสถานการณ์ทางการเมืองยังไม่สงบและการชุมนุมมีความยืดเยื้อ อาจส่งผลต่อตลาดอสังหาริมทรัพย์ ทั้งในแง่อุปสงค์และอุปทาน กล่าวคือ ผู้บริโภคอาจชะลอการตัดสินใจซื้อที่อยู่อาศัย เนื่องจากความไม่มั่นใจต่อเศรษฐกิจโดยรวม ในขณะที่ผู้ประกอบการอาจเลื่อนการเปิดโครงการและชะลอการลงทุนเพื่อรอดูสถานการณ์ และจะเปิดโครงการหรือกลับมาลงทุนเมื่อมั่นใจว่าสถานการณ์ต่าง ๆ คลี่คลาย ทั้งนี้ คาดว่าปัญหาการขาดแคลนแรงงาน มีแนวโน้มที่จะรุนแรงเพิ่มขึ้น เช่นเดียวกับต้นทุนวัสดุก่อสร้าง ค่าแรง และราคาที่ดิน ซึ่งมีแนวโน้มที่จะปรับขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับความเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อของสถาบันการเงิน

### ธุรกิจโรงแรม

สำหรับในปี 2557 สมาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยคาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางมาเข้าประเทศประมาณ 29.92 ล้านคน เพิ่มขึ้น 12.1% สร้างรายได้ถึง 1.35 ล้านล้านบาท สะท้อนให้เห็นถึงแนวโน้มการเติบโตของธุรกิจท่องเที่ยวไทยที่เข้มแข็ง แม้ว่าจะมีสถานการณ์การชุมนุมประท้วงรัฐบาลอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ช่วงปลายเดือนตุลาคม 2556 กระจายไปในหลายพื้นที่

## 2.3.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

### 2.3.3.1 ลักษณะการจัดให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์หรือบริการ

ในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ทุกประเภทนั้น กลุ่มบริษัทจะเริ่มดำเนินการโดยจัดให้ฝ่ายพัฒนาโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงการ โดยทำงานร่วมกันกับฝ่ายอื่น ๆ ได้แก่ ฝ่ายกฎหมาย ฝ่ายออกแบบ และฝ่ายการตลาด โดยพิจารณาจากรูปแบบของโครงการที่จะพัฒนา ทำเลที่ตั้ง ความต้องการของกลุ่มเป้าหมายและผลตอบแทนจากการพัฒนาโครงการ รวมทั้งจ้างบริษัทที่ปรึกษาที่มีความเชี่ยวชาญเพื่อให้ความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเมื่อได้ข้อสรุปแล้ว กลุ่มบริษัทจะพิจารณาเลือกพัฒนาโครงการโดยอาจเลือกซื้อที่ดินที่มีศักยภาพ หรือเลือกพัฒนาที่ดินซึ่งเป็นกรรมสิทธิ์ของกลุ่มบริษัท หลังจากนั้น กลุ่มบริษัทจะดำเนินการจัดหาผู้รับเหมาก่อสร้าง ซึ่งโดยทั่วไปกลุ่มบริษัทจะว่าจ้างบริษัท เอชเอสที คอนสตรัคชั่น จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในการก่อสร้างหรือบริหารงานก่อสร้างของโครงการ

ในการก่อสร้างโครงการต่าง ๆ ของกลุ่มบริษัท ผู้รับเหมาจะเป็นผู้จัดหาวัสดุก่อสร้างเพื่อใช้ในการก่อสร้างตามที่ได้ตกลงไว้กับกลุ่มบริษัท โดยมีข้อกำหนดว่าจะต้องซื้อจากผู้จำหน่ายในประเทศหลายรายแทนการพึ่งพิงรายใดรายหนึ่ง ประกอบกับการพิจารณาจากราคาและคุณภาพของวัตถุดิบประเภทนั้น ๆ เป็นหลัก

### 2.3.3.2 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

สำหรับธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์นั้น ระบบการจัดสร้างสาธารณูปโภคของโครงการต่าง ๆ อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เช่น ระบบระบายน้ำของโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์อาจทำให้เกิดมลภาวะทางน้ำต่อแหล่งน้ำสาธารณะได้ หากระบบบำบัดน้ำของโครงการไม่ดีพอ อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทได้จัดให้มีระบบการกำจัดน้ำเสียในโครงการที่มีคุณภาพและดำเนินการตรวจสอบมาตรฐานและคุณภาพของน้ำที่ได้รับการบำบัดก่อนที่จะระบายลงทางน้ำสาธารณะ เพื่อมิให้มีผลกระทบต่อแหล่งน้ำสาธารณะ

### 2.3.4 บ้านเดี่ยว/ห้องชุด ที่อยู่ระหว่างการส่งมอบกรรมสิทธิ์

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 กลุ่มบริษัทมีโครงการที่อยู่ระหว่างการขาย ซึ่งได้มีการลงนามในสัญญาจะซื้อจะขายกับลูกค้าแล้วและอยู่ระหว่างการส่งมอบกรรมสิทธิ์จำนวน 2 โครงการ ได้แก่ โครงการ Abstracts Phahonyothin Park Tower A และโครงการพาร์ วัน บายธนาชิตี โดยมีรายละเอียดของ ห้องชุด/บ้านเดี่ยว ที่อยู่ระหว่างการส่งมอบกรรมสิทธิ์ให้แก่ลูกค้าดังนี้

โครงการ	บริษัทเจ้าของโครงการ	ที่ตั้ง	หน่วยที่รอการส่งมอบ	
			จำนวน (หน่วย/หลัง)	มูลค่าขาย (ล้านบาท)
Abstracts Phahonyothin Park Tower A	บจ. นูโวไลน์ เอเจนซี	ถ.พหลโยธิน / ลาดพร้าว ซอย 1	89	303.43
พาร์ วัน บายธนาชิตี	บริษัทฯ	ธนาชิตี, บางนา-ตราด กม.14	11	38.63

## 2.4 ธุรกิจบริการ

### 2.4.1 ธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ (e-money)

#### 2.4.1.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

บีเอสเอสถือหุ้นโดยบีทีเอสซีในสัดส่วนร้อยละ 90 และธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในสัดส่วนร้อยละ 10 โดยดำเนินกิจการภายใต้ใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจเป็นผู้ให้บริการการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์และหนังสืออนุญาตให้ประกอบธุรกิจบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ (e-money) และพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการควบคุมดูแลธุรกิจบริการการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2551 ซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของธนาคารแห่งประเทศไทย และกระทรวงการคลัง โดยบีเอสเอสได้เปิดตัวบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2555 ภายใต้ชื่อทางการค้าว่า “rabbit” หรือ “เรบบิท” ธุรกิจหลักของบีเอสเอส คือ ให้บริการระบบการใช้จ่ายในระดับย่อยแบบ e-payment สำหรับระบบขนส่งมวลชน ธุรกิจค้าปลีก ตลอดจนธุรกิจบริการและการท่องเที่ยว โดยมีเป้าหมายหลัก คือ ทำให้ชีวิตประจำวันของคนเมืองเปลี่ยนแปลงไป เพิ่มความสะดวกสบาย และสนุกสนานมากขึ้น เหมือนดังวิสัยทัศน์ของบีเอสเอสที่ว่า “เพื่อนำพากรุงเทพฯ สู่อสังคมนิรภัย โดยการมอบบริการการใช้จ่ายในระดับย่อยแบบ e-payment ที่สะดวก ปลอดภัย และมีมูลค่าเพิ่ม เพื่อเอื้อประโยชน์ให้กับทั้งระบบขนส่งมวลชน ธุรกิจค้าปลีก ธุรกิจบริการและการท่องเที่ยว ตลอดจนประชาชนทั่วไป”

เป้าหมายหลักในการดำเนินธุรกิจของบีเอสเอสนั้น สอดคล้องกับนโยบายของธนาคารแห่งประเทศไทย ที่ต้องการขับเคลื่อนประเทศไทยให้ก้าวเข้าสู่สังคมการใช้ “เงินสด” ในรูปของ cashless เพิ่มมากขึ้น นั่นคือ การลดการใช้เงินสดที่อยู่ในรูปของธนบัตรและเหรียญ มาสู่การใช้เงินสดในรูปของอิเล็กทรอนิกส์มากขึ้น เพื่อลดต้นทุนการบริหารจัดการ “เงินสด” ที่อยู่ในรูปของธนบัตรและเหรียญของประเทศ ซึ่งมีภาระต้นทุนมูลค่าสูงถึง 3 พันล้านบาทต่อปี

ผลิตภัณฑ์หลักของบีเอสเอส คือ เงินอิเล็กทรอนิกส์ที่อยู่ในบัตรเรบบิทรูปแบบต่าง ๆ ซึ่งสามารถใช้เดินทางในระบบขนส่ง และใช้ชำระค่าสินค้าและบริการแก่ผู้ให้บริการที่เข้าร่วมรับชำระค่าบริการด้วย “บัตรเรบบิท” โดยมี 4 ประเภทหลัก คือ

**บัตรเรบบิทมาตรฐาน (Standard Rabbit)** แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ (1) บุคคลทั่วไป (2) นักเรียน-นักศึกษา และ (3) ผู้สูงอายุ ซึ่งบัตรเรบบิทมาตรฐานนี้ ผู้ถือบัตรสามารถออกได้ที่ห้องจำหน่ายตั๋วโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสทุกสถานี ในปัจจุบันสามารถออกบัตรเรบบิทมาตรฐานได้ในราคา 300 บาท (ราคารวมค่าธรรมเนียมการออกบัตรเรบบิท 150 บาท ค่ามัดจำบัตรเรบบิท 50 บาท และมูลค่าเริ่มต้น 100 บาท สำหรับการพร้อมใช้งาน)

**บัตรเรบบิทธุรกิจ (Corporate Rabbit)** คือ บัตรเรบบิทรูปแบบเฉพาะที่สร้างขึ้นตามความต้องการขององค์กรต่าง ๆ ที่ต้องการรวมคุณสมบัติของบัตรเรบบิทเข้ากับวัตถุประสงค์เฉพาะขององค์กรนั้น ๆ เช่น บัตรประจำตัวพนักงาน บัตรนักเรียน-นักศึกษา หรือบัตรสมาชิกสำหรับสินค้าอื่น ๆ เป็นต้น

**บัตรเรบบิทพิเศษ (Special Rabbit)** คือ บัตรเรบบิทรูปแบบพิเศษที่ออกและจำหน่ายโดยบีเอสเอส ซึ่งเป็นผู้ให้บริการระบบบัตรเรบบิท โดยจะออกวางจำหน่ายเป็นของที่ระลึกหรือของสะสมเนื่องในโอกาสพิเศษต่าง ๆ ในหลากหลายรูปแบบ อาทิ บัตร สินค้า หรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ตัวอย่างเช่น บัตรเรบบิท รุ่น One Piece หรือ บัตร Best Wishes ที่บีเอสเอสทำขึ้นมาเพื่อจำหน่ายในโอกาสพิเศษ เป็นต้น

**บัตรร่วม (Co-branded Rabbit)** คือ บัตรร่วมที่ออกโดยสถาบันการเงินหรือองค์กรต่าง ๆ ที่ต้องการผนวกประโยชน์ใช้สอยของบัตรร่วมเข้ากับการทำงานของบัตรขององค์กรนั้น เช่น บัตรเครดิต บัตรเดบิต หรือบัตรหรืออุปกรณ์ชนิดอื่น ๆ ตัวอย่างเช่น

- บัตรร่วม ร่วมกับ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีทั้งประเภทบัตรเดบิตและบัตรเครดิต โดยบัตรดังกล่าวจะสามารถทำงานในฐานะที่เป็นบัตรเดบิตหรือบัตรเครดิตของธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และสามารถทำงานในฐานะที่เป็นบัตรร่วมที่ใช้เดินทางในระบบขนส่งมวลชน และใช้ชำระค่าสินค้าและบริการได้ในทุกร้านค้าที่เป็นพันธมิตรกับบัตรร่วมได้

- เอไอเอส เอ็มเพย์ แรบบิท ชิมการ์ด ที่ใช้กับเครื่องโทรศัพท์ที่มี NFC โดยบีเอสเอส และบริษัท แอดวานซ์ เอ็มเพย์ จำกัด ได้ร่วมมือกันพัฒนาชิมการ์ดของ บริษัท แอดวานซ์ อินโฟเซอร์วิส จำกัด (มหาชน) หรือ เอไอเอส ให้สามารถใช้งานบัตรร่วมได้ รวมถึงพัฒนาระบบเพิ่มเติมในส่วนของการเติมเงินกลางอากาศ (Over the Air - OTA) และลูกค้ายังสามารถเรียกดูประวัติการใช้งานผ่านหน้าจอโทรศัพท์เคลื่อนที่ได้ ทั้งนี้ เพื่อตอบสนองไลฟ์สไตล์ของคนสมัยใหม่ที่ต้องการความทันสมัย สะดวก และรวดเร็ว

ภายในระยะเวลา 2 ปี มีฐานผู้ถือบัตร “ร่วม” อยู่ในตลาดแล้วมากกว่า 2.5 ล้านใบ และมีพันธมิตรในเครือข่ายมากกว่า 40 แปรนด์ กว่า 1,500 จุด จากหลากหลายประเภทธุรกิจที่สามารถตอบสนองความต้องการและไลฟ์สไตล์ของคนเมือง เช่น แม็คโดนัลด์ สตาร์บัคส์ โอบองแปง เบอร์เกอร์คิงส์ แบล็คแคนยอน โออิชิ กูร์เมต์มาร์เก็ต เมเจอร์ซีนีเพล็กซ์ เอสเอฟซีมีนา ร้านค้าต่าง ๆ ในห้างดิเอ็มโพเรียม สยามพารากอน และเดอะมอลล์ เป็นต้น ซึ่ง บีเอสเอสคาดว่าจะในสิ้นปี 2557 จะมีร้านค้าและสถานประกอบการที่ร่วมรับบัตรร่วมมากกว่า 2,000 จุด

ปัจจุบันนี้ ในแต่ละวันมีรายการที่เกิดจากการใช้บัตรร่วมทั้งจากระบบขนส่งมวลชนและที่ร้านค้าพันธมิตรที่ร่วมรับบัตรร่วมมากกว่า 500,000 รายการ โดยจำนวนการใช้บัตรดังกล่าวมีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตามจำนวนบัตรร่วมและเครือข่ายที่เพิ่มขึ้น

บีเอสเอสมีวัตถุประสงค์และนโยบายที่ชัดเจนที่ต้องการให้บัตรร่วมเป็นส่วนหนึ่งในชีวิตประจำวันของคนเมือง ที่ทำให้ชีวิตง่าย สะดวกสบาย รวดเร็ว และสนุกสนานมากขึ้น บีเอสเอสจึงได้ร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจที่หลากหลายอุตสาหกรรมเพื่อพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการใหม่ ๆ ออกสู่ตลาด รวมทั้งมีแผนในการเพิ่มช่องทางการเติมเงินเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือบัตรร่วมที่อยู่นอกเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส และรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT โดยคาดว่าจะภายในปี 2557 ผู้ถือบัตรร่วมจะสามารถเติมเงินได้ที่ร้านค้าพันธมิตร และตู้เติมเงินต่าง ๆ ได้หลากหลายช่องทางมากขึ้น นอกจากนี้ บีเอสเอสยังมีแผนที่จะเปิดให้บริการเติมเงินอัตโนมัติ (auto top-up) กับกลุ่มผู้ถือบัตรร่วมที่ร่วมที่ออกร่วมกับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และจะพร้อมให้บริการเติมเงินอัตโนมัติกับบัตรร่วมประเภทอื่น ๆ ได้ในอนาคต

#### 2.4.1.2 การตลาดและการแข่งขัน

ในปัจจุบัน ประเทศไทยมีปริมาณการใช้เงินสดทั้งสิ้นกว่าล้านล้านบาท ประชาชนส่วนใหญ่ยังคงถอนเงินจากบัตรเอทีเอ็มหรือบัตรเดบิตเพื่อนำมาใช้จ่าย โดยข้อมูลจากธนาคารแห่งประเทศไทย ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2556 พบว่าประชาชนมีเงินอิเล็กทรอนิกส์ที่อยู่ในรูปของบัตรพลาสติกมากกว่า 75 ล้านใบ ในจำนวนนี้ 42 ล้านใบเป็นบัตรเดบิต ในขณะที่ 15 ล้านใบเป็นบัตรเอทีเอ็ม และอีก 18 ล้านใบเป็นบัตรเครดิต มียอดใช้จ่ายเงินอิเล็กทรอนิกส์ที่อยู่ในรูปของ

บัตรพลาสติกมูลค่ากว่า 137 ล้านล้านบาท ในจำนวนนี้ 127 ล้านล้านบาท เป็นการใช้จ่ายผ่านบัตรเครดิต และอีก 10 ล้านล้านบาท เป็นการใช้จ่ายผ่านบัตรเดบิต จะเห็นได้ว่าอัตราส่วนของการถือครองเงินอิเล็กทรอนิกส์ในรูปของบัตรพลาสติกที่อยู่ในรูปของบัตรเอทีเอ็มและบัตรเดบิตนั้นอยู่ในระดับสูง แต่ทว่าการใช้จ่ายเงินผ่านบัตรในชีวิตประจำวันเพื่อชำระค่าสินค้าและบริการนั้นมีอัตราส่วนที่ต่ำมาก คนส่วนใหญ่ยังนิยมใช้บัตรเครดิตเพื่อชำระสินค้ามากกว่าบัตรเดบิต และยังคงใช้บัตรเอทีเอ็มเพื่อการถอนเงินมากกว่าการทำรายการทางการเงินอิเล็กทรอนิกส์ ไม่ว่าจะเป็นการโอนเงินหรือการชำระค่าสินค้าและบริการก็ตาม

อย่างไรก็ตาม จากการที่ภาครัฐให้การสนับสนุนนโยบายสังคมไร้เงินสด (cashless society) นั้น ปัจจุบันได้มีองค์กรธุรกิจภาคเอกชนเข้ามาดำเนินธุรกิจ e-money ประเภทผู้ให้บริการที่ไม่ใช่สถาบันการเงินมากขึ้น โดยข้อมูลจากธนาคารแห่งประเทศไทย ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2556 เปิดเผยว่า จำนวนบัตร/บัญชี e-money และมูลค่าการใช้จ่ายของผู้ให้บริการที่ไม่ใช่สถาบันการเงินมีจำนวนบัตร/บัญชี 173 ล้านบัญชี ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 2555 ซึ่งมีจำนวนบัตร/บัญชี 89 ล้านบัญชี คิดเป็นอัตราร้อยละ 95 และมูลค่าการใช้จ่ายมีมูลค่า 0.16 ล้านล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2555 ซึ่งมีมูลค่าการใช้จ่าย 0.11 ล้านล้านบาท คิดเป็นอัตราร้อยละ 45 ตามลำดับ

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่าอัตราการเติบโตธุรกิจ e-money เป็นอัตราการเจริญเติบโตที่สูงมากทั้งในแง่ของจำนวน บัตร/บัญชี และมูลค่าการใช้จ่าย และยังคงมีแนวโน้มที่จะเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้เนื่องจากการสนับสนุนจากทางภาครัฐในแง่ของนโยบายการเงินที่ออกมาอย่างต่อเนื่อง และการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีที่ประชาชนทั่วไปหันมาพึ่งเทคโนโลยีในการทำธุรกรรมทางการเงินเพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น

จากอัตราการเจริญเติบโตค่อนข้างสูงของธุรกิจ e-money บีเอสเอสซึ่งได้เปรียบผู้ให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์รายอื่นในเรื่องความหลากหลายในการใช้ โดยเป็นผู้ประกอบการรายเดียวที่สามารถใช้เงินอิเล็กทรอนิกส์นี้จ่ายชำระค่าเดินทางขนส่งมวลชนได้ บีเอสเอสจึงได้ขยายผลิตภัณฑ์หลากหลายรูปแบบเพื่อให้ครอบคลุมกลุ่มลูกค้าในทุกอุตสาหกรรมอย่างรวดเร็ว โดยภายใน 2 ปีแรก มีการออกบัตรแบบมีผู้ถือบัตรถึง 2.5 ล้านใบ นอกจากนี้ บีเอสเอสเองยังขยายฐานกลุ่มพันธมิตรที่ร่วมรับบัตรแบบมีผู้ถือบัตร เพื่อให้ผู้ถือบัตรแบบมีผู้ถือบัตรมีช่องทางใช้เพิ่มมากขึ้น โดยบีเอสเอสมีแผนที่ขยายบริการไปในธุรกิจต่าง ๆ มีดังนี้

#### ▪ ธุรกิจศูนย์อาหาร

บีเอสเอสจะมุ่งเน้นไปที่ศูนย์อาหารที่อยู่ในแนวที่รถขนส่งมวลชนผ่าน เนื่องจากในศูนย์อาหารดังกล่าว แต่ละวันมีจำนวนผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก ซึ่งหากบัตรแบบมีผู้ถือบัตรนำไปใช้ชำระค่าสินค้าและบริการในศูนย์อาหารนั้นได้ จะทำให้จำนวนรายการที่เกิดขึ้นผ่านบัตรแบบมีผู้ถือบัตรมีปริมาณมากขึ้น ในขณะเดียวกัน ศูนย์อาหารนั้นเองก็ลดภาระเรื่องการดูแลและการขนส่งเงินสด ความผิดพลาดในเรื่องการทอนเงินหรือเงินขาดเงินเกินจากความผิดพลาดของพนักงาน นอกเหนือจากจะสามารถใช้บัตรแบบมีผู้ถือบัตรชำระค่าสินค้าและบริการได้แล้ว เพื่อเป็นการให้บริการที่ครบวงจรสำหรับลูกค้าบัตรแบบมีผู้ถือบัตร ผู้ถือบัตรแบบมีผู้ถือบัตรยังสามารถที่จะใช้บริการเติมเงินที่ศูนย์อาหารได้อีกด้วย

#### ▪ ธุรกิจร้านสะดวกซื้อ

บีเอสเอสกำลังขยายฐานการรับบัตรแบบมีผู้ถือบัตรเข้าไปในร้านสะดวกซื้อหลายราย ซึ่งในช่วงแรกจะเริ่มรับในกรุงเทพมหานคร และเขตปริมณฑล และจะขยายไปในต่างจังหวัดต่อไป ทั้งนี้ ร้านสะดวกซื้อเหล่านี้ยังให้บริการเติมเงินได้อีกด้วยเช่นกัน

#### ▪ ธุรกิจสถานศึกษา

บีเอสเอสมีแผนที่จะร่วมมือกับพันธมิตรในการเปิดตลาดสถานศึกษาเพื่อให้สถานศึกษาเหล่านั้นใช้บัตรแรบบิทเป็นบัตรนักเรียน-นักศึกษา อีกทั้งยังสามารถนำบัตรดังกล่าวมาใช้ซื้อสินค้าในร้านค้าหรือศูนย์อาหารของสถาบันการศึกษานั้นได้

#### 2.4.1.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

##### ▪ การจัดหาบัตร

บีเอสเอสใช้ชิพที่เป็นมาตรฐานสากล คือ MIFARE DESFire EV1 ซึ่งผลิตโดยกลุ่มบริษัท NXP ที่ได้รับการยอมรับทั่วโลกในมาตรฐานและความน่าเชื่อถือ โดยคุณสมบัติของ MIFARE DESFire EV1 จะมีการประมวลผลที่รวดเร็ว มีความปลอดภัยสูง และรองรับแอปพลิเคชันได้หลากหลาย ในการสั่งซื้อแรบบิทในรูปแบบของบัตรนั้น บีเอสเอสจะเปิดประมูลโดยให้ผู้ที่อยู่ในอุตสาหกรรมผลิตบัตรซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทที่ผลิตบัตรประเภทต่าง ๆ ให้กับธนาคารพาณิชย์ โดยบีเอสเอสจะเลือกผู้ผลิตจากรายที่เสนอราคาและคุณภาพที่ดีที่สุด

##### ▪ การจัดหาพันธมิตรผู้รับบัตรแรบบิทในการชำระค่าสินค้าและบริการ

บีเอสเอสได้แต่งตั้งให้ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นตัวแทนในการจัดหาพันธมิตร ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นลูกค้าของธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) อยู่แล้ว จึงทำให้จำนวนพันธมิตรผู้รับบัตรแรบบิทเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว อย่างไรก็ตาม หากลูกค้าใดไม่ต้องการติดต่อผ่านธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บีเอสเอสก็จะดำเนินการติดต่อกับลูกค้าเองโดยตรง

##### ▪ การจัดหาผู้ให้บริการเติมเงิน

เนื่องจากการเติมเงินเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่จะทำให้ธุรกิจของบีเอสเอสประสบความสำเร็จ บีเอสเอสจึงวางกลยุทธ์ที่จะเพิ่มสถานที่ที่จะให้ผู้ถือบัตรเติมเงินได้ โดยในระยะต้นจะเน้นไปที่ร้านสะดวกซื้อรายใหญ่ ๆ โดยเริ่มจากในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และจะขยายไปยังต่างจังหวัดต่อไป อย่างไรก็ตาม บีเอสเอสก็ได้มีการทดลองตลาดต่างจังหวัดอยู่ในขณะนี้ โดยผู้ถือบัตรสามารถเติมเงินได้ที่แมคโดนัลด์ทุกสาขาทั้งกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด

##### ▪ การจัดหาช่องทางการเติมเงินอื่น ๆ

ในขณะนี้ บีเอสเอสได้มีการพัฒนาช่องทางการเติมเงินอื่น ๆ ดังต่อไปนี้ (1) การเติมเงินอัตโนมัติ (Auto Top-up) ในช่วงแรกจะสามารถทำได้เฉพาะบัตรแรบบิทร่วมกับ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ทั้งบัตรเดบิตและบัตรเครดิต โดยคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ในช่วงไตรมาส 3 ของปี 2557 และ (2) การเติมเงินโดยตู้อัตโนมัติ โดยบีเอสเอสกำลังพัฒนาตู้เติมเงินเพื่อให้เข้าถึงและทันกับการขยายตัวของบัตรแรบบิทที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว

#### 2.4.1.4 พัฒนาการที่สำคัญในปีที่ผ่านมา

บีเอสเอสได้ร่วมมือกับหุ้นส่วนธุรกิจในหลายภาคอุตสาหกรรมในการพัฒนาผลิตภัณฑ์เพื่อรองรับและเข้าถึงความต้องการของลูกค้าในแต่ละกลุ่ม โดยในปีที่ผ่านมา บีเอสเอสได้ออกผลิตภัณฑ์หลักดังต่อไปนี้



- บัตรร่วมกับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (โปรดดูรายละเอียดใน หัวข้อ บัตรแบบบัตรร่วม)
- เอไอเอส เอ็มเพย์ แรบบิท ชิมการ์ด ที่ใช้กับเครื่องโทรศัพท์ที่มี NFC (โปรดดูรายละเอียดใน หัวข้อ บัตรแบบบัตรร่วม)
- บัตรสมาชิกแมคโดนัลด์ บีเอสเอสและบริษัท แม็คไทย จำกัด ได้ร่วมกันออกบัตรสมาชิกของร้านแมคโดนัลด์ ซึ่งบัตรสมาชิกนี้จะมียกเว้นการส่งเสริมการขายโดยให้ส่วนลดพิเศษในช่วงเวลาที่กำหนดแก่ผู้ถือบัตรในการซื้อสินค้าที่ร้านแมคโดนัลด์ นอกจากนี้ บีเอสเอสยังพัฒนาระบบเพิ่มเติมเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายให้กับลูกค้า โดยพัฒนาให้ร้านแมคโดนัลด์ทุกสาขาในประเทศไทยสามารถทำการเติมเงินได้

#### 2.4.1.5 โครงการในอนาคต (Future Project)

บีเอสเอสได้ริเริ่มโครงการและเจรจาทางธุรกิจกับหุ้นส่วนธุรกิจหลายภาคอุตสาหกรรมเพื่อพัฒนาผลิตภัณฑ์อย่างต่อเนื่อง โดยมีแผนงานที่จะพัฒนาโครงการดังต่อไปนี้

- การเติมเงินอัตโนมัติ (Auto Top-Up) เพื่อเพิ่มความสะดวกในการเติมเงินในบัตรร่วมระหว่างบีเอสเอสและธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยบีเอสเอสและธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ร่วมกันพัฒนาระบบเพื่อเพิ่มศักยภาพการทำงานของบัตรร่วมดังกล่าว โดยให้สามารถเติมเงินได้โดยอัตโนมัติเมื่อยอดคงเหลือในบัตรต่ำกว่าจำนวนค่าสินค้า หรือบริการ เพื่อเพิ่มความสะดวกให้แก่ผู้ถือบัตรในการชำระค่าสินค้าได้ทันทีโดยไม่ต้องหาจุดเติมเงินก่อนที่จะชำระเงิน
- การขยายช่องทางการเติมเงิน บีเอสเอสได้ติดต่อเจรจากับหุ้นส่วนทางธุรกิจหลายราย ทั้งที่เป็นห้างสรรพสินค้า ร้านสะดวกซื้อ ตู้อัตโนมัติ ศูนย์อาหาร และร้านค้าปลีกต่าง ๆ เพื่อให้ผู้ถือบัตรมีความสะดวกมากยิ่งขึ้นในการเติมเงินในบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์
- การขยายช่องทางการใช้บัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ นอกเหนือจากการใช้บัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ในการชำระค่าสินค้าและบริการตามร้านอาหาร และร้านค้าปลีกแล้ว บีเอสเอสยังมีโครงการที่จะขยายการใช้บัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ไปยังศูนย์อาหารต่าง ๆ รวมถึง สถานศึกษาต่าง ๆ อีกด้วย

#### 2.4.2 ธุรกิจการให้บริการลูกค้าสัมพันธ์และโปรแกรมส่งเสริมการขายด้วยตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (coupon kiosks)

##### 2.4.2.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

แครอท รีวอร์ดส จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2553 เพื่อให้บริการดำเนินงานลูกค้าสัมพันธ์ (CRM loyalty program) ที่เกี่ยวข้องกับบัตรแรบบิท โดยแครอท รีวอร์ดส (Carrot Rewards) ให้บริการโปรแกรมสะสมแต้มเพื่อดึงดูดให้ผู้ถือบัตรเข้าร่วมเติมมูลค่าและใช้งานบัตรแรบบิทกับคู่ค้าเข้าร่วมให้บริการ โดยแต้มที่สะสมที่เรียกว่า “แครอทพ้อยท์” นั้น สามารถนำมาแลกเป็นเงินเติมกลับไปยังบัตรแรบบิท รวมถึงแลกเป็นของรางวัลต่าง ๆ ที่ประชาสัมพันธ์บนเว็บไซต์ของแครอท รีวอร์ดส โดยรายได้ของแครอท รีวอร์ดส จะมาจากการขายแต้มแก่พันธมิตรเพื่อแลกกับข้อความและโครงการส่งเสริมการขายให้แก่สมาชิก ทั้งนี้แครอท รีวอร์ดส ได้เริ่มให้บริการในส่วนของลูกค้าสัมพันธ์ในวันที่ 1 พฤษภาคม 2555 และปัจจุบันมีสมาชิกกว่า 800,000 ราย

โปรแกรมลูกค้าสัมพันธ์ของแครอท รีเวอร์ดิส นั้น สามารถเป็นสื่อกลางรองรับความต้องการองค์กรที่ต้องการให้สิทธิประโยชน์แก่ลูกค้าของตน โดยไม่จำเป็นต้องลงทุนสร้างระบบหรือลงทุนในทรัพยากรต่าง ๆ ด้วยตัวเอง รวมทั้งลูกค้าขององค์กรเหล่านั้นยังสามารถได้รับสิทธิประโยชน์มากขึ้น เนื่องจากสามารถสะสมแต้มแครอทพ้อยที่ได้จากหลายช่องทาง

ในส่วนของผู้พิมพ์คูปองอัตโนมัตินั้น แครอท รีเวอร์ดิส ได้ทำการติดตั้งตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติแล้วจำนวน 120 ตู้ โดยติดตั้งบนสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสจำนวน 60 ตู้ และอีก 60 ตู้ ที่อาคารสำนักงานและห้างสรรพสินค้าชั้นนำ โดยตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัตินี้จะให้บริการแก่สมาชิกแครอท รีเวอร์ดิส ในการตรวจสอบแต้มคงเหลือ แลกคะแนนสะสม และพิมพ์คูปองส่งเสริมการขายจากร้านอาหารประเภท QSR - Quick Service Restaurants หรือสินค้าประเภท FMCG - Fast Moving Consumer Goods โดยรายได้จะมาจากการขายคูปองและการโฆษณารายเดือน ทั้งนี้ แครอท รีเวอร์ดิส มีแผนที่จะขยายเครือข่ายตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติเป็นจำนวน 310 ตู้ในปี 2557 ไปยังสถานีระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ ร้านค้า อาคารสำนักงาน ศูนย์การค้า และโมเดิร์นเทรด

#### 2.4.2.2 การตลาดและการแข่งขัน

เป้าหมายของแครอท รีเวอร์ดิส คือ การขึ้นเป็นผู้นำในธุรกิจให้บริการลูกค้าสัมพันธ์และโปรแกรมส่งเสริมการขายด้วยบริการที่หลากหลายผ่านช่องทางต่าง ๆ ที่พัฒนาขึ้น แครอท รีเวอร์ดิส จึงนำเสนอข้อได้เปรียบในตลาดโดยเป็นระบบการส่งเสริมการขายที่ต้นทุนต่ำ และสามารถวัดประสิทธิผลได้จริง โดยแครอท รีเวอร์ดิส มุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจตามกลยุทธ์ต่าง ๆ ดังนี้

##### ■ เพิ่มจำนวนสมาชิกที่เข้าร่วมโปรแกรมสิทธิประโยชน์พิเศษ แครอท รีเวอร์ดิส

เมื่อเริ่มโปรแกรมแครอท รีเวอร์ดิส ได้ใช้ฐานสมาชิกเดิมจากโปรแกรมหนูนวลพลัสของบีทีเอสซี และขยายฐานให้กว้างขึ้นจากการดึงดูดให้ผู้ถือบัตรแบบบีทีเอมาเป็นสมาชิกแครอท รีเวอร์ดิส โดยนำเสนอสิทธิประโยชน์พิเศษที่เป็นที่น่าสนใจ แครอท รีเวอร์ดิส จึงมีอัตราการเติบโตอย่างรวดเร็วของจำนวนสมาชิก ซึ่งปัจจุบันมีสมาชิกแล้วกว่า 8 แสนราย อันถือได้ว่าเป็นหนึ่งในโปรแกรมสมาชิกที่เติบโตในอัตราที่รวดเร็วโปรแกรมหนึ่ง ซึ่งต่อไปในอนาคต แครอท รีเวอร์ดิส ยังมีเป้าหมายในการเชิญชวน และร่วมมือกับโปรแกรมส่งเสริมการขายอื่น ๆ ที่มีอยู่เดิมภายในของกิจการต่าง ๆ เพื่อที่จะเข้าร่วมรับสิทธิประโยชน์พิเศษที่หลากหลายมากขึ้นกับ แครอท รีเวอร์ดิส เพื่อเป็นผู้นำในจำนวนสมาชิกที่เข้าร่วมโปรแกรมสูงสุดในอนาคต

นอกจากนี้ การขยายฐานจำนวนสมาชิกนับเป็นอีกช่องทางหนึ่งที่ช่วยให้แครอท รีเวอร์ดิส สามารถนำเสนอการเป็นเครือข่ายสำหรับการทำกิจกรรมการส่งเสริมการขาย โดยที่ แครอท รีเวอร์ดิส จะใช้เครื่องมือทางการตลาดต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมการขายผลิตภัณฑ์ที่กิจการลูกค้าต้องการ และสื่อสารโดยตรงไปยังผู้บริโภคซึ่งเป็นสมาชิกของแครอท รีเวอร์ดิส แบบเป็นการเฉพาะเจาะจงกลุ่มเป้าหมายได้อีกด้วย

##### ■ พัฒนารูปแบบของรางวัลจากการแลกคะแนนสะสมให้มีผลประโยชน์สูงสุดกลับไปสู่สมาชิก

ปัจจัยหลักที่สำคัญอย่างหนึ่งของกิจกรรมส่งเสริมทางการตลาด คือ ความคุ้มค่าของการแลกคะแนนสะสมที่สมาชิกได้รับจากกิจกรรมการส่งเสริมทางการตลาดเหล่านั้น แครอท รีเวอร์ดิส จึงได้ทำการวิจัยและพัฒนารูปแบบของรางวัลอย่างต่อเนื่อง ไม่เพียงแต่จะต้องเป็นการแลกของรางวัลที่ใช้เพียงคะแนนสะสมในจำนวนต่ำในการแลก อีกทั้งยังพัฒนาชนิดของรางวัลให้แลก จากการวิเคราะห์ความต้องการหลักของสมาชิกที่มีมาในอดีต และจัดหาของรางวัลที่

ได้รับความสนใจโดยเจาะจงไปในแต่ละกลุ่มการบริโภคของสมาชิก และในอนาคต แครอท รีวอร์ดส ยังมีแผนที่จะผลิตของรางวัลประเภทของที่ระลึกโดยมีดีไซน์ และรูปแบบที่สร้างสรรค์มาจากการพัฒนาภายใน และอาจมีการนำเอกลักษณ์ของตัวการ์ตูนที่เป็นที่นิยมมาไว้บนผลิตภัณฑ์อีกด้วยเช่นกัน

#### ▪ พัฒนาเพิ่มสรรพประโยชน์พิเศษต่าง ๆ เพิ่มไปยังตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ

นอกจากเป็นเครื่องมือส่งเสริมการขายด้วยวิธีการแจกส่วนลดแล้ว ตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติยังมีสรรพประโยชน์อื่นเสริมในการแสดงเครื่องหมายการค้าของกิจการที่มาร่วมแจกลสิทธิประโยชน์พิเศษบนตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติได้อีก เนื่องจากตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติตั้งอยู่ในสถานที่ดึงดูดสายตา และมีรูปลักษณ์ที่น่าสนใจแก่ผู้บริโภคที่เดินผ่านไปมา หรือผู้มาใช้บริการ จึงสามารถสร้างการรับรู้แบรนด์สินค้าให้กลุ่มเป้าหมายสามารถจดจำได้ (Brand Awareness) อีกทั้งยังมีค่าใช้จ่ายในการให้บริการที่ต่ำกว่าหลาย ๆ สื่อในตลาดปัจจุบันอีกด้วย

ธุรกิจการส่งเสริมการขายแบบพันธมิตรดังเช่นมีแครอท รีวอร์ดสเป็นสื่อกลางนั้น ประสบความสำเร็จอย่างสูงในต่างประเทศ ทั้งในยุโรป อเมริกา รวมถึงประเทศในกลุ่มเอเชียก็กำลังมีการพัฒนาและเติบโตอย่างต่อเนื่อง การที่แครอท รีวอร์ดส เข้ามาสู่ธุรกิจนี้เป็นรายแรกๆ ในภูมิภาคนี้ นับเป็นข้อได้เปรียบอย่างหนึ่งในการพัฒนาเครือข่ายพันธมิตรให้ดูกว้างขวาง และน่าสนใจก่อนธุรกิจอื่นที่จัดตั้งหลังจากนี้

อุตสาหกรรมส่งเสริมการขายจะผันแปรในทิศทางเดียวกันกับภาวะเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศเป็นสำคัญ การชะลอตัวของเศรษฐกิจ และสภาวะความไม่มั่นคงทางการเมือง จึงกระทบโดยตรงต่อการตัดสินใจของภาคธุรกิจในการใช้งบประมาณในการให้บริการลูกค้าสัมพันธ์และโปรแกรมส่งเสริมการขาย

### 2.4.2.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

การจัดหาอุปกรณ์เพื่อให้บริการตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ สำหรับตัวตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ แครอท รีวอร์ดส ได้ว่าจ้าง บริษัทที่มีความเชี่ยวชาญในการจัดหาและติดตั้งตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ ซึ่งบริษัทดังกล่าวมีบริษัทแม่อยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษฮ่องกง ซึ่งมีความเชี่ยวชาญเป็นอย่างมากในการออกแบบระบบการปฏิบัติการของเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์

### 2.4.2.4 พัฒนาการที่สำคัญในปีที่ผ่านมา

#### ▪ ธุรกิจการให้บริการลูกค้าสัมพันธ์

ตั้งแต่เปิดให้บริการจนถึงปี 2556 นั้น แครอท รีวอร์ดส มีสมาชิกที่ลงทะเบียนแล้วกว่า 8 แสนราย และคาดว่าจะมียอดสมาชิกรวมถึง 1.3 ล้านราย ภายในปี 2557 นอกจากนี้ ยังได้ออกคะแนนสะสมทั้งสิ้น 222 ล้านแครอทพ้อยท์ และคาดว่าจะมียอดออกคะแนนสะสมรวม 400 ล้านแครอทพ้อยท์ ภายในปี 2557

ปัจจุบัน แครอท รีวอร์ดส ได้ขยายช่องทางการได้รับสิทธิประโยชน์พิเศษให้หลากหลายมากยิ่งขึ้น ไม่เพียงแต่จากธุรกิจเครือ แต่รวมถึงพันธมิตรจากสถาบันการเงิน ประกันภัย และขยายจำนวนร้านอาหารที่ร่วมเป็นพันธมิตรในการเข้าร่วมโปรแกรม อีกทั้งยังเพิ่มความน่าสนใจของการแลกสิทธิประโยชน์พิเศษด้วยสินค้าและบริการที่ได้รับความนิยมสูงจากกลุ่มสมาชิก และการจัดกิจกรรมพิเศษเพื่อเป็นการกระตุ้นความน่าสนใจของโปรแกรมสิทธิประโยชน์พิเศษให้มีความโดดเด่นชัดเจนขึ้น

#### ■ ธุรกิจโปรแกรมส่งเสริมการขายด้วยตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ

ภายในปี 2556 แครอท รีเวอร์ดิส เปิดให้บริการตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติแล้วทั้งสิ้น 120 เครื่อง โดยแยกเป็น 60 เครื่องในเครือข่ายรถไฟฟ้า และ 60 เครื่องในอาคารสำนักงาน และห้างสรรพสินค้าชั้นนำ และคาดว่าจะเพิ่มดำเนินการเป็นทั้งสิ้น 310 เครื่อง ภายในปี 2557

แครอท รีเวอร์ดิส ได้พัฒนาระบบการปฏิบัติการของตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ โดยเพิ่มหน้าจอสัมผัสเพื่อเป็นการเพิ่มความสามารถในการสั่งการตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติโดยสมาชิกผู้ถือบัตรให้สะดวกขึ้น อีกทั้งยังเป็นการรองรับโอกาสทางธุรกิจอื่น ๆ ในอนาคต

#### 2.4.2.5 โครงการในอนาคต (Future Project)

#### ■ ธุรกิจการให้บริการลูกค้าสัมพันธ์

แครอท รีเวอร์ดิส มีแผนการที่จะขยายฐานการให้สิทธิประโยชน์แก่สมาชิกกลุ่มใหม่ โดยไม่จำกัดอยู่เพียงผู้ใช้บัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ที่ออกโดยบีเอสเอสเท่านั้น ทั้งยังจะขยายช่องทางเพิ่มจำนวนพันธมิตรเข้าร่วมในระบบการออกคะแนนสะสมที่มีแครอท รีเวอร์ดิส เป็นตัวกลาง หรือที่เรียกว่า “coalition model” โดยจะมีเครือข่ายพันธมิตรซึ่งมาจากผู้นำจากสายธุรกิจต่าง ๆ ซึ่งจะประกอบด้วย ธุรกิจค้าปลีก ธุรกิจสื่อสาร ธุรกิจน้ำมัน ธุรกิจร้านอาหาร ธุรกิจการเงิน ธุรกิจประกัน เป็นต้น เพื่อให้สมาชิกทั้งกลุ่มเดิม และกลุ่มใหม่สามารถได้รับคะแนนสะสมจากหลากหลายการใช้จ่ายในเครือข่ายพันธมิตร ซึ่งผลประโยชน์ที่ได้รับมิใช่เพียงทำให้พันธมิตรสามารถประหยัดต้นทุนและทรัพยากรของกิจการ แต่รวมถึง แครอท รีเวอร์ดิส ยังสามารถให้ความช่วยเหลือในการทำการวิเคราะห์การตลาดให้อีกทางหนึ่งเช่นกัน

นอกจากนี้ แครอท รีเวอร์ดิส ยังมีโครงการพัฒนาระบบแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือ ซึ่งจะเริ่มใช้งานภายในปี 2557 ซึ่งจะช่วยเพิ่มช่องทางในการสื่อสารกับสมาชิก และ เปิดโอกาสในการทำธุรกิจอื่นต่อไป

#### ■ ธุรกิจตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ

แครอท รีเวอร์ดิส มีโครงการขยายเครือข่ายตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติออกไปยังศูนย์การค้าชั้นนำต่าง ๆ เนื่องจากแครอท รีเวอร์ดิส มองเห็นศักยภาพการเติบโตในความต้องการประชาสัมพันธ์สิทธิประโยชน์พิเศษจากร้านค้าเพื่อนำเสนอต่อผู้บริโภคโดยตรง และถือเป็นการเพิ่มความคุ้มค่าแก่สมาชิกในการร่วมกับโปรแกรม เพื่อรับสิทธิประโยชน์พิเศษในช่องทางที่เข้าถึงได้ง่ายมากขึ้น

ในด้านการพัฒนาระบบตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ แครอท รีเวอร์ดิส มีโครงการที่จะเปลี่ยนระบบการกดตู้จากระบบปุ่มกดเป็นแบบหน้าจอสัมผัส ในขณะเดียวกันก็จะมีการเพิ่มขนาดจอดิจิทัลแสดงผลให้ใหญ่ขึ้น เพื่อเพิ่มโอกาสทางธุรกิจอื่นต่อไป

#### 2.4.3 ธุรกิจการให้บริการทางเทคโนโลยี

กลุ่มบริษัทมีแผนที่จะขยายงานด้านการให้บริการทางเทคโนโลยีเพิ่มขึ้น โดยเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2557 ได้จัดตั้งบริษัทย่อยใหม่ในสายธุรกิจบริการชื่อ บริษัท บางกอก เพย์เมนต์ โซลูชันส์ จำกัด โดยการร่วมทุนกับกลุ่ม VIX ซึ่งเป็นผู้นำเทคโนโลยีด้านการทำระบบบริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House) และระบบการจัดเก็บรายได้ (Automatic Fare Collection – AFC) เพื่อเพิ่มโอกาสทางธุรกิจให้แก่กลุ่มบริษัทในการเข้ามามีส่วนแบ่งในตลาดการให้บริการด้านเทคโนโลยีในประเทศไทย นอกจากนี้ การเข้าร่วมทุนกับกลุ่ม VIX ดังกล่าว จะเป็นการลดต้นทุนของกลุ่มบริษัทในการบำรุงรักษาระบบต่าง ๆ ของบริษัทในเครือ รวมถึงเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แก่กลุ่มบริษัทในการ

ประมูลรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ ในอนาคต ในขณะเดียวกัน ก็จะช่วยพัฒนาแอปพลิเคชันและเทคโนโลยีใหม่ ๆ ที่สามารถใช้กับธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ ธุรกิจให้บริการลูกค้าสัมพันธ์ และธุรกิจตู้พิมพ์คู่มืออัตโนมัติ อีกด้วย

## 2.4.4 ธุรกิจร้านอาหาร

### 2.4.4.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

ห้องอาหาร ChefMan เป็นร้านอาหารจีนระดับพรีเมียมที่ดำเนินการโดยบริษัท แมน คิทเชน จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อย โดยให้บริการอาหารจีน ซึ่งประกอบด้วยติ่มซำ บาร์บีคิว อาหารซีฟู้ดคุณภาพดีทั้งแบบแห้งและแบบสด เน้นรสชาติอาหารแบบกวางตุ้งที่โดดเด่นและแตกต่าง โดยคัดสรรวัตถุดิบที่มีคุณภาพปรุงโดยพ่อครัวที่มีความชำนาญ

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 ห้องอาหาร ChefMan เปิดให้บริการทั้งหมด 4 สาขา โดยเป็นห้องอาหารประเภทรับประทานในร้าน (Dine in) จำนวน 3 สาขา และประเภทซื้อกลับบ้าน (Take away) จำนวน 1 สาขา โดยในปี 2556/57 ห้องอาหาร ChefMan มีรายได้จากการดำเนินงานในช่วงเดือนพฤศจิกายน 2556 – มีนาคม 2557 รวม 86.35 ล้านบาท

ชื่อร้าน	สาขา	ลักษณะการบริการ	จำนวนที่นั่ง (ที่นั่ง)	เวลาให้บริการ
ChefMan	โรงแรม อีสติน แกรนด์ สาทร กรุงเทพฯ	รับประทานในร้าน	150	กลางวันและเย็น (11:30-14:30 น., 18:00- 22:30 น.)
	ธนาคาร บานา-ตราด กม.14		220	
	เดอะรอยัล เฟลส 2 ถนนราชดำริ		155	
ChefMan Take Away	เดอะรอยัล เฟลส 2 ถนนราชดำริ	ซื้อกลับบ้าน	-	15:00 – 24:00 น.

หมายเหตุ : บริษัท แมน คิทเชน จำกัด เริ่มเข้าดำเนินการห้องอาหาร ChefMan อย่างเป็นทางการในเดือนพฤศจิกายน 2556

### 2.4.4.2 การตลาดและการแข่งขัน

#### ■ นโยบายการตลาด

กลุ่มบริษัทมุ่งเน้นทำการตลาดสำหรับห้องอาหาร ChefMan ด้วย 2 กลยุทธ์หลัก คือ กลยุทธ์ด้านผลิตภัณฑ์ (Product Strategy) และกลยุทธ์การสร้างตราสินค้าด้วยการบอกต่อ (Viral Marketing) ดังนี้

กลยุทธ์ด้านผลิตภัณฑ์ - ห้องอาหาร ChefMan เน้นอาหารที่มีคุณภาพ โดยคัดสรรแต่วัตถุดิบชั้นเลิศมาปรุงอาหาร พร้อมทั้งพัฒนาเมนูใหม่ ๆ อย่างต่อเนื่อง ในราคาที่สมเหตุสมผล พร้อมด้วยการให้บริการที่มีคุณภาพ โดยมีจุดเด่นที่รสชาติอาหารแบบกวางตุ้งที่โดดเด่นและแตกต่าง ซึ่งปรุงโดยพ่อครัวที่มีความชำนาญ จึงทำให้ห้องอาหาร ChefMan ไม่เพียงแต่เป็นที่รู้จักในธุรกิจร้านอาหารจีน แต่ยังมีเมนูอาหารจานพิเศษที่มีชื่อเสียงอีกด้วย

กลยุทธ์การสร้างตราสินค้าด้วยการบอกต่อ (Viral Marketing) ซึ่งมุ่งเน้นการสร้างตราสินค้าและทำการตลาดด้วยกลยุทธ์การบอกต่อ ผ่านช่องทางเครือข่ายสังคมออนไลน์ ซึ่งถือว่าการตลาดที่มีประสิทธิภาพและมีค่าใช้จ่ายที่ไม่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับโฆษณาหรือการทำตลาดด้านอื่น ๆ อีกทั้งยังมีพลังหรือน้ำหนักในการสร้างความเชื่อถือมากกว่าโฆษณาแบบอื่น ๆ เพราะมีการบอกต่อและยืนยันจากผู้ที่ได้ใช้บริการจริง นับตั้งแต่เปิดให้บริการ ลูกค้าส่วนใหญ่ที่เข้ามาใช้บริการที่ร้านกลายเป็นลูกค้าประจำ อีกทั้งยังแนะนำให้ญาติหรือเพื่อนเข้ามาเป็นลูกค้าด้วย

## ■ กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของห้องอาหาร ChefMan คือ ลูกค้าองค์กรธุรกิจ นักท่องเที่ยวต่างชาติ กลุ่มครอบครัว กลุ่มคนทำงาน และกลุ่มนักธุรกิจที่มีรายได้ค่อนข้างสูง ที่ชื่นชอบอาหารจีนแบบกวางตุ้งเกรดพรีเมียม และเลือกใช้ห้องอาหาร ChefMan เป็นที่พบปะสังสรรค์ หรือเจรจาธุรกิจ

## ■ คู่แข่งขันในตลาด

เนื่องจากห้องอาหาร ChefMan เป็นแหล่งรวบรวมพ่อครัวที่มีความชำนาญเฉพาะด้าน และมีความหลากหลายในประเภทอาหาร ทำให้สามารถสร้างสรรค์เมนูอาหารที่โดดเด่น และมีรสชาติดี ซึ่งหลายๆ เมนูของห้องอาหาร ChefMan กลายเป็นเมนูต้นตำรับ และเป็นที่แพร่หลายในร้านอาหารจีนอื่น ๆ สิ่งนี้นับเป็นจุดแข็งของห้องอาหาร ChefMan ที่หาคู่แข่งเปรียบเทียบได้ยาก

## ■ สภาพการแข่งขันในอุตสาหกรรมในปีที่ผ่านมา

ธุรกิจร้านอาหารเป็นธุรกิจที่เปิดกิจการง่าย มีผู้ประกอบการรายใหม่เข้ามาในอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่อง จึงมีสภาวะการแข่งขันค่อนข้างสูง อย่างไรก็ตาม โดยภาพรวมแล้วเป็นธุรกิจที่มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากพฤติกรรมที่เปลี่ยนไปของผู้บริโภค ที่ปัจจุบันที่นิยมการออกไปรับประทานอาหารนอกบ้านมากขึ้น หากพิจารณาการจดทะเบียนจัดตั้งธุรกิจร้านอาหารในระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา ตั้งแต่ปี 2547 - 2556 พบว่าการจัดตั้งธุรกิจประเภทนี้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมีสถิติการจดทะเบียนต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ ดังนี้

ตารางแสดงสถิติการจดทะเบียนจัดตั้งนิติบุคคลร้านอาหารในปี 2547 ถึง 2556

ปี	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556
จำนวน (ราย)	906	817	972	970	925	831	917	993	1,166	1,339

นอกจากนี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทยได้ประมาณการมูลค่าร้านอาหารที่เป็นเครือข่ายธุรกิจ (Restaurant Chain)\* ในประเทศไทยในปี 2556 กว่า 97,000 ล้านบาท เพิ่มขึ้นประมาณ 14% โดยร้านอาหารที่เติบโตในสัดส่วนสูงสุด คือ กลุ่มร้านอาหารเอเชีย ได้แก่ ร้านอาหารญี่ปุ่น ร้านอาหารเกาหลี และร้านอาหารจีน ในปี 2555 ซึ่งเป็นผลจากกระแสความนิยมอาหารเอเชียที่สูงขึ้น รวมทั้งพฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนไป ทำให้ความนิยมในการรับประทานอาหารนอกบ้านของผู้บริโภคเพิ่มสูงขึ้น ประกอบกับการขยายตัวของห้างสรรพสินค้า คอมมูนิตี้ออลล์ต่าง ๆ ทำให้มีการขยายสาขาของผู้ประกอบการรายเดิม และการเข้ามาของผู้ประกอบการรายใหม่ ส่งผลให้สภาพการแข่งขันในปี 2556 มีการแข่งขันที่รุนแรง โดยเฉพาะในช่วงไตรมาส 4 ซึ่งเริ่มมีชุมชนทางการเมือง ส่งผลกระทบต่อการใช้จ่ายใช้สอยของผู้บริโภค จึงมีการแข่งขันกันจัดโปรโมชั่นด้านราคาเพื่อกระตุ้นยอดขาย

หมายเหตุ : \*ร้านอาหารที่เป็นเครือข่ายธุรกิจ (Restaurant Chain) หมายถึง ธุรกิจร้านอาหารที่มีเครือข่ายสาขา หรือร้านอาหารที่มีสาขา

## ■ แนวโน้มภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขันในอนาคต

สำหรับธุรกิจร้านอาหารในปี 2557 ศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่าจะยังมีแนวโน้มการเติบโตต่อเนื่องจากปี 2556 ตามการขยายตัวของห้างสรรพสินค้า คอมมูนิตี้ออลล์ และร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ เนื่องจากภาวะสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป ทำให้มีการขยายตัวของชุมชนเมือง ซึ่งเป็นโอกาสสำคัญในการขยายธุรกิจร้านอาหาร อย่างไรก็ตาม ด้วยภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัวลงจากปัจจัยต่าง ๆ โดยเฉพาะปัญหาทางด้านการเมือง กำลังซื้อของผู้บริโภคมีแนวโน้มลดลง



เนื่องจากผู้บริโภคมีความกระตือรือร้นในการใช้จ่ายใช้สอยมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้การแข่งขันในธุรกิจร้านอาหาร ทั่วความรุนแรงมากยิ่งขึ้นกว่าปี 2556

#### 2.4.4.3 การจัดหาวัตถุดิบและแหล่งที่มา

ในการจัดหาวัตถุดิบที่ใช้ในธุรกิจร้านอาหารนั้น เป็นการจัดหาวัตถุดิบจากภายในประเทศเป็นหลัก เนื่องจาก การปรุงอาหารจะต้องใช้วัตถุดิบที่สดใหม่ทุกวัน เพื่อให้ทุกเมนูของห้องอาหาร ChefMan ได้คุณภาพ สด สะอาด มีรสชาติอร่อย โดยจะมีเพียงเครื่องปรุงบางชนิดที่จะต้องคัดสรรเป็นพิเศษและนำเข้าจากต่างประเทศ นอกจากนี้ ห้องอาหาร ChefMan ไม่มีนโยบายที่สั่งซื้อวัตถุดิบจากผู้ผลิตและผู้จำหน่ายรายหนึ่งรายใดเป็นพิเศษ แต่จะพิจารณาคุณภาพของสินค้า ราคา จำนวนส่งมอบ และเงื่อนไขตามที่ได้กำหนดไว้เป็นสำคัญ

#### 2.4.4.4 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากกระบวนการผลิตหรือการกำจัดวัตถุดิบเหลือใช้

บริษัท แมน คิทเชน จำกัด ได้มีการควบคุมผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตลอดกระบวนการผลิต โดยมีการ กำหนดให้มีการบำบัดของเสีย เช่น บดผักไขมันสำหรับการดักเศษอาหารและไขมันก่อนที่จะปล่อยลงท่อระบายน้ำ รวมถึงติดตั้งระบบประหยัดน้ำสำหรับก๊อกน้ำที่ใช้ นอกจากนี้ ยังมีการดำเนินการควบคุมผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตาม มาตรฐานของกรมอุตสาหกรรมและมาตรฐานสากล สำหรับวัตถุดิบที่เหลือใช้และเศษอาหาร จะเปิดประมูลให้แก่ โรงงาน และร้านค้าภายนอกมารับซื้อเป็นรายเดือน เพื่อนำไปเป็นวัตถุดิบผลิตอาหารสัตว์ และอื่น ๆ

#### 2.4.5 บริหารโรงแรม

กลุ่มบริษัทได้ร่วมทุนกับผู้ร่วมทุนซึ่งมีประสบการณ์บริหารโรงแรมมาอย่างยาวนาน เพื่อจัดตั้งบริษัท แอ็บโซลูท โฮเทล เซอร์วิส จำกัด และแอ็บโซลูท โฮเทล เซอร์วิส โฮงกง ลิมิเต็ด (“กลุ่มแอ็บโซลูท”) เพื่อให้บริการให้ คำปรึกษา และบริหารจัดการเครือโรงแรม “U Hotels & Resorts” และ “Eastin” ทั้งที่อยู่ในประเทศและต่างประเทศ

นอกจากโรงแรมทั้งสามแห่งของกลุ่มบริษัท ซึ่งได้แก่ โรงแรม ยู เชียงใหม่ โรงแรม ยู อินจันบุรี กาญจนบุรี และโรงแรม อีสติน แกรนด์ สาทร กรุงเทพฯ ที่ได้กล่าวถึงในหัวข้อ 2.3.1.2 แล้ว บริษัท แอ็บโซลูท โฮเทล เซอร์วิส จำกัด ยังมีแผนที่จะบริหาร โรงแรม/เซอร์วิสอพาร์ทเมนท์ ของกลุ่มบริษัทซึ่งอยู่ระหว่างการออกแบบ และ/หรือ ก่อสร้าง อีก 2 แห่ง ได้แก่ โครงการ ยู สาทร ซึ่งเป็น โรงแรม/เซอร์วิสอพาร์ทเมนท์ ภายใต้แบรนด์ “U Hotels & Resorts” แห่ง แรกของกลุ่มบริษัทที่ดำเนินการในกรุงเทพมหานคร (Flagship Hotel) โดยคาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในช่วงไตรมาส สิ้นสุดท้ายของปี 2557 และโรงแรมในแบรนด์ “U Hotels & Resorts” ซึ่งตั้งอยู่บริเวณเขาใหญ่ ซึ่งในเบื้องต้นอยู่ในระหว่าง ดำเนินการการออกแบบต่าง ๆ

นอกจากนี้ ในปี 2556 กลุ่มแอ็บโซลูทยังได้ลงนามสัญญาบริหารโรงแรมกับบริษัทอื่นๆ ทั้งในและต่างประเทศ โดยได้ลงนามในสัญญาบริหารโรงแรมไปแล้ว 51 แห่ง ครอบคลุมประมาณ 5,643 ห้อง ภายใต้แบรนด์ “U Hotels & Resorts” และ “Eastin” โดยในปัจจุบันได้เปิดให้บริการแล้ว 19 แห่ง และส่วนที่เหลือมีกำหนดจะเปิดให้บริการใน ปี 2557 - 2559

#### 2.4.6 ธุรกิจรับเหมาและรับบริหารงานก่อสร้าง

บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัท เอชเอชที คอนสตรัคชั่น จำกัด เพื่อดำเนินธุรกิจรับเหมาและรับบริหารงานก่อสร้าง โครงการต่าง ๆ ของกลุ่มบริษัท เช่น โครงการโรงแรมอีสติน แกรนด์ สาทร กรุงเทพฯ โครงการ Abstracts Phahonyothin Park โครงการปรับปรุงสนามกอล์ฟ ธนาซีดี และสปอร์ตคลับ และโครงการ ยู สาทร เป็นต้น

### 3. ปัจจัยความเสี่ยง

ในหัวข้อนี้ บริษัทฯ ได้ทำการชี้แจงบรรดาความเสี่ยงต่าง ๆ ที่บริษัทฯ เชื่อว่ามีนัยสำคัญ แต่อย่างไรก็ดี อาจมีความเสี่ยงอื่นที่บริษัทฯ มีอาจคาดหมาย หรือความเสี่ยงอื่นที่บริษัทฯ คิดว่าเป็นความเสี่ยงที่ไม่มีนัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ ด้วย สำหรับข้อมูลในส่วนนี้ที่อ้างอิงหรือเกี่ยวข้องกับรัฐบาลหรือเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศ ได้มาจากข้อมูลที่มีการเปิดเผยหรือคัดย่อจากสิ่งพิมพ์ของรัฐบาลหรือจากแหล่งข้อมูลอื่น ๆ โดยที่บริษัทฯ มิได้ทำการตรวจสอบหรือรับรองความถูกต้องของข้อมูลดังกล่าวแต่ประการใด

บริษัทฯ ได้รายงานปัจจัยความเสี่ยงในหัวข้อนี้โดยแบ่งตามธุรกิจหลัก 4 ประเภท ได้แก่ (1) ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน (2) ธุรกิจสื่อโฆษณา (3) ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ และ (4) ธุรกิจบริการ โดยได้วิเคราะห์ตามประเภทของความเสี่ยง คือ ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติการ ความเสี่ยงด้านการเงิน และความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมาย นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รายงานปัจจัยความเสี่ยงอื่นที่อาจมีผลกระทบต่อบริษัทฯ และความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อสิทธิหรือการลงทุนของผู้ถือหุ้นหลักทรัพย์ โดยความเสี่ยงที่สำคัญต่าง ๆ มีดังนี้

#### 3.1 ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการดำเนินการระบบขนส่งมวลชน

เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 บีทีเอสซีได้ขายและโอนสิทธิในรายได้ค่าโดยสารสุทธิที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักระยะทางรวม 23.5 กิโลเมตร ภายใต้สัญญาสัมปทาน นับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น (17 เมษายน 2556) จนถึงวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน (4 ธันวาคม 2572) ให้แก่กองทุน BTSGIF (โปรดพิจารณารายละเอียดใน หัวข้อ 2.1.1.3 กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน และ หัวข้อ 6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น) ทั้งนี้ การซื้อขายรายได้ค่าโดยสารสุทธินี้ เป็นการโอนความเสี่ยงและผลประโยชน์ (risks and rewards) จากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักจากบีทีเอสซีไปให้แก่กองทุน BTSGIF อย่างไรก็ดี บีทีเอสซียังคงเป็นคู่สัญญาตามสัญญาสัมปทานกับกทม. และบีทีเอสซียังคงเป็นผู้บริหารจัดการในการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก เพื่อประโยชน์ของกองทุน BTSGIF ภายใต้การกำกับดูแลและควบคุมของกองทุน BTSGIF ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ตลอดจนมีหน้าที่นำส่งรายได้ค่าโดยสารสุทธิให้แก่กองทุน BTSGIF ตลอดอายุสัญญาสัมปทาน

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จองซื้อและเป็นผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนของกองทุน BTSGIF จำนวน 1/3 (ร้อยละ 33.33) ซึ่งรายได้ของกองทุน BTSGIF มาจากรายได้ค่าโดยสารสุทธิจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงต่าง ๆ อันเกี่ยวเนื่องกับความสามารถในการทำกำไรจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก โดยหากกองทุน BTSGIF มีผลประโยชน์ที่ดี ก็จะส่งผลให้บริษัทฯ ได้รับผลตอบแทนที่ดีในรูปเงินปันผลตามสัดส่วนการถือหุ้นหน่วยลงทุนในกองทุน BTSGIF ในทางกลับกัน หากกองทุน BTSGIF มีผลประโยชน์ที่ไม่ดี ก็จะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของกองทุน BTSGIF ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อในทางลบต่อบริษัทฯ เช่นเดียวกัน ดังนั้น นอกจากความเสี่ยงต่าง ๆ ที่จะกล่าวในหัวข้อนี้แล้ว โปรดพิจารณาความเสี่ยงเกี่ยวกับกองทุน BTSGIF หรือโครงสร้างของกองทุน BTSGIF และความเสี่ยงเกี่ยวกับการลงทุนในหน่วยลงทุน ตามหนังสือชี้ชวนเสนอขายหน่วยลงทุนกองทุน BTSGIF เพิ่มเติมได้ที่เว็บไซต์ของกองทุน BTSGIF ที่ [www.btsgif.com](http://www.btsgif.com)

นอกจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักแล้ว บีทีเอสซียังได้รับว่าจ้างจากกรุงเทพมหานครให้เป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพส่วนต่อขยาย

(ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ และช่วงวงเวียนใหญ่-บางหว้า และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง) และจะรวมเส้นทางเดิมของสัมปทานภายหลังครบกำหนดอายุสัมปทานในวันที่ 4 ธันวาคม 2572 ภายใต้สัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว และได้รับจ้างจากกรุงเทพมหานครให้เป็นผู้บริหารสถานีและให้บริการเดินรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT เป็นระยะเวลา 7 ปี ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2553 (โปรดพิจารณารายละเอียดใน หัวข้อ 2.1.1.1 ธุรกิจให้บริการรถไฟฟ้า และ หัวข้อ 2.1.1.2 ธุรกิจดำเนินการรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT)

ดังนั้น แม้บีทีเอสซีจะได้ขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักให้แก่กองทุน BTSGIF แล้ว ความเสี่ยงต่าง ๆ อันเกี่ยวกับธุรกิจระบบขนส่งมวลชนยังคงอยู่ แต่อาจมีระดับผลกระทบจากความเสี่ยงแตกต่างออกไป โดยความเสี่ยงบางประการอาจลดลง และความเสี่ยงบางประการอาจเพิ่มขึ้น เนื่องจากข้อกำหนดและเงื่อนไขต่าง ๆ ตามที่ระบุไว้ในสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการเข้าทำธุรกรรมกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (โปรดพิจารณารายละเอียดใน หัวข้อ 2.1.1.3 กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน และ หัวข้อ 6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น)

### 3.1.1 ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์

#### 3.1.1.1 ปริมาณผู้โดยสารและรายได้จากค่าโดยสารในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก

บีทีเอสซีมีข้อจำกัดในการปรับเพิ่มอัตราค่าโดยสารในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของภาวะตลาด แนวโน้มของตลาด หรือเหตุการณ์อื่น ๆ และในการปรับเพิ่มอัตราค่าโดยสารเพื่อชดเชยกับต้นทุนในการดำเนินการและต้นทุนอื่น ๆ อันเป็นผลมาจาก (1) ผลของพลวัตของการแข่งขันและความพอใจของผู้โดยสาร และ (2) ผลของข้อกำหนดในสัญญาสัมปทาน โดยการปรับอัตราค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ (Effective Fare) และเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ (Authorized Fare) นั้น จะขึ้นอยู่กับเงื่อนไขต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในสัญญาสัมปทาน (โปรดพิจารณารายละเอียดใน หัวข้อ 2.1.1.1 ธุรกิจให้บริการรถไฟฟ้า : อัตราค่าโดยสารในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก) อย่างไรก็ดี หากการขึ้นค่าโดยสารในขณะนั้นเป็นการขัดแย้งกับนโยบายของรัฐบาลแล้ว บีทีเอสซีจะไม่ได้รับอนุญาตให้เพิ่มอัตราค่าโดยสาร แต่รัฐบาลจะจัดหามาตรการชดเชยบางประการเพื่อบรรเทาความเสียหายที่เกิดแก่บีทีเอสซี ซึ่งบริษัทฯ ไม่อาจรับประกันได้ว่ารัฐบาลจะจัดหาหรือจัดให้มีการชดเชยดังกล่าว ทั้งนี้ ข้อกำหนดเกี่ยวกับการชดเชยนี้เขียนไว้อย่างกว้าง ยังไม่มีการทดสอบ และยังไม่มีความชัดเจนสำหรับการชดเชยดังกล่าวอยู่ในสัญญาต่าง ๆ นอกเหนือจากนั้น ถึงแม้ว่าสัญญาสัมปทานจะอนุญาตให้บีทีเอสซีสามารถขึ้นอัตราค่าโดยสารได้ก็ตาม บีทีเอสซีหรือกองทุน BTSGIF อาจเลือกที่จะไม่ขึ้นอัตราค่าโดยสารเนื่องจากเหตุผลทางการเมือง สังคม เหตุผลอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับพลวัตในการแข่งขันในอุตสาหกรรมขนส่งมวลชน และความพึงพอใจของผู้โดยสาร หรือเหตุผลอื่น ๆ ซึ่งอาจรวมถึงแนวโน้มของผู้โดยสาร เนื่องจากการปรับขึ้นค่าโดยสารอาจทำให้จำนวนผู้โดยสารลดลง ซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อรายได้ค่าโดยสาร

แนวโน้มของจำนวนผู้โดยสารได้รับผลกระทบจากปัจจัยหลายประการ ซึ่งส่วนใหญ่อยู่นอกเหนือการควบคุมของภาคเอกชน เช่น ระดับการพัฒนาโครงข่ายด้านการขนส่งอื่น ๆ ที่จะเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ความต้องการของผู้โดยสาร ความเชื่อมั่นในด้านความปลอดภัย สภาพการจราจร สภาพเศรษฐกิจโดยรวม ราคาน้ำมัน การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในบริเวณใกล้เคียงกับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส แผนการของรัฐบาลที่จะขยายระบบขนส่งอื่น ๆ การชุมนุมประท้วงทางการเมือง และความเสี่ยงด้านการก่อการร้าย นอกจากนี้แล้ว แนวโน้มของจำนวนผู้โดยสารยังอาจได้รับผลกระทบ เนื่องจากการเผชิญหน้ากับการแข่งขันจากการขนส่งสาธารณะรูปแบบอื่น ๆ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อกำหนดอัตราค่าโดยสาร จำนวนผู้โดยสาร และรายได้ค่าโดยสารที่ลดลง ตลอดจนการพึ่งพาระบบการส่งต่อผู้โดยสารจากระบบการขนส่งรูปแบบอื่น (feeder system) และสถานีเชื่อมต่อ (interchange station) ที่จำกัด ซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบ

หากระบบการส่งต่อผู้โดยสารจากระบบการขนส่งรูปแบบอื่นต้องหยุดให้บริการ เกิดระบบขัดข้อง มีการพัฒนาที่ล่าช้า หรือหากการขยายพื้นที่ให้บริการของเครือข่ายระบบการส่งต่อผู้โดยสารไม่ประสบความสำเร็จ

ดังนั้น หากปริมาณผู้โดยสารของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก และ/หรือ รายได้จาก ค่าโดยสารลดลงหรือไม่เพิ่มขึ้นแล้ว ธุรกิจ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของกองทุน BTSGIF จะได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของกองทุน BTSGIF ให้แก่ผู้ถือหุ้นรายย่อย โดยกองทุน BTSGIF อาจไม่สามารถจ่ายเงินปันผลในหน่วยลงทุนหรือไม่สามารถรักษาระดับการจ่ายเงินปันผลได้ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัท ในฐานะผู้ถือหุ้นรายย่อยในสัดส่วนร้อยละ 33.33 อย่างไรก็ตาม นับตั้งแต่ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสเปิดให้บริการมานั้น รายได้ค่าโดยสารจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง

### 3.1.1.2 กลุ่มบริษัทอาจไม่สามารถดำเนินการตามกลยุทธ์การเจริญเติบโตในธุรกิจขนส่งมวลชนให้ประสบความสำเร็จได้ ทั้งนี้เพราะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ รวมถึงการเห็นชอบของรัฐบาลด้วย

กลยุทธ์การเจริญเติบโตของกลุ่มบริษัทในธุรกิจขนส่งมวลชนมีหลายประการ ไม่ว่าจะเป็นการเข้าร่วมประมูล เพื่อบริหารงานในส่วนต่อขยายของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส การมีส่วนร่วมในการดำเนินงานของโครงการขนส่งมวลชนระบบใหม่ หรือการดำเนินการเพื่อเชื่อมต่อกับเครือข่ายโครงการขนส่งมวลชนใหม่ การที่จะประสบความสำเร็จในการดำเนินการตามกลยุทธ์ดังกล่าวนี้ นอกเหนือจากสิ่งอื่นแล้วยังขึ้นอยู่กับปัจจัยด้านการตัดสินใจและการดำเนินการของรัฐบาล เกี่ยวกับแผนการขยายตัวดังกล่าว ความสามารถของกลุ่มบริษัทในการสรรหาและประเมินผู้ร่วมลงทุนทางธุรกิจ การลงทุนที่เป็นไปได้ การสนับสนุนทางการเงิน การดำเนินการให้มีข้อสรุปการลงทุน การได้รับความเห็นชอบและสิทธิในสัมปทานที่จำเป็น และการควบคุมทางการเงินและการดำเนินการอย่างเพียงพอ กลยุทธ์การเจริญเติบโตดังกล่าวนี้ต้องการการสนับสนุนจากผู้บริหารและต้องใช้ทรัพยากรอื่น ๆ ของกลุ่มบริษัทเป็นอย่างมาก รวมถึงปัจจัยอื่น บางอย่างที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของกลุ่มบริษัท อาทิเช่น ปัจจัยทางด้านการเมือง ซึ่งไม่สามารถรับประกันได้ว่า รัฐบาลจะดำเนินการตามแผนการขยายระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่มีอยู่ในปัจจุบัน หรือหากรัฐบาลตัดสินใจที่จะดำเนินการดังกล่าว ก็ไม่อาจรับประกันได้ว่ากลุ่มบริษัทจะเป็นผู้ได้รับสัมปทานดังกล่าว ดังนั้นการเจริญเติบโตในอนาคตของกลุ่มบริษัทในธุรกิจขนส่งมวลชน จึงอาจได้รับผลกระทบในทางลบหากกลุ่มบริษัทไม่สามารถลงทุนหรือเข้าร่วมดำเนินการดังกล่าวนี้ได้ หรือการลงทุนหรือเข้าร่วมดำเนินการดังกล่าวไม่ประสบความสำเร็จ หรือไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่คาด

### 3.1.2 ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติการ

#### 3.1.2.1 ความเสี่ยงจากการผันผวนของการปรับตัวเพิ่มขึ้นของต้นทุนการดำเนินงาน

ในการดำเนินระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส มีต้นทุนการดำเนินงานต่าง ๆ ซึ่งอาจมีความผันผวนและอยู่เหนือการควบคุมของบริษัทฯ เช่น ค่าใช้จ่ายทางการเงินด้านการซ่อมบำรุง ค่าไฟฟ้าที่ใช้ตามสถานีรถไฟฟ้าและสำหรับการประกอบกิจการเดินรถของบริษัทฯ ผลประโยชน์และสวัสดิการของพนักงานบีทีเอสฯ ค่าเบี้ยประกันภัย เป็นต้น ซึ่งการปรับตัวเพิ่มขึ้นของต้นทุนการดำเนินงานอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส

สำหรับการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ซึ่งบีทีเอสฯ ได้ขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิจากการดำเนินงานระบบดังกล่าวให้แก่กองทุน BTSGIF แล้ว หากต้นทุนการดำเนินงานระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ

สายหลักปรับตัวสูงขึ้น แต่บีทีเอสซีหรือกองทุน BTSGIF ไม่สามารถเพิ่มอัตราค่าโดยสารเพื่อสะท้อนต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้นได้ จะส่งผลให้รายได้ค่าโดยสารสุทธิจากการดำเนินงานระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักที่บีทีเอสซีต้องนำส่งให้แก่กองทุน BTSGIF ลดลง และอาจส่งผลกระทบต่อในเชิงผลตอบแทน ผลประกอบการ ผลการดำเนินงาน และแนวโน้มในการทำธุรกิจของกองทุน BTSGIF และบริษัทฯ ได้ ถึงแม้ว่าในอดีตที่ผ่านมา จะยังไม่เคยมีเหตุการณ์ที่เป็นสาเหตุให้ต้นทุนการดำเนินงานของบีทีเอสซีเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญและส่งผลกระทบต่อความสามารถในการสร้างผลกำไร และในสัญญาสัมปทานได้กำหนดให้บีทีเอสซีสามารถปรับค่าโดยสารเป็นกรณีพิเศษได้เมื่อเกิดเหตุการณ์บางประการตามที่กำหนดไว้ อย่างไรก็ตาม ต้นทุนการดำเนินงานอาจเพิ่มสูงขึ้นเพราะปัจจัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุม รวมถึงจากการที่บีทีเอสซีต้องปฏิบัติตามที่ตามสัญญาในการซ่อมบำรุง ต่ออายุ หรือทดแทนทรัพย์สินหรือโครงสร้างที่ใช้ในการประกอบการเดินรถไฟฟ้า เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานซึ่งกม. อาจเรียกให้บีทีเอสซีดำเนินการตามมาตรฐานที่สูงขึ้น เช่น การกำหนดให้มีรถไฟไฟฟ้าให้บริการตามระยะเวลาขั้นต่ำ และการกำหนดจำนวนเที่ยวขั้นต่ำในแต่ละวัน หรือผลประโยชน์และสวัสดิการของพนักงานบีทีเอสซีอาจต้องมีการปรับเพิ่มขึ้น หรือบีทีเอสซีอาจต้องจ่ายค่าตอบแทนให้กับซีเมนส์ตามสัญญาซ่อมบำรุงเพิ่มขึ้น หรืออาจมีการเปลี่ยนแปลงนโยบายทางการเงินหรือนโยบายอื่นใดของรัฐบาลที่มีผลต่อการดำเนินกิจการหรือความต้องการด้านการขนส่ง และไม่มีหลักประกันใด ๆ ว่าบีทีเอสซีจะมีสิทธิได้รับการชดเชยค่าใช้จ่ายใด ๆ จากรัฐบาล หรือจากกม. หรือบีทีเอสซีจะสามารถเรียกเก็บค่าโดยสารในอัตราที่สูงขึ้นได้ เพื่อชดเชยกับต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้น ดังนั้นค่าใช้จ่ายในอนาคตอาจเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงกว่ารายได้ค่าโดยสารในอนาคต เหตุการณ์เช่นนั้นจะส่งผลให้รายได้ค่าโดยสารสุทธิจากการดำเนินงานระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักที่บีทีเอสซีจะต้องนำส่งให้แก่กองทุน BTSGIF ลดลง และอาจส่งผลกระทบต่อในเชิงผลตอบแทน ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของกองทุน BTSGIF และบริษัทฯ

สำหรับการดำเนินงานระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย แม้บีทีเอสซีจะได้รับค่าจ้างจากการให้บริการเดินรถไฟฟ้าบีทีเอสส่วนต่อขยายจากกรุงเทพมหานครตามสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว อย่างไรก็ตาม การปรับตัวเพิ่มขึ้นของต้นทุนการดำเนินงาน ไม่ว่าจะเป็นค่าใช้จ่ายทางด้านการซ่อมบำรุง ต้นทุนค่าไฟฟ้า ต้นทุนผลประโยชน์และสวัสดิการของพนักงาน เป็นต้น อาจส่งผลกระทบต่อในเชิงผลตอบแทนในการทำกำไรของบีทีเอสซี และอาจส่งผลกระทบต่อในเชิงผลตอบแทน ฐานะทางการเงิน ผลประกอบการ และแนวโน้มการดำเนินงานในอนาคตของบีทีเอสซีและบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม ในอดีตที่ผ่านมา ยังไม่เคยมีเหตุการณ์ที่เป็นสาเหตุให้ต้นทุนการดำเนินงานของบีทีเอสซีเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญและส่งผลกระทบต่อความสามารถในการสร้างผลกำไร และในสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวมีข้อสัญญาระบุว่าบีทีเอสซีสามารถเสนอขอปรับค่าจ้างกับกรุงเทพมหานครได้ ในกรณีที่ค่าใช้จ่ายในการเดินรถมีการเปลี่ยนแปลงอันเกิดจากปัจจัยภายนอก เช่น ค่าจัดหาขบวนรถไฟฟ้าเพิ่ม ดัชนีราคาผู้บริโภคทั้งในและต่างประเทศ อัตราค่าพลังงานไฟฟ้า อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ อัตราแลกเปลี่ยน หรืออัตราค่าแรงขั้นต่ำ

### 3.1.2.2 ไฟฟ้าเป็นสิ่งสำคัญต่อการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส และบีทีเอสซีต้องพึ่งพาการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) ในการจัดส่งไฟฟ้า

การดำเนินงานของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสขึ้นอยู่กับพลังงานไฟฟ้าซึ่งจัดส่งโดยการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) โดยมีการใช้สถานีจ่ายกระแสไฟฟ้า 2 สถานี คือที่โรงจอดและซ่อมบำรุงที่หมอชิตสถานีหนึ่ง และที่ซอยไผ่สิงโต ถนนพระราม 4 อีกสถานีหนึ่ง ทั้งนี้ ระบบรถไฟฟ้าถูกออกแบบให้ดำเนินงานโดยใช้ไฟฟ้าจากสถานีจ่ายกระแสไฟฟ้าสถานีใดสถานีหนึ่งหรือทั้งสองสถานี และมีการจัดไฟฟ้าสำรองเพื่อใช้ในกรณีที่ระบบจ่ายไฟล้มเหลว แต่ไฟฟ้าสำรองดังกล่าวจะถูกใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการดำเนินการระบบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย การรักษาข้อมูล ระบบที่จำเป็นสำหรับการเริ่มการบริการอีกครั้ง และเพื่อนำรถไฟไปจอด ณ สถานีที่ใกล้ที่สุดในการที่เกิดความขัดข้องในการจ่ายไฟ



ตามปกติเท่านั้น อย่างไรก็ตาม การจัดส่งพลังงานไฟฟ้าสำรองดังกล่าวไม่เพียงพอสำหรับการเริ่มเดินเครื่องรถไฟฟ้าอีกครั้ง ทั้งนี้ เนื่องจากการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) เป็นผู้จัดส่งพลังงานไฟฟ้าเพียงรายเดียว ดังนั้น การไม่มีพลังงานไฟฟ้าหรือการหยุดชะงักชั่วคราว หรือล่าช้าอย่างมากในการจัดส่งพลังงานไฟฟ้า หรือการไม่สามารถจัดส่งพลังงานไฟฟ้าในปริมาณที่ต้องการ ณ เวลาที่ต้องการใช้จะทำให้การทำงานของระบบรถไฟฟ้าหยุดชะงัก ทั้งนี้ หากเกิดเหตุการณ์ใด ๆ ข้างต้น อาจส่งผลกระทบต่อทางลบบต่อธุรกิจ และผลการดำเนินงานของบีทีเอสซี กองทุน BTSGIF และบริษัทฯ

### 3.1.2.3 บีทีเอสซียังต้องพึ่งพาซีเมนส์ในการให้บริการดูแลรักษารถไฟฟ้าจำนวน 35 ขบวน และระบบไฟฟ้าและเครื่องกลอื่น ๆ

บีทีเอสซียังต้องพึ่งพาซีเมนส์ในการให้บริการดูแลรักษารถไฟฟ้าจำนวน 35 ขบวน และระบบไฟฟ้าและเครื่องกลอื่น ๆ โดยเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2552 บีทีเอสซีได้ลงนามในสัญญาแก้ไขสัญญาดูแลรักษาเครื่องจักรและอุปกรณ์กับซีเมนส์ โดยมีวัตถุประสงค์หลักในการปรับเปลี่ยนขอบเขตการให้บริการดูแลรักษาเครื่องจักรและอุปกรณ์ของซีเมนส์ รวมถึงการปรับลดค่าจ้างดูแลรักษาลง และเพื่อเป็นการลดการพึ่งพาซีเมนส์ในการดูแลบำรุงรักษาเครื่องจักรและอุปกรณ์ลง ปัจจุบันบีทีเอสซีได้ดำเนินการบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าบางส่วนด้วยบุคลากรของบีทีเอสซีเอง เช่น ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ ระบบวิทยุสื่อสาร และระบบอาณัติสัญญาณ นอกจากนี้ บีทีเอสซียังมีนโยบายในการเพิ่มศักยภาพของหน่วยงานวิศวกรรมและหน่วยงานบำรุงรักษา ในการซ่อมบำรุงเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้า เพื่อเป็นการลดการพึ่งพาบริษัทผู้ผลิตรถไฟฟ้า ทั้งนี้ บีทีเอสซีอาจจะพิจารณาทำการบำรุงรักษาขบวนรถไฟฟ้าจำนวน 35 ขบวน และระบบไฟฟ้าและเครื่องกลอื่น ๆ หลังจากสัญญาซ่อมบำรุงที่มีกับซีเมนส์หมดอายุลงในเดือนธันวาคม 2557 ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นกับบีทีเอสซีและความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้น

อย่างไรก็ตาม ก่อนที่บีทีเอสซีจะสามารถดำเนินการซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าจำนวน 35 ขบวน และระบบไฟฟ้าและเครื่องกลอื่น ๆ ได้เองโดยไม่ต้องพึ่งพาซีเมนส์ ในกรณีที่ซีเมนส์ไม่สามารถที่จะให้บริการได้อย่างเป็นที่น่าพอใจตามข้อกำหนดในสัญญาที่เกี่ยวข้อง หรือเลิกสัญญา หรือต้องการที่จะแก้ไขข้อกำหนดในสัญญาดังกล่าวในลักษณะที่ไม่เป็นประโยชน์ต่อบีทีเอสซี อาจส่งผลกระทบต่อทางลบบต่อการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้า และอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบีทีเอสซี กองทุน BTSGIF และบริษัทฯ

### 3.1.2.4 บีทีเอสซีต้องพึ่งพากรรมการ ผู้บริหารระดับสูง และบุคลากรที่มีความชำนาญในการประกอบการเดินรถไฟฟ้าซึ่งประเทศไทยยังมีอยู่อย่างจำกัด

กรรมการและสมาชิกในทีมผู้บริหารระดับสูงเป็นส่วนสำคัญของความสำเร็จของบีทีเอสซีเพราะเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ ความรู้สายสัมพันธ์ทางธุรกิจและความชำนาญ และหากมีเหตุให้สูญเสียบุคลากรดังกล่าวไป ก็เป็นเรื่องยากที่จะหาบุคลากรที่มีความสามารถในระดับเดียวกันมาแทนที่ และอาจส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการดำเนินการและผลการดำเนินงานลดลง บีทีเอสซีต้องพึ่งพาบุคลากรที่มีความชำนาญและทุ่มเทในการบริหารและจัดการระบบเนื่องจากบีทีเอสซีเป็นผู้ประกอบการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนรายแรกในประเทศไทย ดังนั้น บีทีเอสซีจึงต้องมีค่าใช้จ่ายสูงในการคัดเลือกกว่าจ้าง ตลอดจนฝึกอบรมทักษะให้แก่บุคลากรเพื่อให้มีความรู้ ความชำนาญในการประกอบการเดินรถไฟฟ้าได้ นอกจากนี้ บีทีเอสซีอาจต้องเผชิญกับการแข่งขันกับผู้ประกอบการขนส่งมวลชนรายอื่น ๆ เพื่อแย่งชิงบุคลากรผู้เชี่ยวชาญของบีทีเอสซี ความสามารถในการจูงใจบุคลากรของบีทีเอสซีอาจลดลงจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งมวลชนเหล่านี้ขยายการดำเนินงาน และการเกิดขึ้นของระบบขนส่งมวลชนใหม่ ๆ ในกรณีที่บีทีเอสซี



ต้องประสบกับการสูญเสียบุคลากรที่มีความชำนาญจำนวนมาก บีทีเอสซีอาจต้องพิจารณาการว่าจ้างเจ้าหน้าที่จากต่างประเทศหรือรับบุคลากรใหม่ ซึ่งจะต้องมีการฝึกอบรมทักษะความชำนาญซึ่งจะทำให้ต้นทุนการดำเนินงานเพิ่มขึ้น และจะทำให้รายได้ค่าโดยสารสุทธิที่กองทุน BTSGIF จะได้รับจากการดำเนินงานระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ลดลง และอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของกองทุน BTSGIF และบริษัทฯ ตลอดจนอาจส่งผลให้ความสามารถในการทำกำไรจากการดำเนินงานระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครขยายตามสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวของบีทีเอสซีลดลง และอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และแนวโน้มการดำเนินงานในอนาคตของบีทีเอสซีและบริษัทฯ

### 3.1.2.5 ผลกระทบจากการนัดหยุดงาน หรือการเรียกร้องค่าจ้างเพิ่มขึ้นจากพนักงานหรือการขัดแย้งใด ๆ ก็ตามกับพนักงานของบีทีเอสซี

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 บีทีเอสซีมีพนักงานจำนวน 2,037 คน ถึงแม้ว่าพนักงานของบีทีเอสซีไม่มีการรวมตัวกันเป็นสหภาพแรงงาน และบีทีเอสซียังไม่เคยมีประสบการณ์เกี่ยวกับการนัดหยุดงานร่วมกันของพนักงานก็ตาม แต่ไม่มีอะไรทำให้มั่นใจได้ว่าการดำเนินงานของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสจะไม่มีการหยุดชะงักเนื่องจากข้อขัดแย้งหรือปัญหาอื่น ๆ กับพนักงานของบีทีเอสซี หากกรณีมีความพยายามที่จะรวมกลุ่มพนักงานของบีทีเอสซีขึ้นเป็นสหภาพแรงงานขึ้น (คล้ายกับที่เกิดขึ้นกับพนักงานของบริษัทขนส่งมวลชนทั่วโลก) อาจหันเหความสนใจของผู้บริหารและเพิ่มค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน และบีทีเอสซีอาจจะไม่สามารถที่จะเจรจาข้อตกลงที่ต่อรองจนเป็นที่ยอมรับสำหรับบุคคลที่สหภาพเลือกให้เป็นตัวแทนของตนได้ ปัจจัยดังกล่าวนี้อาจนำไปสู่การหยุดงานที่เกิดขึ้นจากสหภาพแรงงาน รวมถึงการนัดหยุดงาน (strike) ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อทางลบต่อการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส และอาจส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติหน้าที่ของบีทีเอสซีเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานการให้บริการขั้นต่ำตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทานและสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว และอาจส่งผลกระทบต่อจำนวนรายได้ค่าโดยสารสุทธิที่กองทุน BTSGIF จะได้รับจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ตลอดจนธุรกิจ การประกอบการ ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของกองทุน BTSGIF และบริษัทฯ

### 3.1.2.6 การก่อการร้าย ข่วลือ หรือการขู่ว่าจะมีการก่อการร้าย สงคราม ภัยธรรมชาติ หรือความขัดแย้ง หรืออุบัติเหตุ

เมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2549 จนเข้าสู่วันที่ 1 มกราคม 2550 ได้เกิดเหตุระเบิดหลายจุดในใจกลางกรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑล ทำให้มีผู้เสียชีวิตอย่างน้อย 3 คน และมีผู้ได้รับบาดเจ็บมากกว่า 35 คน แม้ว่าระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสจะไม่ใชเป้าหมายของการก่อวินาศกรรมนี้ แต่ก็มีเหตุระเบิดบางส่วนเกิดขึ้นใกล้กับเส้นทางเดินรถไฟฟ้าบีทีเอส ห้างสรรพสินค้า แหล่งธุรกิจ โรงแรม แหล่งที่พักอาศัย และแหล่งท่องเที่ยวใจกลางกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ ในช่วงเดือนมีนาคม 2553 กลุ่มผู้ประท้วงต่อต้านรัฐบาลได้จัดให้มีการชุมนุมประท้วงเพื่อกดดันรัฐบาลและเรียกร้องให้มีการเลือกตั้งใหม่ ซึ่งในช่วงแรกกลุ่มผู้ประท้วงได้ยึดพื้นที่บริเวณรอบรัฐสภาและได้ย้ายมาปักหลักใจกลางกรุงเทพมหานคร ในช่วงสองเดือนต่อมา การชุมนุมประท้วงเริ่มรุนแรงขึ้นและรัฐบาลได้ประกาศภาวะฉุกเฉินในกรุงเทพมหานครเมื่อวันที่ 7 เมษายน 2553 ซึ่งทำให้บีทีเอสซีต้องหยุดให้บริการของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นระยะเวลา 8 วันเต็ม และให้บริการอย่างจำกัดเป็นระยะเวลา 19 วันในระหว่างเดือนเมษายนถึงพฤษภาคม 2553 โดยหากในอนาคตมีเหตุการณ์ใด ๆ ในลักษณะเดียวกันเกิดขึ้น บีทีเอสซีอาจต้องหยุดให้บริการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสหรือให้บริการอย่างจำกัด ซึ่งเหตุการณ์เช่นนี้จะส่งผลให้รายได้ค่าโดยสารสุทธิจากการดำเนินงานระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร

สายหลักที่บีทีเอสจะต้องนำส่งให้แก่กองทุน BTSGIF ลดลง และอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของกองทุน BTSGIF และบริษัทฯ

นอกจากนี้ กลุ่มผู้ก่อการร้ายได้วางเป้าหมายและโจมตีระบบขนส่งสาธารณะต่าง ๆ ทั่วโลก รวมถึงระบบขนส่งสาธารณะในกรุงลอนดอนและกรุงมาดริด โดยเมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2547 ได้เกิดเหตุระเบิดบนรถไฟ 4 ขบวนในกรุงมาดริด ทำให้มีผู้เสียชีวิตมากกว่า 190 คน และได้รับบาดเจ็บมากกว่า 1,700 คน ต่อมาในเดือนกรกฎาคม 2548 ได้เกิดเหตุระเบิดในระบบขนส่งรถไฟใต้ดินและรถโดยสารประจำทางในกรุงลอนดอน ทำให้มีผู้เสียชีวิตมากกว่า 50 คน และมีผู้ได้รับบาดเจ็บมากกว่า 700 คน ซึ่งมีความเป็นไปได้ที่ผู้ก่อการร้ายจะหาโอกาสที่จะโจมตีระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพโดยตรง หรือทำให้เกิดผลกระทบต่อระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งรวมถึงระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส นอกจากนี้ การโจมตีระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสอาจทำให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตได้ ซึ่งจำนวนเงินเอาประกันภัยอาจจะไม่เพียงพอกับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากเหตุการณ์ดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็นในส่วนของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก หรือระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพส่วนต่อขยาย การก่อการร้ายหรือเหตุการณ์ใด ๆ ดังกล่าว จะส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบีทีเอสฯ กองทุน BTSGIF และบริษัทฯ

### 3.1.3 ความเสี่ยงด้านการเงิน

#### 3.1.3.1 บีทีเอสฯอาจได้รับผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนของบีทีเอสฯเกิดจากต้นทุนค่าบำรุงรักษาและการซื้อขบวนรถไฟไฟฟ้าและอะไหล่ตลอดจนต้นทุนค่าบำรุงรักษาตามสัญญาซ่อมบำรุง และค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุง ที่เกี่ยวข้องหรือจัดสรรให้กับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพส่วนต่อขยาย โดยบีทีเอสฯมีภาระผูกพันของรายจ่ายค่าเช่าในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานส่วนต่อขยายเป็นเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 เป็นจำนวนเงิน 3.5 ล้านยูโร และ 110.3 ล้านเรณินิ และ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 เป็นจำนวนเงิน 2.8 ล้านยูโร ดังนั้น หากค่าเงินบาทอ่อนตัวลงเมื่อเทียบกับเงินสกุลต่างประเทศในอนาคต บีทีเอสฯไม่อาจรับรองได้ว่าบีทีเอสฯจะสามารถสร้างรายได้ในจำนวนที่เพียงพอต่อการเพิ่มขึ้นของภาระผูกพันดังกล่าวได้ ดังนั้น ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลประกอบการและศักยภาพในการประกอบธุรกิจของบีทีเอสฯและบริษัทฯ

### 3.1.4 ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมาย

#### 3.1.4.1 สัญญาสัมปทาน และสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวอาจถูกยกเลิกโดย กทม. และกรุงเทพมหานคร ตามลำดับ หากมีเหตุบางประการตามที่ระบุไว้ในสัญญาดังกล่าวเกิดขึ้น

ตามสัญญาสัมปทาน หากมีเหตุการณ์บางประการ หรือเหตุการณ์ที่ก่อขึ้นโดย กทม. กทม. หรือบีทีเอสฯ ตามลำดับ อาจบอกเลิกสัญญาสัมปทานได้ เว้นแต่เหตุการณ์ดังกล่าวจะได้รับการเยียวยาหรือแก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ กทม. มีสิทธิบอกเลิกสัญญาสัมปทานได้ในกรณีที่บีทีเอสฯล้มละลาย หรือในกรณีที่บีทีเอสฯจงใจผิดสัญญาสัมปทานในสาระสำคัญอย่างต่อเนื่อง ซึ่งในกรณีดังกล่าวนี้ กทม. จะต้องมีหนังสือบอกกล่าวการยกเลิกสัญญาสัมปทานล่วงหน้าหนึ่งเดือน (ในกรณีที่แก้ไขไม่ได้) หรือ กทม. จะต้องมีหนังสือบอกกล่าวไปยังบีทีเอสฯล่วงหน้าไม่น้อยกว่าหกเดือน (ในกรณีที่แก้ไขได้) หากบีทีเอสฯไม่สามารถแก้ไขเหตุผิดสัญญาได้ในเวลาดังกล่าว เจ้าหน้าที่ของ

บีทีเอสซี (ซึ่งรวมถึงกองทุน BTSGIF) มีสิทธิหาบุคคลภายนอกมารับโอนสิทธิและหน้าที่ภายใต้สัญญาสัมปทานได้ภายในระยะเวลาอีกหกเดือนถัดไป หากเจ้าหนี้ไม่สามารถหาบุคคลภายนอกที่เหมาะสมมารับโอนสิทธิและหน้าที่ภายในระยะเวลาดังกล่าว กทม. มีสิทธิบอกเลิกสัญญาสัมปทาน โดยบีทีเอสซีจะต้องชดเชยค่าเสียหายให้แก่กทม. และกรรมสิทธิ์ในอุปกรณ์ อุปกรณ์ควบคุม และทรัพย์สินอื่น ๆ ซึ่งตั้งอยู่บนที่ดินที่ใช้สำหรับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักจะถูกโอนให้แก่ กทม. ในกรณีที่สัญญาสัมปทานถูกยกเลิก บีทีเอสซีจะไม่สามารถดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักได้ ซึ่งจะมีผลกระทบในทางลบอย่างร้ายแรงต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และแนวโน้มการดำเนินการในอนาคตของบีทีเอสซี บริษัทฯ และกองทุน BTSGIF อย่างไรก็ดี ในอดีตที่ผ่านมา ไม่เคยเกิดเหตุการณ์ที่เป็นเหตุในการบอกเลิกสัญญาสัมปทาน ซึ่งส่งผลให้กทม. ต้องแจ้งบีทีเอสซีให้ทราบถึงการกระทำผิดสัญญาสัมปทาน

นอกจากนี้ หากสัญญาสัมปทานถูกยกเลิก จะถือเป็นเหตุผิมนัดผิมติสัญญาตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ซึ่งเป็นเหตุให้กองทุน BTSGIF สามารถบังคับให้บริษัทฯ ชำระหนี้ตามภาระค้ำประกันโดยบังคับจำนำหุ้นบีทีเอสซีทั้งหมดตามสัญญาจำนำหุ้น หรือให้บริษัทฯ โอนหุ้นบีทีเอสซีทั้งหมดให้แก่กองทุน BTSGIF ตามสัญญาจะซื้อขายหุ้นได้ นอกจากนี้ กองทุน BTSGIF ยังอาจสามารถใช้สิทธิในการรับโอนสัญญาสัมปทาน (step-in right) ในฐานะเป็นตัวแทนเจ้าหนี้ของบีทีเอสซี ตามเงื่อนไขและข้อกำหนดในสัญญาสัมปทาน (โปรดพิจารณารายละเอียดใน หัวข้อ 6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น)

สำหรับสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวนั้น มีข้อสัญญาเกี่ยวกับเหตุบอกเลิกสัญญาที่คล้ายคลึงกับสัญญาสัมปทาน โดยกรุงเทพมหานครมีสิทธิบอกเลิกสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวได้ ในกรณีที่บีทีเอสซีล้มละลาย หรือในกรณีที่บีทีเอสซีไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ตามสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวในส่วนที่เป็นสาระสำคัญและไม่ทำการแก้ไขภายในเวลาอันสมควร ซึ่งหากมีการบอกเลิกสัญญาดังกล่าว บีทีเอสซีจะไม่สามารถดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพในส่วนต่อขยายสายสีลมและส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ทั้งนี้ หากมีผู้ประกอบการรายอื่นมาดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพในส่วนต่อขยายดังกล่าว ผู้โดยสารอาจประสบกับความไม่สะดวกในกรณีที่ผู้โดยสารเริ่มต้นการเดินทางในส่วนต่อขยายและสิ้นสุดการเดินทางในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก หรือในทางกลับกัน ความไม่สะดวกดังกล่าวอาจส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารภายในเส้นทางการเดินทางของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักลดลง ซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อรายได้ค่าโดยสารและผลการดำเนินงานของกองทุน BTSGIF และบริษัทฯ นอกจากนี้ หากสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวถูกบอกเลิก จะทำให้บีทีเอสซีไม่ได้รับค่าจ้างตามสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวอีกต่อไป และบีทีเอสซียังอาจต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากการผิดสัญญาหรือการเลิกสัญญาดังกล่าว ซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อรายได้ ธุรกิจ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบีทีเอสซีและบริษัทฯ

หมายเหตุ:

ในแบบ 56-1 ปี 2555/56 ได้เปิดเผยความเสี่ยงกรณีบีทีเอสซีอาจได้รับผลกระทบอันเนื่องมาจากประเด็นข้อโต้แย้งเกี่ยวกับความไม่สมบูรณ์ของสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว เป็นระยะเวลา 30 ปี เนื่องจากว่าในเดือนมกราคม 2556 กรมสอบสวนคดีพิเศษได้ประกาศว่าจะดำเนินการสอบสวนผู้บริหารกทม. กรุงเทพมหานคร และผู้บริหารของกรุงเทพมหานคร บีทีเอสซี และผู้บริหารของบีทีเอสซี ซึ่งรวมถึงหม่อมราชวงศ์สุขุมพันธุ์ บริพัตร ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร นายศิริ กัญจนพาสน์ และนายสุรพงษ์ เลหาะอัฎฐา กรรมการผู้มีอำนาจของบีทีเอสซี โดยกล่าวหาว่าการเข้าทำสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวไม่ชอบด้วยกฎหมาย ดังนั้น บุคคลข้างต้นจึงประกอบกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค โดยไม่ได้รับอนุญาตหรือได้รับสัมปทานจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ซึ่งเป็นการฝ่าฝืนประกาศของ

คณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 พ.ศ. 2515 ทั้งนี้ หากภายหลังการสอบสวนแล้ว กรมสอบสวนคดีพิเศษได้ข้อสรุปว่ามีการกระทำความผิด กรมสอบสวนคดีพิเศษจะส่งผลการสอบสวนให้อยการพิจารณา ซึ่งหากอัยการพิจารณาแล้วมีความเห็นสอดคล้องกับกรมสอบสวนคดีพิเศษ ทางอัยการมีอำนาจที่จะดำเนินการฟ้องต่อศาลที่เกี่ยวข้อง

ต่อมา ในเดือนมิถุนายน 2556 กรมสอบสวนคดีพิเศษได้นำสำนวนการสอบสวนและพยานหลักฐาน พร้อมความเห็นสมควรสั่งฟ้องคดีหม่อมราชวงศ์สุขุมพันธุ์ บริพัตร ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร กับพวกรวม 9 คน และอีก 1 นิติบุคคล คดีการต่อสัญญาเดินรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ส่วนต่อขยายออกไปอีก 13 ปี โดยไม่ชอบด้วยกฎหมายมาส่งมอบให้อธิบดีอัยการสำนักงานคดีพิเศษ เพื่อพิจารณาสั่งในความผิดข้อหาพร้อมกันประกอบกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค โดยไม่ได้รับอนุญาต หรือได้รับสัมปทานจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย อันเป็นความผิดตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 พ.ศ. 2515 ข้อ 4 และข้อ 16 ประกอบประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 83, 84 และ มาตรา 86 อย่างไรก็ตาม กรมสอบสวนคดีพิเศษมีความเห็นสมควรสั่งไม่ฟ้องบุคคล 2 ราย และนิติบุคคล 1 ราย ประกอบด้วยนายคิริ กาญจนพาสณ์ และนายสุรพงษ์ เลาหะอัญญา กรรมการผู้มีอำนาจของบีทีเอสซี และบีทีเอสซี

ต่อมา ในเดือนกันยายน 2556 อัยการสำนักงานคดีพิเศษได้พิจารณาสำนวนคดีแล้ว มีคำสั่งไม่ฟ้องนายคิริ กาญจนพาสณ์ และนายสุรพงษ์ เลาหะอัญญา กรรมการผู้มีอำนาจของบีทีเอสซี และบีทีเอสซี และมีความเห็นส่งสำนวนของหม่อมราชวงศ์สุขุมพันธุ์ บริพัตร กับพวกรวม 10 คน คืนให้กับกรมสอบสวนคดีพิเศษ เพื่อให้กรมสอบสวนคดีพิเศษส่งสำนวนต่อไปยังคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) เพื่อดำเนินการพิจารณาไต่สวนต่อตามอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายต่อไป ซึ่งกรมสอบสวนคดีพิเศษมีความเห็นไม่แย้งคำสั่งพนักงานอัยการที่สั่งไม่ฟ้อง นายคิริ กาญจนพาสณ์ และนายสุรพงษ์ เลาหะอัญญา กรรมการผู้มีอำนาจของบีทีเอสซี และบีทีเอสซี และได้ดำเนินการส่งสำนวนให้คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) พิจารณาตามอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายต่อไปแล้ว

## 3.2 ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสื่อโฆษณา

### 3.2.1 ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์

#### 3.2.1.1 การประกอบธุรกิจของวีจีไอพึ่งพิงคู่สัญญาทางธุรกิจน้อยราย

สัญญาให้สิทธิบริหารจัดการด้านการตลาดในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักระหว่างวีจีไอกับ บีทีเอสซีอาจสิ้นผลหรือถูกยกเลิก หากสัญญาสัมปทานระหว่างบีทีเอสซีกับกทม. ถูกยกเลิก หากสัญญาสัมปทานสิ้นผลหรือถูกยกเลิก (โปรดพิจารณาในหัวข้อ 3.1.4.1 สัญญาสัมปทาน และสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวอาจถูกยกเลิกโดย กทม. และกรุงเทพมหานคร ตามลำดับ หากมีเหตุบางประการตามที่ระบุไว้ในสัญญาดังกล่าวเกิดขึ้น) สัญญาให้สิทธิบริหารจัดการด้านการตลาดในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักระหว่างวีจีไอกับ บีทีเอสซีก็จะถูกยกเลิกไปโดยปริยาย ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบต่อธุรกิจและฐานะทางการเงินของวีจีไอ และอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของวีจีไอให้แก่ผู้ถือหุ้น ซึ่งบีทีเอสซีและบริษัทฯ ในฐานะผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ก็จะได้รับผลกระทบในทางลบด้วย

นอกจากนี้ ผู้ประกอบการโมเดิร์นเทรดอาจไม่ต่ออายุสัญญาให้สิทธิโฆษณาในโมเดิร์นเทรด สัญญาให้สิทธิโฆษณาในโมเดิร์นเทรดของกลุ่มวีจีไอกับผู้ประกอบการโมเดิร์นเทรด โดยส่วนใหญ่มีระยะเวลาของสัญญาประมาณ 3 – 5 ปี ซึ่งจะทยอยสิ้นสุดลงในปี 2557-2561 โดยเมื่อสัญญาดังกล่าวสิ้นสุดลง และหากกลุ่มวีจีไอไม่ได้รับการต่ออายุสัญญาให้สิทธิโฆษณากับผู้ประกอบการโมเดิร์นเทรดรายที่สำคัญรายใดรายหนึ่ง ก็อาจจะส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบต่อธุรกิจและฐานะทางการเงินของวีจีไอ และอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของวีจีไอให้แก่ผู้ถือหุ้น ซึ่งบีทีเอสซีและบริษัทฯ ในฐานะผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ก็จะได้รับผลกระทบในทางลบด้วย

อย่างไรก็ดี โดยส่วนใหญ่กลุ่มวีจีไอที่เป็นคู่สัญญากับผู้ประกอบการโมเดิร์นเทรดมีสิทธิจะเจรจาขอต่อสัญญาหรือเข้าร่วมประมูลสัญญาใหม่ก่อนสัญญาแต่ละฉบับจะหมดอายุลง โดยวีจีไอเชื่อมั่นว่าค่าตอบแทนสิทธิที่กลุ่มวีจีไอให้แก่ผู้ประกอบการโมเดิร์นเทรดแต่ละรายนั้นอยู่ในระดับที่เหมาะสม ซึ่งเป็นการยากที่บริษัทอื่นที่ประกอบธุรกิจลักษณะเดียวกันกับกลุ่มวีจีไอจะแข่งขันได้ ตลอดจนกลุ่มวีจีไอได้ใช้กลยุทธ์ที่หลากหลาย ทั้งการจัดกิจกรรมส่งเสริมการขายร่วมเพื่อกระตุ้นยอดขายของสินค้าที่ลงโฆษณา การช่วยประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ของร้านค้า การบริหารจัดการและติดตามการวางสื่อโฆษณาอย่างเป็นระบบ ประกอบกับประสบการณ์และความชำนาญของกลุ่มวีจีไอโดยผลงานในอดีตที่ผ่านมา กลุ่มวีจีไอได้รับความไว้วางใจจากผู้ประกอบการโมเดิร์นเทรด ซึ่งพิสูจน์ได้จากการที่ (1) ผู้ประกอบการโมเดิร์นเทรดได้มอบสิทธิในการขยายพื้นที่และเพิ่มเติมสื่อประเภทใหม่ ๆ ให้แก่วีจีไออย่างต่อเนื่อง เช่น จากเดิมที่วีจีไอได้รับสิทธิจำกัดอยู่เพียงพื้นที่ Non-Sales Floor ให้ครอบคลุมไปถึงสื่อโฆษณา ณ จุดขาย (POS Media) ในบริเวณพื้นที่ Sales Floor ซึ่งในด้านการตลาดและการโฆษณาถือว่าเป็นพื้นที่สำคัญที่มีมูลค่าการใช้บโฆษณาส่ง (Prime Area) เนื่องจากเป็นจุดสุดท้ายที่สื่อโฆษณาย่อมมีโอกาสที่จะเข้าถึงผู้บริโภคได้มากที่สุด นอกจากนี้ วีจีไอยังได้รับมอบสิทธิเพิ่มเติมในสื่อมัลติมีเดีย สื่อวิทยุ ณ จุดขาย เป็นต้น และ (2) วีจีไอได้รับการต่อสัญญาที่หมดอายุลงทุกสัญญามาโดยตลอด โดยในรอบปีที่ผ่านมา วีจีไอได้เข้าทำข้อตกลงต่ออายุสัญญารับสิทธิการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณาในพื้นที่ที่กำหนดไว้ในเครือข่ายสาขาของห้างสรรพสินค้าบีทีเอสทั่วประเทศจากบริษัท บีทีเอส ซูเปอร์เซ็นเตอร์ จำกัด (มหาชน) จนถึงปี 2561

อย่างไรก็ดี เพื่อลดความเสี่ยงในการพึ่งพิงรายได้จากการพึ่งพิงคู่สัญญาทางธุรกิจน้อยราย กลุ่มวีจีไอนโยบายการขยายการค้าในธุรกิจไปยังสื่อโฆษณาในพื้นที่ใหม่ ๆ เพิ่มเติมให้ครอบคลุมกลุ่มลูกค้าผู้รับชมสื่อโฆษณาได้มากขึ้น เพื่อให้ลูกค้าผู้ลงสื่อโฆษณามีทางเลือกในการลงสื่อโฆษณามากยิ่งขึ้น

### 3.2.1.2 การพึ่งพิงบริษัทตัวแทนโฆษณารายใหญ่

ลูกค้าของวีจีไอแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มหลัก คือ กลุ่มเอเจนซี่ และกลุ่มลูกค้าซึ่งเป็นเจ้าของสินค้าและบริการ ซึ่งโดยทั่วไป นโยบายของบริษัทเจ้าของสินค้าและบริการจะให้ลูกค้ากลุ่มเอเจนซี่เป็นผู้ให้บริการวางแผนกลยุทธ์การใช้สื่อในรูปแบบต่าง ๆ รวมทั้งกำหนดแผนการใช้งบโฆษณาและการตัดสินใจเลือกซื้อสื่อโฆษณาของบริษัทเจ้าของสินค้าและบริการ โดยปัจจุบัน วีจีไอมียุทธศาสตร์กลุ่มเอเจนซี่กว่า 20 ราย โดยเป็นเอเจนซี่รายใหญ่ประมาณ 10 ราย และมีรายได้จากการให้บริการสื่อโฆษณาผ่านทางเอเจนซี่คิดเป็นสัดส่วนที่ค่อนข้างสูง โดยรายได้จากเอเจนซี่รายใหญ่ 5 อันดับแรกมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 55.32 ของรายได้ค่าโฆษณาทั้งหมดของวีจีไอ ดังนั้น วีจีไอก็จึงอาจมีความเสี่ยงหากเอเจนซี่รายใหญ่ไม่แนะนำให้เจ้าของสินค้าและบริการใช้เครือข่ายสื่อโฆษณาของวีจีไอ

อย่างไรก็ดี วีจีไอก็ไม่มีการพึ่งพิงเอเจนซี่รายใดรายหนึ่งเกินกว่าร้อยละ 25 ของรายได้ค่าโฆษณาทั้งหมดของวีจีไอ อีกทั้งวีจีไอก็มีความเชื่อมั่นว่า การที่เครือข่ายสื่อโฆษณาของวีจีไอครอบคลุมพื้นที่โฆษณาทั้งในเครือข่ายรถไฟฟ้า บีทีเอสและโมเดิร์นเทรด ซึ่งมีฐานผู้ชมจำนวนมาก ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายของสินค้าและบริการทุกกลุ่ม อาชีพ เพศ วัย ฐานะ ความโดดเด่นและการดึงดูดความสนใจของผู้ชมสื่อโฆษณาที่มีข้อได้เปรียบกว่าสื่อประเภทอื่น รวมทั้งประสิทธิภาพในการเข้าถึงกลุ่มผู้รับชมสื่อเป้าหมายและการพบเห็นได้ในการดำรงชีวิตประจำวัน ซึ่งเป็นจุดแข็งของสื่อโฆษณาของวีจีไอที่สามารถตอบสนองลูกค้าผู้ซื้อสื่อโฆษณาในด้านของความคุ้มค่าและความมีประสิทธิภาพของการใช้งบโฆษณา ทำให้มีความเป็นไปได้ว่า เครือข่ายโฆษณาของวีจีไอก็จะได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้นจากผู้ลงสื่อโฆษณาและส่งผลให้วีจีไอสามารถรักษาสัดส่วนแบ่งการตลาดของงบโฆษณาไว้ได้ในระยะยาว



### 3.2.1.3 ธุรกิจสื่อโฆษณาแปรผันตรงกับภาวะเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ

แนวโน้มธุรกิจสื่อโฆษณาจะผันแปรในทิศทางเดียวกันกับภาวะเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศเป็นสำคัญ โดยหากเศรษฐกิจของประเทศโดยรวมอยู่ในภาวะที่ดี งบประมาณการใช้สื่อโฆษณาของเจ้าของสินค้าและบริการจะอยู่ในระดับสูงตามการใช้จ่ายของผู้บริโภค ซึ่งจะส่งผลให้รายได้ของผู้ให้บริการสื่อโฆษณาเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ ในทางกลับกัน หากเศรษฐกิจของประเทศอยู่ในภาวะที่ไม่ดีหรือมีความไม่แน่นอนจากปัจจัยอื่นที่ส่งผลกระทบในทางลบต่อความเชื่อมั่นหรือกำลังซื้อของผู้บริโภค อาจส่งผลให้การใช้จ่ายของประชาชนลดลง และอาจทำให้เจ้าของสินค้าและบริการปรับลดงบประมาณโฆษณาประชาสัมพันธ์ในสื่อโฆษณาต่าง ๆ ซึ่งอาจส่งผลกระทบทำให้รายได้ของผู้ให้บริการสื่อโฆษณาลดลงได้

โดยโครงสร้างอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาในปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม กล่าวคือ ผู้ลงสื่อโฆษณามีแนวโน้มที่จะจัดสรรงบประมาณให้กับสื่อประเภทใหม่ ๆ ที่สามารถครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายได้ในวงกว้างและมีโอกาสพบเห็นได้บ่อยครั้งในชีวิตประจำวัน เช่น สื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชน (Mass Transit Media) และสื่อโฆษณาในห้างสรรพสินค้า/โมเดิร์นเทรด (In-Store Media) มากขึ้น ซึ่งมีอัตราการเติบโตสูงกว่าอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาโดยรวมอย่างมีนัยสำคัญ สอดคล้องกับลักษณะการประกอบธุรกิจของกลุ่มวีจีไอที่มีเครือข่ายสื่อโฆษณาที่ครอบคลุมตลอดการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้รับชมสื่อโฆษณา (Modern Lifestyle Media) กล่าวคือ การเดินทางด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอส การทำงานในอาคารสำนักงาน และการเลือกซื้อสินค้าในโมเดิร์นเทรด

และจากสภาวะการเมืองในประเทศไทยในปีที่ผ่านมาส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการที่ผู้บริโภคลดการใช้จ่ายในสินค้าอุปโภคบริโภค ส่งผลให้ผู้ประกอบการจัดสรรงบประมาณสื่อโฆษณาลดลง โดยเฉพาะสื่อโฆษณาในโมเดิร์นเทรด ด้วยเหตุนี้ เพื่อเพิ่มโอกาสทางธุรกิจให้กับกลุ่มวีจีไอ วีจีไวจึงพยายามที่จะขยายสื่อโฆษณาไปยังสื่อประเภทใหม่ ๆ ตลอดจนขยายฐานธุรกิจไปยังต่างประเทศ

### 3.2.1.4 การขยายการลงทุนในธุรกิจใหม่

วีจีไอมีกกลยุทธ์ในการขยายการลงทุนไปยังธุรกิจใหม่ทั้งในและต่างประเทศ โดยวีจีไอยังจะพิจารณาโครงการที่มีศักยภาพ ตลอดจนคัดเลือกหุ้นส่วนทางกลยุทธ์ (Strategic Partner) ที่แข็งแกร่ง รวมทั้งเน้นการลงทุนที่หลากหลายที่อยู่ในความชำนาญของกลุ่มวีจีไอ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้จะส่งผลให้วีจีไอสามารถเติบโตได้อย่างมั่นคงในระยะยาว โดยในการลงทุนแต่ละครั้ง จะมีการจัดทำแผนการศึกษาความเป็นไปได้ในการเข้าทำธุรกิจ (Feasibility Study) และคำนึงถึงผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นต่อวีจีไอและผู้ถือหุ้นโดยรวม เป็นหลักในการพิจารณา

ทั้งนี้ ในรอบปีที่ผ่านมา วีจีไอได้เข้าร่วมทุนกับบริษัท ดีไลท์ มัลติมีเดีย จำกัด ในรูปแบบของการร่วมทุนผ่านบริษัทย่อยของวีจีไอ ชื่อ บริษัท วี จี ไอ มัลติเทค อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (ปัจจุบันชื่อ บริษัท ไมตาส โกลบอล มีเดีย จำกัด) เพื่อวัตถุประสงค์ในการเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาด โดยรุกเข้าไปในสื่อโฆษณาที่ติดตั้งอยู่ตามท้องถนน (Street Furniture) ซึ่งภายหลังจากการร่วมทุน บริษัทนี้ได้สิ้นสุดสภาพการเป็นบริษัทย่อย และกลายเป็นบริษัทร่วมแทน



### 3.2.2 ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติการ

#### 3.2.2.1 การดำเนินธุรกิจของวีจีไอต้องพึ่งพิงบุคลากรที่มีความชำนาญเฉพาะด้านและมีความสัมพันธ์อันดีกับลูกค้า

ธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณาของกลุ่มวีจีไอเป็นธุรกิจบริการซึ่งต้องพึ่งพิงบุคลากรในการติดต่อและนำเสนอผลิตภัณฑ์ให้แก่เอเจนซีและเจ้าของสินค้าและบริการโดยตรง ดังนั้น บุคลากรในฝ่ายขายและการตลาด ตลอดจนผู้บริหารของกลุ่มวีจีไอจำเป็นต้องมีความสัมพันธ์อันดีกับเอเจนซีและเจ้าของสินค้าและบริการ นอกจากนี้ การบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการใช้พื้นที่โฆษณา และการสร้างสรรค์รูปแบบของสื่อโฆษณาเพื่อนำเสนอต่อกลุ่มลูกค้าเป้าหมายเพื่อให้ตรงตามวัตถุประสงค์ของเจ้าของสินค้าและบริการ ยังต้องอาศัยผู้บริหารและบุคลากรที่มีความรู้ ความชำนาญและประสบการณ์ในการวางแผนบริหารจัดการสื่อโฆษณา ดังนั้น หากกลุ่มวีจีไอไม่สามารถรักษาผู้บริหารและบุคลากรที่มีความรู้ ความชำนาญไว้ได้ กลุ่มวีจีไออาจได้รับผลกระทบในทางลบต่อการดำเนินธุรกิจของกลุ่มวีจีไอได้ กลุ่มวีจีไอจึงได้ให้ความสำคัญต่อการบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกลุ่มวีจีไออย่างต่อเนื่อง โดยแบ่งลักษณะการทำงานเป็นทีมงาน ซึ่งบุคลากรภายในทีมจะสามารถทำงานทดแทนกันได้ตลอดเวลา นอกจากนี้ กลุ่มวีจีไอได้กำหนดให้มีโครงการอบรมสำหรับบุคลากรของกลุ่มวีจีไอเป็นประจำทุกปี เพื่อเป็นการเสริมสร้างศักยภาพของบุคลากร และมีนโยบายสนับสนุนให้ทีมงานผู้บริหารระดับกลางได้มีส่วนร่วมในการวางแผนบริหารจัดการของกลุ่มวีจีไอ เพื่อเป็นการสร้างความพึงพอใจในการทำงาน (Job Satisfaction) และเพื่อเพิ่มพูนความรู้และประสบการณ์ ซึ่งจะเป็นการลดความเสี่ยงด้านการพึ่งพิงตัวบุคคลในการดำเนินธุรกิจของกลุ่มวีจีไอได้ ตลอดจนให้ความสำคัญต่อค่าตอบแทนและผลประโยชน์ของบุคลากร เพื่อเทียบเคียงกับบริษัทในธุรกิจเดียวกัน สำหรับผู้บริหารระดับสูง วีจีไออยู่ระหว่างการดำเนินการตามแผนงานการวางแผนสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) เพื่อเตรียมความพร้อมในการสร้างผู้บริหารรุ่นถัดไปเพื่อรักษาการเจริญเติบโตขององค์กรในระยะยาว นอกจากนี้ เพื่อให้วีจีไอมีเป้าหมายที่ชัดเจนและมีประสิทธิภาพในการบริหารและพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ในปีที่ผ่านมาวีจีไอได้จัดให้มีการสำรวจความพึงพอใจของพนักงาน (Employee Satisfaction Survey) ซึ่งพบว่าพนักงานโดยรวมยังมีความพึงพอใจต่อและมีความคาดหวังในการทำงานกับวีจีไอ

#### 3.2.2.2 การพึ่งพิงผู้ให้บริการน้อยรายในการบำรุงรักษาเครือข่ายเทคโนโลยี

สื่อโฆษณาที่กลุ่มวีจีไอให้บริการทั่วประเทศนั้น มีทั้งสื่อโฆษณาที่เป็นภาพนิ่ง (Static) และที่เป็นมัลติมีเดีย (Multimedia) ในส่วนของสื่อมัลติมีเดีย นั้น กลุ่มวีจีไอใช้ระบบควบคุมจากส่วนกลาง (Central Control) ซึ่งบางระบบเป็นเทคโนโลยีที่มาจากต่างประเทศ อันอยู่ในรูปแบบของการบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง ทำให้กลุ่มวีจีไอมีภาระค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาที่ค่อนข้างสูง อีกทั้งบุคลากรของกลุ่มวีจีไอยังไม่มีความชำนาญในการบำรุงรักษาและซ่อมแซมงานที่ถูกออกแบบมาเฉพาะด้าน เช่น ระบบงาน (System) งานพัฒนาซอฟต์แวร์และเครือข่าย เป็นต้น กลุ่มวีจีไอจึงจำเป็นต้องพึ่งพิงผู้ให้บริการในการบำรุงรักษาเครือข่ายเทคโนโลยีดังกล่าว ดังนั้น กลุ่มวีจีไอจึงมีความเสี่ยงหากผู้ให้บริการละทิ้งงาน หรือทำงานไม่เป็นไปตามข้อตกลงระหว่างกลุ่มวีจีไอกับผู้ให้บริการ จนทำให้ระบบของกลุ่มวีจีไอหยุดชะงัก และสูญเสียรายได้

อย่างไรก็ดี ในแต่ละสายธุรกิจ กลุ่มวีจีไอใช้ระบบควบคุมสื่อโฆษณามัลติมีเดียจากผู้ให้บริการต่างรายกัน ซึ่งหากเกิดปัญหากับระบบหนึ่งระบบใด จะไม่ส่งผลกระทบไปยังระบบอื่น นอกจากนี้ กลุ่มวีจีไอได้จัดจ้างพนักงานประจำที่มีความรู้ความสามารถในการแก้ไขปัญหาของระบบควบคุมปัจจุบัน ตลอดจนมีการตรวจสอบกับผู้ให้บริการว่า มีการ

เก็บรักษาอุปกรณ์อย่างปลอดภัยและเชื่อถือได้ ระบบมีความเสถียรภาพสูง การบริหารจัดการ และการให้บริการมีประสิทธิภาพเป็นไปตามมาตรฐานสากล และมีการเปรียบเทียบมาตรฐานผู้ให้บริการรายปัจจุบันกับผู้ให้บริการรายอื่น ๆ และพบว่าผู้ให้บริการรายปัจจุบันถือเป็นบริษัทที่มีความน่าเชื่อถือ และได้รับการยอมรับจากบริษัทชั้นนำ

### 3.2.3 ความเสี่ยงด้านการเงิน

#### 3.2.3.1 การเติบโตของรายได้จากการให้บริการสื่อโฆษณาของกลุ่มวีจีไอแปรผันตรงกับจำนวนผู้ใช้บริการของคู่สัญญาผู้ให้สิทธิโฆษณา

การเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส และลูกค้าโมเดิร์นเทรด เป็นหนึ่งในปัจจัยที่สำคัญในการพิจารณาเพิ่มงบประมาณโฆษณาของผู้ลงโฆษณา ทั้งในด้านการใช้พื้นที่สื่อโฆษณาและการจ่ายค่าโฆษณาในอัตราที่สูงขึ้น ดังนั้น ปัจจัยใด ๆ ที่มีผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส และจำนวนลูกค้าโมเดิร์นเทรดอย่างมีนัยสำคัญ (เช่น การประท้วงหรือชุมนุมทางการเมือง ภัยพิบัติธรรมชาติที่รุนแรง การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้บริโภคของลูกค้าโมเดิร์นเทรด การมีผลใช้บังคับของร่างพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจค้าปลีกหรือค้าส่ง ที่อาจมีข้อจำกัดบางประการในการขยายสาขาของโมเดิร์นเทรด เป็นต้น) ก็อาจส่งผลกระทบต่อจำนวนรายได้ ตลอดจนอำนาจต่อรองที่จะปรับขึ้นอัตราค่าโฆษณาของกลุ่มวีจีไอ

อย่างไรก็ดี วีจีไอเชื่อมั่นว่าความเสี่ยงในเรื่องจำนวนรายได้ดังกล่าวอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจาก (1) การที่เส้นทางเดินรถไฟฟ้าบีทีเอสในปัจจุบัน ผ่านพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจของกรุงเทพฯ ทำให้ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสมีการเชื่อมต่อกับเครือข่ายระบบขนส่งมวลชนในรูปแบบต่าง ๆ เช่น รถไฟฟ้าเอ็มอาร์ที รถโดยสารบีอาร์ที รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ เป็นต้น (2) การพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ใหม่ ๆ ในปัจจุบัน นิยมก่อสร้างตามแนวเส้นทางเดินรถไฟฟ้าบีทีเอส อันส่งผลให้อัตราผู้โดยสารบีทีเอสเพิ่มขึ้น และ (3) แนวโน้มการดำรงชีวิตประจำวันของผู้บริโภค นิยมเลือกซื้อสินค้าและบริการต่าง ๆ ในโมเดิร์นเทรดเพิ่มขึ้น

### 3.2.4 ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมาย

#### 3.2.4.1 การเปลี่ยนแปลงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มโฆษณา

วีจีไอมีนโยบายติดตามการปรับปรุงข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มธุรกิจโฆษณาอย่างต่อเนื่อง เพื่อป้องกันและเตรียมแผนการรองรับ หากการเปลี่ยนแปลงกฎหมายมีผลกระทบต่อการทำงานของของกลุ่มวีจีไอ นอกจากนี้ เพื่อให้การประกอบธุรกิจสื่อโฆษณาของกลุ่มวีจีไอชอบด้วยกฎหมาย ฝ่ายกฎหมายของวีจีไอได้ดำเนินการตรวจสอบเนื้อหาของโฆษณา ก่อนที่กลุ่มวีจีไอจะติดตั้งสื่อโฆษณาลงบนพื้นที่โฆษณา

### 3.3 ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

#### 3.3.1 ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์

##### 3.3.1.1 ความเสี่ยงจากภาวะการแข่งขัน

ภาวะการแข่งขันในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ในกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่รุนแรงในปัจจุบัน อันเป็นผลมาจากการที่ผู้ประกอบการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รายใหญ่และรายย่อยมีข้อได้เปรียบทางทรัพยากร ที่ดิน บุคลากร เงินทุน

เทคโนโลยีการก่อสร้าง และ/หรือความแข็งแกร่งของชื่อเสียงที่มีอยู่เดิม อย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างรวมกัน อาจส่งผลให้ผลการขายโครงการของกลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์ไม่เป็นไปตามที่ได้คาดการณ์ไว้

นอกจากนี้ การขยายตัวของเมืองและโครงข่ายการสัญจรที่ครอบคลุมพื้นที่เมืองมากขึ้น ทำให้เกิดทำเลใหม่ ๆ ที่มีศักยภาพเพิ่มขึ้น ส่งผลให้มีผู้ประกอบการใหม่หลายรายก้าวเข้าสู่ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ รวมทั้งบางรายเป็นผู้ประกอบการที่มีความพร้อมด้านเงินทุนที่ได้จากการดำเนินธุรกิจประเภทอื่น ๆ มาก่อน ซึ่งเป็นตัวเร่งการเพิ่มอุปทาน (Supply) จำนวนหนึ่งให้กับตลาด ซึ่งส่งผลต่อทั้งภาวะราคาของตลาดโดยรวม และอาจมีผลต่อราคาขายและรายรับจากโครงการของกลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์

### 3.3.1.2 ความเสี่ยงจากการขยายตัวของอุตสาหกรรมอสังหาริมทรัพย์และความไม่แน่นอนทางการเมือง

การขยายตัวของอุตสาหกรรมอสังหาริมทรัพย์เกิดจากความต้องการ (Demand) และกำลังซื้อ (Purchasing Power) ซึ่งอิงอยู่กับสถานะเศรษฐกิจ ความมีเสถียรภาพทางการเมืองของประเทศ และนโยบายของภาครัฐ ซึ่งในปีที่ผ่านมา การขยายตัวของตลาดอสังหาริมทรัพย์ในภาพรวมได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ความไม่แน่นอนทางการเมือง นอกจากนี้ ความไม่แน่นอนการเมืองยังส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อการที่ผู้บริโภคลดการใช้จ่ายในสินค้าอุปโภคบริโภคด้วย ทั้งนี้ สถานะของธุรกิจโรงแรม หรือคอนโดมิเนียม รวมไปถึงอาคารสำนักงาน จะมีลักษณะความผันผวนที่แตกต่างกันไป แต่ปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้กระทบกับผลประกอบการของกลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์โดยตรง

### 3.3.1.3 ความมีชื่อเสียงและการมีแบรนด์ที่เป็นที่ยอมรับเป็นสิ่งสำคัญสำหรับธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

การกำหนดกลยุทธ์การแข่งขันของกลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์ที่ให้ความสำคัญกับการสร้างแบรนด์ให้เป็นที่ยอมรับ และเป็นที่ยอมรับ เนื่องจากแบรนด์ที่แข็งแกร่งจะสามารถทำให้เจ้าของแบรนด์เป็นผู้กำหนดราคาง่ายต่อการสร้างความแตกต่าง (Differentiation) และง่ายต่อการสร้างความภักดีต่อตัวสินค้า (Brand Loyalty) สามารถดึงดูดลูกค้ารายใหม่ และรักษาลูกค้าเดิมเอาไว้ได้ ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะทำให้กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์ได้เปรียบด้านการแข่งขันในระยะยาว แต่ทั้งนี้การสร้างแบรนด์ขึ้นมาใหม่ท่ามกลางคู่แข่งอื่น ๆ ที่มีอยู่แล้ว ย่อมต้องใช้ทรัพยากรเป็นจำนวนมาก และใช้ระยะเวลาที่ยาวนานเป็นเครื่องพิสูจน์ ในขณะที่กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์ได้สร้างแบรนด์ของกลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์มาเป็นระยะเวลาหนึ่งแล้ว และกำลังอยู่ในระหว่างการพัฒนาแบรนด์เดิมและสร้างแบรนด์ขึ้นมาใหม่เพิ่มเติมสำหรับโครงการที่มีอยู่ในปัจจุบันหรือโครงการที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งทำให้กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์อาจจะต้องรับภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น และไม่สามารถรับประกันได้ว่าแบรนด์เดิมและแบรนด์ใหม่ของกลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์จะเป็นแบรนด์ที่ได้รับการยอมรับจากบรรดาลูกค้าทั้งหลายในปัจจุบันและลูกค้าในอนาคต การที่กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์อาจไม่สามารถรักษาไว้ซึ่งชื่อเสียงและแบรนด์ซึ่งได้รับการยอมรับดังกล่าว หรือการที่กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์ไม่สามารถที่จะทำให้แบรนด์ที่สร้างขึ้นใหม่ได้รับการยอมรับจากบรรดาลูกค้าได้นั้น ย่อมส่งผลกระทบต่อความสำคัญของโครงการต่าง ๆ ของกลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์ทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ส่วนแบ่งการตลาด ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และแนวโน้มการดำเนินงานในอนาคตของกลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์

### 3.3.2 ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติการ

#### 3.3.2.1 ความเสี่ยงจากความผันผวนหรือการปรับตัวเพิ่มขึ้นของต้นทุนโครงการ

ความเสี่ยงจากต้นทุนที่ดิน การมีผู้ประกอบการเพิ่มมากขึ้น มีการแข่งขันที่สูงจากผู้ประกอบการทั้งรายใหม่และรายเดิม อาจทำให้ราคาที่ดินที่จะนำไปพัฒนา มีราคาสูงขึ้นโดยเฉพาะในบางทำเล และในทางกลับกัน การแข่งขันที่สูงจะทำให้ราคาเฉลี่ยของอสังหาริมทรัพย์ต่ำลง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงาน ทำให้ไม่เป็นไปตามประมาณการที่กำหนดไว้ได้

ความเสี่ยงจากต้นทุนการก่อสร้าง ซึ่งวัสดุก่อสร้างและค่าแรงงานถือเป็นต้นทุนการก่อสร้างที่สำคัญในการพัฒนาโครงการ ราคาวัสดุก่อสร้างจะมีความผันแปรไปตามปัจจัยต่าง ๆ เช่น อุปสงค์และอุปทานของวัสดุก่อสร้างแต่ละชนิดและภาวะราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้น รวมถึงการเติบโตของโครงการก่อสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานของภาครัฐและโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของภาคเอกชน ก่อให้เกิดการขาดแคลนแรงงานและต้นทุนค่าแรงงานสูงขึ้น

เพื่อรองรับความเสี่ยงดังกล่าว ในการบริหารโครงการอสังหาริมทรัพย์ กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์ได้ใช้นโยบายการว่าจ้างผู้รับเหมาแบบที่รวมค่าวัสดุและค่าแรงของทั้งโครงการไว้ในสัญญาว่าจ้างแล้ว ซึ่งผู้รับเหมาจะเป็นผู้รับความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาวัสดุ อย่างไรก็ตาม การปรับตัวสูงขึ้นของราคาวัสดุก่อสร้างก็ย่อมส่งผลให้ต้นทุนการก่อสร้างโครงการโดยรวมของกลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์เพิ่มขึ้น ดังนั้น ความผันผวนและการปรับตัวขึ้นของราคาวัสดุก่อสร้างจึงอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไร ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์

#### 3.3.2.2 ความเสี่ยงจากความล่าช้าและการไม่สามารถควบคุมโครงการให้เป็นไปตามประมาณการ

โดยทั่วไปการพัฒนาและการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์อาจประสบกับความเสี่ยงจากความล่าช้าของการก่อสร้างโครงการ ซึ่งอาจเกิดขึ้นจากสาเหตุหลายประการ เช่น ปัญหาการขาดแคลนแรงงาน หรือภัยธรรมชาติ ซึ่งส่งผลให้เกิดค่าใช้จ่ายและต้นทุนทางการเงินที่เกิดขึ้นจริงสูงเกินกว่างบประมาณที่กำหนด จากการก่อสร้างโครงการที่ใช้เวลานานกว่าที่คาดการณ์ไว้ ความเป็นไปได้ที่จะไม่ได้รับเงินในจำนวนตามที่คาดว่าจะได้รับจากลูกค้าจากการเสนอขายโครงการอสังหาริมทรัพย์ก่อนเริ่มการก่อสร้าง (Pre-sales) (สำหรับกรณีโครงการคอนโดมิเนียม) หรือการที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมและกฎหมายอื่น ๆ เป็นต้น ซึ่งเหตุการณ์หนึ่งหรือหลายเหตุการณ์ดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงานและแนวโน้มในการดำเนินงานในอนาคตของกลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์

#### 3.3.2.3 ความเสี่ยงที่เกิดจากผู้รับเหมาก่อสร้างและผู้ให้บริการต่าง ๆ แก่กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์

กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์ได้ทำสัญญากับผู้รับเหมาก่อสร้างและผู้ให้บริการ (ทั้งที่เป็นบริษัทในกลุ่มและเป็นบุคคลภายนอก) เพื่อให้บริการต่าง ๆ กับกลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์ โดยระยะเวลาและคุณภาพในการก่อสร้างโครงการต่าง ๆ ที่กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์ทำการพัฒนาอยู่ ขึ้นอยู่กับความสามารถและความพร้อมในการทำงานของผู้รับเหมาก่อสร้างเหล่านี้ ทั้งนี้ เหตุการณ์อื่นไม่คาดคิด เช่น การขาดแคลนแรงงานและวัตถุดิบ หรือปัญหาทางการเงินของผู้รับเหมาก่อสร้าง อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการปฏิบัติงาน

ก่อสร้างต่าง ๆ ให้เสร็จลุล่วง ซึ่งจะส่งผลให้กำหนดเสร็จสมบูรณ์ของโครงการที่ทำการพัฒนามีความล่าช้าออกไป หรือส่งผลให้กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์ต้องรับภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมได้ ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์ไม่สามารถรับประกันได้ว่าการให้บริการของผู้รับเหมาก่อสร้างเหล่านี้จะอยู่ในระดับที่น่าพึงพอใจหรืออยู่ในระดับเทียบเท่ากับระดับคุณภาพที่กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์ตั้งเป้าเอาไว้ ซึ่งโครงการที่ไม่ได้รับการก่อสร้างตามมาตรฐานคุณภาพที่เหมาะสมเหล่านี้ อาจจะส่งผลให้กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์มีกำไรลดลง หรือในบางกรณีอาจจะก่อให้เกิดความสูญเสียที่รุนแรง และในสถานการณ์เหล่านี้ กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์อาจจำเป็นต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม เพื่อทำการแก้ไขความบกพร่องดังกล่าวและทำการปรับปรุงอสังหาริมทรัพย์ให้อยู่ในมาตรฐานคุณภาพที่เหมาะสม เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการพัฒนาโครงการของกลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งปัจจัยอื่นหนึ่งอันใดหรือหลายปัจจัยเหล่านี้อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และแนวโน้มดำเนินการในอนาคตของกลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์

### 3.3.3 ความเสี่ยงด้านการเงิน

ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์เป็นธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง ทำให้มีความเสี่ยงด้านการเงินหลาย ๆ ด้าน เช่น ความเสี่ยงในการหาแหล่งเงินทุนและความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง ธนาคารหลายแห่งมีนโยบายไม่ให้เงินกู้ยืมแก่ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ หรือให้เงินกู้ยืมแต่คิดดอกเบี้ยในอัตราที่สูงกว่าธุรกิจอื่น ๆ และ/หรือ มีเงื่อนไขการให้เงินกู้ยืมค่อนข้างมาก ซึ่งเมื่อมีเหตุการณ์ฉุกเฉิน หรือมีการก่อสร้างล่าช้ากว่ากำหนดการ ทำให้ธุรกิจจะต้องจัดหาแหล่งเงินทุนฉุกเฉิน ซึ่งอาจจะทำให้ต้องชำระดอกเบี้ยสูงขึ้น และอาจส่งผลให้กำไรของกลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์ลดลง

### 3.3.4 ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมาย

#### 3.3.4.1 ความเสี่ยงจากความล่าช้าในการขออนุญาตจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง

ในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์ต้องดำเนินการเพื่อให้ได้ใบอนุญาตไปรับรองและการได้รับอนุญาตต่าง ๆ จากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง ในแต่ละขั้นตอนการดำเนินการ เพื่อที่จะทำการพัฒนาและดำเนินการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ให้เสร็จลุล่วงไปได้ ซึ่งกลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์อาจจะประสบกับปัญหาต่าง ๆ ในการได้มาซึ่งใบอนุญาตต่าง ๆ และ/หรือ การดำเนินโครงการอสังหาริมทรัพย์อาจประสบกับความล่าช้าอันเนื่องมาจากการปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้เพื่อให้ได้รับอนุญาต

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์อาจมีความยากลำบากหรืออาจไม่สามารถที่จะปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ หรือนโยบายที่ถูกแก้ไขเปลี่ยนแปลงใหม่และอาจมีผลใช้บังคับเป็นการทั่วไปกับธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ในแต่ละช่วงเวลา โดยหากกลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์ประสบปัญหาความล่าช้าหรือไม่สามารถที่จะขอและรักษาไว้ซึ่งใบอนุญาตที่เกี่ยวข้อง หรือไม่สามารถปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องได้ กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์อาจถูกลงโทษ ประสิทธิภาพความล่าช้าในการพัฒนาโครงการ ถูกเพิกถอนใบอนุญาต หรือสูญเสียกรรมสิทธิ์หรือสิทธิในการพัฒนาหรือบริหารจัดการทรัพย์สิน ซึ่งเหตุการณ์อื่นหนึ่งอันใดหรือหลายเหตุการณ์เหล่านี้อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และแนวโน้มดำเนินการในอนาคตของกลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์ได้

อย่างไรก็ดี กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์ได้ดำเนินการติดตามความเคลื่อนไหวของการออกและแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมาย กฎระเบียบ หรือนโยบายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจอสังหาริมทรัพย์อยู่เสมอ เพื่อให้กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์สามารถเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ หรือนโยบายที่ออกใหม่หรือเปลี่ยนแปลงได้

### 3.4 ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจบริการ

#### 3.4.1 ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์

##### 3.4.1.1 รายได้ของบีเอสเอส

รายได้หลักและความสามารถในการสร้างผลกำไรของบีเอสเอสเกิดจาก (1) ค่าธรรมเนียมที่บีเอสเอสได้รับจากผู้เข้าร่วมให้บริการ ทั้งผู้ให้บริการระบบขนส่งมวลชนและร้านค้าที่เข้าร่วมให้บริการ โดยคำนวณจากมูลค่าในการใช้งานบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ (2) รายได้จากค่าสิทธิ (Royalty Fee) ที่ได้รับจากพันธมิตรทางธุรกิจในการออกบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ประเภทต่าง ๆ ร่วมกัน และ (3) รายได้จากการขายบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ประเภทต่าง ๆ แก่ผู้ถือบัตรหรือพันธมิตรอื่น ๆ ดังนั้น ปัจจัยใด ๆ ที่มีผลกระทบในทางลบในเรื่องดังต่อไปนี้ จะมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อรายได้หลักของบีเอสเอส

##### จำนวนผู้ถือบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์

เนื่องจากรายได้ของบีเอสเอสเกิดจากการขายบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ประเภทต่าง ๆ แก่ผู้ให้บริการบัตร หรือพันธมิตรอื่น ๆ และการที่ผู้ให้บริการใช้งานบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์กับผู้ให้บริการระบบขนส่งหรือร้านค้าที่เข้าร่วมให้บริการ ดังนั้น ปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลกระทบในทางลบต่อจำนวนของผู้ใช้บริการและมูลค่าที่ผู้ให้บริการใช้บัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์จึงมีผลกระทบในทางลบโดยตรงต่อรายได้หลักของบีเอสเอส

##### จำนวนผู้เข้าร่วมให้บริการ

จำนวนของผู้เข้าร่วมให้บริการที่รับบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ก็เป็นปัจจัยหลักอันมีผลกระทบต่อรายได้ของบีเอสเอส กล่าวคือ หากมีจำนวนผู้เข้าร่วมให้บริการมากขึ้น ผู้ให้บริการจะมีช่องทางที่หลากหลายมากขึ้นในการใช้บัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ในการจ่ายซื้อสินค้า ซึ่งก็จะมีผลให้รายได้ของบีเอสเอสสูงขึ้นด้วย หากผู้เข้าร่วมให้บริการมีจำนวนน้อย หรือเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนน้อย ก็จะมีผลให้รายได้ของบีเอสเอสที่จะได้รับจากผู้เข้าร่วมให้บริการน้อยลงด้วยเช่นกัน

นอกจากนี้ หากบีเอสเอสมีพันธมิตรเข้าร่วมให้บริการมากและมีโปรแกรมส่งเสริมการขายที่น่าสนใจ ก็จะทำให้จำนวนผู้ใช้บริการที่สนใจใช้บัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์สูงขึ้น เนื่องจากการอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการ อย่างไรก็ตาม หากผู้เข้าร่วมให้บริการมีปริมาณน้อยลง ก็อาจเป็นปัจจัยที่ส่งผลให้ผู้ใช้บริการบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์น้อยลง อันมีผลกระทบต่อรายได้ของบีเอสเอสด้วยเช่นกัน



## อัตราค่าโดยสารของผู้ให้บริการระบบขนส่งมวลชนและค่าสินค้าหรือบริการของผู้ให้บริการที่เป็นร้านค้า

นอกจากจำนวนผู้ใช้บริการและผู้เข้าร่วมให้บริการแล้ว อัตราค่าโดยสารหรือราคาค่าสินค้าหรือบริการก็มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อรายได้หลักของบีเอสเอสด้วยเช่นกัน เนื่องจากรายได้หลักของบีเอสเอสจะคำนวณจากมูลค่าที่ผู้ใช้บริการใช้บัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์กับผู้เข้าร่วมให้บริการ และรายได้ของบีเอสเอสจะแปรผันตรงกับทั้งจำนวนธุรกรรม และมูลค่าที่ใช้บัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ดังกล่าว ดังนั้น อัตราค่าโดยสาร ค่าสินค้าหรือบริการที่ผู้เข้าร่วมให้บริการเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการจึงมีผลกระทบโดยตรงต่อรายได้ของบีเอสเอส ด้วยเหตุดังกล่าว หากมีปัจจัยที่มีผลกระทบในทางลบต่ออัตราค่าโดยสารหรือค่าสินค้าหรือบริการดังกล่าว รายได้และฐานะทางการเงินของบีเอสเอสจะลดต่ำลงด้วย นอกจากนี้ หากราคาของสินค้าหรือบริการของผู้เข้าร่วมให้บริการไม่ดึงดูดใจเพียงพอให้ผู้ถือบัตรซื้อสินค้าหรือบริการ และเปลี่ยนไปซื้อสินค้าหรือบริการจากผู้ให้บริการอื่นที่ไม่ได้เข้าร่วมกับบีเอสเอส ก็อาจส่งผลในทางลบต่อรายได้ของบีเอสเอสได้เช่นกัน

### 3.4.1.2 การล้มละลายของสถาบันการเงินที่รับฝากเงินอิเล็กทรอนิกส์

ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย เมื่อผู้ถือบัตรเติมมูลค่าลงในบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ บีเอสเอสมีหน้าที่และความรับผิดชอบที่จะต้องนำเงินจำนวนดังกล่าวทั้งหมดเข้าไปฝากไว้ในบัญชีของสถาบันการเงิน ซึ่งตามพระราชบัญญัติสถาบันคุ้มครองเงินฝาก พ.ศ. 2551 การประกันเงินฝากจะกำหนดวงเงินไว้เพียง 1 ล้านบาทต่อหนึ่งรายต่อหนึ่งสถาบันการเงิน มีผลตั้งแต่วันที่ 11 สิงหาคม 2555 เป็นต้นไป เว้นแต่จะมีพระราชกฤษฎีกากำหนดเป็นอย่างอื่น อย่างไรก็ดี วิกฤตการณ์ทางการเงินในประเทศสหรัฐอเมริกาที่เกิดขึ้นในช่วงปลายปี 2551 ได้ส่งผลกระทบต่อภาวะเศรษฐกิจและการเงินของประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก รวมถึงประเทศไทย คณะรัฐมนตรีจึงได้มีมติเมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2551 เห็นชอบให้เพิ่มวงเงินคุ้มครองเป็นเต็มจำนวนจนถึงวันที่ 10 สิงหาคม 2554 และเป็นไม่เกิน 50 ล้านบาท ในช่วง 11 สิงหาคม 2554 ถึง 10 สิงหาคม 2555 เพื่อเป็นการป้องกันผลกระทบไว้ล่วงหน้าโดยเสริมสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ฝากเงิน และรักษาเสถียรภาพของระบบการเงินโดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายเงินตราระหว่างประเทศ ต่อมา เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2555 คณะรัฐมนตรีมีมติให้ขยายระยะเวลาคุ้มครองเงินฝากจำนวน 50 ล้านบาทออกไปจนถึงวันที่ 10 สิงหาคม 2558 และปรับวงเงินคุ้มครองเป็น 25 ล้านบาท ระหว่าง 11 สิงหาคม 2558 - 10 สิงหาคม 2559 และ 1 ล้านบาท ตั้งแต่ 11 สิงหาคม 2559 เป็นต้นไป โดยพระราชกฤษฎีกากำหนดจำนวนเงินฝากที่ได้รับการคุ้มครองเป็นการทั่วไป พ.ศ. 2555 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 11 สิงหาคม 2555

ระยะเวลาที่สถาบันการเงินปิดกิจการ	จำนวนเงินที่คุ้มครอง
11 สิงหาคม 2555 - 10 สิงหาคม 2558	: ไม่เกิน 50 ล้านบาท
11 สิงหาคม 2558 - 10 สิงหาคม 2559	: ไม่เกิน 25 ล้านบาท
11 สิงหาคม 2559 เป็นต้นไป	: ไม่เกิน 1 ล้านบาท

ด้วยเหตุดังกล่าว ความมั่นคงของสถาบันการเงินจึงเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องและอาจส่งผลถึงความสามารถในการชำระเงินให้แก่ทั้งผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการซึ่งบีเอสเอสมีภาระผูกพันอยู่

### 3.4.1.3 ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการให้บริการลูกค้าสัมพันธ์และโปรแกรมส่งเสริมการขายด้วยตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (coupon kiosks)

ธุรกิจหลักของแครอท รีวอร์ดส คือ การจัดการเกี่ยวกับการร่วมในการให้บริการลูกค้าสัมพันธ์ (CRM loyalty program) และเครือข่ายตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (coupon kiosks) ซึ่งความสำเร็จทางธุรกิจ คือ จำนวนสมาชิกซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของผู้ถือบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ที่ออกโดยบีเอสเอส และจำนวนพันธมิตรที่เข้าร่วมให้คะแนนสะสมแครอทพ้อยท์ จากปัจจัยความสำเร็จข้างต้น หากจำนวนผู้ถือบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งเป็นฐานสมาชิกของแครอท รีวอร์ดสไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ก็จะส่งผลให้ธุรกิจไม่บรรลุวัตถุประสงค์ตามที่กำหนดไว้ และส่งผลกระทบต่อทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อจำนวนรายได้ที่แครอท รีวอร์ดส ตั้งเป้าไว้ ซึ่งความน่าสนใจของธุรกิจลูกค้าสัมพันธ์ (CRM loyalty program) ขึ้นอยู่กับจำนวนและความน่าสนใจของโปรแกรมสะสมแต้มของพันธมิตรที่เข้าร่วมโครงการ หากจำนวนพันธมิตรที่เข้าร่วมโครงการมีจำนวนน้อย หรือมีข้อเสนอที่ไม่น่าสนใจ ก็อาจส่งผลกระทบต่อทางลบต่อการดึงดูดความสนใจของสมาชิกที่มีศักยภาพให้มาเข้าร่วมโครงการ และความสามารถของแครอท รีวอร์ดสที่จะสร้างรายได้ผ่านการออกจำนวนแต้ม

ในส่วนของธุรกิจตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (coupon kiosks) ของแครอท รีวอร์ดสนั้น ก็มีความเสี่ยงในเรื่องของกลุ่มคู่แข่งด้วย หากบริษัทอื่นได้เริ่มมีตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติที่คล้ายคลึงกันก็จะก่อให้เกิดความเสี่ยงในเรื่องการปรับลดของอัตราค่าธรรมเนียมในการโฆษณาและรายได้ของแครอท รีวอร์ดส ดังนั้น การเลือกสถานที่ตั้งตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติทั้งที่ระบบขนส่งมวลชน ศูนย์การค้า และอาคารสำนักงาน จึงเป็นปัจจัยสำคัญในการแข่งขันและเพิ่มจำนวนผู้ใช้งานตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติให้มีจำนวนสูงขึ้น เพื่อให้ลูกค้าเห็นศักยภาพของการโฆษณาผ่านตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติของแครอท รีวอร์ดส

### 3.4.1.4 ความเสี่ยงจากการชะลอตัวทางเศรษฐกิจและความไม่แน่นอนทางการเมือง

ปัจจัยความสำเร็จของธุรกิจบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ของบีเอสเอสนั้น ส่วนหนึ่งมาจากผู้ให้บริการระบบขนส่งมวลชน โดยเฉพาะรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ ซึ่งจำนวนผู้ใช้บริการบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์จะมาจากฐานผู้ถือบัตรโดยสารเป็นส่วนใหญ่ แต่เนื่องจากผู้ให้บริการบางรายอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลหรือได้รับสัมปทานจากภาครัฐ รวมทั้งอาจได้รับผลกระทบจากนโยบายภาครัฐ เช่น โครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ซึ่งอาจมีผลให้โครงสร้างสภาพแวดล้อมทางธุรกิจไม่สอดคล้องกับสมมุติฐานของแผนธุรกิจที่วางไว้ อีกทั้งรัฐยังไม่มีกำหนดวิธีการที่ชัดเจนในการดำเนินการตามนโยบายการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม หากนโยบายของภาครัฐดังกล่าวสนับสนุนการดำเนินการของบีเอสเอส ก็จะทำให้บีเอสเอสสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ แต่หากนโยบายดังกล่าวไม่สนับสนุนหรือไม่สอดคล้องกับแนวทางธุรกิจของบีเอสเอส ก็อาจจะเป็นอุปสรรคสำคัญในการดำเนินงานของบีเอสเอส

การเติบโตของธุรกิจบริการส่งเสริมการขายขึ้นอยู่กับภาวะเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศเป็นสำคัญ หากภาวะเศรษฐกิจโดยรวมไม่ดี หรือมีความไม่แน่นอนจากปัจจัยต่าง ๆ เช่น ความเสถียรภาพทางการเมือง ความผันผวนของค่าเงิน และแนวโน้มการเพิ่มสูงขึ้นของราคาน้ำมัน และค่าครองชีพต่าง ๆ เป็นต้น ปัจจัยเหล่านี้จะส่งผลให้การใช้จ่ายของประชากรลดน้อยลง ทั้งยังเป็นปัจจัยหลัก ในการปรับลดงบประมาณการออกแคมเปญการส่งเสริมการขายจากภาครัฐ

### 3.4.2 ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติการ

#### 3.4.2.1 ความเสี่ยงเกี่ยวกับระบบการให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์

ในด้านความต่อเนื่องในการให้บริการ ระบบการให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ของบีเอสเอสได้รับการพัฒนาขึ้นโดยบริษัทที่มีประสบการณ์ เป็นที่ยอมรับในระดับสากล และมีประสบการณ์ในการพัฒนาในระบบที่มีลักษณะเดียวกันในหลายประเทศ แต่อย่างไรก็ตาม ระบบยังคงต้องพึ่งพาองค์ประกอบอื่นในการปฏิบัติการ โดยเฉพาะระบบไฟฟ้า ระบบโทรคมนาคม และระบบการชำระดุลของธนาคารพาณิชย์ ดังนั้นหากเกิดเหตุขัดข้องหรือภัยพิบัติในระบบใดระบบหนึ่งก็อาจส่งผลให้เกิดความชะงักงันในการให้บริการแก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม เพื่อบรรเทาความเสี่ยงดังกล่าว บีเอสเอสได้ออกแบบระบบงานที่ผู้ให้บริการก็ยังคงให้บริการแก่ผู้ถือบัตรได้ เพียงแต่จะมีผลกระทบต่อการชำระดุลระหว่างบีเอสเอสกับผู้ให้บริการเท่านั้น

#### 3.4.2.2 ความเสี่ยงทางด้านเทคโนโลยี

ธุรกิจพื้นฐานของแครอต รีวอร์ดส ทั้งธุรกิจลูกค้าสัมพันธ์ (CRM loyalty program) และตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (coupon kiosks) ขึ้นอยู่กับซอฟต์แวร์และเทคโนโลยีของบุคคลภายนอก ดังนั้น การชะงักงันในการให้บริการของระบบที่เป็นสาระสำคัญ อาจทำให้สมาชิกมีความเชื่อมั่นในรูปแบบการให้บริการน้อยลงและอาจส่งผลต่อความพึงพอใจในการให้บริการลดลงด้วย

### 3.4.3 ความเสี่ยงด้านการเงิน

#### 3.4.3.1 ความเสี่ยงที่เกิดจากการที่บีเอสเอสไม่สามารถชำระหนี้เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน

บีเอสเอสมีการกู้ยืมเงินจากธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 จำนวนรวม 230 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นเงินลงทุนในศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House) โดยสัญญา มีระยะเวลาการปลอดจ่ายคืนเงินต้น 3 ปี และจะต้องชำระคืนเงินต้นตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2557 เป็นต้นไป เป็นระยะเวลา 7 ปี นอกจากนี้ บีเอสเอสต้องดำรงสัดส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt Service Coverage Ratio = DSCR) ไม่น้อยกว่า 1.25 เท่า ณ วันสิ้นรอบระยะเวลาบัญชี จากการที่บีเอสเอสเพิ่งเริ่มประกอบกิจการมีรายได้เป็นปีที่สอง จำนวนพันธมิตรทางธุรกิจผู้ให้บริการที่รับบัตรแบบบีทีเอสในการชำระเงิน จำนวนสมาชิกผู้ถือบัตรแบบบีทีเอส รวมถึงความถี่ของการใช้บัตรแบบบีทีเอส อาจจะมีจำนวนไม่มากที่จะทำให้รายได้ค่าธรรมเนียมเพียงพอในการจ่ายชำระคืนเงินต้น หากบีเอสเอสไม่สามารถเพิ่มทั้งจำนวนพันธมิตร จำนวนผู้ถือบัตรแบบบีทีเอส และปริมาณการจ่ายชำระผ่านบัตรแบบบีทีเอสได้ อย่างไรก็ตาม บีเอสเอสได้มีนโยบายการขยายฐานรายได้โดยการเก็บค่าสิทธิต่อเนื่อง (Royalty fee) กับพันธมิตรทางธุรกิจที่ร่วมกันออกบัตรแบบบีทีเอส (co-branded) และพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ สู่ตลาด ซึ่งรายได้ในส่วนนี้มีมูลค่ามากเพียงพอที่จะทำให้บีเอสเอสสามารถที่จะจ่ายชำระหนี้ได้ในขณะที่รายได้หลักจากค่าธรรมเนียมยังมีมูลค่าไม่สูงมากเพียงพอ

#### 3.4.3.2 ความเสี่ยงจากอัตราผลตอบแทนจากเงินลงทุน

บีเอสเอสประกอบธุรกิจภายใต้ใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจเป็นผู้ให้บริการการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งต้องเก็บรักษาเงินที่ได้รับล่วงหน้าจากผู้บริโภคไว้เป็นเงินสดที่ธนาคารพาณิชย์หรือสถาบันการเงิน โดย ณ วันที่ 31

มีนาคม 2557 บีเอสเอสมีเงินรับล่วงหน้าจากผู้บริโภคจำนวนรวม 141 ล้านบาท ซึ่งอัตราดอกเบี้ยเงินฝากในตลาดจะเป็นไปตามนโยบายของธนาคารแห่งประเทศไทย ดังนั้น จึงอาจมีผลกระทบต่ออัตราผลตอบแทนจากเงินลงทุนของบีเอสเอส ซึ่งส่วนใหญ่ลงทุนไว้ในบัญชีเงินฝากธนาคาร

### 3.4.3.3 ความเสี่ยงจากการชะงักงันในการขยายกิจการเนื่องจากแหล่งเงินทุนมาจากเงินกู้ยืมเป็นหลัก

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 แครอท รีวอร์ดส มีภาระหนี้สินที่เกิดจากการกู้ยืมทั้งสิ้นจำนวน 176.5 ล้านบาท และในปี 2557/58 ยังเป็นช่วงของการขยายการลงทุนทั้งในระบบลูกค้าสัมพันธ์ (CRM loyalty program) และตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (coupon kiosks) โดยแหล่งที่มาของเงินกู้ทั้งหมดนั้นมาจากบริษัทแม่ ดังนั้น หากบริษัทแม่ไม่ให้การสนับสนุนเงินกู้ยืมดังกล่าว แครอท รีวอร์ดส อาจประสบปัญหาและมีผลกระทบในการขาดเงินทุนในการขยายกิจการ

### 3.4.4 ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมาย

#### 3.4.4.1 การถูกเพิกถอนหรือไม่ได้รับการต่อใบอนุญาตประกอบกิจการเงินอิเล็กทรอนิกส์

เนื่องจากบีเอสเอสได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งเป็นธุรกิจที่ได้รับการควบคุมดูแลโดยธนาคารแห่งประเทศไทย ภายใต้พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการควบคุมดูแลธุรกิจบริการการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2551 และประกาศกระทรวงการคลัง เรื่องกิจการที่จะต้องขออนุญาตตามข้อ 5 แห่งประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 (การประกอบธุรกิจบัตรเครดิตเงินอิเล็กทรอนิกส์) ดังนั้น บีเอสเอสจึงต้องปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องทั้งหมด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยของระบบสารสนเทศ ตลอดจนการควบคุมดูแลเงินอิเล็กทรอนิกส์ หากไม่ปฏิบัติตามกฎดังกล่าว บีเอสเอสจะมีความเสี่ยงที่จะถูกเพิกถอนใบอนุญาต อันมีผลให้บีเอสเอสไม่อาจดำเนินธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ได้อีกต่อไป นอกจากนี้ ใบอนุญาตที่บีเอสเอสได้รับจากธนาคารแห่งประเทศไทยนั้นมีอายุ 10 ปี ดังนั้น ถึงแม้จะสามารถยื่นคำร้องขอต่ออายุได้ แต่ก็อาจมีความเสี่ยงที่บีเอสเอสจะไม่ได้รับการต่ออายุใบอนุญาตดังกล่าว อันมีผลให้บีเอสเอสไม่อาจดำเนินธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ได้อีกต่อไปเช่นกัน

### 3.5 ปัจจัยความเสี่ยงอื่นที่อาจมีผลกระทบต่อบริษัทฯ

#### 3.5.1 บริษัทฯ ต้องพึ่งพาเงินปันผลจากบริษัทย่อย และอาจได้รับผลกระทบจากการลดสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อย

บริษัทฯ ต้องพึ่งพาเงินปันผลจากบริษัทย่อย ทั้งนี้ บีทีเอสซีและวีจีไอมีนโยบายการจ่ายเงินปันผลไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของกำไรจากการดำเนินงาน ซึ่งไม่รวมรายการพิเศษบางรายการ (โปรดพิจารณารายละเอียดใน หัวข้อ 7.4.2 นโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทย่อย) อย่างไรก็ตาม การจ่ายเงินปันผลและการกำหนดจำนวนเงินปันผลที่บริษัทย่อยจะจ่ายให้กับบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ ซึ่งบริษัทฯ ต้องคำนึงถึงนอกเหนือจากความต้องการใช้เงินของบริษัทฯ เช่น เงื่อนไขในการก่อหนี้ของแต่ละบริษัทย่อย ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน กระแสเงินสด แผนการลงทุนและแนวโน้มทางธุรกิจของบริษัทย่อยแต่ละบริษัท ทั้งนี้ หากบริษัทฯ ไม่ได้รับเงินปันผลในจำนวนที่เพียงพอจากบริษัทย่อย ก็อาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ

### 3.5.2 กองทุน BTSGIF อาจไม่สามารถจ่ายเงินปันผลในหน่วยลงทุนหรือไม่สามารถรักษาระดับการจ่ายเงินปันผลได้

รายได้ค่าโดยสารสุทธิที่กองทุน BTSGIF ได้รับขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย ซึ่งรวมถึงจำนวนเงินค่าโดยสารที่ได้รับรวมทั้งค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ในกรณีที่รายได้ค่าโดยสารสุทธิจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก และทรัพย์สินอื่น ๆ ที่กองทุน BTSGIF อาจได้มาหรือถือครองในภายหลังไม่สามารถสร้างรายได้เพียงพอ จะทำให้รายได้กระแสเงินสดและความสามารถของกองทุน BTSGIF ในการจ่ายเงินปันผลได้รับผลกระทบในทางลบ ตลอดจนกองทุน BTSGIF อาจไม่สามารถรักษาระดับของอัตราการจัดจ่ายเงินปันผลตามนโยบายการจัดจ่ายเงินปันผลที่กำหนดไว้ (กองทุน BTSGIF มีนโยบายการจัดจ่ายเงินปันผลให้ผู้ถือหน่วยลงทุนมากกว่าปีละ 1 ครั้ง และไม่ต่ำกว่าร้อยละ 90 ของกำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้ว) ดังนั้น จึงอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ

### 3.5.3 ความเสี่ยงจากการไม่ได้รับผลตอบแทนจากการลงทุนในการบริหารเงินสดสภาพคล่องส่วนเกินตามที่ได้อำนาจการไว้

หลังจากการเข้าทำธุรกรรมกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน BTSGIF บริษัทฯ มีเงินสดสภาพคล่องส่วนเกินจำนวนมาก โดยบริษัทฯ รักษาเงินสดสภาพคล่องส่วนเกินนี้ไว้เพื่อวัตถุประสงค์หลักสำหรับใช้ลงทุนโครงการรถไฟฟ้าในอนาคต ซึ่งบริษัทฯ มีนโยบายบริหารเงินสดสภาพคล่องส่วนเกินเหล่านี้อย่างระมัดระวัง โดยมีเป้าหมายหลักเพื่อรักษามูลค่าเงินไว้ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินหลายประเภท ส่วนใหญ่เป็นเงินฝากธนาคารและสถาบันการเงินเพื่อให้ได้ผลตอบแทนที่เหมาะสม และเพื่อกระจายความเสี่ยงในการลงทุน อย่างไรก็ตาม ผลตอบแทนจากการลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินเหล่านี้ ขึ้นกับปัจจัยภายนอกหลายปัจจัย เช่น อัตราดอกเบี้ยในตลาด และผลตอบแทนของสินทรัพย์ที่ลงทุน ดังนั้น บริษัทฯ จึงอาจมีความเสี่ยงในกรณีที่ไม่มีผลตอบแทนจากการบริหารเงินสดสภาพคล่องส่วนเกินของบริษัทฯ ตามที่ได้คาดการณ์ไว้

### 3.5.4 การสูญเสียหุ้นบีทีเอสซี กรณีเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิและกองทุน BTSGIF ใช้สิทธิบังคับจำหน่ายหุ้นบีทีเอสซี หรือใช้สิทธิซื้อหุ้นบีทีเอสซี

ในการเข้าทำธุรกรรมการขายและโอนสิทธิในรายได้ค่าโดยสารสุทธิที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักให้แก่กองทุน BTSGIF บริษัทฯ ในฐานะผู้สนับสนุน ได้เข้าทำสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน เพื่อที่จะดำเนินการปฏิบัติตามภาระผูกพันของบีทีเอสซีภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ รวมถึงหน้าที่ของบีทีเอสซีในการชำระหนี้ตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิในรายได้สุทธิ การคำประกันภายใต้สัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุนซึ่งบริษัทฯ ให้แก่กองทุน BTSGIF จะให้โดยจำกัด โดยกองทุน BTSGIF จะไม่สามารถบังคับให้บริษัทฯ ชำระหนี้ตามภาระคำประกันได้โดยวิธีการอื่นใดนอกจากการบังคับเอาจากหุ้นบีทีเอสซีซึ่งถือหรือจะได้อีกโดยบริษัทฯ เท่านั้น โดยการบังคับเอาจากหุ้นบีทีเอสซีดังกล่าวจะสามารถทำได้โดยการบังคับจำหน่ายหุ้นบีทีเอสซีทั้งหมดโดยการขายทอดตลาดตามสัญญาจำหน่ายหุ้น หรือให้บริษัทฯ โอนหุ้นบีทีเอสซีทั้งหมดให้แก่กองทุน BTSGIF ตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น อย่างไรก็ตาม การคำประกันตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุนดังกล่าวจำกัดอยู่ที่การโอนหุ้นทั้งหมดที่บริษัทฯ ถืออยู่ในบีทีเอสซี แต่ไม่รวมทรัพย์สินของบีทีเอสซีที่กองทุน BTSGIF ไม่ได้ซื้อซึ่งจะโอนคืนบริษัทฯ หรือบุคคลที่บริษัทฯ กำหนดตามเงื่อนไขในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิและสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน ซึ่งเมื่อหากกองทุน BTSGIF ใช้สิทธิบังคับจำหน่ายหุ้นบีทีเอสซี หรือใช้สิทธิบังคับ

ซื้อหุ้นบีทีเอสซีแล้ว แม้การรับประกันของบริษัทฯ จะสิ้นสุดลง แต่บริษัทฯ จะสูญเสียหุ้นบีทีเอสซีและอำนาจควบคุมในบีทีเอสซีไป และจะเกิดการเปลี่ยนแปลงอำนาจการควบคุมในบีทีเอสซีจากบริษัทฯ ไปเป็นกองทุน BTSGIF หรือบุคคลอื่นที่ได้มาซึ่งหุ้นบีทีเอสซี ไม่ว่าจะจากการขายทอดตลาดตามการบังคับจำหน่ายหุ้นตามสัญญาจำหน่ายหุ้น หรือเป็นบุคคลที่กองทุน BTSGIF ได้กำหนดให้เป็นผู้รับโอนหรือซื้อหุ้นบีทีเอสซีตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น ซึ่งหากเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้น จะส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบีทีเอสซี และบริษัทฯ

อย่างไรก็ดี ในกรณีของเหตุการณ์ผิดสัญญาบางประการตามที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ บีทีเอสซีสามารถเสนอแผนการเพื่อแก้ไขเยียวยาเหตุการณ์ผิดสัญญาต่อกองทุน BTSGIF ได้ และหากกองทุน BTSGIF เห็นชอบด้วยกับแผนการเยียวยา กองทุน BTSGIF จะไม่ใช้สิทธิเรียกให้บีทีเอสซีชำระหนี้ตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ หรือเรียกให้บริษัทฯ ในฐานะผู้สนับสนุนปฏิบัติตามสัญญาสนับสนุนและรับประกันของผู้สนับสนุน หรือใช้สิทธิอื่นใดที่กองทุน BTSGIF มีสำหรับกรณีเกิดเหตุการณ์ผิดสัญญาดังกล่าว โดยในระหว่างระยะเวลาการแก้ไขเยียวยาบริษัทฯ จะให้สิทธิแก่กองทุน BTSGIF ในการใช้สิทธิออกเสียงในหุ้นบีทีเอสซีตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิและสัญญาสนับสนุนและรับประกันของผู้สนับสนุน และหากมีการจ่ายเงินปันผลจากบีทีเอสซี บริษัทฯ ตกลงจะนำเงินปันผลที่ตนเองจะได้รับจากการถือหุ้นบีทีเอสซีมาชำระจำนวนเงินที่ค้างจ่ายและถึงกำหนดชำระภายใต้เอกสารธุรกรรมให้แก่กองทุน BTSGIF

### 3.6 ความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อสิทธิหรือการลงทุนของผู้ถือหลักทรัพย์

#### 3.6.1 การออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุน เพื่อรองรับการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W3 ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA และใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB ของบริษัทฯ อาจส่งผลกระทบต่อสัดส่วนการถือหุ้นของผู้ลงทุนในหุ้นของบริษัทฯ ลดลง (Control Dilution)

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 บริษัทฯ มีใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W3 จำนวนทั้งสิ้น 3,944,626,464 หน่วย ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA คงเหลือจำนวน 69,144,900 หน่วย และใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB จำนวนทั้งสิ้น 16,000,000 หน่วย โดยมีหุ้นรองรับใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W3 จำนวน 3,971,617,378 หุ้น หุ้นรองรับใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA จำนวน 11,063,184 หุ้น และหุ้นรองรับใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB จำนวน 16,000,000 หุ้น ดังนั้น หากมีการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W3 ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA และใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB เต็มจำนวน จะทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นเดิมลดลงไม่เกินร้อยละ 25.00 ร้อยละ 0.09 และร้อยละ 0.13 ตามลำดับ หรือในกรณีมีการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W3 ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA และใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB ครบทั้งหมด จะทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นเดิมลดลงทั้งหมดไม่เกินร้อยละ 25.13 (คำนวณโดยใช้ฐานหุ้นที่ออกจำหน่ายแล้วทั้งหมด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 จำนวน 11,914,230,525 หุ้น)

#### 3.6.2 ความเสี่ยงจากบริษัทฯ มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ >25%

ณ วันปิดสมุดทะเบียนหุ้น เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2557 กลุ่มนายคิริ กาญจนพาสณ์ (โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 7.2 ผู้ถือหุ้น) ถือหุ้นในบริษัทฯ จำนวนรวม 4,886,135,039 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 41.01 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ แม้กลุ่มนายคิริ กาญจนพาสณ์ จะยังคงถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 50 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ ซึ่งยังไม่อาจถือได้ว่าสามารถควบคุมมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นที่ต้องใช้เสียงส่วนใหญ่ของที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้ อย่างไรก็ตาม กลุ่มนายคิริ กาญจนพาสณ์ เป็นกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่กลุ่มเดียวที่ถือหุ้นในบริษัทฯ เกินกว่าร้อยละ 25 ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายอื่นอาจมีความลำบากในการรวบรวมคะแนนเสียงเพื่อถ่วงดุลเรื่องของผู้ถือหุ้นใหญ่เสนอได้



#### 4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

ทรัพย์สินสำคัญที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

##### 4.1 ทรัพย์สินถาวรหลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 ทรัพย์สินถาวรหลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย สามารถแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ (1) ต้นทุนโครงการ รถไฟฟ้า และอุปกรณ์ และ (2) ที่ดิน โครงการ อสังหาริมทรัพย์ และสิทธิการเช่า ดังนี้

##### 4.1.1 ต้นทุนโครงการ รถไฟฟ้า และอุปกรณ์

รายการทรัพย์สินถาวร	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
		ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557	
ต้นทุนโครงการ - โฆษณา	สัมปทาน	2,340.1	ไม่มี
รถไฟฟ้า และอุปกรณ์	เป็นเจ้าของ	4,079.9	ไม่มี
อุปกรณ์สื่อโฆษณา	เป็นเจ้าของ	418.6	ไม่มี
สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง - โฆษณา	เป็นเจ้าของ	504.0	ไม่มี
ต้นทุนโครงการ - แรบปิท	เป็นเจ้าของ	488.3	ไม่มี
อุปกรณ์ - แครอท รีเวอร์ตส	เป็นเจ้าของ	65.3	ไม่มี
<b>รวม</b>		<b>7,896.2</b>	

หมายเหตุ:

- ภายใต้สัญญาสัมปทาน กรรมสิทธิ์ในงานโครงสร้างต่าง ๆ ที่มีบีทีเอสซีก่อสร้างขึ้น ได้แก่ เสาโครงสร้าง ทางยกระดับ อาคารโรงจอดและซ่อมบำรุง และสิ่งปลูกสร้างอื่น ๆ ซึ่งรวมเรียกว่า งานโครงสร้างระบบ (Civil Works) นั้น เป็นลักษณะ BTO (Build Transfer and Operate) กล่าวคือ บีทีเอสซีเป็นผู้ลงทุนในการออกแบบและก่อสร้างงานโครงสร้าง โดยเมื่อดำเนินการก่อสร้างเสร็จแล้ว กรรมสิทธิ์ในงานโครงสร้างระบบตกเป็นของ กทม. โดยบีทีเอสซีมีสิทธิและหน้าที่แต่เพียงผู้เดียวในการครอบครอง และใช้สอยงานโครงสร้างระบบดังกล่าว ทั้งนี้บีทีเอสซีได้ดำเนินการโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าวให้ กทม. ไปแล้วเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2542

ส่วนกรรมสิทธิ์ในระบบไฟฟ้าและเครื่องกล (Electrical and Mechanical Works) ที่ใช้ในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร สายหลัก ได้แก่ รถไฟฟ้า รังสิต-ปทุมธานี อุปกรณ์แหล่งพลังงาน ระบบควบคุมคอมพิวเตอร์ ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบจัดเก็บค่าโดยสาร และระบบสื่อสาร ซึ่งรวมเรียกว่า ระบบไฟฟ้าและเครื่องกลนั้น เป็นลักษณะ BOT (Build Operate and Transfer) กล่าวคือ บีทีเอสซีเป็นผู้ลงทุนในการออกแบบ ก่อสร้าง และบริหารโครงการ โดยบีทีเอสซีจะโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินนั้นเป็นของ กทม. เมื่อสัญญาสัมปทานสิ้นสุดลง นอกจากนี้ กทม. มีสิทธิที่จะขอรับโอนกรรมสิทธิ์ในเครื่องใช้สำนักงานของบีทีเอสซีที่เป็นสังหาริมทรัพย์ โดย กทม. จะต้องแจ้งให้บีทีเอสซีทราบล่วงหน้าเป็นเวลาอย่างน้อย 1 ปีก่อนวันสิ้นสุดสัญญาสัมปทาน

- สำหรับต้นทุนโครงการ - ระบบรถไฟฟ้า ณ วันที่ 31 มีนาคม 2555 บีทีเอสซีบันทึกต้นทุนโครงการ - ระบบรถไฟฟ้า ตามมูลค่าตามบัญชีจำนวน 45,144.2 ล้านบาท และเนื่องจากวันที่ 17 เมษายน 2556 บีทีเอสซีและกองทุน BTSIF ได้เข้าทำสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิเรียบร้อยแล้ว ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก บีทีเอสซีจึงได้จัดประเภทรายการทรัพย์สินถาวรดังกล่าวสำหรับปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2556 เป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขายจำนวน 41,676.7 ล้านบาท ด้วยเหตุดังกล่าว ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 จึงไม่ปรากฏรายการต้นทุนโครงการ - ระบบรถไฟฟ้า เป็นรายการทรัพย์สินถาวร

## 4.1.2 ที่ดิน โครงการอสังหาริมทรัพย์ และสิทธิการเช่า

### 4.1.2.1 รายละเอียดโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้เพื่อขาย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน/ห้องชุด			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี (ล้านบาท) ณ 31 มี.ค. 57	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการ ประเมิน		
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ									
1. โครงการธนชาติ ถนนบางนา – ตราด กม.14									
1.1 บ้านพร้อมที่ดิน									
1.1.1 เพรสทิจเฮ้าส์ II	ต.บางโฉลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	38 แปลง	27	1	15.9	305.65	31 มี.ค. 57	91.02	-
1.1.2 เพรสทิจเฮ้าส์ III	ต.บางโฉลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	83 แปลง	22	-	73.1	248.45	31 มี.ค. 57	73.65	-
1.1.3 พาร์วัน	ต.บางโฉลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	90 แปลง	14	-	93.7	163.57	31 มี.ค. 57	124.61	-
1.2 ทาวน์เฮ้าส์									
1.2.1 ทาวน์เฮ้าส์ฮาบิแทต	ต.บางโฉลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	16 แปลง	1	3	68.80	21.53	31 มี.ค. 57	14.79	-
1.3 คอนโดมิเนียม									
1.3.1 นูเวลคอนโดมิเนียม	ต.บางโฉลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 ห้องชุด	58.57 ตารางเมตร			1.46	31 มี.ค. 57	0.82	หลักประกันในการขอทุเลาการบังคับคดีระหว่างอู่ทรัพย์
1.3.2 ธนาเพลสคอนโดมิเนียม	ต.บางโฉลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	2 ห้องชุด	127.64 ตารางเมตร			1.79	31 มี.ค. 57	1.47	-
1.4 ที่ดินเปล่าจัดสรร									
1.4.1 ที่ดินเปล่าไพร์มแลนด์โซนบี,ซีและดี	ต.บางโฉลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	29 แปลง	21	1	55.80	256.67	31 มี.ค. 57	71.34	-
1.4.2 แคลิฟอร์เนีย	ต.บางโฉลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	30 แปลง	7	1	82.6	83.51	31 มี.ค. 57	24.87	-
1.4.3 ที่ดินเปล่า	ต.บางโฉลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	12 แปลง	4	3	5.5	53.35	31 มี.ค. 57	7.13	-
1.4.4 ที่ดินเปล่า ไพร์มแลนด์ โซนเอ	ต.บางโฉลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	2 แปลง	35	2	19	213.29	31 มี.ค. 57	118.57	-
1.4.5 ที่ดินแปลงใหญ่ ฮาบิแทต	ต.บางโฉลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	9	-	53	54.8	31 มี.ค. 57	30.46	-

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน/ห้องชุด			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี (ล้านบาท) ณ 31 มี.ค. 57	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการประเมิน		
1.4.6 ที่ดินตรงข้ามเพรสทีจคอนโดมิเนียม	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	4	3	44	29.16	31 มี.ค. 57	16.21	-
1.4.7 ที่ดินตรงข้ามเพรสทีจเฮอร์ส	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	3	-	38	18.57	31 มี.ค. 57	10.32	-
1.4.8 ที่ดินข้างไพร้มแลนด์ โซนบี	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	11	3	34	71.01	31 มี.ค. 57	39.48	-
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัทย่อย									
<b>2. โครงการ Abstracts Phahonyothin Park</b>									
2.1 ห้องชุดของโครงการ Abstracts Phahonyothin Park อาคาร A (กรรมสิทธิ์ของบจ. นูโว ไลน์ เอเจนซี่)	ถนนพหลโยธิน แขวงลาดยาว เขตบางเขน (บางซื่อ) กรุงเทพฯ	204 ห้องชุด	8,393.29 ตารางเมตร			718	31 มี.ค. 56	318.12	-
2.2 ที่ดินของโครงการ Abstracts Phahonyothin Park อาคาร B และ C (อยู่ระหว่างก่อสร้าง) (กรรมสิทธิ์ของ บจ. นูโว ไลน์ เอเจนซี่)	ถนนพหลโยธิน แขวงลาดยาว เขตบางเขน (บางซื่อ) กรุงเทพฯ	2 แปลง	4	-	72	814.25	30 ก.ย. 53	623.14	ธนาคาร กรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
2.3 ที่ดินและสิ่งปลูกสร้างส่วนกลาง ปันส่วนให้อาคาร B & C (กรรมสิทธิ์ของนิติบุคคลอาคารชุด Abstracts Phahonyothin Park อาคาร A และนิติบุคคลอาคารชุดในอนาคต (อาคาร B & C))	ถนนพหลโยธิน แขวงลาดยาว เขตบางเขน (บางซื่อ) กรุงเทพฯ	-	-	-	-	-	-	838.27	-
<b>3. โครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์บริเวณเขาใหญ่ (ตำบลหมูสี)</b>									
3.1 ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง (กรรมสิทธิ์ของ บจ. มรรคส)	ถนนสายท่ามะปรางค์ – หนองคุ่ม ตำบลหมูสี อำเภอกำแพงทอง จังหวัดนครราชสีมา	4 แปลง	16	1	56	155	12 ก.พ. 57	150.09	-

#### 4.1.2.2 รายละเอียดอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน/รอการพัฒนา ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557

(ก) โครงการเพื่อให้เช่า

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดห้องชุด			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี (ล้านบาท) ณ 31 มี.ค. 57	ภาระผูกพัน
			-	-	ตารางเมตร	(ล้านบาท)	วันที่ทำการ ประเมิน		
อาคารพักอาศัยโครงการเดอะรอยัลเพลส และเดอะแกรนด์ (เพื่อให้เช่า)									
1. เดอะรอยัลเพลส 2	ช.มหาดเล็กหลวง 2 ถนนราชดำริ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ	51 ห้อง	-	-	3,617.5	165	31 มี.ค. 57	99.26	-
2. เดอะแกรนด์	ช.มหาดเล็กหลวง 2 ถนนราชดำริ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ	26 ห้อง	-	-	1,616	52	31 มี.ค. 57	43.78	-

ที่ดินและอาคารเดอะรอยัลเพลส 2 และเดอะแกรนด์ อยู่ภายใต้การเช่าระยะยาวกับสำนักงานพระคลังข้างที่ โปรดพิจารณารายละเอียดใน หัวข้อ 4.1.2.5 สัญญาเช่าระยะยาว

(ข) ที่ดินเปล่า

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี (ล้านบาท) ณ 31 มี.ค. 57	ภาระผูกพัน หมายเหตุ
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการ ประเมิน		
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ									
1. ที่ดินเปล่า	ถนนราษฎร์บูรณะ แขวงราษฎร์บูรณะ กรุงเทพฯ	1 แปลง	27	2	10	991	31 มี.ค. 57	660.75	-
2. ที่ดินเปล่า	ถนนบ้านน้ำลาด – บ้านแม่ยาว ตำบลริมกก อำเภอเมืองเชียงราย จังหวัดเชียงราย	4 แปลง	21	3	60	12.0	31 มี.ค. 57	11.0	-
3. ที่ดินเปล่า	ตำบลจันจว้าใต้ (ท่าข้าวเปลือก) อำเภอแม่จัน จังหวัดเชียงราย	27 แปลง	162	1	21	8.2	31 มี.ค. 57	6.72	-

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี (ล้านบาท) ณ 31 มี.ค. 57	ภาระผูกพัน/ หมายเหตุ
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการ ประเมิน		
4. ที่ดินเปล่า	ถนนเทพกษัตรี ตำบลเกาะแก้ว อำเภอเมืองภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต	2 แปลง	37	1	35	119	31 มี.ค. 57	29.75	หลักประกันใน การขอสินเชื่อการ บังคับคดีระหว่าง อุทธรณ์
5. ที่ดินเปล่า	ถนนสายบ้านนา-แก่งคอย ตำบลชะอม อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี	4 แปลง	95	-	93	10.5	31 มี.ค. 57	7.6	หลักประกันใน การขอสินเชื่อการ บังคับคดีระหว่าง อุทธรณ์
6. ที่ดินเปล่า	แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว กรุงเทพฯ	12 แปลง	-	3	1	11.44	31 มี.ค. 57	10.55	-
7. ที่ดินเปล่า	แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว กรุงเทพฯ	1 แปลง	-	-	50	1.9	31 มี.ค. 57	1.75	หลักประกันใน การขอสินเชื่อการ บังคับคดีระหว่าง อุทธรณ์
8. ที่ดินเปล่า	ตำบลบางโจลง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ	12 แปลง	204	-	82	2,455.28	29 พ.ย. 56	376.59	-
9. ที่ดินเปล่า	ตำบลบางโจลง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ	1 แปลง	7	-	8	21.06	29 พ.ย. 56	2.39	หลักประกันใน การขอสินเชื่อการ บังคับคดีระหว่าง อุทธรณ์
10. ที่ดินซอยทางเดินเลียบบคลอง ลาดกระบัง	ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี (บางพลีใหญ่) จังหวัดสมุทรปราการ	1 แปลง	10	2	6	26.3	31 มี.ค. 57	15.80	-
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัทย่อย									
1. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. สยาม เพจจิง แอนด์ คอมมิวนิเคชั่น)	ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ	2 แปลง	-	-	71	15.6	31 มี.ค. 57	14.20	-

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี (ล้านบาท) ณ 31 มี.ค. 57	ภาระผูกพัน/ หมายเหตุ
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการ ประเมิน		
2. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. ยงสุข)	ตำบลคลองควาย อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี	1 แปลง	26	-	11	31	31 มี.ค. 57	14.16	หลักประกันใน การขอสินเชื่อการ บังคับคดีระหว่าง อุทธรณ์
3. ที่ดินและสิ่งปลูกสร้างเดิมบางส่วน (กรรมสิทธิ์ของ บจ. บีทีเอส แอสเสทส์)	ถนนพหลโยธิน แขวงลาดยาว เขตบางเขน (บางซื่อ) กรุงเทพฯ	98 แปลง	16	-	60.5	1,400	31 มี.ค. 57	1,267.56	-
4. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. กำมุก พร็อพเพอร์ตี้)	ถนนพญาไท แขวงถนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ	6 แปลง	3	2	14.4	1,245	31 มี.ค. 57	509.96	-
5. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. นูโวไลน์ เอเจนซี่)	ถนนพหลโยธิน แขวงลาดยาว เขตบางเขน (บางซื่อ) กรุงเทพฯ	2 แปลง	-	2	84	42.6	31 มี.ค. 57	29.6	ธนาคาร กรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
6. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. ปราณคีรี แอสเซทส์)	ตำบลโป่งตาลอง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา	15 แปลง	447	3	2	307.3	31 มี.ค. 57	192.71	-
7. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. ธนาฯ ฟู้ด แอนด์ เบเวอเรจ)	ตำบลโป่งตาลอง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา	1 แปลง	87	3	94	52.8	31 มี.ค. 57	33.33	-
8. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของบจ. สยาม เพจจิ่ง แอนด์ คอมมิวนิเคชั่น)	ตำบลโป่งตาลอง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา	2 แปลง	56	1	76	33.9	31 มี.ค. 57	21.82	-
9. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. เมืองทอง แอสเซทส์)	ตำบลโป่งตาลอง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา	1 แปลง	20	-	-	9	31 มี.ค. 56	16.05	-
10. เงินล่วงหน้าค่าที่ดินเปล่า (จ่ายโดย บจ. ปราณคีรี แอสเซทส์)	ตำบลโป่งตาลอง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา	1 แปลง	28	2	28	17.1	31 มี.ค. 57	10.86	รายการโอน กรรมสิทธิ์



### 4.1.2.3 รายละเอียดอสังหาริมทรัพย์เพื่อใช้ในการดำเนินงาน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557

(ก) ธุรกิจโรงแรม

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี (ล้านบาท) ณ 31 มี.ค. 57	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการ ประเมิน		
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัทย่อย									
1. โรงแรม ยู เชียงใหม่ (กรรมสิทธิ์ของ บจ. เมืองทอง แอสเซ็ทส์)	ถนนราชดำเนิน ตำบลศรีภูมิ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่	1 แปลง	1	1	38	-	-	69.1	-
2. โรงแรม ยู อินจันท์ กาญจนบุรี (กรรมสิทธิ์ของ บจ. เมืองทอง แอสเซ็ทส์)	ตำบลท่ามะขาม อำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรี	13 แปลง	5	1	30	77	31 มี.ค. 56	73.43	-
3. โรงแรมอีสติน แกรนด์ สาทร กรุงเทพฯ (กรรมสิทธิ์ของ บจ. บีทีเอส แอสเสทส์)	ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพฯ	1 แปลง	2	1	57	2,650	31 มี.ค. 56	2,592.01	ธนาคาร กรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ที่ดินและโรงแรม ยู เชียงใหม่ อยู่ภายใต้การเช่าระยะยาวจากนางสาวจารุณี มณีกุล โปรดพิจารณารายละเอียดใน หัวข้อ 4.1.2.5 สัญญาเช่าระยะยาว

(ข) สนามกอล์ฟ

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี (ล้านบาท) ณ 31 มี.ค. 57	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการ ประเมิน		
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ									
สนามกอล์ฟและคลับเฮ้าส์	ถนนบางนา-ตราด กม.14 ตำบลบางโฉลง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ	5 แปลง	475	0	23.5	3,078	31 มี.ค. 57	2,587.27	ธนาคาร กรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

#### 4.1.2.4 ทรัพย์สินที่รอโอนชำระหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน/ห้องชุด			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี (ล้านบาท) ณ 31 มี.ค. 57	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการประเมิน		
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ									
1. กิ่งแก้วคอนโดมิเนียม	ตำบลบางโฉลง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ	73 ห้องชุด	3,774.21 ตารางเมตร			39.92	2 เม.ย. 47	39.92	บจ. บริหาร สินทรัพย์ กรุงเทพ พาณิชย์
2. บ้านมิตราคอนโดมิเนียม	ถนนสุขุมวิท 39 แขวงคลองตัน เขตพระโขนง กรุงเทพฯ	3 ห้องชุด	438.05 ตารางเมตร			13.56	2 เม.ย. 47	0.054	
3. ที่ดินเปล่า	ตำบลทับไทร อำเภอบึงนาราง จังหวัดจันทบุรี	1 แปลง	2	-	96.7	2.24	18 มี.ค. 47	2.24	
4. ที่ดินเปล่า	ทล. 108 กม. 77 ตำบลแม่สอย อำเภोजอมทอง จังหวัดเชียงใหม่	3 แปลง	6	-	60	0.74	1 มี.ย. 47	0.74	
5. ที่ดินเปล่า	บริเวณนอกโครงการธานีดี ถนนบางนา-ตราด ตำบลบางโฉลง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ	4 แปลง	12	-	-	36.0	2 เม.ย. 47	25.34	

#### 4.1.2.5 สัญญาเช่าระยะยาว

บริษัทผู้เช่า	ทรัพย์สินที่เช่าระยะยาว		คู่สัญญาผู้ให้เช่า	ระยะเวลาการเช่า
	ชื่อโครงการ/ชื่อทรัพย์สิน	รายละเอียดของทรัพย์สิน		
บริษัทฯ	อาคารเดอะรอยัลเพลส 1	อาคารพักอาศัย 30 ชั้น และที่ดินขนาดประมาณ 3-1-27 ไร่	สำนักงานพระคลังข้างที่	1 ก.ค. 40 - 30 มิ.ย. 70
	อาคารเดอะรอยัลเพลส 2	อาคารพักอาศัย 26 ชั้น และที่ดินขนาดประมาณ 3-1-72 ไร่	สำนักงานพระคลังข้างที่	1 ธ.ค. 40 - 30 พ.ย. 70
	อาคารเดอะแกรนด์	อาคารพักอาศัย 25 ชั้น และที่ดินขนาดประมาณ 2 ไร่	สำนักงานพระคลังข้างที่	1 ธ.ค. 40 - 30 พ.ย. 70
บจ. เมืองทอง แอสเซ็ทส์	โรงแรมยู เชียงใหม่	อาคารโรงแรมและที่ดินขนาด 1-1-38 ไร่	นางสาวจารุณี มณีกุล	1 ก.พ. 50 - 31 ม.ค. 71

## 4.2 ทรัพย์สินที่ไม่มีตัวตนที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 ทรัพย์สินที่ไม่มีตัวตนที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย สามารถแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ (1) สัญญาสัมปทาน (2) เครื่องหมายการค้าและเครื่องหมายบริการ และ (3) โปรแกรมคอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์ ดังนี้


### 4.2.1 สัญญาสัมปทาน






บีทีเอสซีได้ลงนามในสัญญาสัมปทานกับกทม. เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2535 ซึ่งมีการแก้ไขเพิ่มเติม 2 ครั้ง ภายใต้สัญญาสัมปทาน บีทีเอสซีมีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการดำเนินงาน และมีสิทธิรับรายได้จากการจัดเก็บค่าโดยสารจากผู้เข้าใช้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก รวมทั้งรายได้จากการให้เช่าพื้นที่โฆษณา รายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องภายในสถานี และธุรกรรมทางพาณิชย์ในรูปแบบอื่นเป็นระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเริ่มเปิดดำเนินการในเชิงพาณิชย์ (5 ธันวาคม 2542) ทั้งนี้ แม้ว่าเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 บีทีเอสซีและกองทุน BTS GIF ได้เข้าทำสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิเรียบร้อยแล้ว แต่สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิดังกล่าว เป็นแต่การที่บีทีเอสซีขายและโอนสิทธิในรายได้ค่าโดยสารสุทธิทั้งหมดที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักให้แก่กองทุน BTS GIF โดยบีทีเอสซีไม่ได้ขายหรือโอนสิทธิในรายได้จากการให้เช่าพื้นที่โฆษณา รายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องภายในสถานี และธุรกรรมทางพาณิชย์ในรูปแบบอื่น ตามสัญญาสัมปทาน ให้แก่กองทุน BTS GIF แต่อย่างใด

โปรดพิจารณารายละเอียดของสัญญาสัมปทาน และสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิใน หัวข้อ 6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

### 4.2.2 เครื่องหมายการค้าและเครื่องหมายบริการ

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเครื่องหมายการค้าและเครื่องหมายบริการที่สำคัญต่อการประกอบธุรกิจซึ่งได้จดทะเบียนในประเทศไทย ดังนี้

ลำดับ	รูปแบบเครื่องหมายการค้า/ เครื่องหมายบริการ	ชื่อ เจ้าของ	ประเภทสินค้า/บริการ	ระยะเวลาคุ้มครอง
1.	เครื่องหมายบริการ / เครื่องหมายการค้า 	บีทีเอสซี	การขนส่ง (โดยรถไฟฟ้า) การขนส่งผู้โดยสาร การขนส่งทางรถ การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการ เดินทาง การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่ง การรับ ขนส่ง การให้เช่าพื้นที่โฆษณา การให้เช่าวัสดุ โฆษณา การโฆษณา สินค้าที่ระลึกหรือส่งเสริม การขายประเภทต่างๆ เช่น ตัว พวงกุญแจ ตุ๊กตา นาฬิกา เสื้อ เนคไท หมวก ดินสอ ปากกา แก้วน้ำ	ตั้งแต่ปี 2542 - 2562
2.	เครื่องหมายบริการ / เครื่องหมายการค้า หุ่นตัวในอิริยาบถต่างๆ : หุ่นตัว พนมมือ หุ่นตัวแบมือ 2 ข้าง หุ่นตัวหลบตาชาวพนมมือ หุ่นตัวแบมือขวา หุ่นตัวชวนแะ	บีทีเอสซี	การขนส่ง (โดยรถไฟฟ้า) การขนส่งผู้โดยสาร การขนส่งทางรถ การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการ เดินทาง การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่ง การรับ ขนส่ง การให้เช่าพื้นที่โฆษณา การให้เช่าวัสดุ โฆษณา การโฆษณา การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการ ท่องเที่ยว การให้ข้อมูลข่าวสารในเรื่องที่ได้รับ	ตั้งแต่ปี 2543 - 2563

			<p>ความสนใจทั่ว ๆ ไป ผ่านทางเว็บไซต์ บริการตรวจสอบและรับรองคุณภาพของสินค้าและบริการแก่บุคคลอื่น จัดการขายสินค้า การจัดการขายอาหารและเครื่องดื่ม สินค้าที่ระลึกหรือส่งเสริมการขายประเภทต่าง ๆ เช่น ตัวพวงกุญแจ ตุ๊กตา นาฬิกา เสื้อ เนคไท หมวก ดินสอ ปากกา สติกเกอร์ แก้วน้ำ ชุดถ้วยกาแฟ</p>	
3.	<p>เครื่องหมายบริการ</p> 	บีทีเอส แลนด์	<p>การจัดการอสังหาริมทรัพย์ ตัวแทนธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ บริการสินเชื่อเพื่อการเช่าซื้อ ประเมินราคาอสังหาริมทรัพย์ พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ ซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ งานวิศวกรรม งานสถาปัตยกรรม ออกแบบตกแต่งภายใน โรงแรม ภัตตาคาร</p>	ตั้งแต่ปี 2553 - 2563
4.	<p>เครื่องหมายบริการ / เครื่องหมายการค้า</p> 	บีเอสเอส	<p>ให้บริการบัตรเครดิตและบัตรเครดิตทางการเงิน บริการทางการเงินเกี่ยวกับเครดิต บริการรวบรวมข้อมูลการใช้จ่ายผ่านบัตร บริการให้ข้อมูลการใช้จ่ายผ่านบัตร บริการหักบัญชี บริการส่งเสริมการขาย บริการจัดการธุรกิจด้านการจัดจำหน่ายบัตรใช้ชำระสินค้า/บริการ การจัดการค่าปลีก บริการเข้าถึงฐานข้อมูล บริการโปรแกรมข้อมูลสำเร็จรูปบนบัตร บริการการควบคุมระบบการเข้าออกของบุคคลด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ สินค้าที่ระลึกหรือส่งเสริมการขายประเภทต่าง ๆ เช่น พวงกุญแจ เสื้อ หมวก แอปพลิเคชันมือถือ</p>	ตั้งแต่ปี 2554 - 2564
	<p>เครื่องหมายบริการ / เครื่องหมายการค้า</p> 			
5.	<p>เครื่องหมายบริการ / เครื่องหมายการค้า</p> 	แครอท รีวอร์ดส	<p>บริการส่งเสริมการขาย บริการลูกค้าสมาชิกสัมพันธ์ บริการให้ข้อมูลทางการค้าเกี่ยวกับการสะสมและให้คะแนนสะสมสำหรับสมาชิก ทางการค้า บริการทางการค้าโดยการตรวจสอบคะแนนสะสม และแลกคูปองส่วนลดให้แก่สมาชิก</p>	ตั้งแต่ปี 2554 - 2564

			<p>ทางการค้า เครื่องออกคู่มืออัตโนมัติ ซอฟต์แวร์คอมพิวเตอร์ บัตรสมาร์ทการ์ด แผ่นซีดี แผ่นดีวีดี แฟลชไดรฟ์ สื่อสิ่งพิมพ์อิเล็กทรอนิกส์ สินค้าที่ระลึกหรือส่งเสริมการขายประเภทต่าง ๆ เช่น พวงกุญแจ เสื้อ หมวก แอบรัดข้อมือ สายคล้องปากกา ดินสอ แฟ้มเอกสาร สิ่งพิมพ์ สมุด ป้ายติดกระจกทำด้วยกระดาษ สายคล้องคอพร้อมกับป้ายชื่อ โทรศัพท์มือถือ ชอว์และหน้ากากใส่โทรศัพท์มือถือ กล้องใส่ซีดี กระเป๋าใส่ของ ร่ม นาฬิกา สร้อยข้อมือ สร้อยคอ จี๊ประดับ</p>	
--	--	--	---	--

หมายเหตุ:

เครื่องหมายบริการและเครื่องหมายการค้ามีอายุ 10 ปี นับตั้งแต่วันที่ได้จดทะเบียนต่อกรมทรัพย์สินทางปัญญา กระทรวงพาณิชย์ ทั้งนี้ เมื่อสิ้นสุดอายุเครื่องหมายการค้า / เครื่องหมายบริการ เจ้าของเครื่องหมายบริการ / เครื่องหมายการค้า สามารถต่ออายุได้ครั้งละ 10 ปี โดยยื่นคำขอต่ออายุภายใน 90 วันก่อนวันสิ้นอายุต่อกรมทรัพย์สินทางปัญญา

#### 4.2.3 โปรแกรมคอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีโปรแกรมคอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์ ดังนี้

รายการ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
โปรแกรมคอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์	เป็นเจ้าของ	94.57	ไม่มี

หมายเหตุ:

โปรแกรมคอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์ ได้แก่ โปรแกรมคอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน ธุรกิจสื่อโฆษณา ซอฟต์แวร์ระบบบัญชี และซอฟต์แวร์สำนักงาน เป็นต้น

#### 4.3 นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

##### 4.3.1 นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อย

บริษัทฯ มีนโยบายลงทุนในกิจการที่สอดคล้องหรือสนับสนุนธุรกิจหลักของแต่ละสายธุรกิจ โดยใช้บริษัทย่อยเป็นตัวกำหนดตำแหน่งทางการตลาดและความชัดเจนของแต่ละสายธุรกิจ และเพิ่มประสิทธิภาพในการประกอบธุรกิจและความคล่องตัวในการเติบโตในแต่ละสายธุรกิจ โดยเฉพาะการลงทุนในกิจการที่สามารถเอื้อประโยชน์ให้กับธุรกิจอื่น ๆ ที่อยู่ในกลุ่มบริษัทด้วยกันได้

##### 4.3.2 นโยบายการลงทุนในบริษัทร่วม

บริษัทฯ มีนโยบายร่วมลงทุนกับบริษัทที่มีความชำนาญเฉพาะด้านเพื่อเสริมธุรกิจหลักของกลุ่มบริษัท โดยจะร่วมลงทุนไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 เว้นแต่ในกรณีมีเหตุอันสมควรหรือเหมาะสมที่จะร่วมลงทุนในสัดส่วนที่ต่ำกว่าร้อยละ 25

#### 4.4 สรุปสาระสำคัญของสัญญาที่มีนัยสำคัญต่อการประกอบธุรกิจ

โปรดพิจารณาสัญญาที่มีนัยสำคัญต่อการประกอบธุรกิจใน หัวข้อ 6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น



## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 บริษัทฯ และ/หรือ บริษัทย่อย มีข้อพิพาททางกฎหมาย ซึ่งเป็นคดีหรือข้อพิพาทที่ยังไม่สิ้นสุด ซึ่งเป็นคดีที่อาจมีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยอย่างมีนัยสำคัญ หรือเป็นคดีที่มีได้เกิดจากการประกอบธุรกิจโดยปกติของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย ดังนี้

1. คดีของศาลแพ่ง ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) เป็นโจทก์ ในฐานะผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ ฟ้องบริษัทฯ เป็นจำเลยที่ 1 ในฐานะผู้ออกหุ้นกู้ชนิดมีหลักประกัน และบริษัทย่อย 2 แห่ง ได้แก่ บริษัท ยงสุ จำกัด และบริษัท ดีเนล จำกัด เป็นจำเลยที่ 2 และที่ 3 ในฐานะผู้จำนองสินทรัพย์ค้ำประกันการออกหุ้นกู้ชนิดมีหลักประกันของบริษัทฯ ดังกล่าว (ซึ่งทรัพย์สินจำนองดังกล่าวได้แก่โฉนดที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างของบริษัทย่อย 2 แห่ง) โดยโจทก์ฟ้องร้องให้จำเลยทั้ง 3 ชำระหนี้หุ้นกู้พร้อมดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องเป็นจำนวนเงินรวมประมาณ 4,251 ล้านบาท ซึ่งศาลชั้นต้นมีคำสั่งจำหน่ายคดีในส่วนของบริษัทฯ ไว้เพื่อรอผลการพิจารณาคดีพื้นฟูกิจการของบริษัทฯ สำหรับบริษัทย่อยทั้ง 2 แห่ง ศาลชั้นต้นมีคำพิพากษาในปี 2545 ให้บริษัทย่อยทั้ง 2 แห่งชำระหนี้ค่าหุ้นกู้ให้แก่โจทก์ตามคำฟ้อง หากไม่ชำระจะยึดทรัพย์สินจำนองของบริษัทย่อยทั้ง 2 แห่งออกขายทอดตลาด ซึ่งบริษัทย่อยทั้ง 2 แห่งได้อุทธรณ์คำพิพากษาศาลชั้นต้น แต่ศาลอุทธรณ์ได้พิพากษายืนตามศาลชั้นต้นในปี 2549

ต่อมา เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2549 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ และในปี 2552 บริษัทฯ ได้ปฏิบัติชำระหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการโดยได้ประมูลขายทรัพย์สินหลักประกันตามแผนฟื้นฟูกิจการ (ซึ่งรวมถึงทรัพย์สินจำนองของบริษัทย่อยทั้ง 2 แห่ง) เพื่อชำระหนี้แก่เจ้าหนี้ (ซึ่งรวมถึงเจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้) และได้มีการเริ่มชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ดังกล่าวแล้วในปี 2555 ดังนั้น โจทก์จึงไม่ได้บังคับคดีตามคำพิพากษาศาลอุทธรณ์กับบริษัทย่อยทั้ง 2 แห่ง

2. คดีของศาลแพ่ง บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด เป็นโจทก์ที่ 1 ในฐานะผู้ถูกละเมิด บริษัท ทิพย์ประกันภัย จำกัด (มหาชน) และบริษัท สามัคคีประกันภัย จำกัด (มหาชน) เป็นโจทก์ที่ 2 และ ที่ 3 ในฐานะผู้รับประกันภัยของโจทก์ที่ 1 ซึ่งรับช่วงสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายบางส่วน ฟ้องบีทีเอสซี เป็นจำเลยที่ 2 ในฐานะผู้ว่าจ้างร่วมกับบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) เป็นจำเลยที่ 1 ในฐานะผู้รับจ้าง และบริษัท ไทยมารูเคน จำกัด เป็นจำเลยที่ 3 ในฐานะผู้รับจ้างช่วง เรียกค่าเสียหายประมาณ 108 ล้านบาท เนื่องจากท่อขนส่งน้ำมันซึ่งอยู่ใต้พื้นดินของบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ได้รับความเสียหายจากการที่บริษัท ไทยมารูเคน จำกัด ตอกซีทไพล์ลงไปในดินเพื่อทำการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าวัดบีทีเอสซี โดยศาลแพ่งไม่รับฟ้องในส่วนที่ฟ้องร้องบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) เนื่องจากอยู่ในระหว่างการฟื้นฟูกิจการ และในระหว่างการพิจารณา ศาลแพ่งมีคำสั่งจำหน่ายคดีของบีทีเอสซีเพื่อรอผลการพิจารณาคดีพื้นฟูกิจการของบีทีเอสซี ต่อมาในปี 2549 ศาลแพ่งได้มีคำพิพากษาให้บริษัท ไทยมารูเคน จำกัด (จำเลยที่ 3) ชำระหนี้ให้แก่โจทก์ที่ 1, 2 และ 3 รวมเป็นเงินประมาณ 59 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ย ซึ่งจำเลยที่ 3 ได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลอุทธรณ์ และในปี 2555 ศาลอุทธรณ์กลับคำพิพากษาของศาลชั้นต้น ให้ยกฟ้องโจทก์ทั้ง 3 ต่อมาโจทก์ทั้ง 3 ได้ยื่นฎีกาต่อศาลฎีกา โดยเมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2556 ศาลฎีกามีคำสั่งรับฎีกา ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา

นอกจากนี้ โจทก์ทั้ง 3 ได้นำหนี้ในมูลคดีนี้ไปยื่นขอรับชำระหนี้ในคดีพื้นฟูกิจการของบีทีเอสซี ซึ่งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ได้ยกคำขอรับชำระหนี้ของโจทก์ทั้ง 3 เนื่องจากเห็นว่าบีทีเอสซีมิใช่ผู้กระทำละเมิดต่อโจทก์ทั้ง 3 โดยโจทก์ทั้ง 3 ได้โต้แย้งคำสั่งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ต่อศาลล้มละลายกลาง ศาลล้มละลายกลางมีคำพิพากษายกคำร้อง โจทก์ทั้ง 3 ได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลฎีกา ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา

3. คดีของศาลปกครองกลาง นายสุรธรรม มงคลสวัสดิ์ เป็นผู้ฟ้องคดีที่ 1 นางสาวเสาวลักษณ์ ทองก๊วย เป็นผู้ฟ้องคดีที่ 2 และนายพิเชษฐ รัตตะบุตร เป็นผู้ฟ้องคดีที่ 3 ยื่นฟ้องกรุงเทพมหานครเป็นผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครเป็นผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2 และบีทีเอสซีเป็นผู้ถูกฟ้องคดีที่ 3 ในมูลความผิดตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 และพระราชบัญญัติการฟื้นฟูสมรรถภาพคนพิการ พ.ศ. 2534 และกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับการจัดให้มีลิฟต์และอุปกรณ์ที่อำนวยความสะดวกแก่คนพิการ โดยคดีนี้ผู้ฟ้องคดีทั้งสามเป็นคนพิการ ได้ฟ้องขอให้ผู้ถูกฟ้องคดีจัดทำลิฟต์และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกแก่คนพิการที่สถานีรถไฟฟ้า พร้อมทั้งจัดทำสิ่งอำนวยความสะดวกบนรถไฟฟ้า เพื่อให้เป็นไปตามกฎกระทรวงออกตามความในพระราชบัญญัติการฟื้นฟูสมรรถภาพคนพิการ พ.ศ. 2534 ซึ่งในปี 2552 ศาลปกครองกลางได้พิพากษายกฟ้อง โดยเห็นว่าขณะทำสัญญาสัมปทานยังไม่มีประกาศกฎกระทรวงกำหนดให้ผู้ถูกฟ้องคดีต้องดำเนินการจัดสร้างลิฟต์และสิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนพิการ ผู้ฟ้องคดีทั้ง 3 ได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งต่อศาลปกครองสูงสุด โดยเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2556 ตุลาการผู้แถลงคดีได้มีความเห็นให้มีคำพิพากษายืนตามคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง คือ พิพากษายกฟ้อง โดยเห็นว่าผู้ถูกฟ้องคดีทั้ง 3 ไม่ได้ละเลยต่อหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติ ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

4. คดีในศาลล้มละลายกลาง (คดีสาขาของคดีฟื้นฟูกิจการ) กทม. ยื่นคำขอรับชำระหนี้ในคดีฟื้นฟูกิจการของบีทีเอสซีต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ เป็นจำนวนประมาณ 306.5 ล้านบาท แบ่งเป็นมูลหนี้ลำดับที่ 1 – 3 มูลหนี้ค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินตั้งแต่ปี 2543 จนถึงปี 2545 โดยมีข้อโต้แย้งภายใต้สัญญาสัมปทานในเรื่องภาระภาษีโรงเรือนและที่ดินของพื้นที่ในเชิงพาณิชย์ มูลหนี้ลำดับที่ 4 ค่าธรรมเนียมการออกหนังสือค้ำประกัน เนื่องจากกทม.จะต้องวางหลักประกันให้กับกระทรวงการคลังเป็นหนังสือค้ำประกันความเสียหายในการก่อสร้างอาคาร ซึ่งมีค่าธรรมเนียมการออกหนังสือค้ำประกันดังกล่าวกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และมูลหนี้ลำดับที่ 5 ค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุ ค่าตอบแทนการใช้ที่ดินระหว่างก่อสร้างและค่าเช่าอาคาร

เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์มีคำสั่งอนุญาตให้ กทม. ได้รับชำระหนี้ในการฟื้นฟูกิจการในมูลหนี้ลำดับที่ 5 ค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุ เป็นเงินประมาณ 8.3 ล้านบาท และมูลหนี้ลำดับที่ 4 ค่าธรรมเนียมหนังสือค้ำประกัน เป็นเงินประมาณ 12.3 ล้านบาท โดยมีเงื่อนไขว่า กทม. จะได้รับชำระค่าธรรมเนียมหนังสือค้ำประกันจากบีทีเอสซีเมื่อ กทม. ได้ชำระค่าธรรมเนียมให้แก่ธนาคารกรุงไทยจำกัด (มหาชน) เท่าที่จ่ายไปจริงแต่ไม่เกินวงเงินค้ำประกัน และยกคำร้องในส่วนมูลหนี้ในลำดับที่ 1-3 ค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินจำนวนประมาณ 72.4 ล้านบาท เนื่องจากกทม.ไม่สามารถแสดงให้เห็นได้อย่างชัดเจนถึงการคิดคำนวณค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินที่เกิดขึ้นได้ ประกอบกับบีทีเอสซีได้ชำระค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินในส่วนที่ต้องรับผิดชอบแก่ กทม. แล้ว และมูลหนี้ลำดับที่ 5 หนี้ค่าเช่าอาคารจำนวนประมาณ 201.4 ล้านบาท เนื่องจากไม่ปรากฏข้อเท็จจริงว่า กทม. ได้รับความเสียหายในค่าเช่าอาคารตามที่กล่าวอ้างต่อมา กทม. ได้ยื่นคำร้องโต้แย้งคำสั่งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ดังกล่าวต่อศาลล้มละลาย และบีทีเอสซีได้ยื่นคำร้องขอคัดค้านคำโต้แย้งของ กทม. ต่อมาในปี 2554 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกคำร้องของ กทม. ซึ่งเท่ากับให้ยืนตามคำสั่งของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ โดยกทม. ได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งศาลล้มละลายกลาง ซึ่งศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งรับอุทธรณ์เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2554 ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกาแผนกคดีล้มละลาย

## 6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

### 6.1 ข้อมูลทั่วไป

ชื่อบริษัท	บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) (เดิมชื่อ บริษัท ธนายง จำกัด (มหาชน))
ชื่อภาษาอังกฤษ	BTS Group Holdings Public Company Limited (formerly known as Tanayong Public Company Limited)
ชื่อย่อหลักทรัพย์	BTS
ประเภทธุรกิจ	1. ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน 2. ธุรกิจสื่อโฆษณา 3. ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ 4. ธุรกิจบริการ
เลขทะเบียนบริษัท	0107536000421
ทุนจดทะเบียน	63,652,544,720 บาท
ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว	47,656,922,100 บาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557
จำนวนหุ้นที่ออกจำหน่ายแล้ว	หุ้นสามัญจำนวน 11,914,230,525 หุ้น ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557
มูลค่าหุ้นที่ตราไว้	หุ้นละ 4 บาท
หลักทรัพย์อื่น	1. ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W3 จำนวน 3,944,626,464 หน่วย ซึ่งออกและจัดสรรให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ตามสัดส่วนการถือหุ้น (Rights Offering) และเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนกับตลาดหลักทรัพย์ ภายใต้ชื่อย่อหลักทรัพย์ "BTS-W3" 2. ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA จำนวน 100,000,000 หน่วย ซึ่งออกให้กับพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ซึ่งไม่ได้เป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนกับตลาดหลักทรัพย์ (ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA มีจำนวนคงเหลือ 69,144,900 หน่วย) 3. ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB จำนวน 16,000,000 หน่วย ซึ่งออกให้กับพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ซึ่งไม่ได้เป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนกับตลาดหลักทรัพย์
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	ชั้น 14 -15 ทีเอสทีทาวเวอร์ 21 ซอยเฉยพ่วง ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
ที่ตั้งสำนักงานสาขา	สาขาที่ 1: 2-2/399 ซอยมหาดเล็กหลวง 1 ถนนราชดำริ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330 สาขาที่ 2: 6-6/429 ซอยมหาดเล็กหลวง 2 ถนนราชดำริ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330 สาขาที่ 3: 2-2/399 ซอยมหาดเล็กหลวง 2 ถนนราชดำริ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330 สาขาที่ 4: 100-100/1 หมู่ที่ 4 ถนนบางนา-ตราด กม.14 ตำบลบางโฉลง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ 10540

โทรศัพท์	+66 (0) 2273 8511-5, +66 (0) 2273 8611-5
โทรสาร	+66 (0) 2273 8610, +66 (0) 2273 8616
Home Page	<a href="http://www.btsgroup.co.th">www.btsgroup.co.th</a>
สำนักเลขานุการบริษัท	โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8611-5 ต่อ 1525, 1531 โทรสาร: +66 (0) 2273 8610 E-mail: <a href="mailto:CompanySecretary@btsgroup.co.th">CompanySecretary@btsgroup.co.th</a>
ฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์	โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8631, +66 (0) 2273 8623, +66 (0) 2273 8637 โทรสาร: +66 (0) 2273 8610 E-mail: <a href="mailto:ir@btsgroup.co.th">ir@btsgroup.co.th</a>
ฝ่ายสื่อสารองค์กร	โทรศัพท์: +66 (0) 2617 7300 ต่อ 1832 โทรสาร: +66 (0) 2617 7135 E-mail: <a href="mailto:corpcomm@btsgroup.co.th">corpcomm@btsgroup.co.th</a>
สำนักตรวจสอบภายใน	โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8611-5 ต่อ 1553 โทรสาร: +66 (0) 2273 8616 E-mail: <a href="mailto:InternalAudit@btsgroup.co.th">InternalAudit@btsgroup.co.th</a>
นายทะเบียนหลักทรัพย์ (หุ้นและใบสำคัญ แสดงสิทธิ)	บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด 62 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 โทรศัพท์: +66 (0) 2229 2800 : TSD Call center: +66 (0) 2229 2888 โทรสาร: +66 (0) 2359 1259 E-mail: <a href="mailto:TSDCallCenter@set.or.th">TSDCallCenter@set.or.th</a> Website: <a href="http://www.tsd.co.th">http://www.tsd.co.th</a>
ผู้สอบบัญชี	บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด (เดิมชื่อ บริษัท สำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง จำกัด) ชั้น 33 อาคารเลอครีดา 193/136-137 ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 โทรศัพท์: +66 (0) 2264 0777 โทรสาร: +66 (0) 2264 0789-90 นางสาวศิริภรณ์ เอื้ออนันต์กุล ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 3844
ที่ปรึกษากฎหมาย	บริษัท วีระวงศ์, ชินวัฒน์ และเฟื่องพนอ จำกัด ชั้น 22 อาคารเมอร์คิวรี่ ทาวเวอร์ 540 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์: +66 (0) 2264 8000 โทรสาร: +66 (0) 2657 2222  บริษัท สำนักงานกฎหมาย แคปปิตอล จำกัด 44 อาคารสมุทไพล์ ชั้น 18 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 โทรศัพท์: +66 (0) 2633 9088 โทรสาร: +66 (0) 2633 9089

## ข้อมูลบริษัทย่อยและบริษัทร่วม ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นที่จำหน่าย ได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
<b>1. ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน</b>						
บมจ. ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ	ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน	1000 อาคารบีทีเอส ถ. พหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2617 7300 โทรสาร: +66 (0) 2617 7133	4,016,783,413.25	16,067,133,653 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 0.25 บาท)	หุ้นสามัญ	97.46
กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบ ขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกโรท (BTSGIF) ซึ่งบริหารจัดการ กองทุนโดยบริษัทหลักทรัพย์ จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด และมีธนาคารสแตนดาร์ด ชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ดูแลผลประโยชน์	ธุรกิจลงทุนในรายได้ค่าโดยสารสุทธิ ของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน กรุงเทพสายหลัก (รถไฟฟ้าบีทีเอส) ภายใต้สัญญาสัมปทานซึ่งครอบคลุม ระยะทางรวม 23.5 กิโลเมตร	175 อาคารสารคดีทาวเวอร์ ชั้น 7, 21 และ 26 ถ.สาทรใต้ แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120 โทรศัพท์: +66 (0) 2674 6488 กด 8 โทรสาร: +66 (0) 2679 5955	62,510,400,000	5,788,000,000 หน่วย (มูลค่าที่ตราไว้ หน่วยละ 10.80 บาท)	หน่วยลงทุน	33.33
<b>2. ธุรกิจสื่อโฆษณา</b>						
บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย (เดิมชื่อ บจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย และจดทะเบียนแปรสภาพ เป็นบริษัทมหาชนจำกัด และ เปลี่ยนชื่อเป็น บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2555)	ธุรกิจให้บริการเครือข่ายสื่อโฆษณาใน ระบบขนส่งมวลชน (ระบบรถไฟฟ้า บีทีเอส) สื่อโฆษณาในโมเดิร์นเทรด (Tesco Lotus และ Big C) และสื่อโฆษณา ในอาคารสำนักงานและอื่น ๆ	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ชั้น 9 ถ. วิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8884 โทรสาร: +66 (0) 2273 8883	343,197,362.50	3,431,973,625 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 0.10 บาท)	หุ้นสามัญ	61.84 (หุ้นร้อยละ 51 ถือโดย บมจ. ระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพ และหุ้นร้อยละ 10.84 ถือโดยบริษัทฯ)

หมายเหตุ: เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2557 สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ใน บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 10.84 เป็นร้อยละ 13.65 ส่งผลให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ใน บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย ทั้งทางตรงและทางอ้อม เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 64.65

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นที่จำหน่าย ได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. วีจีไอ แอตเวอร์ไทซ์ มีเดีย	ธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณาใน Tesco Lotus	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ชั้น 9 ถ. วิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8884 โทรสาร: +66 (0) 2273 8883	10,000,000	100,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือหุ้นโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)
บจ. 999 มีเดีย	ธุรกิจให้บริการสื่อวิทยุ ณ จุดขาย ในโมเดิร์นเทรด	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ชั้น 9 ถ. วิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8884 โทรสาร: +66 (0) 2273 8883	7,500,000	750,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 10 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือหุ้นโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)
บจ. 888 มีเดีย (เดิมชื่อ บจ. วี จี ไอ พรอพเพอร์ตี้ และได้เปลี่ยนชื่อบริษัทเมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2552)	ธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณาในพื้นที่ Non-Sales Floor ใน Big C	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ชั้น 9 ถ. วิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8884 โทรสาร: +66 (0) 2273 8883	20,000,000	2,000,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 10 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือหุ้นโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)
บจ. พอยท์ ออฟ วิว (พีโอวี) มีเดีย กรุ๊ป	ธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณาในอาคาร สำนักงาน	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ชั้น 9 ถ. วิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8884 โทรสาร: +66 (0) 2273 8883	40,000,000	4,000,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 10 บาท)	หุ้นสามัญ และ หุ้นบุริมสิทธิ	100.00 (ถือหุ้นโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)



นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นที่จำหน่าย ได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
วี จี ไอ แอดเวอร์ไทซิง ไชน่า คอมพานี ลิมิเต็ด (VGI Advertising China Co., Ltd.)	ธุรกิจให้บริการรับโฆษณาสินค้าจาก สาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อโฆษณา ในประเทศไทย	Room 43A13, 4 <sup>th</sup> Floor, Building B, No. 666 Beijing East Road, Huangpu, Shanghai, China โทรศัพท์: +86 2152401333 โทรสาร: +86 2152400910	USD 2,000,000	2,000,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ USD 1)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือหุ้นโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)
บจ. ไมดาส โกลบอล มีเดีย (เดิมชื่อ บจ. วี จี ไอ มัลติเทค อินเตอร์เนชันแนล และได้เปลี่ยน ชื่อบริษัทเมื่อวันที่ 4 เมษายน 2557)	ธุรกิจให้บริการด้านการขาย การตลาด และการจัดการพื้นที่สื่อโฆษณา	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ชั้น 9 ถ. วิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8884 โทรสาร: +66 (0) 2273 8883	150,000,000	15,000,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 10 บาท)	หุ้นสามัญ	30.00 (ถือหุ้นโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)

หมายเหตุ: เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2557 บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย ได้เข้าซื้อหุ้นใน บมจ. มาสเตอร์ แอด จากกลุ่มผู้ถือหุ้นเดิม จำนวน 73,500,000 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 24.43 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดที่  
จำหน่ายแล้วของ บมจ. มาสเตอร์ แอด

บมจ. มาสเตอร์ แอด	ให้บริการและรับจ้างผลิตสื่อโฆษณา ภายนอกที่อยู่อาศัย	ชั้น 4-6, 1 ซอยลาดพร้าว 19 ถนนลาดพร้าว แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2938 3388 โทรสาร: +66 (0) 2938 3489	300,896,950	300,896,950 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 1 บาท)	หุ้นสามัญ	24.43 (ถือหุ้นโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)
-------------------	--	--	-------------	---	-----------	--

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นที่จำหน่าย ได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
<b>3. ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์</b>						
บจ. บีทีเอส แอสเสทส์ (เดิมชื่อ บจ. ยูนิโฮลดิ้ง และได้เปลี่ยนชื่อบริษัท เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2553)	ถือครองที่ดิน โรงแรม และพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	21 ซอยเจษฎา ถ. วิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8516	800,000,000	8,000,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00
บจ. ปราณศิริ แอสเซทส์ (เดิมชื่อ บจ. เมืองทองเลคไซด์ เรสเทอรัร่ง และได้เปลี่ยนชื่อบริษัท เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2553)	ถือครองที่ดิน และพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	21 ซอยเจษฎา ถ. วิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8516	311,000,000	3,110,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00
บจ. บีทีเอส แลนด์	พัฒนาแบรนด์สำหรับธุรกิจ อสังหาริมทรัพย์และบริการ และลงทุนในหลักทรัพย์	21 ซอยเจษฎา ถ. วิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8516	10,000,000	100,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00
บจ. สยาม เพจจิง แอนด์ คอมมิวนิเคชั่น	ถือครองที่ดิน และพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	21 ซอยเจษฎา ถ. วิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8516	5,000,000	50,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นที่จำหน่าย ได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. ก้ามกุ้ง พร็อพเพอร์ตี้	ถือครองที่ดิน และพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	21 ซอยเจษฎา ถ. วิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8516	375,000,000	3,750,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00
บจ. ดีเนล	อาคารสำนักงานให้เช่า	21 ซอยเจษฎา ถ. วิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8833 โทรสาร: +66 (0) 2273 8131	50,000,000	500,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00
บจ. เมืองทอง แอสเซทส์ (เดิมชื่อ บจ. เมืองทองพาร์ทเมนท์ และได้เปลี่ยนชื่อบริษัทเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2551)	โรงแรม	21 ซอยเจษฎา ถ. วิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8516	125,000,000	1,250,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00
บจ. ธนาฯ ฟู้ด แอนด์ เบเวอเรจ	ถือครองที่ดิน และพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	100-100/1 หมู่ 4 ถ. บางนา-ตราด กม.14 ต. บางโกลน อ. บางพลี จ. สมุทรปราการ 10540 โทรศัพท์: +66 (0) 2336 1938-9 โทรสาร: +66 (0) 2336 1985	1,000,000	10,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นที่จำหน่าย ได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. ธนาคาร พร็อพเพอร์ตี้ แม่เนจเม้นท์	บริหารอาคาร	100-100/1 หมู่ 4 ถ. บางนา-ตราด กม.14 ต. บางโหลง อ. บางพลี จ. สมุทรปราการ 10540 โทรศัพท์: +66 (0) 2336 1938-9 โทรสาร: +66 (0) 2336 1985	1,000,000	10,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00
บจ. ยงสุ	หยุดประกอบกิจการ	21 ซอยเจษฎา ถ. วิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8516	234,000,000	2,340,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00
บจ. ธนาซีดี กอล์ฟ แอนด์ สปอร์ต คลับ (เดิมชื่อ บจ. ธนาซีดี กอล์ฟ แอนด์ คันทรี่ คลับ และได้เปลี่ยน ชื่อบริษัทเมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2553)	บริหารและดำเนินการสนามกอล์ฟ และกีฬา	100-100/1 หมู่ 4 ถ. บางนา-ตราด กม.14 ต. บางโหลง อ. บางพลี จ. สมุทรปราการ 10540 โทรศัพท์: +66 (0) 2336 1968-75 โทรสาร: +66 (0) 2336 1980	20,000,000	200,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00
บจ. มรรค	ถือครองที่ดิน และพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	21 ซอยเจษฎา ถ. วิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8516	240,000,000	2,400,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	87.50

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นที่จำหน่าย ได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. นูโว โลว์ เอเจนซี	ถือครองที่ดิน และพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	21 ซอยเฉยพวง ถ. วิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8516	2,001,000,000	20,010,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	80.00

หมายเหตุ: เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้เข้าซื้อหุ้นจำนวน 4,002,000 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 20 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของ บจ. นูโว โลว์ เอเจนซี จากแปซิฟิก ฮาร์เบอร์ แอ็ดไวเซอร์ส ฟิทอี. ลิมิเต็ด ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ใน บจ. นูโว โลว์ เอเจนซี เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 80 เป็นร้อยละ 100

บจ. เบย์วอเตอร์	ถือครองที่ดิน และพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	19/72 หมู่บ้านชวนชื่นโมดัส เซนโทร หมู่ที่ 2 ตำบลคลองเกลือ อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี 11120	10,000,000	100,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	50.00
-----------------	--	---	------------	---	-----------	-------

หมายเหตุ: บจ. สำเภาเพชร (ทุนชำระแล้ว 1,000,000 บาท) เป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 100 เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2555 บริษัทฯ ในฐานะเจ้าหนี้ได้ยื่นฟ้อง บจ. สำเภาเพชร ในฐานะลูกหนี้ ในมูลหนี้ กู้ยืมเงินต่อศาลล้มละลายกลาง ต่อมาเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2555 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์เด็ดขาด บจ. สำเภาเพชร โดยบริษัทฯ ได้ตัดจำหน่ายหนี้สูญทางบัญชีและเงินลงทุนใน บจ. สำเภาเพชร ตั้งแต่วัดไตรมาสที่ 1 ของปี 2556/57 (งวดสิ้นสุด 30 มิถุนายน 2556) ต่อมา ในวันที่ 14 ตุลาคม 2556 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำพิพากษาให้ บจ. สำเภาเพชร ล้มละลาย ปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์เกี่ยวกับคำขอรับชำระหนี้ของเจ้าหนี้ในคดีล้มละลาย และดำเนินการรวบรวมทรัพย์สินของ บจ. สำเภาเพชร เพื่อแบ่งทรัพย์สินให้แก่เจ้าหนี้ในคดีล้มละลายต่อไป

#### 4. ธุรกิจบริการ

ธนายง อินเตอร์เนชั่นแนล ลิมิเต็ด (Tanayong International Limited)	หยุดประกอบกิจการ	Wilmington Trust Corporate Services (Cayman) Limited P.O. Box 32322 SM 4 <sup>th</sup> Floor, Century Yard, Cricket Square, Elgin Avenue George Town, Cayman Islands	USD 1,000	1,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ USD 1)	หุ้นสามัญ	100.00
ธนายง ฮองกง ลิมิเต็ด (Tanayong Hong Kong Limited)	ลงทุนในหลักทรัพย์	11 <sup>th</sup> Floor, Malahon Centre, 10-12 Stanley St. Central, Hong Kong	HKD 10,000	10,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ HKD 1)	หุ้นสามัญ	100.00

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นที่จำหน่าย ได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. แครอท รีเวิร์ตัส (เดิมชื่อ บจ. บางกอก สมาร์ทการ์ด เทคโนโลยี และได้เปลี่ยนชื่อบริษัท เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2554)	ให้บริการด้านงานลูกค้าสัมพันธ์ (CRM loyalty program) และเครือข่าย เครื่องพิมพ์คูปองอัตโนมัติ (coupon kiosks)	21 อาคารทีเอสทีทาวเวอร์ ชั้น 24 ถ. วิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์ +66 (0) 2618 3799 โทรสาร +66 (0) 2618 3798	2,000,000	20,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00
บจ. บางกอก สมาร์ทการ์ด ซิสเต็ม	ให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ (e-money) และระบบตั๋วร่วม (common ticketing system) สำหรับ ระบบขนส่งมวลชนและร้านค้า	21 อาคารทีเอสทีทาวเวอร์ ชั้น 19 และ 24 ถ. วิภาวดี-รังสิต แขวง จอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์ +66 (0) 2617 8338 โทรสาร +66 (0) 2617 8339	400,000,000	4,000,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	90.00 (ถือหุ้นโดย บมจ.ระบบ ขนส่งมวลชนกรุงเทพ)
บจ. แมน คิทเชน	ธุรกิจร้านอาหาร และธุรกิจเกี่ยวกับอาหาร	21 ซอยเฉยพ่วง ถ. วิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8516	50,000,000	500,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	70.00
บจ. เอชเอสที คอนสตรัคชั่น (เดิมชื่อ บจ. อีบีเอส คอนสตรัคชั่น (ประเทศไทย) และได้เปลี่ยนชื่อ บริษัทเมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2554)	รับเหมาและบริหารงานก่อสร้าง	21 ซอยเฉยพ่วง ถ. วิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8733 โทรสาร: +66 (0) 2273 8730	25,000,000	5,000,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 5 บาท)	หุ้นสามัญ	51.00



นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นที่จำหน่าย ได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. แอ็บโซลูท โฮเทล เซอร์วิส	บริหารจัดการโรงแรม	1091/343 ชั้น 4 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ แขวงมกกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์: +66 (0) 2255 9247 โทรสาร: +66 (0) 2255 9248	8,000,000	2,500,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 10 บาท)	หุ้นสามัญ	50.00
แอ็บโซลูท โฮเทล เซอร์วิส ฮองกง ลิมิเตด (Absolute Hotel Services Hong Kong Limited)	บริหารจัดการโรงแรม	Flat/Room 908, Dominion Centre, 43-59 Queen's Road East, Wanchai, Hong Kong	HKD 6,930,687	6,930,687 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ HKD 1)	หุ้นสามัญ	50.00 (หุ้นร้อยละ 12.26 ถือ โดย ธนายง ฮองกง ลิมิเตด และหุ้นร้อยละ 37.74 ถือโดย บจ. แอ็บโซลูท โฮเทล เซอร์วิส)

หมายเหตุ:

- (1) ในเดือนตุลาคม 2556 ได้มีการเพิ่มทุนและปรับโครงสร้างการถือหุ้นในแอ็บโซลูท โฮเทล เซอร์วิส ฮองกง ลิมิเตด โดย บจ. แอ็บโซลูท โฮเทล เซอร์วิส ได้แปลงหนี้เงินให้กู้ยืมแก่ แอ็บโซลูท โฮเทล เซอร์วิส ฮองกง ลิมิเตด จำนวน USD 644,037.90 เป็นหุ้นสามัญจำนวน 5,230,687 หุ้น ในแอ็บโซลูท โฮเทล เซอร์วิส ฮองกง ลิมิเตด จากการปรับโครงสร้างนี้ ทำให้ บจ. แอ็บโซลูท โฮเทล เซอร์วิส บริษัทร่วม ถือหุ้นร้อยละ 75.47 ในแอ็บโซลูท โฮเทล เซอร์วิส ฮองกง ลิมิเตด หรือเท่ากับสัดส่วนการถือหุ้น/ผลประโยชน์ร้อยละ 37.74 ( $75.47 \times 50.00 = 37.74$ ) และ ธนายง ฮองกง ลิมิเตด บริษัทย่อย ถือหุ้นร้อยละ 12.26 ในแอ็บโซลูท โฮเทล เซอร์วิส ฮองกง ลิมิเตด ดังนั้น การถือหุ้นของบริษัทฯ ในแอ็บโซลูท โฮเทล เซอร์วิส ฮองกง ลิมิเตด ทั้งทางตรงและทางอ้อม จึงยังคงสัดส่วนการถือหุ้น/ผลประโยชน์ที่ร้อยละ 50 เท่าเดิม
- (2) เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2557 ได้มีการจัดตั้งบริษัทย่อยใหม่ในสายธุรกิจบริการชื่อ บจ. บางกอก เพย์เมนต์ โซลูชันส์ โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 60 ผ่าน บจ. บีทีเอส แลนด์ ซึ่งเป็นบริษัทย่อย

บจ. บางกอก เพย์เมนต์ โซลูชันส์	ธุรกิจพัฒนาซอฟต์แวร์ และให้บริการทางเทคโนโลยี	21 ทีเอสทีทาวเวอร์ ชั้นที่ 24 ถ.วิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขต จตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2617 9880 โทรสาร: +66 (0) 2617 9881	12,500,000	5,000,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 5 บาท)	หุ้นสามัญ	60.00 (ถือหุ้นโดย บจ. บีทีเอส แลนด์)
--------------------------------	--	---	------------	---	-----------	--

## ข้อมูลนิติบุคคลที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นที่จำหน่าย ได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. ช้างคลานเวย์	โรงแรมและภัตตาคาร	199/42 ถนนช้างคลาน ตำบลช้างคลาน อำเภอเมือง เชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ 50100 โทรศัพท์: +66 (0) 5325 3199 โทรสาร : +66 (0) 5325 3025	330,000,000	6,600 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 50,000 บาท)	หุ้นสามัญ	15.15
บจ. จัดการทรัพยากรสินและชุมชน	บริหารจัดการโครงการอสังหาริมทรัพย์	144/2 ถ. เสร้ไทย แขวงคลองจั่น เขตบางกะปิ กรุงเทพฯ 10240 โทรศัพท์: +66 (0) 2733 1500 โทรสาร: +66 (0) 2733 1500 ต่อ 30	20,000,000	2,000,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 10 บาท)	หุ้นสามัญ	15

## 6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

สรุปสาระสำคัญของสัญญาที่สำคัญของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เป็นดังนี้

<p><b>1. สัญญาสัมปทานระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ระหว่าง บีทีเอสซี และ กรุงเทพมหานคร (กทม.) ฉบับลงวันที่ 9 เมษายน 2535 และแก้ไขเพิ่มเติมเมื่อวันที่ 25 มกราคม 2538 และวันที่ 28 มิถุนายน 2538</b></p>	<p>บีทีเอสซีเป็นผู้ออกแบบ ก่อสร้าง ดำเนินงาน และบำรุงรักษาระบบ เป็นระยะเวลา 30 ปี หลังจากทีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเริ่มดำเนินงานในเชิงพาณิชย์ ซึ่งภายใต้เงื่อนไขของสัญญา บีทีเอสซีมีสิทธิได้รับรายได้จากกิจการที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร อันรวมถึง การโฆษณา การให้สิทธิ และการเก็บค่าโดยสารในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร เป็นระยะเวลา 30 ปี นับแต่วันแรกที่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเริ่มประกอบดำเนินงานในเชิงพาณิชย์</p>
<p>สิทธิและหน้าที่ของบีทีเอสซีตามสัญญา</p>	<p>การดำเนินงานและการบำรุงรักษา (Operation and Maintenance) บีทีเอสซีจะเป็นผู้ประกอบการและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครตลอดระยะเวลาที่ได้รับสัมปทานในการดำเนินงานของบีทีเอสซี หากปริมาณผู้ใช้บริการมีมากเกินกว่าความสามารถของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร บีทีเอสซีสามารถขยายการลงทุนได้อีก แต่หากความสามารถของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสูงกว่าปริมาณผู้ใช้บริการบีทีเอสซีอาจลดความถี่ของการให้บริการรถไฟฟ้าได้โดยไม่ต้องแจ้งให้กทม. ทราบก่อน และหากเป็นการขยายการให้บริการของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครโดยความต้องการของ กทม. บีทีเอสซีจะได้รับผลตอบแทนซึ่งเป็นที่ยอมรับกันทั้งจากกทม. และบีทีเอสซี</p> <p>บีทีเอสซีมีสิทธิที่จะกำหนดกฎระเบียบในการดำเนินงานได้ ขณะที่ กทม. มีสิทธิกำหนดกฎระเบียบเกี่ยวกับความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร แต่หากกฎระเบียบดังกล่าวมีผลกระทบทางลบต่อบีทีเอสซี เช่น สถานะทางการเงินของบีทีเอสซี หรือทำให้บีทีเอสซีต้องลงทุนเพิ่มขึ้น กทม. จะต้องได้รับความเห็นชอบจากบีทีเอสซีก่อน</p> <p><b>การโอนกรรมสิทธิ์ (Transfer of Rights)</b> แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ อสังหาริมทรัพย์ที่เกิดจากการก่อสร้างหรืองานโครงสร้าง (Civil Works) จะโอนในลักษณะ BTO (Build Transfer and Operate) คือ บีทีเอสซีจะต้องโอนกรรมสิทธิ์เป็นของ กทม. เมื่อการก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์</li> <li>▪ ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล (Electrical and Mechanical Works) ซึ่งรวมถึงขบวนรถไฟฟ้า จะโอนในลักษณะ BOT (Build Operate and Transfer) คือ บีทีเอสซีจะโอนกรรมสิทธิ์เป็นของ กทม. เมื่อสัมปทานสิ้นสุดลง</li> </ul> <p><b>สถานภาพของบีทีเอสซี (Status of the Company)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ กลุ่มธนาคารจะต้องถือหุ้นบีทีเอสซีไม่ต่ำกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด ตั้งแต่วันที่บีทีเอสซีได้รับสัมปทานจนกระทั่งวันที่รถไฟฟ้าบีทีเอสเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ และหลังจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ บีทีเอสซีจะดำเนินการให้หุ้นของบีทีเอสซีถือโดยประชาชนและเป็นบุคคลสัญชาติไทยไม่ต่ำกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด</li> </ul>

<p>สิทธิและหน้าที่ ของกทม. ตาม สัญญา</p>	<p>: กทม. เป็นผู้รับผิดชอบในการจัดหาที่ดินที่ใช้ในการก่อสร้างให้แก่บีทีเอสซี โดยบีทีเอสซีได้รับอนุญาตเป็นการเฉพาะให้ใช้ที่ดินเพื่อก่อสร้างและดำเนินงาน สำหรับการเคลื่อนย้ายสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ก่อสร้างทั้งหมด (ยกเว้นส่วนอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงสถานีขนส่งตลาดหมอชิต) บีทีเอสซีจะเป็นผู้รับผิดชอบภายในวงเงินไม่เกิน 500 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายส่วนเกินจากจำนวนนี้ กทม.จะเป็นผู้รับภาระ สำหรับพื้นที่ก่อสร้างส่วนอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงสถานีขนส่งตลาดหมอชิต บีทีเอสซีจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายสาธารณูปโภค รวมทั้งบีทีเอสซีมีสิทธิที่จะใช้สิ่งปลูกสร้างที่เกิดขึ้นบนพื้นที่นี้ ไม่ว่าจะเป็นสำหรับระบบหรือเพื่อวัตถุประสงค์อื่นทางพาณิชย์ หากบีทีเอสซีมีข้อผูกพันกับบุคคลภายนอกเป็นระยะเวลาเกินอายุสัมปทาน บีทีเอสซีจะต้องขออนุมัติจากกทม. ก่อน กทม. จะประสานงานให้บีทีเอสซีได้ซื้อไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวงในราคาที่ไม่สูงเกินกว่าราคาของการไฟฟ้านครหลวงขายให้แก่บริษัทอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ หรือหากบีทีเอสซีต้องการตั้งสถานีผลิตไฟฟ้าเอง กทม. จะให้ความสะดวกแก่บีทีเอสซีในขอบเขตเท่าที่กทม. มีอำนาจกระทำได้ โดยการอนุญาตให้บีทีเอสซีจัดตั้งสถานีผลิตไฟฟ้าดังกล่าวได้ในกทม.</p>
<p>อัตราค่า โดยสาร</p>	<p>: การเก็บค่าโดยสาร จะเรียกเก็บจากผู้โดยสารสำหรับการเข้าออกระบบต่อหนึ่งครั้ง รวมทั้งสิทธิผ่านออกเพื่อต่อเปลี่ยนสายทางระหว่างสายสีลมและสายสุขุมวิท (ค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ (Effective Fare)) บีทีเอสซีอาจปรับเพดานอัตราค่าโดยสารที่อาจเรียกเก็บได้เป็นคราว ๆ ไป โดยค่าโดยสารที่เรียกเก็บจะต้องไม่เกินกว่าเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ (Authorized Fare) ที่มีผลใช้บังคับอยู่ในขณะนั้น บีทีเอสซีอาจปรับค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ไม่เกิน 1 ครั้ง ในทุกระยะเวลา 18 เดือน (เว้นแต่กทม. ยินยอมให้ปรับได้บ่อยกว่านั้น) และบีทีเอสซีจะต้องแจ้งให้กทม. และประชาชนทั่วไปทราบถึงค่าโดยสารที่เรียกเก็บใหม่ล่วงหน้าอย่างน้อย 30 วัน ทั้งนี้ บีทีเอสซีอาจปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ใน 2 กรณี ได้แก่ การปรับปรุง และการปรับกรณีพิเศษ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ การปรับปรุง สามารถปรับได้ในกรณีที่ดัชนีราคาผู้บริโภคชุดทั่วไปประจำเดือนของกรุงเทพฯ (Bangkok Consumer Price Index) (“ดัชนี”) (จากการสำรวจโดยกระทรวงพาณิชย์) เมื่อเทียบกับดัชนีอ้างอิงย้อนหลังไม่น้อยกว่า 12 เดือน สูงขึ้นเท่ากับหรือมากกว่าร้อยละ 5 บีทีเอสซีจะสามารถปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้เพิ่มขึ้นไม่เกินร้อยละ 7 (ดัชนีอ้างอิง หมายถึง ดัชนีที่ใช้ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งหลังสุด) โดยบีทีเอสซีจะแจ้งให้ กทม. ทราบถึงการปรับดังกล่าว หากกทม. ไม่ได้โต้แย้ง การปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ดังกล่าวเป็นหนังสือภายใน 30 วัน นับแต่วันที่บีทีเอสซีแจ้ง ให้ถือว่ากทม. เป็นอันตกลงด้วยกับการปรับดังกล่าว อย่างไรก็ตาม หากกทม. และบีทีเอสซีไม่สามารถตกลงกันได้ ให้เสนอปัญหาดังกล่าวแก่คณะกรรมการที่ปรึกษา (Advisory Committee) เพื่อวินิจฉัย</li> <li>▪ การปรับกรณีพิเศษ เมื่อเกิดเหตุการณ์ดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ดัชนีมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นหรือลดลงเกินกว่าร้อยละ 9 เมื่อเทียบกับดัชนีอ้างอิงย้อนหลังไม่น้อยกว่า 12 เดือน</li> <li>○ อัตราแลกเปลี่ยนระหว่างสกุลเงินบาทและเงินเหรียญสหรัฐ สูงหรือต่ำกว่าอัตราแลกเปลี่ยนอ้างอิงเกินกว่าร้อยละ 10 (อัตราแลกเปลี่ยนอ้างอิง หมายถึง อัตราแลกเปลี่ยนที่ธนาคาร</li> </ul> </li> </ul>

		<p>แห่งประเทศไทยประกาศที่ใช้ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดเท่าที่เรียกเก็บได้ครั้งล่าสุด ซึ่งเท่ากับ 39.884 บาทต่อ 1 เหรียญสหรัฐ)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>อัตราดอกเบี้ยเงินกู้เงินตราต่างประเทศและในประเทศของบีทีเอสซี สูงหรือต่ำกว่าอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงเกินกว่าร้อยละ 10 (อัตราดอกเบี้ยอ้างอิง หมายถึง อัตราดอกเบี้ยโดยเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยลูกค้าชั้นดีของธนาคารกรุงเทพ ธนาคารกรุงไทย ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารไทยพาณิชย์ ที่ใช้ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งล่าสุด และอัตราดอกเบี้ยต่างประเทศอ้างอิง หมายถึง อัตราดอกเบี้ยสำหรับการกู้เงินระหว่างธนาคารในตลาดเงินในกรุงลอนดอน (LIBOR) ที่ใช้ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งล่าสุด)</li> <li>บีทีเอสซีต้องรับภาระค่าไฟฟ้าสูงขึ้นหรือลดลงอย่างมาก</li> <li>บีทีเอสซีต้องมีการลงทุนนอกเหนือจากขอบเขตของงานที่กำหนดไว้</li> <li>บีทีเอสซีมีความเสี่ยงที่เป็นกรณียกเว้น (Exceptional Risk) การปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ในกรณีพิเศษนั้น คู่สัญญาจะต้องเห็นชอบด้วยกันทั้ง 2 ฝ่าย ถ้าไม่สามารถตกลงกันได้ภายใน 30 วัน ให้เสนอไปยังคณะกรรมการที่ปรึกษา (Advisory Committee) เป็นผู้ตัดสิน ถ้าหากรัฐบาลมีนโยบายตรึงราคาค่าโดยสาร รัฐบาลจะจัดหามาตรการมาชดเชยตามความเหมาะสมแก่ส่วนที่บีทีเอสซีต้องเสียหาย ในขณะที่ยังไม่ปรับค่าโดยสารที่เรียกเก็บ</li> </ul>
คณะกรรมการที่ปรึกษา (Advisory Committee)	:	<p>บีทีเอสซี และ กทม. จะต้องจัดตั้งคณะกรรมการที่ปรึกษา ประกอบด้วย กรรมการจากบีทีเอสซี จำนวน 2 คน กรรมการจาก กทม. จำนวน 2 คน และกรรมการอิสระที่ได้รับการแต่งตั้งจากกรรมการทั้ง 4 คนดังกล่าวจำนวน 3 คน ซึ่งคณะกรรมการที่ปรึกษานี้มีหน้าที่ให้ความเห็นเกี่ยวกับการดำเนินงานเชิงพาณิชย์ของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก พิจารณาการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดในการนี้พิเศษ และหน้าที่อื่น ๆ ตามที่จะตกลงกันระหว่าง กทม. และ บีทีเอสซี</p>
ภาษี (Taxation)	:	<p>กทม. จะเป็นผู้รับผิดชอบภาระภาษีโรงเรือนและภาษีที่ดินตามกฎหมายในส่วนหนึ่งของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ยกเว้นในส่วนที่บีทีเอสซีใช้ในกิจการเชิงพาณิชย์ซึ่งบีทีเอสซีจะต้องรับผิดชอบ ส่วนบีทีเอสซีจะรับผิดชอบภาระอื่น ๆ ได้แก่ ภาษีป้ายและภาษีอื่น ๆ ในการประกอบกระบวนขนส่งมวลชนตามสัญญา</p>
การประกันภัย (Insurance)	:	<p>บีทีเอสซีจะต้องจัดให้มีการประกันวินาศภัย ประเภท All Risks รวมถึงประกันภัยเพื่อความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม (Third Party Liability) ภายใต้งบประมาณที่กำหนดไว้ที่ผู้ประกอบกิจการแบบเดียวกันในสิ่งแวดล้อมเดียวกันเอาประกัน ซึ่งบีทีเอสซีได้แต่งตั้งที่ปรึกษาทางด้านการประกันภัย เพื่อให้คำปรึกษาเกี่ยวกับข้อเสนอเงื่อนไขความคุ้มครองที่เหมาะสม</p>
กรรมสิทธิ์ และการโอนกรรมสิทธิ์ (Ownership,	:	<p>อสังหาริมทรัพย์ที่ก่อสร้างบนที่ดินของกทม. หรือบนที่ดินที่กทม. จัดหามาให้หรือสิ่งปลูกสร้างจะเป็นกรรมสิทธิ์ของกทม. เมื่อการก่อสร้างเสร็จ ทั้งนี้กทม. ตกลงให้บีทีเอสซีมีสิทธิและหน้าที่แต่เพียงผู้เดียวในการครอบครองและใช้อสังหาริมทรัพย์ดังกล่าว สำหรับอุปกรณ์ (เช่น รถไฟฟ้าระบบควบคุม หรือ อะไหล่) และเครื่องมือควบคุมที่ใช้กับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ</p>

Transfer of Ownership and Security)	<p>สายหลัก ระบบไฟฟ้าและเครื่องกลควบคุมต่าง ๆ ซึ่งติดตั้งบนอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวจะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกทม. เมื่อสัญญาสัมปทานสิ้นสุดลง ในส่วนของอุปกรณ์และเครื่องมือควบคุมที่ติดตั้งนอกบริเวณที่ดินของกทม. และเครื่องใช้สำนักงาน หาก กทม. แจ้งความประสงค์ไปยัง บีทีเอส บีทีเอสจะโอนกรรมสิทธิ์ให้แก่กทม. เมื่อสัญญาสิ้นสุดลง</p> <p>เมื่อสัญญาสิ้นสุดลง บีทีเอสจะโอนสิทธิและข้อผูกพันใด ๆ ที่มีกับเจ้าของทรัพย์สินที่ต่อเชื่อมเข้ากับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก หรือเจ้าของทรัพย์สินอื่นที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก รวมทั้งสิทธิและข้อผูกพันในซอฟต์แวร์ ลิขสิทธิ์ และสิทธิบัตรที่เป็นของบีทีเอส หรือบีทีเอสมีสิทธิใช้ในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักให้แก่ กทม.</p> <p>ตราบเท้าที่ยังไม่มีการโอนกรรมสิทธิ์ บีทีเอสยังคงเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในอุปกรณ์และทรัพย์สินอื่น ๆ นอกจากอสังหาริมทรัพย์ที่ก่อสร้างบนที่ดินกทม. หรือที่ดินที่กทม. จัดหามาให้ และมีสิทธิในการก่อภาระติดพันและใช้เป็นหลักประกันกับเจ้าหนี้ได้</p>
เหตุการณ์ที่เป็นความเสี่ยงที่เป็นข้อยกเว้น (Exceptional Risks)	<p>บีทีเอสไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายใด ๆ อันเกิดขึ้นเนื่องจากความเสี่ยงที่เป็นข้อยกเว้น เหตุการณ์ที่เป็นความเสี่ยงที่เป็นข้อยกเว้น ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ เหตุสุดวิสัยที่อยู่นอกเหนือความควบคุมของบีทีเอส ที่ไม่สามารถเอาประกันภัยได้ในราคาปกติ</li> <li>▪ การชะงักงันอย่างมีนัยสำคัญในธุรกิจก่อสร้างภายในประเทศ หรืออุตสาหกรรมวัสดุก่อสร้าง</li> <li>▪ การกระทำของรัฐบาล ซึ่งรวมถึงการเข้ามาแทรกแซงโครงการโดยรัฐบาลโดยไม่ชอบการเปลี่ยนเส้นทางของโครงการ หรือการให้บุคคลอื่นประกอบการขนส่งมวลชนทับเส้นทางของบีทีเอส ซึ่งส่งผลกระทบอย่างร้ายแรงต่อบีทีเอส</li> <li>▪ ความล่าช้าอย่างมากในการเคลื่อนย้ายหรือเปลี่ยนแปลงสิ่งสาธารณูปโภค</li> <li>▪ ความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจอย่างรุนแรงในประเทศไทย</li> <li>▪ การนัดหยุดงานอันไม่เกี่ยวข้องกับบีทีเอส</li> </ul>
การเลิกสัญญา	<p>กทม. มีสิทธิบอกเลิกสัญญา ในกรณีดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ บีทีเอสไม่สามารถดำเนินการทดสอบระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักให้เสร็จสิ้นได้ภายในกำหนดเวลาของสัญญาสัมปทาน หรือตามกำหนดเวลาอื่นที่ตกลงกันติดต่อกันไม่น้อยกว่า 2 ครั้ง และเป็นที่ยืนยันว่าบีทีเอสไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาสัมปทานให้แล้วเสร็จในเวลาที่กำหนดได้</li> <li>▪ บีทีเอสถูกศาลสั่งพิทักษ์ทรัพย์เด็ดขาดในคดีล้มละลาย</li> <li>▪ บีทีเอสตั้งใจผิดสัญญาในสาระสำคัญอย่างต่อเนื่องก่อนจะใช้สิทธิบอกเลิกสัญญา หากเป็นกรณีที่แก้ไขไม่ได้ กทม. จะมีหนังสือถึงบีทีเอสล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 1 เดือน หากเป็นกรณีที่แก้ไขได้ กทม. จะมีหนังสือให้บีทีเอสแก้ไขภายในกำหนดเวลา แต่ต้องไม่น้อยกว่า 6 เดือน ในกรณีฉุกเฉิน กทม. อาจร่วมกับเจ้าหนี้ของบีทีเอสในการเข้าดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเป็นการชั่วคราว และหากบีทีเอสไม่สามารถแก้ไขได้ในระยะเวลาที่กำหนดให้แก้ไข และหากกทม. มีเจตนาจะบอกเลิกสัญญา กทม. จะแจ้งเป็น</li> </ul>

	<p>หนังสือไปยังกลุ่มเจ้าหนี้ เพื่อให้กลุ่มเจ้าหนี้ดำเนินการจัดหาบุคคลอื่นมารับโอนจากบีทีเอสซี ทั้งสิทธิและหน้าที่ตามสัญญาสัมปทานของบีทีเอสซี โดยกทม. ต้องให้เวลากลุ่มเจ้าหนี้ไม่น้อยกว่า 6 เดือน แต่หากกลุ่มเจ้าหนี้ไม่จัดหาบุคคลอื่นมารับโอนสิทธิและหน้าที่ภายในเวลาดังกล่าว กทม. มีสิทธิบอกเลิกสัญญาสัมปทานนี้ได้ โดยบีทีเอสซีจะต้องชดเชยความเสียหายให้แก่กทม. พร้อมทั้งโอนกรรมสิทธิ์ในอุปกรณ์ให้แก่กทม. โดยตรง และยินยอมให้กทม. เรียกชำระเงินจากธนาคารผู้ออกหนังสือค้ำประกันการปฏิบัติตามสัญญาสัมปทาน</p> <p>ในกรณีที่กทม. บอกเลิกสัญญาสัมปทานนี้กับบีทีเอสซี กทม. จะจ่ายเงินสำหรับส่วนของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักที่ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกทม. ในราคาเท่ากับมูลค่าทางบัญชี (Book Value)</p> <p><i>บีทีเอสซีมีสิทธิบอกเลิกสัญญาสัมปทาน ในกรณีดังต่อไปนี้</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ กทม. จงใจผิดสัญญาในสาระสำคัญอย่างต่อเนื่อง จนเป็นเหตุให้บีทีเอสซีไม่อาจปฏิบัติตามสัญญาต่อไปได้</li> <li>▪ รัฐบาลไทย หรือรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย หรือหน่วยงานราชการ หรือกทม. แก้ไขหรือยกเลิกการอนุญาตการก่อสร้างและการดำเนินงาน หรือปรับเปลี่ยนเงื่อนไข หรือยกเลิกสิทธิโดยไม่ใช้ความผิดของบีทีเอสซี ซึ่งส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อบีทีเอสซี จนไม่สามารถดำเนินงานต่อไปได้</li> <li>▪ การแทรกแซงของรัฐบาลในกรณีเหตุการณ์ที่เป็น “ความเสี่ยงที่เป็นข้อยกเว้น” ตามความหมายที่กล่าวไว้แล้วข้างต้น</li> </ul> <p>หากเป็นความผิดพลาดที่สามารถแก้ไขได้ บีทีเอสซีจะต้องส่งหนังสือแจ้งกทม. ทำการแก้ไขหรือปฏิบัติให้ถูกต้องหรือปรับปรุงการดำเนินการภายในเวลาที่กำหนดซึ่งต้องไม่น้อยกว่า 6 เดือน ทั้งนี้ ถ้า กทม. ไม่สามารถปรับปรุงหรือแก้ไขการดำเนินการได้ภายในเวลาดังกล่าว บีทีเอสซีจะแจ้งเป็นหนังสือบอกเลิกสัญญาไปยังกทม. หากเป็นกรณีที่ไม่สามารถแก้ไขได้ บีทีเอสซีก็ต้องมีหนังสือแจ้งกทม. ล่วงหน้าภายใน 1 เดือน</p> <p>การยกเลิกสัญญาดังกล่าว กทม. จะต้องชดเชยความเสียหายแก่บีทีเอสซี ซึ่งครอบคลุมถึงเงินลงทุนและค่าใช้จ่ายของบีทีเอสซีที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก โดยจ่ายเงินสำหรับส่วนของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักในราคาเท่ากับมูลค่าทางบัญชี (Book Value) ของทรัพย์สินและค่าเสียหายอื่นใดที่บีทีเอสซีพึงได้รับเพราะเหตุจากการเลิกสัญญา</p>
การขยายอายุสัญญาและสิทธิในการดำเนินการในเส้นทางสายใหม่ก่อนบุคคลอื่น	<p>หากบีทีเอสซีประสงค์จะขยายอายุสัญญา บีทีเอสซีจะต้องแจ้งความประสงค์ดังกล่าวในเวลาไม่มากกว่า 5 ปี และไม่น้อยกว่า 3 ปี ก่อนวันสิ้นสุดอายุของสัญญา ทั้งนี้ การขยายอายุของสัญญาจะต้องผ่านความเห็นชอบของรัฐมนตรี กระทรวงมหาดไทยก่อน นอกจากนี้ หากกทม. มีความประสงค์ที่จะดำเนินการสายทางเพิ่มเติมในระหว่างอายุสัญญาสัมปทาน หรือจะขยายเส้นทางของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก บีทีเอสซีจะมีสิทธิเป็นรายแรกที่จะเจรจากับกทม. ก่อน เพื่อขอรับสิทธิทำการและดำเนินการเส้นทางสายใหม่ดังกล่าว หากบีทีเอสซียินดีรับเงื่อนไขที่ดีที่สุดที่มีผู้เสนอต่อกทม.</p>



การใช้สัญญาเป็นหลักประกัน	:	กทม. ยินยอมให้บีทีเอสซีโอนสิทธิ์ตามสัญญานี้เพื่อเป็นหลักประกันให้แก่บุคคลผู้ให้ความสนับสนุนทางการเงินแก่บีทีเอสซี เพื่อสนับสนุนระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร โดยที่ต้องไม่เป็นการก่อภาระทางการเงินแก่กทม.
เขตอำนาจการพิจารณาข้อพิพาท	:	สัญญานี้ได้อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายไทย กรณีมีข้อพิพาทระหว่างคู่สัญญานี้เกี่ยวกับข้อกำหนดของสัญญานี้ หรือเกี่ยวเนื่องกับการปฏิบัติตามสัญญานี้ ให้เสนอข้อพิพาทนั้นต่ออนุญาโตตุลาการตามข้อบังคับอนุญาโตตุลาการของสถาบันอนุญาโตตุลาการ สำนักงานศาลยุติธรรม หรือตามข้อบังคับอื่นที่คู่สัญญาเห็นชอบ
วันที่สัญญาจะมีผลบังคับใช้	:	สัญญาจะมีผลบังคับใช้เมื่อบีทีเอสซีลงนามในสัญญาทางการเงินกับสถาบันการเงินที่ให้กับเพื่อสนับสนุนสัญญานี้ และบีทีเอสซีได้รับการส่งเสริมการลงทุนจาก BOI รวมทั้ง กทม. ได้ส่งมอบพื้นที่แก่บีทีเอสซี ซึ่งเงื่อนไขบังคับก่อนหน้านี้ได้เกิดขึ้นครบถ้วนแล้ว และสัญญาเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 9 เมษายน 2536
<b>2. สัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร เลขที่ กธ.ส.006/55 ระหว่าง กรุงเทพมหานคร (“ผู้บริหารระบบ”) และ บีทีเอสซี (“ผู้ให้บริการ”) ฉบับลงวันที่ 3 พฤษภาคม 2555</b>		
วัตถุประสงค์	:	ผู้บริหารระบบมีความประสงค์ที่จะว่าจ้างผู้ที่มีความชำนาญเพื่อให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย รวมทั้งเก็บเงินค่าโดยสารของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายตามที่กำหนดไว้ในสัญญาฉบับนี้
ระยะเวลาตามสัญญา	:	<p>30 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 3 พฤษภาคม 2555 ถึงวันที่ 2 พฤษภาคม 2585 โดยแบ่งออกเป็น 2 ระยะ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ระยะที่ 1 ก่อนหมดระยะเวลาสัมปทานของเส้นทางสัมปทาน (ตั้งแต่วันที่ 8 พฤษภาคม 2555 ถึงวันที่ 4 ธันวาคม 2572) แบ่งช่วงเวลาการดำเนินงานเป็น 3 ช่วง ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) ช่วงที่ 1 นับจากวันที่ 8 พฤษภาคม 2555 ถึงวันที่ 4 ธันวาคม 2555 ผู้ให้บริการดำเนินงานในเส้นทางส่วนต่อขยาย 2 เส้นทาง ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>o ส่วนต่อขยายสายสีลม จากสะพานตากสิน-ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ระยะทาง 2.2 กม.</li> <li>o ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ตอนที่ 1 จากซอยสุขุมวิท 85-ซอยสุขุมวิท 107 ระยะทาง 5.25 กม.</li> </ul> </li> <li>(2) ช่วงที่ 2 นับจากวันที่ 5 ธันวาคม 2555 ถึงวันที่ 11 สิงหาคม 2556 ผู้ให้บริการดำเนินงานในเส้นทางส่วนต่อขยาย 3 เส้นทาง ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>o ส่วนต่อขยายสายสีลม จากสะพานตากสิน-ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ระยะทาง 2.2 กม.</li> <li>o ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ตอนที่ 1 จากซอยสุขุมวิท 85-ซอยสุขุมวิท 107 ระยะทาง 5.25 กม.</li> <li>o ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-เพชรเกษม) จากสถานีวงเวียนใหญ่ถึงสถานีตลาดพลู ระยะทาง 5.3 กม.</li> </ul> </li> <li>(3) ช่วงที่ 3 นับจากวันที่ 12 สิงหาคม 2556 ถึงวันที่ 4 ธันวาคม 2572 ผู้ให้บริการดำเนินงานในเส้นทางส่วนต่อขยาย 3 เส้นทาง ได้แก่</li> </ol> </li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>o ส่วนต่อขยายสายสีลม จากสะพานตากสิน-ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ระยะทาง 2.2 กม.</li> <li>o ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ตอนที่ 1 จากซอยสุขุมวิท 85-ซอยสุขุมวิท 107 ระยะทาง 5.25 กม.</li> <li>o ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-เพชรเกษม) จากสถานีวงเวียนใหญ่ถึงสถานีตลาดพลู ระยะทาง 5.3 กม.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ระยะที่ 2 หลังหมดระยะเวลาสัมปทานของเส้นทางสัมปทาน (ตั้งแต่วันที่ 5 ธันวาคม 2572 ถึง 2 พฤษภาคม 2585) ผู้ให้บริการดำเนินงานในเส้นทาง 4 เส้นทาง ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>o ส่วนต่อขยายสายสีลม จากสะพานตากสิน-ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ระยะทาง 2.2 กม.</li> <li>o ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ตอนที่ 1 จากซอยสุขุมวิท 85-ซอยสุขุมวิท 107 ระยะทาง 5.25 กม.</li> <li>o ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-เพชรเกษม) จากสถานีวงเวียนใหญ่ถึงสถานีตลาดพลู ระยะทาง 5.3 กม.</li> <li>o เส้นทางสัมปทาน ระยะทาง 23.5 กม.</li> </ul> </li> </ul>
ความรับผิดชอบตามสัญญา	:	<p>ผู้ให้บริการต้องจัดให้บริการเดินรถมีมาตรฐานการตรงต่อเวลาไม่ต่ำกว่าร้อยละ 97.5 (ค่าเฉลี่ยรายเดือน) ประเมินผลความตรงต่อเวลา ณ สถานีปลายทางของแต่ละเส้นทาง ซึ่งความล่าช้าจะต้องไม่เกิน 5 นาที นับจากระยะเวลาห่างระหว่างขบวนถัดไป (Headway) หลักเกณฑ์การประเมินความตรงต่อเวลาจะเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในสัญญา</p> <p>หากให้บริการเดินรถต่ำกว่ามาตรฐานการตรงต่อเวลาที่กำหนด โดยมีสาเหตุโดยตรงจากความบกพร่องโดยจงใจหรือโดยประมาทเลินเล่อของผู้ให้บริการ หรือไม่เข้าข่ายยกเว้นตามที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ให้บริการจะต้องจ่ายค่าปรับในอัตราร้อยละ 0.6 (ศูนย์จุดหก) ของค่าจ้างรายเดือนเดือนนั้น ๆ สำหรับเส้นทางส่วนที่เกี่ยวข้อง</p>
การสิ้นสุดของสัญญา	:	<p>การยกเลิกสัญญาโดยผู้บริหารระบบ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ หากผู้ให้บริการไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ตามสัญญามบนี้ในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (ซึ่งไม่รวมกรณีการชำระค่าปรับเนื่องจากการเดินรถต่ำกว่ามาตรฐานการตรงต่อเวลา) และไม่ทำการแก้ไขภายในเวลาอันสมควรที่ผู้บริหารระบบแจ้งให้ทราบเป็นหนังสือ ผู้บริหารระบบมีสิทธิที่จะบอกเลิกสัญญามบนี้ได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ผู้ให้บริการทราบอีก</li> <li>▪ หากผู้ให้บริการล้มละลาย หรือตั้งเรื่อง หรือเตรียมการกับเจ้าหนี้ หรือมีข้อเสนอที่จะขอล้มละลายโดยสมัครใจ หรือได้ยื่นเรื่องขอแต่งตั้งผู้จัดการหนี้ หรือมีคำสั่งชำระบัญชี หรือมีมติให้ชำระหนี้โดยสมัครใจ (ยกเว้นวัตถุประสงค์สำหรับการฟื้นฟูกิจการ) หรือได้มีการแต่งตั้งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ หรือมีการยึดทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องโดยหรือในนามของเจ้าหนี้ หรือถูกดำเนินการใดในลักษณะข้างต้นตามกฎหมายที่ใช้บังคับอันมีผลถึงการให้บริการ ให้ผู้บริหารระบบมีสิทธิที่จะบอกเลิกสัญญามบนี้ได้ทันทีโดยไม่ต้องแจ้งให้ผู้ให้บริการทราบ</li> </ul> <p>การยกเลิกสัญญาโดยผู้ให้บริการ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ หากผู้บริหารระบบไม่ชำระค่าจ้างที่มีได้มีข้อพิพาทใดตามสัญญาภายใน 30 วันหลังจากครบกำหนดชำระ ผู้ให้บริการมีสิทธิที่จะทำหนังสือแจ้งว่าผู้บริหารระบบผิดสัญญาเพื่อให้ผู้บริหาร</li> </ul>

		ระบบชำระหนี้คงค้างภายใน 60 วันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือหรือเกินกว่านั้นตามแต่ที่ผู้ให้บริการจะระบุในหนังสือแจ้ง หากผู้บริหารระบบไม่ชำระค่าจ้างตามหนังสือแจ้งก่อนสิ้นสุดเวลาที่กำหนดไว้ในหนังสือแจ้งแล้ว ผู้ให้บริการอาจบอกเลิกสัญญาได้โดยแจ้งให้ผู้บริหารระบบทราบเป็นหนังสือซึ่งจะมีผลบังคับทันที
<b>3. สัญญาจ้างผู้เดินรถพร้อมจัดการโดยสาร โครงการรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) สายชองนนทบุรี - สะพานกรุงเทพ (ชองนนทบุรี - ราชพฤกษ์) เลขที่ กธ.ส. 001/53 ระหว่าง บีทีเอสซี (ในฐานะ “ผู้รับจ้าง”) และ กรุงเทพมหานคร (ในฐานะ “ผู้ว่าจ้าง”) ฉบับลงวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2553</b>		
วัตถุประสงค์	:	ผู้รับจ้างตกลงรับจ้างเดินรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) สายชองนนทบุรี - สะพานกรุงเทพ (ชองนนทบุรี - ราชพฤกษ์) พร้อมจัดการโดยสารมาวิ่งให้บริการ ตลอดจนจัดหาแรงงาน และวัสดุ เครื่องมือเครื่องใช้ ตลอดจนอุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อใช้ในการปฏิบัติตามสัญญา
ระยะเวลาตามสัญญา	:	<p>สัญญานี้จะมีผลใช้บังคับภายหลังจากวันที่ผู้ว่าจ้างได้ลงนามสัญญาจ้างบริหารจัดการเดินรถโครงการบริหารจัดการการให้บริการรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) สายชองนนทบุรี - สะพานกรุงเทพ (ชองนนทบุรี - ราชพฤกษ์) กับกรุงเทพมหานคร แล้ว</p> <p>ทั้งนี้ ผู้รับจ้างมีหน้าที่ปฏิบัติตามสัญญาภายในระยะเวลาดังต่อไปนี้</p> <p><b>การจัดให้มีรถโดยสาร</b></p> <p>ผู้รับจ้างจะต้องดำเนินการจัดให้มีรถโดยสารซึ่งพร้อมส่งมอบให้ติดตั้งระบบอุปกรณ์ระบบขนส่งอัจฉริยะ (ITS) โดยผู้รับเหมาของกรุงเทพมหานคร และอุปกรณ์อื่น ๆ โดยแบ่งเป็น 2 ครั้ง คือ ครั้งแรกเป็นจำนวน 10 คัน ภายในวันที่ 24 เมษายน 2553 และครั้งที่สองจำนวน 15 คัน ภายในวันที่ 30 เมษายน 2553 ทั้งนี้ ผู้รับจ้างอาจขอขยายเวลาการส่งมอบออกไปอีกไม่เกิน 15 วัน</p> <p><b>การบริหารจัดการเดินรถโดยสาร</b></p> <p>ผู้รับจ้างจะต้องดำเนินการบริหารจัดการเดินรถเป็นระยะเวลา 7 ปี นับแต่วันที่ผู้ว่าจ้างให้เริ่มเปิดการเดินรถ</p> <p>นอกจากนี้ ผู้รับจ้างจะต้องเอาประกันภัยประเภทต่าง ๆ ในวงเงินตามที่กำหนดไว้ในสัญญา โดยสัญญาประกันภัยดังกล่าวจะต้องมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันเริ่มปฏิบัติงานตามสัญญา และตลอดระยะเวลาที่สัญญามีผลบังคับใช้</p>
เงื่อนไขการชำระเงิน	:	ค่าตอบแทนตามสัญญาจำนวน 535,000,000 บาท ประกอบด้วยค่าจ้างคงที่ประมาณ 450,000,000 บาท และค่าจ้างผันแปรประมาณ 85,000,000 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีอากรอื่น ๆ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ) โดยจะแบ่งชำระเป็นงวดตามผลสำเร็จของงานที่ได้ส่งมอบจริง ซึ่งจะต้องได้รับการตรวจสอบอนุมัติจากผู้ว่าจ้างและกรุงเทพมหานคร
ความรับผิดชอบกรณีผิดสัญญา	:	<p>ผู้รับจ้างจะต้องชำระค่าปรับให้แก่ผู้ว่าจ้างในกรณีดังต่อไปนี้</p> <p><b>การจัดให้มีรถโดยสาร</b></p> <p>หากผู้รับจ้างไม่สามารถส่งมอบรถโดยสารให้ครบถ้วนตามเวลาที่กำหนด (รวมที่ระยะเวลาที่ได้รับขยาย (ถ้ามี)) โดยมีสาเหตุเกิดจากผู้รับจ้าง ผู้รับจ้างจะต้องชำระค่าปรับเป็นรายวันคิดเป็นร้อยละ 0.1 ของค่าตอบแทนตามสัญญา หรือคิดเป็นจำนวนเงินวันละ 535,000 บาท</p>

	<p><b>การบริหารจัดการเดินรถโดยสาร</b></p> <p>หากผู้รับจ้างไม่สามารถดำเนินการให้บริการเดินรถ ซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้โดยสารและผู้ว่าจ้างในวันดังกล่าวอย่างร้ายแรง ผู้รับจ้างจะต้องชำระค่าปรับเป็นรายวันคิดเป็นวันละ 0.4 ของค่าตอบแทนตามสัญญา หรือคิดเป็นจำนวนเงินวันละ 2,104,000 บาท</p> <p><b>การควบคุมการตรงต่อเวลาของการให้บริการเดินรถ</b></p> <p>หากผู้รับจ้างไม่สามารถควบคุมการเดินรถโดยสารให้เป็นไปตามมาตรฐานการตรงต่อเวลาตามที่กำหนดไว้ในสัญญา โดยมีสาเหตุโดยตรงจากความบกพร่องโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้รับจ้าง ผู้รับจ้างจะต้องชำระค่าปรับในอัตราร้อยละ 1.5 ของค่าจ้างเดินรถในเดือนนั้น ๆ</p> <p><b>การไม่ปฏิบัติตามสัญญาของผู้รับจ้างในกรณีอื่น ๆ</b></p> <p>หากผู้รับจ้างไม่สามารถดำเนินการแก้ไขการไม่ดำเนินการใด ๆ ตามสัญญาภายในระยะเวลาที่ผู้ว่าจ้างได้ระบุไว้ในหนังสือบอกกล่าว ผู้รับจ้างจะต้องชำระค่าปรับเป็นรายวันคิดเป็นร้อยละ 0.1 ของค่าตอบแทนตามสัญญา หรือคิดเป็นจำนวนเงินวันละ 535,000 บาท</p> <p>นอกจากนี้ เว้นแต่กรณีที่ผู้ว่าจ้างบอกเลิกสัญญาโดยเหตุผลกรณีพิเศษ ผู้ว่าจ้างมีสิทธิรับหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญาทั้งหมดหรือบางส่วนตามที่เห็นสมควร และผู้รับจ้างจะต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น รวมถึงค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นในการทำงานนั้นให้แล้วเสร็จตามสัญญาและค่าใช้จ่ายในการควบคุมงานเพิ่ม (ถ้ามี)</p> <p>ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นกับผู้ว่าจ้าง เนื่องจากจากผู้รับจ้างมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการทำงานร่วมกับผู้รับจ้างรายอื่นในโครงการ เช่น งานบริหารระบบ งานระบบตั๋วโดยสารอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection System-AFC) งานระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transportation System: ITS) ผู้รับจ้างตกลงไม่ปฏิเสธความรับผิดชอบและยินยอมเข้าร่วมรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นให้แก่ผู้ว่าจ้างอย่างลูกหนี้ร่วม</p>
<b>การสิ้นสุดของสัญญา</b>	<p><b>สิทธิในการบอกเลิกสัญญาของผู้ว่าจ้างเนื่องจากผู้รับจ้างผิดสัญญา</b></p> <p>ผู้ว่าจ้างมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ หากผู้รับจ้างไม่สามารถปฏิบัติตาม หรือไม่ปฏิบัติตามสัญญาข้อใดข้อหนึ่ง และผู้รับจ้างไม่ดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้องในทันทีนับตั้งแต่วันที่ได้รับแจ้ง หรือในกรณีที่ผู้รับจ้าง ลูกจ้าง พนักงานหรือตัวแทนของผู้รับจ้าง กระทำการใด ๆ ที่ไม่เหมาะสมอันก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ว่าจ้างและกรุงเทพมหานคร และ/หรือ เป็นการกระทำความผิดอาญา ทั้งนี้ ผู้รับจ้างจะต้องรับผิดชอบชดเชยค่าเสียหาย และค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่อาจเกิดขึ้นแก่ผู้ว่าจ้างในระยะเวลาดังกล่าว และจะต้องรับผิดชอบหรือชดเชยให้แก่กรุงเทพมหานคร ตลอดจนผู้รับจ้างงานอื่น ๆ และผู้รับจ้างช่วงงานอื่น ๆ ของโครงการ อย่างไรก็ดี หากการไม่ปฏิบัติตามสัญญาก่อให้เกิดความเสียหายต่อผลประโยชน์ของประชาชนผู้ใช้บริการ หรือเกี่ยวกับความปลอดภัยของประชาชนหรือมาตรฐานการยอมรับของสากลเกี่ยวกับความปลอดภัยของยานพาหนะ การขนส่งผู้โดยสารหรือโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ หรือเกี่ยวกับการไม่สามารถส่งมอบรถโดยสารให้ครบถ้วนตามเวลาที่กำหนด (รวมทั้งระยะเวลาที่ได้รับขยาย (ถ้ามี)) ผู้ว่าจ้างมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ทันที</p> <p><b>สิทธิในการบอกเลิกสัญญาของผู้ว่าจ้างเนื่องจากผู้รับจ้างอยู่ในฐานะที่ไม่สามารถให้บริการเดินรถได้</b></p> <p>ผู้ว่าจ้างมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ หากผู้รับจ้างตกเป็นบุคคลล้มละลายหรือมีหนี้สินล้นพ้นตัว</p>

	<p>ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการให้บริการเดินรถ</p> <p>สิทธิในการบอกเลิกสัญญาของผู้ว่าจ้างโดยเหตุผลกรณีพิเศษ</p> <p>ผู้ว่าจ้างมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ หากกรุงเทพมหานครสั่งยุติการเดินรถ หรือยกเลิกสัญญาจ้างเป็น ผู้บริการระบบกับผู้ว่าจ้าง หรือเนื่องจากเหตุผลทางด้านความปลอดภัยของอุโมงค์รถ ความปลอดภัยของยานพาหนะ การขนส่งผู้โดยสารหรือเหตุผลอื่น ๆ ในทำนองเดียวกัน</p> <p>ความสิ้นสุดลงของสัญญานี้หรือสัญญาจ้างผู้บริหารสถานีโครงการโดยสารด่วนพิเศษ (BRT) สายช่องนนทรี – สะพานกรุงเทพ (ช่องนนทรี – ราชพฤกษ์) เลขที่ กธ.ส. 003/53</p> <p>ในกรณีที่สัญญาจ้างผู้บริหารสถานีสิ้นสุดลงไม่ว่าด้วยเหตุใด ๆ ก็ตาม ให้ถือว่าสัญญานี้มีผลเป็นอัน สิ้นสุดลง และในทางกลับกัน (ตามที่กำหนดในสัญญาจ้างผู้บริหารสถานี)</p>
<b>4. สัญญาจ้างผู้บริหารสถานี โครงการรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) สายช่องนนทรี-สะพานกรุงเทพ (ช่องนนทรี-ราชพฤกษ์) เลขที่ กธ.ส. 003/53 ระหว่าง บีทีเอสซี (ในฐานะ “ผู้รับจ้าง”) และ กรุงเทพมหานคร (ในฐานะ “ผู้ว่าจ้าง”) ฉบับลงวันที่ 11 พฤษภาคม 2553</b>	
วัตถุประสงค์	<p>ผู้รับจ้างตกลงรับจ้างบริหารจัดการงานสถานี พื้นที่จุดจอดแล้วจร สำนักงานควบคุมกลาง สถานี ก๊าซ และงานซ่อมบำรุงของโครงการรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) สายช่องนนทรี - สะพานกรุงเทพ (ช่องนนทรี - ราชพฤกษ์) ตลอดจนจัดหาแรงงาน และวัสดุ เครื่องมือเครื่องใช้ ตลอดจนอุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อใช้ในการปฏิบัติตามสัญญา</p> <p>นอกจากนี้ ผู้รับจ้างมีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการบริหารและการดำเนินการตามขอบเขตงาน รวมถึงงานอื่นใดที่จำเป็น เพื่อให้สามารถดำเนินการได้ตามวัตถุประสงค์ของกรุงเทพมหานคร</p> <p>ในกรณีที่ผู้ว่าจ้างได้รับสิทธิพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ตามสัญญานี้จากกรุงเทพมหานคร ผู้ว่าจ้างตกลงให้สิทธิแก่ผู้รับจ้างในการยื่นข้อเสนอแผนพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ และจะรับพิจารณา เป็นรายแรกก่อนผู้เสนอรายอื่น โดยผู้รับจ้างจะต้องยื่นแผนพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์เป็นหนังสือแก่ ผู้ว่าจ้างภายใน 60 วันนับจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้งจากผู้ว่าจ้าง</p>
ระยะเวลาตามสัญญา	<p>สัญญานี้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 7 เมษายน 2553 โดยแบ่งระยะเวลาการดำเนินการเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงเตรียมความพร้อมสมบูรณ์ในการบริหารสถานี (เริ่มตั้งแต่วันที่ผู้ว่าจ้างรับมอบพื้นที่สถานี พร้อม อาคารสำนักงานต่าง ๆ จากกรุงเทพมหานคร จนถึงวันก่อนเปิดเดินรถ) และช่วงเวลาดำเนินการ บริหารจัดการโครงการ 7 ปี นับแต่วันที่เริ่มเปิดการเดินรถตามสัญญาจ้างผู้เดินรถพร้อมจัดหา รถโดยสาร โครงการรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) สายช่องนนทรี-สะพานกรุงเทพ (ช่องนนทรี-ราชพฤกษ์) เลขที่ กธ.ส. 001/53 ฉบับลงวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2553 (“สัญญาจ้างเดินรถ”)</p> <p>ทั้งนี้ ผู้รับจ้างจะต้องดำเนินการจัดเตรียมความพร้อมของโครงการและระบบการให้บริการทั้ง โครงการตามสัญญาให้พร้อมให้บริการในวันที่ 15 พฤษภาคม 2553</p> <p>นอกจากนี้ ผู้รับจ้างจะต้องเอาประกันภัยประเภทต่าง ๆ ในวงเงินตามที่กำหนดไว้ในสัญญา โดย สัญญาประกันภัยดังกล่าวจะต้องมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ได้รับมอบสถานีจากกรุงเทพมหานครและ ผู้ว่าจ้างซึ่งถือว่าเป็นวันเริ่มปฏิบัติงานตามสัญญา และตลอดระยะเวลาที่สัญญามีผลบังคับใช้</p>

เงื่อนไขการชำระเงิน	: ค่าตอบแทนตามสัญญาจำนวน 737,034,083 บาท ประกอบด้วยค่าจ้างช่วงเตรียมความพร้อมประมาณ 13,729,705 บาท และค่าจ้างช่วงการเปิดให้บริการประมาณ 723,304,378 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีอากรอื่น ๆ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ) โดยจะแบ่งชำระเป็นงวดตามผลสำเร็จของงานที่ได้ส่งมอบจริงในแต่ละเดือน ซึ่งจะต้องได้รับการตรวจสอบอนุมัติจากผู้ว่าจ้างและกรุงเทพมหานคร
ความรับผิดชอบในการผิดสัญญา	: <p>ผู้รับจ้างจะต้องชำระค่าปรับให้แก่ผู้ว่าจ้างในกรณีดังต่อไปนี้</p> <p><i>ในช่วงเตรียมความพร้อม</i></p> <p>หากผู้รับจ้างไม่สามารถบริหารระบบเพื่อเปิดการให้บริการเดินรถได้ตามกำหนดเวลาในสัญญา โดยมีสาเหตุเกิดจากผู้รับจ้าง ผู้รับจ้างจะต้องชำระค่าปรับให้แก่ผู้ว่าจ้างเป็นรายวันคิดเป็นร้อยละ 0.3 ของค่าตอบแทนตามสัญญา หรือคิดเป็นจำนวนเงินวันละ 2,211,102 บาท</p> <p><i>ในช่วงการเปิดให้บริการเดินรถ</i></p> <p>หากผู้รับจ้างไม่สามารถดำเนินการให้บริการเดินรถ ซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้โดยสารและผู้ว่าจ้างในวันดังกล่าวอย่างร้ายแรง ผู้รับจ้างจะต้องชำระค่าปรับเป็นรายวันคิดเป็นวันละ 0.3 ของค่าตอบแทนตามสัญญา หรือคิดเป็นจำนวนเงินวันละ 2,211,102 บาท</p> <p><i>การควบคุมการตรงต่อเวลาของการให้บริการเดินรถ</i></p> <p>หากผู้รับจ้างไม่สามารถควบคุมการเดินรถโดยสารให้เป็นไปตามมาตรฐานการตรงต่อเวลาตามที่กำหนดไว้ในสัญญา โดยมีสาเหตุโดยตรงจากความบกพร่องโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้รับจ้างตามสัญญานี้ หรือทั้งที่เกิดจากสัญญาจ้างเดินรถและสัญญานี้รวมกัน ผู้รับจ้างจะต้องชำระค่าปรับตามจำนวนเงินที่ผู้ว่าจ้างจะต้องชำระให้แก่กรุงเทพมหานครอันเนื่องมาจากเหตุดังกล่าวทุกจำนวน</p> <p><i>การไม่ปฏิบัติตามสัญญาของผู้รับจ้างในกรณีอื่น ๆ</i></p> <p>หากผู้รับจ้างไม่สามารถดำเนินการแก้ไขการไม่ดำเนินการใด ๆ ตามสัญญาภายในระยะเวลาที่ผู้ว่าจ้างได้ระบุไว้ในหนังสือบอกกล่าว ผู้รับจ้างจะต้องชำระค่าปรับเป็นรายวันคิดเป็นร้อยละ 0.1 ของค่าตอบแทนตามสัญญา หรือคิดเป็นจำนวนเงินวันละ 737,034 บาท</p> <p>อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ผู้ว่าจ้างมีสิทธิปรับผู้รับจ้างตามสัญญาจ้างเดินรถและสัญญานี้ ผู้ว่าจ้างสามารถปรับผู้รับจ้างรวมกันทั้งสองสัญญาไม่เกินจำนวนเงินที่กรุงเทพมหานครมีสิทธิปรับผู้ว่าจ้างอันเนื่องมาจากเหตุดังกล่าว</p> <p>นอกจากนี้ เว้นแต่กรณีที่ผู้ว่าจ้างบอกเลิกสัญญาโดยเหตุผลการพิเศษ ผู้ว่าจ้างมีสิทธิริบหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญาทั้งหมดหรือบางส่วนตามที่เห็นสมควร และผู้รับจ้างจะต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น รวมถึงค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นในการทำงานนั้นให้แล้วเสร็จตามสัญญาและค่าใช้จ่ายในการควบคุมงานเพิ่ม (ถ้ามี)</p> <p>ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นกับผู้ว่าจ้าง เนื่องมาจากผู้รับจ้างมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการทำงานร่วมกับผู้รับจ้างรายอื่นในโครงการ เช่น งานบริหารระบบ งานระบบตั๋วโดยสารอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection System-AFC) งานระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transportation</p>



		System: ITS) ผู้รับจ้างตกลงไม่ปฏิเสธความรับผิดชอบและยินยอมเข้าร่วมรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นให้แก่ผู้ว่าจ้างอย่างลูกหนี้ร่วม
การสิ้นสุดของสัญญา	:	<p>สิทธิในการบอกเลิกสัญญาของผู้ว่าจ้างเนื่องจากผู้รับจ้างผิดสัญญา</p> <p>ผู้ว่าจ้างมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ หากผู้รับจ้างไม่สามารถปฏิบัติตาม หรือไม่ปฏิบัติตามสัญญาข้อใดข้อหนึ่ง และผู้รับจ้างไม่ดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้องในทันทีนับตั้งแต่วันที่ได้รับแจ้ง หรือในกรณีผู้รับจ้าง ลูกจ้าง พนักงานหรือตัวแทนของผู้รับจ้าง กระทำการใด ๆ ที่ไม่เหมาะสมอันก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ว่าจ้างและกรุงเทพมหานคร และ/หรือเป็นการกระทำความผิดอาญา ทั้งนี้ ผู้รับจ้างจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่าย และค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่อาจเกิดขึ้นแก่ผู้ว่าจ้างในระยะเวลาดังกล่าว และจะต้องรับผิดชอบหรือชดเชยให้แก่กรุงเทพมหานคร ตลอดจนผู้รับจ้างงานอื่น ๆ และผู้รับจ้างช่วงงานอื่น ๆ ของโครงการ อย่างไรก็ดี หากการไม่ปฏิบัติตามสัญญาก่อให้เกิดความเสียหายต่อผลประโยชน์ของประชาชนผู้ใช้บริการ หรือเกี่ยวกับความปลอดภัยของประชาชนหรือมาตรฐานการยอมรับของสากลเกี่ยวกับความปลอดภัยของยานพาหนะ การขนส่งผู้โดยสารหรือโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ หรือเกี่ยวกับการไม่สามารถดำเนินการเปิดการเดินรถโดยสารตามที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ว่าจ้างมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ทันที</p> <p>สิทธิในการบอกเลิกสัญญาของผู้ว่าจ้างเนื่องจากผู้รับจ้างอยู่ในฐานะที่ไม่สามารถให้บริการเดินรถได้</p> <p>ผู้ว่าจ้างมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ หากผู้รับจ้างตกเป็นบุคคลล้มละลายหรือมีหนี้สินล้นพ้นตัวซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการให้บริการเดินรถและงานตามสัญญานี้</p> <p>สิทธิในการบอกเลิกสัญญาของผู้ว่าจ้างโดยเหตุผลกรณีพิเศษ</p> <p>ผู้ว่าจ้างมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ หากกรุงเทพมหานครสั่งยุติการเดินรถ หรือยกเลิกสัญญาจ้างเป็นปฏิบัติการระบบกับผู้ว่าจ้าง หรือเนื่องจากเหตุผลทางด้านความปลอดภัยของอุจาดรถ ความปลอดภัยของยานพาหนะ การขนส่งผู้โดยสารหรือเหตุผลอื่น ๆ ในทำนองเดียวกัน</p> <p>ความสิ้นสุดของสัญญานี้หรือสัญญาจ้างเดินรถ</p> <p>ในกรณีที่สัญญาจ้างเดินรถสิ้นสุดลงไม่ว่าด้วยเหตุใด ๆ ก็ตาม ให้ถือว่าสัญญานี้มีผลเป็นอันสิ้นสุดลงและในทางกลับกัน</p>
<b>5. สัญญาให้สิทธิบริหารจัดการด้านการตลาด (License to Manage Marketing Services Agreement)</b> <b>ระหว่าง บีทีเอสซี และ วีจีไอ ฉบับลงวันที่ 18 พฤษภาคม 2555</b>		
วัตถุประสงค์	:	<p>บีทีเอสซีให้สิทธิวีจีไอแต่เพียงผู้เดียวในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณา พื้นที่โฆษณาภายนอกตัวรถไฟฟ้าพื้นที่วางขายสินค้า และพื้นที่เพิ่มเติม ภายในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักภายใต้ข้อตกลงและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา</p> <p>“พื้นที่โฆษณา” หมายถึง พื้นที่ของอาคารและสิ่งปลูกสร้างซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้าสายสีลมและสายสุขุมวิทรวม 23 สถานี ของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ตามที่ระบุไว้ในแบบแปลนเอกสารแนบท้ายสัญญา ซึ่งบีทีเอสซีอนุญาตให้วีจีไอใช้เพื่อติดตั้งหรือจัดตั้งป้ายโฆษณาต่าง ๆ เช่น ป้ายบริเวณพื้นที่ชั้นจำหน่ายตั๋วโดยสาร (Concourse Level) ป้ายแผงขายสินค้าบริเวณพื้นที่ชั้นจำหน่ายตั๋วโดยสาร กระดานป้าย ป้ายหรือสื่ออิเล็กทรอนิกส์บริเวณชั้นชานชาลา (Platform Level) ป้ายหรือสื่ออิเล็กทรอนิกส์ภายในรถไฟหรือเคาเตอร์จัดแสดงในรูปแบบอื่น ๆ เป็นต้น</p>



		<p>“พื้นที่โฆษณาภายนอกตัวรถไฟ” หมายถึง พื้นที่โฆษณาภายนอกตัวรถไฟ รวมถึงบริเวณหลังคาและตู้โดยสารของตัวรถไฟทั้งหมดที่ บีทีเอสเป็นผู้ครอบครอง และ/หรือ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ ซึ่งให้บริการในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร และ/หรือ ที่ได้รับสิทธิในการเดินรถจากหน่วยงานรัฐ และ/หรือ อื่น ๆ ทั้งในปัจจุบันและอนาคตในพื้นที่ไม่น้อยกว่า 150 (หนึ่งร้อยห้าสิบ) ตารางเมตร ต่อรถไฟ 1 ขบวน</p> <p>“พื้นที่วางขายสินค้า” หมายถึง พื้นที่บริเวณชั้นจำหน่ายตั๋วโดยสารของสถานที่ตามทีระบุไว้ในแบบแปลนเอกสารแนบท้ายสัญญา ซึ่งบีทีเอสอนุญาตให้วีจีไอเพื่อติดตั้งร้านวางขายสินค้าและ/หรือร้านเพื่อการพาณิชย์</p> <p>“พื้นที่เพิ่มเติม” หมายถึง พื้นที่นอกเหนือจากพื้นที่โฆษณา พื้นที่โฆษณาภายนอกตัวรถไฟ และพื้นที่วางขายสินค้า ที่บีทีเอสเห็นว่าเหมาะสมสำหรับใช้เป็นพื้นที่โฆษณาหรือเป็นพื้นที่วางขายสินค้าตามที่ตกลงกับวีจีไอเป็นครั้งคราว ซึ่งบีทีเอสตกลงให้วีจีไอเป็นผู้มีสิทธิบริหารจัดการแต่เพียงผู้เดียว ทั้งนี้ พื้นที่เพิ่มเติมให้หมายความรวมถึง รื้อและประตูอัตโนมัติบริเวณขอบชานชาลา</p>
ระยะเวลาของสัญญา	:	<p>18 พฤษภาคม 2555 - 4 ธันวาคม 2572 (“ช่วงเวลาเริ่มแรก”) และในกรณีที่บีทีเอสมีสิทธิขยายสัญญาสัมปทานกับ กทม. วีจีไอจะได้รับสิทธิเป็นรายแรกในการขยายเวลาการให้สิทธิบริหารจัดการดังกล่าวเพิ่มเติม เป็นจำนวนปีเท่ากับปีที่บีทีเอสได้สิทธิจาก กทม. ภายใต้ข้อตกลงและเงื่อนไขในช่วงเวลาเดียวกันกับช่วงเวลาเริ่มแรก</p>
ค่าตอบแทนการให้สิทธิบริหารจัดการ	:	<p>เพื่อตอบแทนการให้สิทธิใช้พื้นที่โฆษณา พื้นที่โฆษณาภายนอกตัวรถไฟ พื้นที่วางขายสินค้า และพื้นที่เพิ่มเติม วีจีไอจะต้องชำระเงินค่าตอบแทนรายปีให้แก่บีทีเอส ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ช่วง 18 พฤษภาคม 2555 ถึง 17 พฤษภาคม 2560 เป็นจำนวนเท่ากับร้อยละ 5 (ห้า) ของรายได้รวมรายปีทั้งหมดที่เกิดจากการใช้พื้นที่โฆษณา พื้นที่โฆษณาภายนอกตัวรถไฟ พื้นที่วางขายสินค้า และพื้นที่เพิ่มเติม (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)</li> <li>ช่วง 18 พฤษภาคม 2560 ถึง 17 พฤษภาคม 2565 เป็นจำนวนเท่ากับร้อยละ 10 (สิบ) ของรายได้รวมรายปีทั้งหมดที่เกิดจากการใช้พื้นที่โฆษณา พื้นที่โฆษณาภายนอกตัวรถไฟ พื้นที่วางขายสินค้า และพื้นที่เพิ่มเติม (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)</li> <li>ช่วง 18 พฤษภาคม 2565 ถึง 17 พฤษภาคม 2570 เป็นจำนวนเท่ากับร้อยละ 15 (สิบห้า) ของรายได้รวมรายปีทั้งหมดที่เกิดจากการใช้พื้นที่โฆษณา พื้นที่โฆษณาภายนอกตัวรถไฟ พื้นที่วางขายสินค้า และพื้นที่เพิ่มเติม (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)</li> <li>ช่วง 18 พฤษภาคม 2570 ถึง 4 ธันวาคม 2572 เป็นจำนวนเท่ากับร้อยละ 20 (ยี่สิบ) ของรายได้รวมรายปีทั้งหมดที่เกิดจากการใช้พื้นที่โฆษณาภายนอกตัวรถไฟ พื้นที่วางขายสินค้า และพื้นที่เพิ่มเติม (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)</li> </ul> <p>ทั้งนี้ ค่าตอบแทนรายปีดังกล่าวกำหนดให้แบ่งชำระเป็นรายไตรมาส โดยกำหนดชำระภายใน 60 วันนับจากวันสุดท้ายของแต่ละไตรมาสตามปีปฏิทิน ซึ่งงวดแรกกำหนดชำระภายในวันที่ 30 พฤศจิกายน 2555</p>
การให้สิทธิรายแรกแก่วีจีไอ	:	<p>กรณีที่บีทีเอสได้สิทธิใด ๆ จากรัฐบาล หน่วยงานรัฐ องค์กร และ/หรือเอกชนใด ๆ เพื่อการดำเนินโครงการการเดินรถไฟฟ้า และ/หรือรถประเภทใด ๆ และ/หรือโครงการใด ๆ ก็ตาม บีทีเอสตกลงให้สิทธิรายแรกแก่วีจีไอในการเจรจาเพื่อสิทธิในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณา และ/หรือพื้นที่วางขายสินค้า และ/หรือพื้นที่เชิงพาณิชย์ใด ๆ ภายใต้เงื่อนไขที่เหมาะสม</p>

<p>หน้าที่และ ภาระผูกพัน ของวีจีไอ</p>	<p>: การลงทุนก่อสร้าง/การติดตั้ง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ บำรุงรักษา การโฆษณาออกตัวรถไฟฟ้า ร้านจำหน่ายสินค้า และส่งเสริมการขาย</li> </ul> <p>วีจีไอจะเป็นผู้ลงทุนในวัสดุอุปกรณ์ทั้งหมดที่จำเป็นสำหรับการก่อสร้าง/การติดตั้งบำรุงรักษา การโฆษณาออกตัวรถไฟฟ้า ร้านจำหน่ายสินค้า รวมถึงการติดตั้งและการบำรุงรักษามาตรวัดไฟฟ้า และชำระค่าใช้จ่ายในส่วนของคุณค่าสาธารณูปโภคทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง/การติดตั้ง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ รื้อและประตูดัดโน้ตโน้ตบริเวณขอบชานชาลา</li> </ul> <p>วีจีไอจะเป็นผู้ลงทุนในวัสดุอุปกรณ์ทั้งหมดที่จำเป็นสำหรับการก่อสร้าง/การติดตั้งรื้อและประตูดัดโน้ตโน้ตบริเวณขอบชานชาลา รวมถึงการติดตั้งและการบำรุงรักษามาตรวัดไฟฟ้า และชำระค่าใช้จ่ายในส่วนของคุณค่าสาธารณูปโภคทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง/การติดตั้งจำนวนไม่เกิน 23 สถานี ตลอดอายุสัญญา</p> <p><i>กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน</i></p> <p>สิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งติดตั้ง แผ่นป้าย แผง ดิสเพลย์ และเคาน์เตอร์เพื่อการพาณิชย์สายไฟฟ้า แผงสับเปลี่ยนไฟฟ้า รื้อและประตูดัดโน้ตโน้ตบริเวณขอบชานชาลา และอุปกรณ์อื่น ๆ ที่ติดตั้งโดยวีจีไอ รวมถึงป้ายโฆษณา ร้านจำหน่ายสินค้า เฉพาะในส่วนทรัพย์สินเคลื่อนที่ไม่ได้ (ทรัพย์สินเคลื่อนที่ไม่ได้ หมายถึง หากมีการเคลื่อนย้ายทรัพย์สินเคลื่อนที่ไม่ได้ ทรัพย์สินเคลื่อนที่ไม่ได้ดังกล่าวจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่สถานที่) จะตกเป็นทรัพย์สินของผู้ให้สัมปทานของบีทีเอสซี หรือ บีทีเอสซี (แล้วแต่บีทีเอสซีจะกำหนด) เมื่อหมดอายุหรือสิ้นสุดสัญญา</p> <p><i>การบำรุงรักษาและซ่อมแซม</i></p> <p>วีจีไอจะทำการบำรุงรักษาและซ่อมแซม บำรุงรักษา โฆษณานอกตัวรถไฟฟ้า ร้านจำหน่ายสินค้า รื้อและประตูดัดโน้ตโน้ตบริเวณขอบชานชาลาด้วยค่าใช้จ่ายของวีจีไอแต่ฝ่ายเดียว</p> <p><i>ต้นทุนและค่าใช้จ่าย</i></p> <p>วีจีไอจะต้องรับภาระต้นทุนและค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการบริหารจัดการป้ายโฆษณา การโฆษณาออกตัวรถไฟฟ้า ร้านจำหน่ายสินค้า รื้อและประตูดัดโน้ตโน้ตบริเวณขอบชานชาลา รวมถึงเงินลงทุน ค่าดำเนินการธุรกิจ ค่าทำความสะอาด ค่าใช้จ่ายสาธารณูปโภค เช่น น้ำประปา ไฟฟ้า และโทรศัพท์ และภาษี ค่าธรรมเนียมของรัฐและค่าอากรแสตมป์ (ถ้ามี) ทุกชนิด</p> <p><i>การประกันภัย</i></p> <p>วีจีไอต้องจัดให้มีการประกันภัยความเสี่ยงภัยทุกประเภท (All Risk) และบุคคลที่สาม (Third Party Insurance) อันจะเป็นประโยชน์แก่และระบุชื่อวีจีไอ บีทีเอสซี และบุคคลอื่น ๆ ตามที่บีทีเอสซีอาจกำหนดให้เป็นผู้เอาประกัน ด้วยค่าใช้จ่ายของวีจีไอ</p>
<p>การสิ้นสุด สัญญา</p>	<p>: สัญญาจะสิ้นสุดลงในกรณีดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ เมื่อช่วงเวลาเริ่มแรกของสัญญาสิ้นสุดลงโดยไม่มีแจ้งขอต่ออายุ/ขยายเวลาโดยวีจีไอ</li> <li>▪ เมื่อคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งผิดสัญญาในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ หรือเป็นการให้สัญญาที่ไม่ถูกต้องและคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งได้มีหนังสือบอกกล่าวให้คู่สัญญาฝ่ายที่ผิดสัญญาดำเนินการ</li> </ul>

		<p>แก้ไขเยียวยาเหตุแห่งการผิดสัญญาดังกล่าวแล้ว แต่คู่สัญญาฝ่ายที่ผิดสัญญาไม่ได้ดำเนินการแก้ไขเหตุแห่งการผิดสัญญาดังกล่าวภายในระยะเวลา 60 (หกสิบ) วันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือบอกกล่าวเช่นนั้น และคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งใช้สิทธิบอกเลิกสัญญา</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ในกรณีที่มีความเสียหายหรือการถูกทำลายอย่างรุนแรงของอาคารและสิ่งปลูกสร้างซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้าในเส้นทางสายสีลม และสายสุขุมวิทรวม 23 สถานี ของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก และวิศวกรอิสระซึ่งเป็นที่ยอมรับของทั้งสองฝ่ายมีคำตัดสินว่าความเสียหาย หรือการถูกทำลายดังกล่าวไม่สามารถซ่อมแซมให้คืนดีได้ภายในระยะเวลาอันควร</li> <li>▪ ในกรณีที่วิธีไกล่เกลี่ยเป็นบุคคลที่มีหนี้สินล้นพ้นตัว หรือตกเป็นบุคคลล้มละลาย และ บีทีเอสซีใช้สิทธิบอกเลิกสัญญา</li> </ul>
<b>6. สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ระหว่าง บีทีเอสซี (ในฐานะผู้ขาย) และ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกโรท (“กองทุน”) (ในฐานะผู้ซื้อ) ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556</b>		
วัตถุประสงค์	:	<p>บีทีเอสซีตกลงที่จะขายและโอนรายได้สุทธิให้แก่กองทุน และกองทุนตกลงที่จะซื้อและรับโอนรายได้สุทธิ ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ (“วันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น”)</p>
คำจำกัดความ	:	<p>ค่าใช้จ่าย O&amp;M : ต้นทุน ค่าใช้จ่าย ภาษีสรรพสามิต ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีโรงเรือนและที่ดิน ภาษีศุลกากร อากรแสตมป์ ภาษีอื่นใด ค่าใช้จ่ายสินทรัพย์ทุน และค่าธรรมเนียมรวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการดำเนินคดีที่บีทีเอสซีก่อขึ้นอย่างเหมาะสมเกี่ยวกับการดำเนินงานและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก (รวมถึงความเสียหายเกี่ยวกับการฟ้องคดีความที่เป็นผลมาจากการดำเนินงานและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก) ภายหลังวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น โดยไม่รวม (ก) ค่าใช้จ่ายในการจัดหาเงินทุนหมุนเวียนหรือสินเชื่ออื่นใดที่บีทีเอสซีต้องใช้ (ข) ภาษีนิติบุคคลของบีทีเอสซี และความรับผิดในทางภาษีอื่นใดอันเกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของบีทีเอสซี (ค) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการดำเนินงานและบำรุงรักษาทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อ (นอกเหนือไปจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการดำเนินงานและบำรุงรักษาทรัพย์สิน อุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องของบีทีเอสซีซึ่งมีการใช้และจำเป็นสำหรับการดำเนินงานและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักซึ่งมีการปันส่วนค่าใช้จ่ายกันระหว่างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักและทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อ) และ (ง) ค่าใช้จ่ายที่บีทีเอสซีจะต้องรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ในเอกสารธุรกรรม</p> <p>ค่าใช้จ่าย O&amp;M : งบประมาณค่าใช้จ่าย O&amp;M สำหรับเดือนที่เกี่ยวข้อง หาดด้วยจำนวนวันของเดือนที่เกี่ยวข้องนั้น โดยเศษสตางค์ที่เกิดขึ้นจากการคำนวณดังกล่าวให้นำมาปรับในวันสุดท้ายของเดือน</p>

	<p>โครงการ : โครงการดังต่อไปนี้: (ก) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-คูคต)</p> <p>รถไฟฟ้าที่ (ข) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (บางซื่อ-หมอชิต) (ค) รถไฟฟ้าสายสีเขียว</p> <p>กำหนด (สนามกีฬาแห่งชาติ-ยศเส) (ง) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (คูคต-ลำลูกกา)</p> <p>(จ) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สมุทรปราการ-บางปู) (ฉ) สัญญาให้บริการ</p> <p>เดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว และ (ช) สัญญาต่ออายุสัญญา</p> <p>สัมปทาน (หากมี) ที่บีทีเอสซี บีทีเอสจี หรือบริษัทในเครือได้เข้าทำ</p> <p>หรือเป็นเจ้าของ และ/หรือจะได้เข้าทำหรือเป็นเจ้าของในอนาคต</p> <p>งบประมาณ : งบประมาณค่าใช้จ่ายดำเนินงานของบีทีเอสซีซึ่งแสดงค่าใช้จ่าย O&amp;M</p> <p>ค่าใช้จ่าย O&amp;M : ประมาณการสำหรับปีหนึ่ง ๆ ซึ่งบีทีเอสซีต้องจัดส่งตามความที่</p> <p>กำหนดไว้ในสัญญานี้และที่กองทุนอนุมัติ</p> <p>ทรัพย์สินที่ : ทรัพย์สิน รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ และ/หรือผลประโยชน์</p> <p>ไม่ได้ซื้อ : ของบีทีเอสซี ซึ่งรวมถึง (แต่ไม่จำกัดอยู่เพียง) หุ่นบีเอสเอสและหุ่น</p> <p>ในบริษัท วิจิไอ โกลบอล มีเดีย จำกัด (มหาชน) สิทธิและประโยชน์</p> <p>ต่าง ๆ ภายใต้สัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว และ</p> <p>สิทธิและประโยชน์ต่าง ๆ ภายใต้สัญญาที่เกี่ยวกับโครงการรถ</p> <p>โดยสารด่วนพิเศษ (BRT) สายชองนนทบุรี-สะพานกรุงเทพ (ชอง</p> <p>นนทบุรี ราชพฤกษ์) แต่ไม่รวมถึงรายได้สุทธิ</p> <p>เป้าหมายรายได้ : เป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปีซึ่งบีทีเอสซีมีหน้าที่ต้องจัดทำ</p> <p>ค่าโดยสารสุทธิ : และนำเสนอแก่กองทุนในแต่ละรอบปีบัญชี โดยแสดงรายได้ค่าโดยสาร</p> <p>ประจำปี : สุทธิที่คาดว่าจะได้รับสำหรับรอบปีบัญชีนั้น</p> <p>ผู้สนับสนุน หรือ : บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)</p> <p>บีทีเอสจี</p> <p>ระบบขนส่ง : บริการขนส่งสาธารณะใด ๆ ที่เป็นทางเลือกแทนการใช้รถยนต์</p> <p>มวลชนกรุงเทพ : ส่วนบุคคลเพื่อการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลซึ่ง</p> <p>และปริมณฑล : หมายความว่าจังหวัดนนทบุรี จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัด</p> <p>สมุทรสาคร จังหวัดปทุมธานี และ จังหวัดนครปฐม</p> <p>ระบบรถไฟฟ้า : ส่วนต่อขยายจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก ซึ่ง</p> <p>ขนส่งมวลชน : ขณะนี้มีบีทีเอสซี เป็นผู้ให้บริการ ดำเนินการและบำรุงรักษาแก่</p> <p>กรุงเทพส่วนต่อ : กรุงเทพมหานคร ซึ่งครอบคลุมส่วนต่อขยายสายสีลมระยะทาง 2.2</p> <p>ขยาย : กิโลเมตร จากสถานีสะพานตากสินถึงสถานีวงเวียนใหญ่ ส่วนต่อ</p> <p>ขยายสายสุขุมวิทระยะทาง 5.25 กิโลเมตร จากสถานีอ่อนนุชถึง</p> <p>สถานีแบริ่ง และส่วนต่อขยายสายสีลมระยะทาง 5.3 กิโลเมตรตาม</p> <p>ถนนเพชรเกษม จากสถานีวงเวียนใหญ่ถึงสถานีบางหว้า</p> <p>ระบบรถไฟฟ้า : ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายแรกเริ่ม ซึ่งครอบคลุม</p> <p>ขนส่งมวลชน : ระยะทาง 23.5 กิโลเมตร ได้แก่ สายสุขุมวิท ระยะทาง 17 กิโลเมตร</p> <p>กรุงเทพสาย : จากสถานีหมอชิตถึงสถานีอ่อนนุช และสายสีลม ระยะทาง 6.5</p> <p>หลัก : กิโลเมตรจากสถานีสนามกีฬาแห่งชาติถึงสถานีสะพานตากสิน</p>
--	--

	<p>รายได้ค่าโดยสารสุทธิ : รายได้ค่าโดยสารทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร สายหลัก นับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้นจนถึงวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน หักด้วยค่าใช้จ่าย O&amp;M</p> <p>รายได้สุทธิ : รายได้ค่าโดยสารทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร สายหลัก นับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้นจนถึงวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน หักด้วยค่าใช้จ่าย O&amp;M ทั้งนี้ รายได้สุทธิรวมถึงเงินที่ได้รับจากการใช้สิทธิเรียกร้อง ค่าตัดสินค่าพิพาท ค่าความที่ตัดสินให้แก่บีทีเอสซี รวมทั้งการดำเนินการหรือสิทธิอื่นใดซึ่งบีทีเอสซีมีสิทธิได้รับที่เกิดขึ้นจากหรือเกี่ยวกับรายได้สุทธิ และสัญญาสัมปทานที่เกี่ยวกับการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (แต่ไม่รวมถึงสิทธิเรียกร้องหรือสิทธิในการได้รับเงินที่เกี่ยวกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นก่อนวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น ไม่ว่าการเรียกร้องเงินหรือการได้รับเงินดังกล่าวจะเกิดขึ้นก่อนหรือหลังวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น)</p> <p>รายได้สุทธิรายวัน : รายได้สุทธิของวันใดวันหนึ่ง (นับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น) หลังจากการหักค่าใช้จ่าย O&amp;M ประมาณการรายวัน</p> <p>วันทำการของคู่สัญญา : วันเปิดทำการตามปกติของธนาคารพาณิชย์ในกรุงเทพมหานคร (อันนอกเหนือไปจากวันเสาร์ วันอาทิตย์ และวันหยุดทำการของบริษัทจัดการกองทุนหรือบีทีเอสซี)</p> <p>วันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน : วันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2572 ซึ่งเป็นวันที่สัญญาสัมปทานจะสิ้นสุดลง</p> <p>สัญญาโครงการ : (ก) สัญญาสัมปทาน (ข) สัญญาบำรุงรักษา ฉบับลงวันที่ 30 ธันวาคม 2547 ระหว่างบีทีเอสซีและซีเมนส์ ตามที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม (ค) สัญญาระบบสัญญาณ ฉบับลงวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2550 ระหว่างบีทีเอสซี และบอมบาร์เดียร์ และ (ง) สัญญาให้บริการ BSS Card Scheme ฉบับลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2555 เกี่ยวกับการดำเนินการให้บริการบัตรสมาร์ตการ์ด ระหว่างบีทีเอสซีและบีเอสเอส</p> <p>สัญญาสัมปทาน : สัญญาสัมปทานฉบับลงวันที่ 9 เมษายน พ.ศ. 2535 ซึ่งทำขึ้นระหว่าง กทม. และบีทีเอสซี เกี่ยวกับสัมปทานการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ตลอดจนสัญญาที่แก้ไขเพิ่มเติม ซึ่งมีอายุสัมปทานเป็นเวลา 30 ปี นับจากวันเริ่มดำเนินการในเชิงพาณิชย์เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2542 และสิ้นสุดลงในวันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2572</p>
--	---

	<p>สัญญาให้บริการ : สัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย และ ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก (เมื่อสัมปทานภายใต้สัญญาสัมปทานสิ้นสุดอายุ) ฉบับลงวันที่ 3 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 ระหว่างกรุงเทพมหานครในในฐานะผู้บริหารระบบ และบีทีเอสซี ในฐานะผู้ให้บริการ</p> <p>หุ้นกู้บีทีเอสซี : หุ้นกู้ของบีทีเอสซี ครั้งที่ 1/2552 ชุดที่ 1 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2555 ชุดที่ 2 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2556 ชุดที่ 3 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2557 ชุดที่ 4 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2558 และ ชุดที่ 5 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2559</p> <p>เอกสารธุรกรรม : 1) สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ 2) สัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน 3) สัญญาจำนำหุ้น 4) สัญญาจะซื้อจะขายหุ้น 5) สัญญาสลักหลังกรมธรรม์ประกันภัย 6) หนังสือบอกกล่าวไปยัง กทม. และ 7) สัญญาโอนสิทธิในบัญชีค่าใช้จ่าย O&amp;M ที่มีเงื่อนไข</p>
ค่าตอบแทนตามสัญญา	: 61,399,000,000 บาท
ภาระหน้าที่หลักของบีทีเอสซี	: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ บีทีเอสซีจะต้องจัดหาและนำส่งรายได้สุทธิให้แก่กองทุน โดยโอนรายได้สุทธิตามวันทั้งหมดไว้ในบัญชีรายได้ของกองทุนภายในเวลา 14.00 น. ของแต่ละวันทำการของคู่สัญญาถัดจากวันที่มีรายได้ค่าโดยสารเกิดขึ้น</li> <li>▪ บีทีเอสซีจะต้องนำฝากจำนวนเงินที่เท่ากับค่าใช้จ่าย O&amp;M ประมาณการรายวันไว้ในบัญชีค่าใช้จ่าย O&amp;M ภายในเวลา 14.00 น. ของแต่ละวันทำการของคู่สัญญาถัดจากวันที่มีรายได้ค่าโดยสารเกิดขึ้น ทั้งนี้ เป็นไปตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญา</li> <li>▪ นับตั้งแต่วันแรกของเดือนแต่ละเดือนตั้งแต่เดือนหลังจากเดือนที่วันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้นเกิดขึ้นเป็นต้นไป หากกองทุนยังมิได้มีจดหมายเรียกให้บีทีเอสซีชำระหนี้กรณีมีเหตุผิดนัดตามสัญญานี้ บีทีเอสซีสามารถนำเงินในจำนวนที่เท่ากับจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&amp;M ประมาณการรายวันสำหรับเดือนก่อนหน้าฝากไว้ในบัญชีค่าใช้จ่าย O&amp;M ออกจากบัญชีค่าใช้จ่าย O&amp;M ได้เพื่อนำไปจ่าย ค่าใช้จ่าย O&amp;M ตามที่อนุญาต</li> <li>▪ บีทีเอสซีต้องจัดส่งรายงานประจำวันแก่กองทุนและผู้ดูแลผลประโยชน์ของกองทุน โดยมีรายละเอียดตามที่กำหนดไว้ในสัญญา</li> <li>▪ หากจำนวนรายได้สุทธิตามวันที่บีทีเอสซีส่งมอบให้แก่กองทุนในเดือนใดมีจำนวนน้อยกว่าจำนวนรายได้สุทธิตามวันที่แสดงไว้ในรายงานประจำวันของเดือนนั้นรวมกัน บีทีเอสซีจะต้องส่งมอบเงินจำนวนที่ขาดของเดือนนั้นให้แก่กองทุนภายใน 15 วันถัดจากวันสิ้นเดือนของเดือนนั้น</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ บีทีเอสซีจะต้องจัดทำงบประมาณค่าใช้จ่าย O&amp;M แสดงค่าใช้จ่าย O&amp;M ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับแต่ละรอบปีบัญชี และจัดทำเป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปีโดยแสดงรายได้ค่าโดยสารสุทธิที่คาดว่าจะได้รับสำหรับแต่ละรอบปีบัญชี และนำส่งแก่กองทุนภายในระยะเวลาที่กำหนดก่อนวันเริ่มต้นรอบปีบัญชีแต่ละปี เพื่อให้กองทุนพิจารณาให้ความเห็นชอบ ทั้งนี้ หากกองทุนไม่ให้ความเห็นชอบ ให้คู่สัญญาร่วมกันแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญเพื่อกำหนดงบประมาณค่าใช้จ่าย O&amp;M หรือเป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปี (แล้วแต่กรณี) และปฏิบัติตามขั้นตอนและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญา</li> <li>▪ ณ สิ้นไตรมาสของแต่ละไตรมาส บีทีเอสซีจะต้องจัดส่งสำเนาใบแจ้งหนี้และเอกสารประกอบแสดงค่าใช้จ่าย O&amp;M ที่เกิดขึ้นจริงที่บีทีเอสซีได้ชำระไปในระหว่างช่วงไตรมาสก่อนหน้า ทั้งนี้ เพื่อให้มีการกระทบยอดระหว่างค่าใช้จ่าย O&amp;M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับไตรมาสนั้นกับจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&amp;M ประมาณการรายวันที่บีทีเอสซีได้หักไว้ก่อนนำส่งรายได้สุทธิรายวันให้แก่กองทุนในช่วงไตรมาสนั้น ในกรณีที่ค่าใช้จ่าย O&amp;M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับช่วงไตรมาสนั้นน้อยกว่าจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&amp;M ประมาณการรายวันสำหรับช่วงไตรมาสนั้นที่บีทีเอสซีได้หักไว้ก่อนนำส่งรายได้สุทธิรายวันให้แก่กองทุน บีทีเอสซีจะชำระคืนส่วนที่เกินให้แก่กองทุนภายใน 5 วันทำการของคู่สัญญาหลังจากที่กองทุนได้ตรวจทานค่าใช้จ่าย O&amp;M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับไตรมาสนั้นเสร็จสิ้น</li> </ul> <p>ในกรณีที่ค่าใช้จ่าย O&amp;M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับช่วงไตรมาสนั้นมากกว่าจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&amp;M ประมาณการรายวันสำหรับช่วงไตรมาสนั้นที่บีทีเอสซีได้หักไว้ก่อนนำส่งรายได้สุทธิรายวันให้แก่กองทุน กองทุนจะชำระคืนส่วนที่ขาดในไตรมาสนั้น ๆ ให้แก่บีทีเอสซี ตามเงื่อนไขและขั้นตอนที่ระบุไว้ในสัญญา ทั้งนี้ การตรวจทานค่าใช้จ่าย O&amp;M ที่เกิดขึ้นจริงในแต่ละไตรมาสโดยกองทุน จะต้องทำให้เสร็จภายใน 15 วันหลังจากที่ได้รับสำเนาใบแจ้งหนี้และเอกสารประกอบแสดงค่าใช้จ่าย O&amp;M ที่เกิดขึ้นจริงครบถ้วน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ บีทีเอสซีตกลงให้สิทธิกองทุนในการร่วมบริหารจัดการกิจการของบีทีเอสซีผ่านกระบวนการดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>(ก) กองทุนมีสิทธิเสนอชื่อแต่งตั้งกรรมการจำนวนหนึ่งในสามของกรรมการทั้งหมดของบีทีเอสซี และ</li> <li>(ข) กองทุนมีสิทธิเสนอชื่อบุคคลหนึ่งคนเข้าสังเกตการณ์ในการประชุมของคณะกรรมการที่ปรึกษาภายใต้สัญญาสัมปทาน (หากกทผ. ไม่ขัดข้อง)</li> </ul> </li> <li>▪ บีทีเอสซีจะต้องรับผิดชอบภาระกิจเฉพาะที่กองทุนอาจต้องเสียเนื่องจากการได้รับรายได้สุทธิภายใต้สัญญานี้ โดยหน้าที่ของบีทีเอสซีดังกล่าวจะสิ้นสุดลงเมื่อกองทุนไม่มีหน้าที่ต้องเสียภาระกิจเฉพาะดังกล่าวแล้ว</li> </ul>
สิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) และสิทธิในการปฏิเสธ	: บีทีเอสซีตกลงให้สิทธิโดยเพิกถอนมิได้ แก่กองทุนดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ (ก) สิทธิของกองทุนในการซื้อ (Right to Purchase) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือการลงทุนของบีทีเอสซีหรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซีเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด และ (ข) ในกรณีที่บีทีเอสซีหรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ได้รับข้อเสนอจากบุคคลภายนอก สิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal)</li> </ul>



<p>เป็นรายแรกที่ จะซื้อ (Right of First Refusal)</p>	<p>รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนใด ๆ ที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ และ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่แล้วเสร็จที่บีทีเอสซีหรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ได้เข้าทำหรือจะเข้าทำสัญญาหรือดำเนินการหรือจะดำเนินการโครงการที่เกี่ยวข้องดังกล่าวซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โดยโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่แล้วเสร็จ ให้หมายความรวมถึงสัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว และสัญญาที่ได้ต่ออายุสัญญาสัมปทานใด ๆ (ถ้ามี) ด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ สำหรับกรณีที่กองทุนใช้สิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) ราคาซื้อขายรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดนั้นต้องมีการเจรจาตกลงกันโดยสุจริตระหว่างกองทุนและบีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซี หากตกลงราคาซื้อขายไม่ได้ ให้คู่สัญญาร่วมกันแต่งตั้งผู้ประเมินค่าเพื่อประเมินมูลค่ายุติธรรมของทรัพย์สินดังกล่าวและปฏิบัติตามขั้นตอนและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ ทั้งนี้ ในกรณีที่ราคาซื้อขายตามผู้ประเมินค่าประเมินได้ ให้อัตราผลตอบแทนต่อปีที่บีทีเอสซีหรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ควรจะได้รับในฐานะผู้ถือหุ้นต่ำกว่าอัตราผลตอบแทนของพันธบัตรรัฐบาลที่มีระยะเวลาครบกำหนด 10 ปีตามที่ประกาศโดยสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย (หรือองค์กรอื่นที่เทียบเท่า) ณ หรือ ในเวลาใกล้เคียงกับวันคำนวณราคาซื้อขาย บวกด้วย ร้อยละ 3 (“อัตราผลตอบแทนขั้นต่ำ”) กองทุนมีสิทธิ (แต่ไม่มีหน้าที่) ที่จะซื้อรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือการลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวจากบีทีเอสซี หรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ในราคาที่ให้อัตราผลตอบแทนขั้นต่ำ ทั้งนี้ การคำนวณอัตราผลตอบแทนขั้นต่ำข้างต้นให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้</li> </ul> <p>ภายใน 30 วันหลังจากที่ผู้ประเมินค่าได้กำหนดราคาซื้อขายของรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าว กองทุนและบีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซีจะแจ้งต่อกันให้ทราบเป็นลายลักษณ์อักษรว่าประสงค์จะทำการซื้อขายรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวระหว่างกันหรือไม่ หากในเวลา 30 วันดังกล่าว บีทีเอสซีและ/หรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซีแจ้งเป็นหนังสือต่อกองทุนว่าบีทีเอสซีและ/หรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซีประสงค์จะเจรจากับบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระเพื่อเสนอขายรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวให้แก่บุคคลภายนอก บีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซีอาจดำเนินการเจรจากับบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระนั้นได้ภายใน 60 วัน หลังจากผู้ประเมินค่ากำหนดราคาซื้อขายของรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวเพื่อเสนอขายรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวให้แก่บุคคลภายนอกนั้นในราคาที่สูงกว่าราคาประเมินของผู้ประเมินค่าได้ โดยหากภายในระยะเวลา 60 วันดังกล่าว บีทีเอสซีและ/หรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซีได้รับข้อเสนอที่แน่นอนจากบุคคลภายนอกดังกล่าวว่าจะซื้อรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดในราคาที่สูงกว่าราคาประเมินของผู้ประเมินค่า บีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซีจะต้องแจ้งให้กองทุนทราบถึงข้อเสนอที่แน่นอนของ</p>
--	---

		<p>บุคคลภายนอกดังกล่าวและให้สิทธิกองทุนในการซื้อขายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวในราคาเดียวกัน ทั้งนี้ หากกองทุนปฏิเสธที่จะใช้สิทธิซื้อดังกล่าว บีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซี จะต้องขายรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวให้แก่บุคคลภายนอกที่มาเสนอซื้อนั้นภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขของข้อเสนอที่แน่นอนของบุคคลภายนอกดังกล่าวให้แล้วเสร็จภายใน 120 วันนับจากวันที่บีทีเอสซีและ/หรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซีได้รับคำปฏิเสธจากกองทุน หากการขายไม่เสร็จสิ้นภายในระยะเวลา 120 วันดังกล่าวหรือบีทีเอสซีและ/หรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซีไม่แจ้งข้อเสนอที่แน่นอนของบุคคลภายนอกให้กองทุนทราบภายใน 60 วัน หลังจากผู้ประเมินค่ากำหนดราคาซื้อขายรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าว กองทุนจะมีสิทธิซื้อขายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือการลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวในราคาซื้อขายตามที่ผู้ประเมินค่าประเมินได้ ซึ่งต้องเป็นราคาที่ให้อัตราผลตอบแทนกับบีทีเอสซีหรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ไม่ต่ำกว่าอัตราผลตอบแทนขั้นต่ำ</p> <p>ทั้งนี้ การใช้สิทธิในการซื้อหรือสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ และกระบวนการที่เกี่ยวข้องจะต้องดำเนินการตามวิธีการที่กำหนดไว้ในสัญญา</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ สำหรับกรณีที่กองทุนใช้สิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) ราคาซื้อขายของรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนใด ๆ ที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ และ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่แล้วเสร็จที่บีทีเอสซีหรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ได้เข้าทำหรือจะเข้าทำสัญญาหรือดำเนินการหรือจะดำเนินการโครงการที่เกี่ยวข้องดังกล่าวซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดนั้นจะต้องเท่ากับราคาที่บุคคลภายนอกเสนอซื้อจากบีทีเอสซี และ/หรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี</li> <li>▪ ทั้งนี้ ระยะเวลาที่กองทุนสามารถใช้สิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) และสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรก (Right of First Refusal) ดังกล่าวตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ คือ 20 ปี นับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น ทั้งนี้ หากเกิดกรณีผิดนัดตามสัญญานี้ขึ้นและกองทุนได้มีจดหมายเรียกให้ชำระหนี้กรณีมีเหตุผิดนัดตามสัญญา กองทุนจะไม่มีสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) ในรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือการลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการใด ๆ ที่บีทีเอสซีและ/หรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี ได้เข้าทำ ได้มา หรือเข้าลงทุนภายหลังจากที่กองทุนได้มีจดหมายเรียกให้ชำระหนี้กรณีมีเหตุผิดนัดตามสัญญา ดังกล่าว เว้นแต่รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือการลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดซึ่งกองทุนสามารถใช้สิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) และ/หรือ สิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) จนกว่าจะสิ้นกำหนดระยะเวลา 20 ปีข้างต้น</li> </ul>
หน้าที่หลักของกองทุน	:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ หากจำนวนรายได้สุทธิรายวันที่บีทีเอสซีส่งมอบให้แก่กองทุนในเดือนใดมีจำนวนมากกว่าจำนวนรายได้สุทธิรายวันที่แสดงไว้ในรายงานประจำวันของเดือนนั้นรวมกัน กองทุนจะต้องคืนจำนวนเงินที่เกินของเดือนนั้นให้แก่บีทีเอสซีภายใน 15 วันถัดจากวันสิ้นเดือนของเดือนนั้น</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>ณ สิ้นไตรมาสของแต่ละไตรมาส บีทีเอสจะมีการกระทบยอระหว่างค่าใช้จ่าย O&amp;M ที่เกิดขึ้นจริงกับจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&amp;M ประมาณการรายวันที่บีทีเอสได้หักไว้ก่อน นำส่งรายได้สุทธิรายวันให้แก่กองทุนในช่วงไตรมาสนั้น ในกรณีที่ค่าใช้จ่าย O&amp;M ที่เกิดขึ้นจริง สำหรับช่วงไตรมาสนั้นมากกว่าจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&amp;M ประมาณการรายวันสำหรับช่วง ไตรมาสนั้นที่บีทีเอสได้หักไว้ก่อนนำส่งรายได้สุทธิรายวันให้แก่กองทุน กองทุนจะจ่ายส่วนที่ ขาดในไตรมาสนั้น ๆ ให้แก่บีทีเอส ทั้งนี้ ตามเงื่อนไขและขั้นตอนที่ระบุไว้ในสัญญา</li> <li>ตราบเท่าที่ไม่มีเหตุผิดนัดผิดสัญญาภายใต้สัญญานี้ที่จะกระทบความสามารถของ บีทีเอสในการนำส่งรายได้สุทธิให้แก่กองทุนเกิดขึ้น กองทุนตกลงชำระค่าตอบแทนพิเศษ ให้แก่บีทีเอสในอัตราดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>(ก) ในกรณีที่รายได้ค่าโดยสารสุทธิสำหรับปีใดสูงกว่าร้อยละ 100 แต่ไม่เกินร้อยละ 125 ของเป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปีสำหรับปีนั้น บีทีเอสจะได้รับค่าตอบแทน พิเศษในอัตราร้อยละ 10 ของจำนวนรายได้ค่าโดยสารสุทธิในส่วนที่เกินกว่าร้อยละ 100 แต่ไม่เกินร้อยละ 125</li> <li>(ข) ในกรณีที่รายได้ค่าโดยสารสุทธิสำหรับปีใดสูงกว่าร้อยละ 125 ขึ้นไปของเป้าหมาย รายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปีสำหรับปีนั้น บีทีเอสจะได้รับค่าตอบแทนพิเศษในอัตราร้อยละ 15 ของจำนวนรายได้ค่าโดยสารสุทธิในส่วนที่เกินกว่าร้อยละ 125</li> </ul> </li> </ul>
ประกันภัย	:	<ul style="list-style-type: none"> <li>บีทีเอสตกลงทำประกันตามที่ทำเป็นปกติ รวมถึงประกันความรับผิดชอบการ และตกลงว่าจะ คงไว้ซึ่งประกันดังกล่าวตลอดเวลา</li> <li>บีทีเอสตกลงเป็นผู้รับผิดชอบชำระค่าเสียหายใด ๆ ที่เกินไปกว่าส่วนที่ประกันคุ้มครอง ทั้งนี้ เฉพาะส่วนของความเสียหายที่เกิดจากความจงใจ หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของบีทีเอส</li> <li>กองทุนตกลงเป็นผู้รับผิดชอบชำระค่าเสียหายและความสูญเสียใด ๆ ที่เกิดขึ้นแก่ระบบรถไฟฟ้า ขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก ในส่วนที่ (ก) เกินไปกว่าวงเงินประกัน (ข) เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ ที่ไม่ได้รับความคุ้มครอง และ (ค) กระทบประกันภัยยกเว้นหรือไม่ครอบคลุม และตราบเท่าที่ ความเสียหายหรือความสูญเสียดังกล่าวมิได้เกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ของบีทีเอส ทั้งนี้ ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ แต่ไม่ว่าในกรณีใด ๆ หน้าที่ของกองทุนในการรับผิดชอบชำระค่าเสียหายและความสูญเสียใด ๆ ที่เกิดขึ้นแก่ระบบ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักจะสิ้นสุดลงในวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน</li> <li>ในกรณีที่บริษัทประกันจ่ายเงินประกันล่าช้า บีทีเอสตกลงจะจ่ายเงินล่วงหน้าเพื่อการซ่อมแซม ความเสียหายที่เกิดขึ้น สำหรับจำนวนห้าสิบล้านบาทแรก และ กองทุนจะจ่ายส่วนที่เกินห้าสิบล้านบาทโดยไม่ล่าช้า</li> <li>ไม่ว่ากรณีใดก็ตาม หากบีทีเอสได้จ่ายเงินล่วงหน้า กองทุนจะต้องชำระคืนเงินที่บีทีเอสจ่าย ล่วงหน้าไปนั้น ภายในระยะเวลาที่กำหนดในสัญญา ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่าย O&amp;M</li> </ul>
เรื่องสงวนไว้ (Reserved Matters) และ ข้อตกลงว่าจะ	:	<p>บีทีเอสจะกระทำเรื่องสงวนไว้ หรือเรื่องที่ห้ามได้ก็ต่อเมื่อ (1) ในกรณีที่เป็นเรื่องสงวนไว้ (Reserved Matters) บีทีเอสจะต้องได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการของบีทีเอสโดยมีเสียง สนิบสนุนอย่างน้อยสองเสียงจากการกรรมการของบีทีเอสซึ่งกองทุนเป็นผู้เสนอชื่อ (โดยหนึ่งในสาม ของกรรมการของบีทีเอสเป็นบุคคลที่กองทุนเสนอชื่อ) และ (2) ในกรณีที่เป็นเรื่องที่ห้าม</p>

<p>ไม่กระทำการ (Negative Undertakings)</p>	<p>บีทีเอสซีกระทำให้ขัดตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings) ที่กำหนดไว้ในสัญญาฉบับนี้ บีทีเอสซีจะต้องได้รับความยินยอมจากกองทุนตามความของสัญญานี้เสียก่อน ทั้งนี้ภายใต้สัญญานี้ ในกรณีที่กรรมการของบีทีเอสซีซึ่งกองทุนเป็นผู้เสนอชื่อ อย่างน้อยสองท่านได้ให้ความเห็นชอบให้บีทีเอสซีเข้าทำเรื่องสงวนไว้ หากเรื่องสงวนไว้นั้นเป็นเรื่องเดียวกันกับเรื่องที่ห้ามบีทีเอสซีกระทำให้ขัดตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings) ให้ถือว่าความเห็นชอบของกรรมการดังกล่าวเป็นการที่กองทุนยินยอมให้บีทีเอสซีเข้าทำเรื่องที่ห้ามกระทำให้ขัดตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings) เรื่องเดียวกันนั้น</p> <p>ตัวอย่างของเรื่องสงวนไว้ เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ การแต่งตั้งหรือถอดถอนคณะผู้บริหารระดับสูงของบีทีเอสซี ซึ่งได้แก่ ประธานกรรมการบริหาร (Chief Executive Officer) ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงิน (Chief Financial Officer) หรือกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการ (Chief Operating Officer) ของบีทีเอสซี และการกำหนดค่าตอบแทนของผู้บริหารดังกล่าว</li> <li>▪ การแก้ไขเพิ่มเติมหนังสือบริคณห์สนธิ หรือข้อบังคับบริษัทของบีทีเอสซี</li> <li>▪ การที่บีทีเอสซีเข้าร่วม ดำเนินการ หรือมีผลประโยชน์ในธุรกิจหรือกิจการใด (ยกเว้น (ก) การประกอบและการบำรุงรักษาตามธุรกิจปกติของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักและของธุรกิจอื่นของบีทีเอสซี (ข) การดำเนินการตามสัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว (ค) ธุรกิจหรือกิจการใดที่ลงทุนโดยบริษัทย่อยของบีทีเอสซีโดยใช้กระแสเงินสดคงเหลือของบีทีเอสซี (นอกเหนือจากรายได้สุทธิ) เงินที่ได้จากทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อ หรือเงินที่ได้จากการเพิ่มทุนที่ได้รับอนุญาตจากกองทุน (ง) การดำเนินการและ/หรือบำรุงรักษาทรัพย์สินโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ หรือโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่แล้วเสร็จ ที่บีทีเอสซี หรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ได้เข้าทำหรือจะเข้าทำสัญญาหรือดำเนินการหรือจะดำเนินการ ทั้งนี้ เฉพาะกรณีที่บีทีเอสซีได้รับค่าธรรมเนียมจากการให้บริการดำเนินการและ/หรือบำรุงรักษาดังกล่าว และผู้ว่าจ้างของบีทีเอสซีได้ตกลงที่จะรับผิดชอบและชดเชยความเสียหายหรือความรับผิดของบีทีเอสซีที่อาจเกิดขึ้นจากการให้บริการดังกล่าวเต็มจำนวน หรือ (จ) กิจการอื่นใดที่เอกสารธุรกรรมอนุญาตให้กระทำได้)</li> <li>▪ การที่บีทีเอสซีเข้าทำข้อผูกพัน ธุรกรรม หรือการดำเนินการใด ๆ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต ไม่ว่าในลักษณะใดก็ตาม (เว้นแต่ (ก) ที่เอกสารธุรกรรมมุ่งให้กระทำ (ข) ตามที่ได้รับอนุญาตจากกองทุน หรือ (ค) การกีดกันที่อนุญาตให้ทำได้ตามที่ได้กำหนดไว้ในสัญญานี้)</li> <li>▪ การเข้าทำเอกสารหรือสัญญาใด ๆ (เว้นแต่ (ก) ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการที่ได้รับอนุญาตภายใต้เอกสารธุรกรรม (ข) การเข้าทำสัญญาเพื่อการดำเนินการและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักซึ่งมีค่าใช้จ่ายตามที่ได้รับอนุมัติภายใต้งบประมาณค่าใช้จ่าย O&amp;M (ค) การเข้าทำสัญญาเกี่ยวกับทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อตามที่สัญญานี้อนุญาตหรือในกรณีที่มูลค่าไม่เกินกว่างบประมาณที่ได้รับอนุมัติโดยคณะกรรมการของบีทีเอสซี (ง) การเข้าทำสัญญา นอกเหนือจาก (ก) (ข) หรือ (ค) ที่มีมูลค่าความรับผิดของบีทีเอสซีรวมทุกสัญญาในปีหนึ่ง ๆ น้อยกว่า 50,000,000 บาท (จ) การเข้าทำสัญญาเกี่ยวกับธุรกรรมที่สัญญานี้อนุญาตให้เข้าทำได้ หรือไม่จำกัดสิทธิในการเข้าทำ หรือ (จ) กิจการอื่นใดที่กองทุนอนุญาตให้กระทำได้)</li> </ul>
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ (ก) การที่บีทีเอสซีแก้ไข เปลี่ยนแปลง สละสิทธิ เพิ่มเติม หรือยกเลิก หรือตกลงที่จะแก้ไข เปลี่ยนแปลง สละสิทธิ เพิ่มเติม หรือยกเลิกสัญญาสัมปทาน หรือ (ข) การที่บีทีเอสซีแก้ไข เปลี่ยนแปลง สละสิทธิ หรือเพิ่มเติม หรือตกลงที่จะแก้ไข เปลี่ยนแปลง สละสิทธิ หรือเพิ่มเติม ข้อกำหนดที่เป็นสาระสำคัญของสัญญาโครงการอื่น (ที่ไม่ใช่สัญญาสัมปทาน)</li> <li>▪ การยกเลิก หรือตกลงที่จะยกเลิกสัญญาโครงการ หรือสัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว</li> <li>▪ การตกลงหรือประนีประนอมในสิทธิเรียกร้อง หรือการฟ้องคดี อนุญาโตตุลาการ หรือ กระบวนการทางปกครองที่เกี่ยวข้องกับสัญญาโครงการในจำนวนเกินกว่า 50,000,000 บาท</li> <li>▪ การที่บีทีเอสซีโอนสิทธิหรือโอนภาระผูกพันใดตามสัญญาโครงการ ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน หรือตกลงกับคู่สัญญาภายใต้สัญญาโครงการเพื่อโอนสิทธิหรือโอนภาระผูกพันใด ๆ ของตน ภายใต้สัญญาโครงการ ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน</li> <li>▪ การที่บีทีเอสซีก่อหรือยอมให้ก่อหลักประกันเหนือทรัพย์สินใด ๆ ของตน ซึ่งรวมถึงรายได้สุทธิ หรือขาย ให้เช่า โอน หรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินหรือรายได้ของตน รวมถึงรายได้สุทธิ หรือ เข้าทำการดำเนินการให้บริษัทอื่นมีผลเช่นเดียวกัน (ยกเว้น (ก) ในกรณีการขายรายได้สุทธิ ตามสัญญานี้ (ข) หลักประกันที่ก่อขึ้นตามเอกสารหลักประกันภายใต้สัญญานี้ (ค) การโอน หุ่นตามเอกสารธุรกรรม (ง) การขาย โอน หรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อบางประเภท (จ) การก่อหรือยอมให้ก่อหลักประกันเหนือทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อบางประเภท หรือการก่อ หลักประกันในบัญชีหุ้นกู้บีทีเอสซี (Baht Debentures Fund Account) และ/หรือ การลงทุนที่ อนุญาตให้ทำได้โดยใช้เงินจากบัญชีหุ้นกู้บีทีเอสซี โดยเป็นการให้หลักประกันแก่ธนาคาร ผู้ออกหนังสือค้ำประกันเพื่อเป็นประกันการชำระหนี้ของบีทีเอสซีตามหนังสือค้ำประกันที่ ธนาคารผู้ออกหนังสือค้ำประกันได้ออกไว้เพื่อค้ำประกันการชำระหนี้เงินต้นและดอกเบี้ยของ บีทีเอสซีภายใต้หุ้นกู้บีทีเอสซี (ฉ) การขายหรือโอนสัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะ ยาวหรือสัญญาที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางเดินรถไฟฟ้าหรือโครงการในอนาคตให้แก่บีทีเอสซี หรือ (ซ) ตามที่กองทุนได้ให้คำยินยอม)</li> <li>▪ การที่บีทีเอสซีเข้าทำธุรกรรม เพื่อขาย ให้เช่า โอน หรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินหรือรายได้ใด ๆ ของตน ซึ่งรวมถึงรายได้สุทธิ (ยกเว้นธุรกรรมดังต่อไปนี้ (ก) ธุรกรรมที่เป็นการก่อหลักประกัน ตามเอกสารธุรกรรม (ข) ธุรกรรมที่เป็นปกติธุรกิจของบีทีเอสซี ซึ่งอยู่ในขอบเขตการประกอบ ธุรกิจของบีทีเอสซีโดยมีข้อกำหนดในเชิงพาณิชย์ที่เป็นปกติ และมีมูลค่าเมื่อนับทุกรายธุรกรรม รวมกันในรอบ 12 เดือนไม่เกิน 50,000,000 บาท (ค) การขาย ให้เช่า โอน หรือจำหน่ายไปซึ่ง ทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อบางประเภท (ง) การขายหรือโอนสัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะ ยาวหรือสัญญาที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางเดินรถไฟฟ้าหรือโครงการในอนาคตให้แก่บีทีเอสซี หรือ บุคคลภายนอกตามความของสัญญานี้ (จ) ตามที่กองทุนได้อนุมัติ)</li> <li>▪ การที่บีทีเอสซีก่อหนี้ หรือตกลงที่จะก่อหนี้ หรือมีหนี้คงค้าง (เว้นแต่ (ก) หนี้ที่เกิดขึ้นตามเอกสาร ธุรกรรม (ข) หนี้ที่มีอยู่แล้วตามที่ได้กำหนดไว้ในสัญญานี้ (ค) ยอดเงินต้นรวมคงค้างของหนี้ ดังกล่าว เมื่อรวมกับภาระหนี้อื่น ๆ ของบีทีเอสซีไม่เกิน 3,000,000,000 บาท และอัตราส่วน หนี้สินต่อทุนของบีทีเอสซีภายหลังจากการก่อหนี้ดังกล่าวไม่เกิน 1 ต่อ 1 หรือ (ง) ตามที่กองทุน ได้อนุมัติ)</li> </ul>
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ การที่บีทีเอสซีเข้าควบคุมกิจการ แยกกิจการ หรือรวมกิจการ</li> <li>▪ การที่บีทีเอสซีเพิ่มทุน ออกหุ้นหรือหลักทรัพย์แปลงสภาพแก่บุคคลใด ซึ่งทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบีทีเอสซีลดลง</li> <li>▪ การที่บีทีเอสซีลดทุน ยกเลิก ชำระคืน ชื้อ หรือไถ่ถอนหุ้นทุนของตน (เว้นแต่เป็นการลดทุนของบีทีเอสซีเพื่อการคืนเงินทุนให้แก่ผู้ถือหุ้น และการลดทุนนั้นไม่ทำให้ทุนจดทะเบียนของบีทีเอสซีต่ำกว่า 3,000,000,000 บาท และการลดทุนนั้นไม่ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบีทีเอสซีลดลง)</li> <li>▪ การที่บีทีเอสซีจดทะเบียนหรือยอมให้จดทะเบียนโอนหุ้นที่จำนำไว้จนนอกเหนือไปจากที่กำหนดไว้ในสัญญาจำนำหุ้น หรือสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น</li> <li>▪ การที่บีทีเอสซีเปลี่ยนตัวผู้สอบบัญชี</li> <li>▪ การจ่ายเงินปันผลในระหว่างที่เกิดเหตุผิดนัดภายใต้สัญญานี้</li> </ul> <p>ตัวอย่างของกิจกรรมที่บีทีเอสซีห้ามกระทำภายใต้ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings) เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ การลงทุนในธุรกิจใหม่ (เว้นแต่การลงทุนในธุรกิจใหม่โดยบริษัทย่อยของบีทีเอสซีโดยใช้กระแสเงินสดคงเหลือของบีทีเอสซี (นอกเหนือไปจากรายได้สุทธิ) เงินที่ได้จากทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อ หรือเงินที่ได้จากการเพิ่มทุนซึ่งการลงทุนดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากกองทุน)</li> <li>▪ การลดทุน (เว้นแต่การลดทุนนั้นไม่ทำให้ทุนจดทะเบียนของบีทีเอสซีต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในสัญญานี้)</li> <li>▪ การเพิ่มทุน (เว้นแต่การออกหุ้นใหม่ของบีทีเอสซี ซึ่งไม่ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบีทีเอสซีลดลงและต้องมีการจำนำหุ้นดังกล่าวกับกองทุน)</li> <li>▪ การแก้ไขข้อกำหนดของสัญญาสัมปทาน หรือข้อกำหนดที่เป็นสาระสำคัญของสัญญาโครงการอื่น หรือสัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว</li> <li>▪ การยกเลิกสัญญาสัมปทาน</li> <li>▪ การก่อหนี้ในจำนวนที่มากกว่าจำนวนหรือมีใช้ประเภทที่อนุญาตไว้</li> <li>▪ การลดอัตราค่าโดยสารในส่วนของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก เว้นแต่เป็นการกระทำตามข้อกำหนดในสัญญาสัมปทาน</li> <li>▪ การก่อหลักประกันหรือภาระติดพันเหนือทรัพย์สินของบีทีเอสซี (เว้นแต่การก่อหลักประกันตามเอกสารธุรกรรม การก่อหลักประกันหรือภาระติดพันเหนือทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อบางประเภท)</li> <li>▪ การจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ (เว้นแต่ทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อบางประเภท โดยเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญานี้) เป็นต้น</li> </ul>
เหตุผิดนัดผิดสัญญาและผล แห่งการผิดนัด ผิดสัญญา	<p>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ เมื่อเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามที่ระบุไว้ในสัญญานี้ กองทุนอาจเรียกให้บีทีเอสซีชำระหนี้ตามจำนวนและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ และ/หรือ เรียกให้ผู้สนับสนุนปฏิบัติตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน และ/หรือ ใช้สิทธิอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในเอกสารธุรกรรม โดยในกรณีที่กองทุนจะใช้สิทธิดังกล่าว กองทุนจะมีหนังสือแจ้งไปยังบีทีเอสซีและผู้สนับสนุน โดยเมื่อกองทุนมีหนังสือแจ้งดังกล่าวแล้ว กองทุนมีสิทธิบังคับตามสิทธิของตนไม่ว่าบางส่วนหรือทั้งหมดตามเอกสารธุรกรรม</li> </ul>



	<p>ทั้งนี้ ในกรณีของเหตุผิดนัดผิดสัญญาบางประการตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ กองทุนอาจให้เวลาบีทีเอสซีในการแก้ไขเยียวยาได้ โดยบีทีเอสซีจะต้องจัดทำแผนในการแก้ไขเยียวยาเหตุผิดนัดผิดสัญญาที่กำหนดดังกล่าวและนำเสนอให้กองทุนเพื่อพิจารณา เมื่อกองทุนได้รับแผนดังกล่าวจากบีทีเอสซีแล้ว คู่สัญญาจะได้ดำเนินการปรึกษาหารือกันโดยสุจริตและพิจารณาแผนดังกล่าว หากกองทุนพอใจกับแผนที่บีทีเอสซีเสนอ กองทุนอาจอนุญาตให้บีทีเอสซีดำเนินการตามแผนดังกล่าวได้ภายในเวลาที่ตกลงกัน ซึ่งในช่วงระหว่างเวลาที่เริ่มดำเนินการปรึกษาหารือดังกล่าวจนถึงเวลาที่เหตุผิดนัดผิดสัญญาได้รับการเยียวยาตามแผนที่กองทุนเห็นชอบจนกองทุนพอใจหรือกองทุนยกเว้นเหตุผิดนัดผิดสัญญาดังกล่าวให้ คู่สัญญาตกลงกระทำการหรือไม่กระทำการตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ ซึ่งรวมถึง (ก) การที่บีทีเอสซีจะต้องชำระหรือดำเนินการให้ผู้สนับสนุนนำเงินปันผลที่ตนเองได้รับจากการถือหุ้นบีทีเอสซีมาชำระจำนวนเงินที่ค้างจ่ายและถึงกำหนดชำระภายใต้เอกสารธุรกรรมให้แก่กองทุน (ข) การให้สิทธิแก่กองทุนในการใช้สิทธิออกเสียงในหุ้นที่ผู้สนับสนุนถืออยู่ในบีทีเอสซีตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ และ (ค) การที่กองทุนจะไม่ใช้สิทธิเรียกให้บีทีเอสซีชำระหนี้ตามจำนวนและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ หรือ เรียกให้ผู้สนับสนุนปฏิบัติตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน หรือ ใช้สิทธิอื่นใดที่กองทุนมีสำหรับกรณีเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาดังกล่าว</p> <p>แต่ในกรณีที่เป็นเหตุผิดนัดผิดสัญญาที่สัญญานี้ มิได้กำหนดให้ต้องมีการเจรจาหรือระหว่างกองทุนกับบีทีเอสซีก่อน (เช่น บีทีเอสซีไม่นำส่งรายได้สุทธิหรือชำระเงินอื่นใดให้แก่กองทุนภายในเวลาที่กำหนด และยังคงไม่นำส่งหรือไม่ชำระเงินดังกล่าวเป็นเวลา 5 วันทำการของคู่สัญญาติดต่อกันนับจากวันที่ครบกำหนดชำระ) หรือในกรณีที่บีทีเอสซีหรือผู้สนับสนุนไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ของตนที่กำหนดไว้ให้ต้องปฏิบัติภายหลังกองทุนอนุมัติให้มีการดำเนินการตามแผนการเยียวยาซึ่งกรณีดังกล่าวจะถือเป็นเหตุผิดนัดผิดสัญญาภายใต้สัญญานี้ หรือในกรณีที่กองทุนไม่อนุมัติแผนในการแก้ไขเยียวยาเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามที่บีทีเอสซีเสนอภายในเวลาที่กำหนด กองทุนมีสิทธิใช้สิทธิของตนมีตามเอกสารธุรกรรมได้ทุกประการ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ สิทธิบังคับของกองทุนตามเอกสารธุรกรรม เช่น สิทธิการบังคับจำหน่ายหุ้นตามสัญญาจำหน่ายหุ้น สิทธิในการซื้อหุ้นในบีทีเอสซีที่ผู้สนับสนุนถืออยู่ตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น สิทธิในการเพิกถอนการแต่งตั้งบีทีเอสซีจากการเป็นตัวแทนของกองทุนในการจัดเก็บรายได้สุทธิเพื่อและในนามของกองทุนและแต่งตั้งบุคคลอื่นทำหน้าที่จัดเก็บรายได้สุทธิ เป็นต้น นอกจากนี้ กองทุนอาจสามารถใช้สิทธิเข้ารับโอนสัญญาสัมปทาน ในฐานะตัวแทนของกลุ่มเจ้าหน้าที่ของบีทีเอสซีตามหนังสือบอกกล่าวไปยัง กทม. ในกรณีที่ กทม. มีเจตนาที่จะบอกเลิกสัญญาสัมปทานอันเนื่องมาจากบีทีเอสซีปฏิบัติผิดสัญญาสัมปทาน</li> <li>▪ หากกองทุนซื้อหุ้นบีทีเอสซีจากบีทีเอสซีตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น หรือเข้าเป็นเจ้าของหุ้นบีทีเอสซีจากการบังคับสิทธิตามสัญญาจำหน่ายหุ้น กองทุนตกลงที่จะดำเนินการบางประการ เช่น <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) เมื่อผู้สนับสนุนร้องขอ จะดำเนินการให้บีทีเอสซีแยกรายได้ของบีทีเอสซีที่เกิดจากทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อ ออกจากกระแสเงินสดของบีทีเอสซีและโอนรายได้จากทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อดังกล่าวให้แก่ผู้สนับสนุน หรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนด</li> <li>(2) เมื่อผู้สนับสนุนร้องขอ จะโอนทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อบางประเภทซึ่งยังคงอยู่กับบีทีเอสซี</li> </ol> </li> </ul>
--	---



		<p>ให้แก่ผู้สนับสนุนหรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนด</p> <p>(3) หลังจากวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน หากกองทุนยังคงถือหุ้นบีทีเอสซีที่รับโอนมาจาก บีทีเอสจีอยู่ในช่วงเวลาดังกล่าว กองทุนจะต้องโอนหุ้นดังกล่าวกลับไปยังผู้สนับสนุน หรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนดตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ และในกรณีที่ บีทีเอสซียังจัดส่งรายได้สุทธิให้แก่กองทุนซึ่งยังชำระไม่ครบถ้วนตามสัญญานี้ ก่อนที่ กองทุนจะโอนหุ้นดังกล่าวให้แก่ผู้สนับสนุนหรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนดดังกล่าว ผู้สนับสนุนจะต้องเข้าทำสัญญากับกองทุน (ในรูปแบบที่กองทุนพอใจ โดยสมเหตุสมผล) ว่าผู้สนับสนุนจะดำเนินการให้บีทีเอสซีจัดส่งรายได้สุทธิซึ่งยังชำระไม่ครบถ้วนตาม สัญญานี้ให้แก่กองทุน</p> <p>(4) การดำเนินการอื่น ๆ ที่กองทุนจะตกลงเพื่อให้บีทีเอสซีสามารถยังคงดำเนินกิจการและ เป็นเจ้าของทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อได้ต่อไปอย่างเหมาะสม ทั้งนี้ ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ใน สัญญานี้</p> <p>โดยผู้สนับสนุนมีหน้าที่ชำระต้นทุน ค่าใช้จ่ายและภาษีทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากการโอนรายได้หรือ ทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อหรือหุ้นบีทีเอสซีดังกล่าว</p>
<b>7. สัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน ระหว่าง บีทีเอสจี บีทีเอสซี และ กองทุน ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556</b>		
วัตถุประสงค์	:	<p>บีทีเอสจีในฐานะผู้ถือหุ้นใหญ่ของบีทีเอสซีตกลงคำประกันการปฏิบัติหน้าที่ของบีทีเอสซีภายใต้ สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ โดยการรับประกันแบบจำกัดความรับผิด และเป็นไปตาม ข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้</p> <p>ทั้งนี้ คำจำกัดความใดที่มีได้กำหนดไว้ในสัญญานี้ ให้มีความหมายเช่นเดียวกับที่กำหนดไว้ใน สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ</p>
หน้าที่หลัก ของ บีทีเอสจี	:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ บีทีเอสจีตกลงรักษาสัดส่วนการถือหุ้นของตนในบีทีเอสซีไว้ตลอดเวลาที่ภาระหน้าที่ ตามสัญญานี้ยังคงมีอยู่ และจะไม่โอนหรือก่อภาระติดพันในหุ้นบีทีเอสซีดังกล่าว</li> <li>▪ บีทีเอสจีตกลงให้กองทุนมีส่วนร่วมในคณะกรรมการของบีทีเอสซี ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>(ก) ให้มีการแต่งตั้งกรรมการจำนวนหนึ่งในสามของกรรมการทั้งหมดของบีทีเอสซีจากบุคคล ที่กองทุนเสนอชื่อ และ</li> <li>(ข) ให้มีการแต่งตั้งกรรมการจำนวนหนึ่งในสามของกรรมการทั้งหมดของบีทีเอสซีซึ่งมี คุณสมบัติตามที่กำหนดเป็นกรรมการอิสระในคณะกรรมการบริษัทของบีทีเอสซี</li> </ul> </li> <li>▪ บีทีเอสจีตกลงที่จะมิให้บีทีเอสซีเข้าทำธุรกรรมใด ๆ ที่เป็นเรื่องสงวนไว้ เว้นเสียแต่ว่า คณะกรรมการของบีทีเอสซีโดยมีเสียงสนับสนุนจากกรรมการของบีทีเอสซีซึ่งกองทุนเป็นผู้ เสนอชื่ออย่างน้อยสองท่านได้อนุมัติให้บีทีเอสซีเข้าทำได้</li> <li>▪ บีทีเอสจีเห็นด้วยกับข้อกำหนดและเงื่อนไขของเอกสารธุรกรรม และตกลงที่จะกระทำการทุก ประการที่จำเป็นเพื่อให้บีทีเอสซีปฏิบัติตามภาระผูกพันทั้งหลายของตนตามเอกสารธุรกรรม ทั้งนี้ ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ บีทีเอสจัดลงจำหน่ายหุ้นที่ตนถืออยู่ในบีทีเอสซี เพื่อเป็นประกันการปฏิบัติหน้าที่ของตนตามสัญญา</li> <li>▪ บีทีเอสจัดลงให้การค้ำประกันการปฏิบัติภาระหน้าที่ของบีทีเอสซีตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ทั้งนี้ กองทุนจะไม่สามารถบังคับให้บีทีเอสซีชำระหนี้ตามภาระค้ำประกันได้โดยวิธีการอื่นใด นอกจากการบังคับเอาหุ้นบีทีเอสซีเท่านั้น ภายใต้สัญญาจะซื้อจะขายหุ้น หรือสัญญาจำหน่ายหุ้น และเมื่อมีการโอนหุ้นบีทีเอสซีภายใต้สัญญาจะซื้อจะขายหุ้น หรือสัญญาจำหน่ายหุ้นแล้ว บีทีเอสซีจะหลุดพ้นจากภาระหน้าที่ของบีทีเอสซีที่เกี่ยวข้องกับการค้ำประกันและที่เกี่ยวข้องกับความเป็นผู้ถือหุ้นของบีทีเอสซีภายใต้สัญญานี้ทันที แต่สิทธิของกองทุนบางประการ เช่น สิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) และสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) ตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องในสัญญานี้ เป็นต้น ยังคงมีอยู่ตามความของสัญญานี้ และหน้าที่บางประการของบีทีเอสซีตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ ยังคงมีอยู่จนกว่าบีทีเอสซีและบีทีเอสจีจะได้ปฏิบัติหน้าที่ตามภาระผูกพันของตนภายใต้เอกสารธุรกรรมที่ตนเป็นคู่สัญญาจนครบถ้วน หรือพ้นกำหนดเวลาอื่นตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้</li> <li>▪ หากบีทีเอสซีมีสิทธิเรียกร้องใด ๆ ต่อบีทีเอสซีไม่ว่าภายใต้เอกสารธุรกรรมหรืออื่นใดบีทีเอสจีตกลงไม่ใช้สิทธิเรียกร้องใด ๆ เอาจากบีทีเอสซีจนกว่าบีทีเอสจีและบีทีเอสซีจะได้ปฏิบัติหน้าที่ตามภาระผูกพันทั้งหมดภายใต้เอกสารธุรกรรมจนครบถ้วนให้แก่กองทุนแล้ว เว้นแต่เป็นไปตามข้อยกเว้นที่กำหนดไว้ในสัญญานี้</li> <li>▪ ในกรณีที่กองทุนอนุญาตให้บีทีเอสซีดำเนินการตามแผนการเยียวยาเหตุผิดนัดผิดสัญญาภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธินั้น ในช่วงระหว่างเวลาที่กองทุนและบีทีเอสซีเริ่มดำเนินการปรึกษาหารือแผนการเยียวยาตั้งกล่าวจนถึงเวลาที่เหตุผิดนัดผิดสัญญาได้รับการเยียวยาตามแผนที่กองทุนเห็นชอบจนกองทุนพอใจหรือกองทุนยกเว้นเหตุผิดนัดผิดสัญญาดังกล่าวให้ บีทีเอสจีและกองทุนตกลงกระทำการหรือไม่กระทำการตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ ซึ่งรวมถึง (ก) การที่บีทีเอสจีจะต้องนำเงินปันผลที่ตนเองได้รับจากการถือหุ้นบีทีเอสซีมาชำระจำนวนเงินที่บีทีเอสซีค้างจ่ายและถึงกำหนดชำระภายใต้เอกสารธุรกรรมให้แก่กองทุน (ข) การให้สิทธิแก่กองทุนในการใช้สิทธิออกเสียงในหุ้นที่ผู้สนับสนุนถืออยู่ในบีทีเอสซีตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ และ (ค) การที่กองทุนจะไม่ใช้สิทธิเรียกให้บีทีเอสซีชำระหนี้ตามจำนวนและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ หรือ เรียกให้ผู้สนับสนุนปฏิบัติตามสัญญานี้ หรือ ใช้สิทธิอื่นใดที่กองทุนมีสำหรับกรณีเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาดังกล่าว</li> </ul> <p>ในกรณีที่บีทีเอสซีหรือผู้สนับสนุนไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ของตนที่กำหนดไว้ให้ต้องปฏิบัติภายหลังกองทุนอนุมัติให้มีการดำเนินการตามแผนการเยียวยา กรณีดังกล่าวจะถือเป็นเหตุผิดนัดผิดสัญญาภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ซึ่งกองทุนมีสิทธิใช้สิทธิที่ตนมีตามเอกสารธุรกรรมได้ทุกประการ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ หากกองทุนซื้อหุ้นบีทีเอสซีจากบีทีเอสจีตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น หรือเข้าเป็นเจ้าของหุ้นบีทีเอสซีจากการบังคับสิทธิตามสัญญาจำหน่ายหุ้น กองทุนตกลงที่จะดำเนินการบางประการ เช่น <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) เมื่อผู้สนับสนุนร้องขอ จะดำเนินการให้บีทีเอสซีแยกรายได้ของบีทีเอสซีที่เกิดจากทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อ ออกจากกระแสเงินสดของบีทีเอสซีและโอนรายได้จากทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อดังกล่าวให้แก่ผู้สนับสนุน หรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนด</li> </ol> </li> </ul>
--	--

		<p>(2) เมื่อผู้สนับสนุนร้องขอ จะโอนทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อบางประเภทซึ่งยังคงอยู่กับบีทีเอสซีให้แก่ผู้สนับสนุนหรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนด</p> <p>(3) หลังจากวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน หากกองทุนยังคงถือหุ้นบีทีเอสซีที่รับโอนมาจากบีทีเอสซีอยู่ในช่วงเวลาดังกล่าว กองทุนจะต้องโอนหุ้นดังกล่าวกลับไปยังผู้สนับสนุนหรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนดตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ และในกรณีที่บีทีเอสซียังจัดส่งรายได้สุทธิให้แก่กองทุนซึ่งยังชำระไม่ครบถ้วนตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ก่อนที่กองทุนจะโอนหุ้นดังกล่าวให้แก่ผู้สนับสนุนหรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนดดังกล่าว ผู้สนับสนุนจะต้องเข้าทำสัญญากับกองทุน (ในรูปแบบที่กองทุนพอใจ โดยสมเหตุสมผล) ว่าผู้สนับสนุนจะดำเนินการให้บีทีเอสซีจัดส่งรายได้สุทธิซึ่งยังชำระไม่ครบถ้วนตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิให้แก่กองทุน</p> <p>(4) การดำเนินการอื่น ๆ ที่กองทุนจะตกลงเพื่อให้บีทีเอสซีสามารถยังคงดำเนินกิจการและเป็นเจ้าของทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อได้ต่อไปอย่างเหมาะสม ทั้งนี้ ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้</p> <p>โดยผู้สนับสนุนมีหน้าที่ชำระต้นทุน ค่าใช้จ่ายและภาษีทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากการโอนรายได้หรือทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อหรือหุ้นบีทีเอสซีดังกล่าว</p>
สิทธิที่จะซื้อ (Right to Purchase) และสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal)	:	<p>บีทีเอสซีตกลงให้สิทธิโดยเพิกถอนมิได้ แก่กองทุน ดังนี้ (ก) สิทธิของกองทุนในการซื้อ (Right to Purchase) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือการลงทุนของบีทีเอสซีหรือบริษัทในเครือของบีทีเอสซีที่เกี่ยวข้องโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด และ (ข) ในกรณีที่บีทีเอสซีหรือ บริษัทในเครือของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ได้รับข้อเสนอจากบุคคลภายนอก สิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนใด ๆ ที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ และ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่แล้วเสร็จที่บีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทในเครือของบีทีเอสซี ได้เข้าทำหรือจะเข้าทำสัญญา หรือดำเนินการหรือจะดำเนินการโครงการที่เกี่ยวข้องดังกล่าวซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด</p> <p>ทั้งนี้ ข้อกำหนดและเงื่อนไขของสิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) และสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) ที่บีทีเอสซีให้แก่กองทุนจะมีลักษณะเดียวกันกับที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ</p>
สิทธิของบีทีเอสซีในการซื้อหุ้นบีทีเอสซี	:	<p>ในกรณีที่</p> <p>(ก) กองทุนใช้สิทธิซื้อหุ้นที่บีทีเอสซีถืออยู่ในบีทีเอสซีตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น และกองทุนประสงค์จะขายหุ้นดังกล่าวให้แก่บุคคลใด ๆ ที่มายื่นข้อเสนอซื้อให้แก่กองทุน หรือ</p> <p>(ข) กองทุนไม่ซื้อหุ้นที่บีทีเอสซีถืออยู่ในบีทีเอสซีตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นด้วยตนเองแต่ประสงค์จะขายหุ้นนั้นให้แก่บุคคลภายนอกที่เป็นอิสระ (นอกเหนือจากบริษัทในเครือของกองทุน) โดยกำหนดให้บุคคลภายนอกดังกล่าวเป็นคนที่รับโอนหุ้นจากบีทีเอสซีตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น</p> <p>ในกรณีดังกล่าว กองทุนตกลงที่จะให้สิทธิแก่บีทีเอสซีในการปฏิเสธเป็นรายแรก (Right of First Refusal) ที่จะซื้อหุ้นดังกล่าวในราคาเท่ากับข้อเสนอที่กองทุนได้รับ (กรณี (ก)) หรือชำระค่าซื้อหุ้นดังกล่าวให้แก่กองทุนเท่ากับราคาที่บุคคลภายนอกที่เป็นอิสระเสนอให้แก่กองทุน (กรณี (ข))</p>

		<p>ภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขอื่นเกี่ยวกับการซื้อขายหรือโอนอันเป็นสาระสำคัญที่ไม่ให้สิทธิแก่ผู้เสนอซื้อหรือบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระนั้นดีไปกว่าที่เสนอให้แก่บีทีเอสจี โดยกองทุนจะมีหนังสือแจ้งไปยังบีทีเอสจีโดยระบุชื่อของผู้ที่มาเสนอซื้อจากกองทุนหรือบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระที่กองทุนประสงค์จะขายหุ้นให้ (แล้วแต่กรณี) ราคาเสนอซื้อ และข้อกำหนดและเงื่อนไขอื่นที่เป็นสาระสำคัญของข้อเสนอในการซื้อนั้น ทั้งนี้ การใช้สิทธิซื้อหุ้นจากกองทุน (กรณี (ก)) หรือชำระค่าซื้อหุ้นดังกล่าวให้แก่กองทุน (กรณี (ข)) บีทีเอสจีต้องดำเนินการตามวิธีการและภายในเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาฯ ในกรณีที่บีทีเอสจีไม่แสดงความประสงค์ซื้อหุ้นจากกองทุนหรือชำระค่าซื้อหุ้น (แล้วแต่กรณี) ภายในเวลาที่กำหนดเป็นหนังสือ หรือไม่ทำการซื้อหุ้นดังกล่าวจากกองทุนหรือชำระค่าซื้อหุ้นให้แก่กองทุน (แล้วแต่กรณี) ให้เสร็จสิ้นภายในเวลาที่กำหนด กองทุนมีสิทธิขายหุ้นดังกล่าวให้กับบุคคลที่มาเสนอซื้อจากกองทุนหรือบุคคลอื่นในราคาที่เท่ากับหรือสูงกว่าราคาที่ให้สิทธิแก่บีทีเอสจีดังกล่าว หรือดำเนินการให้มีการโอนหุ้นไปยังบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระ (แล้วแต่กรณี) ได้ ภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขอื่นเกี่ยวกับการซื้อขายหรือโอนอันเป็นสาระสำคัญที่ไม่ให้สิทธิแก่ผู้ซื้อหรือบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระนั้นดีไปกว่าที่เสนอให้แก่บีทีเอสจี</p> <p>ทั้งนี้ คู่สัญญาตกลงว่าในกรณีที่บุคคลที่กองทุนกำหนดให้เป็นผู้รับโอนหุ้นจากบีทีเอสจีตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นนั้นเป็นบริษัทในเครือของกองทุนการโอนหุ้นให้แก่บริษัทในเครือของกองทุนดังกล่าวสามารถกระทำได้โดยกองทุนไม่ต้องให้สิทธิแก่บีทีเอสจีในการปฏิเสธเป็นรายแรก (Right of First Refusal) ดังที่กล่าวไว้ข้างต้นก่อน โดยมีเงื่อนไขว่าเมื่อบริษัทในเครือของกองทุนเข้ามาเป็นเจ้าของหุ้นตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นแล้ว กองทุนจะดำเนินการให้บริษัทในเครือดังกล่าวทำความตกลงเป็นหนังสือไปยังบีทีเอสจีว่าจะให้สิทธิแก่บีทีเอสจีในการปฏิเสธเป็นรายแรก (Right of First Refusal) ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาฯ</p>
ข้อตกลงที่จะไม่ขายหน่วยลงทุน	:	<p>บีทีเอสจีตกลงที่จะไม่ขาย โอน หรือจำหน่ายด้วยประการอื่นใดซึ่งหน่วยลงทุนที่บีทีเอสจีจะจองซื้อในจำนวนไม่น้อยกว่าหนึ่งในสามของหน่วยลงทุนทั้งหมด เป็นระยะเวลา 10 ปี นับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น เว้นแต่จะได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรล่วงหน้าจากกองทุน</p>
ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings)	:	<p>ตัวอย่างของกิจกรรมที่บีทีเอสจีห้ามกระทำ เช่น การควบรวมกิจการ การอนุญาตให้บีทีเอสจีออกหุ้นหรือหลักทรัพย์แปลงสภาพให้แก่บุคคลใดที่เป็นผลให้สัดส่วนการถือหุ้นของบีทีเอสจีในบีทีเอสจีลดลง การอนุญาตให้บีทีเอสจีลดทุน (เว้นแต่เป็นการลดทุนของบีทีเอสจีเพื่อการคืนเงินทุนให้แก่ผู้ถือหุ้น และการลดทุนนั้นไม่ทำให้ทุนจดทะเบียนของบีทีเอสจีต่ำกว่า 3,000,000,000 บาท และไม่ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบีทีเอสจีลดลง) และการอนุญาตให้บีทีเอสจีเปลี่ยนบุคคลที่ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบริหาร (Chief Executive Officer) ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงิน (Chief Financial Officer) หรือกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการ (Chief Operating Officer) ของบีทีเอสจี เป็นต้น</p>
<b>8. สัญญาจำหน่ายหุ้นระหว่าง บีทีเอสจี และ กองทุน ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556</b>		
วัตถุประสงค์	:	<p>เพื่อจำหน่ายหุ้นที่บีทีเอสจีถือในบีทีเอสจีให้แก่กองทุน เพื่อเป็นประกันการปฏิบัติหน้าที่ของตนตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน</p>
สิทธิหน้าที่หลักของบีทีเอสจี	:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ บีทีเอสจีตกลงจำหน่ายหุ้นที่ตนถือในบีทีเอสจีให้แก่กองทุน เพื่อเป็นประกันการปฏิบัติหน้าที่ของตนตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ บีทีเอสจะจัดให้บีทีเอสชื่อบริษัทที่การจำหน่ายไว้ในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นด้วย</li> <li>▪ บีทีเอสจะตกลงว่าถ้าไม่ว่าในเวลาใด ๆ บีทีเอสก็ได้หุ้นในบีทีเอสที่เพิ่มเติมนั้นเนื่องจาก การเปลี่ยนแปลงทุนจดทะเบียนของบีทีเอส บีทีเอสจะจำหน่ายเพิ่มเติมดังกล่าวให้แก่ กองทุน ทั้งนี้ เพื่อให้หุ้นบีทีเอสที่บีทีเอสถืออยู่ได้นำมาจำหน่ายและส่งมอบไว้ให้แก่กองทุน</li> <li>▪ บีทีเอสเป็นผู้มีสิทธิออกเสียงและได้รับเงินปันผลที่ได้จากหุ้นนั้น ก่อนที่กองทุนจะบังคับจำหน่าย หุ้นและมีหนังสือแจ้งไปยังบีทีเอสและบีทีเอสในกรณีผิดนัดผิดสัญญาภายใต้สัญญาซื้อและ โอนสิทธิรายได้สุทธิ</li> </ul>
สิทธิหลักของ กองทุน	:	กองทุนอาจใช้สิทธิหักกลบลบหนี้ระหว่างหนี้ที่บีทีเอสมีต่อกองทุนตามสัญญาสนับสนุนและค้ำประกัน ของผู้สนับสนุนและเอกสารธุรกรรมอื่นที่บีทีเอสเป็นคู่สัญญากับหนี้ที่กองทุนเป็นหนี้ต่อบีทีเอสก็ ได้ โดยไม่คำนึงถึงสถานที่ชำระเงิน
การบังคับ จำนำ	:	บีทีเอส และกองทุนตกลงกำหนดเงื่อนไขในการขายทอดตลาดหุ้นนั้น ให้บุคคลภายนอกที่ชนะ การประมูลจะต้องเข้าทำสัญญาที่มีรูปแบบ และเนื้อหาเหมือนกับสัญญาสนับสนุนและค้ำประกัน ของผู้สนับสนุน
<b>9. สัญญาจะซื้อจะขายหุ้น ระหว่าง บีทีเอส บีทีเอสชื่อบริษัท กองทุน และ ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน) (“ผู้ดูแลผลประโยชน์”) ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556</b>		
วัตถุประสงค์	:	เพื่อที่จะขายหุ้นที่บีทีเอสถือในบีทีเอสชื่อบริษัทให้แก่กองทุน เมื่อเป็นตามข้อตกลงและเงื่อนไขที่กำหนด ไว้ในสัญญานี้
สิทธิหน้าที่ หลักของ บีทีเอส	:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ บีทีเอสตกลงขายหุ้นที่ตนถืออยู่ในบีทีเอสชื่อบริษัทให้แก่กองทุน และกองทุนตกลงซื้อหุ้นจาก บีทีเอสเมื่อเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิและกองทุนได้ส่ง หนังสือให้แก่บีทีเอสเพื่อใช้สิทธิในการซื้อหุ้นดังกล่าว</li> <li>▪ บีทีเอสตกลงแต่งตั้งและมอบอำนาจโดยเพิกถอนมิได้ให้ผู้ดูแลผลประโยชน์ และ/หรือ ผู้รับโอนสิทธิของผู้ดูแลผลประโยชน์ ทำการโอนหุ้นนั้นให้แก่กองทุน</li> <li>▪ บีทีเอสตกลงว่ากองทุนอาจใช้สิทธิหักกลบลบหนี้ราคาซื้อหุ้นกับภาระผูกพันซึ่งบีทีเอสมีอยู่ ตามสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุนได้ ทั้งนี้ บีทีเอสตกลงที่จะไม่เรียกร้องให้ กองทุนต้องชำระราคาซื้อหุ้นเป็นเงิน</li> <li>▪ บีทีเอสตกลงกระทำการทั้งหมดเพื่อให้มีการโอนหุ้นให้แก่กองทุน รวมถึงการจัดให้บีทีเอสชื่อบริษัทที่การโอนหุ้นดังกล่าวไว้ในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น</li> </ul>
สิทธิและหน้าที่ หลักของ กองทุน	:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ กองทุนมีสิทธิซื้อหุ้นจากบีทีเอสเมื่อเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิ รายได้สุทธิ</li> <li>▪ ราคาซื้อหุ้นดังกล่าวจะได้มีการกำหนดขึ้นตามวิธีการที่กำหนดไว้ในสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น</li> <li>▪ กองทุนอาจใช้สิทธิหักกลบลบหนี้ระหว่างหนี้ที่บีทีเอสมีต่อกองทุนตามสัญญาสนับสนุนและ ค้ำประกันของผู้สนับสนุนและเอกสารธุรกรรมอื่นที่บีทีเอสเป็นคู่สัญญากับหนี้ที่กองทุนเป็น หนี้ต่อบีทีเอสก็ได้ โดยไม่คำนึงถึงสถานที่ชำระเงิน ทั้งนี้ บีทีเอสตกลงที่จะไม่เรียกร้องให้ กองทุนต้องชำระราคาซื้อหุ้นเป็นเงิน</li> </ul>

<b>10. สัญญาโอนสิทธิในบัญชีค่าใช้จ่าย O&amp;M อย่างมีเงื่อนไข ระหว่าง บีทีเอสซี และ กองทุน ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556</b>	
วัตถุประสงค์	: เพื่อโอนสิทธิในบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ให้แก่กองทุนเมื่อบีทีเอสซีผิดนัดภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ
สิทธิหน้าที่หลักของ บีทีเอสซี	: บีทีเอสซีตกลงที่จะโอนสิทธิในบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ให้แก่กองทุนเมื่อเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ และกองทุนได้ส่งหนังสือให้แก่บีทีเอสซีและธนาคาร
<b>11. สรุปสาระสำคัญข้อตกลง ระหว่าง บีทีเอสซี กองทุน และ บีเอสเอส ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556</b>	
วัตถุประสงค์	: เพื่อให้บีเอสเอสรับทราบถึงสิทธิของกองทุนในรายได้ค่าโดยสารสุทธิ และยอมรับที่จะทำหน้าที่เป็นตัวแทนกองทุนในการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสารสุทธิ รวมทั้งจะนำส่งรายได้ค่าโดยสารสุทธิที่ได้รับให้แก่กองทุนโดยผ่านบีทีเอสซี หรือในกรณีที่บีทีเอสซีไม่สามารถส่งรายได้ค่าโดยสารสุทธิให้แก่กองทุนได้ตามปกติ (เช่น กรณีล้มละลาย) บีเอสเอสจะนำส่งรายได้ค่าโดยสารสุทธิให้แก่กองทุนโดยตรง
<b>12. สรุปสาระสำคัญของการสลักหลังกรรมธรรม์ประกันภัย</b> ตามที่ได้กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ จะมีการระบุชื่อของกองทุนเป็นผู้เอาประกันร่วมและผู้รับประกันภัยร่วมภายใต้กรรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวข้องที่บีทีเอสซีมีอยู่ ในกรณีนี้ บีทีเอสซีจะส่งคำบอกกล่าวไปยังบริษัทประกันภัยที่เกี่ยวข้องภายใน 30 วันนับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น เพื่อให้มีการสลักหลังกรรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้กองทุนเข้าเป็นผู้เอาประกันร่วมและผู้รับประกันภัยร่วมในกรรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวข้องที่บีทีเอสซีทำไว้ คำบอกกล่าวนั้นจะส่งให้บริษัทประกันภัยสำหรับกรรมธรรม์ประกันภัยทุกฉบับที่บีทีเอสซีทำไว้	
<b>13. สรุปสาระสำคัญสัญญาหลักเกี่ยวกับทรัพย์สินที่กองทุนไม่ได้ซื้อ ระหว่าง บีทีเอสจี และ บีทีเอสซี ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556</b> เพื่อกำหนดรายละเอียดและเงื่อนไขหลัก และการเข้าทำสัญญาประกอบต่าง ๆ เพื่อดำเนินการกับทรัพย์สินที่กองทุนไม่ได้ซื้อจากบีทีเอสซีตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ โดยหากเกิดกรณีผิดนัดผิดสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ และกองทุนใช้สิทธิบังคับการค้ำประกันที่ให้แก่บีทีเอสจีภายใต้สัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน ไม่ว่าจะโดยการบังคับจำหน่ายหรือการซื้อหุ้นบีทีเอสซีที่บีทีเอสจีถืออยู่ภายใต้สัญญาจำหน่ายหุ้นบีทีเอสซี หรือสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ซึ่งในกรณีดังกล่าว บีทีเอสซีจะต้องโอนทรัพย์สินของตนที่กองทุนไม่ได้ซื้อ ให้แก่บีทีเอสจีหรือบุคคลที่บีทีเอสจีกำหนด ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขในสัญญาหลักและสัญญาประกอบที่เข้าทำระหว่างบีทีเอสจีและบีทีเอสซี เพื่อชดเชยความเสียหายที่บีทีเอสจีสูญเสียหุ้นบีทีเอสซีตามสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน ทั้งนี้ การค้ำประกันตามสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุนจำกัดอยู่ที่หุ้นบีทีเอสซี โดยไม่รวมทรัพย์สินของบีทีเอสซีที่กองทุนไม่ได้ซื้อตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ สัญญาประกอบสัญญาหลักเกี่ยวกับทรัพย์สินที่กองทุนไม่ได้ซื้อ รวมถึง สัญญาเกี่ยวกับการซื้อขาย การโอน การโอนสิทธิ และ/หรือ การแปลงหนี้ใหม่ ในทรัพย์สินที่กองทุนไม่ได้ซื้อ แบบมีเงื่อนไขบังคับก่อนว่าจะมีผลบังคับต่อเมื่อหุ้นบีทีเอสซีถูกบังคับตามสัญญาจำหน่ายหุ้นหรือสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น หรือมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าจะเกิดการบังคับกับหุ้นบีทีเอสซี ตลอดจนการให้หลักประกันโดยบีทีเอสซีแก่บีทีเอสจี เพื่อการปฏิบัติตามสัญญาหลักเกี่ยวกับทรัพย์สินที่กองทุนไม่ได้ซื้อ	