

ส่วนที่ 1 : การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) (เดิมชื่อ บริษัท ธนayang จำกัด (มหาชน)) (“บริษัทฯ”) จดทะเบียนก่อตั้งขึ้นครั้งแรกในรูปแบบบริษัทจำกัด ชื่อ บริษัท ธนayang จำกัด เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2511 ด้วยทุนจดทะเบียนเริ่มแรก 5,000,000 บาท เพื่อดำเนินธุรกิจด้านการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ บริษัทฯ ได้พัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ขนาดใหญ่โครงการแรกในปี 2531 ชื่อ “โครงการธนาซิตี้” 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 ธนayang 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 และช่วงวงเวียนใหญ่-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

เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2557 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ประกาศให้ BSV Consortium (กิจการร่วมค้าคอนซอเทียมที่จัดตั้งขึ้นระหว่างบีทีเอสซี บริษัท สมาร์ทแทรฟฟิค จำกัด และ VIX Mobility PTY. LTD) ชนะการประกวดราคาโครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) ซึ่งต่อมาในวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2558 BSV Consortium ได้ลงนามในสัญญาโครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางกับสนข. โดย BSV Consortium เป็นผู้พัฒนาระบบสำหรับโครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่หลักในการให้บริการหักบัญชี (Clearing) เป็นตัวเลขระหว่างผู้ให้บริการ (Operators) (ทั้งให้บริการการขนส่งและไม่ใช้ระบบขนส่ง) ในระบบตัวร่วม

ตั้งแต่เปิดให้บริการมา จำนวนผู้โดยสารของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ในปี 2557/58 ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักได้ให้บริการผู้โดยสารเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 218.7 ล้านเที่ยวคน และหากนับรวมจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการทั้งในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก และระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายแล้ว จะมีจำนวนผู้โดยสารสูงถึง 229.0 ล้านเที่ยวคน ในปี 2557/58 หรือคิดเป็นจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 627,472 เที่ยวคนต่อวัน ทั้งนี้ จำนวนผู้โดยสารสูงสุดในวันทำงานยังอยู่ในปี 2556/57 คือ 913,084 เที่ยวคน (รวมสายหลักและส่วนต่อขยาย) ในวันที่ 13 มกราคม 2557

▪ **ธุรกิจสื่อโฆษณา** ดำเนินการโดยกลุ่มวีจีไอ ซึ่งดำเนินธุรกิจหลักในการเป็นผู้ให้บริการเครือข่ายสื่อโฆษณา โดยเน้นเครือข่ายสื่อโฆษณาที่สอดคล้องกับรูปแบบการดำเนินชีวิตในยุคสมัยใหม่ (Lifestyle Media) ณ ปัจจุบัน เครือข่ายสื่อโฆษณาของกลุ่ม วีจีไอ ประกอบด้วย 1) สื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส 2) สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานชั้นนำ 103 อาคารทั่วกรุงเทพฯ และ 3) ธุรกิจสื่อโฆษณาอื่น ๆ ได้แก่ สื่อโฆษณาบนรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT สื่อโฆษณาบนระบบรถโดยสารในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และธุรกิจตัวแทนขายสื่อโฆษณานอกบ้าน ได้แก่ สื่อโฆษณาที่ติดตั้งอยู่ตามท้องถนน (Street Furniture) ซึ่งตั้งอยู่บนเส้นทางคมนาคมสายสำคัญ และสื่อโฆษณาบนเครื่องบินไทยแอร์เอเชีย โดยในปี 2557/58 รายได้ของกลุ่มวีจีไอกว่าร้อยละ 61 มาจากธุรกิจในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส อย่างไรก็ดี สัญญาในการบริหารจัดการสื่อโฆษณาใน Tesco Lotus สัญญาสุดท้ายได้สิ้นสุดลงในเดือนกุมภาพันธ์ 2558 อีกทั้ง วีจีไอได้ขอยกเลิกสัญญากับ Big C ซึ่งมีผลวันที่ 30 เมษายน 2558 เป็นต้นไป จากที่กล่าวมาจะทำให้รายได้ในหมวดสื่อโฆษณานอมนี้อาจลดลงอย่างมีนัยสำคัญ และในอนาคตรายได้จากสายธุรกิจนี้ (หากมี) จะถูกนำไปรวมกับสายธุรกิจสื่อโฆษณาอื่น ๆ ตั้งแต่ไตรมาส 1 ปี 2558/59 เป็นต้นไป

▪ **ธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์** กลุ่มบริษัทดำเนินธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์อย่างต่อเนื่องโดยมุ่งพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ในหลายรูปแบบทั้งจากที่ดินที่กลุ่มบริษัทถือครองกรรมสิทธิ์อยู่แล้วซึ่งไม่ติดภาระจำนอง และดำเนินการบริหารงานเองผ่านบริษัทย่อยต่างๆ ที่จัดตั้งขึ้น และเพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันในตลาด อีกทั้งยังเพิ่มความคล่องตัวในการบริหารให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด กลุ่มบริษัทมีนโยบายในการปรับโครงสร้างการดำเนินธุรกิจอสังหาริมทรัพย์โดยแบ่งออกเป็น 1) ธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อขาย ซึ่งกลุ่มบริษัทจะดำเนินการผ่านการร่วมทุนกับบริษัท แสนสิริ จำกัด (มหาชน) ภายใต้สัญญาข้อตกลงกรอบความร่วมมือทางธุรกิจ (Strategic Alliance Framework Agreement) 2) ธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อทำประโยชน์ในระยะยาว ซึ่งกลุ่มบริษัทจะดำเนินการผ่านการลงทุนในหุ้นของบริษัท ยู ซิตี้ จำกัด (มหาชน) (เดิมชื่อ บริษัท แนนเซอร์พัลส์ จำกัด (มหาชน)) เพิ่มเติมจากโครงการที่มีอยู่ของกลุ่มบริษัท และ 3) การถือครองที่ดินเปล่าเพื่อรอการพัฒนา (Land Bank)

เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2558 บริษัทฯ ได้จำหน่ายหุ้นสามัญทั้งหมดในสองบริษัทย่อยของบริษัทฯ ในสายธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ได้แก่ บริษัท บีทีเอส แอสเสทส์ จำกัด และบริษัท ก้ามกุ้ง พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด ให้แก่ บริษัท ยู ซิตี้ จำกัด (มหาชน) (“ยู ซิตี้”) (เดิมชื่อ บริษัท แนเชอร์ล พาร์ค จำกัด (มหาชน)) ซึ่งทำให้ 2 บริษัทย่อยดังกล่าว สิ้นสภาพในการเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ และบริษัทฯ ได้เข้าถือหุ้นในยู ซิตี้ ในสัดส่วนร้อยละ 35.64 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของยู ซิตี้

■ **ธุรกิจบริการ** เป็นธุรกิจให้บริการที่สนับสนุนการดำเนินงานในธุรกิจหลักของกลุ่มบริษัทในด้านต่าง ๆ ซึ่งรวมถึง การให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-Money) ที่มีระบบตัวร่วม (Common Ticketing System) ภายใต้ชื่อ “Rabbit (แรบบิท)” 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 “**ซีดี โซลูชั่นส์**” ที่ครบวงจรและโดดเด่นแก่ชุมชน อันจะนำมาซึ่งวิถีชีวิตที่ดีขึ้น

พันธกิจ : เรามุ่งมั่นที่จะส่งมอบแนวคิด “**ซีดี โซลูชั่นส์**” ที่โดดเด่น และยั่งยืนแก่ชุมชนเมืองทั่วเอเชีย ผ่านทาง 4 ธุรกิจหลักของเรา ได้แก่ ธุรกิจขนส่งมวลชน สื่อโฆษณาอสังหาริมทรัพย์ และบริการ

คุณค่าที่มุ่งหวัง : **การส่งมอบความพึงพอใจให้ลูกค้า** : ความสำเร็จของเราขึ้นอยู่กับความสามารถของเราในการที่จะพัฒนาความสัมพันธ์กับลูกค้าให้ยืนยาว ซึ่งจะสำเร็จได้ด้วยการรับฟัง เข้าใจ และคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า และส่งมอบสินค้าหรือบริการที่ตอบสนองความต้องการเหล่านั้นได้ เราเป็นองค์กรที่สะดวกและไม่ยุ่งยากในการทำธุรกิจด้วย และมุ่งมั่นที่จะตอบสนองด้วยความเป็นมืออาชีพตลอดเวลา

การสร้างมูลค่าของผู้ถือหุ้น : เรามีความมุ่งมั่นในการที่จะเพิ่มมูลค่าของผู้ถือหุ้นผ่านการเติบโตของรายได้ และการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน เรามีจุดมุ่งหมายที่จะให้ผลตอบแทนระยะยาวที่ดีกว่าการลงทุนอื่นที่มีความเสี่ยงคล้ายกันแก่นักลงทุนของเรา

การสนับสนุนการเติบโตอย่างยั่งยืน : ลูกค้าและผู้ถือหุ้นจะได้รับประโยชน์ที่เพิ่มพูนขึ้นอย่างยั่งยืน เราดำเนินธุรกิจในแนวทางปฏิบัติที่ช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเมื่อเปรียบเทียบกับสินค้าหรือบริการของคู่แข่ง

การพัฒนาชุมชน : เราเป็นส่วนสำคัญของชุมชนที่ดำเนินธุรกิจด้วยแนวคิด “ชีวิตโซลูชั่นส์” ที่ทำให้ลูกค้ามีจิตสำนึกที่ดีต่อชุมชน เราสนับสนุนรายได้และทรัพยากรต่างๆ เพื่อทำงานร่วมกับชุมชนและท้องถิ่นในเรื่องการศึกษาและสวัสดิการของเด็ก รวมทั้งส่งเสริมในด้านสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดีของพนักงานและครอบครัว

กลยุทธ์และเป้าหมายระยะยาว : กลุ่มบริษัทบีทีเอสมุ่งหมายเป็นผู้นำในการพัฒนาและให้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่ดีที่สุดของไทย 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
<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
<input type="checkbox"/> บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทร่วมทุน ชื่อ บริษัท อิบเฮง คอนสตรัคชั่น (ประเทศไทย) จำกัด (ปัจจุบันชื่อ 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 และซ่อมบำรุงใน |

ส่วนต่อขยายนี้ ภายใต้สัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง

- 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 และเงินสด จำนวน 100 ล้านบาท
- เมื่อเดือนสิงหาคม 2552 บริษัทฯ ออกและจัดสรรใบสำคัญแสดงสิทธิ TYONG-W1 จำนวน 856,016,666 หน่วย ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ตามสัดส่วนการถือหุ้น
- เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2552 มีการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิ TYONG-W1 ทำให้ทุนจดทะเบียนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 6,848,133,333 บาท เป็น 7,614,391,803 บาท
- 2553 □ เมื่อเดือนมีนาคม 2553 บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทย่อย ชื่อ ธนาียง ฮ่องกง ลิมิเตด ในฮ่องกง เพื่อดำเนินธุรกิจลงทุนในหลักทรัพย์
- เมื่อเดือนเมษายน 2553 บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทร่วมทุน ชื่อ แอ็บโซลูท โฮเต็ล เซอร์วิส ฮ่องกง ลิมิเตด ในฮ่องกง เพื่อดำเนินธุรกิจบริหารจัดการโรงแรม
- เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2553 บริษัทฯ ได้มาซึ่งหุ้นสามัญร้อยละ 94.60 ของหุ้นที่จำหน่ายได้ แล้วทั้งหมดของบีทีเอสซี ณ ขณะนั้น โดยบริษัทฯ ได้ชำระค่าตอบแทนส่วนหนึ่งเป็นเงินสด จำนวนรวม 20,655.7 ล้านบาท (คิดเป็นร้อยละ 51.59 ของค่าตอบแทน) ซึ่งบริษัทฯ ได้ใช้เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินทั้งจำนวน 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 โดยเป็นหุ้นสามัญที่ออกจำหน่ายแล้ว จำนวน 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 รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษเส้นทางชองนทรี-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 วีจีไอจัดตั้งบริษัทย่อย ชื่อ วี จี ไอ แอดเวอร์ไทซิง ไซนา คอมพานี ลิมิเต็ด ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อดำเนินธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณาในโมเดิร์นเทรด ในต่างประเทศ
 - เมื่อเดือนกรกฎาคม 2553 บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทย่อย ชื่อ บริษัท บางกอก สมาร์ทการ์ด เทคโนโลยี จำกัด (ปัจจุบันชื่อ บริษัท แครอท รีเวอร์ดิส จำกัด) เพื่อดำเนินธุรกิจให้การสนับสนุนและบริการด้านเทคโนโลยี
 - เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2553 บริษัทฯ ได้ออกและจัดสรรใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W2 จำนวน 5,027,000,448 หน่วย ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ที่มีการจองซื้อหุ้นเพิ่มทุน และกลุ่มผู้ลงทุนประเภทสถาบันการเงินหรือกลุ่มลูกค้าของบริษัทหลักทรัพย์ที่ทำหน้าที่เป็น ผู้จัดจำหน่ายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ
 - เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2553 ตลาดหลักทรัพย์ประกาศให้หลักทรัพย์ BTS ได้รับเลือกเข้า คำนวณในดัชนี SET 50
- 2554
- 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
 - เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2554 บริษัทฯ ได้จดทะเบียนลดทุนโดยลดมูลค่าหุ้นที่ตราไว้ของ บริษัทฯ จาก 1 บาทต่อหุ้น เป็น 0.64 บาทต่อหุ้น เพื่อล้างส่วนต่ำมูลค่าหุ้นและลดผลขาดทุน 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 ได้เข้าซื้อหุ้นทั้งหมดของบริษัท บีทีเอส แอสเสทส์ จำกัด และ บริษัท บีทีเอส แลนด์ จำกัด จากบีทีเอสซี นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้แลกเปลี่ยนหุ้นทั้งหมดที่ ถือในบริษัท กมลา บีช รีสอร์ท แอนด์ โฮเต็ล แมนเนจเม้นท์ จำกัด กับหุ้นร้อยละ 80 ที่บีทีเอสซีถืออยู่ในบริษัท นูโว ไลน์ 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

2555

- เมื่อวันที่ 12 สิงหาคม 2554 รถไฟฟ้าบีทีเอสเปิดให้บริการแก่ประชาชนในส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง จำนวน 5 สถานี ได้แก่ สถานีบางจาก สถานีปทุมวัน สถานีอุดมสุข สถานีบางนา และสถานีแบริ่ง
- เมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2554 บริษัทฯ ได้แจกใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA ให้แก่พนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยที่ไม่ได้ดำรงตำแหน่งกรรมการ ภายใต้โครงการ BTS Group ESOP 2011
- เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัท บีทีเอส แอสเสทส์ จำกัด ได้โอนหุ้นทั้งหมดในบริษัท ก้ามกุ้ง พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด และบริษัท ก้ามปู พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด ให้บริษัทฯ แทนการชำระคืนหนี้เงินกู้ยืมระหว่างบริษัทเป็นเงินสด 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) และบัตรแรบบิท (Rabbit) ซึ่งบัตรแรบบิทสามารถใช้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส รถโดยสารด่วนพิเศษ BRT และซื้อสินค้าและบริการจากร้านค้าที่ร่วมรับบัตรนี้ พร้อมด้วยโปรแกรมส่งเสริมการขายด้วยตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks) และธุรกิจการให้บริการลูกค้าสัมพันธ์ภายใต้ชื่อ 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 และช่วงวงเวียนใหญ่-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 กมล บีช รีสอร์ท แอนด์ โฮเทล แมนเนจเม้นท์ จำกัด บริษัทย่อยที่ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินที่หาดกมลา จังหวัดภูเก็ต
- เดือนกันยายน-ตุลาคม 2555 วิจิไอและบีทีเอสซีได้เสนอขายหุ้นวิจิไอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และผู้ถือหุ้นของบีทีเอสซี และต่อประชาชน เป็นจำนวนรวม 88 ล้านหุ้น ในราคา

2556

เสนอขายหุ้นละ 35 บาท (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท) โดยหุ้นวีจีไอได้เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์และเริ่มทำการซื้อขายครั้งแรกในวันที่ 11 ตุลาคม 2555 โดยในวันเดียวกัน บริษัทฯ ได้ซื้อหุ้นวีจีไอจำนวน 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 บริษัท บีทีเอส แอสเสทส์ จำกัด ได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ โรงแรม อีสติน แกรนด์ สาทร กรุงเทพฯ บนถนนสาทรใต้ ติดกับสถานีรถไฟฟ้าสุรศักดิ์
- เมื่อวันที่ 4 มกราคม 2556 บริษัทฯ จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W2 ในวันกำหนดการใช้สิทธิครั้งแรก ทำให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 43,701,282,432 บาท เป็น 43,707,025,888 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมด 10,926,756,472 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท
- 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 จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W2 ในวันกำหนดการใช้สิทธิครั้งที่ 2 ทำให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 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 ล้านบาทลงทุน 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 หลักทรัพย์วิจิไอได้ทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ภายหลังการแตกมูลค่าหุ้นที่ตราไว้จากเดิมหุ้นละ 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 บีทีเอสได้จดทะเบียนลดทุนจำนวน 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 ในฐานะผู้ถือหุ้นบีทีเอสจำนวนร้อยละ 97.46 จึงได้รับเงินลดทุนจำนวน 11,744.5 ล้านบาท คืนจากบีทีเอสเมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2556
 - เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2556 บริษัทฯ จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ 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
 - เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2556 MSCI ได้ประกาศให้หลักทรัพย์ BTS ได้รับคัดเลือกให้เป็นหลักทรัพย์ที่ถูกคำนวณในดัชนี MSCI Global Standard Indices มีผลวันที่ 27 พฤศจิกายน 2556
 - เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2556 รถไฟฟ้าบีทีเอสเปิดให้บริการประชาชนในสถานีวุฒากาศและสถานีบางหว้าของส่วนต่อขยายสายสีลม (วงเวียนใหญ่-บางหว้า)
- 2557
- 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 ต่อมา เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2557 Beijing MTR Corporation Limited เป็นผู้ชนะการประมูลและได้ลงนามในหนังสือแสดงเจตจำนงในการทำโครงการนี้ แต่แม้ว่า BTS-CITIC คอนซอเทียม จะไม่ชนะการประมูลในโครงการนี้ แต่การได้รับเชิญให้เข้าร่วมประมูลโครงการถือเป็นการได้รับการยอมรับในฐานะผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชนทางรางที่มีคุณสมบัติและความเชี่ยวชาญในระดับมาตรฐานสากล และเพิ่มพูนประสบการณ์ของบริษัทฯ ในงานประมูลโครงการระดับสากล
 - เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อ บริษัท มรรคธ จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ โดยบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 87.5
 - เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2557 วีจีไอได้ลดสัดส่วนการถือหุ้นบริษัท วี จี ไอ มัลติเทค อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด จากร้อยละ 100 เหลือร้อยละ 30
 - เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2557 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 เพื่อประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ชื่อ บริษัท เบย์วอเตอร์ จำกัด โดยบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 50 และบริษัท แกรนด์ คาแนล แลนด์ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นในอีกสัดส่วนร้อยละ 50
 - เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2557 บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทร่วมทุน ชื่อ บริษัท บางกอก เพย์เมนต์ โซลูชันส์ จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาซอฟต์แวร์และให้บริการทางเทคโนโลยีต่าง ๆ รวมถึง

เทคโนโลยีอันเกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนและระบบการชำระเงินในประเทศไทย โดยบริษัท บีทีเอส แลนด์ จำกัด ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 60 บริษัท วิกซ์ เทคโนโลยี (แบ่งค็อก) จำกัด ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 30 และบริษัท อินเทลชั่น จำกัด ถือหุ้นในอีกสัดส่วนร้อยละ 10

- เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2557 วิจีไอได้เข้าซื้อหุ้นจำนวน 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 โลว์ เอเจนซี จำกัด ซึ่งเป็นผู้พัฒนาโครงการ คอนโดมิเนียม Abstracts Phahonyothin Park ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ในบริษัท นูโว โลว์ เอเจนซี จำกัด เพิ่มขึ้นจากเดิมในสัดส่วนร้อยละ 80 เป็นสัดส่วนร้อยละ 100
- เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2557 บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทร่วมทุน ชื่อ บริษัท ลิตเติ้ล คอร์เนอร์ จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจร้านอาหาร โดยบริษัท แมน คิทเชน จำกัด (บริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 70) ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 50 ต่อมา เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2557 มีการเพิ่มทุนในบริษัท ลิตเติ้ล คอร์เนอร์ จำกัด และบริษัท แมน คิทเชน จำกัด ได้จองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนเกินสัดส่วน ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัท แมน คิทเชน จำกัด ในบริษัท ลิตเติ้ล คอร์เนอร์ จำกัด เพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 50 เป็นร้อยละ 75
- เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2557 บริษัทฯ ได้เริ่มโครงการซื้อหุ้นคืนของบริษัทฯ เพื่อการบริหารทางการเงิน (Treasury Stocks) โดยใช้เงินสดสูงสุดไม่เกิน 6,000 ล้านบาท เพื่อซื้อหุ้นคืนในจำนวนไม่เกิน 600 ล้านหุ้น (ประมาณร้อยละ 5 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด) ผ่านการซื้อหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ในช่วงระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 25 สิงหาคม 2557 ถึงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2558 โดยภายหลังสิ้นสุดโครงการดังกล่าวในวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2558 บริษัทฯ ได้ซื้อหุ้นคืนตามโครงการนี้เป็นจำนวนรวม 95,839,900 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 0.80 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด โดยใช้เงินในการซื้อหุ้นคืนรวมจำนวนทั้งสิ้น 925.2 ล้านบาท
- เมื่อวันที่ 4 กันยายน 2557 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อ บริษัท ไพรมารี คิทเชน จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจลงทุนในทรัพย์สิน (ทั้งอสังหาริมทรัพย์และสังหาริมทรัพย์) ที่ใช้ในการประกอบกิจการร้านอาหาร และให้เช่าทรัพย์สินดังกล่าวแก่บริษัทที่เกี่ยวข้อง โดยบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100
- เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2557 บริษัทฯ จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA สำหรับวันกำหนดการใช้สิทธิงวดวันที่ 30 กันยายน 2557 ทำให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 47,656,922,100 บาท เป็น 47,677,000,644 บาท มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท
- เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาข้อตกลงความร่วมมือทางธุรกิจกับ บริษัท แอสสิริ จำกัด (มหาชน) ("SIRI") ในการเป็น Exclusive Partner เพื่อร่วมกันพัฒนาโครงการที่พักอาศัยเพื่อขาย ซึ่งตั้งอยู่ภายในรัศมี 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้า (ทั้งสถานีที่มีอยู่แล้วในปัจจุบันและสถานีตามเส้นทางต่าง ๆ ในอนาคต) โดยโครงการที่พักอาศัยที่ตกลงว่าจะพัฒนาร่วมกันนั้น จะต้องเป็นโครงการที่มีประมาณการมูลค่าการขายขั้นต่ำที่ 3,000 ล้านบาท โดยจะพัฒนาและดำเนินการโดยบริษัทร่วมทุนในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ และ SIRI

2558

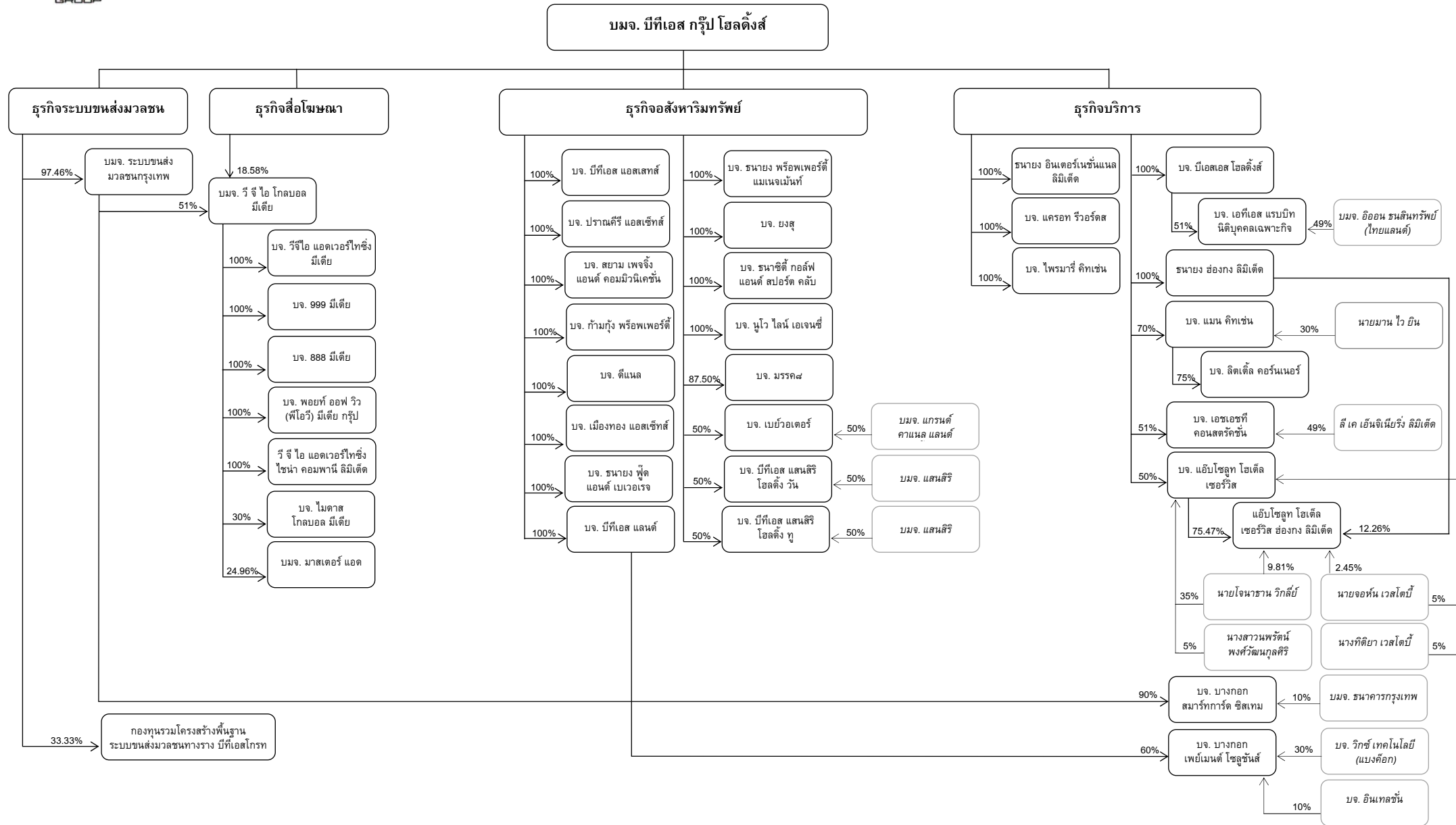
- เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ และ SIRI ซือบริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง วัน จำกัด เพื่อพัฒนาโครงการที่พักอาศัยบนที่ดินเนื้อที่ประมาณ 5 ไร่ ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสหมอชิต ซึ่งเป็นโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์โครงการแรกภายใต้สัญญาข้อตกลงความร่วมมือทางธุรกิจระหว่างบริษัทฯ และ SIRI
- เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2558 บริษัทฯ บริษัท บางกอก สมาร์ทการ์ด ซิสเต็ม จำกัด และบริษัท อีออนธนสินทรัพย์ (ไทยแลนด์) จำกัด มหาชน (“AEONTS”) ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงเพื่อความร่วมมือทางธุรกิจในระยะยาวระหว่างกลุ่มบริษัทบีทีเอส และ AEONTS เพื่อดำเนินโครงการออกบัตรแรบบิทร่วม (the Co-Branded Rabbit Program) และการดำเนินโครงการแปลงสินทรัพย์เป็นหลักทรัพย์ (Securitization) เพื่อรับโอนสิทธิเรียกร้องในสินเชื่อเพื่อผู้บริโภคที่เกิดจากการเบิกใช้สินเชื่อผ่านบัตรสมาชิกอีออน-แรบบิท ตามพระราชกำหนดนิติบุคคลเฉพาะกิจเพื่อการแปลงสินทรัพย์เป็นหลักทรัพย์ พ.ศ. 2540
- เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2558 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อ บริษัท บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจลงทุนในหลักทรัพย์ของบริษัทอื่น โดยบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100
- เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2558 BSV Consortium (กิจการร่วมค้าคอนซอเดียมที่จัดตั้งขึ้นระหว่างบีทีเอสซี บริษัท สมาร์ทแทรฟฟิค จำกัด และ VIX Mobility PTY. LTD) ได้ลงนามในสัญญาโครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางกับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) โดย BSV Consortium เป็นผู้พัฒนาระบบสำหรับโครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) ซึ่งเป็นหน่วยกลางที่มีหน้าที่หลักในการให้บริการหักบัญชี (Clearing) เป็นตัวเลขาระหว่างผู้ให้บริการ (Operators) (ทั้งให้บริการการขนส่งและไม่ใช้ระบบขนส่ง) ในระบบตัวร่วม
- เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2558 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุน ชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ทู จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ กับ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงความร่วมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2558 บริษัท บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ จำกัด และ AEONTS ได้ร่วมกันจัดตั้งบริษัทชื่อ บริษัท เอทีเอส แรบบิท นิติบุคคลเฉพาะกิจ จำกัด โดยบริษัท บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ จำกัด ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 51 และ AEONTS ถือหุ้นในอีกสัดส่วนร้อยละ 49 โดยนิติบุคคลเฉพาะกิจนี้จะประกอบธุรกิจแปลงสินทรัพย์เป็นหลักทรัพย์ โดยการรับโอนสิทธิเรียกร้องที่ AEONTS มีสิทธิที่จะได้รับชำระคืนเงินกู้ยืมที่ผู้ถือบัตรสมาชิกอีออน-แรบบิท ได้เบิกใช้สินเชื่อเพื่อผู้บริโภคของ AEONTS ผ่านบัตรสมาชิกอีออน-แรบบิท ตามโครงการแปลงสินทรัพย์เป็นหลักทรัพย์ ภายใต้พระราชกำหนดนิติบุคคลเฉพาะกิจเพื่อการแปลงสินทรัพย์เป็นหลักทรัพย์ พ.ศ. 2540
- เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2558 บริษัทฯ ได้ปรับโครงสร้างองค์กรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการของบริษัทฯ โดย (1) เพิ่มตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (Chief Executive Officer) โดยแต่งตั้งนายกวิน กาญจนพาสณ์ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (2) เพิ่มตำแหน่งรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (Deputy Chief Executive Officer) โดยแต่งตั้งนายคง ชี เคื่อง (Mr. Kong Chi Keung) เข้าดำรงตำแหน่งรองกรรมการ

ผู้อำนวยการใหญ่ และ (3) เพิ่มคณะกรรมการที่ปรึกษา (Advisory Board) ในโครงสร้างองค์กร

- เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2558 บริษัทฯ ได้จำหน่ายหุ้นสามัญทั้งหมดที่บริษัทฯ ถือในบริษัท บีทีเอส แอสเสทส์ จำกัด และบริษัท ก้ามกุ้ง พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด ให้แก่ บริษัท ยู ซิตี้ จำกัด (มหาชน) (“ยู ซิตี้”) (เดิมชื่อ บริษัท แนเชอร์ล พาร์ค จำกัด (มหาชน)) ในราคารวมทั้งสิ้น 9,404.08 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ได้รับค่าตอบแทนเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนของยู ซิตี้ จำนวน 200,086,877,212 หุ้น ในราคาหุ้นละ 0.047 บาท (คิดเป็นการถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 35.64 ของหุ้นที่จำหน่ายได้ แล้วทั้งหมดของยู ซิตี้) และใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของยู ซิตี้ รุ่นที่ 2 ที่ออกใหม่ จำนวน 100,043,438,606 หน่วย
- เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2558 วิจิไอได้ซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนในบริษัท แอลอีดี แอดวานซ์ จำกัด จำนวน 15,000 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 20.00 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของบริษัท แอลอีดี แอดวานซ์ จำกัด
- เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2558 บริษัทฯ ได้เข้าซื้อหุ้นจำนวน 300,000 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 12.50 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของบริษัท มรรคส์ จำกัด บริษัทย่อยซึ่งประกอบธุรกิจถือครองที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ในบริษัท มรรคส์ จำกัด เพิ่มขึ้นจากเดิมในสัดส่วนร้อยละ 87.5 เป็นสัดส่วนร้อยละ 100
- เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2558 วิจิไอได้จำหน่ายเงินลงทุนทั้งหมดใน บริษัท 999 มีเดีย จำกัด ซึ่งประกอบธุรกิจให้บริการสื่อวิทยุ ณ จุดขายในโมเดิร์นเทรด

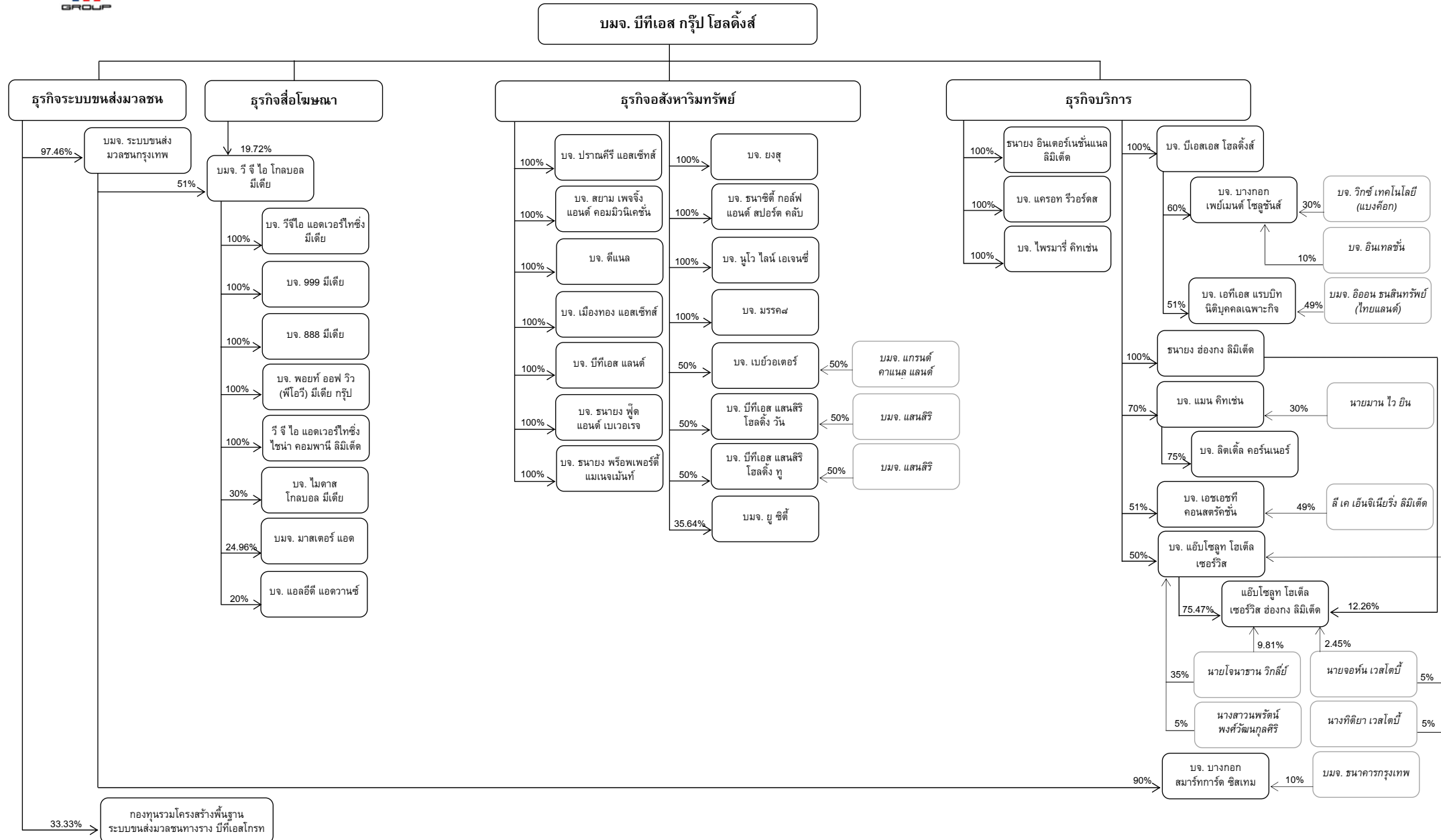


โครงสร้างกลุ่มธุรกิจและการถือหุ้นของกลุ่มบริษัทบีทีเอส ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558





โครงสร้างกลุ่มธุรกิจและการถือหุ้นของกลุ่มบริษัทบีทีเอส ณ วันที่ 25 พฤษภาคม 2558



2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

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

ธุรกิจ	ผู้ดำเนินการ
1. ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน	
(1) ให้บริการรถไฟฟ้าภายใต้สัญญาสัมปทาน - ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก ระยะทาง 23.5 กิโลเมตร	เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 บีทีเอสซีได้ขายและโอนสิทธิในรายได้ค่าโดยสารสุทธิในอนาคตที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักแก่ BTSGIF อย่างไรก็ตาม หลังจากการเข้าทำสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ บีทีเอสซียังเป็นผู้บริหารจัดการในการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักเพื่อประโยชน์ของ BTSGIF ภายใต้การกำกับดูแลและควบคุมของ BTSGIF ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ
(2) รับจ้างให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ภายใต้สัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว - ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพส่วนต่อขยาย : ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ และช่วง วงเวียนใหญ่-บางหว้า และส่วนต่อขยายสาย สุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง และจะรวมเส้นทางเดิมของสัมปทานภายหลังครบกำหนดอายุสัมปทานในวันที่ 4 ธันวาคม 2572	บีทีเอสซี
(3) รับจ้างบริหารระบบรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT	บีทีเอสซี
2. ธุรกิจสื่อโฆษณา ให้บริการเครือข่ายสื่อโฆษณาที่สอดคล้องกับรูปแบบการดำเนินชีวิตในยุคสมัยใหม่ (Lifestyle Media) (1) ธุรกิจสื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส (2) ธุรกิจสื่อโฆษณาในโมเดิร์นเทรด และ (3) ธุรกิจสื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานและธุรกิจอื่น ๆ อันได้แก่ การให้บริการสื่อโฆษณาบนรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT สื่อโฆษณาบนรถโดยสารในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย การเป็นตัวแทนขายสื่อโฆษณานอกบ้าน เช่น สื่อ	กลุ่มวีจีไอ

<p>โฆษณาที่ติดตั้งอยู่ตามท้องถนน (Street Furniture) และสื่อโฆษณานบนเครื่องบินไทยแอร์เอเชีย</p>	
<p>3. ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์</p> <p>คอนโดมิเนียม อาคารพักอาศัย ที่ดินและบ้านจัดสรร โรงแรม อาคารสำนักงาน และสนามกอล์ฟและสปอร์ตคลับ</p>	<p>บริษัทฯ และบริษัทย่อยในสายธุรกิจอสังหาริมทรัพย์</p>
<p>4. ธุรกิจการให้บริการ</p> <p>ธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ (e-money) พร้อมระบบตั๋วร่วม (common ticketing system), ธุรกิจการให้บริการลูกค้าสัมพันธ์และโปรแกรมส่งเสริมการขายด้วยตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (coupon kiosks), ธุรกิจการให้บริการทางเทคโนโลยี, ธุรกิจบริหารโรงแรม, ธุรกิจรับเหมาและรับบริหารงานก่อสร้าง และธุรกิจร้านอาหาร</p>	<p>บริษัทย่อยและบริษัทร่วมในสายธุรกิจบริการ</p>

โครงสร้างรายได้

ในปี 2557/58 รายได้จากการดำเนินงาน⁽¹⁾ ของบริษัทฯ นั้น มาจากรายได้จากธุรกิจสื่อโฆษณา (รายได้จากการให้เช่าและบริการโฆษณาบนรถไฟฟ้า สถานีรถไฟฟ้า โมเดิร์นเทรด และอาคารสำนักงาน) คิดเป็นร้อยละ 41.2 ของรายได้จากการดำเนินงาน รองลงมาคือ รายได้จากธุรกิจระบบขนส่งมวลชน⁽²⁾ (รายได้จากการให้บริการเดินรถในส่วนต่อขยายสายสีลมและสายสุขุมวิท รถโดยสารด่วนพิเศษ BRT และส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนใน BTSGIF) รายได้จากธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ (รายได้จากการขายอสังหาริมทรัพย์ รายได้จากการรับเหมาก่อสร้าง รายได้ค่าเช่าและบริการ และรายได้จากกิจการสนามกอล์ฟ) และรายได้จากธุรกิจบริการ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 32.0, 19.1 และ 7.7 ของรายได้จากการดำเนินงาน ตามลำดับ รายได้จากการดำเนินงานลดลงร้อยละ 16.8 จากปี 2556/57 สาเหตุหลักเกิดจาก ในปี 2557/58 รายได้จากธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ลดลง เนื่องจากการโอนห้องในโครงการแอ็บสแตรกซ์ พหลโยธิน พาร์ค ส่วนใหญ่เกิดขึ้นในปี 2556/57

เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2557 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทได้มีมติอนุมัติให้บริษัทฯ จำหน่ายหุ้นสามัญทั้งหมดในบริษัท บีทีเอส แอสเสทส์ จำกัด (“BTSA”) และบริษัท ก้ามกุ้ง พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด (“ก้ามกุ้ง”) ให้แก่บริษัท ยู ซิตี้ จำกัด (มหาชน) (“ยู ซิตี้”) (เดิมชื่อ บริษัท แนนเซอร์ล พาร์ค จำกัด (มหาชน)) และต่อมาเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2558 บริษัทฯ ได้โอนหุ้นสามัญทั้งหมดของ BTSA และก้ามกุ้ง ให้แก่ยู ซิตี้ เรียบร้อยแล้ว ในราคา 9,404.1 ล้านบาท ดังนั้นเพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก บริษัทฯ แยกแสดงผลการดำเนินงานของ BTSA เป็น “กำไร (ขาดทุน) สำหรับปีจากการดำเนินงานที่ยกเลิก” ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2558 และสำหรับปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2557 ที่แสดงเปรียบเทียบ (บริษัทฯ ไม่แสดงการดำเนินงานที่ยกเลิกของก้ามกุ้ง เนื่องจากไม่ใช่สายงานธุรกิจที่สำคัญและไม่มีสาระสำคัญต่อการเงินรวม)

เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 บีทีเอสซีและ BTSGIF ได้ลงนามในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิในอนาคตที่ บีทีเอสซีจะได้รับจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเรียบร้อยแล้ว ดังนั้นในงบการเงินสำหรับปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2557 และ 2556 บริษัทฯ จึงได้จัดประเภทรายได้และค่าใช้จ่ายสุทธิที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ที่จะถูกตัดรายการออกจากบัญชี ณ วันที่ 17 เมษายน 2556 โดยได้แยกแสดงไว้เป็นรายการต่างหากในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ เป็น “กำไรสำหรับปีจากการดำเนินงานที่ยกเลิก” นอกจากนั้น บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้บันทึกตัดรายการต้นทุนโครงการและบัญชีที่เกี่ยวข้องเนื่องมาจากงบแสดงฐานะการเงิน พร้อมทั้งบันทึกประมาณการหนี้สินที่เกี่ยวข้องกับรายการดังกล่าวในงบแสดงฐานะการเงิน สุทธิจากเงินสดรับสุทธิจากการขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิดังกล่าวจำนวน 61,399 ล้านบาท และได้บันทึกกำไรจากการขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิในอนาคตเป็นจำนวน 13,498 ล้านบาท (หลังจากถูกตัดรายการออกเป็นจำนวน 1 ใน 3 ตามสัดส่วนการถือหุ้นของลงทุนของบริษัทฯ ใน BTSGIF)

	งวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม					
	2558		2557		2556	
	งบการเงินรวม		งบการเงินรวม (ปรับปรุงใหม่) ⁽⁴⁾		งบการเงินรวม	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการขายอสังหาริมทรัพย์ (รายได้จากโครงการแอ็บสแตร์กส์ พหลโยธิน พาร์ค โครงการแอ็บสแตร์กส์ สุขุมวิท 66/1 โครงการธนาซิติ และที่ดินนอกโครงการธนาซิติ)	410.6	4.4	2,057.2	8.3	787.9	6.8
รายได้จากการรับเหมาก่อสร้าง (รายได้จากโครงการบ้านเอื้ออาทร และอื่น ๆ)	10.0	0.1	1.6	0.0	9.2	0.1
รายได้จากค่าโดยสาร (รายได้ค่าโดยสารจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน กรุงเทพสายหลัก ระยะทาง 23.5 กม.)	-	-	207.7*	0.8	4,895.8*	42.2
รายได้จากการให้บริการเดินรถ (รายได้จากการให้บริการเดินรถในส่วนต่อขยายสาย สีลมและสายสุขุมวิทและรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT)	1,549.3	16.5	1,257.2	5.1	1,119.7	9.7
รายได้จากการให้เช่าและบริการโฆษณา (รายได้จากธุรกิจให้เช่าพื้นที่ร้านค้าและให้บริการ สื่อโฆษณาบนรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีรถไฟฟ้า บีทีเอส โมเดิร์นเทรด และอาคารสำนักงาน)	2,926.0	31.1	3,121.2	12.5	2,794.7	24.0
รายได้ค่าเช่าและบริการ ⁽³⁾ (รายได้ค่าเช่าและบริการจากธุรกิจโรงแรม อาคารที่ พักอาศัย อาคารสำนักงาน และสนามกอล์ฟ)	944.2**	10.0	876.9** ⁽³⁾	3.5	656.8 ⁽³⁾	5.6
รายได้จากการบริการอื่น ⁽³⁾ (รายได้จากธุรกิจร้านอาหาร รายได้จาก บัตรแบริบิท แครอท รีเวิร์ดส และตู้พิมพ์คูปอง อัตโนมัติ (coupon kiosks) และอื่น ๆ)	537.8	5.7	397.4 ⁽³⁾	1.6	111.4 ⁽³⁾	1.0
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนใน BTSGIF	724.2***	7.7	612.5***	2.5	-	-
รวมรายได้จากการดำเนินงาน ⁽¹⁾	7,102.1	75.5	8,531.7	34.3	10,375.5	89.4
รายได้จากการให้บริการจัดหาไฟฟ้าภายใต้ สัญญาสัมปทาน	49.8	0.5	866.8	3.5	-	-
รายได้อื่น ๆ						
รายได้ค่าชดเชยตามคำสั่งศาล	-	-	-	-	7.2	0.1
กำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	-	-	999.7	8.6
กำไรจากการขายใบสำคัญแสดงสิทธิ	53.4	0.6	-	-	-	-

	งวดบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม					
	2558		2557		2556	
	งบการเงินรวม		งบการเงินรวม (ปรับปรุงใหม่) ⁽⁴⁾		งบการเงินรวม	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
กำไรจากการขายเงินลงทุน	261.8	2.8	2.1	0.0	-	-
กำไรจากการขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิใน อนาคต	-	-	13,497.6	54.2	-	-
กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์/ที่ดิน	367.6	3.9	379.9	1.5	-	-
ดอกเบี้ยรับ	1,054.0**	11.2	1,345.6	5.4	58.9	0.5
อื่น ๆ	520.8**	5.5	261.4**	1.1	163.4	1.4
รายได้รวม	9,409.5	100.0	24,885.1	100.0	11,604.7	100.0
* (หัก) รายได้ค่าโดยสาร ซึ่งถูกจัดประเภทเป็น กำไรจากการดำเนินงานที่ยกเลิกในงบกำไร ขาดทุนเบ็ดเสร็จ	-		(207.7)		(4,895.8)	
** (หัก) รายได้ของ BTSA ซึ่งถูกจัดประเภทเป็น กำไรจากการดำเนินงานที่ยกเลิกในงบกำไร ขาดทุนเบ็ดเสร็จ						
- รายได้จากการบริการ	(508.0)		(594.0)			
- ดอกเบี้ยรับ	(0.5)		-			
- รายได้อื่น	(3.6)		(2.8)			
*** (หัก) ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนใน BTSGIF ซึ่งแสดงรวมใน "ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนใน บริษัทร่วม" ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	(724.0)		(612.5)		-	
รายได้รวมตามงบการเงิน	8,173.4		23,468.1		6,708.9	

หมายเหตุ :

(1) รายได้จากการดำเนินงาน คำนวณจากรายได้จากการดำเนินงานจาก 4 หน่วยธุรกิจ และส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนใน BTSGIF แต่ไม่รวมถึงดอกเบี้ยรับ เงินปันผลรับ รายได้อื่น และรายการที่ไม่เกิดขึ้นเป็นประจำ (non-recurring items)

(2) รายได้จากธุรกิจระบบขนส่งมวลชน รวมส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนใน BTSGIF จำนวนเงิน 724.0 ล้านบาท และ 612.5 ล้านบาท สำหรับบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2558 และ 31 มีนาคม 2557 ตามลำดับ ซึ่งแสดงรวมอยู่ใน "ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม" ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

(3) ธุรกิจร้านอาหาร ได้ถูกย้ายจากหน่วยธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ มาอยู่ที่หน่วยธุรกิจบริการ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 ดังนั้น เพื่อประโยชน์ในการเปรียบเทียบ จึงมีการจัดประเภทรายได้ธุรกิจร้านอาหาร สำหรับบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2556 จำนวนเงิน 78.0 ล้านบาท จากรายได้ค่าเช่าและบริการ มาเป็นรายได้จากการบริการอื่น

(4) งบการเงินสำหรับบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2557 ได้ถูกปรับปรุงใหม่จากการที่บริษัทฯ นำการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 เรื่องการประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 เรื่อง ข้อตกลงสัมปทานบริการ และการตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ มาใช้ปฏิบัติ

2.1 ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน

โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี 2557/58 (แบบ 56-1) ของบีทีเอสซี

2.1.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

2.1.1.1 ธุรกิจให้บริการรถไฟฟ้า

บีทีเอสซีได้รับสัมปทานจากกทม. ในปี 2535 ให้เป็นผู้ให้บริการรถไฟฟ้าบนทางวิ่งยกระดับสายแรกของกรุงเทพฯ ซึ่งครอบคลุมสายสุขุมวิทและสายสีลม ระยะทางรวม 23.5 กิโลเมตร เป็นระยะเวลา 30 ปี โดยรถไฟฟ้าบีทีเอสเปิดให้บริการต่อประชาชนเป็นครั้งแรกในวันที่ 5 ธันวาคม 2542 และต่อมาเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2555 บีทีเอสซีได้รับว่าจ้างจากกรุงเทพมหานครให้เป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ส่วนต่อขยาย ซึ่งมีเส้นทางประกอบด้วยส่วนต่อขยายสายสีลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ และช่วงวงเวียนใหญ่-บางหว้า (ระยะทางรวม 7.5 กิโลเมตร) และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง (ระยะทางรวม 5.25 กิโลเมตร) และจะรวมเส้นทางเดิมของสัมปทานภายหลังครบกำหนดอายุสัมปทานในวันที่ 4 ธันวาคม 2572 (ระยะทางรวม 23.5 กิโลเมตร)

ตั้งแต่เปิดให้บริการมา จำนวนผู้โดยสารของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ในปี 2557/58 ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯสายหลักได้ให้บริการผู้โดยสารเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 218.7 ล้านเที่ยวคน หรือคิดเป็นจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 599,250 เที่ยวคนต่อวัน และหากนับรวมจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการทั้งในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯสายหลัก และระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯส่วนต่อขยายแล้ว จะมีจำนวนผู้โดยสารสูงถึง 229.0 ล้านเที่ยวคน ในปี 2557/58 หรือคิดเป็นจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 627,472 เที่ยวคนต่อวัน

เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 บีทีเอสซีได้ขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯสายหลักซึ่งครอบคลุมสายสุขุมวิทและสายสีลม ระยะทางรวม 23.5 กิโลเมตร ภายใต้สัญญาสัมปทาน ตลอดอายุสัมปทานที่เหลืออยู่อีกประมาณ 17 ปี ให้แก่ BTSGIF ทั้งนี้ หลังจากการเข้าทำสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิแล้ว บีทีเอสซียังเป็นผู้บริหารจัดการในการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯสายหลัก เพื่อประโยชน์และภายใต้การกำกับดูแลและควบคุมของ BTSGIF ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ โปรดพิจารณารายละเอียดใน หัวข้อ 2.1.1.3 กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน

■ เส้นทางให้บริการปัจจุบัน

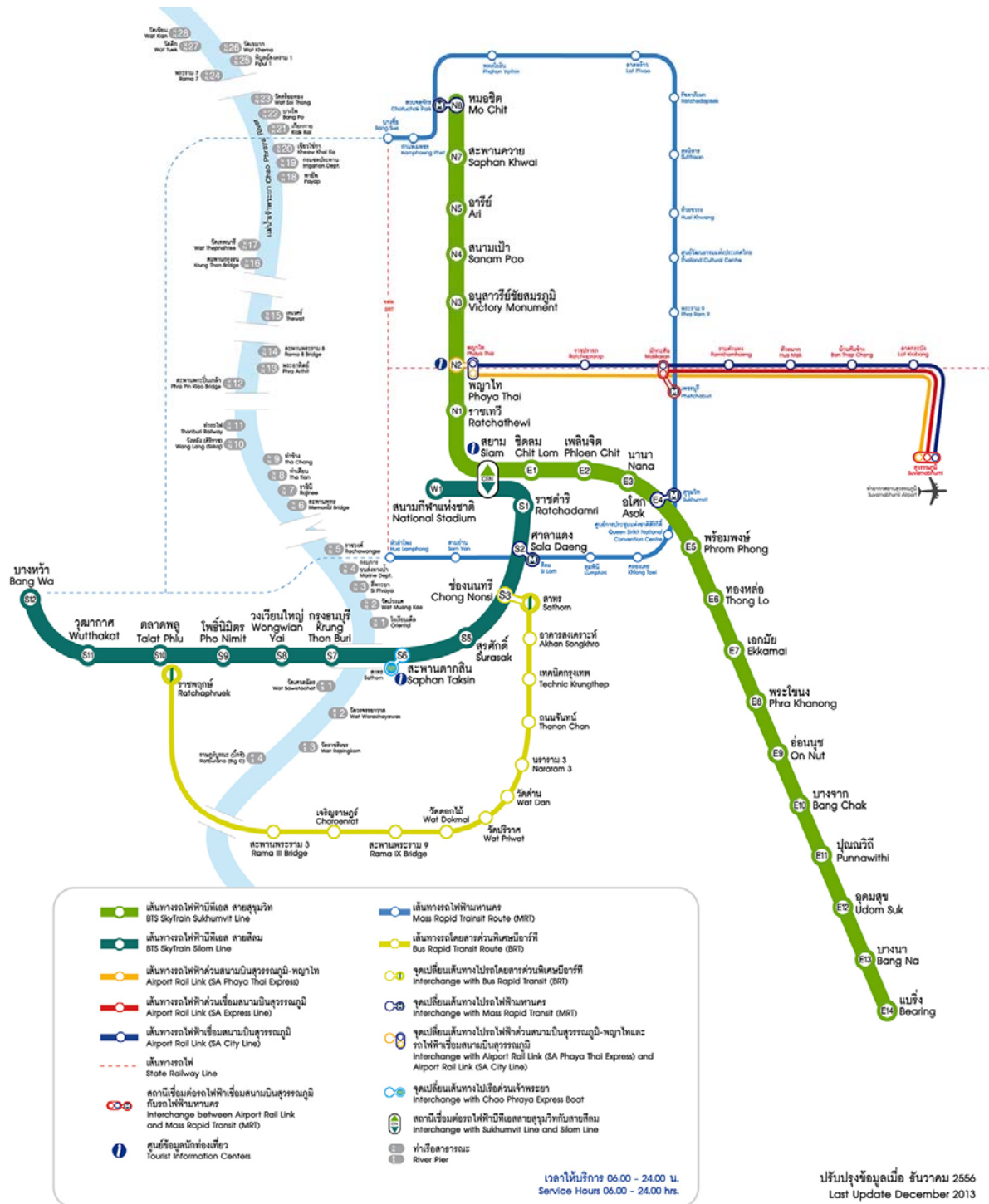
ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯสายหลักและส่วนต่อขยาย ประกอบด้วยเส้นทางรถไฟฟ้าที่ให้บริการสองสาย ได้แก่ (1) สายสุขุมวิทและส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท และ (2) สายสีลมและส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 และตอนที่ 2 โดยรถไฟฟ้าทั้งสองสายมีสถานียกระดับเหนือพื้นดินรวมทั้งสิ้น 34 สถานี มีสถานีสยามเป็นสถานีเชื่อมต่อระหว่างทั้งสองสาย 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 เป็นดังนี้



ส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 (สะพานตากสิน - วงเวียนใหญ่) ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (อ่อนนุช-แบริ่ง) และส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 2 (วงเวียนใหญ่-บางหว้า) กทม. เป็นผู้ลงทุนก่อสร้างงานโครงสร้างระบบ (Civil Works) และระบบไฟฟ้าและเครื่องกล (Electrical and Mechanical Works) และจัดหาเอกชนมาเป็นผู้รับจ้างเดินรถ และซ่อมบำรุงระบบผ่านกรุงเทพมหานคร โดยเมื่อเดือนพฤษภาคม 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://www.mot.go.th> และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) <http://www.mrta.co.th>)

ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ : ระยะทาง 13 กิโลเมตร เป็นทางวิ่งยกระดับทั้งหมด มี 9 สถานี แนวเส้นทางเริ่มต้นต่อเนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส จากส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ตอนที่ 1 ช่วงอ่อนนุช - แบริ่ง ที่บริเวณซอยสุขุมวิท 107 (ซอยแบริ่ง) ไปตามแนวนถนนสุขุมวิท ผ่านแยกเทพารักษ์ แยกปิ่นเกล้าสมิงพราย เลี้ยวซ้ายที่แยกศาลากลาง ผ่านแยกการไฟฟ้า จนถึงแยกสายลวด แล้วเลี้ยวซ้ายออกไปทางบางปู จนถึงสุดโครงการที่บริเวณซอยเทศบาล 55 ซึ่งบริเวณสิ้นสุดโครงการจะเป็นที่ตั้งของโรงจอดและซ่อมบำรุง ปัจจุบันโครงการนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้างงานโยธาและงานระบบราง โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินโครงการได้ว่าจ้าง บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ให้เป็นผู้ดำเนินงานก่อสร้างงานโยธาและงานระบบราง โดย ณ เดือนเมษายน 2558 การก่อสร้างงานโยธาและงานระบบรางมีความก้าวหน้าร้อยละ 54.95

ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ : ระยะทาง 12 กิโลเมตร เป็นทางวิ่งยกระดับทั้งหมด มี 12 สถานี แนวเส้นทางเริ่มต้นต่อเนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอสที่สถานีหมอชิต ข้ามทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์บริเวณห้าแยกลาดพร้าว ผ่านแยกราชโยธิน แยกเกษตร ไปจนถึงบริเวณซอยพหลโยธิน 55 จากนั้นแนวเส้นทางจะเบี่ยงออกไปเลียบกับแนวนถนนฝั่งขวาจนถึงอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญหรือวงเวียนหลักสี่ และเบี่ยงกลับมาแนวเกาะกลางถนนที่บริเวณซอยหมู่บ้านราชตฤณมัย แล้วไปสิ้นสุดบริเวณสะพานใหม่ โดย ณ เดือนเมษายน 2558 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ลงนามสัญญาจ้างก่อสร้างกับบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเมนต์ จำกัด (มหาชน) วงเงิน 15,000 ล้านบาท

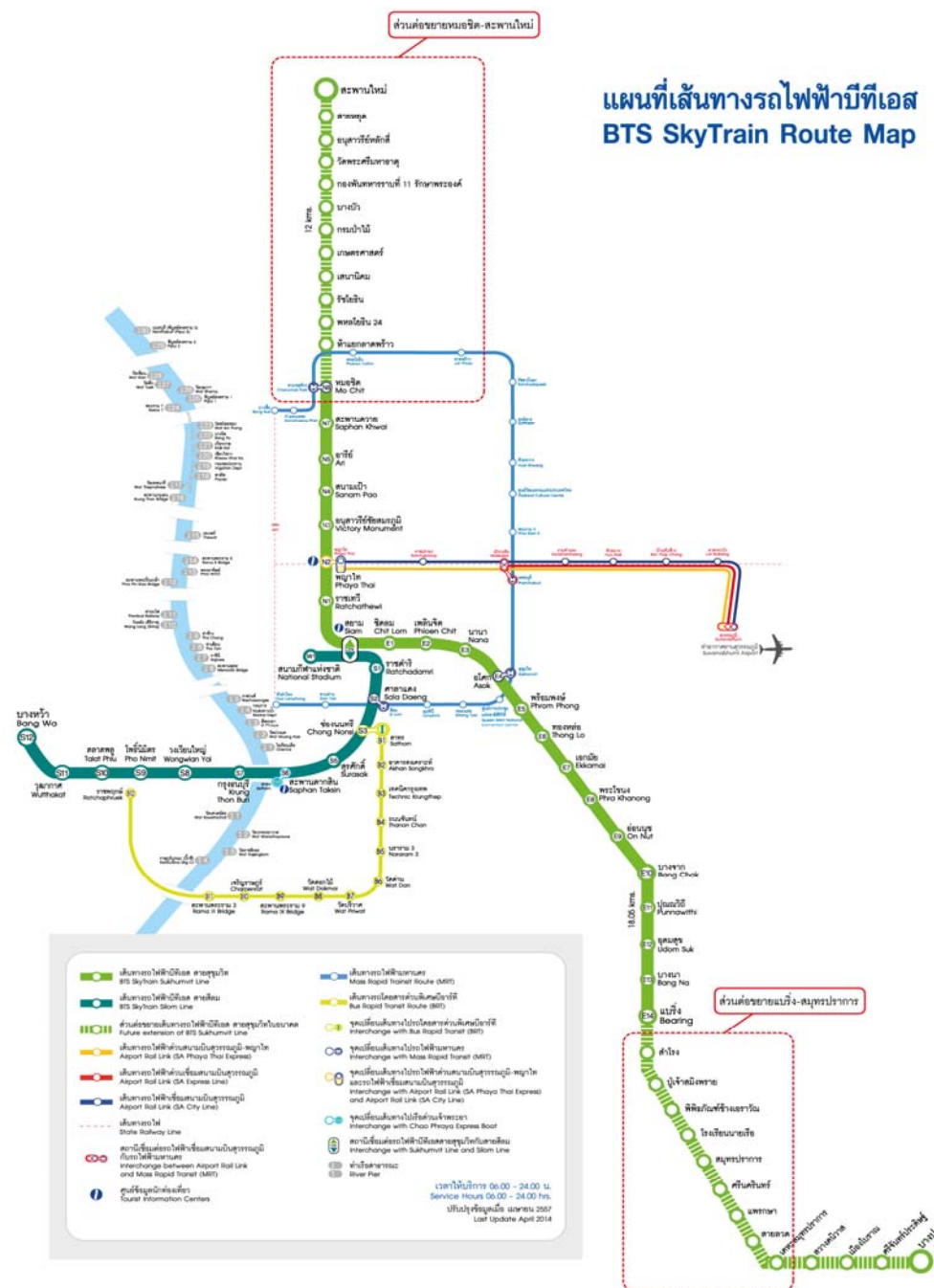
ช่วงสะพานใหม่ – คูคต : ระยะทาง 7 กิโลเมตร เป็นทางวิ่งยกระดับทั้งหมด มี 4 สถานี ประกอบด้วยสถานีโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช สถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ สถานี กม.25 และสถานีคูคต เชื่อมต่อกับจุดสิ้นสุดของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ บริเวณหน้าตลาดยิ่งเจริญ มีแนวเส้นทางส่วนใหญ่อยู่บริเวณเกาะกลางของถนนพหลโยธิน โดยเมื่อถึงประมาณกิโลเมตรที่ 25 ของถนนพหลโยธิน แนวเส้นทางจะเบี่ยงไปทางด้านทิศตะวันออก (ด้านเหนือของพื้นที่ประตูกรุงเทพฯ) ข้ามคลองสอง ผ่านบริเวณด้านข้างของสถานีตำรวจภูธรคูคต เข้าสู่บริเวณเกาะกลางของถนนลำลูกกา และสิ้นสุดที่บริเวณคลองสอง (บริเวณสถานีคูคต) ซึ่งเป็นที่ตั้งของศูนย์ซ่อมบำรุงและศูนย์ควบคุมการเดินรถ โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินโครงการทั้งนี้ โดย ณ เดือนเมษายน 2558 ได้ลงนามสัญญาจ้างก่อสร้างกับกิจการร่วมค้า UN-SH-CH วงเงิน 6,600 ล้านบาท และสัญญาจ้างก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง และศูนย์ควบคุมการเดินรถ กับกิจการร่วมค้า STEC-AS วงเงิน 6,800 ล้านบาท

ส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 3 ช่วงบางหว้า-ตลิ่งชัน (ข้อมูลจากเว็บไซต์ของกทม. <http://www.bangkok.go.th>)

ช่วงบางหว้า-ตลิ่งชัน โดยมีแนวทางเลือก 3 เส้นทาง แนวเส้นทางที่ 1 ระยะทาง 7-8 กม. จำนวน 6 สถานี ใช้พื้นที่เกาะกลางตามแนวกถนนราชพฤกษ์ สิ้นสุดที่ทางลาดลงของสะพานข้ามรถไฟสายสีแดงอ่อน (บางซื่อ-ตลิ่งชัน) และรถไฟสายสีส้ม (ตลิ่งชัน-มีนบุรี) แนวเส้นทางที่ 2 ระยะทาง 10 กม. จำนวน 8 สถานี ใช้พื้นที่เกาะกลางตามแนวกถนนราชพฤกษ์ เลี้ยวซ้ายที่ทางแยกตัดถนนพรานนก-พุทธมณฑลสาย 4 เลี้ยวขวาเข้าถนนพุทธมณฑลสาย 1 สิ้นสุดที่ปลายถนนสวนผักบรรจบกับแนวเส้นทางรถไฟสายสีแดงอ่อน (ตลิ่งชัน-ศาลายา) ส่วนแนวเส้นทางที่ 3 เหมือนแนวเส้นทางที่ 1 ยกเว้นช่วงปลายหลังจากทางยกระดับบรมราชชนนี จะเบี่ยงแนวเส้นทางไปทางทิศตะวันตกเข้าสู่สถานีตลิ่งชัน ซึ่งอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟสายสีแดงอ่อนมากที่สุด จากนั้นจะเบี่ยงแนวเส้นทางกลับมายังถนนราชพฤกษ์ โดย ณ เดือนมีนาคม 2558 ได้จัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นสาธารณะ ครั้งที่ 1 สำหรับโครงการศึกษาความเหมาะสม จัดทำแบบเบื้องต้น และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา

นอกจากนี้ ยังมีส่วนต่อขยายในอนาคตที่จะเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีเขียว ได้แก่ ส่วนต่อขยายทางทิศเหนือของสายสุขุมวิทจากจุดต่อไปลำลูกกา และส่วนต่อขยายทางทิศตะวันออกของสายสุขุมวิทจากสมุทรปราการไปบางปู

บริษัทฯ เชื่อว่าบีทีเอสซีมีข้อได้เปรียบในการดำเนินงานในส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหล่านี้ เนื่องจากสามารถสร้างความสะดวกให้กับผู้โดยสารในการเดินทาง ทำให้ไม่ต้องมีการเปลี่ยนถ่ายขบวนรถได้ และบริษัทฯ เชื่อว่าบีทีเอสซีจะมีค่าใช้จ่ายในการลงทุนและดำเนินการต่ำกว่าผู้ประกอบการรายอื่น เนื่องจากจะสามารถใช้ทรัพยากรและอุปกรณ์บางอย่างร่วมกับโครงการเดิมได้



แผนการขยายเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร สายสีส้ม

โปรดพิจารณารายละเอียด แผนการขยายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
ใน หัวข้อ 2.1.2.3 สภาพการแข่งขันภายในอุตสาหกรรมขนส่งมวลชน

■ อัตราค่าโดยสาร

อัตราค่าโดยสารในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก

ในช่วงแรก สัญญาสัมปทานกำหนดโครงสร้างค่าโดยสารแบบราคาเดียว (Flat Fare) ซึ่งต่อมาถูกแก้ไขให้เป็น การเรียกเก็บแบบตามระยะทางของการเดินทาง (Distance Based Fare Structure) ค่าโดยสารที่บีทีเอสซีเรียกเก็บต่อ เที่ยวสำหรับการเดินทางระหว่างสองสถานีในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก คือ ค่าโดยสารที่เรียกเก็บ ได้ (Effective Fare) ภายใต้สัญญาสัมปทาน ค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้จะต้องไม่เกินกว่าเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่ อาจเรียกเก็บได้ (Authorized Fare) ซึ่งเป็นค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ที่มีผลใช้บังคับอยู่ในขณะนั้นที่ถูกกำหนด ตามสัญญาสัมปทาน โดยนับตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2556 เป็นต้นไป เพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้มี อัตราอยู่ที่ 20.11 - 60.31 บาท ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญาสัมปทาน

ตามสัญญาสัมปทาน บีทีเอสซีอาจปรับขึ้นค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้โดยจะต้องมีระยะเวลาห่างกับการปรับค่า โดยสารที่เรียกเก็บได้ในครั้งก่อนไม่น้อยกว่า 18 เดือน แต่ค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้จะต้องไม่เกินกว่าเพดานอัตรา ค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ และบีทีเอสซีได้ประกาศให้ กทม. และประชาชนทราบล่วงหน้า 30 วัน โดยบีทีเอสซี มีการปรับค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ขึ้นจาก 10 บาท ถึง 40 บาทต่อเที่ยว เป็น 15 บาท ถึง 40 บาทต่อเที่ยว ในเดือน มีนาคม 2550 และได้มีการปรับขึ้นค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ครั้งล่าสุดมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2556 จาก 15 บาท ถึง 40 บาทต่อเที่ยว เป็น 15 บาท ถึง 42 บาทต่อเที่ยว ดังตารางด้านล่าง โดยอาจมีการให้ส่วนลดตามแผน ส่งเสริมการขาย 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 ตามที่กระทรวงพาณิชย์ ประกาศ (Consumer Price Index: CPI for Bangkok) (“ดัชนี”) มีค่าเท่ากับหรือสูงกว่าร้อยละ 5 ของดัชนีอ้างอิงของ เดือนใดเดือนหนึ่งที่ผ่านมาแล้วไม่น้อยกว่า 12 เดือน (ดัชนีอ้างอิง หมายถึง ดัชนีที่ใช้ในการปรับเพดานอัตรา ค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งล่าสุด)

การปรับกรณีพิเศษ เมื่อเกิดเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งดังต่อไปนี้

- หากในระหว่างปีหนึ่งปีใด ดัชนีของเดือนหนึ่งเดือนใดในปีนั้นมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นหรือลดลงเกิน กว่าร้อยละ 9 เทียบกับดัชนีอ้างอิงของเดือนใดที่ผ่านมาแล้วไม่น้อยกว่า 12 เดือน
- อัตราแลกเปลี่ยนระหว่างสกุลเงินบาทและเงินเหรียญสหรัฐ สูงหรือต่ำกว่าอัตราแลกเปลี่ยนอ้างอิงเกิน กว่าร้อยละ 10 (อัตราแลกเปลี่ยนอ้างอิง หมายถึง อัตราแลกเปลี่ยนกลางที่ธนาคารแห่งประเทศไทยประกาศ ที่ใช้ในการ ปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งล่าสุด ซึ่งเท่ากับ 39.884 บาท ต่อ 1 เหรียญสหรัฐ)

- อัตราดอกเบี้ยสำหรับหนี้เงินตราในประเทศหรือเงินตราต่างประเทศของบีทีเอสซี สูงหรือต่ำกว่าอัตราดอกเบี้ยในประเทศอ้างอิงหรืออัตราดอกเบี้ยต่างประเทศอ้างอิง (แล้วแต่กรณี) เกินกว่าร้อยละ 10 (อัตราดอกเบี้ยในประเทศอ้างอิง หมายถึง อัตราดอกเบี้ยโดยเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยลูกค้ายักษ์ของธนาคารกรุงเทพ ธนาคารกรุงไทย ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารไทยพาณิชย์ ที่ใช้ในการปรับเพดานอัตราดอกเบี้ยโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งหลังสุด และอัตราดอกเบี้ยต่างประเทศอ้างอิง หมายถึง อัตราดอกเบี้ยสำหรับการกู้เงินระหว่างธนาคารในตลาดเงินในกรุงลอนดอน (LIBOR) ที่ใช้ในการปรับเพดานอัตราดอกเบี้ยโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งหลังสุด)

- บีทีเอสซีรับภาระค่าไฟฟ้าที่สูงขึ้นหรือลดลงอย่างมาก
- บีทีเอสซีลงทุนเพิ่มขึ้นมากนอกเหนือขอบเขตของงานที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน
- บีทีเอสซีมีความเสี่ยงที่เป็นข้อยกเว้น (Exceptional Risk) ตามที่ระบุไว้ในสัญญาสัมปทานเกิดขึ้น

ทั้งนี้ การปรับเพดานอัตราดอกเบี้ยโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ในกรณีพิเศษนั้น คู่สัญญาต้องเห็นชอบด้วยกันทั้งสองฝ่าย แต่ถ้าไม่สามารถตกลงกันได้ภายใน 30 วัน คู่สัญญาที่ประสงค์ให้มีการปรับเพดานอัตราดอกเบี้ยโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้อาจร้องขอให้เสนอเรื่องดังกล่าวไปยังคณะกรรมการที่ปรึกษา (Advisory Committee) ให้เป็นผู้วินิจฉัยคณะกรรมการดังกล่าวประกอบด้วย กรรมการที่ได้รับแต่งตั้งจากบีทีเอสซี 2 ท่าน กรรมการที่ได้รับแต่งตั้งจากกทผ. 2 ท่าน (โดยหาก กทผ. ไม่ขัดข้อง บีทีเอสซีจะดำเนินการให้ตัวแทนของกองทุน BTSGIF อย่างน้อย 1 ท่านเข้าสังเกตการณ์ในการประชุมคณะกรรมการที่ปรึกษาดังกล่าว) และกรรมการอิสระที่ได้รับแต่งตั้งจากกรรมการทั้ง 4 ท่านดังกล่าว อีก 3 ท่าน และหากคณะกรรมการที่ปรึกษาเห็นชอบให้ปรับเพดานอัตราดอกเบี้ยโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้แล้ว แต่รัฐบาลมีนโยบายจะตรึงราคาโดยสารเพื่อความเหมาะสมแก่สถานการณ์ บีทีเอสซีจะยังไม่สามารถปรับค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ โดยสัญญาสัมปทานกำหนดให้ฝ่ายรัฐบาลจัดมาตรการทดแทนแก่บีทีเอสซี ตามความเหมาะสมแก่ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บีทีเอสซีในขณะที่ยังไม่ปรับขึ้นค่าโดยสารที่เรียกเก็บ

อัตราค่าโดยสารในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย

สำหรับเส้นทางส่วนต่อขยายสายสีลมและส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทซึ่งเป็นส่วนของกทผ. ซึ่งบีทีเอสซีรับจ้างบริหารให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าภายใต้สัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวนั้น อัตราค่าโดยสารจะเป็นไปตามประกาศของกทผ. โดยในปัจจุบันสถานีที่เปิดให้บริการแล้ว มีเส้นทางเดินรถจากสถานีอ่อนนุชไปสถานีแบริ่งและจากสถานีสะพานตากสินไปสถานีบางหว้า

■ จำนวนผู้โดยสารและรายได้ค่าโดยสารจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก

ตั้งแต่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเปิดให้บริการจนถึงปัจจุบัน จำนวนผู้โดยสารและรายได้ค่าโดยสารได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง (ตามตารางแสดงข้อมูลผู้โดยสารที่แสดงไว้ด้านล่าง) ยกเว้นปี 2550/51

ในปี 2550/51 นับเป็นปีบัญชีแรกที่จำนวนผู้โดยสารมีการปรับตัวลดลงนับแต่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครให้บริการตั้งแต่ปี 2542 โดยส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากความไม่แน่นอนทางการเมือง ซึ่งรวมถึงการรัฐประหารในเดือนกันยายน 2549 และเหตุการณ์ระเบิดในกรุงเทพฯ ในช่วงปลายปี 2549 จำนวนผู้โดยสารในช่วงปีปฏิทิน 2550 (มกราคม 2550 ถึงธันวาคม 2550) จึงลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันในปีก่อนหน้า ทำให้ปี 2550/51 จำนวนผู้โดยสารลดลงร้อยละ 3.9 อย่างไรก็ตาม ในปี 2551/52 จำนวนผู้โดยสารกลับมาเพิ่มสูงขึ้นอีกครั้ง โดยจำนวน

ผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.1 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันในปี 2550/51 เป็นผลมาจากการคลายความกังวลของประชาชนต่อสถานการณ์ไม่ปกติที่เกิดขึ้นในช่วงก่อนหน้านี้

ในปี 2553/54 จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเล็กน้อย เพียงร้อยละ 0.5 จากงวดเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเป็นผลกระทบจากปัญหาความไม่สงบทางการเมืองภายในประเทศ ทำให้รถไฟฟ้าต้องหยุดเดินรถเป็นเวลา 8 วันเต็ม และลดช่วงเวลาการให้บริการลงจำนวน 19 วัน

ในปี 2554/55 จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 21.3 จากงวดเดียวกันของปีก่อน แม้ว่าจะเกิดอุทกภัยในช่วงเดือนตุลาคม – พฤศจิกายน 2554 โดยมีสถานีหมอชิตเพียงแห่งเดียวที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากเหตุอุทกภัยดังกล่าว และบีทีเอสซีกึ่งยังคงสามารถเปิดให้บริการตามปกติได้ในช่วงดังกล่าว

ในปี 2556/57 และ ปี 2557/58 จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.9 และร้อยละ 1.9 ตามลำดับ จากปัจจัยของ (1) การเติบโตตามธรรมชาติอย่างต่อเนื่องของธุรกิจ (2) ความนิยมในการเดินทางโดยรถไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นอันเนื่องมาจากการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกตามแนวรถไฟฟ้า (3) การเปิดให้บริการเต็มปีในส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทจากสถานีอ่อนนุชถึงสถานีแบริ่ง และส่วนต่อขยายสายสีลมจากสถานีวงเวียนใหญ่ถึงสถานีบางหว้า และ (4) จำนวนรถไฟฟ้าที่ให้บริการเพิ่มขึ้น (รถไฟฟ้าที่ให้บริการปรับเปลี่ยนเป็นรถไฟฟ้าแบบ 4 ตู้ต่อขบวนทั้งหมด)

ตารางแสดงข้อมูลผู้โดยสารและอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก

	งวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม									
	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านเที่ยวคน) ⁽¹⁾	131.9	138.6	133.1	135.9	144.5	145.2	176.0	197.2	214.7	218.7
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	11.3	5.1	(3.9)	2.1	6.3	0.5	21.3	12.0	8.9	1.9
จำนวนวันที่ให้บริการ (วัน)	365	365	366	365	365	357 ⁽²⁾	366	365	365	365
จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน (เที่ยวคน/วัน) ⁽¹⁾	361,335	379,610	363,737	372,438	395,820	406,693 ⁽²⁾	480,996	540,233	588,335	599,250
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	11.3	5.1	(4.2)	2.4	6.3	2.7 ⁽²⁾	18.3	12.3	8.9	1.9
จำนวนผู้โดยสารในวันทำงาน (ล้านเที่ยวคน) ⁽¹⁾	101.2	104.8	102.0	104.1	110.1	110.5 ⁽²⁾	132.7	147.9	160.9	164.3
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	11.0	3.5	(2.7)	2.1	5.7	0.4	20.1	11.4	8.8	2.1
จำนวนวันทำงาน (วัน)	246	241	246	245	244	238 ⁽²⁾	245	245	245	244
จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันทำงาน (เที่ยวคน/วัน) ⁽¹⁾	411,437	434,812	414,595	425,076	451,300	464,475 ⁽²⁾	541,701	603,696	656,770	673,162
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	11.0	5.7	(4.6)	2.5	6.2	2.7	16.6	11.4	8.8	2.5
ค่าโดยสารก่อนหักส่วนลดต่างๆ (ล้านบาท)	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	5,878.7
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	9.5	8.8	5.2	2.1	6.0	1.7	21.2	14.0	15.9	3.47
อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยต่อคน (บาทต่อเที่ยวคน)	21.36	22.13	24.22	24.22	24.15	24.44	24.43	24.87	26.46	26.88
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	(1.7)	3.6	9.5	0.0	(0.3)	1.3	0.0	1.8	6.4	1.6

หมายเหตุ :

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

ตารางแสดงข้อมูลผู้โดยสารของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักและส่วนต่อขยาย

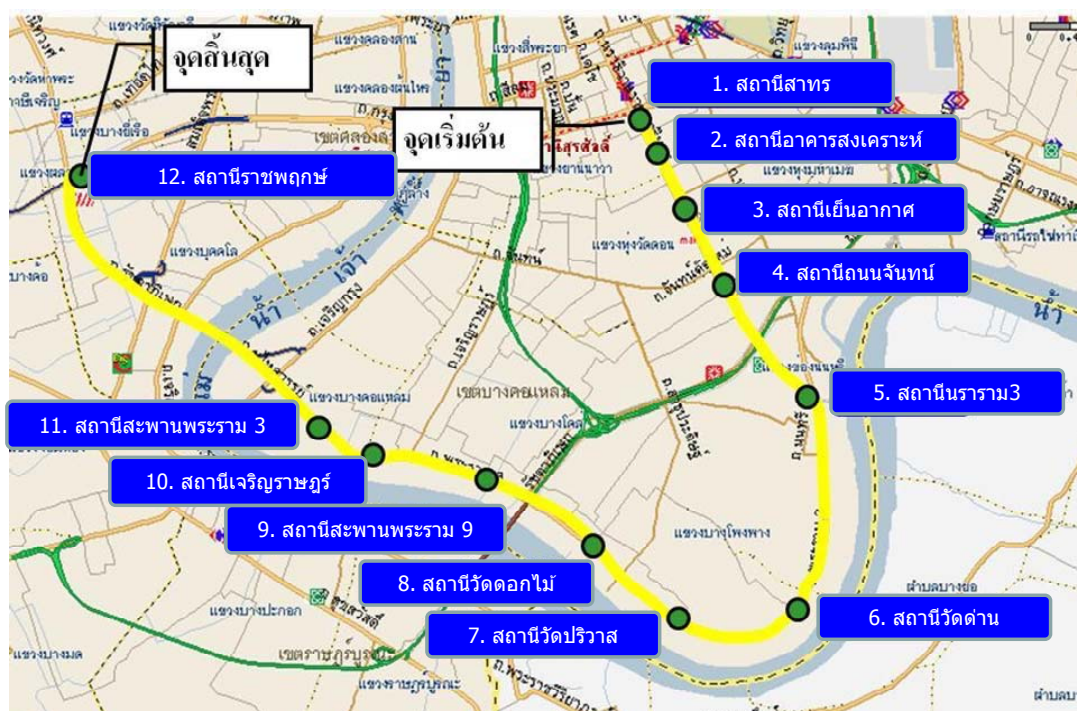
	งวดบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม				
	2554	2555	2556	2557	2558
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านเที่ยวคน) ⁽¹⁾	145.2	183.0	202.4	222.2	229.0
จำนวนวันที่ให้บริการ (วัน)	357 ⁽²⁾	366	365	365	365
จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน (เที่ยวคน/วัน) ⁽¹⁾	406,797 ⁽²⁾	500,085	554,654	608,692	627,472
จำนวนผู้โดยสารในวันทำงาน (ล้านเที่ยวคน) ⁽¹⁾	110.6 ⁽²⁾	137.9	151.9	166.6	172.1
จำนวนวันทำงาน (วัน)	238 ⁽²⁾	245	245	245	244
จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันทำงาน (เที่ยวคน/วัน)	464,587 ⁽²⁾	562,930	620,002	680,011	705,502

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 กิโลเมตรจากบริเวณชองนทรี ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ข้ามสะพานกรุงเทพ ไปจนถึงบริเวณถนนราชพฤกษ์ โดยสถานีสาทรของรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT มีทางเชื่อมต่อกับสถานีชองนทรี 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 และค่าตอบแทนส่วนที่เหลือจะชำระให้เป็นรายงวดงวดละตั้งแต่ 84.2 ล้านบาท ถึง 112.9 ล้านบาท ตลอดอายุสัญญา 7 ปี

นอกเหนือจากรายได้ที่จะได้รับการรับจ้างเดินรถและบริหารสถานีแล้ว บีทีเอสซีเชื่อว่าระบบรถไฟฟ้า บีทีเอสจะได้รับผลประโยชน์จากโครงการรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ซึ่งจะช่วยเพิ่มความสะดวกให้ผู้โดยสารที่จะเข้ามาใช้บริการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส จากเส้นทางรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ซึ่งผ่านแหล่งที่อยู่อาศัยและย่านธุรกิจที่มีประชากรหนาแน่นและการจราจรติดขัด และยังเชื่อมต่อโดยตรงกับสถานีช้อปปิ้งนันทรีอีกด้วย 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 บีทีเอสโกธ (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

ธุรกรรมกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานซึ่งปัจจุบันได้ดำเนินการสำเร็จลุล่วงแล้ว 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

การค้ำประกันและที่เกี่ยวข้องกับความเป็นผู้ถือหุ้นของบีทีเอสภายใต้สัญญาที่บันทึกไว้ แต่สิทธิของกองทุน BTSGIF บางประการ เช่น สิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) และสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) ตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องในสัญญานี้ เป็นต้น ยังคงมีอยู่ตามสัญญานี้ และหน้าที่บางประการของบริษัท ตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ ยังคงมีอยู่นกว่าที่บีทีเอสและบริษัทฯ จะได้ปฏิบัติหน้าที่ตามภาระผูกพันของตนภายใต้ เอกสารธุรกรรมที่ตนเป็นคู่สัญญาจนครบถ้วน หรือพ้นกำหนดเวลาอื่นตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้

- หากบริษัทฯ มีสิทธิเรียกร้องใด ๆ ต่อบีทีเอสที่ไม่ว่าภายใต้เอกสารธุรกรรมหรืออื่นใด บริษัทฯ ตกลงไม่ใช้สิทธิเรียกร้องใด ๆ เอาจากบีทีเอสซึ่งเกินกว่าบริษัทฯ และบีทีเอสจะได้ปฏิบัติหน้าที่ตามภาระผูกพันทั้งหมดภายใต้ เอกสารธุรกรรมจนครบถ้วนให้แก่กองทุน BTSGIF แล้ว เว้นแต่เป็นไปตามข้อยกเว้นที่กำหนดไว้ในสัญญานี้

- ในกรณีที่กองทุน BTSGIF อนุญาตให้บีทีเอสดำเนินการตามแผนการเยียวยาเหตุผิดนัดผิดสัญญา ภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธินั้น ในช่วงระหว่างเวลาที่กองทุน BTSGIF และบีทีเอสเริ่มดำเนินการ ปรีกษาหรือแผนการเยียวยาดังกล่าวจนถึงเวลาที่เหตุผิดนัดผิดสัญญาได้รับการเยียวยาตามแผนที่กองทุน BTSGIF เห็นชอบจนกองทุน BTSGIF พอใจหรือกองทุน BTSGIF (ยกเว้นเหตุผิดนัดผิดสัญญาบางประการที่ระบุไว้ในสัญญานี้) คู่สัญญาตกลงกระทำการหรือไม่กระทำการตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ ซึ่งรวมถึง (ก) การที่บริษัทฯ จะต้องนำเงินปันผล ที่ตนเองได้รับจากการถือหุ้นบีทีเอสซึ่งมาชำระจำนวนเงินที่บีทีเอสค้างจ่ายและถึงกำหนดชำระภายใต้เอกสารธุรกรรม ให้แก่กองทุน BTSGIF (ข) การให้สิทธิแก่กองทุน BTSGIF ในการใช้สิทธิออกเสียงในหุ้นที่ผู้สนับสนุนถืออยู่ในบีทีเอส ซึ่งตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ และ (ค) การที่กองทุน BTSGIF จะไม่ใช้สิทธิเรียกให้บีทีเอสชำระหนี้ตาม จำนวนและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ หรือ เรียกให้ผู้สนับสนุนปฏิบัติตามสัญญานี้ หรือ ใช้สิทธิอื่นใดที่กองทุน BTSGIF มีสำหรับกรณีเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาดังกล่าว

- ในกรณีที่บีทีเอสหรือผู้สนับสนุนไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ของตนที่กำหนดไว้ให้ต้องปฏิบัติภายหลังกองทุน BTSGIF อนุมัติให้มีการดำเนินการตามแผนการเยียวยา กรณีดังกล่าวจะถือเป็นเหตุผิดนัดผิดสัญญาภายใต้สัญญาซื้อ และโอนสิทธิรายได้สุทธิ ซึ่งกองทุน BTSGIF มีสิทธิใช้สิทธิที่ตนมีตามเอกสารธุรกรรมได้ทุกประการ

- หากกองทุน BTSGIF ซื้อหุ้นบีทีเอสจากบริษัทฯ ตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น หรือเข้าเป็นเจ้าของหุ้น บีทีเอสจากการบังคับสิทธิตามสัญญาจำนำหุ้น กองทุน BTSGIF ตกลงที่จะดำเนินการบางประการตามที่ระบุไว้ใน สัญญา

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 การลงทุนของบริษัท หรือ บริษัทย่อยของบริษัท ที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด และ (ข) ในกรณีที่บริษัทฯ หรือบริษัทย่อยของบริษัท (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 บริษัทย่อยของบริษัท 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 เว้นแต่จะได้รับ ความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรล่วงหน้าจากกองทุน BTSGIF

ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertaking)

บริษัทฯ ห้ามกระทำการเรื่องต่าง ๆ เช่น การควบรวมกิจการ การอนุญาตให้บีทีเอสซื้อออกหุ้นหรือหลักทรัพย์แปลงสภาพให้แก่บุคคลใดที่เป็นผลให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ในบีทีเอสลดลง การอนุญาตให้บีทีเอสซื้อหุ้น (เว้นแต่เป็นการลดทุนของบีทีเอสเพื่อการคืนเงินทุนให้แก่ผู้ถือหุ้น และการลดทุนนั้นไม่ทำให้ทุนจดทะเบียนของบีทีเอสต่ำกว่า 3,000,000,000 บาท และไม่ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ลดลง) และการอนุญาตให้บีทีเอสเปลี่ยนแปลงบุคคลที่ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (Chief Executive Officer) ผู้อำนวยการใหญ่สายการเงิน (Chief Financial Officer) หรือผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ (Chief Operating Officer) ของบีทีเอส เป็นต้น

สัญญาจำนำหุ้น

สิทธิหน้าที่หลักของบริษัทฯ

- บริษัทฯ ตกลงจำนำหุ้นที่ตนถือในบีทีเอสให้แก่อกองทุน BTSGIF เพื่อเป็นประกันการปฏิบัติหน้าที่ของตนตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน
- บริษัทฯ จะจัดให้บีทีเอสบันทึกการจำนำหุ้นไว้ในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นด้วย
- บริษัทฯ ตกลงว่าถ้าไม่ว่าในเวลาใด ๆ บริษัทฯ ได้หุ้นในบีทีเอสมาเพิ่มเติมอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงทุนจดทะเบียนของบีทีเอส บริษัทฯ จะจำนำหุ้นเพิ่มเติมดังกล่าวให้แก่อกองทุน BTSGIF ทั้งนี้ เพื่อให้หุ้นบีทีเอสที่บริษัทฯ ถืออยู่ได้นำมาจำนำและส่งมอบไว้ให้แก่อกองทุน 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 ดังนั้นกลุ่มเป้าหมายหรือลูกค้าของรถไฟฟ้าบีทีเอสจึงมีหลากหลาย ซึ่งรถไฟฟ้าบีทีเอสได้อำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับผู้โดยสารทุกท่าน ตามรูปแบบการใช้ชีวิตประจำวันของผู้โดยสารไม่ว่าจะเดินทางไปทำงาน เรียนหนังสือ ติดต่อธุรกิจ ประชุม สัมมนาต่าง ๆ รวมถึงเพื่อการท่องเที่ยว จั๊บบายช้อปปิ้ง รับประทานอาหารและพักผ่อน ตามห้างสรรพสินค้า โรงแรมชั้นนำ หรือสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ ซึ่งอยู่ตามเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส แต่อย่างไรก็ตามกลุ่มเป้าหมายของรถไฟฟ้าบีทีเอสยังสามารถแยกแยะ จากการสำรวจความพึงพอใจประจำปีได้พอสังเขป ดังนี้

■ ลักษณะทางกายภาพ

จากผลการสำรวจปี 2557 โดยสวนดุสิตโพล ซึ่งอาศัยผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสที่เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 2,805 คน สามารถแบ่งกลุ่มผู้โดยสารตามเพศ อายุ การศึกษา อาชีพ รายได้ และข้อมูลเศรษฐกิจสังคมของผู้เดินทาง ได้ดังนี้

ข้อมูล		จำนวน (คน)	ร้อยละ
เพศ	ชาย	852	30.37
	หญิง	1,953	69.63
	รวม	2,805	100
ข้อมูล		จำนวน (คน)	ร้อยละ
อายุ	ต่ำกว่า 15 ปี	64	2.28
	16-20 ปี	429	15.29
	21-25 ปี	561	20.00
	26-30 ปี	446	15.90
	31-40 ปี	628	22.39
	41 ปีขึ้นไป	672	23.96
	ไม่แสดงความคิดเห็น	5	0.18
	รวม	2,805	100
ข้อมูล		จำนวน (คน)	ร้อยละ
การศึกษา	ประถมศึกษา	37	1.32
	มัธยมตอนต้น	131	4.67
	มัธยมตอนปลาย/ปวช.	432	15.40
	ปวส./อนุปริญญา	135	4.81
	ปริญญาตรี	1,591	56.72
	สูงกว่าปริญญาตรี	475	16.93
	ไม่แสดงความคิดเห็น	4	0.14
	รวม	2,805	100

ข้อมูล		จำนวน (คน)	ร้อยละ
อาชีพ	นักเรียน/นักศึกษา	709	25.28
	พนักงานบริษัท	1,278	45.56
	ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	269	9.59
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	289	10.30
	รับจ้างทั่วไป	92	3.28
	แม่บ้าน	71	2.53
	อื่น ๆ เช่น เกษียณอายุ ว่างาน	88	3.14
	ไม่แสดงความคิดเห็น	9	0.32
รวม		2,805	100
ข้อมูล		จำนวน (คน)	ร้อยละ
รายได้ต่อเดือน	ไม่เกิน 10,000 บาท	419	14.94
	10,001-20,000 บาท	774	27.59
	20,001-30,000 บาท	473	16.86
	30,001-40,000 บาท	299	10.66
	40,001-50,000 บาท	174	6.20
	มากกว่า 50,000 บาท	296	10.55
	ไม่มีรายได้	263	9.38
	ไม่แสดงความคิดเห็นเรื่องรายได้	107	3.81
รวม		2,805	100
ข้อมูล		จำนวน (คน)	ร้อยละ
ข้อมูลเศรษฐกิจสังคมของผู้เดินทาง			
	รถยนต์ส่วนตัว	1,002	35.72
	รถจักรยานยนต์	144	5.13
	รถจักรยาน	79	2.82
	ไม่มี	1,445	51.52
	มีทั้งรถยนต์ส่วนตัวและรถจักรยานยนต์	68	2.42
	มีทั้งรถยนต์ส่วนตัวและรถจักรยาน	21	0.75
	มีทั้งรถจักรยานยนต์และรถจักรยาน	16	0.57
	มีทั้งรถยนต์ส่วนตัว รถจักรยานยนต์ และรถจักรยาน	30	1.07
รวม		2,805	100

▪ พฤติกรรมและความถี่ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

จากผลการสำรวจปี 2557 โดยสวนดุสิตโพล ซึ่งอาศัยผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสที่เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 2,805 คน เมื่อพิจารณาพฤติกรรมและความถี่ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส พบว่าผู้โดยสารใช้บริการมากที่สุด 4-5 วันต่อสัปดาห์ จำนวนร้อยละ 38.54 รองลงมาคือ 2-3 วันต่อสัปดาห์ จำนวนร้อยละ 21.11 และ 6-7 วันต่อสัปดาห์ จำนวนร้อยละ 20.43 นอกจากนั้น ยังมีกลุ่มเป้าหมายที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสน้อยกว่า 1-2 ครั้งต่อเดือน จำนวนร้อยละ 7.13 นาน ๆ ครั้ง จำนวนร้อยละ 5.56 และไม่แน่นอนอีกจำนวนร้อยละ 1.21

นอกจากนี้ ยังพบว่ากลุ่มอาชีพนักเรียน/นักศึกษา กลุ่มพนักงานบริษัท และกลุ่มข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ ใช้บริการ 4-5 วัน ต่อสัปดาห์มากที่สุด ส่วนกลุ่มเจ้าของธุรกิจ/ค้าขาย กลุ่มรับจ้าง และกลุ่มแม่บ้าน ใช้บริการรถไฟฟ้า 2-3 วันต่อสัปดาห์มากที่สุด

2.1.2.2 กลยุทธ์ทางการตลาด

■ การเพิ่มศักยภาพของบีทีเอสซีในการให้บริการลูกค้าและการเพิ่มจำนวนผู้โดยสาร

บีทีเอสซีมุ่งที่จะเพิ่มศักยภาพในการให้บริการลูกค้าและการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารด้วยการเพิ่มตู้โดยสารเนื่องจากบีทีเอสซีคาดว่าจำนวนผู้โดยสารจะยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะเมื่อมีการเปิดส่วนต่อขยายในอนาคต (ไม่ว่าจะดำเนินงานโดยบีทีเอสซีหรือไม่ก็ตาม) ทั้งจากเส้นทางให้บริการเดิมและจากส่วนเชื่อมต่อไปยังจุดหมายปลายทางต่าง ๆ ตลอดเส้นทางที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ ปัจจุบันรถไฟฟ้าที่ให้บริการทั้งหมดจำนวน 52 ขบวน ได้รับเปลี่ยนเป็นรถไฟฟ้าแบบ 4 ตู้ต่อขบวนทั้งหมดแล้ว โดยในอนาคต บีทีเอสซีก็ยังคงมีการสั่งซื้อขบวนรถไฟฟ้าและตู้โดยสารเพิ่มเติมเพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

บีทีเอสซียังคงเพิ่มจุดเชื่อมต่อกับอาคารต่าง ๆ ตลอดเส้นทางระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก โดยเจ้าของอาคารจะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายก่อสร้างและการดูแลรักษาทางเชื่อม และได้พัฒนาการให้บริการการออกตั๋วร่วมโดยบีทีเอสซีซึ่งเป็นบริษัทย่อย 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 และได้บำรุงรักษาขบวนรถไฟฟ้าจำนวน 17 ขบวน ที่สั่งซื้อมาจากซีอาร์ซี (ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry Group Corp. ซึ่งเป็นบริษัทผลิตรถไฟและรถไฟฟ้าชั้นนำในประเทศจีน) ด้วยตนเอง นอกจากนี้แล้ว บีทีเอสซียังดำเนินการซ่อมบำรุงอุปกรณ์ต่าง ๆ ด้วยตนเองให้ดียิ่งขึ้น (Preventive Maintenance) เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานของอุปกรณ์ ตลอดจนเป็นการยืดอายุการใช้งานของอุปกรณ์ให้ยาวนานขึ้น ซึ่งเป็นการลดภาระค่าใช้จ่ายในการลงทุนในอุปกรณ์

■ การยกระดับความปลอดภัยของผู้โดยสารที่สถานีรถไฟฟ้า

บีทีเอสซีได้ดำเนินการให้วีจีไอทำการติดตั้งประตูชานชาลาอัตโนมัติ (Half Height Platform Screen Door) ในสถานีที่มีจำนวนผู้ให้บริการมากและหนาแน่น จำนวน 9 สถานี ได้แก่ อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ พญาไท สยาม ชิดลม อโศก พร้อมพงษ์ อ่อนนุช ศาลาแดง และช่องนนทรี ทั้งนี้ เพื่อลดความเสี่ยงต่ออันตรายที่อาจเกิดกับผู้โดยสารที่รอ

ขบวนรถไฟฟ้าอยู่บนชั้นชานชาลา โดยระบบประตูชานชาลาอัตโนมัตินี้ได้มีการออกแบบให้เชื่อมโยงกับระบบควบคุมบนขบวนรถไฟฟ้า เพื่อให้มีการเปิดและปิดพร้อม ๆ กัน และป้องกันไม่ให้ขบวนรถไฟฟ้าเคลื่อนที่ในกรณีที่มีเหตุขัดข้องที่มีผลต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร

■ ความตระหนักและห่วงใยต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

จากการต่อขยายเส้นทางระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส รวมถึงการขยายตัวและเติบโตของย่านธุรกิจและชุมชนตลอดเส้นทางรถไฟฟ้า ทำให้บีทีเอสมีความตระหนักและใส่ใจในสิ่งแวดล้อมของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสมากขึ้น บีทีเอสจึงได้จัดทำระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2004 ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาองค์กรให้ก้าวหน้าและเป็นที่ยอมรับในเชิงพาณิชย์และทางสังคม โดยได้กำหนดนโยบายสิ่งแวดล้อม จัดทำวัตถุประสงค์เป้าหมาย ขั้นตอนการดำเนินงาน และวิธีปฏิบัติงานต่าง ๆ ด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งควบคุมและแก้ไขปัญหาต่าง ๆ อันอาจจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ตลอดจนพัฒนาความคิดและกระบวนการไปสู่ระบบปฏิบัติการอย่างเป็นรูปธรรม และต่อเนื่องต่อไป จนได้ผ่านการรับรองระบบจากบริษัท บูโร เวกิตัส เซอทิฟิเคชั่น (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นหน่วยงานผู้ให้การรับรองจากภายนอกเป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 2 เมษายน 2557 และตลอดช่วง 1 ปีที่ผ่านมา บีทีเอสยังคงรักษาระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2004 อย่างต่อเนื่อง และยังได้พัฒนาระบบการจัดการพลังงาน เพื่อส่งเสริมการดูแลสิ่งแวดล้อม โดยมีโครงการประหยัดพลังงานหลายโครงการ เช่น การเปลี่ยนโคมไฟส่องสว่างที่อุจาดรถไฟฟ้าให้เป็นแบบ LED ที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และการเปลี่ยนโคมไฟส่องสว่างที่ 23 สถานี ให้เป็นแบบ LED ที่เริ่มดำเนินการไปบางส่วน และจะดำเนินการต่อไปอย่างต่อเนื่องในปี 2558/59

2.1.2.3 สภาพการแข่งขันภายในอุตสาหกรรมขนส่งมวลชน

ข้อมูลและเนื้อหาทั้งหมดในส่วนนี้ (ทั้งที่เป็นจริง ที่เป็นการประมาณการ และการคาดการณ์) ไม่เพียงแต่เฉพาะที่เกี่ยวข้องกับอุปสงค์ ความสามารถ จำนวนผู้โดยสาร จำนวนเที่ยว และส่วนแบ่งตลาดนั้นมาจากเอกสารที่เปิดเผยต่อสาธารณะ เอกสารของทางราชการ และเอกสารซึ่งมีแหล่งที่มาจากภาคอุตสาหกรรม บีทีเอสไม่รับรองความถูกต้องของเนื้อหาของข้อมูลนี้ แหล่งข้อมูลเหล่านี้จัดทำขึ้นบนสมมติฐานทางเศรษฐศาสตร์และสมมติฐานอื่น ๆ ซึ่งอาจพิสูจน์ได้ว่าไม่ถูกต้อง ข้อมูลภาวะอุตสาหกรรมบางส่วนซึ่งปรากฏอยู่ในส่วนนี้ เป็นการประมาณการโดยปราศจากการรับรองยืนยันอย่างเป็นทางการจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ในประเทศ

■ ภาพรวมของการขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพมหานคร

โครงข่ายในปัจจุบันนอกจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักและส่วนต่อขยาย

ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT

รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT เป็นระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนใต้ดินระบบแรกของประเทศไทย และเริ่มเปิดให้ดำเนินการอย่างเป็นทางการในวันที่ 3 กรกฎาคม 2547 เส้นทางของระบบรถไฟฟ้าใต้ดินคิดเป็นระยะทาง 20 กิโลเมตร โดยมีสถานีตลอดสายจำนวนทั้งสิ้น 18 สถานี เริ่มตั้งแต่สถานีรถไฟหัวลำโพงไปจนถึงบางซื่อ ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ให้บริการโดยขบวนรถไฟฟ้าขนาด 3 ตู้โดยสารจำนวน 19 ขบวน ซึ่งสามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารสูงสุดเท่ากับ 122.9 ล้านเที่ยว โดยระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ให้บริการผู้โดยสารคิดเป็นร้อยละ 70.3 และร้อยละ 75.2 ของจำนวนผู้โดยสารที่ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT สามารถรองรับได้ในปี 2556 และปี 2557 ตามลำดับ ทั้งนี้ ระบบส่งต่อผู้โดยสาร

ของระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ประกอบด้วยระบบขนส่งหลายรูปแบบ เช่น ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส และรถโดยสารประจำทาง โดยในปี 2556 และปี 2557 ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ได้ให้บริการผู้โดยสารจำนวนทั้งสิ้น 86.4 ล้านเที่ยว และ 92.4 ล้านเที่ยว ตามลำดับ ทั้งนี้ ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT มีสถานีเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสจำนวนทั้งสิ้น 3 สถานี ได้แก่ สถานีศาลาแดง สถานีโอศุก และสถานีหมอชิต

ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ดำเนินงานโดยบีเอ็มซีแอลภายใต้สัญญาสัมปทานกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) โดยบีเอ็มซีแอลเป็นผู้ดำเนินงานแต่เพียงผู้เดียวของโครงการระบบรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน) ทั้งนี้ สัมปทานดังกล่าวประกอบด้วย สิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT และสิทธิในการบริหารจัดการพื้นที่ในเชิงพาณิชย์และพื้นที่โฆษณาภายในระบบเป็นระยะเวลา 25 ปี ซึ่งจะสิ้นสุดในปี 2572 โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นผู้รับผิดชอบการลงทุนงานก่อสร้างโครงสร้าง ในขณะที่บีเอ็มซีแอลรับผิดชอบงานระบบไฟฟ้าและวิศวกรรม และลงทุนในการซื้อขบวนรถ ทั้งนี้ ภายใต้สัญญาสัมปทาน บีเอ็มซีแอลต้องจ่ายส่วนแบ่งรายได้ค่าโดยสารและรายได้จากการประกอบธุรกิจในอัตราร้อยละตามที่ได้กำหนดไว้ รวมทั้งค่าธรรมเนียมรายปี ให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

ที่มา : บีเอ็มซีแอล

ระบบไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport Rail Link)

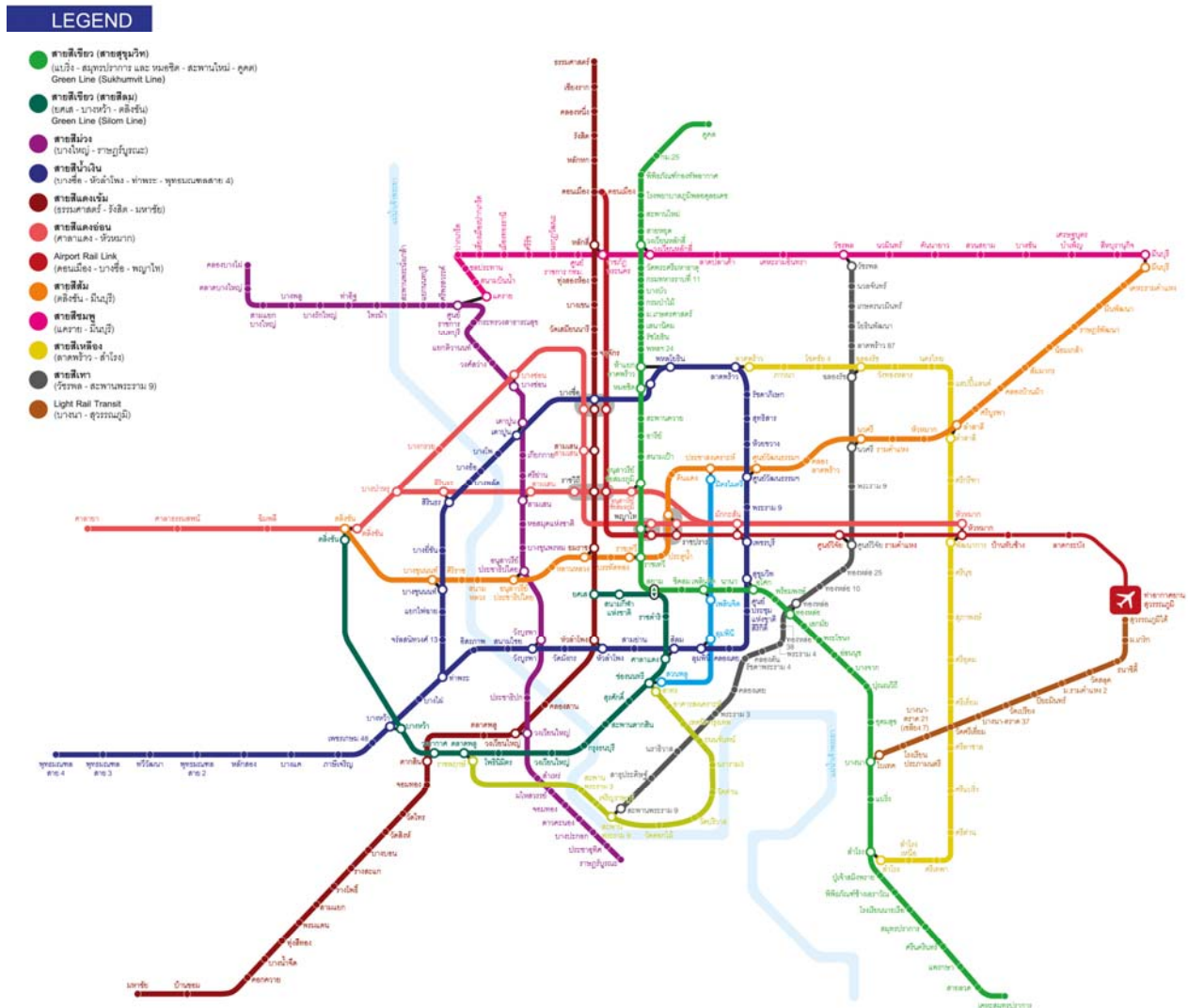
รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (“แอร์พอร์ต ลิงก์”) เป็นระบบขนส่งระบบหนึ่งซึ่งเชื่อมต่อระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปจนถึงสถานีพญาไทซึ่งตั้งอยู่ในใจกลางกรุงเทพมหานคร โดยมีระยะทางรวมทั้งสิ้น 28.5 กิโลเมตร และเป็นรางยกระดับเหนือทางรถไฟสายภาคตะวันออกเดิม มีสถานีใต้ดินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) เป็นเจ้าของและผู้ดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต ลิงก์ สายสีแดง โดยระบบรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต ลิงก์ สายสีแดง เริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 โดยให้บริการ 2 เส้นทาง ได้แก่ รถไฟฟ้าส่วนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-มักกะสัน (Makkasan Express Line) ซึ่งใช้เวลาในการเดินทางเพียง 15 นาที โดยไม่มีการหยุดจอดระหว่างสถานีมักกะสันกับสถานีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รถไฟฟ้าส่วนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-พญาไท (Phaya Thai Express Line) ซึ่งใช้เวลาในการเดินทางเพียง 17 นาที โดยไม่มีการหยุดจอดระหว่างสถานีพญาไทกับสถานีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และรถไฟฟ้าธรรมดา (SA City Line) ซึ่งใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 30 นาที โดยหยุดจอดรับผู้โดยสารรายทางทั้งหมด 8 สถานีตั้งแต่สถานีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจนถึงสถานีพญาไท ระบบรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต ลิงก์ สายสีแดง เชื่อมต่อโดยตรงกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักโดยมีทางเดินเชื่อมต่อกับสถานีพญาไท (ทั้งนี้ ณ วันที่ 22 เมษายน 2558 ในส่วนของ Express Line ทั้งสองสาย ยังคงให้บริการชั่วคราว ซึ่งมีผลมาตั้งแต่เดือนเมษายน 2557)

ที่มา : บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

แผนการขยายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

กระทรวงคมนาคม โดยสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และกรุงเทพมหานคร (กทม.) ได้มีแผนนโยบายดำเนินการขยายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ภายในปี 2562 สรุปรายละเอียดดังนี้

โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล



โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะทาง	สถานะโครงการ
สายสีม่วง (บางใหญ่-ราชพฤกษ์)	รฟม.	46.6 กม.	<p><u>ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ</u> ระยะทาง 23 กม.</p> <p>- เดือนมีนาคม 2558 ความก้าวหน้าการก่อสร้างร้อยละ 98.98 โดยงานเดินรถไฟฟ้า อยู่ระหว่างการพิจารณาว่าจ้างบีเอ็มซีแอลรูปแบบการลงทุน PPP-Gross Cost</p> <p><u>ช่วงบางซื่อ (เตาปูน) – ราชพฤกษ์</u> ระยะทาง 23.6 กม. อยู่ในแผนโครงข่ายเพิ่มเติมระยะ 10 ปี (เปิดให้บริการภายในปี 2562)</p>

โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะทาง	สถานะโครงการ
สายสีน้ำเงิน (บางซื่อ-หัวลำโพง-ท่าพระ- พุทธมณฑลสาย 4)	รฟม.	34.98 กม.	ช่วงหัวลำโพง-บางแค ระยะทาง 15.9 กม. ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ระยะทาง 11.08 กม. - เดือนมีนาคม 2558 ความก้าวหน้าการก่อสร้างร้อยละ 61.28 ช่วงบางแค-พุทธมณฑลสาย 4 ระยะทาง 8 กม. อยู่ในแผน โครงข่ายเพิ่มเติมระยะ 10 ปี (เปิดให้บริการภายในปี 2562)
สายสีแดงเข้ม (ธรรมศาสตร์-รังสิต- มหาชัย)	รฟท.	80.8 กม.	ช่วงธรรมศาสตร์-รังสิต-บางซื่อ ระยะทาง 36.3 กม. - เดือนกุมภาพันธ์ 2558 ความก้าวหน้าการก่อสร้างงานโยธา สถานีกลางบางซื่อ และศูนย์ซ่อมบำรุงร้อยละ 19.68 และงานโยธา ทางรถไฟบางซื่อ-รังสิต ร้อยละ 34.45 ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง ระยะทาง 6.5 กม. อยู่ในแผนโครงข่าย เพิ่มเติมระยะ 10 ปี (เปิดให้บริการภายในปี 2562) ช่วงหัวลำโพง-บางบอน ระยะทาง 18 กม. อยู่ในแผนโครงข่าย เพิ่มเติมระยะ 10 ปี (เปิดให้บริการภายในปี 2562) ช่วงบางบอน-มหาชัย ระยะทาง 20 กม. อยู่ในแผนโครงข่าย เพิ่มเติมระยะ 20 ปี (เปิดให้บริการภายในปี 2572)
สายสีแดงอ่อน (ศาลายา-หัวหมาก)	รฟท.	58.5 กม.	ช่วงศาลายา-ตลิ่งชัน ระยะทาง 14 กม. อยู่ในแผนโครงข่ายเพิ่มเติม ระยะ 10 ปี (เปิดให้บริการภายในปี 2562) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ระยะทาง 15 กม. ก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว ให้บริการเดินรถด้วยรถไฟดีเซลราง ตั้งแต่วันที่ 5 ธันวาคม 2555 ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก ระยะทาง 19 กม. จะเริ่ม ดำเนินการประมูลหาผู้รับเหมาก่อสร้างในปี 2558 ช่วงมักกะสัน-บางบำหรุ ระยะทาง 10.5 กม. อยู่ในแผนโครงข่าย เพิ่มเติมระยะ 20 ปี (เปิดให้บริการภายในปี 2572)
Airport Rail Link (ดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท)	รฟท.	21.8 กม.	จะเริ่มดำเนินการประมูลหาผู้รับเหมาก่อสร้างในปี 2558
สายสีส้ม (ตลิ่งชัน-มีนบุรี)	รฟม.	37.5 กม.	ช่วงพระราม 9 (ศูนย์วัฒนธรรม)-บางกะปิ-มีนบุรี ระยะทาง 20 กม. จะเริ่มดำเนินการประมูลหาผู้รับเหมาก่อสร้างในปี 2558 ช่วงตลิ่งชัน-พระราม 9 ระยะทาง 17.5 กม. ณ เดือนเมษายน 2558 อยู่ระหว่างศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และดำเนินงานศึกษา ทบทวนรายละเอียดความเหมาะสม เพื่อลดผลกระทบการเวนคืน ที่ดินจากประชาชน
สายสีชมพู (แคราย-มีนบุรี)	รฟม.	34.5 กม.	จะเริ่มดำเนินการประมูลหาผู้รับเหมาก่อสร้างในปี 2558

โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะทาง	สถานะโครงการ
สายสีเหลือง (ลาดพร้าว-สำโรง)	รฟม.	30.4 กม.	จะเริ่มดำเนินการประมูลหาผู้รับเหมาก่อสร้างในปี 2558
สายสีเขียว (สายสุขุมวิท) (แบร์ริง-สมุทรปราการ และ หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)	รฟม.	32 กม.	ช่วงแบร์ริง-สมุทรปราการ ระยะทาง 13 กม. เดือนเมษายน 2558 ความก้าวหน้างานก่อสร้างและงานระบบราง ร้อยละ 54.95 ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่-คูคต ระยะทาง 19 กม. เดือนเมษายน 2558 ลงนามสัญญาจ้างก่อสร้าง ดังนี้ - สัญญาที่ 1 หมอชิต-สะพานใหม่ บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) วงเงิน 15,000 ล้านบาท - สัญญาที่ 2 สะพานใหม่-คูคต กิจการร่วมค้า UN-SH-CH วงเงิน 6,600 ล้านบาท - สัญญาที่ 3 งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถ กิจการร่วมค้า STEC-AS วงเงิน 4,000 ล้านบาท - สัญญาที่ 4 งานออกแบบก่อสร้างระบบราง กิจการร่วมค้า STEC-AS วงเงิน 2,800 ล้านบาท
สายสีเขียว (สายสีลม) (ยศเส-บางหว้า-ตลิ่งชัน)	กทม.	9 กม.	ช่วงบางหว้า-ตลิ่งชัน ระยะทาง 8 กม. เดือนมีนาคม 2558 จัดการ รับฟังความคิดเห็นสาธารณะ ครั้งที่ 1 สำหรับโครงการศึกษาความ เหมาะสม จัดทำแบบเบื้องต้น และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา ช่วงยศเส-สนามกีฬาแห่งชาติ ระยะทาง 1 กม. อยู่ในแผนโครงข่าย เพิ่มเติมระยะ 20 ปี (เปิดให้บริการภายในปี 2572)
สายสีเทา (วัชรพล-สะพานพระราม 9)	กทม.	26 กม.	กทม. มีแผนจะเปิดให้บริการภายในปี 2562 โดยปัจจุบันอยู่ระหว่าง ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้โครงการ
Light Rail (บางนา-สุวรรณภูมิ)	กทม.	18.3 กม.	กทม. มีแผนจะเปิดให้บริการภายในปี 2562 โดยแบ่งเป็น 2 เฟสคือ บางนา-ธานี ระยะทาง 15.3 กม. และช่วงที่สองคือ ธานี-สุวรรณภูมิ ระยะทาง 3 กม. ปัจจุบันอยู่ระหว่างการ พิจารณารายงานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของสำนักงาน นโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอ คณะรัฐมนตรีอนุมัติ ดำเนินโครงการภายในปี 2558

ที่มา : www.mrt.co.th, www.railway.co.th, www.bangkokgreyline.com, www.otp.go.th, www.mot.go.th, www.bangkok.go.th และจากการ
รวบรวมข้อมูลของบีทีเอสซี

▪ โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางของกรุงเทพฯ ในปัจจุบัน อยู่ในสถานะที่ค่อนข้างไม่สมบูรณ์

ระบบขนส่งมวลชนทางรางได้รับการยอมรับว่าเป็นระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพสำหรับระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง มีความน่าเชื่อถือ และความปลอดภัย และย่นระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง อีกทั้งเป็นระบบขนส่งที่ใช้กัน

โดยทั่วไปในประเทศที่พัฒนาแล้ว อย่างไรก็ดี เนื่องจากระบบขนส่งทางรางในประเทศที่พัฒนาแล้ว ได้รับการพัฒนาอย่างสมบูรณ์ก่อนระบบขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพฯ ระบบขนส่งมวลชนทางรางในประเทศที่พัฒนาแล้วจึงอยู่ในสภาพที่สมบูรณ์และครอบคลุมพื้นที่มากกว่า (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	2557
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	8,476,590
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	13.4	2.8	3.4	3.2	5.6	6.3	9.8	9.2	3.16

ที่มา : ฝ่ายสถิติ กลุ่มวิชาการและวางแผน สำนักจัดระบบการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก

การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางยังต้องเผชิญกับสภาพการจราจรที่ติดขัดมากขึ้นโดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ระบบขนส่งประเภทรถประจำทาง ขสมก. ในเขตกรุงเทพฯ จึงมีอัตราความเร็วเฉลี่ยอยู่ในเกณฑ์ต่ำ จำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางรวมลดลงจาก 1.8 ล้านคนต่อวัน ในปี 2549 เป็น 0.7 ล้านคนต่อวันในปี 2556 หรือลดลงกว่าร้อยละ 60.7

จำนวน และ อัตราการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันในเขตกรุงเทพมหานคร ในปี								
หน่วย : คนต่อวัน	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556
รถโดยสาร ขสมก. ธรรมดา	766,545	932,947	894,937	505,639	480,353	482,655	413,019	469,975
รถโดยสาร ขสมก. ปรับอากาศ	999,846	747,805	708,241	607,717	568,090	544,485	559,951	224,258
รวมรถโดยสาร ประจำทาง	1,766,391	1,680,752	1,603,178	1,113,356	1,048,444	1,027,140	972,970	694,233
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	-	(4.8)	(4.6)	(30.6)	(5.8)	(2.0)	(5.3)	(28.6)

ที่มา : กระทรวงคมนาคม

ในขณะที่จำนวนผู้โดยสารของรถโดยสารประจำทางลดลงนั้น จำนวนผู้ใช้บริการที่เลือกใช้บริการคมนาคมในระบบเดินทางที่ใหม่กว่า และมีความสะดวกสบายมากขึ้น เช่น รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT และรถไฟฟ้าบีทีเอส กลับมีผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

จำนวนและอัตราการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันในปี								
หน่วย:คนต่อวัน	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557
รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT	164,507	170,279	174,657	177,884	189,310	220,225	236,811	253,255
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	3.9	3.5	2.6	1.8	6.4	16.3	7.5	6.9
รถไฟฟ้าบีทีเอส ⁽¹⁾⁽²⁾	363,737	372,438	395,873	406,797	500,085	554,654	608,692	627,472
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	(4.2)	2.4	6.3	2.8	22.9	10.9	9.7	3.1

ที่มา : ข้อมูลจากบีเอ็มซีแอลและบีทีเอสซี

(1) นับรวมทั้งผู้โดยสารที่ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักและส่วนต่อขยาย

(2) นับจำนวนผู้โดยสารตามรอบปีบัญชีของบีทีเอสซี (ตั้งแต่ 1 เมษายน ถึง 31 มีนาคม) โดยปี 2550 หมายถึงปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2551 และ ปี 2557 หมายถึง ปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2558

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 2557 ระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะรถโดยสารประจำทางธรรมดาหรือปรับอากาศ มีการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าโดยสารไม่มากนัก ถึงแม้ว่าราคาน้ำมันได้ปรับตัวสูงขึ้น แต่ทางรัฐบาลได้ออกมาตรการเพื่อตรึงราคาค่าโดยสารโดยการแบกรับต้นทุนค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้นผ่านเงินสนับสนุน ดังนั้นอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนส่วนใหญ่จึงไม่ได้มีการปรับอัตราขึ้นมากนัก ค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ ณ ปัจจุบัน (วันที่ 22 เมษายน 2558) สามารถสรุปได้ดังตารางข้างล่าง

อัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ		
ประเภท	อัตราค่าโดยสาร (บาท)	หมายเหตุ
รถมินิบัส	8.00	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 กรณีรถไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้เกินกว่า 6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อัตรานาทีละ 2 บาท
รถไฟฟ้าบีทีเอส	15.00 – 42.00	เริ่มที่ 15 บาท และเพิ่มขึ้นตามจำนวนสถานี
รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT	16.00 – 42.00	เริ่มที่ 16 บาท และเพิ่มขึ้นตามจำนวนสถานี
รถไฟฟ้าทำอากาศยานสุวรรณภูมิ SA City Line	15.00 – 45.00	เริ่มที่ 15 บาท และเพิ่มขึ้นตามจำนวนสถานี

ที่มา: ข้อมูลจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กระทรวงคมนาคม บีเอ็มซีแอล บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด และบีทีเอสซี

อย่างไรก็ดี ในช่วงสองถึงสามทศวรรษที่ผ่านมา ประเทศไทยมีความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก เนื่องจากประเทศไทยได้เปลี่ยนผ่านจากระบบเศรษฐกิจที่อาศัยภาคเกษตรกรรมเป็นหลักมาเป็นระบบเศรษฐกิจที่อาศัยการให้บริการและการส่งออกเป็นหลัก จากข้อมูลของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ <http://www.nesdb.go.th/> จะพบว่าอัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมที่แท้จริงของประเทศไทย (% Real GDP Growth) มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ถึงแม้ว่าจะมีการชะลอตัวพอสมควรในปี 2557 โดยเฉลี่ยทั้งปีอยู่ที่ร้อยละ 0.9 อย่างไรก็ตาม จะเห็นได้ว่าในไตรมาสที่ 4 ของปี 2557 Real GDP Growth ได้เติบโตขึ้นเป็นร้อยละ 2.1 และในไตรมาสที่ 1 ของปี 2558 ได้เติบโตขึ้นเป็นร้อยละ 3.0

การเพิ่มขึ้นของรายได้ทำให้ผู้โดยสารในกรุงเทพฯ มีกำลังใช้จ่ายสำหรับการใช้บริการการขนส่งมวลชนทางรางเพิ่มขึ้น เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร และการขยายตัวทางเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานคร ประกอบกับผู้ที่อาศัยในกรุงเทพมหานครมีกำลังใช้จ่ายมากขึ้น จึงมีการคาดการณ์ว่าจะมีผู้โดยสารที่เดินทางด้วยการขนส่งสาธารณะทางถนนเปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางรางที่ค่อนข้างรวดเร็วและสะดวกสบายมากขึ้นในจำนวนมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมีแผนส่วนต่อขยายของการขนส่งทางรางซึ่งครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ของกรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑล

■ การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงของประเทศไทย มีพื้นที่รวมทั้งหมด 1,562.2 ตารางกิโลเมตร และมีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น การเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากรในกรุงเทพมหานคร เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การใช้ระบบขนส่งมวลชนทางรางเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อพิจารณาถึงการจราจรที่หนาแน่นตามที่ได้กล่าวมาข้างต้น ตาม

สถิติของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จำนวนประชากรในกรุงเทพมหานคร ยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา

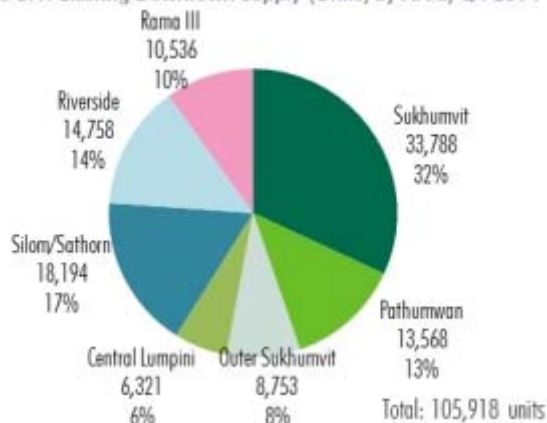
ปัจจุบันการเดินทางในกรุงเทพฯ ถือได้ว่าเป็นปัญหาหลักที่เกิดขึ้น เนื่องจากความหนาแน่นของประชากรและระบบขนส่งมวลชนที่ไม่ครอบคลุมเพียงพอ ณ สิ้นปี 2557 จำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพฯ เฉพาะตามสำมะโนประชากร มีจำนวน 5.7 ล้านคน และจำนวนประชากรรวมในกรุงเทพฯ อาจสูงถึงประมาณ 10.7 ล้านคน หากนับรวมจำนวนประชากรแฝง (ประชากรที่อาศัยอยู่โดยมิได้มีรายชื่อในทะเบียนบ้าน) และจำนวนแรงงานนอกประเทศรวมกันอีกกว่า 5 ล้านคน

จำนวน และ อัตราการเติบโตของประชากรอาศัยอยู่กรุงเทพฯ ตามสำมะโนประชากร ณ 31 ธันวาคม								
หน่วย : คน	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557
ประชากรกรุงเทพฯ	5,716,248	5,710,883	5,702,595	5,701,394	5,674,843	5,673,560	5,686,252	5,692,284
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	0.4	(0.1)	(0.1)	0.0	(0.5)	0.0	0.2	0.1

ที่มา : กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

พื้นที่ในเส้นทางให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสซึ่งส่วนใหญ่อยู่ภายในบริเวณย่านศูนย์กลางธุรกิจ (Central Business District) ที่รวมถึงพื้นที่ถนนสีลม สาทร สุรวงศ์ พระราม 4 เพลินจิต วิทยุ สุขุมวิทตอนต้น และอโศก) มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยจะเห็นได้จากอัตราการเติบโตของอุปทานของคอนโดมิเนียมในใจกลางกรุงเทพฯ (พื้นที่ใจกลางกรุงเทพฯ รวมถึงพื้นที่ภายในย่านศูนย์กลางธุรกิจ ถนนสุขุมวิทตอนปลายและถนนพระราม 3) ทั้งนี้ ในปี 2557 มีจำนวนคอนโดมิเนียมทั้งหมดในกรุงเทพฯ ถึง 105,918 ยูนิต โดยร้อยละ 32 หรือ 33,788 ยูนิต เป็นคอนโดมิเนียมบริเวณสุขุมวิท และอีกร้อยละ 8 หรือ 8,753 ยูนิต เป็นคอนโดมิเนียมบริเวณสุขุมวิทตอนปลาย ร้อยละ 17 หรือ 18,194 ยูนิต เป็นคอนโดมิเนียมบริเวณสีลมและสาทร ซึ่งบริเวณเหล่านี้เป็นเส้นทางให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอส

Figure 3.1: Existing Downtown Supply (Units) by Area, Q4 2014



ที่มา : บริษัท ซีบี ริชาร์ด เอลลิส (ประเทศไทย) จำกัด ณ เดือนธันวาคม 2557

■ การแข่งขัน

บีทีเอสต้องแข่งขันกับการให้บริการการเดินทางหลายรูปแบบในกรุงเทพฯ ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT รถแท็กซี่ และรถยนต์ส่วนบุคคล โดยรถโดยสารประจำทางและรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT

จัดเป็นคู่แข่งสำคัญของบีทีเอสซีในส่วนของการขนส่งมวลชนรายวัน อย่างไรก็ตาม แม้จะเป็นคู่แข่ง แต่มีบทบาทในฐานะเป็นผู้ขนส่งและรับผู้โดยสารจากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

รถโดยสารประจำทางเป็นผู้ให้บริการด้านการขนส่งมวลชนที่ใหญ่ที่สุดเมื่อวัดจากจำนวนเที่ยวโดยสาร โดยในช่วงระยะเวลา 8 ปีที่ผ่านมา ตั้งแต่ปี 2550 – 2557 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. เป็นหน่วยงานที่ควบคุมดูแลพื้นที่จังหวัดกรุงเทพฯ หน้าที่ของกทม. ได้แก่ การดูแลรักษากฎหมายและความสงบเรียบร้อย การวางผังเมือง การสร้างและดูแลรักษาถนน ทางน้ำและระบบระบายน้ำ การจัดการระบบขนส่ง การบริหารจราจร งานสวัสดิการสังคม และการให้บริการอื่น ๆ ผู้บริหารสูงสุดของกทม. คือ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้มาจากการเลือกตั้ง และอยู่ในตำแหน่งคราวละ 4 ปี ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครมีอำนาจแต่งตั้งรองผู้ว่าราชการเป็นผู้ช่วย ซึ่งอยู่ในตำแหน่งคราวละ 4 ปี เช่นกัน กทม.ยังมีสภากรุงเทพมหานคร (สภ.) 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 โครงการที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานขนาดใหญ่ที่อาจมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จำเป็นจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติก่อนดำเนินการก่อสร้าง เนื่องจากพระราชบัญญัติฉบับนี้มีผลบังคับใช้วันที่ 9 เมษายน 2535 ซึ่งเป็นวันเดียวกับวันลงนามในสัญญาสัมปทานและภายหลังสัมปทานได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี บีทีเอสซีจึงไม่จำเป็นที่จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติสำหรับโครงการ

อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติฉบับนี้จะมีผลบังคับใช้กับโครงการส่วนต่อขยาย รวมถึงส่วนเพิ่มเติมภายใต้สัญญาแก้ไขสัญญาสัมปทานทั้งสองฉบับ

■ คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 ให้อำนาจคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (คณะกรรมการนโยบายฯ) ในการให้ความเห็นชอบในหลักการโครงการที่จะให้เอกชนร่วมลงทุน โดยหน่วยงานเจ้าของโครงการจะต้องจัดทำและนำเสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัด และเมื่อผ่านความเห็นชอบโดยรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดแล้ว จึงจะนำเสนอสำนักคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เป็นผู้พิจารณา และหาก สคร. เห็นชอบกับโครงการแล้ว ก็จะนำเสนอเรื่องต่อคณะกรรมการนโยบายฯ เพื่อให้ความเห็นชอบในหลักการของโครงการต่อไป เมื่อคณะกรรมการนโยบายฯ เห็นชอบด้วยกับหน่วยงานเจ้าของโครงการ จึงจะมีการนำเสนอเพื่อให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการ

ภายหลังจากคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติโครงการแล้ว ก็จะเข้าสู่กระบวนการในการสรรหาเอกชนเพื่อเข้าร่วมลงทุน โดยหน่วยงานเจ้าของโครงการจะต้องจัดทำร่างประกาศเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุน ร่างขอบเขตของโครงการ และร่างสัญญาร่วมลงทุน โดยการประกาศเชิญชวน เอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุน วิธีการประกาศเชิญชวน วิธีการคัดเลือกของคณะกรรมการคัดเลือก การกำหนดหลักประกันของและหลักประกันสัญญา ตลอดจนหลักเกณฑ์อื่นที่จำเป็นในการให้เอกชนร่วมลงทุน จะต้องเป็นไปตามประกาศที่ออกโดย สคร.

หน่วยงานเจ้าของโครงการจะต้องแต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือก เพื่อทำหน้าที่พิจารณาให้ความเห็นชอบร่างประกาศเชิญชวน ร่างขอบเขตของโครงการ และร่างสัญญาร่วมลงทุน กำหนดหลักประกันของและหลักประกันสัญญา เปรียบเทียบและพิจารณาคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน เรียกให้หน่วยงานเจ้าของโครงการหรือเอกชนเข้าชี้แจงหรือจัดส่งข้อมูลหรือเอกสารที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนพิจารณาดำเนินการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการตามที่เห็นสมควร

เมื่อได้ผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และได้จัดทำร่างสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนที่ได้รับคัดเลือกให้ร่วมลงทุนแล้วเสร็จ ให้คณะกรรมการคัดเลือกดำเนินการนำผลการคัดเลือกเอกชน ประเด็นที่เจรจาต่อรองเรื่องผลประโยชน์ของรัฐ และร่างสัญญาร่วมลงทุน ต่อสคร. เพื่อให้ความเห็นและส่งให้รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัด ตลอดจนให้ส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุน ให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา โดยให้สำนักงานอัยการสูงสุดดำเนินการให้แล้วเสร็จและเสนอร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ตรวจพิจารณาแล้วต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัด จากนั้นให้รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดพิจารณาเสนอความเห็นประกอบเรื่องทั้งหมดแล้วนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรี และเมื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนแล้ว ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุนต่อไป

ทั้งนี้ สำหรับโครงการที่มีมูลค่าต่ำกว่า 1,000 ล้านบาท และมีกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการคัดเลือกเอกชนเพื่อการอนุญาต การให้สัมปทาน การให้สิทธิ หรือการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สินของรัฐไว้เป็นการเฉพาะแล้ว ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในกฎหมายดังกล่าวโดยอนุโลม แต่ในกรณีที่ไม่มีกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการไว้ ให้รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดเป็นผู้มีอำนาจในการพิจารณาการให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการดังกล่าว และให้ความเห็นชอบในหลักการของโครงการ ผลการคัดเลือกเอกชน ตลอดจนร่างสัญญาร่วมลงทุน และการคัดเลือกเอกชนโดยไม่ใช้วิธีประมูล

ในการเข้าร่วมประมูลโครงการรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ ในอนาคตโดยกลุ่มบริษัทบีทีเอส จะต้องผ่านกระบวนการและปฏิบัติตามกฎเกณฑ์และขั้นตอนต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 นี้

2.1.3 การจัดหาบริการ

■ ระบบบัตรโดยสารและประเภทของบัตรโดยสาร

ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติของรถไฟฟ้าบีทีเอสอยู่ภายใต้การควบคุมของระบบคอมพิวเตอร์ศูนย์กลางประกอบด้วยอุปกรณ์ประตูอัตโนมัติ ซึ่งสามารถรองรับบัตรโดยสารได้ทั้งบัตรแถบแม่เหล็ก และบัตรสมาร์ทการ์ดแบบไร้สัมผัส (Contactless Smartcard) เมื่อผู้โดยสารเข้าสู่ระบบ ผู้โดยสารต้องแสดงบัตรโดยสารที่เครื่องอ่านบัตร ระบบจะบันทึกสถานีและเวลาที่ผู้โดยสารเข้าสู่ระบบ โดยบันทึกเป็นรายการเพื่อส่งเข้าระบบบัญชีและระบบข้อมูลสารสนเทศด้านการดำเนินงานทันที ข้อมูลการใช้บัตรโดยสารแบบเติมเงินจะถูกเก็บไว้ในคอมพิวเตอร์ศูนย์กลางของระบบ เพื่อให้สามารถระบุเหตุการณ์ผิดปกติได้ทันทีทั้งที่ เช่น การปลอมแปลงบัตรหรือการนำบัตรโดยสารแบบเติมเงินไปใช้ในทางที่ผิด

ณ ปัจจุบัน บีทีเอสซีมีประเภทของบัตรโดยสารดังต่อไปนี้

ประเภทบัตร	ปี 2557/58 สัดส่วนรายได้ (ร้อยละ)
บัตรประเภทเที่ยวเดียว (Single Journey Ticket) ค่าโดยสารแตกต่างกันตามจำนวนสถานีโดยค่าโดยสารอยู่ระหว่าง 15-42 บาท	41.5
บัตรประเภทเติมเงิน	23.4
บัตรประเภท 30 วัน (30 Day Smart Pass) สำหรับบุคคลทั่วไป บัตรมีการกำหนดจำนวนเที่ยวที่สามารถใช้ได้โดยไม่จำกัดระยะทาง อายุการใช้งาน 30 วัน	26.9
บัตรประเภท 30 วัน (30 Day Smart Pass) สำหรับนักเรียน นักศึกษา บัตรมีการกำหนดจำนวนเที่ยวที่สามารถใช้ได้โดยไม่จำกัดระยะทาง อายุการใช้งาน 30 วัน	5.4
บัตรประเภท 1 วัน (One Day Pass) เป็นบัตรโดยสารไม่จำกัดเที่ยวการเดินทางใน 1 วัน	1.7
บัตรสำหรับผู้สูงอายุ (Senior Smart Pass) สำหรับผู้โดยสารสัญชาติไทยอายุตั้งแต่ 60 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป	1.1

ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2555 บีเอสเอสซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบีทีเอสซี ได้เริ่มเปิดให้บริการบัตร rabbit ในเชิงพาณิชย์ โดยบัตรดังกล่าวเป็นบัตรสมาร์ทการ์ด ซึ่งผู้ถือบัตรสามารถใช้บัตรดังกล่าวเพื่อชำระค่าโดยสารสำหรับระบบขนส่งมวลชนรูปแบบต่าง ๆ ซึ่งขณะนี้สามารถใช้ได้กับรถไฟฟ้าบีทีเอสและรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT และในอนาคตจะสามารถใช้กับเครือข่ายระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ และบัตรนี้สามารถใช้ชำระค่าบริการหรือค่าสินค้าในร้านค้าที่ร่วมรับบัตร ผู้ถือบัตรสามารถใช้มูลค่าเงินในบัตรเดินทางหรือซื้อบัตรโดยสารประเภท 30 วัน ได้ ทั้งนี้ บีทีเอสซีได้ส่งเสริมให้ลูกค้าที่ใช้บัตรสมาร์ทการ์ดหรือบัตรแถบแม่เหล็กเดิมเปลี่ยนมาใช้บัตร rabbit ซึ่งผู้ถือบัตร rabbit สามารถสะสมคะแนน “แครอท รีวอร์ดส (Carrot Rewards)” เมื่อใช้บัตร rabbit ชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส หรือรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT หรือเมื่อใช้บัตร rabbit ในการซื้อสินค้าหรือบริการจากร้านค้าที่ร่วมรับบัตร ทั้งนี้ ผู้ถือบัตรมีสิทธินำคะแนนสะสมมาแลกเป็นเงินเพื่อเติมบัตร rabbit แทนเงินสดหรือแลกเป็นบัตรกำนัลเพื่อใช้กับร้านค้าที่ร่วมรับบัตร โดย

บีทีเอสซีใช้อุปกรณ์ที่มีอยู่เดิมและซอฟต์แวร์ที่ได้รับการปรับปรุงในการอ่านข้อมูลในบัตรโดยสารของระบบขนส่งมวลชนทั้งสองระบบนี้

▪ โครงสร้างรางรถไฟ (Trackwork) และสะพานทางวิ่ง (Viaduct)

รถไฟฟ้ามหานครบีทีเอสวิ่งอยู่บนรางคู่ยกระดับสูงประมาณ 12 เมตรเหนือพื้นถนน ยกเว้นสถานีสะพานตากสินซึ่งเป็นสถานีเดียวที่มีรางรถไฟฟ้ามหานครเดี่ยว รางรถไฟฟ้ามหานครอยู่บนหมอนรับรางที่เป็นคอนกรีตซึ่งหล่ออยู่บนสะพานทางวิ่ง (Viaduct) ซึ่งรองรับด้วยเสาโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก โดยเสาแต่ละต้นนั้น ตั้งอยู่บนเสาเข็มลึกประมาณ 55 เมตร มีรางที่สามวางขนานกับทางวิ่งรถไฟฟ้ามหานครเพื่อจ่ายไฟฟ้าให้ขบวนรถ ตัวรางจ่ายกระแสไฟฟ้านั้นทำจากเหล็กปลอดสนิมและอลูมิเนียม ปิดครอบด้วยโลหะอีกชั้นหนึ่งเพื่อความปลอดภัย แม้ว่าจะทำให้เกิดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นก็ตาม นอกจากนี้ ยังมีการนำระบบรางที่สามมาใช้เพื่อประโยชน์ด้านความสวยงามอีกด้วย หมอนรับรางทำจากคอนกรีตหล่อและตั้งขึ้นด้วยเสาเข็มและวางเข้าล็อกกัน ระยะห่างระหว่างกันประมาณ 35 เมตร หรือมากกว่าสำหรับเสาที่อยู่บริเวณทางแยก ทั้งนี้ เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารและการดำเนินการ

▪ ขบวนรถไฟฟ้ามหานคร (Rolling Stock)

ในเริ่มแรก บีทีเอสซีมีขบวนรถไฟฟ้ามหานครทั้งสิ้น 35 ขบวน โดยขบวนรถไฟฟ้ามหานครทั้งหมดผลิตโดยซีเมนส์ซึ่งออกแบบให้ใช้งานกับสภาวะของกรุงเทพมหานครโดยเฉพาะ โดยขบวนรถไฟฟ้ามหานคร 1 ขบวน ประกอบด้วยตู้โดยสารจำนวน 3 ตู้ แต่ละขบวนสามารถรับผู้โดยสารได้สูงสุด 1,106 คน แบ่งเป็นผู้โดยสารนั่ง 126 คน และผู้โดยสารยืน 980 คน ขานชาลาสถานีรถไฟฟ้ามหานครบีทีเอสสามารถรองรับขบวนรถไฟฟ้ามหานครที่มีตู้โดยสารถึง 6 ตู้ต่อขบวน ขบวนรถไฟฟ้ามหานครใช้มอเตอร์ไฟฟ้ากระแสสลับในการขับเคลื่อน โดยจะรับกระแสไฟฟ้าตรงจากรางที่สาม (Third Rail System) และสามารถขับเคลื่อนด้วยความเร็วสูงสุด 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง รถไฟฟ้ามหานครมีความเร็วเฉลี่ยในการให้บริการรวมเวลาจอดรับ-ส่งผู้โดยสารอยู่ที่ประมาณ 35 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ตู้โดยสารทุกตู้ติดตั้งที่นั่งจำนวน 42 ที่นั่งตามแนวยาวของขบวนรถไฟฟ้ามหานครและเครื่องปรับอากาศ 2 เครื่อง ตู้โดยสารเชื่อมต่อกันด้วยทางเดินภายในขบวนรถ เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเดินระหว่างขบวนรถไฟฟ้ามหานครได้ ล้อของขบวนรถจะมีชั้นของยางอยู่ระหว่างขอบล้อกับแกนล้อ ซึ่งจะเพิ่มประสิทธิภาพในการขับเคลื่อนและช่วยลดระดับเสียงไปได้อย่างมีนัยสำคัญ

รถไฟฟ้ามหานครทุกขบวนนั้นควบคุมด้วยพนักงานขับรถ 1 คน ซึ่งสามารถเลือกบังคับรถด้วยระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ (Automatic Train Operation: ATO) หรือระบบควบคุมด้วยพนักงานขับรถ (Supervised Manual: SM) ระบบ ATO จะควบคุมการเดินรถโดยอัตโนมัติ และสามารถที่จะบำรุงรักษาได้ตามตารางที่กำหนด ทั้งนี้ เว้นแต่จะมีปัญหาเกิดขึ้น ภายใต้ระบบนี้ พนักงานขับรถมีหน้าที่เพียงควบคุมการปิดประตูและสั่งการออกรถ ระบบ ATO ทำให้รถไฟฟ้ามหานครสามารถขับเคลื่อนได้หลายรูปแบบ ในช่วงเร่งด่วนระบบ ATO จะปรับรูปแบบการวิ่งเพื่อให้สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้สูงสุด ในขณะที่นอกเวลาเร่งด่วนระบบ ATO จะปรับรูปแบบการวิ่งเพื่อลดการใช้พลังงาน ส่วนระบบ SM พนักงานขับรถจะมีหน้าที่ควบคุมดูแลการทำงานของรถไฟฟ้ามหานครโดยตลอด และหากจำเป็น ระบบป้องกันรถไฟฟ้ามหานครอัตโนมัติ (Automatic Train Protection: ATP) จะเข้ามาควบคุมรถ โดยระบบ ATP จะควบคุมความปลอดภัยของการขับเคลื่อนทั้งแบบ ATO และ SM และในกรณีที่พนักงานขับรถอย่างไม่ปลอดภัย ระบบ ATP จะเข้าควบคุมรถและสั่งหยุดรถไฟฟ้ามหานครโดยอัตโนมัติ นอกจากนี้ ระบบ ATP ยังกำกับดูแลให้เกิดความปลอดภัยระหว่างขบวนรถตลอดเวลา ในกรณีฉุกเฉิน รถไฟฟ้ามหานครจะถูกควบคุมด้วยระบบขับเคลื่อนอย่างจำกัด (Restricted Manual: RM) ซึ่งภายใต้ระบบนี้ ความเร็วของรถไฟฟ้ามหานครจะถูกจำกัดที่ไม่เกิน 35 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น และรองรับผู้โดยสารในส่วนต่อขยาย บีทีเอสซีได้เพิ่มขบวนรถไฟฟ้าที่ใช้ในการให้บริการจากเริ่มแรกที่ 35 ขบวน ขบวนละ 3 ตู้ เป็น 52 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้ โดยรถไฟฟ้า 1 ขบวนที่มี 4 ตู้ จะสามารถรับผู้โดยสารได้สูงสุด 1,490 คน แบ่งเป็นผู้โดยสารนั่ง 168 คน และผู้โดยสารยืน 1,322 คน รายละเอียดของการเพิ่มจำนวนรถไฟฟ้า เป็นดังนี้

- เพิ่มขบวนรถไฟฟ้าจากผู้ผลิตซีอาร์ซีจำนวน 12 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้ ในเดือนกุมภาพันธ์ 2554
- เพิ่มตู้โดยสารจากผู้ผลิตซีเมนส์จำนวน 35 ตู้ ทำให้รถไฟฟ้า 35 ขบวนเดิมเปลี่ยนเป็นแบบขบวนละ 4 ตู้ ในเดือนพฤษภาคม 2556
- เพิ่มขบวนรถไฟฟ้าจากผู้ผลิตซีอาร์ซีจำนวน 5 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้ ในเดือนธันวาคม 2556

■ 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 และสถานีเกือบทั้งหมดได้รับการออกแบบให้มีโครงสร้างแบบเสาเดี่ยว

โครงสร้างของสถานีแบ่งออกเป็น 3 ชั้น ด้วยกันคือ

ชั้นพื้นถนน เป็นชั้นล่างสุดของสถานีอยู่ระดับเดียวกับพื้นถนน ซึ่งเป็นทางเข้าสู่บริเวณสำหรับผู้โดยสาร โดยมีทั้งบันได บันไดเลื่อน และลิฟต์ (กม. อยู่ระหว่างการติดตั้งลิฟต์ให้ครบทุกสถานี) 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 และ ตอนที่ 2 และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ครอบคลุมสถานี สำหรับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักนั้น กทม. ได้จัดสร้างลิฟต์ในสถานี 5 แห่ง ได้แก่ สถานีหมอชิต สถานีสยาม สถานีโอโศก สถานีอ่อนนุช และสถานีช่องนนทรี โดยมีเจ้าหน้าที่ของบีทีเอสคอยให้ความช่วยเหลือ โดยบีทีเอสมีหน้าที่ในการดูแลรักษาลิฟต์ดังกล่าว ทั้งนี้ กทม. อยู่ระหว่างการติดตั้งลิฟต์เพิ่มเติมให้ครอบคลุมสถานีภายในปี 2559 โดยกทม. จะเป็นผู้รับผิดชอบต้นทุนในการก่อสร้างและติดตั้งลิฟต์ดังกล่าว และบีทีเอสจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา ซึ่งค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาดังกล่าว เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักนั้น ถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่าย O&M ตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

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

บีทีเอสซึ่งเล็งเห็นความสำคัญในการรณรงค์ให้นักท่องเที่ยวมาใช้บริการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสสำหรับการเดินทางในกรุงเทพฯ ดังนั้น บีทีเอสจึงได้ให้บริการศูนย์ข้อมูลสำหรับนักท่องเที่ยวที่สถานีสยาม สถานีพญาไท และสถานีสะพานตากสิน โดยนักท่องเที่ยวสามารถขอบริการข้อมูลเกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยว และการเดินทางในกรุงเทพฯ ทั้งนี้ บริการของศูนย์ข้อมูลสำหรับนักท่องเที่ยวจะรวมไปถึงบริการจำหน่ายตั๋วลงเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา บริการโทรศัพท์ทางไกล บริการอินเทอร์เน็ต และการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก โดยศูนย์ข้อมูลสำหรับนักท่องเที่ยวจะเปิดทำการทุกวันตั้งแต่ 8.00 น. ถึง 20.00 น.

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

ตัวอย่างทางเชื่อมที่สำคัญ เช่น

สถานี	ศูนย์การค้า	โรงแรม	อาคาร และ อื่น ๆ
หมอชิต	-	-	สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT
อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	ห้างแฟชั่นมอลล์ เซ็นจูรี มิวฟิลาซ่า วิคตอรี มอลล์	-	อาคารอู่ทุมพร
พญาไท	-	-	แอร์พอร์ต ลิงก์ อาคารซี.พี. ทาวเวอร์ 3
ราชเทวี	-	โรงแรมเอเชีย	-
สยาม	สยามเซ็นเตอร์	-	-

สถานี	ศูนย์การค้า	โรงแรม	อาคาร และ อื่น ๆ
	สยามพารากอน ดิจิตอลเกตเวย์ สยาม สแควร์ วัน		
ชิดลม	เซ็นทรัลเวิลด์ พลาซ่า เซ็นทรัล ชิดลม เกษรพลาซ่า อัมรินทร์พลาซ่า	โรงแรมแกรนด์ไฮแอท เอราวัณ	อาคารมณีนยาเซ็นเตอร์ อาคารเมอคิวรี ทาวเวอร์ อาคารดิออฟฟิศเสส แอท เซ็นทรัลเวิลด์
เพลินจิต	เซ็นทรัล เอ็มบาสซี	-	อาคารปาร์ค เวนเซอร์ อีโคเพล็กซ์ อาคารเวฟเพลส
อโศก	ห้างเทอร์มินัล 21 ห้างโรบินสัน	โรงแรมเชอราตันแกรนด์ สุขุมวิท โรงแรมแกรนด์ เซนเตอร์ พอยต์ เทอร์มินัล 21	สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT อาคารไทม์สแควร์ อาคารเอ็กซ์เชนจ์ ทาวเวอร์ อาคารอินเตอร์เซนจ์ 21
พร้อมพงษ์	ดิ เอ็มโพเรียม เอ็มควอเทียร์	-	-
ทองหล่อ	-	-	โนเบิล รีมิกซ์
อ่อนนุช	เทสโก้โลตัส สาขาอ่อนนุช	-	-
ราชดำริ	-	โรงแรมเดอะเซ็นทรีจิส	-
ช่องนนทรี	-	-	อาคารสาทรสแควร์ อาคารสาทรนครทาวเวอร์
ศาลาแดง	สिलคอมเพล็กซ์	-	อาคารธนิยะพลาซ่า สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT
สุรศักดิ์	-	โรงแรม อีสติน แกรนด์ สาทร	-
สนามกีฬาแห่งชาติ	มาบุญครอง (MBK) สยามดิสคัฟเวอรี	-	หอศิลป์กรุงเทพฯ
เอกมัย	เมเจอร์ซีเนเพล็กซ์ สุขุมวิท เกตเวย์ เอกมัย	-	อาคารอนุสาสน์ แกรนด์ คอนโด

นอกจากนี้ รถไฟฟ้าบีทีเอสยังมีการเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ที่บริเวณ 3 สถานี ได้แก่ สถานี หมอชิต อโศก และศาลาแดง เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ที่สถานีพญาไท และเชื่อมต่อกับรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ที่สถานีช่องนนทรี

กทม. อยู่ระหว่างการดำเนินการเพิ่มรางรถไฟรางที่สองที่บริเวณสถานีสะพานตากสิน ซึ่งแรกเริ่มประสงค์ที่จะให้เป็นสถานีชั่วคราวจนกว่าส่วนต่อขยายสายสีเขียวจะเปิดให้บริการโดยสมบูรณ์ ทั้งนี้ ตั้งแต่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเริ่มเปิดให้บริการมา สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสินเป็นสถานีเดียวที่มีรางรถไฟรางเดียว เนื่องจากมีพื้นที่ที่จำกัด และเมื่อมีการเปิดให้บริการส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 2 ทั้งหมดจำนวน 4 สถานีในช่วงปลายปี 2556 แล้ว รางเดียวดังกล่าวได้เป็นอุปสรรคในการดำเนินงานของบีทีเอสซีในการให้บริการรถไฟฟ้าที่ถึย่งขึ้น เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นจากการเปิดให้บริการส่วนต่อขยายดังกล่าว

กทม. ได้ขออนุญาตกรมทางหลวงชนบทในเบื้องต้น เพื่อขอใช้พื้นที่เพิ่มในการขยายสถานีสะพานตากสิน เพื่อให้มีพื้นที่ในการเพิ่มรางรถไฟและขยายสถานี แต่ กทม. ได้รับการปฏิเสธจากกรมทางหลวงชนบท ดังนั้น กทม. จึงตัดสินใจที่จะทำการรื้อถอนสถานีสะพานตากสิน เพื่อใช้พื้นที่ของสถานีสะพานตากสินดังกล่าวสำหรับรางที่สอง และจะก่อสร้างทางเดินเลื่อนอัตโนมัติ (travelator) ระหว่างสถานีสุรศักดิ์ถึงสถานีสะพานตากสิน เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารซึ่งจะต้องขึ้นรถไฟที่สถานีสุรศักดิ์แทนสถานีสะพานตากสิน ซึ่งก่อนที่จะปิดให้บริการสถานีสะพานตากสิน กทม. จะต้องสร้างทางเดินเลื่อนอัตโนมัติให้แล้วเสร็จก่อน ทั้งนี้ ในปีที่ผ่านมา กทม. ได้เปิดประมูลงานก่อสร้างทางเดินดังกล่าว แต่เนื่องจากข้อกำหนดและเงื่อนไขเดิมในการประมูลงานก่อสร้างทางเดินดังกล่าว มีข้อจำกัดในเรื่องงบประมาณและระยะเวลาในการดำเนินงาน จึงทำให้ไม่สามารถหาผู้รับเหมามาดำเนินงานก่อสร้างได้ ดังนั้น กทม. จึงได้มีการแก้ไขข้อกำหนดการประมูลให้มีความยืดหยุ่นขึ้น และกทม. ได้เริ่มดำเนินการเปิดประมูลงานก่อสร้างทางเดินดังกล่าวตามข้อกำหนดที่มีการแก้ไขใหม่ ซึ่งคาดว่าจะใช้เวลาสักระยะหนึ่งในการหาผู้รับเหมา และเมื่อได้ผู้รับเหมาแล้ว จะใช้เวลาดำเนินการก่อสร้างทางเดินดังกล่าวประมาณ 270 วัน นับแต่เริ่มดำเนินการก่อสร้าง นอกจากนี้แล้ว การปิดให้บริการสถานีสะพานตากสินจะต้องมีการเจรจาในรายละเอียดกับกทม. ทั้งในเรื่องผลกระทบต่อผู้โดยสาร และผลกระทบต่อบีทีเอสซี ก่อนที่จะมีการดำเนินการด้วย โดย ณ เดือนมีนาคม 2558 กทม. อยู่ระหว่างจัดทำเอกสารประกวดราคา

▪ กระแสไฟฟ้า

ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสรับกระแสไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) จากสถานีจ่ายกระแสไฟฟ้า 2 แห่ง คือ สถานีหมอชิตและที่ซอยไผ่สิงห์โต ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสได้รับการออกแบบให้สามารถใช้กระแสไฟฟ้าจากทั้ง 2 สถานี หรือจากสถานีใดสถานีหนึ่งก็ได้ เพื่อให้ระบบสามารถให้บริการได้หากสถานีจ่ายกระแสไฟฟ้าสถานีใดสถานีหนึ่งไม่สามารถจ่ายกระแสไฟฟ้าได้ ตั้งแต่บีทีเอสซีได้เปิดให้บริการเดินรถอย่างเป็นทางการในเดือนธันวาคม 2542 นั้น บีทีเอสซีไม่เคยต้องหยุดเดินรถเนื่องจากสถานีจ่ายกระแสไฟฟ้าไม่สามารถจ่ายไฟได้ และไม่เคยมีเหตุการณ์ที่ทั้ง 2 สถานีไม่สามารถจ่ายไฟได้ในเวลาเดียวกันเกิดขึ้น นอกจากนี้ บีทีเอสซีใช้เทคโนโลยีซึ่งเมื่อรถไฟฟ้าเบรก จะสามารถสร้างกระแสไฟฟ้าเพื่อนำกลับมาสู่ระบบเพื่อใช้ในรถไฟฟ้าขบวนอื่นได้ต่อไป 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)

ระบบอาณัติสัญญาณได้ถูกออกแบบเพื่อให้ระบบรถไฟมีความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ระบบอาณัติสัญญาณจะอาศัยเครือข่าย Internet Protocol - Based Network และส่งสัญญาณควบคุมผ่านรางรถไฟไปยังรถไฟ และแลกเปลี่ยนข้อมูลกันทั้ง 2 ทิศทาง โดยข้อมูลจะถูกเชื่อมต่อและส่งไปยังสถานี นอกจากนี้ ยังมีการใช้ระบบเฝ้าระวังการถ่ายทอดข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถไฟไปสู่ศูนย์ควบคุมการเดินรถไฟ ระบบอาณัติสัญญาณมีคุณสมบัติป้องกันเหตุขัดข้อง (fail-safe) และระบบสำรอง (hot standby) โดยหากเกิดเหตุขัดข้อง รถไฟจะยังคงสามารถปฏิบัติงานต่อไปได้ในทิศทางหรือเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งได้อย่างปลอดภัยด้วยความเร็วระดับปกติ

ในเดือนกุมภาพันธ์ 2550 บีทีเอสฯได้ลงนามในสัญญากับกลุ่มบริษัทบอมบาร์เดียร์ เพื่อปรับเปลี่ยนระบบอาณัติสัญญาณเดิมทั้งหมดเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบรถไฟ ลดค่าซ่อมบำรุงรักษาของบีทีเอสฯ และเตรียมพร้อมสำหรับเส้นทางให้บริการสำหรับการขยายเส้นทางในอนาคต ระบบอาณัติสัญญาณใหม่เป็นระบบการสื่อสารด้วยระบบคอมพิวเตอร์ ซึ่งได้ติดตั้งไปเมื่อเดือนกรกฎาคม และเดือนสิงหาคม 2554 ระบบอาณัติสัญญาณใหม่ยังทำให้มีความยืดหยุ่นในการตั้งห้องควบคุมระยะไกลชั่วคราว (remote access temporary control room) ในกรณีที่ห้องควบคุมกลางเกิดเหตุขัดข้อง ทั้งนี้ ภายใต้สัญญาดังกล่าว กลุ่มบริษัทบอมบาร์เดียร์จะต้องให้การสนับสนุนทางเทคนิคและการฝึกอบรมแก่บีทีเอสฯ และเพื่อลดการพึ่งพาบริการจากบุคคลภายนอก บีทีเอสฯตั้งใจที่จะเป็นผู้ดูแลรักษาและซ่อมบำรุงรักษาระบบดังกล่าวเองต่อไปภายหลังหมดระยะเวลาประกัน 104 สัปดาห์ การติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณนี้ช่วยลดระยะเวลาว่างขบวนรถไฟต่ำสุดจาก 2 นาที เหลือ 1 นาทีครึ่ง โดยระบบดังกล่าวจะทำให้บีทีเอสฯสามารถควบคุมการใช้พลังงานได้ดีขึ้น โดยมีการใช้ระบบอาณัติสัญญาณใหม่ทั้งในสายสีลมและสายสุขุมวิท

■ ระบบสื่อสาร (Communication System)

ระบบรถไฟบีทีเอสมีระบบสื่อสารที่ซับซ้อน ซึ่งติดต่อผ่านโทรศัพท์ วิทยุ อินเทอร์เน็ต ระบบโทรศัพท์วงจรปิด และระบบกระจายเสียงสาธารณะ การสื่อสารหลักจะกระทำผ่านระบบเฝ้าระวัง โดยจะมีโทรศัพท์ติดตั้งอยู่ในบริเวณสำคัญทุกจุด และจะมีอินเทอร์เน็ตในรถไฟเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถติดต่อกับพนักงานขับรถได้ในกรณีฉุกเฉิน สำหรับระบบกระจายเสียงสาธารณะสามารถทำได้จากสถานีควบคุมถึงขบวนรถ และจากพนักงานขับรถถึงผู้โดยสาร

■ ระบบความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย

บีทีเอสฯเชื่อว่าระบบรถไฟบีทีเอสเป็นระบบการขนส่งมวลชนที่ปลอดภัยที่สุดระบบหนึ่งของโลก โดยบีทีเอสฯได้รับรางวัลจากองค์กรต่าง ๆ เช่น ประการณียบัตรรับรองระบบบริหารจัดการคุณภาพ ISO 9001:2008 ระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย OHSAS 18001:2007 และระบบการบริหารจัดการความปลอดภัย (Safety Management System : SMS) จากสถาบัน Lloyd's Register และนับตั้งแต่บีทีเอสฯได้เปิดให้บริการเดินรถอย่างเป็นทางการเมื่อเดือนธันวาคม 2542 ไม่มีอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บสาหัส บีทีเอสฯตั้งใจเสมอมาในการใช้กฎระเบียบด้านความปลอดภัยที่เคร่งครัดกับระบบ โดยรถไฟทุกขบวนและสถานีรถไฟทุกสถานีมีการติดตั้งอุปกรณ์สำหรับภาวะฉุกเฉิน นอกจากนี้ บีทีเอสฯมีคู่มือปฏิบัติการเกี่ยวกับกฎระเบียบ และแนวทางการปฏิบัติสำหรับรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉินให้แก่ผู้โดยสาร บีทีเอสฯได้ทดลองระบบเป็นระยะเวลา 6 เดือนก่อนเปิดให้บริการเดินรถอย่างเป็นทางการ เพื่อทดสอบให้แน่ใจว่าไม่มีข้อบกพร่องในระบบความปลอดภัย และตั้งแต่บีทีเอสฯได้เปิดให้บริการเดินรถ บีทีเอสฯได้จัดให้มีการอบรมพนักงานและซักซ้อมระบบความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ

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

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

ขบวนรถไฟฟ้าได้รับการออกแบบมาเพื่อไม่ให้เกิดกรณีรถไฟล่าช้าหรือดำเนินงานไม่ได้มาตรฐานอันเป็นผลมาจากการขัดข้องด้านกระแสไฟฟ้าหรือเครื่องจักรกล มอเตอร์ขับเคลื่อนของรถไฟฟ้านั้นมีกำลังสูงพอที่รถไฟฟ้าที่บรรทุกผู้โดยสารเต็มคันจะสามารถลาก 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

■ ระบบป้องกันน้ำท่วม

หลังจากเหตุการณ์อุทกภัยน้ำท่วมครั้งใหญ่ในพื้นที่กรุงเทพฯ ที่ผ่านมา แม้ว่าจะระดับน้ำท่วมจะยังไม่ถึงขั้นส่งผลกระทบต่อการเดินรถไฟฟ้า แต่บีทีเอสได้ตระหนักถึงความปลอดภัยและเสถียรภาพของระบบรถไฟฟ้า จึงได้ดำเนินการก่อสร้างกำแพงป้องกันน้ำท่วม (Retaining Wall Flood Protection) มีลักษณะเป็นโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กขึ้นรอบพื้นที่ศูนย์ควบคุมการเดินรถ เพิ่มเติมจากเดิมที่มีเพียงเขื่อนดินที่บริเวณโรงจอดซ่อมบำรุง ทั้งนี้ เพื่อให้การป้องกันน้ำท่วมมีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดของศูนย์ควบคุมการเดินรถและโรงจอดซ่อมบำรุง โดยระบบป้องกันน้ำท่วมทั้งหมดนี้สามารถป้องกันน้ำท่วมได้ถึงที่ค่าระดับ +1.40 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลาง จึงมั่นใจได้ว่าระบบรถไฟฟ้าสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่องหากเกิดเหตุอุทกภัยครั้งใหญ่ขึ้นอีกในอนาคต

■ งานซ่อมบำรุง

ซีเมนส์เป็นผู้ให้บริการแก่บีทีเอสซีสำหรับงานซ่อมบำรุงต่าง ๆ ภายใต้สัญญาซ่อมบำรุงกับซีเมนส์ ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2547 แก้ไขเพิ่มเติมในวันที่ 30 กันยายน 2552 โดยสัญญาซ่อมบำรุงฉบับนี้ได้สิ้นสุดอายุสัญญาในวันที่ 30 ธันวาคม 2557 ทั้งนี้ บีทีเอสซีได้เจรจาและเข้าทำสัญญาซ่อมบำรุงฉบับใหม่กับซีเมนส์ ลงวันที่ 15 กันยายน 2557 (“สัญญาซ่อมบำรุงระยะยาว”) โดยเป็นสัญญาซ่อมบำรุงระยะยาว 15 ปี โดยมีระยะเวลาเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2558 ถึง 4 ธันวาคม 2572 (สิ้นสุดสัญญาสัมปทาน) โดยคำนวณค่าจ้างตามสัญญาในราคาแบบเหมารวม (Lump Sum Price) เว้นแต่การปรับเพิ่มตามอัตราเงินเฟ้อ โดยค่าจ้างการซ่อมบำรุงรายปีในแต่ละปี จะแบ่งจ่ายเป็น 12 งวด งวดละเท่า ๆ กันในสกุลเงินบาท และสกุลเงินยูโร ตามที่ระบุไว้ในสัญญา

ขอบเขตการบริการของซีเมนส์ภายใต้สัญญาซ่อมบำรุงระยะยาวรวมถึง

- งานซ่อมบำรุงสำหรับระบบไฟฟ้าและเครื่องกล (ยกเว้นระบบวิทยุ TETRA ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบการเก็บเงินอัตโนมัติ ลิฟต์ และบันไดเลื่อน)
- งานซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า 35 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้ ซึ่งซื้อจากซีเมนส์
- งานซ่อมบำรุงใหญ่ (Overhaul) และการเปลี่ยนอุปกรณ์ต่าง ๆ ตามแผนการที่วางไว้ (planned overhauls and asset replacements)

ขอบเขตและกำหนดการซ่อมบำรุงจะถูกกำหนดไว้ล่วงหน้าตามสัญญาซ่อมบำรุงระยะยาว และจะมีการวางแผนจัดเตรียมจำนวนขบวนรถไฟฟ้าให้เพียงพอกับการให้บริการผู้โดยสารปกติ โดยบีทีเอสซีมีกำหนดการซ่อมบำรุงใหญ่ (Overhaul) ทุก 7 - 8 ปี โดยจะทยอยทำการซ่อมแซมรถไฟฟ้าเพื่อไม่ให้กระทบต่อการให้บริการ ทั้งนี้ การซ่อมบำรุงใหญ่แต่ละรอบจะใช้เวลาประมาณ 2 ปี โดยบีทีเอสซีได้จัดทำการซ่อมบำรุงใหญ่ครั้งแรกเมื่อต้นปี 2549 ซึ่งแล้วเสร็จในปลายปี 2551 และในปี 2557 ได้ดำเนินการซ่อมบำรุงครั้งใหญ่ครั้งที่สอง โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการ ทั้งนี้ การซ่อมบำรุงครั้งใหญ่นั้นไม่ส่งผลกระทบต่อให้บริการแต่อย่างใด

ภายใต้เงื่อนไขและหลักเกณฑ์ในสัญญาซ่อมบำรุงระยะยาวดังกล่าว ซีเมนส์จะจ่ายเงินชดเชยตามสัญญา (Liquidated Damages) หากระบบไฟฟ้าและเครื่องกลเกิดการขัดข้องส่งผลให้ผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ โดยเงินชดเชยตามสัญญาจะคำนวณตามอัตรา Performance Index อย่างไรก็ตาม ในแต่ละปีสัญญา (Contract Year) เงินชดเชยตามสัญญาในปีนั้น ๆ จะไม่เกินร้อยละ 5 ของค่าจ้างการซ่อมบำรุงรายปี

ทั้งนี้ ขอบเขตการให้บริการภายใต้สัญญาซ่อมบำรุงระยะยาวดังกล่าว จะไม่ครอบคลุมถึงรถไฟฟ้าจำนวน 17 ขบวนที่สั่งซื้อจากซีอาร์ซี ซึ่งพนักงานของบีทีเอสซีจะทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการดูแลรักษาและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าที่สั่งซื้อเพิ่มเติมดังกล่าวเอง โดยตามสัญญาซื้อรถไฟฟ้า ซีอาร์ซีจะต้องทำการฝึกอบรมให้แก่พนักงานของบีทีเอสซีสำหรับการจัดการและดูแลรักษาระบบต่าง ๆ ของรถไฟฟ้าให้เสร็จสิ้นภายใน 1 เดือนก่อนรับมอบรถไฟฟ้างวดแรก และการฝึกอบรมสำหรับการจัดการและซ่อมบำรุงใหญ่ (Overhaul) ภายในระยะเวลา 18 เดือน ภายหลังจากการรับมอบรถไฟฟ้างวดแรกแล้ว

นอกจากนี้ พนักงานของบีทีเอสซีจะเป็นผู้ดูแลรักษาและซ่อมบำรุงระบบอาณัติสัญญาณเอง โดยการฝึกอบรมจากกลุ่มบอมบาร์เดียร์

■ ประกันภัย

บีทีเอสซีมีกรรมธรรม์ประกันวินาศภัยสำหรับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักประเภทที่ครอบคลุมความเสียหายที่เกิดต่อบุคคลที่สาม 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) โดยบีทีเอสซีมีนโยบายในการทำกรรมธรรม์ประกันภัยเหล่านี้อย่างต่อเนื่อง ยกเว้นประกันภัยสำหรับภัยจากการก่อการร้าย ซึ่งจะมีการประเมินสถานการณ์ปีต่อปี ทั้งนี้ ผู้รับผลประโยชน์หลักตามกรรมธรรม์ประกันภัยในปัจจุบัน คือ กทม. และ บีทีเอสซี ทั้งนี้ ภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ บีทีเอสซีจะต้องดำเนินการให้ได้มาซึ่งใบสลักหลัง (Endorsement) ของกรรมธรรม์ประกันภัยทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ซึ่งระบุให้กองทุนเป็นผู้รับประโยชน์ร่วมและผู้เอาประกันภัยร่วมตามกรรมธรรม์

รายละเอียดเกี่ยวกับวงเงินประกันภัย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558 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)
	2.3 ประกันภัยในกรณีธุรกิจหยุดชะงัก (Business Interruption)	
	(1) กรณีที่เกิดจาก 2.1 ข้างต้น	7,426,740,000 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 BTS GIF ใน หัวข้อ 6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

บีทีเอสซีได้จ้างบริษัท เอออน (ประเทศไทย) จำกัด ดำเนินการตรวจสอบกรรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครเพื่อให้แน่ใจว่าได้รับความคุ้มครองที่เพียงพอ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความเสียหาย ความพินาศทางการตลาด และเพื่อให้เป็นไปตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ โดยบริษัท เอออน (ประเทศไทย) จำกัด ได้สรุปในรายงานว่า กรรมธรรม์ประกันภัยในปัจจุบันเป็นไปตามมาตรฐานของตลาดสำหรับประเภทและลักษณะของความเสียหาย รวมทั้งครอบคลุมความเสียหายสำคัญที่อาจเอาประกันได้ของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ตลอดจนส่วนต่อขยาย และเป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

ในการประกันภัยความเสียหายต่อทรัพย์สินและความเสียหายต่อเครื่องจักร บีทีเอสซีได้จัดทำประกันภัยครอบคลุมทรัพย์สินต่าง ๆ ซึ่งมีมูลค่าที่ได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์คือ 1,654 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ 52,935 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 7,426.74 ล้านบาท ซึ่งคำนวณจากประมาณการผลกำไรจากค่าโดยสารของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักใน 12 เดือนข้างหน้าบวกกับค่าใช้จ่ายคงที่ โดยได้มีการขยายความคุ้มครองถึงกรณีธุรกิจหยุดชะงักอันเนื่องมาจากเครื่องจักรหยุดชะงักในวงเงิน 25 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อเหตุการณ์ (สำหรับแต่ละและทุก ๆ เหตุการณ์)

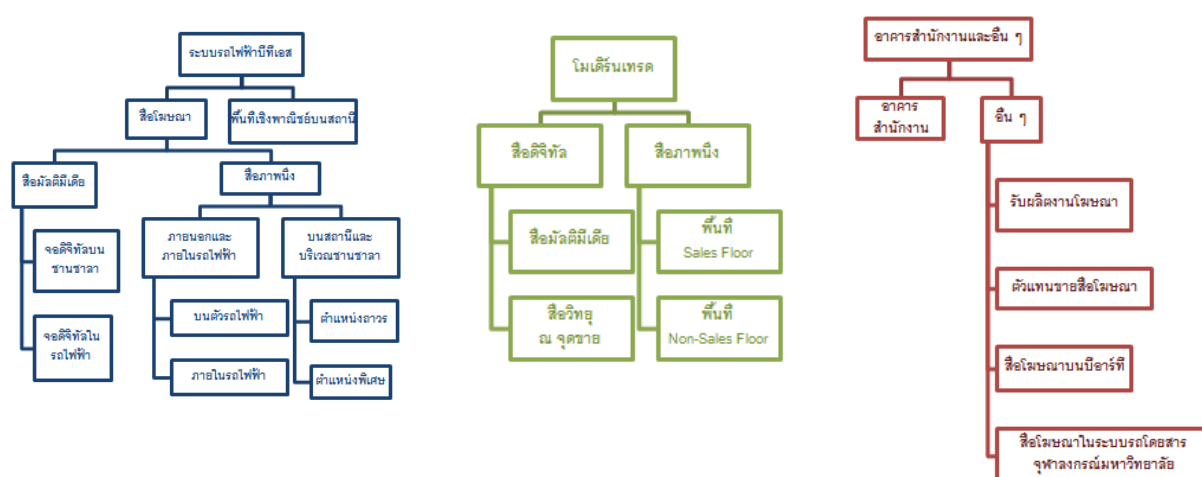
นอกจากนี้ บีทีเอสซีมีกรมธรรม์ประกันวินาศภัยสำหรับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายส่วนต่อขยายประเภทที่ครอบคลุมความเสียหายที่เกิดต่อบุคคลที่สาม และความเสียหายที่เกิดจากสินค้า (General Third Party Liability and Product Liability Insurance) และประกันภัยความเสียหายต่อทรัพย์สินของบีทีเอสซี ความเสียหายต่อเครื่องจักร และความเสียหายในกรณีธุรกิจหยุดชะงัก (Property "All Risks", Machinery Breakdown and Business Interruption Insurance) ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว ทั้งนี้ ผู้รับผลประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัย คือ กทม. กรุงเทพมหานคร และบีทีเอสซี โดยรายละเอียดเกี่ยวกับวงเงินประกันภัย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558 มีรายละเอียดความคุ้มครองเช่นเดียวกันกับการประกันภัยของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก เว้นแต่การประกันภัยความเสียหายต่อทรัพย์สินและความเสียหายต่อเครื่องจักรของส่วนต่อขยายสายสีลม และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท บีทีเอสซีได้จัดทำประกันภัยครอบคลุมทรัพย์สินต่าง ๆ ซึ่งมีมูลค่าที่ได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์คือ 468 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ 14,992 ล้านบาท) ส่วนการประกันภัยในกรณีธุรกิจหยุดชะงัก อันเนื่องมาจากความเสียหายต่อทรัพย์สินและเครื่องจักร บีทีเอสซีได้จัดทำประกันภัยไว้ที่วงเงิน 936 ล้านบาท ซึ่งคำนวณจากประมาณการรายได้จากค่าโดยสารของส่วนต่อขยายสายสีลมและส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทใน 12 เดือนข้างหน้าบวกกับค่าใช้จ่ายคงที่

2.2 ธุรกิจสื่อโฆษณา

บริษัทฯ ประกอบธุรกิจสื่อโฆษณาผ่านกลุ่มวีจีไอ ทั้งนี้ ในแบบ 56-1 นี้ จะแสดงข้อมูลเกี่ยวกับธุรกิจสื่อโฆษณาโดยสังเขป สำหรับรายละเอียดเพิ่มเติม โปรดพิจารณาแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี 2557/2558 (แบบ 56-1) ของวีจีไอ

2.2.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

ในปี 2557/58 เครือข่ายสื่อโฆษณาภายใต้การบริหารจัดการของกลุ่มวีจีไอแบ่งออกเป็น 3 เครือข่ายหลัก คือ (1) สื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส (2) สื่อโฆษณาในโมเดิร์นเทรด และ (3) สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานและอื่น ๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการสื่อโฆษณาในระบบรถโดยสารในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สื่อโฆษณาบนเครื่องบินไทยแอร์เอเชีย การเป็นตัวแทนขายสื่อโฆษณาประเภทจอ LED และการรับผลิตงานโฆษณา ดังแสดงในแผนภาพด้านล่างนี้



2.2.1.1 สื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส

วีจีไอมิรายได้จากการให้บริการสื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส และให้เช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์บนสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส (เฉพาะสถานีในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก 23 สถานี) ตามสัญญาให้สิทธิบริหารจัดการด้านการตลาดในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งให้สิทธิวีจีไอแต่เพียงผู้เดียวในการบริหารจัดการพื้นที่อันประกอบด้วยสื่อโฆษณาบนขบวนรถไฟฟ้า สื่อโฆษณาบนสถานี และชานชาลา และพื้นที่เช่าสำหรับร้านค้าบนสถานีรถไฟฟ้า โดยสัญญาให้สิทธิดังกล่าวมีอายุถึงเดือนธันวาคม 2572 ซึ่งเป็นเวลาเดียวกับเวลาการสิ้นสุดของสัญญาสัมปทานระหว่างบีทีเอสซี กับ กทม. โดยวีจีไอเป็นผู้ลงทุนในการจัดหาและติดตั้งเครือข่ายสื่อโฆษณาพร้อมวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ดำเนินการต่าง ๆ รวมไปถึงรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการติดตั้งป้ายโฆษณา การบำรุงรักษาซ่อมแซมอุปกรณ์ให้คงสภาพดีตลอดระยะเวลาของสัญญา

▪ สื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส

สื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสของวีจีไอรอบคลุมพื้นที่โฆษณาประมาณ 27,000 ตารางเมตร ใน 23 สถานี ระยะทางรวม 23.5 กิโลเมตร และรถไฟฟ้าบีทีเอสจำนวน 52 ขบวน ซึ่งเป็นกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของสินค้าที่ผู้ซื้อเป็นกลุ่มนักเรียนนักศึกษา ประชากรวัยทำงานที่มีระดับรายได้ปานกลางถึงสูงที่อาศัยอยู่ในเมืองหลวง

ปัจจุบัน วีจีไอได้ติดตั้งสื่อโฆษณาครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดใน 20 สถานีหลัก (Prime Stations) ที่มีความหนาแน่นในการสัญจรของผู้โดยสารในสถานีจำนวนมาก ประกอบไปด้วยสถานีหมอชิต สะพานควาย อารีย์ อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ พญาไท ราชเทวี สยาม ชิดลม เพลินจิต นานา อโศก พร้อมพงษ์ ทองหล่อ เอกมัย อ่อนนุช สนามกีฬาแห่งชาติ ราชดำริ ศาลาแดง ชองนนทบุรี และสุรศักดิ์ ส่วนอีก 3 สถานีที่จัดเป็นสถานีรอง (Non-Prime Stations) เนื่องจากมีอัตราความหนาแน่นในการสัญจรของผู้โดยสารในสถานีน้อยกว่าสถานีหลัก ได้แก่ สถานีสนามเป้า สะพานตากสิน และพระโขนง วีจีไอจึงได้ติดตั้งสื่อโฆษณาครอบคลุมพื้นที่เพียงบางส่วนของสถานีและชานชาลา

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

■ พื้นที่เชิงพาณิชย์บนสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

วีจีไอได้รับสิทธิในการดำเนินการให้เช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์บนสถานีตามสัญญาให้สิทธิบริหารจัดการด้านการตลาดในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสจากบีทีเอสซี โดยวีจีไอได้รับสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการบริหารจัดการพื้นที่เช่าร้านค้าภายในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558 วีจีไอบริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์บนสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประมาณ 7,000 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 วีจีไอจะเป็นผู้ดำเนินการและรับผิดชอบเฉพาะการลงทุนติดตั้งระบบสาธารณูปโภค และการบำรุงรักษาซ่อมแซมระบบสาธารณูปโภคตลอดระยะเวลาของสัญญา โดยผู้เช่าร้านค้ามีภาระต้องลงทุนในการก่อสร้างและตกแต่งร้านค้าเอง โดยผ่านความเห็นชอบของวีจีไอก่อน และผู้เช่ามีภาระต้องจ่ายค่าสาธารณูปโภคตามปริมาณการใช้งานจริง

หมายเหตุ : ในเดือนพฤษภาคม 2558 บีทีเอสซีได้รับสัญญาให้สิทธิบริหารจัดการพื้นที่ส่งเสริมการเดินทางจากกรุงเทพมหานคร สำหรับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสในส่วนต่อขยาย 7 สถานี ได้แก่ สถานีกรุงธนบุรี วงเวียนใหญ่ บางจาก ปุณณวิถี อุดมสุข บางนา และแบริ่ง โดยสัญญาให้สิทธินี้มีอายุถึงเดือนธันวาคม 2572 ทั้งนี้ วีจีไอได้ลงนามในสัญญาเพื่อรับสิทธิในการบริหารพื้นที่สื่อโฆษณาและพื้นที่เชิงพาณิชย์ในทั้ง 7 สถานีนี้จากบีทีเอสซี จนถึงวันสิ้นสุดสัญญาในเดือนธันวาคม 2572

2.2.1.2 สื่อโฆษณาในโมเดิร์นเทรด

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558 วีจีไอให้บริการสื่อโฆษณาในโมเดิร์นเทรดและร้านสะดวกซื้อ 2 ราย ได้แก่ Big C และ Family Mart ซึ่งมีสาขาครอบคลุมทั่วประเทศไทย สื่อโฆษณาในโมเดิร์นเทรดนั้นถือเป็นสื่อที่มีประสิทธิภาพในการโน้มน้าวผู้บริโภคให้เกิดการตัดสินใจซื้อสินค้าแบบฉาบฉวยโดยไม่ได้อิงแผนล่วงหน้า (Impulse Buying) เนื่องจากเป็นการโฆษณา ณ จุดขายสินค้าและเป็นการย้ำเตือนการระลึกถึงสินค้าครั้งสุดท้ายก่อนที่ผู้บริโภคจะตัดสินใจและเลือกซื้อสินค้า

ทั้งนี้ วีจีไอได้รับสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในพื้นที่ตามที่ระบุในสัญญาให้สิทธิโฆษณาในโมเดิร์นเทรด ซึ่งจากการที่วีจีไอได้รับสิทธิในการบริหารพื้นที่สื่อโฆษณาในแต่ละส่วนของห้างโมเดิร์นเทรดไม่พร้อมกัน จึงทำให้มีสัญญาในการบริหารสื่อโฆษณาหลายสัญญา ส่วนใหญ่แต่ละสัญญามีระยะเวลาประมาณ 3-5 ปี ทั้งนี้ ลักษณะการจ่ายค่าตอบแทนสิทธิให้แก่เจ้าของโมเดิร์นเทรดมีทั้งการจ่ายในลักษณะของส่วนแบ่งรายได้ตามอัตราที่ตกลงกันในสัญญา ซึ่งมีการ

กำหนดค่าธรรมเนียมขั้นต่ำรายปี และมีการปรับเพิ่มขึ้นทุกปี และการจ่ายในลักษณะอัตราคงที่ตลอดอายุสัญญา ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับข้อตกลงในแต่ละสัญญา

ที่ผ่านมา วีจีไอเคยได้สิทธิในการบริหารสื่อโฆษณาใน Tesco Lotus ทั้งในพื้นที่ Sales Floor และ Non-Sales Floor ทุกสาขาทั่วประเทศ อย่างไรก็ดี สัญญาให้สิทธิบริหารจัดการพื้นที่สื่อโฆษณาใน Tesco Lotus ได้ทยอยสิ้นสุดลง โดยสัญญาฉบับสุดท้ายได้สิ้นสุดลงในเดือนกุมภาพันธ์ 2558 นอกจากนั้น วีจีไอยังยกเลิกสัญญาให้สิทธิบริหารจัดการพื้นที่สื่อโฆษณาใน Big C ซึ่งมีผลวันที่ 30 เมษายน 2558 เป็นต้นไป จากที่กล่าวมาจะทำให้รายได้ในหมวดสื่อโฆษณาในโมเดิร์นเทรดลดลงอย่างมีนัยสำคัญ และในอนาคตรายได้จากสายธุรกิจนี้หากมี จะถูกนำไปรวมกับสายธุรกิจสื่อโฆษณาอื่น ๆ ตั้งแต่ไตรมาส 1 ของปี 2558/59 เป็นต้นไป

2.2.1.3 สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานและอื่น ๆ

สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงาน

วีจีไอติดตั้งจอดิจิทัลขนาด 15 นิ้ว ในลิฟต์โดยสารของอาคารสำนักงานชั้นนำในกรุงเทพฯ โดยจำนวนจอที่ติดตั้งในลิฟต์โดยสารของแต่ละอาคารมีจำนวน 1-17 จอ แตกต่างกันตามจำนวนลิฟต์และขนาดของอาคาร เนื้อหาโฆษณาสำหรับสื่อในอาคารสำนักงานจะสั้น กระชับ และสื่อสารเฉพาะข้อความสำคัญเพื่อให้ผู้ชมรับสารได้อย่างครบถ้วน เนื่องจากระยะเวลาในการโดยสารลิฟต์นั้นเฉลี่ยอยู่ที่เพียง 1 นาทีเท่านั้น ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558 วีจีไอมีอาคารสำนักงานภายใต้การบริหารจัดการจำนวน 103 อาคารทั่วกรุงเทพฯ รวมจอดิจิทัลทั้งหมด 926 จอ นอกจากสื่อโฆษณาหลักที่เป็นจอดิจิทัลในลิฟต์แล้ว ยังมีสื่อเสริมในลักษณะภาพนิ่งที่สามารถติดเสริมกับตัวกรอบจอดิจิทัล และสื่อภาพนิ่งที่ติดบนบานประตูลิฟต์

ในปีที่ผ่านมา วีจีไอยังขยายขอบเขตธุรกิจสื่อในอาคารสำนักงานให้ครอบคลุมมากขึ้นกว่าการติดตั้งจอดิจิทัลในลิฟต์โดยสาร โดยได้มีการติดตั้งจอ Mega LED บริเวณด้านนอกของตัวอาคารเอ็มไพร์ทาวเวอร์ นอกจากนั้น วีจีไอยังชนะการประมูลได้รับคัดเลือกให้เป็นผู้บริหารสื่อโฆษณาในอาคารจามจุรี สแควร์ ซึ่งเป็นกลุ่มอาคารที่มีการจัดสรรพื้นที่ใช้งานหลากหลาย (Commercial Complex) ทั้งอาคารสำนักงาน อาคารพักอาศัย และศูนย์การค้า รวมพื้นที่ใช้สอยกว่า 270,000 ตารางเมตร มีผู้เข้าใช้งานอาคารกว่า 40,000 คนต่อวัน และอยู่ในตำแหน่งทางแยกหลักที่มีรถยนต์ผ่านมากกว่า 150,000 คันต่อวัน

ธุรกิจอื่น

นอกเหนือจากการดำเนินธุรกิจหลักในการเป็นผู้ให้บริการสื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส สื่อโฆษณาในโมเดิร์นเทรด และสื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานแล้ว วีจีไอยังดำเนินธุรกิจอื่นที่เป็นการสร้างรายได้เพิ่มเติมดังนี้

รับผลิตงานโฆษณา

วีจีไอให้บริการรับผลิตงานโฆษณาที่เป็นสื่อภาพนิ่ง และ Spot โฆษณาของสื่อวิทยุ ณ จุดขาย จากลูกค้า โดยวีจีไอจะดำเนินการว่าจ้างบริษัทสิ่งพิมพ์เพื่อดำเนินการผลิต ซึ่งวีจีไอจะเป็นผู้ร่วมควบคุมคุณภาพทั้งในกระบวนการผลิต ติดตั้ง และบำรุงรักษา

ตัวแทนขายสื่อโฆษณา

วีจีไอให้บริการเป็นตัวแทนขายสื่อโฆษณา โดยได้รับผลตอบแทนในรูปแบบของการแบ่งรายได้ (Revenue Sharing) จากเจ้าของสื่อโฆษณาดังกล่าว ทั้งนี้ ในปีที่ผ่านมา วีจีไอเป็นตัวแทนขายสื่อโฆษณาประเภทต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

- จอ LED ขนาด 200 ตารางเมตรขึ้นไปในกรุงเทพฯ บริเวณแยกประตูน้ำ พระรามเก้า อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ และแยกถนนพระรามสี่ติดกับถนนสาทร
- ป้ายกล่องไฟพร้อมจอ LED ขนาดประมาณ 20 ตารางเมตร จำนวน 66 ป้าย บริเวณใต้ทางด่วนพิเศษของบริษัท ไมดาส โกลบอล มีเดีย จำกัด
- สื่อโฆษณาบนเครื่องบินไทยแอร์เอเชีย จำนวนกว่า 30 ลำ
- สื่อโฆษณาที่ติดตั้งอยู่ตามท้องถนน (Street Furniture) ของบริษัท มาสเตอร์ แอนด์ มอร์ จำกัด (ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท มาสเตอร์ แอต จำกัด (มหาชน) (MACO)) ประกอบด้วย (1) สื่อโฆษณาภาพนิ่งขนาด 8 ตารางเมตร ซึ่งติดตั้งบริเวณเสาต่อม่อใต้สถานีรถไฟฟ้าจำนวน 20 สถานี (City Vision BTS) (2) สื่อโฆษณาภาพนิ่งแบบไตรวิชั่น พลิกเปลี่ยน 3 ภาพ ซึ่งติดตั้งบริเวณเสาต่อม่อสะพานข้ามแยกสำคัญในกรุงเทพมหานคร จำนวน 19 สะพาน รวมกว่า 360 ป้าย (City Vision Flyover) (3) สื่อโฆษณาซึ่งติดตั้งบริเวณด่านเก็บเงินทางด่วน (City Grip Light Express) และ (4) สื่อโฆษณาในพื้นที่ของสถานีขนส่งหมอชิตใหม่ (Mo Chit Station Media)

สื่อโฆษณาบนรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT

วีจีไอได้รับสิทธิจากบีทีเอสซีในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณาบนรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ประกอบด้วย พื้นที่โฆษณาภายนอกตัวรถ ด้านในตัวรถ บริเวณหลังเบาะรถ บริเวณทางขึ้นลง บริเวณใต้ช่องแอร์ บริเวณประตูเข้าออกผู้โดยสาร กระงกในตัวรถ และจอ LCD ในรถ โดยวีจีไอเป็นผู้รับผิดชอบการลงทุนในอุปกรณ์สื่อโฆษณาทั้งหมด ทั้งนี้ อัตราค่าตอบแทนการให้สิทธิเป็นไปตามสัญญาให้สิทธิบริหารจัดการด้านการตลาด

สื่อโฆษณาในระบบรถโดยสารในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วีจีไอได้เช่าสื่อโฆษณาในโครงการเดินรถโดยสารภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ทั้งนี้ เส้นทางเดินรถรับส่งนิสิตดังกล่าวมีทั้งภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและครอบคลุมถึงบางส่วนของบริเวณศูนย์การค้าสยามสแควร์ โดยสื่อโฆษณาภายใต้สัญญาเช่าโฆษณาดังกล่าว ได้แก่ สื่อโฆษณา ณ บ้ายรอรถ สื่อโฆษณาภายในและภายนอกตัวรถ และจอ LCD ในรถโดยสาร

2.2.2 การตลาดและการแข่งขัน

2.2.2.1 ภาพรวมอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาในปี 2557/58

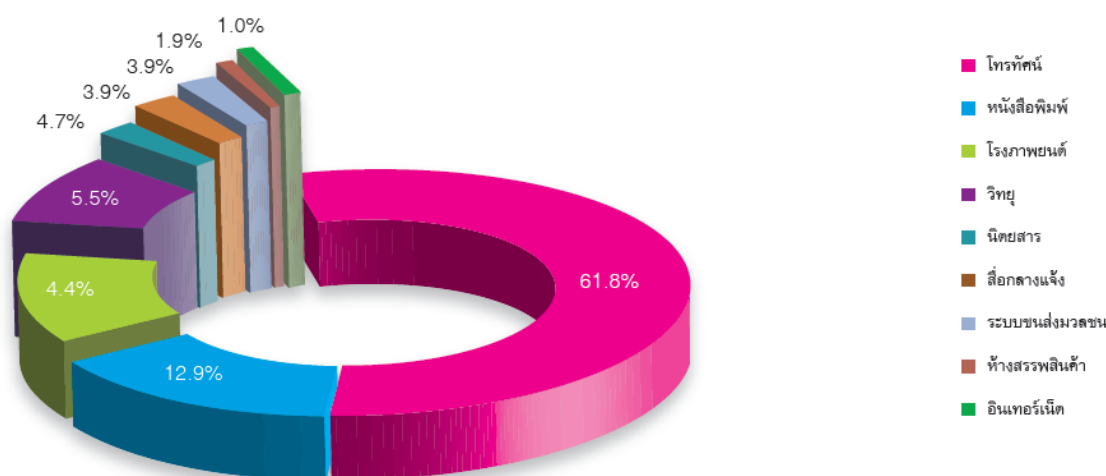
เศรษฐกิจในประเทศไทยเติบโตช้ากว่าที่คาดการณ์ไว้ในปี 2557/58 จากการหดตัวของการบริโภค การลงทุนภายในประเทศ และการผลิตสินค้าเกษตรกรรม รวมถึงการใช้จ่ายภาครัฐที่ต่ำกว่าที่เคยคาดไว้ ส่งผลให้ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศขยายตัวเพียงร้อยละ 0.7 ในปี 2557⁽¹⁾ ในส่วนของอุตสาหกรรมสื่อโฆษณานิปี 2557/58 นั้น มีมูลค่าตลาดทั้งสิ้น 101,551 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 8.4 จากปีก่อน⁽²⁾ สะท้อนให้เห็นถึงสภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัวโดยรวม สื่อโฆษณาในห้างสรรพสินค้าซึ่งเป็นหนึ่งในหมวดธุรกิจที่วีจีไอได้ดำเนินอยู่นั้น ได้รับผลกระทบเป็นอย่างมากจากการ

ใช้จ่ายภาคเอกชนที่ลดลง ทำให้การจัดสรรงบประมาณโฆษณาของกลุ่มสินค้าอุปโภคบริโภค (FMCG) ได้ถูกตัดออกไป ทั้งนี้ สินค้าดังกล่าวมีสัดส่วนมากที่สุดของมูลค่าการใช้จ่ายสื่อโฆษณาในทางสรรพสินค้า โดยมีมูลค่าการใช้จ่ายลดลงร้อยละ 23.0 จากปีก่อน เป็น 1,917 ล้านบาท แม้ว่าภาคธุรกิจสื่อโฆษณาจะได้รับผลกระทบจากปัจจัยดังกล่าว ธุรกิจสื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชนซึ่งเป็นหนึ่งในหมวดธุรกิจที่วีจีไอได้ดำเนินอยู่นั้น ได้เติบโตขึ้นถึงร้อยละ 11.3 เป็น 3,931 ล้านบาท อยู่อันดับสองรองจากธุรกิจสื่อโฆษณาในอินเทอร์เน็ตซึ่งเติบโตขึ้นร้อยละ 17.1 เป็น 1,007 ล้านบาท

หมายเหตุ :

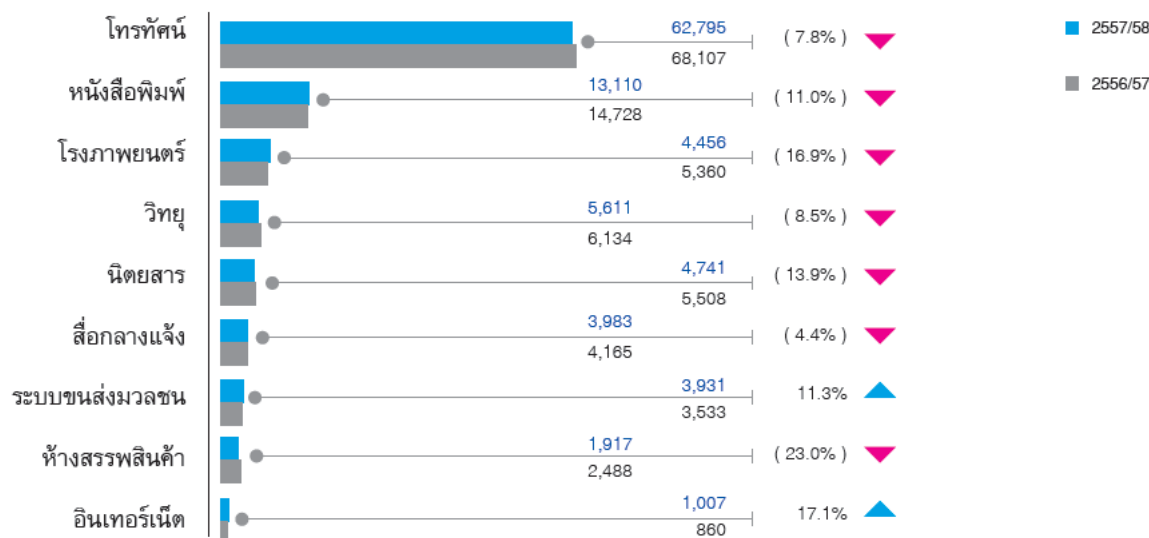
- (1) ข้อมูลจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รายงาน ณ วันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2558
- (2) ข้อมูลจากบริษัท เดอะเนชั่นสโคมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด (ไม่นับรวม Classified, home ads และดิจิทัลและเคเบิลทีวี)

ข้อมูล 1 : ส่วนแบ่งการตลาดอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาในประเทศไทย ปี 2557/58



แหล่งข้อมูล: บริษัท เดอะเนชั่นสโคมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด (ไม่นับรวม Classified, home ads และ ดิจิทัล และ เคเบิลทีวี)

ข้อมูล 2 : มูลค่าการใช้จ่ายในโฆษณาในอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาในประเทศไทย ปี 2556/57 เทียบกับ 2557/58 (ล้านบาท)



แหล่งข้อมูล: บริษัท เดอะเนชั่นสโคมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด (ไม่นับรวม Classified, home ads และ ดิจิทัล และ เคเบิลทีวี)

แนวโน้มอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาในประเทศไทย

■ สื่อโฆษณานอกบ้านเปรียบเทียบกับสื่อโฆษณาแบบเดิมในประเทศไทย

ในปี 2557/58 สื่อโฆษณานอกบ้านซึ่งรวมถึง สื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชน สื่อในห้างสรรพสินค้า และสื่อกลางแจ้ง มีมูลค่าตลาดรวม 9,831 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 9.7 ของอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาโดยรวมซึ่งมีมูลค่า 101,551 ล้านบาท จะเห็นได้ว่าสื่อโฆษณานอกบ้านมีการเติบโตอย่างต่อเนื่องในอัตราที่สูงกว่าการเติบโตของสื่อโฆษณาแบบเดิม ซึ่งได้แก่ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ วิทยุ และนิตยสาร แม้ว่าสัดส่วนของสื่อโฆษณาแบบเดิมได้แก่ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ วิทยุ และนิตยสาร จะมีสัดส่วนในตลาดถึงร้อยละ 84.9 แต่มีการขยายตัวในอัตราที่น้อยกว่าสื่อโฆษณานอกบ้านอย่างเห็นได้ชัด สื่อโฆษณานอกบ้านนั้นมีแนวโน้มที่จะเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง สะท้อนได้จากอัตราการเติบโตโดยเฉลี่ย (Compound Annual Growth Rate: CAGR) ในรอบ 5 ปีที่ผ่านมา ในช่วงปี 2552/53 ถึง 2557/58 สื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชน และห้างสรรพสินค้ามี CAGR อยู่ที่ร้อยละ 16.5 และร้อยละ 17.8 ตามลำดับ ในขณะที่โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ และวิทยุ มี CAGR อยู่ที่ร้อยละ 2.9 ร้อยละ -2.0 และร้อยละ -2.4 ตามลำดับ นอกจากนี้ สื่อโฆษณานอกบ้านมีส่วนแบ่งตลาดที่เพิ่มมากขึ้น สื่อโฆษณานอกบ้านครองตลาดจากร้อยละ 6.3 ในปี 2548/49 เติบโตเป็นร้อยละ 9.7 ในปี 2557/58 หรือมากขึ้นร้อยละ 3.4 ในขณะที่สื่อโฆษณาแบบเดิมมีส่วนแบ่งตลาดลดลง โดยสื่อหนังสือพิมพ์ วิทยุ และนิตยสาร รวมกันมีส่วนแบ่งตลาดลดลงจากร้อยละ 33.5 ในปี 2548/49 เป็นร้อยละ 23.1 ในปี 2557/58 หรือลดลงร้อยละ 10.4

ข้อมูล 3 : มูลค่าการใช้จ่ายในอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาในประเทศไทย ปี 2552/53 ถึง ปี 2557/58

	2552/53	2553/54	2554/55	2555/56	2556/57	2557/58	5 ปี CAGR
โทรทัศน์	54,535	62,537	62,528	68,755	68,107	62,795	2.9%
หนังสือพิมพ์	14,513	15,038	14,650	14,993	14,728	13,110	-2.0%
โรงภาพยนตร์	5,037	6,382	7,231	7,205	5,360	4,456	-2.4%
วิทยุ	6,208	6,057	6,027	6,335	6,134	5,611	-2.0%
นิตยสาร	5,490	5,764	5,715	5,662	5,508	4,741	-2.9%
สื่อกลางแจ้ง	3,883	3,962	4,319	4,471	4,165	3,983	0.5%
ระบบขนส่งมวลชน	1,828	2,262	2,650	3,189	3,533	3,931	16.5%
ห้างสรรพสินค้า	846	1,198	1,760	2,813	2,488	1,917	17.8%
อินเทอร์เน็ต	287	328	500	645	860	1,007	28.5%
อุตสาหกรรมรวม	92,627	103,527	105,382	114,068	110,883	101,551	1.9%

แหล่งข้อมูล: บริษัท เดอะเนชั่นคอมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด

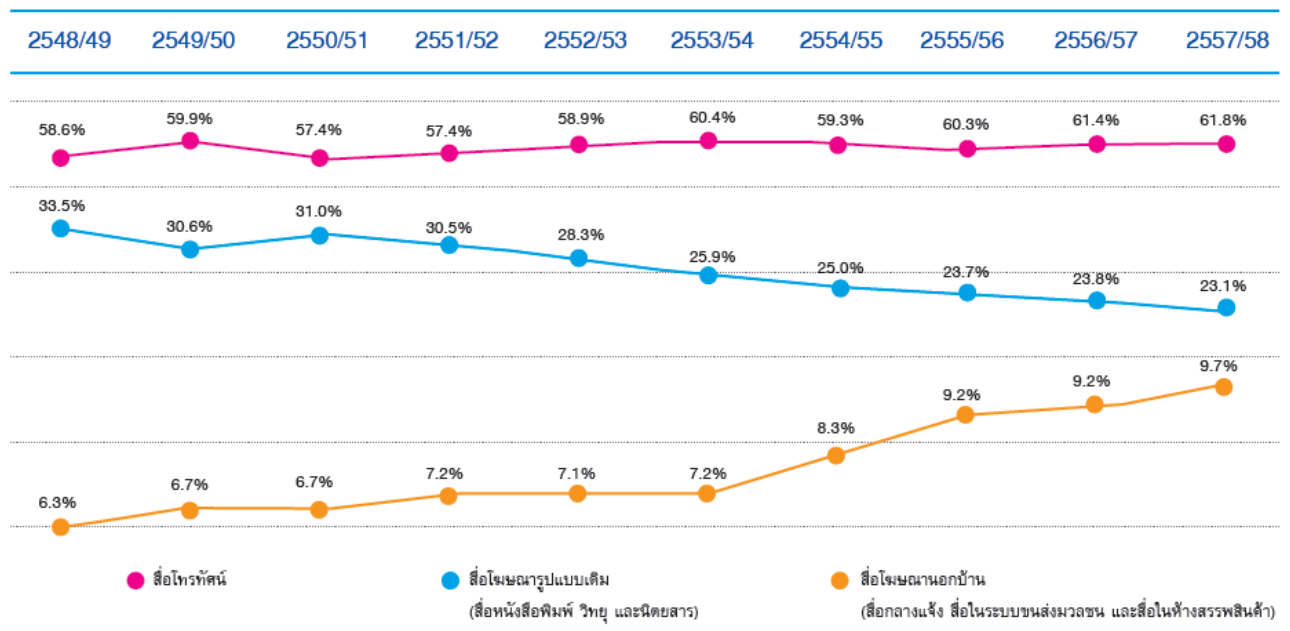
■ Urbanization ส่งผลต่อการเติบโตของสื่อโฆษณานอกบ้าน

การขยายตัวของตัวเมืองนั้นส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของวิถีชีวิตคนในสังคมไทย ซึ่งมีความสัมพันธ์ต่อการเติบโตขึ้นของสื่อโฆษณานอกบ้านอย่างยิ่ง เห็นได้จากการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของประชากรในเขตเมืองหลวงได้ส่งผลให้โครงข่ายถนนในเมืองที่มีพื้นที่จำกัดไม่สามารถรองรับการจราจรที่เพิ่มขึ้นตามจำนวนประชากรได้ และทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ทำให้คนกรุงเทพฯ หันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นเพื่อประหยัดระยะเวลาการเดินทาง เช่น โครงข่ายรถไฟฟ้า ทั้งรถไฟฟ้าใต้ดินและรถไฟฟ้าบีทีเอส ทั้งนี้ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ยอดรวมผู้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสรายปีเติบโตขึ้นจาก 145 ล้านเที่ยวคน ในปี 2552/53 เป็น 219 ล้านคน ในปี 2557/58 หรือคิดเป็น

อัตราการเติบโตเฉลี่ยรายปี (CAGR) ในช่วงดังกล่าวเท่ากับร้อยละ 10.9 การเติบโตนี้ไม่รวมจำนวนผู้โดยสารจากส่วนต่อขยายจากระบบรถไฟฟ้าสายหลัก เช่น ระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสายสีแดง แนวโน้มของการหันไปใช้ระบบรถไฟฟ้าที่เพิ่มมากขึ้นส่งผลให้เอเจนซีจัดสรรงบประมาณไปในสื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชนมากขึ้นตามลำดับ ซึ่งเห็นได้จากมูลค่าการใช้จ่ายสื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชนที่มี CAGR อยู่ที่ร้อยละ 16.5 ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา

นอกจากนี้ ผู้บริโภคในปัจจุบันใช้เวลาอยู่นอกบ้านมากกว่าที่เคย โดยเฉพาะใช้เวลาไปกับการเดินทางไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ รถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง หรือเครื่องบิน จากที่กล่าวมาส่งผลให้สื่อโฆษณานอกบ้านเข้ามามีบทบาทในชีวิตประจำวันของคนในปัจจุบันมากขึ้น และทำให้เจ้าของสินค้าหันมาสนใจใช้สื่อนอกบ้านเพื่อสร้างการรับรู้ในตราสินค้าของตนมากขึ้น เห็นได้จากมูลค่าการใช้จ่ายของสื่อโฆษณานอกบ้านที่เพิ่มขึ้นจาก 6,557 ล้านบาท เป็น 9,831 ล้านบาท คิดเป็น CAGR อยู่ที่ร้อยละ 8.4 ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา

ข้อมูล 4: ส่วนแบ่งตลาดในอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาในประเทศไทย ปี 2548/49 ถึง ปี 2557/58



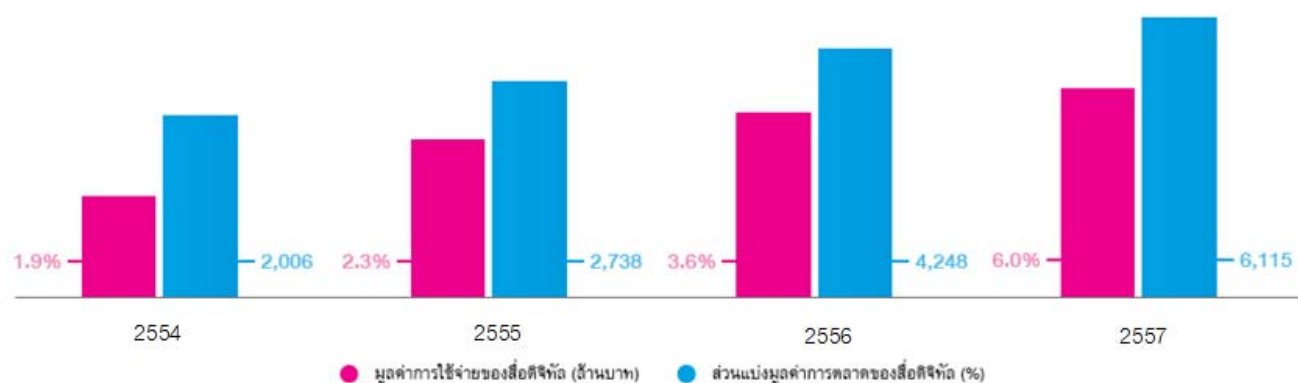
แหล่งข้อมูล: บริษัท เคเอสแอลเอ็นคอมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด ไม่รวม classified และ house ads และดิจิทัล และเดเวลอป

■ การเปลี่ยนแปลงไปสู่สื่อโฆษณาดิจิทัล

การเปลี่ยนแปลงที่น่าสังเกตในภาพของอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาคือความแพร่หลายของการใช้สื่อโฆษณาดิจิทัลที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ตามที่สมาคมโฆษณาดิจิทัล (ประเทศไทย) ได้ให้ข้อมูล กล่าวคือ มูลค่าการใช้จ่ายสื่อโฆษณาดิจิทัลของคนไทยเติบโตขึ้นจาก 2,005 ล้านบาท ในปี 2554 เพิ่มขึ้นเป็น 6,115 ล้านบาท ในปี 2557 แสดงให้เห็นได้จากอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปีอยู่ที่ร้อยละ 45.0 ยิ่งไปกว่านั้นสื่อโฆษณาดิจิทัลสามารถครองส่วนแบ่งตลาดจากมูลค่าการใช้จ่ายสื่อโฆษณาทั้งหมดเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยเติบโตจากร้อยละ 1.9 เป็นร้อยละ 6.0 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.1 ในเร็ว ๆ นี้ การพัฒนาของสื่อโฆษณาดิจิทัลมีแนวโน้มว่าจะส่งผลกระทบอย่างมากกับสื่อโฆษณาแบบเดิมโดยเฉพาะอย่างยิ่งในหนังสือพิมพ์ เห็นได้จากมูลค่าการใช้จ่ายสื่อโฆษณาของหนังสือพิมพ์ที่ลดลงจาก 15,038 ล้านบาท ในปี 2553/54 เป็น 13,110 ล้านบาท ในปี 2557/58 หรือลดลงร้อยละ 12.8 การเติบโตของสื่อโฆษณาดิจิทัลนั้นถูกสนับสนุนด้วยความสามารถในการปรับเปลี่ยน แก้ไข หรือเพิ่มเติมข้อมูลได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว ซึ่งส่งผลให้

เกิดเป็นสื่อที่ให้ความหลากหลายและเข้าถึงผู้รับสารอย่างตรงเป้าหมายและกว้างขวางมากที่สุด และเนื่องจากความสามารถในการปรับเปลี่ยนของสื่อโฆษณาดิจิทัลนั่นเอง จึงทำให้ผู้จัดทำโฆษณาเลือกที่จะใช้สื่อดิจิทัลในการจัดกิจกรรมทางการตลาดแทนสื่อภาพนิ่ง และถือได้ว่าสื่อโฆษณาดิจิทัลกำลังกลายเป็นสื่อโฆษณาที่ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายมากกว่าสื่อรูปแบบเดิม สิ่งนี้เป็นหนึ่งในส่วนประกอบสำคัญที่สุดที่สามารถก้าวขึ้นมาอยู่แนวหน้าในอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาในอนาคตได้ ยิ่งไปกว่านั้น สื่อโฆษณาดิจิทัลทำให้ผู้ทำโฆษณาสามารถผลิตสื่อที่เป็นภาพเคลื่อนไหวที่ดึงดูดความสนใจและเพิ่มความสามารถในการโต้ตอบจากกลุ่มลูกค้าทางด้านของผู้บริโภค การเพิ่มขึ้นของความต้องการข้อมูลที่เร่งด่วน ทำให้สื่อโฆษณาดิจิทัลสามารถตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคได้ ดังนั้น เจ้าของสื่อโฆษณาที่สามารถเสนอสื่อโฆษณาที่เพิ่มการสื่อสารเชื่อมโยงระหว่างผู้บริโภคกับสื่อโฆษณาได้ จะทำให้ได้เปรียบทางการแข่งขัน

ข้อมูล 5: มูลค่าการใช้จ่ายสื่อดิจิทัลและส่วนแบ่งการตลาด



แหล่งข้อมูล: สมาคมโฆษณาดิจิทัล (ประเทศไทย)

2.2.2.2 ภาวะการแข่งขันของตลาดสื่อโฆษณาในภาพรวม

ผู้ให้บริการสื่อออกบ้านรายใหญ่ซึ่งอยู่ในตลาดหลักทรัพย์มีรายชื่อดังตารางด้านล่าง โดยแสดงรายชื่อดังตามรายได้ในปี 2557 (ล่าสุด)

บริษัท	รายได้ (ล้านบาท)
บริษัท วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย จำกัด (มหาชน)*	2,963
บริษัท แพลน บี มีเดีย จำกัด (มหาชน)	1,469
บริษัท มาสเตอร์ แอด จำกัด (มหาชน)	622
บริษัท อควา คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)	405
บริษัท ทรีซิกตี้ไฟว์ จำกัด (มหาชน)	355

*รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2558

ในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา แนวโน้มของการใช้โฆษณาสินค้าจะถูกจัดสรรไปในทุกสื่อโฆษณาหลากหลายประเภท เนื่องจากสื่อโฆษณาแต่ละประเภทมีจุดเด่นและประสิทธิภาพในการส่งสารเข้าถึงผู้บริโภคที่แตกต่างกัน และเพื่อที่จะทำให้ทุกสื่อที่เลือกใช้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น เอเจนซี่และเจ้าของสินค้าและบริการจึงมีการเลือกใช้สื่อโฆษณาหลาย ๆ สื่อผสมผสานกันตามความเหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมายและงบประมาณ เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการสร้างการรับรู้ในตราห้อยและสรรพคุณสินค้า และขยายฐานผู้บริโภคหรือลูกค้าให้กว้างขวางขึ้น พร้อมทั้งการต่อยอดสร้างความภักดีในสินค้า (Brand Loyalty) ด้วยความถี่อย่างสม่ำเสมอ ด้วยเหตุนี้ การแข่งขันในอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาทุกวันนี้ จึงไม่ได้เป็นเพียงการแข่งขันชิงส่วนแบ่งตลาดในรูปแบบเดิม ๆ ที่แย่งชิงส่วนแบ่งทางการตลาดจากสื่อโฆษณา

ประเภทเดียวกันแต่เป็นการแข่งขันที่ต้องแข่งกับสื่อโฆษณาทุกประเภท บริษัทเจ้าของสื่อโฆษณาที่มีเครือข่ายสื่อโฆษณาหลายรูปแบบและครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมาย จึงจะเป็นบริษัทที่มีความได้เปรียบในการแข่งขันสูง เนื่องจากสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ซื้อสื่อโฆษณาได้ดีกว่า ส่งผลให้สามารถครองส่วนแบ่งตลาดได้มาก นอกจากนี้ ผู้บริโภคยุคปัจจุบันมีพฤติกรรมทำอะไรหลายอย่างไปพร้อม ๆ กันในช่วงเวลาเดียวกัน การใช้สื่อเพียงชนิดเดียว (Stand-Alone) แบบยุคเดิม ๆ จึงไม่ตอบสนองพฤติกรรมของผู้บริโภคที่เปลี่ยนไป ดังนั้น สื่อในปัจจุบันจึงมีการผสมผสานการใช้สื่อทั้งแบบดั้งเดิมและแบบดิจิทัลมากขึ้น กระแสของการสร้างสรรค์สื่อโฆษณาแบบผสมผสานจึงได้รับการตอบรับที่ดีและเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยมีลูกเล่นใหม่ ๆ ผสมสื่อแบบดั้งเดิมไปกับสื่อดิจิทัล เพื่อให้ได้รับประสบการณ์ความแปลกใหม่ที่ทำให้การเข้าถึงเนื้อหาต่าง ๆ มีความสนุกและน่าสนใจ ทั้งนี้ ในขณะที่ยังมีสื่อแบบผสมผสานได้รับความนิยมมากขึ้น สื่อโทรทัศน์ รวมทั้งสื่อหนังสือพิมพ์ได้เพิ่มอัตราค่าโฆษณา จึงเป็นแรงผลักดันอีกปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เจ้าของสินค้าและบริการจำนวนหนึ่งหันมาลงโฆษณาในสื่ออื่น ๆ ที่มีราคาถูกกว่าและวัดผลได้ชัดเจนกว่าแทน

จากการมีสื่อโฆษณาที่หลากหลายในการเข้าถึงกลุ่มผู้บริโภคเพิ่มมากขึ้น ผู้ซื้อสื่อจึงมีทางเลือกมากขึ้นภายใต้งบประมาณเดิมและสามารถเลือกสื่อที่เหมาะสมที่สุดในการเข้าถึงกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของตน สื่อรูปแบบเดิมจึงต้องปรับตัวและพยายามพัฒนาเพื่อที่จะรักษาความสามารถในการแข่งขันในการตอบสนองความต้องการของเอเจนซีและผู้ซื้อสื่อ ยิ่งไปกว่านั้นในปี 2556 ได้มีการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญในอุตสาหกรรมโทรทัศน์ในประเทศไทยจากการที่รัฐบาลได้ประกาศให้มีการปรับเปลี่ยนระบบการออกอากาศโทรทัศน์ในประเทศไทยให้เป็นระบบดิจิทัล ซึ่งทำให้มีคลื่นความถี่สำหรับ “ทีวีดิจิทัล” สำหรับจัดสรรให้กับผู้เสนอรายใหม่ ๆ ได้เพิ่มขึ้น จากเดิมที่มีเพียงการออกอากาศในระบบแอนะล็อกที่มีช่องออกอากาศโทรทัศน์จำกัดและบริหารโดยผู้เสนอเพียงไม่กี่รายมาหลายสิบปี ทั้งนี้ คาดว่าภายใน 3-5 ปี ข้างหน้า หลังจากการปฏิรูปอุตสาหกรรมโทรทัศน์แล้วนั้น จะทำให้การแข่งขันในกลุ่มของสื่อโฆษณาโทรทัศน์สูงขึ้น เนื่องจากผู้ซื้อสื่อมีทางเลือกเพิ่มมากขึ้น โดยปัจจัยความสำเร็จของสื่อโฆษณาโทรทัศน์ขึ้นอยู่กับคุณภาพของเนื้อหารายการที่ใช้ดึงดูดผู้ชมให้เข้ามาชมรายการ ซึ่งจำนวนของผู้ชมรายการเป็นตัวแปรสำคัญที่จะทำให้สามารถขายโฆษณาในช่วงเวลานั้น ๆ ได้ อย่างไรก็ดี ในภาพรวมแล้วสื่อโฆษณาโทรทัศน์น่าจะยังมีส่วนแบ่งการตลาดอยู่ในระดับเดิมเพียงแต่จะมีจำนวนผู้ชมในตลาดเพิ่มขึ้น

จากแนวโน้มของการบริโภคสื่อที่เปลี่ยนไปดังที่กล่าวมา วีจีไอเชื่อมั่นว่าเครือข่ายสื่อโฆษณาของวีจีไอมีความได้เปรียบจากการเป็นเครือข่ายสื่อโฆษณาที่ทันสมัยและแทรกตัวไปกับการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้บริโภคในยุคปัจจุบันที่ส่วนใหญ่ใช้เวลาอยู่นอกบ้าน ไม่ว่าจะเป็นสื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส หรือในอาคารสำนักงาน อีกทั้งผู้ลงโฆษณายังสามารถเลือกกลุ่มเป้าหมายได้ทั้งในเชิงภูมิศาสตร์และประชากรศาสตร์ ซึ่งจากผลสำรวจของวีจีไอพบว่าเหตุผลที่เจ้าของสินค้าและเอเจนซีเลือกใช้สื่อโฆษณาของวีจีไอ เนื่องจากสื่อโฆษณาของวีจีไอสามารถเติมเต็มความต้องการในด้านการส่งเสริมภาพพจน์ที่ทันสมัย ยกกระดับภาพลักษณ์สินค้าและสร้างความโดดเด่นให้ตราสินค้าได้เป็นอย่างดี สื่อมีความถี่ในการออกอากาศเพียงพอที่จะตอกย้ำผู้ชมสื่อและสร้างความภักดีในตัวสินค้า อีกทั้งมีศักยภาพในการเข้าถึงผู้บริโภคกลุ่มเป้าหมายได้ดี ทั้งนี้ จากการที่วีจีไอแสวงหาการเติบโตจากธุรกิจใหม่ ๆ เพื่อขยายเครือข่ายสื่อโฆษณาตามวิสัยทัศน์ของวีจีไอในการเป็นผู้นำในสื่อโฆษณาไลฟ์สไตล์มีเดีย วีจีไอจึงได้มีการพัฒนาและขยายรูปแบบสื่อเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ซื้อสื่อดิจิทัลที่เพิ่มมากขึ้น

โปรดพิจารณาข้อมูลการวิเคราะห์อุตสาหกรรมสื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชน สื่อโฆษณาในห้างสรรพสินค้า และสื่อในอาคารสำนักงาน ได้ในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี 2557/2558 (แบบ 56-1) ของวีจีไอ

2.2.2.3 กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

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

■ ลักษณะลูกค้า

ลูกค้าของวีจีไอสามารถจำแนกได้ 2 ประเภทหลัก คือ ลูกค้าประเภทเอเจนซี่ และลูกค้าที่เป็นเจ้าของสินค้าและบริการ คือ บริษัทเอกชน หรือองค์กรของรัฐบาล และรัฐวิสาหกิจทั่วไป ซึ่งเป็นเจ้าของสินค้าและบริการโดยตรง

ธุรกิจสื่อโฆษณาวีจีไอมีส่วนลูกค้าที่เป็นเอเจนซี่ และลูกค้าที่เป็นเจ้าของสินค้าและบริการอยู่ที่ประมาณร้อยละ 73.0 และร้อยละ 27.0 ตามลำดับ (ข้อมูล ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558) โดยวีจีไอเล็งเห็นว่าการขายผ่านลูกค้าประเภทเอเจนซี่นั้นมีประสิทธิภาพกว่า เนื่องจากเอเจนซี่มีลูกค้าที่เป็นเจ้าของสินค้าและบริการจำนวนมาก จึงมีความคล่องตัวในการสลับปรับเปลี่ยนแผนการใช้งบโฆษณาหรือปรับเปลี่ยนช่วงเวลาใช้สื่อโฆษณาของวีจีไอ ทำให้วีจีไอไม่ได้รับผลกระทบเมื่อเจ้าของสินค้าและบริการบางรายมีการเปลี่ยนแปลงแผนการลงโฆษณา

■ สัดส่วนลูกค้ารายใหญ่ 10 รายแรกต่อรายได้รวม ในช่วงปี 2556 – 2558 สามารถสรุปได้ดังนี้

	งวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม		
	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558
สัดส่วนรายได้ลูกค้า 10 รายแรกต่อรายได้รวม (ร้อยละ)	65.14	72.51	72.06

ทั้งนี้ ตลอดระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา กลุ่มวีจีไอไม่มีสัดส่วนการขายให้แก่ลูกค้ารายใดรายหนึ่งเกินกว่าร้อยละ 30 ของรายได้รวมในปีนั้นๆ

2.2.2.4 กลยุทธ์การแข่งขัน

เป้าหมายของวีจีไอ คือ การคงความเป็นผู้นำในธุรกิจเครือข่ายสื่อโฆษณาที่ครอบคลุมรูปแบบการดำเนินชีวิตสมัยใหม่ในประเทศไทยและภาคพื้นเอเชีย โดยเน้นการเชื่อมต่อผู้บริโภคกับเจ้าของสินค้าและบริการให้ใกล้ชิดกันมากขึ้น ในการที่จะบรรลุเป้าหมายนี้ วีจีไอจึงมุ่งมั่นดำเนินการตามกลยุทธ์ดังต่อไปนี้

■ สร้างความแข็งแกร่งในความเป็นผู้นำสื่อโฆษณา Lifestyle Media ด้วยการขยายเครือข่ายพื้นที่โฆษณาทั้งการลงทุนโดยตรง โดยผ่านพันธมิตรทางธุรกิจ และโดยการควบรวมกิจการเพื่อการเติบโตแบบยั่งยืนในระยะยาว

นอกจากการสรรหาพื้นที่สื่อโฆษณาเพิ่มเติมในพื้นที่ที่วีจีไอครอบครองอยู่แล้ว วีจีไอยังเน้นการขยายธุรกิจโดยการกระจายการลงทุนไปในสื่อโฆษณาอื่นที่มีความเกี่ยวพันกับเครือข่ายพื้นที่สื่อโฆษณาเดิมที่วีจีไอมีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อที่วีจีไอจะได้รับประโยชน์จากความเกี่ยวพันกันของธุรกิจ (Synergy) เป็นการใช้จุดแข็งของสื่อโฆษณาของวีจีไอช่วยขยายผลให้กับเครือข่ายสื่อโฆษณาใหม่โดยใช้วิธีสร้างพันธมิตรทางธุรกิจ (Strategic Alliance) ซึ่งการดำเนินการในปีที่ผ่านมาคือ การลงทุนเป็นสัดส่วนร้อยละ 24.96 ในบริษัท มาสเตอร์ แอด จำกัด (มหาชน) ที่เป็นผู้นำด้านสื่อป้าย

โฆษณากลางแจ้งขนาดใหญ่ของประเทศไทย ที่มีป้ายสื่อโฆษณาบิลบอร์ดขนาดใหญ่ และขนาดกลางทั่วประเทศกว่า 1,000 ป้าย

จากตัวอย่างความสำเร็จที่ผ่านมา วีจีไอยังคงมีเป้าหมายและปณิธานที่จะขยายเครือข่ายสื่อโฆษณาโดยการแสวงหาพันธมิตรทางธุรกิจที่เหมาะสม และคัดสรรกิจการที่มีศักยภาพในการเข้าซื้อหรือเข้าควบรวม ที่จะทำให้อิทธิพลเติบโตอย่างยั่งยืนในระยะยาว

- **บริหารจัดการสื่อโฆษณาที่มีอยู่เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดโดยการนำเสนอผลิตภัณฑ์สื่อโฆษณาทั้งแบบแพ็คเกจเดียว (Package) และแพ็คเกจรวม (Bundle)**

สื่อโฆษณาแบบแพ็คเกจเดียวจะครอบคลุมสื่อโฆษณาในระบบเดียว เช่น แพ็คเกจสื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้า บีทีเอสจะเป็นสื่อโฆษณาในตำแหน่งเดียวกันในสถานีรถไฟฟ้า 20 สถานี หรือแพ็คเกจสื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานจะเป็นสื่อโฆษณาดิจิทัลที่แสดงผลในทุกอาคารภายใต้การบริหารจัดการของวีจีไอ (ปัจจุบันมี 103 อาคาร) จากกลยุทธ์ดังกล่าว ทำให้อิทธิพลสามารถบริหารจัดการเครือข่ายพื้นที่สื่อโฆษณาได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การนำเสนอผลิตภัณฑ์สื่อโฆษณาแบบเป็นแพ็คเกจรวม เป็นการจัดชุดสื่อโฆษณาจากเครือข่ายที่วีจีไอมีทั้งหมดมาผสมผสานกัน เช่น การเสนอแพ็คเกจรวมสื่อโฆษณาในสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สื่อภายใน/นอกสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สื่อภายในลิฟต์โดยสารในอาคารสำนักงานไว้ด้วยกัน โดยผู้ซื้อสื่อโฆษณาสามารถเลือกได้ตามความเหมาะสมของแผนการประชาสัมพันธ์และงบประมาณของตน

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

วีจีไอให้ความสำคัญกับลูกค้า โดยมุ่งเน้นการให้บริการด้วยความเอาใจใส่และรับผิดชอบต่อความต้องการของลูกค้า ซึ่งหมายถึงความคาดหวังต่อคุณภาพการติดตั้งชิ้นงานโฆษณา และความตรงต่อเวลาในการส่งมอบการบริการ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนการตลาดและกิจกรรมส่งเสริมการขายที่ลูกค้ากำหนด

- **ติดตามความเคลื่อนไหวของนวัตกรรมเทคโนโลยีทั้งทางด้านสื่อโฆษณา ด้านการจัดการ และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อสร้างสรรค์สื่อที่มีความน่าสนใจ และเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน**

วีจีไอมุ่งมั่นสรรหาพื้นที่โฆษณาที่เหมาะสมกับไลฟ์สไตล์ที่เปลี่ยนไปของผู้บริโภค เพื่อให้ฐานเครือข่ายของวีจีไอแข็งแกร่งและสามารถรองรับการขยายตัวที่ต่อเนื่องในอนาคต โดยขณะนี้จึงมุ่งแสวงหาการเติบโตจากธุรกิจใหม่ ๆ เช่น สื่อดิจิทัล และสื่อออนไลน์ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ซื้อสื่อในยุคดิจิทัลที่เพิ่มมากขึ้น

2.2.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

2.2.3.1 การจัดหาสถานที่ติดตั้งสื่อโฆษณา

วีจีไอจัดหาพื้นที่ติดตั้งสื่อโฆษณาโดยเข้าเจรจากับเจ้าของพื้นที่ เพื่อให้ได้มาซึ่งสิทธิในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณา ทั้งนี้ วีจีไอมุ่งเน้นการเป็นผู้ได้รับสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณา โดยพื้นที่โฆษณาภายใต้การบริหารจัดการมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

■ พื้นที่ในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส

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

■ พื้นที่ในโมเดิร์นเทรด

วีจีโอเคยได้รับสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในพื้นที่ตามทีระบุในสัญญาให้สิทธิโฆษณาในโมเดิร์นเทรด ทั้งนี้ ในเดือนกุมภาพันธ์ 2558 สัญญาสิทธิในการบริหารจัดการสื่อโฆษณาใน Tesco Lotus ได้สิ้นสุดลง โดย Tesco Lotus ตัดสินใจที่จะไม่ต่อสัญญากับวีจีโอ และให้สิทธิกับบริษัทในเครือของ Tesco Lotus เข้าบริหารจัดการพื้นที่สื่อโฆษณาต่อจากวีจีโอ นอกจากนั้น วีจีโอได้ตัดสินใจยกเลิกสัญญากับ Big C โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 30 เมษายน 2558 เป็นต้นไป ทำให้ตั้งแต่ไตรมาส 1 ปี 2558/59 เป็นต้นไป รายได้ในส่วนงานโมเดิร์นเทรดหากมี จะถูกนำไปรวมกับรายได้จากสายงานธุรกิจสื่อโฆษณาอื่น ๆ

■ พื้นที่ในอาคารสำนักงาน

วีจีโอทำสัญญาติดตั้งและบริหารจอภาพ LCD กับอาคารสำนักงานแต่ละแห่ง ซึ่งสัญญาส่วนใหญ่มีระยะเวลาประมาณ 3 ปี โดยวีจีโอได้รับสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในช่วงระยะเวลาตามสัญญา โดยห้ามบุคคลอื่นทำสื่อโฆษณารูปแบบอื่นใดภายในลิฟต์ พื้นที่รอคอยลิฟต์ หรือห้องโถง (Lobby) ของอาคารในระยะ 20-30 เมตร จากพื้นที่รอคอยลิฟต์ นอกจากนี้ วีจีโอยังเข้าประมูลเพื่อให้ได้รับสิทธิในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณาทั้งในศูนย์การค้า รวมถึงกลุ่มอาคารที่จัดสรรการใช้งานที่หลากหลาย (Commercial Complex) อย่างต่อเนื่องอีกด้วย

■ พื้นที่บนจอ LED ขนาดใหญ่

วีจีโอได้มีการทำสัญญากับเจ้าของจอ LED บริเวณประตูน้ำ พระรามเก้า อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ และแยกถนนพระรามสี่ติดกับถนนสาทร เพื่อเป็นตัวแทนแต่เพียงผู้เดียวในการจัดหาลูกค้าเพื่อใช้สื่อโฆษณาบนจอ LED ดังกล่าว ทั้งนี้ สัญญาส่วนใหญ่มีระยะเวลาประมาณ 3 ปี โดยวีจีโอได้รับผลตอบแทนในรูปแบบของการแบ่งรายได้ (Revenue Sharing) จากเจ้าของจอ LED นอกจากนี้ วีจีโอยังมีการลงทุนติดตั้งจอ LED เอง ในพื้นที่ที่วีจีโอเล็งเห็นว่ามีความเหมาะสม

■ พื้นที่บนรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT

วีจีโอได้รับสิทธิจากบีทีเอสซีในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณาบนรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT โดยอัตราค่าตอบแทนการให้สิทธิเป็นไปตามสัญญาให้สิทธิบริหารจัดการด้านการตลาด ทั้งนี้ พื้นที่โฆษณาบนรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ประกอบด้วย พื้นที่โฆษณาด้านนอกตัวรถ ด้านในตัวรถ บริเวณหลังเบาะรถ บริเวณทางขึ้นลง บริเวณใต้ช่องแอร์ บริเวณประตูเข้าออกผู้โดยสาร กระบอกในตัวรถ และจอ LCD ในรถ

■ พื้นที่ในระบบรถโดยสารสำหรับนิสิตจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วีจีไอเข้าซื้อโฆษณาในโครงการเดินรถโดยสารสำหรับนิสิตจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ซึ่งเส้นทางเดินรถรับส่ง นิสิตดังกล่าวมีทั้งภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและครอบคลุมถึงบางส่วนของบริเวณศูนย์การค้าสยามสแควร์ ซึ่งสื่อ โฆษณาภายใต้สัญญาเช่าโฆษณาดังกล่าว ได้แก่ สื่อโฆษณา ณ ป้ายรถโดยสาร สื่อโฆษณาภายในและภายนอกตัวรถ และ จอ LCD ในรถโดยสาร

2.2.3.2 การผลิตงานโฆษณา

การผลิตงานโฆษณาของสื่อแต่ละประเภทมีลักษณะ ดังนี้

■ สื่อมัลติมีเดีย

การผลิตงานโฆษณาสำหรับสื่อมัลติมีเดีย นั้น โดยส่วนใหญ่เจ้าของสินค้าและบริการจะเป็นผู้ส่งไฟล์ของงาน โฆษณาในรูปแบบดิจิทัลมาให้วีจีไอ อย่างไรก็ตาม วีจีไอสามารถให้บริการออกแบบงานโฆษณาร่วมกับเจ้าของสินค้าและ บริการได้ โดยผลิตงานออกมาในรูปแบบของกราฟฟิก (Graphic) ภาพเคลื่อนไหวได้

■ สื่อวิทยุ ณ จุดขาย

บริษัท 999 มีเดีย จำกัด บริษัทย่อยของวีจีไอเป็นผู้ผลิตรายการวิทยุเพื่อใช้เปิดในโมเดิร์นเทรด โดยมีห้อง บันทึกละเสียง 4 ห้อง และห้องออกอากาศจำนวน 3 ห้อง เพื่อใช้ในการผลิตรายการวิทยุโดยทีมงานบริการที่มี ประสบการณ์มากกว่าสิบปี และเป็นผู้ริเริ่มทำธุรกิจสื่อวิทยุ ณ จุดขายรายแรกในประเทศไทย นอกจากนี้ บริษัท 999 มีเดีย จำกัด ยังรับผลิต Spot โฆษณาวิทยุความยาว 15 - 30 วินาที สำหรับเจ้าของสินค้าที่ไม่มี Spot โฆษณาวิทยุอีก ด้วย อย่างไรก็ตาม เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2558 วีจีไอได้จำหน่ายเงินลงทุนในหุ้นทั้งหมดที่วีจีไอถืออยู่ในบริษัท 999 มีเดีย จำกัด แล้ว

■ สื่อภาพนิ่ง

วีจีไอจะเป็นผู้รับแบบงานโฆษณา (Artwork) จากเจ้าของสินค้า เพื่อนำไปดำเนินการผลิตและติดตั้งให้แล้ว เสร็จ หากเจ้าของสินค้าไม่มีแบบงานโฆษณา วีจีไอสามารถให้บริการออกแบบสื่อโฆษณาร่วมกับเจ้าของสินค้าได้ และ หลังจากตัวแบบโฆษณาเรียบร้อยแล้ว วีจีไอจะจ้างให้บริษัทสิ่งพิมพ์ (Printing Suppliers) ที่เป็นคู่ค้าหลักที่วีจีไอวางใจ ในผลงานดำเนินการผลิตให้ภายใต้ระบบควบคุมคุณภาพของวีจีไอ เพื่อให้ตรงตามแบบที่ลูกค้าต้องการ และตรงตาม มาตรฐานของจุดติดตั้งต่าง ๆ ตัวอย่างเช่น Train Body Wrap Media เป็นสื่อที่มีขนาดใหญ่ที่ห่อหุ้มบนตัวรถไฟฟ้า การผลิตจึงต้องมีการควบคุมคุณภาพของสติกเกอร์ สี และกระบวนการพิมพ์ อีกทั้งการติดตั้งต้องได้มาตรฐาน มีความ สวยงาม คงทน และเมื่อลอกออกต้องไม่ก่อให้เกิดความเสียหายและการหลุดลอกของสีของขบวนรถไฟไฟฟ้า เป็นต้น

2.2.3.3 การจัดหาอุปกรณ์ ซอฟต์แวร์และอุปกรณ์ควบคุมการบริหารสื่อมัลติมีเดีย

■ สื่อมัลติมีเดียในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส

วีจีไอได้จ้างผู้รับเหมาในการออกแบบ จัดหาอุปกรณ์ ติดตั้ง รวมถึงจัดหาซอฟต์แวร์ควบคุมระบบ โดยทำ เป็นสัญญาจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ (Turnkey) ซึ่งระบบดังกล่าวเป็นระบบควบคุมบริหารสื่อโฆษณามัลติมีเดียที่สามารถ

ตรวจสอบและควบคุมสถานะของเครื่องเล่นและการทำงานของจอภาพจากส่วนกลาง (Central Control) ในการปรับเปลี่ยนสัญญาณภาพ ปรับระดับเสียง เปิด-ปิดสัญญาณได้ตลอดเวลา (Real-Time Monitor) โดยการส่งคำสั่งควบคุมผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ตไปยังสื่อมัลติมีเดียในที่ต่าง ๆ

■ สื่อมัลติมีเดียในอาคารสำนักงาน

สำหรับระบบควบคุมบริหารสื่อโฆษณาแมัลติมีเดียในอาคารสำนักงานนั้น ในปีที่ผ่านมา วีจีไอได้ลงทุนซอฟต์แวร์ใหม่จากบริษัท อินนูโอ (ประเทศไทย) จำกัด ด้วยวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการสื่อมัลติมีเดียในอาคารสำนักงาน อันจะทำให้วีจีไอสามารถควบคุมสถานะการทำงานของสื่อโฆษณาผ่านระบบออนไลน์จากสำนักงานใหญ่ อันเป็นการลดต้นทุนของวีจีไอในด้านบุคลากร

2.3 ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

กลุ่มบริษัทได้ดำเนินธุรกิจอสังหาริมทรัพย์นับตั้งแต่เริ่มดำเนินการในปี 2511 โดยได้พัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์หลายประเภท เช่น บ้านเดี่ยว ทาวน์เฮ้าส์ 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

กลุ่มบริษัทดำเนินธุรกิจด้านการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ใน 2 รูปแบบ คือ โครงการอสังหาริมทรัพย์เพื่อขาย และโครงการอสังหาริมทรัพย์เพื่อเช่า

▪ ธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อขาย

ปัจจุบัน กลุ่มบริษัทมีโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อขายที่ดำเนินงานอยู่ 2 โครงการหลัก คือ (1) โครงการคอนโดมิเนียมแบรนด์ Abstracts ซึ่งเป็นโครงการคอนโดมิเนียมบนเส้นทางให้บริการของรถไฟฟ้า และ (2) โครงการธานีดี ซึ่งเป็นโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์หลายรูปแบบ ทั้งบ้านเดี่ยว ทาวน์เฮ้าส์ คอนโดมิเนียมและที่ดินจัดสรร ซึ่งรายละเอียดของโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อขาย มีดังต่อไปนี้

ข้อมูล ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558

โครงการ	สถานที่ตั้งโครงการ	จำนวนหน่วย	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)	ความคืบหน้าของการพัฒนาโครงการ (ร้อยละของมูลค่าตามบัญชี)	ความคืบหน้าของการขาย (ร้อยละของมูลค่าขายทั้งโครงการ)	กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย
โครงการคอนโดมิเนียม						
Abstracts Phahonyothin Park Tower A	ถนนพหลโยธิน / ลาดพร้าว ซอย 1	1,012 หน่วย	3,301.70	100	92.20	ระดับกลาง-บน
Abstracts Sukhumvit 66/1 The Moon และ The Sun	ถนนสุขุมวิท ซอย 66/1	112 หน่วย	381.93	100	100	
นุเวลคอนโดมิเนียม	ธานีดี, บางนา-ตราด กม. 14	905 หน่วย	1,162.56	100	99.99	ระดับกลาง
กิ้งก่าคอนโดมิเนียม	ธานีดี, บางนา-ตราด กม. 14	456 หน่วย	299.59	100	86.04	ระดับล่าง
โครงการบ้านเดี่ยว / ทาวน์เฮ้าส์						
พาร์ 1 บางธานีดี	ธานีดี, บางนา-ตราด กม. 14	90 หลัง	387.37	74.49	12.00	ระดับกลาง

โครงการ	สถานที่ตั้งโครงการ	จำนวนหน่วย	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)	ความคืบหน้าของการพัฒนาโครงการ (ร้อยละของมูลค่าตามบัญชี)	ความคืบหน้าของการขาย (ร้อยละของมูลค่าขายทั้งโครงการ)	กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย
เพรสทีจเฮาส์ II	ธนาชิตี, บางนา-ตราด กม. 14	85 หลัง	797.20	100	45.23	ระดับกลาง-บน
เพรสทีจเฮาส์ III	ธนาชิตี, บางนา-ตราด กม. 14	288 หลัง	959.38	100	63.00	
ทาวเฮาส์ II	ธนาชิตี, บางนา-ตราด กม. 14	20 หลัง	28.60	100	19.36	ระดับกลาง
ที่ดินเปล่า						
ไพร์มแลนด์ โซนบี	ธนาชิตี, บางนา-ตราด กม. 14	9 แปลง	148.06	100	85.06	ระดับกลาง-บน
ไพร์มแลนด์ โซนซี	ธนาชิตี, บางนา-ตราด กม. 14	50 แปลง	593.59	100	80.71	
ไพร์มแลนด์ โซนดี	ธนาชิตี, บางนา-ตราด กม. 14	64 แปลง	584.68	100	64.84	
แคลิฟอร์เนีย	ธนาชิตี, บางนา-ตราด กม. 14	63 แปลง	197.62	100	39.63	

■ ธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อเช่า

กลุ่มบริษัทมีธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อเช่าหลายโครงการ ซึ่งประกอบด้วย (1) อาคารพักอาศัยภายใต้ชื่อ เดอะรอยัล เฟส 2 และเดอะแกรนด์ ซึ่งเป็นโครงการอาคารพักอาศัยที่ขายสิทธิการเช่าระยะยาวและให้บริการเช่าระยะสั้น และ (2) อาคารสำนักงานภายใต้ชื่อ อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ทั้งนี้ โครงการลักษณะนี้ก่อให้เกิดรายรับให้แก่กลุ่มบริษัทอย่างต่อเนื่อง (Recurring Income) ซึ่งรายละเอียดของโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อเช่า มีดังต่อไปนี้

ข้อมูล ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558

โครงการ	ที่ตั้งโครงการ	พื้นที่เช่า (ตารางเมตร)	อัตราการใช้เฉลี่ย (ร้อยละ)
อาคารพักอาศัย			
เดอะรอยัล เฟส 1	ถนนราชดำริ	-	ขายสิทธิการใช้เช่าทั้งหมดแล้ว
เดอะรอยัล เฟส 2		4,514.85	97.20
เดอะแกรนด์		1,591.00	92.30
อาคารสำนักงาน			
อาคารทีเอสที ทาวเวอร์	ถนนวิภาวดี-รังสิต	15,704.50	98.20

หมายเหตุ : อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ เป็นส่วนหนึ่งของทรัพย์สินที่เป็นหลักประกันตามแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ ซึ่งศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งให้ประมูลขายทรัพย์สินดังกล่าว โดยรายได้จากการประมูลจะจัดสรรให้เจ้าหนี้ตามสัดส่วนหนี้ โดยขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการเพื่อโอนทรัพย์สินให้แก่ผู้ชนะการประมูล นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้บันทึกตัดบัญชีมูลค่าของสินทรัพย์ และยอดคงเหลือของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการออกจากบัญชี และบันทึกผลต่างเป็นกำไรจากการวางทรัพย์สินเพื่อเป็นหลักประกันในการชำระหนี้ในปี 2553/54

2.3.1.2 ธุรกิจบริการอสังหาริมทรัพย์

กลุ่มบริษัทดำเนินธุรกิจด้านการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ใน 2 รูปแบบ คือ ธุรกิจโรงแรม และธุรกิจสนามกอล์ฟและสปอร์ตคลับ

▪ ธุรกิจโรงแรม

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

ข้อมูล ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558

โครงการ	ที่ตั้งโครงการ	จำนวนห้องพัก (หน่วย)	ราคาห้องพักเฉลี่ย (บาท)	อัตราการเข้าพักเฉลี่ย (ร้อยละ)
โรงแรม ยู เชียงใหม่	ถนนราชดำเนิน จังหวัดเชียงใหม่	41	3,242.65	81.59
โรงแรม ยู อินจันท์ กาญจนบุรี	ถนนแม่น้ำแคว จังหวัดกาญจนบุรี	26	2,099.18	73.58
โครงการ ยู สาทร ⁽¹⁾	ถนนสาทร กรุงเทพฯ	86	2,358.37	49.02
โรงแรม อีสติน แกรนด์ สาทร กรุงเทพฯ ⁽²⁾	ถนนสาทร กรุงเทพฯ	390	2,563.48	79.03

หมายเหตุ :

- (1) โครงการ ยู สาทร เป็นโครงการโรงแรมและเซอร์วิสอพาร์ทเมนท์ที่มีห้องพักรวม 86 ห้อง ตั้งอยู่บนถนนสาทร ซึ่งกลุ่มบริษัทได้เช่าที่ดินและอาคารสิ่งปลูกสร้างที่สร้างบนที่ดินดังกล่าวเป็นเวลา 30 ปีจากกรมธนารักษ์ ทั้งนี้ โครงการ ยู สาทร ก่อสร้างแล้วเสร็จและเริ่มเปิดให้บริการแล้วตั้งแต่เดือนธันวาคม 2557
- (2) บริษัทฯ ได้ขายหุ้นทั้งหมดในบริษัท บีทีเอส แอสเสทส์ จำกัด ซึ่งเป็นเจ้าของโรงแรม อีสติน แกรนด์ สาทร กรุงเทพฯ ให้แก่บริษัท ยู ซิตี้ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2558

▪ ธุรกิจสนามกอล์ฟและสปอร์ตคลับ

กลุ่มบริษัทดำเนินธุรกิจสนามกอล์ฟและสปอร์ตคลับในโครงการธานีตี้ บนถนนบางนา-ตราด ขาออก กม.14 ผ่านบริษัทย่อย ชื่อบริษัท ธานีตี้ กอล์ฟ แอนด์ สปอร์ต คลับ จำกัด ซึ่งให้บริการสโมสรและสนามกอล์ฟมาตรฐาน 18 หลุม ซึ่งเป็นสนามกอล์ฟเพียงแห่งเดียวในประเทศไทยที่ออกแบบโดย Greg Norman โดยได้ว่าจ้างผู้บริหารสนามกอล์ฟซึ่งเป็นบุคคลภายนอกที่มีความชำนาญพิเศษชื่อ บริษัท แอ็บโซลูท กอล์ฟ เซอร์วิส จำกัด เป็นผู้จัดการ

กลุ่มบริษัทได้ปรับปรุงสภาพสนาม พื้นที่ส่วนกอล์ฟคลับ รวมทั้งดำเนินการตกแต่งภายในใหม่ และเปิดบริการเต็มรูปแบบตั้งแต่เดือนตุลาคม 2553 ปัจจุบันสนามกอล์ฟธานีตี้ได้รับการตอบรับเป็นอย่างดี ทั้งจากสมาชิกและบุคคลทั่วไป นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทได้ปรับปรุงและดำเนินการตกแต่งภายในธานีตี้สปอร์ตคลับ และสร้าง Racquet Center ใหม่ขึ้น ซึ่งภายในประกอบด้วยสนามฟุตซอล สนามแบดมินตันในร่ม จำนวน 5 คอร์ท สนามเทนนิส 2 คอร์ท พื้นที่สนามสำหรับเด็กที่มีชื่อว่า We Play ห้องจัดเลี้ยง ห้องเอนกประสงค์ ลานสควอช 3 คอร์ท ซึ่งเปิดให้บริการเต็มรูปแบบตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2558 เป็นต้นมา ทั้งนี้ ในปี 2557/58 บริษัท ธานีตี้ กอล์ฟ แอนด์ สปอร์ต คลับ จำกัด มีรายได้จากการดำเนินงาน 206.87 ล้านบาท

นโยบายการประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

กลุ่มบริษัทดำเนินธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์อย่างต่อเนื่อง โดยมุ่งพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ในหลายรูปแบบ ทั้งจากที่ดินที่กลุ่มบริษัทถือกรรมสิทธิ์อยู่แล้วซึ่งไม่ติดภาระจำนอง และดำเนินการบริหารงานเองผ่านบริษัทย่อยต่าง ๆ ที่จัดตั้งขึ้น และเพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันในตลาด อีกทั้งยังเพิ่มความคล่องตัวในการบริหารให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด กลุ่มบริษัทมีนโยบายในการปรับโครงสร้างการดำเนินธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ดังนี้

▪ ธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อขาย

ด้วยความแข็งแกร่งด้านเงินทุนและมีความพร้อมด้านที่ดิน กลุ่มบริษัทได้เปิดโอกาสให้กับพันธมิตรทางธุรกิจที่มีความเชี่ยวชาญด้านการพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์มาร่วมพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ตลอดเส้นทางรถไฟฟ้าทั้งในปัจจุบันและอนาคต ผ่านรูปแบบการลงทุนในลักษณะบริษัทร่วมทุน โดยเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2557 บริษัทฯ และบริษัท แอสสิริ จำกัด (มหาชน) ซึ่งถือเป็นผู้นำด้านการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ครบวงจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งคอนโดมิเนียมติดแนวรถไฟฟ้า ได้ตกลงลงนามในสัญญาข้อตกลงกรอบความร่วมมือทางธุรกิจ (Strategic Alliance Framework Agreement) เพื่อตกลงร่วมลงทุนแบบ Exclusive ในการพัฒนาโครงการที่พักอาศัยเพื่อขาย ซึ่งตั้งอยู่ภายในรัศมี 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้า (ทั้งสถานที่ที่มีอยู่แล้วในปัจจุบันและสถานที่ตามเส้นทางต่าง ๆ ในอนาคต)

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558 บริษัทฯ และบริษัท แอสสิริ จำกัด (มหาชน) ได้ร่วมกันจัดตั้งบริษัทร่วมทุนซึ่งมีสัดส่วนการถือหุ้น 50 : 50 ภายใต้สัญญาข้อตกลงกรอบความร่วมมือทางธุรกิจ (Strategic Alliance Framework Agreement) แล้วจำนวน 2 ได้แก่ บริษัท บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง วัน จำกัด และบริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ทุ จำกัด ซึ่งบริษัททั้งสองมีทุนจดทะเบียนจำนวน 100 ล้านบาท โดยโครงการร่วมทุนแรกภายใต้บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง วัน จำกัด เป็นโครงการคอนโดมิเนียมตั้งอยู่บนที่ดินเนื้อที่ประมาณ 5 ไร่ ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสหมอชิต และพื้นที่บางส่วนของโครงการนี้ อาจจะพัฒนาเป็นโครงการเชิงพาณิชย์ด้วย ซึ่งคาดว่าโครงการนี้จะมีรายได้จากการขายประมาณ 5,700 ล้านบาท โดยได้เปิดตัวโครงการนี้แล้วในเดือนพฤษภาคม 2558

▪ ธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อทำประโยชน์ในระยะยาว

กลุ่มบริษัทมีแผนที่จะขยายธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อเช่า หรือเชิงพาณิชย์ เพิ่มเติมจากโครงการที่มีอยู่ของกลุ่มบริษัท โดยผ่านการลงทุนในหุ้นของบริษัท ยู ซิตี้ จำกัด (มหาชน) (เดิมชื่อ บริษัท แนเชอร์ล พาร์ค จำกัด (มหาชน)) ซึ่งเป็นบริษัทที่มีความเชี่ยวชาญในด้านการประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เชิงพาณิชย์ โดย ณ วันที่ 30 เมษายน 2558 บริษัทฯ ถือหุ้นของบริษัท ยู ซิตี้ จำกัด (มหาชน) ร้อยละ 35.64

▪ การถือครองที่ดินเปล่าเพื่อรอการพัฒนา (Land Bank)

กลุ่มบริษัทเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินเปล่า เพื่อนำไปพัฒนาเป็นโครงการอสังหาริมทรัพย์ต่าง ๆ ปัจจุบัน กลุ่มบริษัทมีที่ดินเปล่าเพื่อรอการพัฒนาอยู่หลายทำเล นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทยังมีแผนที่จะซื้อที่ดินเปล่าในทำเลที่เล็งเห็นว่ามีความศักยภาพในอนาคตเพิ่มเติม เพื่อรองรับการพัฒนาในอนาคต

2.3.2 การตลาดและการแข่งขัน

2.3.2.1 การทำการตลาดของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

■ นโยบายด้านการตลาดและการขาย

ในปี 2557 ด้านการตลาดสำหรับธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อขายในโครงการที่กลุ่มบริษัทดำเนินการอยู่ กลุ่มบริษัทมุ่งเน้นกลยุทธ์การตลาดทางตรง (Direct Marketing) และกลยุทธ์การตลาดเฉพาะส่วน (Market Focus) ไปยังกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย ทั้งในเชิงพฤติกรรม และในเชิงภูมิศาสตร์ และเนื่องจากโครงการที่กลุ่มบริษัทดำเนินการอยู่มีจำนวนยูนิตสำหรับขายเหลือเป็นจำนวนน้อย กลุ่มบริษัทจึงไม่ได้เน้นการทำตลาดเชิงรุกมากนัก อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทยังใช้ประโยชน์จากฐานข้อมูลลูกค้าหรือผู้มาเยี่ยมชมโครงการที่มีอยู่ เพื่อเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายได้โดยตรง สำหรับสื่อที่ใช้สูงสุดได้แก่ ป้ายโฆษณาบริเวณใกล้เคียงที่ตั้งโครงการ เนื่องจากกลุ่มลูกค้าส่วนใหญ่จะเป็นบุคคลที่รู้จัก และคุ้นเคยกับพื้นที่ที่ตั้งของโครงการ ดังนั้น สื่อดังกล่าวจึงเข้าถึงลูกค้ากลุ่มเป้าหมายได้มากกว่า

นอกจากนี้ ด้านการตลาดและการขายสำหรับธุรกิจโรงแรม กลุ่มบริษัทดำเนินงานบริหารธุรกิจโรงแรมผ่านบริษัท แอ็บโซลูท โฮเต็ล เซอร์วิส จำกัด และแอ็บโซลูท โฮเต็ล เซอร์วิส ฮองกง ลิมิเต็ด ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างกลุ่มบริษัทกับพันธมิตรที่มีประสบการณ์ในธุรกิจโรงแรม โดยมีกลยุทธ์ที่ให้ความสำคัญต่อความพึงพอใจของลูกค้า มุ่งเน้นที่จะรักษาลูกค้าเดิมและกลุ่มลูกค้าใหม่ และการดำรงไว้ซึ่งเอกลักษณ์ของโรงแรมผสมผสานกับการบริการที่เป็นเลิศภายใต้มาตรฐานสากล เพื่อส่งเสริมการทำธุรกิจในระยะยาวและสร้างความเข้มแข็งให้กับกลุ่มโรงแรมภายใต้แบรนด์ “U Hotels & Resorts” และ “Eastin” นอกจากนี้ ยังมุ่งเน้นการทำกิจกรรมต่างๆ บนเครือข่ายสังคมออนไลน์อย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างการรับรู้ให้แก่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ รวมถึงการทำกิจกรรมทางการตลาดร่วมกับพันธมิตรต่าง ๆ เช่น บัตรเครดิต นิตยสาร ธนาคาร และอื่น ๆ โดยให้ส่วนลดพิเศษกับสมาชิกในหน่วยงานและองค์กรนั้น ๆ

■ กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

สำหรับกลุ่มลูกค้าเป้าหมายสำหรับธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อขาย กลุ่มบริษัทจะเน้นกลุ่มลูกค้าระดับกลางถึงสูงที่ตัดสินใจบนพื้นฐานของความคุ้มค่าและความแตกต่างเมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่ง ไม่ว่าจะเป็นลักษณะและรูปแบบของโครงการ ราคา หรือสิ่งอำนวยความสะดวก เป็นต้น

สำหรับกลุ่มลูกค้าเป้าหมายหลักสำหรับธุรกิจโรงแรม กลุ่มบริษัทจะมุ่งเน้นกลุ่มลูกค้าบริษัท กลุ่มลูกค้างานจัดเลี้ยง กลุ่มลูกค้านักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ และกลุ่มไมซ์ (MICE) ที่ต้องการความคุ้มค่า และมีคุณภาพบนความเรียบง่าย 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)

2.3.2.2 สภาพการแข่งขันของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

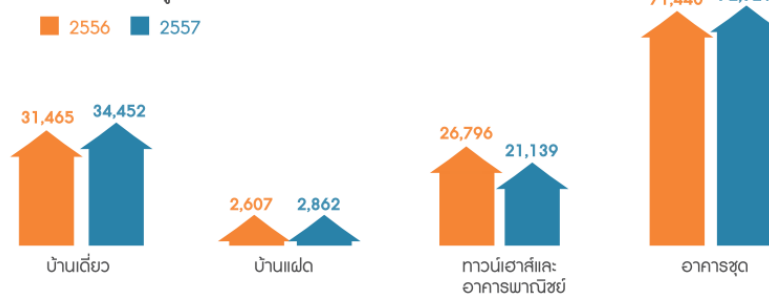
- สภาพการแข่งขันของธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในปีที่ผ่านมา

ภาพรวมธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อขาย

จากข้อมูลของศูนย์ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์ พบว่าจำนวนที่อยู่อาศัยที่เปิดตัวใหม่ (New supply) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่เข้าสู่ตลาดตลอดปี 2557 มีจำนวนทั้งสิ้น 116,752 หน่วย ลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 10 โดยจำนวนอาคารชุดมีอัตราลดลงร้อยละ 14 จาก 85,209 หน่วย เหลือ 73,122 หน่วย ที่อยู่อาศัยแนวราบ ลดลงร้อยละ 3 จาก 45,028 หน่วย เหลือ 43,630 หน่วย

สำหรับจำนวนที่อยู่อาศัยสร้างเสร็จจดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี 2557 มีจำนวนทั้งสิ้น 131,374 หน่วย ลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 1 โดยจำนวนอาคารชุดสร้างเสร็จจดทะเบียนมีอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 2 จาก 71,440 หน่วย เป็น 72,921 หน่วย บ้านเดี่ยวเพิ่มขึ้นร้อยละ 9 จาก 31,465 หน่วย เป็น 34,452 หน่วย ในขณะที่ทาวน์เฮาส์และอาคารพาณิชย์ลดลงร้อยละ 16 จาก 26,796 หน่วย เหลือ 21,139 หน่วย

แผนภูมิที่ 1 เปรียบเทียบที่อยู่อาศัยสร้างเสร็จจดทะเบียน ของปี 2556 และปี 2557



ที่มา : ศูนย์ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์

สำหรับจำนวนการโอนกรรมสิทธิ์ที่อยู่อาศัยในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พบว่าการโอนกรรมสิทธิ์ในปี 2557 มีจำนวน 170,135 หน่วย ลดลงร้อยละ 7 เมื่อเทียบกับปี 2556

ปี	แนวราบ	แนวสูง	รวม
2556	107,050	74,942	181,992
2557	103,447	66,688	170,135
เปรียบเทียบสัดส่วน	ลดลง 4%	ลดลง 11%	ลดลง 7%

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์

ในขณะเดียวกันจากการสำรวจของบริษัท เอเจนซี ฟอร์ รีเอสเอส แอฟแฟร์ส จำกัด (AREA) พบว่าระดับราคาที่มีการเปิดขายมากที่สุดอยู่ที่ระดับราคา 1 - 2 ล้านบาท ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ 37 และระดับราคา 2 - 3 ล้านบาท มีสัดส่วนร้อยละ 28 ซึ่งถือว่าสอดคล้องกับระดับราคาซึ่งมีความต้องการซื้อ และขณะเดียวกัน หากพิจารณาระดับราคาซึ่งมีการโอนกรรมสิทธิ์ที่อยู่อาศัยในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี 2557 พบว่าทาวน์เฮาส์มีราคาเฉลี่ย 1.8 ล้านบาทต่อหน่วย อาคารชุดมีราคาเฉลี่ย 2.2 ล้านบาทต่อหน่วย ส่วนบ้านเดี่ยวมีราคาเฉลี่ยอยู่ที่ 4.1 ล้านบาทต่อหน่วย

ตารางที่ 2 ระดับราคาก่อนที่ออกสู่ตลาด แยกตามระดับราคา
มกราคม – พฤศจิกายน ปี 2557

ระดับราคาก่อน (ทุกประเภท)	รวม	%
ต่ำกว่า ห้าแสน	-	-
ห้าแสน - 1 ล้านบาท	5,719	6
เกินกว่า 1 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 2 ล้านบาท	30,374	31
เกินกว่า 2 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 3 ล้านบาท	27,246	28
เกินกว่า 3 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 5 ล้านบาท	20,319	21
เกินกว่า 5 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 10 ล้านบาท	10,875	11
เกินกว่า 10 แต่ไม่เกิน 20 ล้านบาท	1,403	1
เกินกว่า 20 ล้านขึ้นไป	517	1
รวม	96,453	100

ที่มา : เอเจนซี ฟอรั่ เรียลเอสเตท แอฟแฟร์ส (AREA)

โดยภาพรวม ภาคธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปี 2557 ที่ผ่านมามีภาวะที่ดีกว่าที่หลายฝ่ายคาดไว้ แม้ความผันผวนทางการเมืองที่เกิดขึ้นในช่วงครึ่งแรกของปีจะมีผลกระทบต่อตลาดอสังหาริมทรัพย์ทุกประเภท แต่พบว่าส่วนใหญ่สามารถฟื้นตัวกลับมาดีขึ้นได้ในช่วงครึ่งปีหลัง

สภาพการแข่งขันของกลุ่มบริษัท – ธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อขาย

ในปี 2557 กลุ่มบริษัทไม่ได้มีการเปิดตัวโครงการอสังหาริมทรัพย์ใหม่เข้าสู่ตลาด โดยมีโครงการที่ยังดำเนินการอยู่เพียง 2 โครงการ คือ โครงการ Abstracts Phahonyothin Park Tower A ซึ่งเป็นโครงการคอนโดมิเนียมสูง 34 ชั้น ตั้งอยู่บนถนนพหลโยธิน เยื้องศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซ่า ลาดพร้าว ใกล้โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ส่วนต่อขยายสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และโครงการ พาร์ วัน บายธนาซิตี้ ซึ่งเป็นโครงการบ้านเดี่ยวตั้งอยู่ภายในโครงการธนาซิตี้ บนถนนบางนา-ตราด กม.14 และเชื่อมต่อถนนกิ่งแก้ว ซอย 14/1 ซึ่งทั้งสองโครงการมียอดขายเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากปีที่ผ่านมา แม้จะเป็นจำนวนไม่มากนัก เนื่องจากจำนวนยูนิตที่เหลือขายมีจำนวนน้อย และระดับราคาค่อนข้างสูง ประกอบกับด้วยภาวะทางเมืองและเศรษฐกิจที่ชะลอตัว แต่เมื่อเทียบกับโครงการอื่น ๆ ที่มีระดับราคาขายและในทำเลใกล้เคียงกัน จะเห็นว่าโครงการอสังหาริมทรัพย์เพื่อขายของกลุ่มบริษัทมีศักยภาพในการแข่งขันในตลาดได้

ภาพรวมธุรกิจบริการอสังหาริมทรัพย์ – ธุรกิจโรงแรม

จากตัวเลขสถิติจากกรมการท่องเที่ยว แสดงให้เห็นว่าชาวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทย ในปี 2557 ที่ผ่านมามีจำนวนรวมทั้งสิ้น 15.5 ล้านคน ลดลงร้อยละ 11.3 จากปี 2556 ที่มีจำนวน 17.5 ล้านคน โดยมีปัจจัยหลักจากสถานการณ์ความวุ่นวายทางการเมืองที่เกิดขึ้นในช่วงครึ่งแรกของปี ซึ่งส่งผลให้อัตราการเข้าใช้บริการห้องพักโรงแรมลดลงจากอัตราเฉลี่ยร้อยละ 74.3 ในปี 2556 เหลือร้อยละ 57.8 ในปี 2557

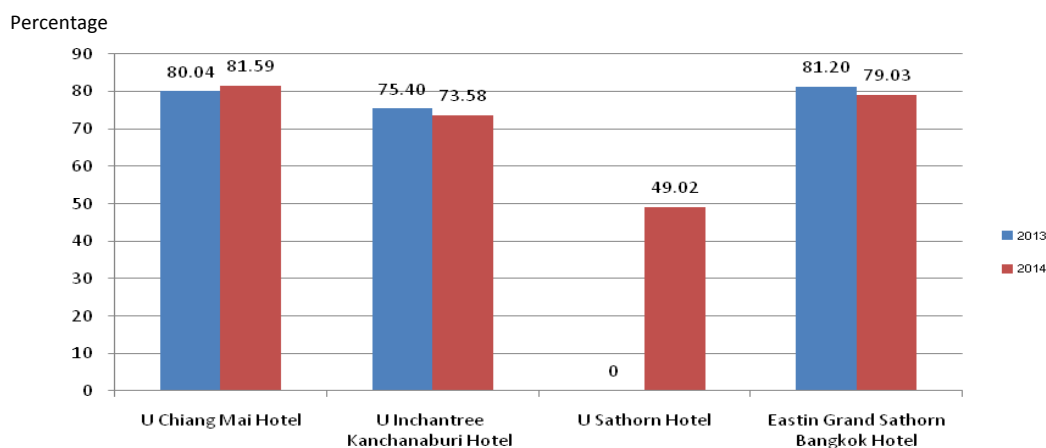
อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ และอัตราการเข้าใช้บริการห้องพักโรงแรมในปีที่ผ่านมาจะลดลงอย่างที่มีนัยสำคัญ แต่ก็ยังเป็นจำนวนและอัตราที่ไม่มากเท่ากับที่มีการคาดการณ์ไว้

ในขณะที่ในปี 2557 ที่ผ่านมามีโรงแรมสร้างเสร็จใหม่เพิ่มขึ้นในกรุงเทพฯ โดยมีจำนวนห้องพักเพิ่มขึ้นทั้งสิ้น 1,100 ห้อง ซึ่งนับเป็นการขยายตัวในระดับต่ำ เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ย 5 ปี สำหรับจำนวนโรงแรมที่สร้างเสร็จเพิ่มระหว่างปี 2553 ถึง 2557 ซึ่งมีจำนวนห้องพักเฉลี่ย 2,700 ห้องต่อปี ส่วนในปี 2559 ถึง 2561 คาดว่าจะมีโรงแรมสร้างเสร็จอันส่งผลให้มีจำนวนห้องพักเพิ่มรวมอีกทั้งสิ้นประมาณ 3,700 ห้อง

สภาพการแข่งขันของกลุ่มบริษัท – ธุรกิจโรงแรม

กลุ่มบริษัทมีโรงแรมที่เปิดให้บริการอยู่ 4 แห่ง ประกอบด้วย โรงแรม อีสติน แกรนด์ สาทร กรุงเทพฯ (หมายเหตุ : บริษัทฯ ได้ขายหุ้นทั้งหมดในบริษัท บีทีเอส แอสเสทส์ จำกัด ซึ่งเป็นเจ้าของโรงแรม อีสติน แกรนด์ สาทร กรุงเทพฯ ให้แก่บริษัท ยู ซิตี้ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2558) โรงแรม ยู เชียงใหม่ โรงแรม ยู อินจันบุรี และโครงการ ยู สาทร (ซึ่งเปิดให้บริการในเดือนธันวาคม 2557) เมื่อพิจารณาจากอัตราการเข้าพักเฉลี่ยของโรงแรมแต่ละแห่งพบว่า โรงแรม อีสติน แกรนด์ สาทร กรุงเทพฯ และโรงแรม ยู อินจันบุรี กาญจนบุรี มีอัตราการเข้าพักลดลงเล็กน้อยจากปี 2556 มีเพียงโรงแรม ยู เชียงใหม่ ที่มีอัตราการเข้าพักเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา ในขณะที่โรงแรม ยู สาทร มีอัตราการเข้าพักเกือบร้อยละ 50 จากการเปิดให้บริการเพียง 6 เดือน ทั้งนี้ เนื่องจากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ลดลง ด้วยภาวะทางการเมืองและเศรษฐกิจที่ชะลอตัว ประกอบกับจำนวนโรงแรมที่เพิ่มขึ้นในปี 2557 อย่างไรก็ตาม อัตราการเข้าพักดังกล่าวยังเป็นอัตราที่สูงกว่าอัตราการเข้าพักเฉลี่ยของโรงแรมทั่วประเทศซึ่งมีอัตราที่ร้อยละ 57.8

อัตราการเข้าพักเฉลี่ยเปรียบเทียบระหว่างปี 2556 และ 2557



■ แนวโน้มภาวะอุตสาหกรรมและสภาพการแข่งขันของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ในอนาคต

ธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อการขาย

จากข้อมูลของบริษัทที่ปรึกษาและบริการด้านอสังหาริมทรัพย์ JLL (โจนส์ แลง ลาซาลล์) ที่ได้ประเมินภาพรวมธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อการขายปี 2558 สามารถสรุปได้ว่า แม้แนวโน้มเศรษฐกิจของประเทศโดยรวมอาจยังไม่สดใสนัก แต่เชื่อว่าภาคธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ของกรุงเทพฯ จะมีภาวะที่ดีกว่าปีที่ผ่านมา เนื่องจากมีหลายปัจจัยที่จะช่วยส่งเสริมให้ตลาดอสังหาริมทรัพย์ของกรุงเทพฯ ในปี 2558 มีแนวโน้มที่ดีกว่าปี 2557 เช่น สถานการณ์ทางการเมืองที่มีเสถียรภาพมากขึ้น และการลงทุนจากภาครัฐในโครงการสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานต่าง ๆ ซึ่งคาดว่าจะเริ่มเห็นผลในปี 2558 อันจะส่งผลดีต่อการขยายความต้องการในภาคธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ รวมถึงอัตราดอกเบี้ยในปี

2558 ที่คาดว่าจะยังอยู่ในระดับที่ต่ำ และราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ปรับตัวลดลง ซึ่งปัจจัยเหล่านี้จะช่วยส่งเสริมให้บรรยากาศในธุรกิจและความเชื่อมั่นผู้บริโภคปรับตัวดีขึ้น

ธุรกิจบริการอสังหาริมทรัพย์ – ธุรกิจโรงแรม

จากข้อมูลของศูนย์วิจัยกสิกรไทยที่ได้ประเมินภาพรวมธุรกิจการท่องเที่ยวและโรงแรมในปี 2558 สรุปได้ว่าการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ชะลอตัวของรัสเซีย และยุโรป ซึ่งเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวหลักของประเทศไทย ส่งผลให้ธุรกิจโรงแรมที่มีสถานประกอบการกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่ที่มีนักท่องเที่ยวรัสเซีย และยุโรปจำนวนมาก ได้แก่ พัทยา สุราษฎร์ธานี (เกาะสมุย เกาะพะงัน และเกาะเต่า) และภูเก็ต อาจได้รับผลกระทบจากแนวโน้มการลดลงของนักท่องเที่ยวกลุ่มดังกล่าว อีกทั้งการเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบการธุรกิจโรงแรมจำนวนมาก รวมถึงทางเลือกในการใช้บริการที่พักที่หลากหลายขึ้น นำมาซึ่งการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการธุรกิจโรงแรมที่รุนแรงมากขึ้น และอาจนำมาสู่ภาวะการแข่งขันทางด้านราคา โดยเฉพาะอย่างยิ่งโรงแรมระดับสามดาว ซึ่งมีความเสี่ยงในการเกิดภาวะการแข่งขันทางด้านราคาในระดับสูงกว่าโรงแรมในระดับสี่ดาวขึ้นไป อย่างไรก็ตาม การเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 จะส่งผลให้มีนักท่องเที่ยวและผู้เดินทางสัญชาติอาเซียนเดินทางท่องเที่ยวประเทศไทยเพิ่มสูงขึ้น รวมถึงยังเอื้ออำนวยให้การลงทุนธุรกิจโรงแรมโดยผู้ลงทุนจากประเทศสมาชิกอาเซียนเป็นไปได้สะดวกขึ้น ในขณะที่ประเทศไทยยังคงเป็นเป้าหมายในการลงทุนธุรกิจโรงแรมที่สำคัญของภูมิภาค

2.3.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

2.3.3.1 ลักษณะการจัดให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์หรือบริการ

การพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่กลุ่มบริษัทดำเนินการอยู่ จะเริ่มดำเนินการโดยจัดให้ฝ่ายพัฒนาโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงการ โดยทำงานร่วมกันกับฝ่ายอื่นๆ ได้แก่ ฝ่ายการเงิน ฝ่ายกฎหมาย ฝ่ายออกแบบ และฝ่ายการตลาด โดยพิจารณาจากรูปแบบของโครงการที่จะพัฒนา ทำเลที่ตั้ง ความต้องการของกลุ่มเป้าหมายและผลตอบแทนจากการพัฒนาโครงการ รวมทั้งจ้างบริษัทที่ปรึกษาที่มีความเชี่ยวชาญเพื่อให้ความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเมื่อได้ข้อสรุปแล้ว กลุ่มบริษัทจะพิจารณาเลือกพัฒนาโครงการโดยอาจเลือกซื้อที่ดินที่มีศักยภาพหรือเลือกพัฒนาที่ดินซึ่งเป็นกรรมสิทธิ์ของกลุ่มบริษัท หลังจากนั้น กลุ่มบริษัทจะดำเนินการผ่านกลไกการร่วมทุน หรือบริษัทย่อย เพื่อดำเนินโครงการให้ลุล่วงต่อไป

2.3.3.2 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

สำหรับธุรกิจอสังหาริมทรัพย์นั้น ระบบการจัดสร้างสาธารณูปโภคของโครงการต่าง ๆ อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เช่น ระบบระบายน้ำของโครงการอสังหาริมทรัพย์อาจทำให้เกิดมลภาวะทางน้ำต่อแหล่งน้ำสาธารณะได้ หากระบบบำบัดน้ำของโครงการไม่ดีพอ อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทได้จัดให้มีระบบการกำจัดน้ำเสียในโครงการที่มีคุณภาพและดำเนินการตรวจสอบมาตรฐานและคุณภาพของน้ำที่ได้รับการบำบัดก่อนที่จะระบายลงทางน้ำสาธารณะ เพื่อมิให้มีผลกระทบต่อแหล่งน้ำสาธารณะ

2.3.4 บ้านเดี่ยว/ห้องชุด ที่อยู่ระหว่างการส่งมอบกรรมสิทธิ์

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558 กลุ่มบริษัทมีโครงการที่อยู่ระหว่างการขาย ซึ่งได้มีการลงนามในสัญญาจะซื้อขายกับลูกค้าแล้วและอยู่ระหว่างการส่งมอบกรรมสิทธิ์จำนวน 2 โครงการ ได้แก่ โครงการ Abstracts Phahonyothin Park Tower A และโครงการพาร์ วัน บายธนาซีดี โดยมีรายละเอียดของห้องชุด/บ้านเดี่ยว ที่อยู่ระหว่างการส่งมอบกรรมสิทธิ์ให้แก่ลูกค้าดังนี้

โครงการ	บริษัทเจ้าของโครงการ	ที่ตั้ง	หน่วยที่รอการส่งมอบ	
			จำนวน (หน่วย/หลัง)	มูลค่าขาย (ล้านบาท)
Abstracts Phahonyothin Park Tower A	บริษัท นูโว โกลด์ เอเจนซี จำกัด	ถนนพหลโยธิน / ลาดพร้าว ซอย 1	10	37.92
พาร์ วัน บายธนาซีดี	บริษัทฯ	ธนาซีดี, บางนา-ตราด กม.14	13	48.12

2.4 ธุรกิจบริการ

2.4.1 ธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ (e-money)

2.4.1.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

บีเอสเอสถือหุ้นโดยบีทีเอสซีในสัดส่วนร้อยละ 90 และธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในสัดส่วนร้อยละ 10 โดยดำเนินการภายใต้ใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจเป็นผู้ให้บริการการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์และหนังสืออนุญาตให้ประกอบธุรกิจบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ (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 สู่อะไรเงินสด 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 และชำระค่าสินค้าและบริการแก่ผู้ให้บริการที่เข้าร่วมรับชำระค่าบริการด้วย “บัตรเรบบิท” โดยมี 4 ประเภทหลัก คือ

บัตรเรบบิทมาตรฐาน (Standard Rabbit) แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ (1) บุคคลทั่วไป (2) นักเรียน-นักศึกษา และ (3) ผู้สูงอายุ ซึ่งบัตรเรบบิทมาตรฐานนี้ ผู้ถือบัตรสามารถออกบัตรได้ที่ห้องจำหน่ายตั๋วโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสทุกสถานี 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 เรบบิทพิเศษ รุ่นโดราเอมอน ลิมิเตด อีดิชั่น ที่บีเอสเอสทำขึ้นมาเพื่อจำหน่ายในโอกาสพิเศษ เป็นต้น

บัตรร่วมบัตร (Co-branded Rabbit) คือ บัตรร่วมบัตรที่ออกโดยสถาบันการเงินหรือองค์กรต่าง ๆ ที่ต้องการผนวกประโยชน์ใช้สอยของบัตรร่วมบัตรเข้ากับการทำงานของบัตรขององค์กรนั้น เช่น บัตรเครดิต บัตรเดบิต หรือบัตรหรืออุปกรณ์ชนิดอื่น ๆ ตัวอย่างเช่น

- บัตรร่วมบัตร ร่วมกับ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีทั้งประเภทบัตรเดบิตและบัตรเครดิต โดยบัตรดังกล่าวจะสามารถทำงานในฐานะที่เป็นบัตรเดบิตหรือบัตรเครดิตของธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และสามารถทำงานในฐานะที่เป็นบัตรร่วมบัตรที่ใช้เดินทางในระบบขนส่งมวลชน และใช้ชำระค่าสินค้าและบริการได้ในทุกร้านค้าที่เป็นพันธมิตรกับบัตรร่วมบัตรได้

- บัตรร่วมบัตร ร่วมกับ บริษัท อีออน ธนสินทรัพย์ จำกัด (มหาชน) เป็นบัตรที่สามารถให้ผู้ถือบัตรเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้ง่ายขึ้น โดยบัตรนี้ได้รวมฟังก์ชันการกู้ยืมเงินส่วนบุคคล การซื้อของเงินผ่อน และการกดเงินสดของบริษัท อีออน ธนสินทรัพย์ จำกัด (มหาชน) รวมเข้าไว้กับฟังก์ชันการทำงานของบัตร

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

ภายในระยะเวลา 3 ปี มีฐานผู้ถือบัตร “แรบบิท” อยู่ในตลาดแล้วมากกว่า 3.7 ล้านใบ และมีพันธมิตรในเครือข่ายมากกว่า 40 แปรนด์ กว่า 2,500 จุด จากหลากหลายประเภทธุรกิจที่สามารถตอบสนองความต้องการและไลฟ์สไตล์ของคนเมือง เช่น แม็คโดนัลด์ สตาร์บัคส์ โอบองแปง เบอร์เกอร์คิงส์ แบล็คแคนยอน กูร์เมต์มาร์เก็ต เมเจอร์ซีนีเพล็กซ์ เอสเอฟซีนี่มา ร้านค้าต่าง ๆ ศูนย์อาหารในห้างดิเอ็มโพเรียม สยามพารากอน และเดอะมอลล์ และร้านสะดวกซื้อ อย่างเช่น มินิบีคี่ เทสโก้เอ็กซ์เพรส เป็นต้น โดยในปี 2558/59 บีเอสเอสคาดว่าจะมีร้านค้าและสถานประกอบการที่ร่วมรับบัตรร่วมบัตรมากกว่า 4,000 จุด และมีแผนที่จะขยายฐานผู้ถือบัตร “แรบบิท” ในตลาดเป็น 5 ล้านใบ

ปัจจุบันนี้ ในแต่ละวันมีรายการที่เกิดจากการใช้บัตรร่วมบัตรทั้งจากระบบขนส่งมวลชนและที่ร้านค้าพันธมิตรที่ร่วมรับบัตรร่วมบัตรมากกว่า 600,000 รายการ โดยจำนวนการใช้บัตรดังกล่าวมีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตามจำนวนบัตรร่วมบัตรและเครือข่ายที่เพิ่มขึ้น

บีเอสเอสมีวัตถุประสงค์และนโยบายที่ชัดเจนที่ต้องการให้บัตรร่วมบัตรเป็นส่วนหนึ่งในชีวิตประจำวันของคนเมืองที่ทำให้ชีวิตง่าย สะดวกสบาย รวดเร็ว และสนุกสนานมากขึ้น บีเอสเอสจึงได้ร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจที่หลากหลายอุตสาหกรรมเพื่อพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการใหม่ ๆ ออกสู่ตลาด โดยเฉพาะในช่วงไตรมาสที่ 4 ปี 2557/58 บีเอสเอสได้ร่วมมือกับพันธมิตรในกลุ่มสถาบันการเงินที่ไม่ใช่ธนาคาร คือ บริษัท อีออน ธนสินทรัพย์ จำกัด (มหาชน) (“อีออน”) ในการออกบัตรสมาชิกอีออนแรบบิท (AEON Rabbit Member Card) ซึ่งถือได้ว่าเป็นนวัตกรรมใหม่ทางการเงินที่ได้นำฟังก์ชันการใช้งานและสิทธิประโยชน์หลากหลายทั้งของบีเอสเอสและอีออนมารวมไว้ในบัตรเดียว โดยบัตรนั้นนอกจากจะสามารถใช้ชำระค่าโดยสารในระบบขนส่งมวลชน และใช้ชำระค่าสินค้าและบริการได้ในทุกร้านค้าที่เป็นพันธมิตรเหมือนกับฟังก์ชันการทำงานของบัตรร่วมบัตรประเภทอื่นๆ แล้ว ยังมีฟังก์ชันการเติมเงินอัตโนมัติ (Auto-

Top-Up) และผู้ถือบัตรสามารถที่จะกู้ยืมเงินในลักษณะสินเชื่อส่วนบุคคล การกดเงินสด หรือการผ่อนชำระค่าสินค้าที่อยู่ในเครือข่ายการให้บริการของอีออน

นอกเหนือจากการขยายผลิตภัณฑ์ให้หลากหลายมากขึ้น บีเอสเอสยังได้มีการเพิ่มจุดบริการลูกค้าที่เรียกว่า จุดบริการแรบบิท จำนวน 7 จุด และศูนย์บริการแรบบิท-แครอท 1 จุด ในสถานีรถไฟฟ้าที่มีจำนวนผู้โดยสารหนาแน่น ซึ่งเป็นจุดที่ให้บริการลูกค้าในด้านของการเติมเงิน การเปิดใช้งานการเติมเงินอัตโนมัติ (Auto Top-up Activation) และให้บริการสอบถามข้อมูลอื่นๆ เกี่ยวกับสินค้าและบริการของแรบบิท นอกจากบริการหลักๆ ดังกล่าวข้างต้น ในไตรมาสที่ 4 ปี 2557/58 บีเอสเอสได้เปิดให้บริการลูกค้าที่จุดบริการแรบบิท และศูนย์บริการแรบบิท-แครอทเพิ่มเติมรวม 3 บริการ ได้แก่ (1) ให้บริการทางด้านการเงิน คือ ลูกค้าสามารถที่จะมารับข้อมูลและสมัครบัตรสมาชิกอีออนแรบบิท (AEON Rabbit Member Card) ได้ (2) ให้บริการรับส่งพัสดุภายในประเทศ ซึ่งบีเอสเอสได้ร่วมมือกับพันธมิตรด้านการรับส่งพัสดุเปิดให้ลูกค้าสามารถรับหรือส่งพัสดุภายในประเทศได้ โดยใช้แรบบิทในการจ่ายค่าบริการดังกล่าว และ (3) ให้บริการจ่ายบิล (Bill Payment) ผ่าน mPay Station โดยใช้แรบบิทในการชำระเงิน นอกจากนี้ ในส่วนของการเพิ่มช่องทางการเติมเงินเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือบัตรแรบบิทที่อยู่นอกเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส และรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT นั้น ในปี 2557/58 บีเอสเอสได้ขยายช่องทางการเติมเงินแรบบิทที่มินิบิ๊กซี ทุกสาขาในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ศูนย์อาหารในสยามพารากอน และเอ็มควอเทียร์ (EmQuartier) โดยคาดว่าจะภายในปี 2558/59 ผู้ถือบัตรแรบบิทจะสามารถเติมเงินได้ที่ร้านค้าพันธมิตร และตู้เติมเงินต่าง ๆ ได้หลากหลายช่องทางมากขึ้น

2.4.1.2 การตลาดและการแข่งขัน

ในปัจจุบัน ประเทศไทยมีปริมาณการใช้เงินสดทั้งสิ้นกว่าล้านล้านบาท ประชาชนส่วนใหญ่ยังคงถอนเงินจากบัตรเอทีเอ็มหรือบัตรเดบิตเพื่อนำมาใช้จ่าย โดยข้อมูลจากธนาคารแห่งประเทศไทย ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2557 พบว่าจำนวนบัตรพลาสติกในประเทศไทยมีมากกว่า 79 ล้านใบ ในจำนวนนี้ 45 ล้านใบเป็นบัตรเดบิต ในขณะที่ 14 ล้านใบเป็นบัตรเอทีเอ็ม และอีก 20 ล้านใบเป็นบัตรเครดิต มูลค่าการใช้บัตรพลาสติกเพื่อการชำระเงินมีมูลค่ากว่า 14.45 ล้านล้านบาท ในจำนวนนี้ 10.82 ล้านล้านบาท เป็นการใช้จ่ายผ่านบัตรเดบิต 2.00 ล้านล้านบาท เป็นการใช้จ่ายผ่านบัตรเอทีเอ็ม และอีก 1.63 ล้านล้านบาท เป็นการใช้จ่ายผ่านบัตรเครดิต จะเห็นได้ว่าจำนวนบัตรพลาสติกที่อยู่ในรูปของบัตรเดบิตนั้นอยู่ในระดับสูงมาก แต่ทว่าการใช้จ่ายเงินในบัตรเพื่อการชำระค่าสินค้าและบริการ ณ จุดขายมีเพียง 0.11 ล้านล้านบาท เท่านั้น คนส่วนใหญ่ยังนิยมใช้บัตรเดบิตเพื่อการกดเงินสดหรือการโอนเงินเป็นส่วนใหญ่ อย่างไรก็ตามจากการที่ภาครัฐให้การสนับสนุนนโยบายสังคมไร้เงินสด (Cashless Society) นั้น ปัจจุบันได้มีองค์กรธุรกิจภาคเอกชนเข้ามาดำเนินธุรกิจ e-money ประเภทผู้ให้บริการที่ไม่ใช่สถาบันการเงินมากขึ้น โดยข้อมูลจากธนาคารแห่งประเทศไทย ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2557 เปิดเผยว่า จำนวนบัตร/บัญชี e-money และมูลค่าการใช้จ่ายของผู้ให้บริการที่ไม่ใช่สถาบันการเงินมีจำนวนบัตร/บัญชี 25.4 ล้านบัญชี ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 2556 ซึ่งมีจำนวนบัตร/บัญชี 22.6 ล้านบัญชี คิดเป็นอัตราการย้อยละ 12 และมูลค่าการใช้จ่ายมีมูลค่า 53.27 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2556 ซึ่งมีมูลค่าการใช้จ่าย 45.91 ล้านบาท คิดเป็นอัตราการย้อยละ 16

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่าอัตราการเติบโตของธุรกิจ e-money มีการเติบโตค่อนข้างสูงทั้งในแง่ของจำนวน บัตร/บัญชี และมูลค่าการใช้จ่าย และยังคงมีแนวโน้มที่จะเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้เนื่องจากการสนับสนุนจากทางภาครัฐในแง่ของนโยบายการเงินที่ออกมาอย่างต่อเนื่อง และการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีที่ประชาชนทั่วไปหันมาพึ่งเทคโนโลยีในการทำธุรกรรมทางการเงินเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายและรวดเร็วมากขึ้น

จากอัตราการเจริญเติบโตค่อนข้างสูงของธุรกิจ e-money บีเอสเอสซึ่งได้เปรียบผู้ให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์รายอื่นในเรื่องความหลากหลายในการใช้ โดยเป็นผู้ประกอบการรายเดียวที่สามารถใช้เงินอิเล็กทรอนิกส์นี้จ่ายชำระค่าเดินทางขนส่งมวลชนได้ บีเอสเอสจึงได้ขยายผลิตภัณฑ์หลากหลายรูปแบบเพื่อให้ครอบคลุมกลุ่มลูกค้าในทุกอุตสาหกรรมอย่างรวดเร็ว โดยภายใน 3 ปี มีการออกบัตรแบบมีผู้ถือบัตรรายปีถึง 3.7 ล้านใบ นอกจากนี้ บีเอสเอสเองยังขยายฐานกลุ่มพันธมิตรที่ร่วมรับบัตรแบบมีผู้ถือบัตรรายปีเพื่อให้ผู้ถือบัตรรายปีมีช่องทางการใช้เพิ่มมากขึ้น โดยบีเอสเอสมีแผนที่จะขยายบริการไปในธุรกิจต่าง ๆ ดังนี้

▪ ธุรกิจศูนย์อาหาร

บีเอสเอสจะมุ่งเน้นไปที่ศูนย์อาหารที่อยู่ในแนวที่รถขนส่งมวลชนผ่าน เนื่องจากในศูนย์อาหารดังกล่าว แต่ละวันมีจำนวนผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก ซึ่งหากบัตรแบบมีผู้ถือบัตรรายปีสามารถนำไปใช้ชำระค่าสินค้าและบริการในศูนย์อาหารนั้นได้ จะทำให้จำนวนรายการที่เกิดขึ้นผ่านบัตรแบบมีผู้ถือบัตรรายปีมีปริมาณมากขึ้น ในขณะเดียวกัน ศูนย์อาหารนั้นเองก็ลดภาระเรื่องการดูแล การขนส่งเงินสด และความผิดพลาดในเรื่องการทอนเงิน หรือเงินขาด เงินเกินจากความผิดพลาดของพนักงาน นอกเหนือจากจะสามารถใช้บัตรแบบมีผู้ถือบัตรรายปีชำระค่าสินค้าและบริการได้แล้ว เพื่อเป็นการให้บริการที่ครบวงจรสำหรับผู้ถือบัตรแบบมีผู้ถือบัตรรายปี ยังสามารถที่จะใช้บริการเติมเงินที่ศูนย์อาหารได้อีกด้วย

▪ ธุรกิจร้านสะดวกซื้อ

บีเอสเอสกำลังขยายฐานการรับบัตรแบบมีผู้ถือบัตรรายปีเข้าไปในร้านสะดวกซื้อหลายราย ซึ่งในช่วงแรกจะเริ่มรับในกรุงเทพมหานคร และเขตปริมณฑล และจะขยายไปในต่างจังหวัดต่อไป ทั้งนี้ ร้านสะดวกซื้อเหล่านี้ยังให้บริการเติมเงินได้อีกด้วยเช่นกัน

▪ การออกบัตรสำหรับนักท่องเที่ยวร่วมกับ Alipay

ในช่วงปลายปี 2557 บีเอสเอสได้ร่วมมือกับ Alipay ซึ่งเป็นบริษัทยักษ์ใหญ่ในประเทศจีน ในการออกบัตรสำหรับนักท่องเที่ยวจีน โดยลูกค้าสามารถสั่งจองบัตร รวมถึงเติมมูลค่าในบัตรได้จากเว็บไซต์ของ Alipay และเมื่อลูกค้าเดินทางเข้ามาในประเทศไทย ก็สามารถรับบัตรที่สั่งซื้อไว้ได้ที่เคาน์เตอร์เอไอเอส สนามบินสุวรรณภูมิ ความร่วมมือในครั้งนี้ ถือเป็นก้าวแรกของการร่วมมือกันระหว่างบีเอสเอส และ Alipay โดยความร่วมมือดังกล่าวจะมีการขยายไปในด้านอื่น ๆ เพิ่มมากขึ้น

▪ ธุรกิจสถานศึกษา

บีเอสเอสมีแผนที่จะร่วมมือกับพันธมิตรในการเปิดตลาดสถานศึกษาเพื่อให้สถานศึกษาเหล่านั้นใช้บัตรแบบมีผู้ถือบัตรรายปีเป็นบัตรนักเรียน-นักศึกษา อีกทั้งยังสามารถนำบัตรดังกล่าวมาใช้ซื้อสินค้าในร้านค้าหรือศูนย์อาหารของสถาบันการศึกษานั้นได้

2.4.1.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

▪ การจัดหาบัตร

บีเอสเอสใช้ชิปที่เป็นมาตรฐานสากล คือ MIFARE DESFire EV1 ซึ่งผลิตโดยกลุ่มบริษัท NXP ที่ได้รับการยอมรับทั่วโลกในมาตรฐานและความน่าเชื่อถือ โดยคุณสมบัติของ MIFARE DESFire EV1 จะมีการประมวลผลที่

รวดเร็ว มีความปลอดภัยสูง และรองรับแอปพลิเคชันได้หลากหลาย ในการสั่งซื้อแบบบิทในรูปแบบของบัตรนั้น บีเอสเอสจะเปิดประมูลโดยให้ผู้ที่อยู่ในอุตสาหกรรมผลิตบัตรซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทที่ผลิตบัตรประเภทต่าง ๆ ให้กับธนาคารพาณิชย์ โดยบีเอสเอสจะเลือกผู้ผลิตจากรายที่เสนอราคาและคุณภาพที่ดีที่สุด

■ การจัดหาพันธมิตรผู้รับบัตรแบบบิทในการชำระค่าสินค้าและบริการ

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

■ การจัดหาผู้ให้บริการเติมเงิน

เนื่องจากการเติมเงินเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่จะทำให้ธุรกิจของบีเอสเอสประสบความสำเร็จ บีเอสเอสจึงวางกลยุทธ์ที่จะเพิ่มสถานที่ที่จะให้ผู้ถือบัตรเติมเงินได้ โดยในระยะต้นจะเน้นไปที่ร้านสะดวกซื้อรายใหญ่ ๆ โดยเริ่มจากในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และจะขยายไปยังต่างจังหวัดต่อไป อย่างไรก็ตาม บีเอสเอสก็ได้มีการทดลองตลาดต่างจังหวัดอยู่ในขณะนี้ โดยผู้ถือบัตรสามารถเติมเงินได้ที่แมคโดนัลด์ทุกสาขาทั้งกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด นอกจากนี้ ยังได้มีการเพิ่มช่องทางการเติมเงินในศูนย์อาหาร ซึ่งเป็นการเพิ่มความสะดวกสบายให้กับผู้ถือบัตรในการใช้มากยิ่งขึ้น

■ การจัดหาช่องทางการเติมเงินอื่น ๆ

บีเอสเอสได้มีการพัฒนาช่องทางการเติมเงินอื่น ๆ ดังต่อไปนี้ (1) การเติมเงินอัตโนมัติ (Auto Top-up) โดยในช่วงแรกจะสามารถทำได้เฉพาะบัตรแบบบิทร่วมกับ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ทั้งบัตรเดบิตและบัตรเครดิตเท่านั้น และในช่วงไตรมาสที่ 4 ปี 2557/58 ได้มีการขยายบริการเติมเงินอัตโนมัติไปยังบัตรสมาชิกอออนแบบบิท (AEON Rabbit Member Card) ซึ่งเป็นบัตรร่วมระหว่างบีเอสเอสและอออน (2) การเติมเงินโดยตู้อัตโนมัติ โดยบีเอสเอสกำลังพัฒนาตู้เติมเงินเพื่อให้เข้าถึงและทันกับการขยายตัวของบัตรแบบบิทที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยคาดว่าจะเติมเงินดังกล่าวจะสามารถให้บริการได้ภายในปี 2558/59 และ (3) การเติมเงินที่ตู้เอทีเอ็ม โดยบีเอสเอสกำลังเจรจากับธนาคารพาณิชย์ เพื่อพัฒนาตู้เอทีเอ็มให้สามารถเติมเงินให้กับบัตรแบบบิทได้ ซึ่งคาดว่าจะสามารถให้บริการได้ในปี 2559/60

2.4.1.4 พัฒนาการที่สำคัญในปีที่ผ่านมา

บีเอสเอสได้ร่วมมือกับหุ้นส่วนธุรกิจในหลายภาคอุตสาหกรรมในการพัฒนาผลิตภัณฑ์เพื่อรองรับและเข้าถึงความต้องการของลูกค้าในแต่ละกลุ่ม โดยในปีบัญชีที่ผ่านมา บีเอสเอสได้ออกผลิตภัณฑ์หลักดังต่อไปนี้

- บัตรร่วมกับบริษัท อีออน ธนสินทรัพย์ จำกัด (มหาชน) (โปรตุเกสรายละเอียดยใน หัวข้อ บัตรแบบบิทร่วม)

- ขยายฐานการรับบัตรและเติมเงินไปยังธุรกิจศูนย์อาหาร โดยในปี 2557/58 ได้ร่วมมือกับห้างสรรพสินค้ากลุ่มเดอะมอลล์ ในการเปิดให้บริการรับบัตรแบบบิทที่ศูนย์อาหารทั้งที่สยามพารากอน และห้างสรรพสินค้าเปิดใหม่อย่าง เอ็มควอเทียร์ รวมถึงเปิดจุดรับเติมเงินเพื่อรองรับการใช้งานอีกด้วย

- ขยายฐานการรับบัตรและเติมเงินไปยังธุรกิจร้านสะดวกซื้อ โดยได้ร่วมมือกับมิกซ์ซูเปอร์มาร์เก็ต ในการขยายฐานการรับบัตรและการเติมเงินไปที่มินิมิกซ์ ทุกสาขาในกรุงเทพฯ และปริมณฑล อีกทั้งยังได้ออกบัตรร่วมกัน เพื่อเป็นการให้สิทธิพิเศษกับลูกค้าของมินิมิกซ์โดยเฉพาะ

2.4.1.5 โครงการในอนาคต (Future Project)

บีเอสเอสได้ริเริ่มโครงการและเจรจาทางธุรกิจกับหุ้นส่วนธุรกิจหลายภาคอุตสาหกรรมเพื่อพัฒนาผลิตภัณฑ์อย่างต่อเนื่อง โดยมีแผนงานที่จะพัฒนาโครงการดังต่อไปนี้

- การขยายฐานการออกบัตรไปยังธุรกิจที่ไม่ใช่สถาบันการเงิน หรือที่เรียกว่า Non-Bank โดยบีเอสเอสได้มีความร่วมมือระยะยาวกับบริษัท อีออน ธนสินทรัพย์ จำกัด (มหาชน) ในการออกบัตรร่วมกัน ที่มีชื่อว่า บัตรสมาชิกอีออนแรบบิท (AEON Rabbit Member Card) โดยความร่วมมือดังกล่าวจะมีระยะเวลาอย่างน้อย 5 ปี และจะมีการออกบัตรร่วมกันอย่างน้อย 600,000 ใบ รวมถึงการนำฟังก์ชันการเติมเงินอัตโนมัติ (Auto Top-Up) รวมไว้ในบัตรนี้ด้วย
- การขยายช่องทางการเติมเงิน บีเอสเอสได้ติดต่อเจรจากับหุ้นส่วนทางธุรกิจหลายราย ทั้งที่เป็นห้างสรรพสินค้า ร้านสะดวกซื้อ ตู้อัตโนมัติ ศูนย์อาหาร และร้านค้าปลีกต่าง ๆ รวมถึงการพัฒนาตู้เติมเงินอัตโนมัติ และการพัฒนาตู้เอทีเอ็มของธนาคารพาณิชย์ให้สามารถเติมเงินให้กับแรบบิทได้ 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 เพื่อให้บริการด้านงานลูกค้าสัมพันธ์ (CRM loyalty program) ที่เกี่ยวข้องกับบัตรแรบบิท โดยแครอท รีวอร์ดส (Carrot Rewards) ให้บริการโปรแกรมสะสมแต้มเพื่อดึงดูดให้ผู้ถือบัตรเข้ามาร่วมเติมมูลค่าและใช้งานบัตรแรบบิทกับผู้เข้าร่วมให้บริการ โดยแต้มที่สะสมที่เรียกว่า “แครอทพอยท์” นั้น สามารถนำมาแลกเป็นเงินเติมกลับไปยังบัตรแรบบิท รวมถึงแลกเป็นของรางวัลต่าง ๆ ที่ประชาสัมพันธ์บนเว็บไซต์ของแครอท รีวอร์ดส โดยรายได้ของแครอท รีวอร์ดส จะมาจากการขายแต้มแก่พันธมิตรเพื่อแลกกับข้อความและโครงการส่งเสริมการขายให้แก่สมาชิก ทั้งนี้แครอท รีวอร์ดส ได้เริ่มให้บริการในส่วนของลูกค้าสัมพันธ์ในวันที่ 1 พฤษภาคม 2555 และปัจจุบันมีสมาชิกกว่า 1,500,000 ราย

โปรแกรมลูกค้าสัมพันธ์ของแครอท รีวอร์ดส นั้น สามารถเป็นสื่อกลางรองรับความต้องการองค์กรที่ต้องการให้สิทธิประโยชน์แก่ลูกค้าของตน โดยไม่จำเป็นต้องลงทุนสร้างระบบหรือลงทุนในทรัพยากรต่าง ๆ ด้วยตัวเอง รวมทั้งลูกค้าขององค์กรเหล่านั้นยังสามารถได้รับสิทธิประโยชน์มากขึ้น เนื่องจากสามารถสะสมแต้มแครอทพอยท์ได้จากหลายช่องทาง

ในส่วนของผู้พิมพ์คู่มืออัตโนมัตินั้น แครอท รีเวอร์ดิส ได้ทำการติดตั้งผู้พิมพ์คู่มืออัตโนมัติแล้วจำนวน 128 ตู้ โดยติดตั้งบนสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสจำนวน 61 ตู้ และอีก 67 ตู้ ที่อาคารสำนักงานและห้างสรรพสินค้าชั้นนำ โดยผู้พิมพ์คู่มืออัตโนมัตินี้จะให้บริการแก่สมาชิกแครอท รีเวอร์ดิส ในการตรวจสอบแต้มคงเหลือ แลกคะแนนสะสม และพิมพ์คูปองส่งเสริมการขายจากร้านอาหารประเภท QSR - Quick Service Restaurants หรือสินค้าประเภท FMCG - Fast Moving Consumer Goods โดยรายได้จะมาจากการขายคูปองและการโฆษณารายเดือน ทั้งนี้ แครอท รีเวอร์ดิส มีแผนที่จะขยายเครือข่ายผู้พิมพ์คู่มืออัตโนมัติเป็นจำนวน 228 ตู้ในปี 2558/59 โดยได้มีการปรับเปลี่ยนแผนจากแผนที่จะติดตั้งผู้พิมพ์คู่มืออัตโนมัติที่ห้างสรรพสินค้าและสำนักงาน ไปเป็นการติดตั้งบนสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสแทน และมีแผนการที่จะเพิ่มประเภทของผู้พิมพ์คู่มืออัตโนมัติแบบใหม่ซึ่งเป็นระบบ full touch screen จำนวน 100 ตู้ โดยจะวางไว้บนสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส เพื่อเจาะกลุ่มลูกค้าที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นหลัก และลดจำนวนผู้พิมพ์คู่มืออัตโนมัติที่อาคารสำนักงานและห้างสรรพสินค้าลง เพื่อให้การบริหารผู้พิมพ์คู่มืออัตโนมัติมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

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 ได้ใช้ฐานสมาชิกเดิมจากโปรแกรมหนวดพริกของบีทีเอสซี และขยายฐานให้กว้างขึ้นจากการดึงดูดให้ผู้ถือบัตรแบบบีทีเอมาเป็นสมาชิกแครอท รีเวอร์ดิส โดยนำเสนอสิทธิประโยชน์พิเศษที่เป็นที่น่าสนใจ แครอท รีเวอร์ดิส จึงมีอัตราการเติบโตอย่างรวดเร็วของจำนวนสมาชิก ซึ่งปัจจุบันมีสมาชิกแล้วกว่า 1.5 ล้านราย อันถือได้ว่าเป็นหนึ่งในโปรแกรมสมาชิกที่เติบโตในอัตราที่รวดเร็วโปรแกรมหนึ่ง นอกจากนี้ การขยายฐานจำนวนสมาชิกล้วนเป็นอีกช่องทางหนึ่งที่ช่วยให้แครอท รีเวอร์ดิส สามารถนำเสนอการเป็นเครือข่ายสำหรับการทำกิจกรรมการส่งเสริมการขาย โดยที่ แครอท รีเวอร์ดิส จะใช้เครื่องมือทางการตลาดต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมการขายผลิตภัณฑ์ที่กิจการลูกค้าต้องการ และสื่อสารโดยตรงไปยังผู้บริโภคซึ่งเป็นสมาชิกของแครอท รีเวอร์ดิส แบบเป็นการเฉพาะเจาะจงกลุ่มเป้าหมายได้อีกด้วย

■ พัฒนารูปแบบของรางวัลจากการแลกคะแนนสะสมให้มีผลประโยชน์สูงสุดกลับไปสู่สมาชิก

ปัจจัยหลักที่สำคัญอย่างหนึ่งของกิจกรรมส่งเสริมทางการตลาด คือ ความคุ้มค่าของการแลกคะแนนสะสมที่สมาชิกได้รับจากกิจกรรมการส่งเสริมทางการตลาดเหล่านั้น แครอท รีเวอร์ดิส จึงได้ทำการวิจัยและพัฒนารูปแบบของรางวัลอย่างต่อเนื่อง ไม่เพียงแต่จะต้องเป็นการแลกของรางวัลที่ใช้เพียงคะแนนสะสมในจำนวนต่ำในการแลก อีกทั้งยังพัฒนาชนิดของรางวัลให้แตกต่างจากการวิเคราะห์ความต้องการหลักของสมาชิกที่มีมาในอดีต และจัดหาของรางวัลที่ได้รับความสนใจโดยเจาะจงไปในแต่ละกลุ่มการบริโภคของสมาชิก และในอนาคต แครอท รีเวอร์ดิส ยังมีแผนที่จะผลิตของรางวัลประเภทของที่ระลึกโดยมีดีไซน์ และรูปแบบที่สร้างสรรค์มาจากการพัฒนาภายใน และอาจมีการนำเอกลักษณ์ของตัวการ์ตูนที่เป็นที่นิยมมาไว้บนผลิตภัณฑ์อีกด้วยเช่นกัน

▪ พัฒนาเพิ่มอรรถประโยชน์พิเศษต่าง ๆ เพิ่มไปยังตู้พิมพ์คู่มืออัตโนมัติ

นอกจากเป็นเครื่องมือส่งเสริมการขายด้วยวิธีการแจกส่วนลดแล้ว ตู้พิมพ์คู่มืออัตโนมัติยังมีอรรถประโยชน์อื่นเสริมในการแสดงเครื่องหมายการค้าของกิจการที่มาร่วมแจกลิขสิทธิ์ประโยชน์พิเศษบนตู้พิมพ์คู่มืออัตโนมัติได้อีก เนื่องจากตู้พิมพ์คู่มืออัตโนมัติที่ตั้งอยู่ในสถานที่ดึงดูดสายตา และมีรูปลักษณ์ที่น่าสนใจแก่ผู้บริโภคที่เดินผ่านไปมา หรือผู้มาใช้บริการ จึงสามารถสร้างการรับรู้แบรนด์สินค้าให้กลุ่มเป้าหมายสามารถจดจำได้ (Brand Awareness) อีกทั้งยังมีค่าใช้จ่ายในการให้บริการที่ต่ำกว่าหลาย ๆ สื่อในตลาดปัจจุบันอีกด้วย

ธุรกิจการส่งเสริมการขายแบบพันธมิตรดังเช่นมีแคโรท รีวอร์ดสเป็นสื่อกลางนั้น ประสบความสำเร็จอย่างสูงในต่างประเทศ ทั้งในยุโรป อเมริกา รวมถึงประเทศในกลุ่มเอเชียก็กำลังมีการพัฒนาและเติบโตอย่างต่อเนื่อง การที่แคโรท รีวอร์ดส เข้ามาสู่ธุรกิจนี้เป็นรายแรก ๆ ในภูมิภาคนี้ นับเป็นข้อได้เปรียบอย่างหนึ่งในการพัฒนาเครือข่ายพันธมิตรให้ดูกว้างขวาง และน่าสนใจก่อนธุรกิจอื่นที่จัดตั้งหลังจากนี้

อุตสาหกรรมส่งเสริมการขายจะผันแปรในทิศทางเดียวกันกับภาวะเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศเป็นสำคัญ การชะลอตัวของเศรษฐกิจ และสภาวะความไม่มั่นคงทางการเมือง จึงกระทบโดยตรงต่อการตัดสินใจของภาคธุรกิจในการใช้งบประมาณในการให้บริการลูกค้าสัมพันธ์และโปรแกรมส่งเสริมการขาย

2.4.2.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

การจัดหาอุปกรณ์เพื่อให้บริการตู้พิมพ์คู่มืออัตโนมัติ สำหรับตัวตู้พิมพ์คู่มืออัตโนมัติ แคโรท รีวอร์ดส ได้ว่าจ้าง บริษัทที่มีความเชี่ยวชาญในการจัดหาและติดตั้งตู้พิมพ์คู่มืออัตโนมัติ ซึ่งบริษัทดังกล่าวมีบริษัทแม่อยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษฮ่องกง ซึ่งมีความเชี่ยวชาญเป็นอย่างมากในการออกแบบระบบการปฏิบัติการของเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์

2.4.2.4 พัฒนาการที่สำคัญในปีที่ผ่านมา

▪ ธุรกิจการให้บริการลูกค้าสัมพันธ์

ตั้งแต่เปิดให้บริการจนถึงปี 2557/58 นั้น แคโรท รีวอร์ดส มีสมาชิกที่ลงทะเบียนแล้วกว่า 1.5 ล้านราย และคาดว่าจะมียอดสมาชิกรวมถึง 2 ล้านราย ภายในปี 2558/59

ปัจจุบัน แคโรท รีวอร์ดส ได้ขยายช่องทางการได้รับสิทธิประโยชน์พิเศษให้หลากหลายมากยิ่งขึ้น ไม่เพียงแต่จากธุรกิจเครื่องสำอาง แต่รวมไปถึงพันธมิตรจากสถาบันการเงิน ประกันภัย และขยายจำนวนร้านอาหารที่ร่วมเป็นพันธมิตรในการเข้าร่วมโปรแกรม อีกทั้งยังเพิ่มความน่าสนใจของการแจกลิขสิทธิ์พิเศษด้วยสินค้าและบริการที่ได้รับความนิยมสูงจากกลุ่มสมาชิก และการจัดกิจกรรมพิเศษเพื่อเป็นการกระตุ้นความน่าสนใจของโปรแกรมสิทธิประโยชน์พิเศษให้มีความโดดเด่นชัดเจนขึ้น

▪ ธุรกิจโปรแกรมส่งเสริมการขายด้วยตู้พิมพ์คู่มืออัตโนมัติ

ในปี 2557/58 แคโรท รีวอร์ดส เปิดให้บริการตู้พิมพ์คู่มืออัตโนมัติแล้วทั้งสิ้น 128 เครื่อง โดยแยกเป็น 61 เครื่องในเครือข่ายรถไฟฟ้า และ 67 เครื่องในอาคารสำนักงาน และห้างสรรพสินค้าชั้นนำ และคาดว่าจะเพิ่มเป็นทั้งสิ้น 228 เครื่องภายในสิ้นปี 2558/59

ตามที่ได้กล่าวมาข้างต้น แครอท รีเวอร์ตส์ ได้วางแผนการเปลี่ยนแผนที่จะติดตั้งตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติที่ห้างสรรพสินค้าและสำนักงาน ไปติดตั้งบนสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสแทน และมีแผนที่จะเพิ่มประเภทของตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติแบบใหม่ซึ่งเป็นระบบ full touch screen อีก 100 ตู้บนสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส เพื่อเจาะกลุ่มลูกค้าที่ใช้งานรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นหลักและลดจำนวนตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติที่อาคารสำนักงานและห้างสรรพสินค้าลง เพื่อให้การบริหารตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังเป็นการรองรับโอกาสทางธุรกิจอื่น ๆ ในอนาคต

2.4.2.5 โครงการในอนาคต (Future Project)

▪ ธุรกิจการให้บริการลูกค้าสัมพันธ์

แครอท รีเวอร์ตส์ มีแผนการที่จะขยายฐานการให้สิทธิประโยชน์แก่สมาชิกกลุ่มใหม่ โดยไม่จำกัดอยู่เพียงผู้ใช้บัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ที่ออกโดยบีเอสเอสเท่านั้น ทั้งยังจะขยายช่องทางเพิ่มจำนวนพันธมิตรเข้าร่วมในระบบการออกคะแนนสะสมที่มีแครอท รีเวอร์ตส์ เป็นตัวกลาง หรือที่เรียกว่า “Coalition Model” โดยจะมีเครือข่ายพันธมิตรซึ่งมาจากผู้นำจากสายธุรกิจต่าง ๆ ซึ่งจะประกอบด้วย ธุรกิจค้าปลีก ธุรกิจสื่อสาร ธุรกิจน้ำมัน ธุรกิจร้านอาหาร ธุรกิจการเงิน ธุรกิจประกัน เป็นต้น เพื่อให้สมาชิกทั้งกลุ่มเดิม และกลุ่มใหม่สามารถได้รับคะแนนสะสมจากหลากหลายการใช้จ่ายในเครือข่ายพันธมิตร ซึ่งผลประโยชน์ที่ได้รับมีไม่เพียงทำให้พันธมิตรสามารถประหยัดต้นทุนและทรัพยากรของกิจการ แต่รวมถึง แครอท รีเวอร์ตส์ ยังสามารถให้ความช่วยเหลือในการทำวิเคราะห์การตลาดให้อีกทางหนึ่งเช่นกัน

นอกจากนี้ แครอท รีเวอร์ตส์ ยังมีโครงการพัฒนาระบบแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือ ซึ่งจะเริ่มใช้งานภายในปี 2558 ซึ่งจะช่วยเพิ่มช่องทางในการสื่อสารกับสมาชิก และ เปิดโอกาสในการทำธุรกิจอื่นต่อไป

▪ ธุรกิจตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ

แครอท รีเวอร์ตส์ มีโครงการที่จะขยายตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติโดยตู้ที่ซื้อเข้ามาใหม่ซึ่งเป็นระบบ full touch screen เพื่อเป็นการเพิ่มความสามารถในการสั่งการตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติโดยสมาชิกผู้ถือบัตรให้สะดวกขึ้น อีกทั้งยังเป็นการรองรับโอกาสทางธุรกิจอื่น ๆ ในอนาคต ตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติรูปแบบใหม่นี้จะนำไปวางที่สถานีระบบขนส่งมวลชน โดยจะทำเป็นศูนย์กลางการให้ข้อมูลผู้โดยสาร หรือเรียกว่าเป็น Touch Point ที่ผู้โดยสารจะสามารถอ่านข้อมูลต่าง ๆ หรือประกาศของบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ การเปลี่ยนรูปแบบและการเปลี่ยนตำแหน่งของตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติดังกล่าว แครอท รีเวอร์ตส์ คาดว่าจะมีผู้โดยสารจำนวนมากเข้ามาใช้บริการ Touch Point ดังกล่าว จึงเป็นโอกาสทางธุรกิจของแครอท รีเวอร์ตส์ ในการนำเสนอสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ ต่อผู้บริโภคโดยตรง และถือเป็นการเพิ่มความคุ้มค่าแก่สมาชิกในการร่วมกับโปรแกรม เพื่อรับสิทธิประโยชน์พิเศษในช่องทางที่เข้าถึงได้ง่ายมากขึ้น

2.4.3 ธุรกิจการให้บริการทางเทคโนโลยี

กลุ่มบริษัทมีแผนที่จะขยายงานด้านการให้บริการทางเทคโนโลยีเพิ่มขึ้น โดยในเดือนเมษายน 2557 ได้จัดตั้งบริษัทย่อยใหม่ในสายธุรกิจบริการชื่อ บริษัท บางกอก เพย์เมนต์ โซลูชันส์ จำกัด (“บีพีเอส”) โดยการร่วมทุนกับบริษัท วิกซ์ เทคโนโลยี (แบงค็อก) จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทในเครือของกลุ่ม VIX และ บริษัท อินเทลชัน จำกัด ทั้งนี้ กลุ่ม VIX เป็นผู้นำเทคโนโลยีในด้านระบบขนส่งมวลชนชั้นนำของโลก และเป็นผู้เชี่ยวชาญในการทำระบบบริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House) และระบบการจัดเก็บรายได้ (Automatic Fare Collection – AFC) โดยการเข้าร่วมทุนนี้ เป็นการเพิ่มโอกาสทางธุรกิจให้แก่กลุ่มบริษัทในการเข้ามามีส่วนแบ่งในตลาดการให้บริการด้านเทคโนโลยีในประเทศไทย นอกจากนี้ การเข้าร่วมทุนกับกลุ่ม VIX ดังกล่าว จะเป็นการลดต้นทุนของกลุ่มบริษัทในการบำรุงรักษาระบบต่าง ๆ ของบริษัทในเครือ รวมถึงการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แก่กลุ่มบริษัทในการประมูลรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ

ในอนาคต ตลอดจนการพัฒนาแอปพลิเคชันและเทคโนโลยีใหม่ ๆ ที่สามารถใช้กับธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ ธุรกิจให้บริการลูกค้าสัมพันธ์ และธุรกิจตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ

ทั้งนี้ วัตถุประสงค์หลักในการประกอบธุรกิจของบีทีเอส คือ การให้บริการเทคโนโลยีการชำระเงินอย่างครบวงจรกับกลุ่มบริษัทและกลุ่มธุรกิจอื่นๆ ในประเทศไทย ในขณะนี้ บีทีเอสมีรายได้หลักเพื่อรองรับการเติบโตของธุรกิจ 2 ช่องทางด้วยกัน ได้แก่ การให้บริการบำรุงรักษาตามสัญญาซึ่งจะเกิดขึ้นอย่างเป็นประจำสม่ำเสมอทางหนึ่ง และอีกทางหนึ่งคือรายได้จากการรับทำงานในโครงการต่าง ๆ ทั้งนี้ ในปี 2557/58 บีทีเอสได้ทำโครงการต่างๆ หลายโครงการของกลุ่มบริษัท อาทิ การบำรุงรักษาศูนย์บริหารจัดการรายได้ของบีเอสเอส (Clearing House) ตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติของแครอท รีเวอร์ดิส การพัฒนาระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้ของบีเอสเอสเพิ่มเติมเพื่อรองรับการออกบัตรร่วมกันระหว่างบีเอสเอส และ Alipay รวมถึงการปรับปรุงระบบอื่น ๆ เพื่อสนับสนุนแผนการตลาดระหว่างบัตรแบบบีที และแครอท รีเวอร์ดิส เข้าด้วยกัน นอกจากงานในกลุ่มบริษัทแล้ว บีทีเอสยังได้รับทำโครงการจากกลุ่ม VIX อีกหลายโครงการด้วย สำหรับโครงการในปี 2558/59 นั้น บีทีเอสได้รับงานในการพัฒนาศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) โดยได้รับจ้างทำโครงการในงานบางส่วนจากบีทีเอสซี และในขณะเดียวกัน บีทีเอสมีแผนการปรับปรุงเพิ่มเติมระบบการชำระเงินออนไลน์แบบครบวงจรของบีเอสเอส และการปรับปรุงอุปกรณ์ของแครอท รีเวอร์ดิส ให้เป็นระบบสัมผัสอย่างสมบูรณ์แบบ นอกจากนี้ บีทีเอสยังมีโอกาสทางธุรกิจในอนาคตเกี่ยวกับเครื่องรับบัตรเครดิต (EDC) และอุปกรณ์รับชำระเงิน ณ จุดขาย (POS) ซึ่งอยู่ในช่วงการประเมินความเป็นไปได้ โดยบีทีเอสตั้งเป้าว่าจะสามารถได้ส่วนแบ่งการตลาดสำคัญภายในปี 2558/59

นอกจากนี้แล้ว กลุ่มบริษัท (ผ่านทาง BSV Consortium ซึ่งเป็นกิจการร่วมค้าคอนโซเดียมระหว่างบีทีเอสซี บริษัท สมาร์ทแทรฟฟิค จำกัด และ VIX Mobility PTY. LTD โดยมีบีทีเอสซีเป็นบริษัทหลัก (Lead Firm)) ได้เข้าไปมีส่วนร่วมในการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House : CCH) ซึ่งอยู่ภายใต้การดำเนินงานของสำนักบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ซึ่งเป็นส่วนราชการภายใต้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม โดยศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางจะทำหน้าที่ในการให้บริการหักบัญชี (Clearing) เป็นตัวเลขระหว่างผู้ให้บริการ (Operators) ในระบบตั๋วร่วม โดยจะรับข้อมูลการใช้ตั๋วโดยสารร่วมจากผู้ให้บริการต่าง ๆ เพื่อบริหารจัดการรายได้และการคำนวณยอดหนี้รวม และการจัดการด้านตั๋วโดยสาร และจะทำหน้าที่เป็นระบบปฏิบัติการกลางในการเชื่อมโยงศูนย์บริหารจัดการรายได้ (Clearing House) ของผู้ให้บริการแต่ละรายที่จะเข้าร่วมในระบบตั๋วร่วม เพื่อเชื่อมต่อไปยังระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางของสำนักบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ทั้งนี้ BSV Consortium ในฐานะผู้รับจ้าง ได้ลงนามในสัญญาโครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง กับ สนข. ในฐานะผู้ว่าจ้าง เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2558 โดย BSV Consortium จะรับผิดชอบเป็นผู้ดำเนินการออกแบบ พัฒนา ติดตั้ง และบูรณาการระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางซึ่งประกอบด้วยระบบตั๋วร่วมและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สามารถรองรับการจัดสรรรายได้และหักบัญชีเป็นรายวันระหว่างผู้ประกอบการแต่ละรายในระบบตั๋วร่วม ตลอดจนเป็นผู้พัฒนาแอปพลิเคชัน ติดตั้งฮาร์ดแวร์ และซอฟต์แวร์ การทดสอบอุปกรณ์และการประสานเชื่อมโยงของระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง การถ่ายทอดเทคโนโลยีและฝึกอบรม และการบำรุงรักษาระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง

2.4.4 ธุรกิจร้านอาหาร

2.4.4.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

ห้องอาหาร ChefMan เป็นร้านอาหารจีนระดับพรีเมียมที่ดำเนินการโดยบริษัท แมน คิทเชน จำกัด โดยให้บริการอาหารจีน ซึ่งประกอบด้วยติ่มซำ บาร์บีคิว อาหารซีฟู้ด เน้นรสชาติอาหารแบบจีนแท้ที่โดดเด่นและแตกต่าง โดยคัดสรรวัตถุดิบที่มีคุณภาพปรุงโดยพ่อครัวที่มีความชำนาญ

โดยในปี 2557/58 ห้องอาหาร ChefMan ได้มีการแตกช่องทางการจำหน่ายให้ครอบคลุมตลาดมากขึ้น โดยได้เปิด ChefMan Express ที่ดำเนินการโดยบริษัท ไพรมารี คิทเชน จำกัด ขึ้น เพื่อให้บริการอาหารจีนรสชาติดั้งเดิม ซึ่งประกอบไปด้วย อาหารจานเดียว บาร์บีคิว อาหารว่าง อาหารเช้า คุณภาพดีในราคาที่เหมาะสมกลางคืนไปมีโอกาสดำเนินการสัมพันธมิตรรสชาติดังกล่าว

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558 ห้องอาหาร ChefMan เปิดให้บริการทั้งหมด 4 สาขา โดยเป็นห้องอาหารประเภทรับประทานในร้าน (Dine in) จำนวน 3 สาขา และประเภทซื้อกลับบ้าน (Take away) จำนวน 1 สาขา และในเดือนเมษายน 2558 ได้เปิดให้บริการห้องอาหาร ChefMan Express จำนวน 2 สาขา โดยในปี 2557/58 บริษัท แมน คิทเชน จำกัด มีรายได้จากการดำเนินงานรวม 315.03 ล้านบาท

ชื่อร้าน	สาขา	ลักษณะการบริการ	จำนวนที่นั่ง	เวลาให้บริการ
			(ที่นั่ง)	
ChefMan	โรงแรม อีสติน แกรนด์ สาทร กรุงเทพฯ	รับประทานในร้าน	150	11:00 - 14:00 น. และ 18:00 - 22:00 น.
	ธานีซีที บางนา-ตราด กม.14		220	
	เดอะ รอยัลเพลส 2 ถนนราชดำริ		155	
ChefMan Take Away	เดอะ รอยัลเพลส 2 ถนนราชดำริ	ซื้อกลับบ้าน	-	11:00 – 24:00 น.
ChefMan Express	ดิเอ็มควอเทียร์	ซื้อกลับบ้าน	16	10:00 – 22:00 น.
	อาคารเอ็มไพร์ทาวเวอร์		26	07:00 – 20:00 น.

2.4.4.2 การตลาดและการแข่งขัน

■ นโยบายการตลาด

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

กลยุทธ์ด้านผลิตภัณฑ์ - ห้องอาหาร ChefMan ยังคงเน้นอาหารที่มีคุณภาพ วัตถุดิบชั้นเลิศมาปรุงอาหาร พร้อมทั้งพัฒนาเมนูใหม่ ๆ อย่างต่อเนื่อง โดยมีจุดเด่นที่รสชาติอาหารแบบกวางตุ้งที่โดดเด่นและแตกต่าง ปรุงโดยพ่อครัวที่มีความชำนาญ จึงทำให้ห้องอาหาร ChefMan ไม่เพียงแต่เป็นที่รู้จักในธุรกิจห้องอาหารจีน แต่ยังมีเมนูอาหารจานพิเศษที่มีชื่อเสียง และเป็นที่ยอมรับต่อลูกค้าอีกด้วย

สำหรับห้องอาหาร ChefMan Express เป็นร้านอาหารจีน Fast Food แท้ ๆ แห่งแรกในประเทศไทย โดยมีจุดเด่นที่รสชาติอาหารแบบกวางตุ้งที่โดดเด่นและแตกต่าง ในราคาปานกลาง เน้นอาหารจานเดียว อาหารที่รับประทานง่าย ๆ เหมาะสำหรับซื้อไปรับประทานที่บ้าน สำนักงาน อาหารว่าง สำหรับงานประชุม สัมมนา มีการจัดส่งในละแวกใกล้เคียง หรือสามารถโทรสั่งจองเพื่อย่นระยะเวลาในการรอรับอาหาร

กลยุทธ์การสร้างตราสินค้าด้วยการบอกต่อ (Viral Marketing) - ห้องอาหาร ChefMan ยังคงมุ่งเน้นกลยุทธ์การสร้างตราสินค้าด้วยการบอกต่อ ผ่านช่องทางเครือข่ายสังคมออนไลน์ ซึ่งถือว่าการตลาดที่มีประสิทธิภาพและมีค่าใช้จ่ายที่ไม่สูง เมื่อเปรียบเทียบกับโปรโมชั่นหรือการทำตลาดด้านอื่น ๆ อีกทั้งยังมีพลังหรือมีน้ำหนักในการสร้างความเชื่อถือมากกว่าโฆษณาแบบอื่น ๆ เพราะมีการบอกต่อและยืนยันโดยตรงจากผู้ที่ได้ใช้บริการจริง นับตั้งแต่เปิดให้บริการ ลูกค้าส่วนใหญ่ที่เข้ามาใช้บริการที่ร้านกลายเป็นลูกค้าประจำ อีกทั้งยังแนะนำให้ญาติหรือเพื่อนเข้ามาเป็นลูกค้าด้วย นอกจากนี้ ยังเพิ่มช่องทางผ่านเครือข่ายธนาคารโดยร่วมกับบัตรเครดิตในการสนับสนุนการโฆษณา และแนะนำอาหารจานพิเศษที่มีชื่อเสียง

สำหรับห้องอาหาร ChefMan Express มุ่งเน้นการเลือกทำเลที่ตั้งให้เข้าถึงผู้บริโภคมากขึ้น โดยเน้นทำเลใจกลางย่านธุรกิจ ที่พักอาศัยระดับสูงที่หนาแน่น โดยราคาอาหารปานกลาง การออกแบบร้านให้ทันสมัย สะดวกสบาย และรวดเร็วในการบริการ

■ กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

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

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของห้องอาหาร ChefMan Express คือ ลูกค้าองค์กรธุรกิจ ข้าราชการ กลุ่มคนทำงาน กลุ่มครอบครัวเดี่ยวขนาดเล็ก ชาวต่างชาติที่มาทำงานในประเทศไทย (Expat) รายได้ปานกลางถึงสูง ต้องการความสะดวก รวดเร็ว บนพื้นฐานแห่งความอร่อย

■ คู่แข่งขันในตลาด

เนื่องจากห้องอาหาร ChefMan เป็นแหล่งรวบรวมพ่อครัวชาวจีนที่มีความชำนาญเฉพาะด้าน และมีความหลากหลายในประเภทอาหาร ทำให้สามารถสร้างสรรค์เมนูอาหารที่โดดเด่น และมีรสชาติดี ซึ่งหลาย ๆ เมนูของห้องอาหาร ChefMan กลายเป็นเมนูต้นตำรับ และเป็นที่แพร่หลายในร้านอาหารจีนอื่น ๆ สิ่งนี้นับเป็นจุดแข็งของห้องอาหาร ChefMan ที่หาคู่แข่งเปรียบเทียบได้ยาก

สำหรับห้องอาหาร ChefMan Express เป็นร้านอาหารจีน Fast Food แท้ ๆ แห่งแรกในประเทศไทย จึงนับว่าไม่มีคู่แข่งโดยตรง

■ สภาพการแข่งขันในอุตสาหกรรมในปีที่ผ่านมา

ธุรกิจร้านอาหารเป็นธุรกิจที่เปิดกิจการง่าย มีผู้ประกอบการรายใหม่เข้ามาในอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่อง จึงมีสภาวะการแข่งขันค่อนข้างสูง อย่างไรก็ตาม โดยภาพรวมแล้วเป็นธุรกิจที่มีการเติบโต เนื่องจากพฤติกรรมที่เปลี่ยนไปของผู้บริโภค ที่ปัจจุบันนี้นิยมการออกไปรับประทานอาหารนอกบ้านมากขึ้น หากพิจารณาการจดทะเบียนจัดตั้งธุรกิจ

ร้านอาหารในระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมาตั้งแต่ปี 2548 - 2557 พบว่ามีการจัดตั้งธุรกิจประเภทนี้เพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 76 โดยมีสถิติการจดทะเบียนต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ ดังนี้

ตารางแสดงสถิติการจดทะเบียนจัดตั้งนิติบุคคลร้านอาหารในปี 2548 ถึง 2557

ปี	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557
จำนวน (ราย)	817	972	970	925	831	917	993	1,166	1,339	1,441

จากข้อมูลสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) หรือสภาพัฒน์ เปิดเผยว่า ในปี 2557 การบริโภคของครัวเรือนขยายตัวเพียงร้อยละ 0.3 เมื่อเทียบกับปีก่อน เนื่องจากผู้บริโภคมีความระมัดระวังในการใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น จากความไม่แน่นอนในปัจจุบันทางการเมือง ปัญหานี้สินครัวเรือนที่เพิ่มขึ้นและภาวะค่าครองชีพที่สูงขึ้น ส่งผลให้สินค้าอาหารได้รับผลกระทบด้วยเช่นกัน แม้จะเป็นสิ่งที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตก็ตาม จากปัจจัยข้างต้น ส่งผลให้ผู้บริโภคมีความระมัดระวังในการจับจ่ายและจะเลือกซื้อ โดยใช้ “ราคา” เป็นปัจจัยสำคัญในการตัดสินใจซื้อ

■ แนวโน้มภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขันในอนาคต

จากบทวิเคราะห์ของศูนย์วิจัยกสิกรไทย คาดการณ์ว่าปี 2558 เซนร้านอาหารจะมีมูลค่าตลาดประมาณ 108,000 - 110,000 ล้านบาท เติบโตอยู่ในกรอบร้อยละ 6.9 - 8.9 จากในปี 2557 ในขณะที่ร้านอาหารทั่วไป จะมีมูลค่าตลาดประมาณ 267,000 - 275,000 ล้านบาท เติบโตอยู่ในกรอบร้อยละ 2.9 - 5.9 จากในปี 2557 ส่งผลให้ในปี 2558 นี้ ธุรกิจร้านอาหาร ซึ่งครอบคลุมถึงเซนร้านอาหารและร้านอาหารทั่วไปน่าจะมีมูลค่าตลาดอยู่ในกรอบ 375,000 - 385,000 ล้านบาท เติบโตอยู่ในกรอบร้อยละ 4.0 - 6.8 จากในปี 2557

จากบทวิเคราะห์ข้างต้น สรุปได้ว่าปัจจัยหลักที่สำคัญของการเติบโตทางธุรกิจร้านอาหารในปี 2558 อยู่ที่การขยายสาขา ซึ่งผู้ประกอบการจะให้ความสำคัญกับการคัดเลือกทำเลที่ตั้งที่จะขยายสาขามากขึ้น เพื่อให้สามารถเข้าถึงลูกค้ากลุ่มเป้าหมายได้อย่างเฉพาะเจาะจง รวมถึงยังให้ความสำคัญกับการคัดเลือกแบรนด์ร้านอาหารให้เหมาะสมกับกำลังซื้อของลูกค้ากลุ่มเป้าหมายในพื้นที่ที่จะขยายสาขามากขึ้น นอกจากนี้ ปัจจัยด้านราคาและความคุ้มค่าจะเข้ามามีบทบาทสำคัญในการตัดสินใจซื้อหรือใช้บริการของลูกค้า อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการธุรกิจร้านอาหารควรมีทางเลือกในการนำเสนอความคุ้มค่าในรูปแบบอื่น ๆ ผ่านการให้ความสำคัญกับปัจจัยอื่น ๆ เช่น รสชาติอาหาร ความแตกต่างและความหลากหลายของอาหาร การตกแต่งร้าน การให้บริการ เป็นต้น

2.4.4.3 การจัดหาวัตถุดิบและแหล่งที่มา

สำหรับห้องอาหารในเครือ ChefMan ในการจัดหาวัตถุดิบที่ใช้ในธุรกิจร้านอาหารนั้น เป็นการจัดหาวัตถุดิบจากภายในประเทศเป็นหลัก เนื่องจากการปรุงอาหารจะต้องใช้วัตถุดิบที่สดใหม่ทุกวัน เพื่อให้เมนูของห้องอาหาร ChefMan และ ChefMan Express ได้คุณภาพ สด สะอาด มีรสชาติอร่อย โดยจะมีเพียงเครื่องปรุงบางชนิดที่จะต้องคัดสรรเป็นพิเศษ และนำเข้าจากต่างประเทศ นอกจากนี้ ห้องอาหารในเครือ ChefMan ไม่มีนโยบายที่สั่งซื้อวัตถุดิบจากผู้ผลิตหรือผู้จำหน่ายรายหนึ่งรายใดเป็นพิเศษ แต่จะพิจารณาคุณภาพของสินค้า ราคา จำนวนส่งมอบ และเงื่อนไขตามที่ได้กำหนดไว้เป็นสำคัญ

2.4.4.4 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากกระบวนการผลิตหรือการกำจัดวัตถุดิบเหลือใช้

บริษัท แมน คิทเชน จำกัด ได้มีการควบคุมผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตลอดกระบวนการผลิต โดยมีการกำหนดให้มีการบำบัดของเสีย เช่น บ่อดักไขมันสำหรับการดักเศษอาหารและไขมันก่อนที่จะปล่อยลงท่อระบายน้ำ รวมถึงติดตั้งระบบประหยัดน้ำสำหรับก๊อกน้ำที่ใช้ นอกจากนี้ ยังมีการดำเนินการควบคุมผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานของกระทรวงอุตสาหกรรมและมาตรฐานสากล สำหรับวัตถุดิบที่เหลือใช้และเศษอาหาร มีการแยกเพื่อกำจัดอย่างชัดเจนและถูกต้อง

2.4.5 บริหารโรงแรม

กลุ่มบริษัทได้ร่วมทุนกับผู้ร่วมทุนซึ่งมีประสบการณ์บริหารโรงแรมมาอย่างยาวนาน เพื่อจัดตั้งบริษัท แอ็บโซลูท โฮเต็ล เซอร์วิส จำกัด และแอ็บโซลูท โฮเต็ล เซอร์วิส ฮองกง ลิมิเต็ด เพื่อให้บริการให้คำปรึกษา และบริหารจัดการเครือโรงแรม “U Hotels & Resorts” และ “Eastin” ทั้งที่อยู่ในประเทศและต่างประเทศ

นอกจากโรงแรมทั้งสามแห่งของกลุ่มบริษัท ซึ่งได้แก่ โรงแรม ยู เชียงใหม่ โรงแรม ยู อินจันท์ กาญจนบุรี และโรงแรม อีสติน แกรนด์ สาทร กรุงเทพฯ ที่ได้กล่าวถึงในหัวข้อ 2.3.1.2 แล้ว บริษัท แอ็บโซลูท โฮเต็ล เซอร์วิส จำกัด ยังได้บริหารโครงการ ยู สาทร ซึ่งตั้งอยู่ในซอยงามดูพลี ถนนสาทร และนับเป็นโครงการภายใต้แบรนด์ “U Hotels & Resorts” แห่งแรกของกลุ่มบริษัทที่ดำเนินการในกรุงเทพมหานคร (Flagship Hotel) และได้เปิดให้บริการแล้วในเดือนธันวาคม 2557

นอกจากนี้ ในปี 2557 กลุ่มแอ็บโซลูทยังได้ลงนามสัญญาบริหารโรงแรมกับบริษัทอื่นๆ ในต่างประเทศ จำนวน 55 แห่ง นับรวมประมาณ 5,643 ห้อง ซึ่งดำเนินงานอยู่ในประเทศโอมาน เวียดนาม อินโดนีเซีย กัมพูชา ลาว ตูรกี และฟิลิปปินส์ โดยในปัจจุบันได้เปิดให้บริการแล้ว 24 แห่ง จำนวน 2,593 ห้อง และส่วนที่เหลือมีกำหนดจะเปิดให้บริการในปี 2558 - 2559

2.4.6 ธุรกิจรับเหมาและรับบริหารงานก่อสร้าง

บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัท เอชเอชที คอนสตรัคชั่น จำกัด เพื่อดำเนินธุรกิจรับเหมาและรับบริหารงานก่อสร้างโครงการต่าง 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 บีทีเอสซีได้ขายและโอนสิทธิในรายได้ค่าโดยสารสุทธิที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักระยะทางรวม 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) จากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักจากบีทีเอสซีไปให้แก่กองทุน BTSGIF อย่างไรก็ดี บีทีเอสซียังคงเป็นคู่สัญญาตามสัญญาสัมปทานกับกทม. และบีทีเอสซียังคงเป็นผู้บริหารจัดการในการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก เพื่อประโยชน์ของกองทุน BTSGIF ภายใต้การกำกับดูแลและควบคุมของกองทุน BTSGIF ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ตลอดจนมีหน้าที่นำส่งรายได้ค่าโดยสารสุทธิให้แก่กองทุน BTSGIF ตลอดอายุสัญญาสัมปทาน

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จองซื้อและเป็นผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนของกองทุน BTSGIF จำนวน 1/3 (ร้อยละ 33.33) ซึ่งรายได้ของกองทุน BTSGIF มาจากรายได้ค่าโดยสารสุทธิจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงต่าง ๆ อันเกี่ยวเนื่องกับความสามารถในการทำกำไรจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก 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

นอกจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักแล้ว บีทีเอสซียังได้รับว่าจ้างจากกรุงเทพมหานครให้เป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย

(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) อย่างไรก็ตาม หากการขึ้นค่าโดยสารในขณะนั้นเป็นการขัดแย้งกับนโยบายของรัฐบาลแล้ว บีทีเอสซีจะไม่ได้รับอนุญาตให้เพิ่มอัตราค่าโดยสาร แต่รัฐบาลจะจัดหามาตรการชดเชยบางประการเพื่อบรรเทาความเสียหายที่เกิดแก่บีทีเอสซี ซึ่งบริษัทฯ ไม่อาจรับประกันได้ว่ารัฐบาลจะจัดหาหรือจัดให้มีการชดเชยดังกล่าว ทั้งนี้ ข้อกำหนดเกี่ยวกับการชดเชยนี้เขียนไว้อย่างกว้าง ยังไม่มีการทดสอบ และยังไม่มีการกำหนดเฉพาะสำหรับการชดเชยดังกล่าวอยู่ในสัญญาต่าง 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 ซึ่งอาจส่งผลกระทบในทาง

ลบหากระบบการส่งต่อผู้โดยสารจากระบบการขนส่งรูปแบบอื่นต้องหยุดให้บริการ เกิดระบบขัดข้อง มีการพัฒนาที่ล่าช้า หรือหากการขยายพื้นที่ให้บริการของเครือข่ายระบบการส่งต่อผู้โดยสารไม่ประสบความสำเร็จ

ดังนั้น หากปริมาณผู้โดยสารของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก และ/หรือ รายได้จาก ค่าโดยสารลดลงหรือไม่เพิ่มขึ้นแล้ว ธุรกิจ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของกองทุน BTSGIF จะได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของกองทุน BTSGIF ให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุน โดยกองทุน BTSGIF อาจไม่สามารถจ่ายเงินปันผลในหน่วยลงทุนหรือไม่สามารถรักษาระดับการจ่ายเงินปันผลได้ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัท ในฐานะผู้ถือหน่วยลงทุนรายใหญ่ในสัดส่วนร้อยละ 33.33 อย่างไรก็ดีตาม นับตั้งแต่ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสเปิดให้บริการมานั้น รายได้ค่าโดยสารจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง

3.1.1.2 กลุ่มบริษัทอาจไม่สามารถดำเนินการตามกลยุทธ์การเจริญเติบโตในธุรกิจขนส่งมวลชนให้ประสบความสำเร็จได้ ทั้งนี้เพราะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ รวมถึงการเห็นชอบของรัฐบาลด้วย

กลยุทธ์การเจริญเติบโตของกลุ่มบริษัทในธุรกิจขนส่งมวลชนมีหลายประการ ไม่ว่าจะเป็นการเข้าร่วมประมูล เพื่อบริหารงานในส่วนต่อขยายของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส การมีส่วนร่วมในการดำเนินงานของโครงการขนส่งมวลชนระบบใหม่ หรือการดำเนินการเพื่อเชื่อมต่อกับเครือข่ายโครงการขนส่งมวลชนใหม่ การที่จะประสบความสำเร็จในการดำเนินการตามกลยุทธ์ดังกล่าวนี้ นอกเหนือจากสิ่งอื่นแล้วยังขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่ การตัดสินใจและการดำเนินการของรัฐบาล 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

สำหรับการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก 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 อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบต่อความสามารถในการทำกำไรของบีทีเอสซี 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 และที่ซอยไผ่สิงห์โต 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 อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ และผลการดำเนินงานของบีทีเอสซี กองทุน BTSGIF และบริษัทฯ

3.1.2.3 บีทีเอสซียังต้องพึ่งพาซีเมนส์ในการให้บริการดูแลรักษารถไฟฟ้าจำนวน 35 ขบวน และระบบไฟฟ้าและเครื่องกลอื่น ๆ

บีทีเอสซียังต้องพึ่งพาซีเมนส์ในการให้บริการดูแลรักษารถไฟฟ้าจำนวน 35 ขบวน และระบบไฟฟ้าและเครื่องกลอื่น ๆ โดยในปี 2557/58 บีทีเอสซีได้ลงนามในสัญญาซ่อมบำรุงฉบับใหม่กับซีเมนส์ ซึ่งเป็นสัญญาซ่อมบำรุงระยะยาว 15 ปี มีระยะเวลาเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2558 ถึง 4 ธันวาคม 2572 (วันสิ้นสุดสัญญาสัมปทาน) โดยขอบเขตการบริการ รวมถึงงานซ่อมบำรุงสำหรับระบบไฟฟ้าและเครื่องกล (ยกเว้นระบบวิทยุ TETRA ระบบอาณัติสัญญา ระบบการจัดเก็บเงินอัตโนมัติ ลิฟต์ และบันไดเลื่อน) งานซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า 35 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้ ซึ่งซื้อจากซีเมนส์ งานซ่อมบำรุงใหญ่ (Overhaul) และการเปลี่ยนอุปกรณ์ต่างๆ ตามแผนการที่วางไว้ (Planned Overhauls and Asset Replacements) ทั้งนี้ ตามสัญญาซ่อมบำรุงฉบับใหม่ที่ลงนามกับซีเมนส์นี้ คู่สัญญาต่างฝ่ายต่างไม่สามารถบอกเลิกสัญญาได้ก่อนครบกำหนดอายุสัญญา (No Early Termination without Cause) ถึงแม้บีทีเอสซีจะได้รับประโยชน์ในแง่ของการที่สามารถลดค่าใช้จ่ายโดยตกลงค่าซ่อมบำรุงไว้ล่วงหน้าแบบราคาเหมารวม และเป็นสัญญาระยะยาวซึ่งซีเมนส์ไม่สามารถบอกเลิกสัญญาได้ก่อนครบกำหนดอายุ อย่างไรก็ตาม บีทีเอสซีก็ไม่สามารถบอกเลิกสัญญาซีเมนส์ได้ก่อนครบกำหนดอายุสัญญาเช่นกัน ในกรณีที่ซีเมนส์ไม่สามารถที่จะให้บริการได้อย่างเป็นที่น่าพอใจตามข้อกำหนดในสัญญาแล้ว จึงอาจส่งผลกระทบต่อทางลบต่อการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้า และอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบีทีเอสซี กองทุน BTSGIF และบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม หากซีเมนส์ไม่สามารถบำรุงรักษารถไฟฟ้าตลอดจนระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในสัญญาซ่อมบำรุงแล้ว บีทีเอสซีก็สามารถที่จะเรียกร้องให้ซีเมนส์ชำระค่าเสียหาย (Liquidated Damages) ให้แก่บีทีเอสซีตาม Performance Index ได้ตลอดอายุของสัญญา (หรือใช้สิทธิบอกเลิกสัญญาในกรณีที่ซีเมนส์เป็นฝ่ายผิดสัญญา)

สำหรับรถไฟฟ้าอีกจำนวน 17 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้ ที่บีทีเอสซีซื้อจากซีอาร์ซีนั้น พนักงานของบีทีเอสซีจะทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการดูแลรักษาและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าดังกล่าวเอง โดยตามสัญญาซื้อรถไฟฟ้า ซีอาร์ซีจะต้องทำการฝึกอบรมให้แก่พนักงานของบีทีเอสซีสำหรับการจัดการและดูแลรักษาระบบต่าง ๆ ของรถไฟฟ้า และการฝึกอบรมสำหรับการจัดการและงานซ่อมบำรุงใหญ่ (Overhaul) นอกจากนี้แล้ว ปัจจุบันบีทีเอสซีได้ดำเนินการบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าบางส่วนด้วยบุคลากรของบีทีเอสซีเอง เช่น ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ ระบบวิทยุสื่อสาร และระบบอาณัติสัญญา นอกจากนี้ บีทีเอสซียังมีนโยบายในการเพิ่มศักยภาพของหน่วยงานวิศวกรรมและหน่วยงานบำรุงรักษาในการซ่อมบำรุงเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้า เพื่อเป็นการลดการพึ่งพาบริษัทผู้ผลิตรถไฟฟ้า

3.1.2.4 บีทีเอสซีต้องพึ่งพากรรมการ ผู้บริหารระดับสูง และบุคลากรที่มีความชำนาญในการประกอบการเดินรถไฟฟ้าซึ่งประเทศไทยยังมีอยู่อย่างจำกัด

กรรมการและสมาชิกในทีมผู้บริหารระดับสูงเป็นส่วนสำคัญของความสำเร็จของบีทีเอสซีเพราะเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ ความรู้สายสัมพันธ์ทางธุรกิจและความชำนาญ และหากมีเหตุให้สูญเสียบุคลากรดังกล่าวไป ก็เป็นเรื่องยากที่จะหาบุคลากรที่มีความสามารถในระดับเดียวกันมาแทนที่ และอาจส่งผลให้ประสิทธิภาพในการดำเนินการและผลการดำเนินงานลดลง บีทีเอสซีต้องพึ่งพาบุคลากรซึ่งมีความชำนาญและทุ่มเทในการบริหารและจัดการระบบเนื่องจากบีทีเอสซีเป็นผู้ประกอบการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนรายแรกในประเทศไทย ดังนั้น บีทีเอสซีจึงต้องมีค่าใช้จ่ายสูงในการคัดเลือกกว่าจ้าง ตลอดจนฝึกอบรมทักษะให้แก่บุคลากรเพื่อให้มีความรู้ ความชำนาญในการประกอบการเดินรถไฟฟ้าได้ นอกจากนี้ บีทีเอสซีอาจต้องเผชิญกับการแข่งขันกับผู้ประกอบการขนส่งมวลชนรายอื่น ๆ เพื่อแย่งชิงบุคลากรผู้เชี่ยวชาญของบีทีเอสซี ความสามารถในการจูงใจบุคลากรของบีทีเอสซีอาจลดลงจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งมวลชนเหล่านี้ขยายการดำเนินงาน และการเกิดขึ้นของระบบขนส่งมวลชนใหม่ ๆ ในกรณีที่บีทีเอสซีต้องประสบกับการสูญเสียบุคลากรที่มีความชำนาญจำนวนมาก บีทีเอสซีอาจต้องพิจารณาการว่าจ้างเจ้าหน้าที่จากต่างประเทศหรือรับบุคลากรใหม่ ซึ่งจะต้องมีการฝึกอบรมทักษะความชำนาญซึ่งจะทำให้ต้นทุนการดำเนินงานเพิ่มขึ้น และจะทำให้รายได้ค่าโดยสารสุทธิที่กองทุน BTSGIF จะได้รับจากการดำเนินงานระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักลดลง และอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของกองทุน BTSGIF และบริษัทฯ ตลอดจนอาจส่งผลให้ความสามารถในการทำกำไรจากการดำเนินงานระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพส่วนต่อขยายตามสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวของบีทีเอสซีลดลง และอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และแนวโน้มการดำเนินงานในอนาคตของบีทีเอสซีและบริษัทฯ

3.1.2.5 ผลกระทบจากการนัดหยุดงาน หรือการเรียกร้องค่าจ้างเพิ่มขึ้นจากพนักงานหรือการขัดแย้งใด ๆ ก็ตามกับพนักงานของบีทีเอสซี

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558 บีทีเอสซีมีพนักงานจำนวน 2,039 คน ถึงแม้ว่าพนักงานของบีทีเอสซีไม่มีการรวมตัวกันเป็นสหภาพแรงงาน และบีทีเอสซียังไม่เคยมีประสบการณ์เกี่ยวกับการนัดหยุดงานร่วมกันของพนักงานก็ตาม แต่ไม่มีอะไรทำให้มั่นใจได้ว่าการดำเนินงานของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสจะไม่มีการหยุดชะงักเนื่องจากข้อขัดแย้งหรือปัญหาอื่น ๆ กับพนักงานของบีทีเอสซี หากกรณีมีความพยายามที่จะรวมกลุ่มพนักงานของบีทีเอสซีขึ้นเป็นสหภาพแรงงานขึ้น (คล้ายกับที่เกิดขึ้นกับพนักงานของบริษัทขนส่งมวลชนทั่วโลก) อาจหันเหความสนใจของผู้บริหารและเพิ่มค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน และบีทีเอสซีอาจจะไม่สามารถที่จะเจรจาข้อตกลงที่ต่อรองจนเป็นที่ยอมรับสำหรับบุคคลที่สหภาพเลือกให้เป็นตัวแทนของตนได้ ปัจจัยดังกล่าวนี้อาจนำไปสู่การหยุดงานที่เกิดขึ้นจากสหภาพแรงงาน รวมถึงการนัดหยุดงาน (Strike) ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อทางลบต่อการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส และอาจส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติหน้าที่ของบีทีเอสซีเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานการให้บริการขั้นต่ำตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทานและสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว และอาจส่งผลกระทบต่อทางลบต่อจำนวนรายได้ค่าโดยสารสุทธิที่กองทุน BTSGIF จะได้รับจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก 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 แม้ว่าระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสจะไม่ใช่ว่าเป้าหมายของการก่อวินาศกรรมนี้ แต่ก็มีเหตุระเบิดบางส่วนเกิดขึ้นใกล้กับเส้นทางเดินรถไฟฟ้าบีทีเอส ห้างสรรพสินค้า แหล่งธุรกิจ โรงแรม แหล่งที่พักอาศัย และแหล่งท่องเที่ยวใจกลางกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ ในช่วงเดือนมีนาคม 2553 กลุ่มผู้ประท้วงต่อต้านรัฐบาลได้จัดให้มีการชุมนุมประท้วงเพื่อกดดันรัฐบาลและเรียกร้องให้มีการเลือกตั้งใหม่ ซึ่งในช่วงแรกกลุ่มผู้ประท้วงได้ยึดพื้นที่บริเวณรอบรัฐสภาและได้ย้ายมาปักหลักใจกลางกรุงเทพมหานคร ในช่วงสองเดือนต่อมา การชุมนุมประท้วงเริ่มรุนแรงขึ้นและรัฐบาลได้ประกาศภาวะฉุกเฉินในกรุงเทพมหานครเมื่อวันที่ 7 เมษายน 2553 ซึ่งทำให้บีทีเอสต้องหยุดให้บริการของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นระยะเวลา 8 วันเต็ม และให้บริการอย่างจำกัดเป็นระยะเวลา 19 วันในระหว่างเดือนเมษายนถึงพฤษภาคม 2553 โดยหากในอนาคตมีเหตุการณ์ใด ๆ ในลักษณะเดียวกันเกิดขึ้น บีทีเอสซึ่งอาจต้องหยุดให้บริการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสหรือให้บริการอย่างจำกัด ซึ่งเหตุการณ์เช่นนี้จะส่งผลให้รายได้ค่าโดยสารสุทธิจากการดำเนินงานระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครหลักที่บีทีเอสซึ่งจะต้องนำส่งให้แก่กองทุน BTS GIF ลดลง และอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของกองทุน BTS GIF 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 ไม่ว่าจะเป็นในส่วนของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครหลัก หรือระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพส่วนต่อขยาย การก่อการร้ายหรือเหตุการณ์ใด ๆ ดังกล่าว จะส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบีทีเอสฯ กองทุน BTS GIF และบริษัทฯ

3.1.3 ความเสี่ยงด้านการเงิน

3.1.3.1 บีทีเอสซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินของบีทีเอสซึ่งเกิดจากต้นทุนค่าบำรุงรักษาและการซื้อขบวนรถไฟฟ้าและอะไหล่ โดยบีทีเอสซึ่งมีภาระผูกพันของรายจ่ายฝ่ายทุนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานเป็นเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 เป็นจำนวนเงิน 2.8 ล้านยูโร และ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558 เป็นจำนวนเงิน 2.0 ล้านยูโร ซึ่งจะถูกปันส่วนเพื่อเรียกเก็บจากกองทุน BTS GIF ตามเงื่อนไขในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ดังนั้น หากค่าเงินบาทอ่อนตัวลงเมื่อเทียบกับเงินสกุลต่างประเทศในอนาคต บีทีเอสซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากการเพิ่มขึ้นของภาระผูกพัน

ดังกล่าวได้ ดังนั้น ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลประกอบการ และศักยภาพในการประกอบธุรกิจของบีทีเอสซีและบริษัทฯ

3.1.4 ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมาย

3.1.4.1 สัญญาสัมปทาน และสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวอาจถูกยกเลิกโดย กทม. และกรุงเทพมหานคร ตามลำดับ หากมีเหตุบางประการตามที่ระบุไว้ในสัญญาดังกล่าว เกิดขึ้น

ตามสัญญาสัมปทาน หากมีเหตุการณ์บางประการ หรือเหตุการณ์ที่ก่อขึ้นโดยกทม. กทม. หรือบีทีเอสซี ตามลำดับ อาจบอกเลิกสัญญาสัมปทานได้ เว้นแต่เหตุการณ์ดังกล่าวจะได้รับการเยียวยาหรือแก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ กทม. มีสิทธิบอกเลิกสัญญาสัมปทานได้ในกรณีที่บีทีเอสซีล้มละลาย หรือในกรณีที่บีทีเอสซีจงใจผิดสัญญาสัมปทานในสาระสำคัญอย่างต่อเนื่อง ซึ่งในกรณีดังกล่าวนี้ กทม. จะต้อง มีหนังสือบอกกล่าวการยกเลิกสัญญาสัมปทานล่วงหน้าหนึ่งเดือน (ในกรณีที่แก้ไขไม่ได้) หรือ กทม. จะต้อง มีหนังสือบอกกล่าวไปยังบีทีเอสซีล่วงหน้าไม่น้อยกว่าหกเดือน (ในกรณีที่แก้ไขได้) หากบีทีเอสซีไม่สามารถแก้ไขเหตุผิดสัญญาได้ในเวลาดังกล่าว เจ้าหน้าที่ของบีทีเอสซี (ซึ่งรวมถึงกองทุน BTSIGIF) มีสิทธิหาบุคคลภายนอกมารับโอนสิทธิและหน้าที่ภายใต้สัญญาสัมปทานได้ ภายในระยะเวลาอีกหกเดือนถัดไป หากเจ้าหน้าที่ไม่สามารถหาบุคคลภายนอกที่เหมาะสมมารับโอนสิทธิและหน้าที่ภายในระยะเวลาดังกล่าว กทม. มีสิทธิบอกเลิกสัญญาสัมปทาน โดยบีทีเอสซีจะต้องชดเชยค่าเสียหายให้แก่กทม. และกรรมสิทธิในอุปกรณ์ อุปกรณ์ควบคุม และทรัพย์สินอื่น ๆ ซึ่งตั้งอยู่บนที่ดินที่ใช้สำหรับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักจะถูกโอนให้แก่ กทม. ในกรณีที่สัญญาสัมปทานถูกยกเลิก บีทีเอสซีจะไม่สามารถดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักได้ ซึ่งจะมีผลกระทบในทางลบอย่างร้ายแรงต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และแนวโน้มการดำเนินการในอนาคตของบีทีเอสซี บริษัทฯ และกองทุน BTSIGIF อย่างไรก็ดี ในอดีตที่ผ่านมา ไม่เคยเกิดเหตุการณ์ที่เป็นเหตุในการบอกเลิกสัญญาสัมปทาน ซึ่งส่งผลให้กทม. ต้องแจ้งบีทีเอสซีให้ทราบถึงการกระทำผิดสัญญาสัมปทาน

นอกจากนี้ หากสัญญาสัมปทานถูกยกเลิก จะถือเป็นเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ซึ่งเป็นเหตุให้กองทุน BTSIGIF สามารถบังคับให้บริษัทฯ ชำระหนี้ตามภาระค้ำประกันโดยบังคับจำนำหุ้นบีทีเอสซีทั้งหมดตามสัญญาจำนำหุ้น หรือให้บริษัทฯ โอนหุ้นบีทีเอสซีทั้งหมดให้แก่กองทุน BTSIGIF ตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นได้ นอกจากนี้ กองทุน BTSIGIF ยังอาจสามารถใช้สิทธิในการรับโอนสัญญาสัมปทาน (Step-in Right) ในฐานะเป็นตัวแทนเจ้าหน้าที่ของบีทีเอสซี ตามเงื่อนไขและข้อกำหนดในสัญญาสัมปทาน (โปรดพิจารณารายละเอียดใน หัวข้อ 6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น)

สำหรับสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวนั้น มีข้อสัญญาเกี่ยวกับเหตุบอกเลิกสัญญาที่คล้ายคลึงกับสัญญาสัมปทาน โดยกรุงเทพมหานครมีสิทธิบอกเลิกสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวได้ในกรณีที่บีทีเอสซีล้มละลาย หรือในกรณีที่บีทีเอสซีไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ตามสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวในส่วนที่เป็นสาระสำคัญและไม่ทำการแก้ไขภายในเวลาอันสมควร ซึ่งหากมีการบอกเลิกสัญญาดังกล่าว บีทีเอสซีจะไม่สามารถดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพในส่วนต่อขยายสายสีลมและส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ทั้งนี้ หากมีผู้ประกอบการรายอื่นมาดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพในส่วนต่อขยายดังกล่าว ผู้โดยสารอาจประสบกับความไม่สะดวกในกรณีที่ผู้โดยสารเริ่มต้นการเดินทางในส่วนต่อขยายและสิ้นสุดการเดินทางในระบบ

รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก หรือในทางกลับกัน ความไม่สะดวกดังกล่าวอาจส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารภายในเส้นทางการเดินทางของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครลดลง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อรายได้ค่าโดยสารและผลการดำเนินงานของกองทุน BTS-GIF และบริษัท นอกจากนี้ หากสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวถูกบอกเลิก จะทำให้บีทีเอสซีไม่ได้รับค่าจ้างตามสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวอีกต่อไป และบีทีเอสซียังอาจต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากการผิดสัญญาหรือการเลิกสัญญาดังกล่าว ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อรายได้ ธุรกิจ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบีทีเอสซีและบริษัท

หมายเหตุ:

ในแบบ 56-1 ปี 2555/56 ได้เปิดเผยความเสี่ยงกรณีบีทีเอสซีอาจได้รับผลกระทบอันเนื่องมาจากประเด็นข้อโต้แย้งเกี่ยวกับความไม่สมบูรณ์ของสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว เป็นระยะเวลา 30 ปี เนื่องจากว่าในเดือนมกราคม 2556 กรมสอบสวนคดีพิเศษได้ประกาศว่าจะดำเนินการสอบสวนผู้บริหารกทม. กรุงเทพมหานคร และผู้บริหารของกรุงเทพมหานคร บีทีเอสซี และผู้บริหารของบีทีเอสซี ซึ่งรวมถึงหม่อมราชวงศ์สุขุมพันธุ์ บริพัตร ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร นายศิริ กาญจนพาสน์ และนายสุรพงษ์ เลหาะอัญญา กรรมการผู้มีอำนาจของบีทีเอสซี โดยกล่าวหาว่าการเข้าทำสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวไม่ชอบด้วยกฎหมาย ดังนั้น บุคคลข้างต้นจึงประกอบกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค โดยไม่ได้รับอนุญาตหรือได้รับสัมปทานจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ซึ่งเป็นการฝ่าฝืนประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 พ.ศ. 2515 ทั้งนี้ หากภายหลังการสอบสวนแล้ว กรมสอบสวนคดีพิเศษได้ข้อสรุปว่ามีการกระทำความผิด กรมสอบสวนคดีพิเศษจะส่งผลการสอบสวนให้อัยการพิจารณา ซึ่งหากอัยการพิจารณาแล้วมีความเห็นสอดคล้องกับกรมสอบสวนคดีพิเศษ ทางอัยการมีอำนาจที่จะดำเนินการฟ้องต่อศาลที่เกี่ยวข้อง

ต่อมา ในเดือนมิถุนายน 2556 กรมสอบสวนคดีพิเศษได้นำสำนวนการสอบสวนและพยานหลักฐาน พร้อมความเห็นสมควรสั่งฟ้องคดีหม่อมราชวงศ์สุขุมพันธุ์ บริพัตร ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร กับพวกรวม 9 คน และอีก 1 นิติบุคคล คดีการต่อสัญญาเดินรถไฟฟ้าบีทีเอส ส่วนต่อขยายออกไปอีก 13 ปี โดยไม่ชอบด้วยกฎหมายมาส่งมอบให้อธิบดีอัยการสำนักงานคดีพิเศษ เพื่อพิจารณาสั่งในความผิดข้อหาพร้อมกันประกอบกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค โดยไม่ได้รับอนุญาตหรือได้รับสัมปทานจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย อันเป็นความผิดตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 พ.ศ. 2515 ข้อ 4 และข้อ 16 ประกอบประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 83, 84 และ มาตรา 86 อย่างไรก็ตาม กรมสอบสวนคดีพิเศษมีความเห็นสมควรสั่งไม่ฟ้องบุคคล 2 ราย และนิติบุคคล 1 ราย ประกอบด้วยนายศิริ กาญจนพาสน์ และนายสุรพงษ์ เลหาะอัญญา กรรมการผู้มีอำนาจของบีทีเอสซี และบีทีเอสซี

ต่อมา ในเดือนกันยายน 2556 อัยการสำนักงานคดีพิเศษได้พิจารณาสำนวนคดีแล้ว มีคำสั่งไม่ฟ้องนายศิริ กาญจนพาสน์ และนายสุรพงษ์ เลหาะอัญญา กรรมการผู้มีอำนาจของบีทีเอสซี และบีทีเอสซี และมีความเห็นส่งสำนวนของหม่อมราชวงศ์สุขุมพันธุ์ บริพัตร กับพวกรวม 10 คน คืนให้กับกรมสอบสวนคดีพิเศษ เพื่อให้กรมสอบสวนคดีพิเศษส่งสำนวนต่อไปยังคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) เพื่อดำเนินการพิจารณาไต่สวนต่อตามอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายต่อไป ซึ่งกรมสอบสวนคดีพิเศษมีความเห็นไม่แย้งคำสั่งพนักงานอัยการที่สั่งไม่ฟ้อง นายศิริ กาญจนพาสน์ และนายสุรพงษ์ เลหาะอัญญา กรรมการผู้มีอำนาจของบีทีเอสซี และบีทีเอสซี และได้ดำเนินการส่งสำนวนให้คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) พิจารณาตามอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายต่อไปแล้ว

3.2 ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสื่อโฆษณา

3.2.1 ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์

3.2.1.1 การประกอบธุรกิจของวีจีไอพึ่งพิงคู่สัญญาทางธุรกิจน้อยราย

ในรอบระยะเวลาบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2558 รายได้หลักของวีจีไอมาจาก (1) การให้บริการสื่อโฆษณาและพื้นที่เชิงพาณิชย์ในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส (“ธุรกิจบน BTS”) ซึ่งวีจีไอได้รับสิทธิจากผู้ให้บริการระบบขนส่งมวลชน ได้แก่ บีทีเอสซี และ (2) การให้บริการสื่อโฆษณาในโมเดิร์นเทรดและร้านสะดวกซื้อ (“ธุรกิจโมเดิร์นเทรด”) ซึ่งวีจีไอได้รับสิทธิจากผู้ประกอบการโมเดิร์นเทรด ได้แก่ (ก) Tesco Lotus (ข) Big C และ (ค) Family Mart โดยสัดส่วนรายได้จากธุรกิจบน BTS และธุรกิจโมเดิร์นเทรดเท่ากับร้อยละ 61 และร้อยละ 33 ของรายได้รวมของวีจีไอ ตามลำดับ และสัดส่วนกำไรขั้นต้นจากธุรกิจบน BTS และธุรกิจโมเดิร์นเทรด เท่ากับร้อยละ 84 และร้อยละ 11 ของกำไรขั้นต้นรวมของวีจีไอ ตามลำดับ ดังนั้น หากวีจีไอสูญเสียสัญญาให้สิทธิบริหารจัดการพื้นที่สื่อโฆษณากับบีทีเอสซี อาจส่งผลกระทบต่อผลกำไรทางลบต่อธุรกิจและฐานะทางการเงินของวีจีไออย่างมีนัยสำคัญได้

ทั้งนี้ สัญญาให้สิทธิบริหารจัดการด้านการตลาดในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักระหว่างวีจีไอกับบีทีเอสซีอาจสิ้นสุดหรือถูกยกเลิก หากสัญญาสัมปทานระหว่างบีทีเอสซีกับกทม. ถูกยกเลิก หากสัญญาสัมปทานสิ้นสุดหรือถูกยกเลิก (โปรดพิจารณาในหัวข้อ 3.1.4.1 สัญญาสัมปทาน และสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวอาจถูกยกเลิกโดย กทม. และกรุงเทพมหานคร ตามลำดับ หากมีเหตุบางประการตามที่ระบุไว้ในสัญญาดังกล่าวเกิดขึ้น) สัญญาให้สิทธิบริหารจัดการด้านการตลาดในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักระหว่างวีจีไอกับบีทีเอสซีก็อาจถูกยกเลิกไปโดยปริยาย ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อผลกำไรทางลบต่อธุรกิจและฐานะทางการเงินของวีจีไอ และอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของวีจีไอให้แก่ผู้ถือหุ้น ซึ่งบีทีเอสซีและบริษัทฯ ในฐานะผู้ถือหุ้นรายใหญ่ก็จะได้รับผลกระทบในทางลบด้วย

อย่างไรก็ดี เพื่อลดความเสี่ยงในการพึ่งพิงรายได้จากการพึ่งพิงคู่สัญญาทางธุรกิจน้อยราย กลุ่มวีจีไอนโยบายการขยายการดำเนินธุรกิจไปยังสื่อโฆษณาในพื้นที่ใหม่ ๆ เพิ่มเติมให้ครอบคลุมกลุ่มลูกค้าผู้รับชมสื่อโฆษณาได้มากขึ้น เพื่อให้ลูกค้าผู้ลงสื่อโฆษณามีทางเลือกในการลงสื่อโฆษณามากยิ่งขึ้น โดยในปีที่ผ่านมา วีจีไอได้เพิ่มรูปแบบและพื้นที่โฆษณาออกไปยังสื่อโฆษณาที่ติดตั้งอยู่ตามท้องถนน (Street Furniture) และสื่อโฆษณาบนเครื่องบิน ได้แก่ เครื่องบินของสายการบินไทยแอร์เอเชีย รวมทั้งได้ขยายเครือข่ายสื่อโฆษณาไปยังหัวเมืองใหญ่ และในกลุ่มประเทศอาเซียน ด้วยการเป็นตัวแทนขายสื่อโฆษณาจอแอลอีดีซึ่งติดตั้งบนหอนาฬิกาประจำจังหวัด และการเป็นตัวแทนขายสื่อโฆษณาจอแอลอีดีในประเทศลาว

3.2.1.2 การพึ่งพิงบริษัทตัวแทนโฆษณารายใหญ่

ลูกค้าของวีจีไอแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มหลัก คือ กลุ่มเอเจนซี่ และกลุ่มลูกค้าซึ่งเป็นเจ้าของสินค้าและบริการ ซึ่งโดยทั่วไป นโยบายของบริษัทเจ้าของสินค้าและบริการจะให้ลูกค้ากลุ่มเอเจนซี่เป็นผู้ให้บริการวางแผนกลยุทธ์การใช้สื่อในรูปแบบต่าง ๆ รวมทั้งกำหนดแผนการใช้บิโฆษณาและการตัดสินใจเลือกใช้สื่อโฆษณาของบริษัทเจ้าของสินค้าและบริการ โดยปัจจุบัน วีจีไอมียุคค้ากลุ่มเอเจนซี่กว่า 20 ราย โดยเป็นเอเจนซี่รายใหญ่ประมาณ 10 ราย รายได้จากเอเจนซี่รายใหญ่ 5 อันดับแรกมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 57.09 ของรายได้ค่าโฆษณาทั้งหมดของวีจีไอ ดังนั้น วีจีไอจึงอาจมีความเสี่ยงหากเอเจนซี่รายใหญ่ไม่แนะนำให้เจ้าของสินค้าและบริการใช้เครือข่ายสื่อโฆษณาของวีจีไอ

อย่างไรก็ดี วิจิไอไม่มีการพึ่งพิงเอเจนซีรายใดรายหนึ่งเกินกว่าร้อยละ 25 ของรายได้ค่าโฆษณาทั้งหมดของ วิจิไอ อีกทั้งวิจิไอก็มีความเชื่อมั่นว่า การที่เครือข่ายสื่อโฆษณาของวิจิไอครอบคลุมพื้นที่โฆษณาที่สามารถเข้าถึงวิถีการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้คนในยุคปัจจุบัน อันทำให้สื่อโฆษณาของวิจิไอมีฐานผู้ชมจำนวนมาก ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายของสินค้าและบริการทุกกลุ่ม อาทิ พืช วัสดุ ฐานะ ความโดดเด่นและการดึงดูดความสนใจของผู้ชมสื่อโฆษณาที่มีข้อได้เปรียบกว่าสื่อประเภทอื่น รวมทั้งประสิทธิภาพในการเข้าถึงกลุ่มผู้รับชมสื่อเป้าหมายและการพบเห็นได้ในการดำรงชีวิตประจำวัน ซึ่งเป็นจุดแข็งของสื่อโฆษณาของวิจิไอที่สามารถตอบสนองลูกค้าผู้ซื้อสื่อโฆษณาในด้านของความคุ้มค่าและควมมีประสิทธิภาพของการใช้งบโฆษณา ทำให้มีความเป็นไปได้ว่า เครือข่ายโฆษณาของวิจิไอ จะได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้นจากผู้ลงสื่อโฆษณา และส่งผลให้วิจิไอสามารถรักษาสัดส่วนแบ่งการตลาดของงบโฆษณาไว้ได้ในระยะยาว

3.2.1.3 ธุรกิจสื่อโฆษณาแปรผันตรงกับภาวะเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ

แนวโน้มธุรกิจสื่อโฆษณาจะผันแปรในทิศทางเดียวกันกับภาวะเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศเป็นสำคัญ โดยหากเศรษฐกิจของประเทศโดยรวมอยู่ในภาวะที่ดี งบประมาณการใช้สื่อโฆษณาของเจ้าของสินค้าและบริการจะอยู่ในระดับสูงตามการใช้จ่ายของผู้บริโภค ซึ่งจะส่งผลให้รายได้ของผู้ให้บริการสื่อโฆษณาเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ ในทางกลับกัน หากเศรษฐกิจของประเทศอยู่ในภาวะที่ไม่ดีหรือมีความไม่แน่นอนจากปัจจัยอื่นที่ส่งผลกระทบในทางลบต่อความเชื่อมั่นหรือกำลังซื้อของผู้บริโภค อาจส่งผลให้การใช้จ่ายของประชาชนลดลง และอาจทำให้เจ้าของสินค้าและบริการปรับลดงบประมาณโฆษณาประชาสัมพันธ์ในสื่อโฆษณาต่าง ๆ ซึ่งอาจส่งผลกระทบทำให้รายได้ของผู้ให้บริการสื่อโฆษณาตกลงได้

โดยโครงสร้างอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาในปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม กล่าวคือ ผู้ลงสื่อโฆษณามีแนวโน้มที่จะจัดสรรงบโฆษณาให้กับสื่อประเภทใหม่ ๆ ที่สามารถครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายได้ในวงกว้างและมีโอกาสพบเห็นได้บ่อยครั้งในชีวิตประจำวัน เช่น สื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชน (Mass Transit Media) มากขึ้น ซึ่งมีอัตราการเติบโตสูงกว่าอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาโดยรวมอย่างมีนัยสำคัญ สอดคล้องกับลักษณะการประกอบธุรกิจของกลุ่มวิจิไอที่มีเครือข่ายสื่อโฆษณาที่ครอบคลุมตลอดการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้รับชมสื่อโฆษณา (Modern Lifestyle Media) กล่าวคือ การเดินทางด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอส และการทำงานในอาคารสำนักงาน

จากสภาวะการเมืองในประเทศไทยที่ผ่านมาในช่วงปลายปี 2556 จนถึงกลางปี 2557 อันส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการที่ผู้บริโภคลดการใช้จ่ายในสินค้าอุปโภคบริโภค งบประมาณสื่อโฆษณาจึงถูกจัดสรรลดน้อยลง อย่างไรก็ตาม วิจิไอก็เชื่อมั่นว่าด้วยที่ตั้ง ลักษณะ และรูปแบบของสื่อโฆษณาของกลุ่มวิจิไอ โดยเฉพาะธุรกิจบน BTS จะได้รับผลกระทบจากสภาวะเศรษฐกิจเพียงเล็กน้อย นอกจากนี้ เพื่อเพิ่มโอกาสทางธุรกิจให้กับกลุ่มวิจิไอ วิจิไอยังอาศัยช่วงที่เศรษฐกิจหดตัวในการขยายสื่อโฆษณาไปยังสื่อประเภทใหม่ ๆ ตลอดจนขยายฐานธุรกิจไปยังต่างประเทศ

3.2.1.4 การขยายการลงทุนในธุรกิจใหม่

วิจิไอมีกกลยุทธ์ในการขยายการลงทุนไปยังธุรกิจใหม่ทั้งในและต่างประเทศ โดยวิจิไอยังจะพิจารณาโครงการที่มีศักยภาพ ตลอดจนคัดเลือกหุ้นส่วนทางกลยุทธ์ (Strategic Partner) ที่แข็งแกร่ง รวมทั้งเน้นการลงทุนที่หลากหลายที่อยู่ในความชำนาญของกลุ่มวิจิไอ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้จะส่งผลให้วิจิไอสามารถเติบโตได้อย่างมั่นคงในระยะยาว โดยในการลงทุนแต่ละครั้ง จะมีการจัดทำแผนการศึกษาความเป็นไปได้ในการเข้าทำธุรกิจ (Feasibility Study) ซึ่งจัดทำบน

สมมติฐาน 3 กรณี ได้แก่ (ก) กรณีปกติ (Base Case) (ข) กรณีเลวร้าย (Worse Case) และ (ค) กรณีที่ดีที่สุด (Best Case) โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นต่อวีจีไอและผู้ถือหุ้นโดยรวมเป็นหลักในการพิจารณา

ในรอบปีที่ผ่านมา วีจีไอได้เข้าซื้อหุ้นบริษัท มาสเตอร์ แอด จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้นำธุรกิจสื่อโฆษณาป้ายขนาดใหญ่ (Billboard) และประกอบธุรกิจให้บริการและรับจ้างผลิตสื่อโฆษณาภายนอกที่อยู่อาศัย เพื่อวัตถุประสงค์ในการขยาย และเพิ่มประเภท และขนาดพื้นที่โฆษณาของกลุ่มวีจีไอ ส่งผลให้สามารถตอบสนองความต้องการของตลาด และกลุ่มลูกค้าเป้าหมายที่มากขึ้น รวมทั้งเพื่อประโยชน์ที่ได้รับจากการผนึกกำลัง (Synergy) ทางด้านการขาย ซึ่งจะช่วยเพิ่มโอกาสในการขายพื้นที่โฆษณาของกลุ่มวีจีไอมากขึ้น รวมทั้งการบริหารต้นทุนให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นในระยะกลาง-ยาว ส่งผลให้สามารถเพิ่มอัตราผลตอบแทนให้แก่ผู้ถือหุ้นของวีจีไอ

3.2.2 ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติการ

3.2.2.1 การดำเนินธุรกิจของวีจีไอต้องพึ่งพิงบุคลากรที่มีความชำนาญเฉพาะด้านและความสัมพันธ์อันดีกับลูกค้า

ธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณาของกลุ่มวีจีไอเป็นธุรกิจบริการซึ่งต้องพึ่งพิงบุคลากรในการติดต่อและนำเสนอผลิตภัณฑ์ให้แก่เอเจนซีและเจ้าของสินค้าและบริการ 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 วีจีไอยุ่ระหว่างการดำเนินการตามแผนงานการวางแผนสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) เพื่อเตรียมความพร้อมในการสร้างผู้บริหารรุ่นถัดไปเพื่อรักษาการเจริญเติบโตขององค์กรในระยะยาว นอกจากนี้ เพื่อให้วีจีไอมีเป้าหมายที่ชัดเจนและมีประสิทธิภาพในการบริหารและพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ในปีที่ผ่านมาวีจีไอได้จัดให้มีการสำรวจความพึงพอใจของพนักงาน (Employee Satisfaction Survey) ซึ่งพบว่าพนักงานโดยรวมยังมีความพึงพอใจต่อและมีความคาดหวังในการทำงานกับวีจีไอ

3.2.2.2 การพึ่งพิงผู้ให้บริการน้อยรายในการบำรุงรักษาเครือข่ายเทคโนโลยี

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

อย่างไรก็ดี ในแต่ละสายธุรกิจ กลุ่มวีจีไอใช้ระบบควบคุมสื่อโฆษณามัลติมีเดียจากผู้ให้บริการต่างรายกัน ซึ่งหากเกิดปัญหากับระบบหนึ่งระบบใด จะไม่ส่งผลกระทบไปยังระบบอื่น นอกจากนี้ กลุ่มวีจีไอได้จัดจ้างพนักงานประจำที่มีความรู้ความสามารถเข้ามาดูแล บำรุงรักษา รวมทั้งแก้ไขปัญหาของระบบควบคุมปัจจุบัน ตลอดจนมีการตรวจสอบกับผู้ให้บริการว่า มีการเก็บรักษาอุปกรณ์อย่างปลอดภัยและเชื่อถือได้ ระบบมีความเสถียรภาพสูง การบริหารจัดการ และการให้บริการมีประสิทธิภาพเป็นไปตามมาตรฐานสากล และมีการเปรียบเทียบมาตรฐานผู้ให้บริการรายปัจจุบันกับผู้ให้บริการรายอื่น ๆ และพบว่าผู้ให้บริการรายปัจจุบันถือเป็นบริษัทที่มีความน่าเชื่อถือ และได้รับการยอมรับจากบริษัทชั้นนำ

3.2.3 ความเสี่ยงด้านการเงิน

3.2.3.1 การเติบโตของรายได้จากการให้บริการสื่อโฆษณาของกลุ่มวีจีไอแปรผันตรงกับจำนวนผู้ใช้บริการของคู่สัญญาผู้ให้สิทธิโฆษณา

การเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส เป็นหนึ่งในปัจจัยที่สำคัญในการพิจารณาเพิ่มงบประมาณโฆษณาของผู้ลงสื่อโฆษณา ทั้งในด้านการใช้พื้นที่สื่อโฆษณาและการจ่ายค่าโฆษณาในอัตราที่สูงขึ้น ดังนั้น ปัจจัยใด ๆ ที่มีผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสอย่างมีนัยสำคัญ เช่น การประท้วงหรือชุมนุมทางการเมือง ก็อาจส่งผลกระทบต่อจำนวนรายได้ ตลอดจนอำนาจต่อรองที่จะปรับขึ้นอัตราค่าโฆษณาของกลุ่มวีจีไอ

อย่างไรก็ดี วีจีไอเชื่อมั่นว่าความเสี่ยงในเรื่องจำนวนรายได้ดังกล่าวอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจาก (1) การที่เส้นทางเดินรถไฟฟ้าบีทีเอสในปัจจุบัน ผ่านพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจของกรุงเทพฯ ทำให้ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสมีการเชื่อมต่อกับเครือข่ายระบบขนส่งมวลชนในรูปแบบต่าง ๆ เช่น รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT รถโดยสารด่วนพิเศษ BRT รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงค์ เป็นต้น และ (2) การพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ใหม่ ๆ ในปัจจุบัน นิยมก่อสร้างตามแนวเส้นทางเดินรถไฟฟ้าบีทีเอส อันส่งผลให้อัตราผู้โดยสารบีทีเอสเพิ่มขึ้น

3.2.4 ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมาย

3.2.4.1 การเปลี่ยนแปลงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มโฆษณา

วีจีไอมีนโยบายติดตามการปรับปรุงข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มธุรกิจโฆษณาอย่างต่อเนื่อง เพื่อป้องกันและเตรียมแผนการรองรับ หากการเปลี่ยนแปลงข้อกฎหมายมีผลกระทบต่อการทำงานของของกลุ่มวีจีไอ นอกจากนี้ เพื่อให้การประกอบธุรกิจสื่อโฆษณาของกลุ่มวีจีไอชอบด้วยกฎหมาย ฝ่ายกฎหมายของวีจีไอได้ดำเนินการตรวจสอบเนื้อหาของโฆษณาทุกครั้ง ก่อนที่จะมีการติดตั้งสื่อโฆษณาลงบนพื้นที่โฆษณา

3.3 ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

3.3.1 ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์

3.3.1.1 ความเสี่ยงจากภาวะการแข่งขัน

ภาวะการแข่งขันในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ในกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่รุนแรงในปัจจุบัน อันเป็นผลมาจากการที่ผู้ประกอบการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รายใหญ่และรายย่อยมีข้อได้เปรียบทางทรัพยากร ที่ดิน บุคลากร เงินทุน เทคโนโลยีการก่อสร้าง และ/หรือ ความแข็งแกร่งของชื่อเสียงที่มีอยู่เดิม อย่างไรก็ตามหนึ่งหรือหลายอย่างรวมกัน อาจส่งผลให้ผลการขายโครงการของกลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ไม่เป็นไปตามที่ได้คาดการณ์ไว้

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

3.3.1.2 ความเสี่ยงจากการขยายตัวของอุตสาหกรรมอสังหาริมทรัพย์และความไม่แน่นอนทางการเมือง

การขยายตัวของอุตสาหกรรมอสังหาริมทรัพย์เกิดจากความต้องการ (Demand) และกำลังซื้อ (Purchasing Power) ซึ่งอิงอยู่กับสถานะเศรษฐกิจ ความมีเสถียรภาพทางการเมืองของประเทศ และนโยบายของภาครัฐ ซึ่งในปีที่ผ่านมา การขยายตัวของตลาดอสังหาริมทรัพย์ในภาพรวมได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ความไม่แน่นอนทางการเมือง นอกจากนั้น ความไม่แน่นอนการเมืองยังส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อการที่ผู้บริโภคลดการใช้จ่ายในสินค้าอุปโภคบริโภคด้วย ทั้งนี้ สถานะของธุรกิจโรงแรม หรือคอนโดมิเนียม รวมไปถึงอาคารสำนักงานจะมีลักษณะความผันผวนที่แตกต่างกันไป แต่ปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้กระทบกับผลประกอบการของกลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์โดยตรง

3.3.1.3 ความมีชื่อเสียงและการมีแบรนด์ที่เป็นที่ยอมรับเป็นสิ่งสำคัญสำหรับธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

การกำหนดกลยุทธ์การแข่งขันของกลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ให้ความสำคัญกับการสร้างแบรนด์ให้เป็นที่ยอมรับ และเป็นที่ยอมรับ เนื่องจากแบรนด์ที่แข็งแกร่งจะสามารถทำให้เจ้าของแบรนด์เป็นผู้กำหนดราคา

ง่ายต่อการสร้างความแตกต่าง (Differentiation) และง่ายต่อการสร้างความภักดีต่อตัวสินค้า (Brand Loyalty) สามารถดึงดูดลูกค้ารายใหม่ และรักษาลูกค้าเดิมเอาไว้ได้ ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะทำให้กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์ได้เปรียบด้านการแข่งขันในระยะยาว แต่ทั้งนี้การสร้างแบรนด์ขึ้นมาใหม่ท่ามกลางคู่แข่งอื่น ๆ ที่มีอยู่แล้ว ย่อมต้องใช้ทรัพยากรเป็นจำนวนมาก และใช้ระยะเวลาที่ยาวนานเป็นเครื่องพิสูจน์ ในขณะที่กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์ได้สร้างแบรนด์ของกลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์มาเป็นระยะเวลาหนึ่งแล้ว และกำลังอยู่ในระหว่างการพัฒนาแบรนด์เดิมและสร้างแบรนด์ขึ้นมาใหม่เพิ่มเติมสำหรับโครงการที่มีอยู่ในปัจจุบันหรือโครงการที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งทำให้กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์อาจจะต้องรับภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น และไม่สามารถรับประกันได้ว่าแบรนด์เดิมและแบรนด์ใหม่ของกลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์จะเป็นแบรนด์ที่ได้รับการยอมรับจากบรรดาลูกค้าทั้งหลายในปัจจุบันและลูกค้าในอนาคต การที่กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์อาจไม่สามารถรักษาไว้ซึ่งชื่อเสียงและแบรนด์ซึ่งได้รับการยอมรับดังกล่าว หรือการที่กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์ไม่สามารถที่จะทำให้แบรนด์ที่สร้างขึ้นใหม่ได้รับการยอมรับจากบรรดาลูกค้าได้นั้น ย่อมส่งผลกระทบต่อความสำคัญต่อความสำเร็จของโครงการต่าง 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 กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์ได้ใช้นโยบายการจ้างผู้รับเหมาแบบที่รวมค่าวัสดุและค่าแรงของทั้งโครงการไว้ในสัญญาว่าจ้างแล้ว ซึ่งผู้รับเหมาจะเป็นผู้รับความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาวัสดุ อย่างไรก็ตาม การปรับตัวสูงขึ้นของราคาวัสดุก่อสร้างก็ย่อมส่งผลให้ต้นทุนการก่อสร้างโครงการโดยรวมของกลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์เพิ่มขึ้น ดังนั้น ความผันผวนและการปรับตัวขึ้นของราคาวัสดุก่อสร้างจึงอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไร ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์

3.3.2.2 ความเสี่ยงจากความล่าช้าและการไม่สามารถควบคุมโครงการให้เป็นไปตามประมาณการ

โดยทั่วไปการพัฒนาและการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์อาจประสบกับความเสี่ยงจากความล่าช้าของการก่อสร้างโครงการ ซึ่งอาจเกิดขึ้นจากสาเหตุหลายประการ เช่น ปัญหาการขาดแคลนแรงงาน หรือภัยธรรมชาติ ซึ่ง

ส่งผลให้เกิดค่าใช้จ่ายและต้นทุนทางการเงินที่เกิดขึ้นจริงสูงเกินกว่างบประมาณที่กำหนด จากการก่อสร้างโครงการที่ใช้เวลานานกว่าที่คาดการณ์ไว้ ความเป็นไปได้ที่จะไม่ได้รับเงินในจำนวนตามที่คาดว่าจะได้รับจากลูกค้าจากการเสนอขายโครงการอสังหาริมทรัพย์ก่อนเริ่มการก่อสร้าง (Pre-sales) (สำหรับกรณีโครงการคอนโดมิเนียม) หรือการที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมและกฎหมายอื่น ๆ เป็นต้น ซึ่งเหตุการณ์หนึ่งหรือหลายเหตุการณ์ดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อทิศทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงานและแนวโน้มในการดำเนินงานในอนาคตของกลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์

3.3.2.3 ความเสี่ยงที่เกิดจากผู้รับเหมาก่อสร้างและผู้ให้บริการต่าง ๆ แก่กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์

กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์ได้ทำสัญญากับผู้รับเหมาก่อสร้างและผู้ให้บริการ (ทั้งที่เป็นบริษัทในกลุ่มและเป็นบุคคลภายนอก) เพื่อให้บริการต่าง ๆ กับกลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์ โดยระยะเวลาและคุณภาพในการก่อสร้างโครงการต่าง ๆ ที่กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์ทำการพัฒนาอยู่ ขึ้นอยู่กับความสามารถและความพร้อมในการทำงานของผู้รับเหมาก่อสร้างเหล่านี้ ทั้งนี้ เหตุการณ์อันไม่คาดคิด เช่น การขาดแคลนแรงงานและวัตถุดิบ หรือปัญหาทางการเงินของผู้รับเหมาก่อสร้าง อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการปฏิบัติงานก่อสร้างต่าง ๆ ให้เสร็จลุล่วง ซึ่งจะส่งผลให้กำหนดเสร็จสมบูรณ์ของโครงการที่ทำการพัฒนามีความล่าช้าออกไป หรือส่งผลให้กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์ต้องรับภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมได้ ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์ไม่สามารถรับประกันได้ว่าการให้บริการของผู้รับเหมาก่อสร้างเหล่านี้จะอยู่ในระดับที่น่าพึงพอใจหรืออยู่ในระดับเทียบเท่ากับระดับคุณภาพที่กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์ตั้งเป้าเอาไว้ ซึ่งโครงการที่ไม่ได้รับการก่อสร้างตามมาตรฐานคุณภาพที่เหมาะสมเหล่านี้ อาจส่งผลให้กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์มีกำไรลดลง หรือในบางกรณีอาจจะก่อให้เกิดความสูญเสียที่รุนแรง และในสถานการณ์เหล่านี้ กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์อาจจำเป็นต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม เพื่อทำการแก้ไขความบกพร่องดังกล่าวและทำการปรับปรุงอสังหาริมทรัพย์ให้อยู่ในมาตรฐานคุณภาพที่เหมาะสม เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการพัฒนาโครงการของกลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งปัจจัยอันหนึ่งอันใดหรือหลายปัจจัยเหล่านี้อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และแนวโน้มดำเนินการในอนาคตของกลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์

3.3.3 ความเสี่ยงด้านการเงิน

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

ในปัจจุบัน กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์ได้รับความไว้วางใจจากธนาคารในระดับที่น่าพอใจ ส่งผลให้ได้รับดอกเบี้ยในอัตราที่เหมาะสมเมื่อกู้ยืมเงินหรือขอสินเชื่อจากธนาคาร

3.3.4 ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมาย

3.3.4.1 ความเสี่ยงจากความล่าช้าในการขออนุญาตจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง

ในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์ต้องดำเนินการเพื่อให้ได้ใบอนุญาต ใบรับรองและการได้รับอนุญาตต่าง ๆ จากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง ในแต่ละขั้นตอนการดำเนินการ เพื่อที่จะทำการพัฒนาและดำเนินการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ให้เสร็จลุล่วงไปได้ ซึ่งกลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์อาจจะประสบกับปัญหาต่าง ๆ ในการได้มาซึ่งใบอนุญาตต่าง ๆ และ/หรือ การดำเนินโครงการอสังหาริมทรัพย์อาจประสบกับความล่าช้าอันเนื่องมาจากการปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้เพื่อให้ได้รับอนุญาต

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์อาจมีความยากลำบากหรืออาจไม่สามารถที่จะปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ หรือนโยบายที่ถูกแก้ไขเปลี่ยนแปลงใหม่และอาจมีผลใช้บังคับเป็นการทั่วไปกับธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ในแต่ละช่วงเวลา โดยหากกลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์ประสบปัญหาความล่าช้าหรือไม่สามารถที่จะขอและรักษาไว้ซึ่งใบอนุญาตที่เกี่ยวข้อง หรือไม่สามารถปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องได้ กลุ่มบริษัทในธุรกิจสายอสังหาริมทรัพย์อาจถูกลงโทษ ประสิทธิภาพความล่าช้าในการพัฒนาโครงการ ถูกเพิกถอนใบอนุญาต หรือสูญเสียกรรมสิทธิ์หรือสิทธิในการพัฒนาหรือบริหารจัดการทรัพย์สิน ซึ่งเหตุการณ์อันหนึ่งอันใดหรือหลายเหตุการณ์เหล่านี้อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบต่อธุรกิจ 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 และการที่ผู้ให้บริการใช้งานบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์กับผู้ให้บริการระบบขนส่งหรือร้านค้าที่เข้าร่วม

ให้บริการ ดังนั้น ปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลกระทบในทางลบต่อจำนวนของผู้ใช้บริการและมูลค่าที่ผู้ให้บริการใช้บัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์จึงมีผลกระทบในทางลบโดยตรงต่อรายได้หลักของบีเอสเอส

จำนวนผู้เข้าร่วมให้บริการ

จำนวนของผู้เข้าร่วมให้บริการที่รับบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ก็เป็นปัจจัยหลักอันมีผลกระทบต่อยุติของบีเอสเอส กล่าวคือ หากมีจำนวนผู้เข้าร่วมให้บริการมากขึ้น ผู้ใช้บริการจะมีช่องทางที่หลากหลายมากขึ้นในการใช้บัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ในการจับจ่ายซื้อสินค้า ซึ่งจะมีผลให้รายได้ของบีเอสเอสสูงขึ้นด้วย หากผู้เข้าร่วมให้บริการมีจำนวนน้อยหรือเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนน้อย ก็จะมีผลให้รายได้ของบีเอสเอสที่จะได้รับจากผู้เข้าร่วมให้บริการน้อยลงด้วยเช่นกัน

นอกจากนี้ หากบีเอสเอสมีพันธมิตรเข้าร่วมให้บริการมากและมีโปรแกรมส่งเสริมการขายที่น่าสนใจ ก็จะทำให้จำนวนผู้ใช้บริการที่สนใจใช้บัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์สูงขึ้น เนื่องจากการอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการ อย่างไรก็ตาม หากผู้เข้าร่วมให้บริการมีปริมาณน้อยลง ก็อาจเป็นปัจจัยที่ส่งผลให้ผู้ให้บริการบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์น้อยลง อันมีผลกระทบต่อยุติของบีเอสเอสด้วยเช่นกัน

อัตราค่าโดยสารของผู้ให้บริการระบบขนส่งมวลชนและค่าสินค้าหรือบริการของผู้ให้บริการที่เป็นร้านค้า

นอกจากจำนวนผู้ใช้บริการและผู้เข้าร่วมให้บริการแล้ว อัตราค่าโดยสารหรือราคาค่าสินค้าหรือบริการก็มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อยุติของบีเอสเอสด้วยเช่นกัน เนื่องจากรายได้หลักของบีเอสเอสจะคำนวณจากมูลค่าที่ผู้ใช้บริการใช้บัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์กับผู้เข้าร่วมให้บริการ และรายได้ของบีเอสเอสจะแปรผันตรงกับทั้งจำนวนธุรกรรม และมูลค่าที่ใช้บัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ดังกล่าว ดังนั้น อัตราค่าโดยสาร ค่าสินค้าหรือบริการที่ผู้เข้าร่วมให้บริการเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการจึงมีผลกระทบโดยตรงต่อยุติของบีเอสเอส ด้วยเหตุดังกล่าว หากมีปัจจัยที่มีผลกระทบในทางลบต่ออัตราค่าโดยสารหรือค่าสินค้าหรือบริการดังกล่าว รายได้และฐานะทางการเงินของบีเอสเอสจะลดต่ำลงด้วย นอกจากนี้ หากราคาของสินค้าหรือบริการของผู้เข้าร่วมให้บริการไม่ถึงจุดคุ้มทุนให้ผู้ถือบัตรซื้อสินค้าหรือบริการ และเปลี่ยนไปซื้อสินค้าหรือบริการจากผู้ให้บริการอื่นที่ไม่ได้เข้าร่วมกับบีเอสเอส ก็อาจส่งผลในทางลบต่อยุติของบีเอสเอสได้เช่นกัน

3.4.1.2 การล้มละลายของสถาบันการเงินที่รับฝากเงินอิเล็กทรอนิกส์

ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย เมื่อผู้ถือบัตรเติมมูลค่าลงในบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ บีเอสเอสมีหน้าที่และความรับผิดชอบที่จะต้องนำเงินจำนวนดังกล่าวทั้งหมดเข้าไปฝากไว้ในบัญชีของสถาบันการเงิน ซึ่งตามพระราชบัญญัติสถาบันคุ้มครองเงินฝาก พ.ศ. 2551 การประกันเงินฝากจะกำหนดวงเงินไว้เพียง 1 ล้านบาทต่อหนึ่งรายต่อหนึ่งสถาบันการเงิน มีผลตั้งแต่วันที่ 11 สิงหาคม 2555 เป็นต้นไป เว้นแต่จะมีพระราชกฤษฎีกากำหนดเป็นอย่างอื่น อย่างไรก็ตาม 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 และรักษาเสถียรภาพของระบบการเงินโดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายเงินตราต่างประเทศ ต่อมา เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2555 คณะรัฐมนตรีมีมติให้ขยายระยะเวลาคุ้มครองเงินฝากจำนวน 50 ล้านบาท

ออกไปจนถึงวันที่ 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)

ธุรกิจหลักของแครอต รีวอร์ดส คือ การจัดการเกี่ยวกับการร่วมในการให้บริการลูกค้าสัมพันธ์ (CRM Loyalty Program) และเครือข่ายตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks) ซึ่งความสำเร็จทางธุรกิจ คือ จำนวนสมาชิกซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของผู้ถือบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ที่ออกโดยบีเอสเอส และจำนวนพันธมิตรที่เข้าร่วมให้คะแนนสะสมแครอตพอยท์ จากปัจจัยความสำเร็จข้างต้น หากจำนวนผู้ถือบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งเป็นฐานสมาชิกของแครอต รีวอร์ดส ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ก็จะส่งผลให้ธุรกิจไม่บรรลุวัตถุประสงค์ตามที่กำหนดไว้ และส่งผลกระทบต่อทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อจำนวนรายได้ที่แครอต รีวอร์ดส ตั้งเป้าไว้ ซึ่งความน่าสนใจของธุรกิจลูกค้าสัมพันธ์ (CRM Loyalty Program) ขึ้นอยู่กับจำนวนและความน่าสนใจของโปรแกรมสะสมแต้มของพันธมิตรที่เข้าร่วมโครงการ หากจำนวนพันธมิตรที่เข้าร่วมโครงการมีจำนวนน้อย หรือมีข้อเสนอที่ไม่น่าสนใจ ก็อาจส่งผลกระทบต่อทางลบต่อการดึงดูดความสนใจของสมาชิกที่มีศักยภาพให้มาเข้าร่วมโครงการ และความสามารถของแครอต รีวอร์ดส ที่จะสร้างรายได้ผ่านการออกจำนวนแต้ม

ในส่วนของธุรกิจตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks) ของแครอต รีวอร์ดสนั้น ก็มีความเสี่ยงในเรื่องของคู่แข่งอยู่ด้วย หากบริษัทอื่นได้เริ่มมีตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติที่คล้ายคลึงกันก็จะก่อให้เกิดความเสี่ยงในเรื่องการปรับลดของอัตราค่าธรรมเนียมในการโฆษณาและรายได้ของแครอต รีวอร์ดส ดังนั้น การเลือกสถานที่ตั้งตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติทั้งที่ระบบขนส่งมวลชน ศูนย์การค้า และอาคารสำนักงาน จึงเป็นปัจจัยสำคัญในการแข่งขันและเพิ่มจำนวนผู้ใช้งานตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติให้มีจำนวนสูงขึ้น เพื่อให้ลูกค้าเห็นศักยภาพของการโฆษณาผ่านตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติของแครอต รีวอร์ดส

3.4.1.4 ความเสี่ยงจากการชะลอตัวทางเศรษฐกิจและความไม่แน่นอนทางการเมือง

ปัจจัยความสำเร็จของธุรกิจบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ของบีเอสเอสนั้น ส่วนหนึ่งมาจากผู้ให้บริการระบบขนส่งมวลชน โดยเฉพาะรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ ซึ่งจำนวนผู้ใช้บริการบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์จะมาจากฐานผู้ถือบัตรโดยสารเป็นส่วนใหญ่ แต่เนื่องจากผู้ให้บริการบางรายอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลหรือได้รับสัมปทานจากภาครัฐ รวมทั้งอาจได้รับผลกระทบจากนโยบายภาครัฐ เช่น โครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ซึ่งอาจมีผลให้โครงสร้างสภาพแวดล้อมทางธุรกิจไม่สอดคล้องกับสมมุติฐานของแผนธุรกิจที่วางไว้ อีกทั้งรัฐยังไม่มีกำหนดวิธีการที่ชัดเจนในการดำเนินการ

ตามนโยบายการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม หากนโยบายของภาครัฐดังกล่าวสนับสนุนการดำเนินการของ บีเอสเอส ก็จะทำให้บีเอสเอสสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ แต่หากนโยบายดังกล่าวไม่สนับสนุนหรือไม่สอดคล้องกับแนวทางธุรกิจของบีเอสเอส ก็อาจจะเป็นอุปสรรคสำคัญในการดำเนินงานของบีเอสเอส

การเติบโตของธุรกิจบริการส่งเสริมการขายขึ้นอยู่กับภาวะเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศเป็นสำคัญ หากภาวะเศรษฐกิจโดยรวมไม่ดี หรือมีความไม่แน่นอนจากปัจจัยต่าง ๆ เช่น เสถียรภาพทางการเมือง ความผันผวนของค่าเงิน และแนวโน้มการเพิ่มสูงขึ้นของราคาน้ำมัน และค่าครองชีพต่าง ๆ เป็นต้น ปัจจัยเหล่านี้จะส่งผลให้การใช้จ่ายของ ประชากรลดน้อยลง ทั้งยังเป็นปัจจัยหลัก ในการปรับลดงบประมาณการออกแคมเปญการส่งเสริมการขายจาก ภาคธุรกิจ

3.4.2 ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติการ

3.4.2.1 ความเสี่ยงเกี่ยวกับระบบการให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์

ในด้านความต่อเนื่องในการให้บริการ ระบบการให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ของบีเอสเอสได้รับการพัฒนาขึ้น โดยบริษัทที่มีประสบการณ์ เป็นที่ยอมรับในระดับสากล และมีประสบการณ์ในการพัฒนาในระบบที่มีลักษณะเดียวกัน ในหลายประเทศ แต่อย่างไรก็ตาม ระบบยังคงต้องพึ่งพาดังกล่าวประกอบอื่นในการปฏิบัติการ โดยเฉพาะระบบไฟฟ้า ระบบโทรคมนาคม และระบบการชำระดุลของธนาคารพาณิชย์ ดังนั้นหากเกิดเหตุขัดข้องหรือภัยพิบัติในระบบใด ระบบหนึ่งก็อาจส่งผลให้เกิดความชะงักงันในการให้บริการแก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม เพื่อบรรเทาความเสี่ยง ดังกล่าว บีเอสเอสได้ออกแบบระบบงานที่ผู้ให้บริการก็ยังคงให้บริการแก่ผู้ถือบัตรได้ เพียงแต่จะมีผลกระทบต่อ การชำระดุลระหว่างบีเอสเอสกับผู้ให้บริการเท่านั้น

3.4.2.2 ความเสี่ยงทางด้านเทคโนโลยี

ธุรกิจพื้นฐานของแครอต รีวอร์ดส ทั้งธุรกิจลูกค้าสัมพันธ์ (CRM Loyalty Program) และตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks) ขึ้นอยู่กับซอฟต์แวร์และเทคโนโลยีของบุคคลภายนอก ดังนั้น การชะงักงันในการให้บริการของระบบ ที่เป็นสาระสำคัญ อาจทำให้สมาชิกมีความเชื่อมั่นในรูปแบบการให้บริการน้อยลงและอาจส่งผลต่อความ พึงพอใจในการให้บริการลดลงด้วย

3.4.3 ความเสี่ยงด้านการเงิน

3.4.3.1 ความเสี่ยงที่เกิดจากการที่บีเอสเอสไม่สามารถชำระหนี้เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน

บีเอสเอสมีการกู้ยืมเงินจากธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558 จำนวนรวม 232 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นเงินลงทุนในศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House) โดยสัญญา มีระยะเวลาการ ปลดปล่อยคืนเงินต้น 3 ปี และจะต้องชำระคืนเงินต้นตั้งแต่เดือนธันวาคม 2557 เป็นต้นไป เป็นระยะเวลา 7 ปี นอกจากนี้ บีเอสเอสต้องดำรงสัดส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt Service Coverage Ratio = DSCR) ไม่น้อย กว่า 1.25 เท่า ณ วันสิ้นรอบระยะเวลาบัญชี จากการที่บีเอสเอสเพิ่งเริ่มประกอบกิจการมีรายได้เป็นปีที่สอง จำนวน พันธมิตรทางธุรกิจผู้ให้บริการที่รับบัตรแบบบิทเป็นสื่อในการชำระเงิน จำนวนสมาชิกผู้ถือบัตรแบบบิท รวมถึงความถี่ ของการใช้บัตรแบบบิท อาจจะมีจำนวนไม่มากที่จะทำให้รายได้ค่าธรรมเนียมเพียงพอในการจ่ายชำระคืนเงินต้น หากบีเอสเอสไม่สามารถเพิ่มทั้งจำนวนพันธมิตร จำนวนผู้ถือบัตรแบบบิท และปริมาณการจ่ายชำระผ่านบัตรแบบบิทได้

อย่างไรก็ตาม บีเอสเอสได้มีนโยบายการขยายฐานรายได้โดยการเก็บค่าสิทธิต่อเนื่อง (Royalty Fee) กับพันธมิตรทางธุรกิจที่ร่วมกันออกบัตรร่วมบัตร (Co-branded) และพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ สู่ตลาด ซึ่งรายได้ในส่วนนี้มีมูลค่ามากเพียงพอที่จะทำให้บีเอสเอสสามารถที่จะชำระหนี้ได้ในขณะที่รายได้หลักจากค่าธรรมเนียมยังมีมูลค่าไม่สูงมากเพียงพอ

3.4.3.2 ความเสี่ยงจากอัตราผลตอบแทนจากเงินลงทุน

บีเอสเอสประกอบธุรกิจภายใต้ใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจเป็นผู้ให้บริการการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งต้องเก็บรักษาเงินที่ได้รับล่วงหน้าจากผู้บริโภคไว้เป็นเงินสดที่ธนาคารพาณิชย์หรือสถาบันการเงิน โดย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558 บีเอสเอสมีเงินรับล่วงหน้าจากผู้บริโภคจำนวนรวม 210 ล้านบาท ซึ่งอัตราดอกเบี้ยเงินฝากในตลาดจะเป็นไปตามนโยบายของธนาคารแห่งประเทศไทย ดังนั้น จึงอาจมีผลกระทบต่ออัตราผลตอบแทนจากเงินลงทุนของบีเอสเอส ซึ่งส่วนใหญ่ลงทุนไว้ในบัญชีเงินฝากธนาคาร

3.4.3.3 ความเสี่ยงจากการชะงักงันในการขยายกิจการเนื่องจากแหล่งเงินทุนมาจากเงินกู้ยืมเป็นหลัก

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558 แครอท รีวอร์ดส์ มีภาระหนี้สินที่เกิดจากการกู้ยืมทั้งสิ้นจำนวน 306.5 ล้านบาท และในปี 2558/59 ยังเป็นช่วงของการขยายการลงทุนทั้งในระบบลูกค้าสัมพันธ์ (CRM Loyalty Program) และตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks) โดยแหล่งที่มาของเงินกู้ทั้งหมดนั้นมาจากบริษัทแม่ ดังนั้น หากบริษัทแม่ไม่ให้การสนับสนุนเงินกู้ยืมดังกล่าว แครอท รีวอร์ดส์ 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 การจ่ายเงินปันผลและการกำหนดจำนวนเงินปันผลที่

บริษัทย่อยจะจ่ายให้กับบริษัท ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ ซึ่งบริษัท ต้องคำนึงถึงนอกเหนือจากความต้องการใช้เงินของบริษัท เช่น เงื่อนไขในการก่อหนี้ของแต่ละบริษัทย่อย ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน กระแสเงินสด แผนการลงทุน และแนวโน้มทางธุรกิจของบริษัทย่อยแต่ละบริษัท ทั้งนี้ หากบริษัท ไม่ได้รับเงินปันผลในจำนวนที่เพียงพอจากบริษัทย่อย ก็อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของบริษัท

3.5.2 กองทุน BTSGIF อาจไม่สามารถจ่ายเงินปันผลในหน่วยลงทุนหรือไม่สามารถรักษาระดับการจ่ายเงินปันผลได้

รายได้ค่าโดยสารสุทธิที่กองทุน BTSGIF ได้รับขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย ซึ่งรวมถึงจำนวนเงินค่าโดยสารที่ได้รับรวมทั้งค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร สายหลัก ในกรณีที่รายได้ค่าโดยสารสุทธิจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก และทรัพย์สินอื่น ๆ ที่กองทุน BTSGIF อาจได้มาหรือถือครองในภายหลังไม่สามารถสร้างรายได้เพียงพอ จะทำให้รายได้กระแสเงินสดและความสามารถของกองทุน BTSGIF ในการจ่ายเงินปันผลได้รับผลกระทบในทางลบ ตลอดจนกองทุน BTSGIF อาจไม่สามารถรักษาระดับของอัตราการจ่ายเงินปันผลตามนโยบายการจ่ายเงินปันผลที่กำหนดไว้ (กองทุน BTSGIF มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนมากกว่าปีละ 1 ครั้ง และไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 ของกำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้ว) ดังนั้น จึงอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของบริษัท

3.5.3 ความเสี่ยงจากการไม่ได้รับผลตอบแทนจากการลงทุนในการบริหารเงินสดสภาพคล่องส่วนเกินตามที่คาดการณ์ไว้

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

3.5.4 การสูญเสียหุ้นบีทีเอสซี กรณีเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ และกองทุน BTSGIF ใช้สิทธิบังคับจำหน่ายหุ้นบีทีเอสซี หรือใช้สิทธิซื้อหุ้นบีทีเอสซี

ในการเข้าทำธุรกรรมการขายและโอนสิทธิในรายได้ค่าโดยสารสุทธิที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักให้แก่กองทุน BTSGIF บริษัทฯ ในฐานะผู้สนับสนุน ได้เข้าทำสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน เพื่อที่จะค้ำประกันการปฏิบัติตามภาระผูกพันของบีทีเอสซีภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ รวมถึงหน้าที่ของบีทีเอสซีในการชำระเงินตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิในรายได้สุทธิ การค้ำประกันภายใต้สัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุนซึ่งบริษัทฯ ให้แก่กองทุน BTSGIF จะให้โดยจำกัด โดยกองทุน BTSGIF จะไม่สามารถบังคับให้บริษัทฯ ชำระหนี้ตามภาระค้ำประกันได้โดยวิธีการอื่นใดนอกจากการบังคับเอาจากหุ้นบีทีเอสซี

ซึ่งถือหรือจะได้อีกโดยบริษัท เท่านั้น โดยการบังคับเอาจากหุ้นบีทีเอสซึ่งดังกล่าวจะสามารถทำได้โดยการบังคับจำหน่ายหุ้นบีทีเอสซึ่งทั้งหมดโดยการขายทอดตลาดตามสัญญาจำหน่ายหุ้น หรือให้บริษัท โอนหุ้นบีทีเอสซึ่งทั้งหมดให้แก่กองทุน BTSGIF ตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น อย่างไรก็ตาม การค้าประกันตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุนดังกล่าวจำกัดอยู่ที่การโอนหุ้นทั้งหมดที่บริษัท ถืออยู่ในบีทีเอสซี แต่ไม่รวมทรัพย์สินของบีทีเอสซีที่กองทุน BTSGIF ไม่ได้ซื้อซึ่งจะโอนคืนบริษัท หรือบุคคลที่บริษัท กำหนดตามเงื่อนไขในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิและสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน ซึ่งเมื่อหากกองทุน BTSGIF ใช้สิทธิบังคับจำหน่ายหุ้นบีทีเอสซี หรือใช้สิทธิบังคับซื้อหุ้นบีทีเอสซีแล้ว แม้การการค้าประกันของบริษัท จะสิ้นสุดลง แต่บริษัท จะสูญเสียหุ้นบีทีเอสซีและอำนาจควบคุมในบีทีเอสซีไป และจะเกิดการเปลี่ยนแปลงอำนาจการควบคุมในบีทีเอสซีจากบริษัท ไปเป็นกองทุน BTSGIF หรือบุคคลอื่นที่ได้มาซึ่งหุ้นบีทีเอสซี ไม่ว่าจะจากการขายทอดตลาดตามการบังคับจำหน่ายหุ้นตามสัญญาจำหน่ายหุ้น หรือเป็นบุคคลที่กองทุน BTSGIF ได้กำหนดให้เป็นผู้รับโอนหรือซื้อหุ้นบีทีเอสซีตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น ซึ่งหากเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้น จะส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบีทีเอสซี และบริษัท

อย่างไรก็ดี ในกรณีที่มีเหตุผิดนัดผิดสัญญาบางประการตามที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ บีทีเอสซีสามารถเสนอแผนการเพื่อแก้ไขเยียวยาเหตุผิดนัดผิดสัญญาต่อกองทุน BTSGIF ได้ และหากกองทุน BTSGIF เห็นชอบด้วยกับแผนการเยียวยา กองทุน BTSGIF จะไม่ใช่สิทธิเรียกให้บีทีเอสซีชำระหนี้ตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ หรือเรียกให้บริษัท ในฐานะผู้สนับสนุนปฏิบัติตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน หรือใช้สิทธิอื่นใดที่กองทุน BTSGIF มีสำหรับกรณีเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาดังกล่าว โดยในระหว่างระยะเวลาการแก้ไขเยียวยาบริษัท จะให้สิทธิแก่กองทุน BTSGIF ในการใช้สิทธิออกเสียงในหุ้นบีทีเอสซีตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิและสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน และหากมีการจ่ายเงินปันผลจากบีทีเอสซี บริษัท ตกลงจะนำเงินปันผลที่ตนเองจะได้รับจากการถือหุ้นบีทีเอสซีมาชำระจำนวนเงินที่ค้างจ่ายและถึงกำหนดชำระภายใต้เอกสารธุรกรรมให้แก่กองทุน BTSGIF

3.6 ความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อสิทธิหรือการลงทุนของผู้ถือหลักทรัพย์

3.6.1 การออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุน เพื่อรองรับการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W3 ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA และใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB ของบริษัท อาจส่งผลกระทบให้สัดส่วนการถือหุ้นของผู้ลงทุนในหุ้นของบริษัท ลดลง (Control Dilution)

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558 บริษัท มีใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W3 จำนวนทั้งสิ้น 3,944,626,464 หน่วย ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA คงเหลือจำนวน 37,772,175 หน่วย และใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB จำนวนทั้งสิ้น 16,000,000 หน่วย โดยมีหุ้นรองรับใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W3 จำนวน 3,971,617,378 หุ้น หุ้นรองรับใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA จำนวน 6,043,548 หุ้น และหุ้นรองรับใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB จำนวน 16,000,000 หุ้น ดังนั้น หากมีการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W3 ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA และใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB เพิ่มจำนวน จะทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นเดิมลดลงไม่เกินร้อยละ 24.99 ร้อยละ 0.05 และร้อยละ 0.13 ตามลำดับ หรือในกรณีมีการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W3 ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA และใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB ครบทั้งหมด จะทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นเดิมลดลงทั้งหมดไม่เกินร้อยละ 25.10 (คำนวณโดยใช้ฐานหุ้นที่ออกจำหน่ายแล้วทั้งหมด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558 จำนวน 11,919,250,161 หุ้น)

หมายเหตุ : ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2558 ได้มีมติอนุมัติให้เสนอต่อที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2558 ในวันที่ 24 กรกฎาคม 2558 เพื่อพิจารณาและอนุมัติการออกและเสนอขายใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WC ให้แก่พนักงานของบริษัท และบริษัทย่อย จำนวนไม่เกิน 16,000,000 หน่วย โดยจะจัดสรรหุ้นเพื่อรองรับการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WC จำนวนไม่เกิน 16,000,000 หุ้น ดังนั้น หากที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2558 มีมติอนุมัติการออกและเสนอขายใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WC และมีการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WC เพิ่มจำนวนแล้ว จะทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นเดิมลดลงไม่เกินร้อยละ 0.13 (คำนวณโดยใช้ฐานหุ้นที่ออกจำหน่ายแล้วทั้งหมด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558 จำนวน 11,919,250,161 หุ้น)

3.6.2 ความเสี่ยงจากบริษัท มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ >25%

ณ วันปิดสมุดทะเบียนหุ้น เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2558 กลุ่มนายศิริ กาญจนพาสณ์ (โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 7.2 ผู้ถือหุ้น) ถือหุ้นในบริษัท จำนวนรวม 4,886,135,039 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 41.33 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัท แม้กลุ่มนายศิริ กาญจนพาสณ์ จะยังคงถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 50 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัท ซึ่งยังไม่อาจถือได้ว่าสามารถควบคุมมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นที่ต้องใช้เสียงส่วนใหญ่ของที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้ อย่างไรก็ตาม กลุ่มนายศิริ กาญจนพาสณ์ เป็นกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่กลุ่มเดียวที่ถือหุ้นในบริษัท เกินกว่าร้อยละ 25 ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายอื่นอาจมีความลำบากในการรวบรวมคะแนนเสียงเพื่อถ่วงดุลเรื่องที่ผู้ถือหุ้นใหญ่เสนอได้

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

ทรัพย์สินสำคัญที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

4.1 ทรัพย์สินถาวรหลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558 ทรัพย์สินถาวรหลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย สามารถแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ (1) ต้นทุนโครงการ และอุปกรณ์ และ (2) ที่ดิน โครงการอสังหาริมทรัพย์ และสิทธิการเช่า ดังนี้

4.1.1 ต้นทุนโครงการ และอุปกรณ์

รายการทรัพย์สินถาวร	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
		ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558	
ต้นทุนโครงการ - โฆษณา	สัมปทาน	2,326.5	ไม่มี
อุปกรณ์ - ขนส่งมวลชน	เป็นเจ้าของ	123.6	ไม่มี
อุปกรณ์สื่อโฆษณา	เป็นเจ้าของ	1,128.6	ไม่มี
สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง - โฆษณา	เป็นเจ้าของ	133.8	ไม่มี
ต้นทุนโครงการ - แรบปิท	เป็นเจ้าของ	437.5	ไม่มี
อุปกรณ์ - แครอท รีเวอร์ดิส	เป็นเจ้าของ	46.8	ไม่มี
รวม		4,196.8	

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 2558 จึงไม่ปรากฏรายการต้นทุนโครงการ - ระบบรถไฟฟ้า เป็นรายการทรัพย์สินถาวร

4.1.2 ที่ดิน โครงการอสังหาริมทรัพย์

4.1.2.1 รายละเอียดโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่ดำเนินการอยู่ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน/ห้องชุด			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี (ล้านบาท) ณ 31 มี.ค. 58	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการ ประเมิน		
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ									
1. โครงการธนชาติ ถนนบางนา – ตราด กม.14									
1.1 บ้านพร้อมที่ดิน									
1.1.1 เพรสทิจเฮาส์ II	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	38 แปลง	27	1	15.9	327.48	31 มี.ค. 58	91.02	-
1.1.2 เพรสทิจเฮาส์ III	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	83 แปลง	22	-	73.1	248.45	31 มี.ค. 58	73.65	-
1.1.3 พาร์วัน	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	80แปลง	12	1	85.5	148.26	31 มี.ค. 58	153.43	-
1.2 ทาวน์เฮาส์									
1.2.1 ทาวน์เฮาส์ฮาบิแทต	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	16 แปลง	1	3	68.80	21.53	31 มี.ค. 58	14.79	-
1.3 คอนโดมิเนียม									
1.3.1 นูเวลคอนโดมิเนียม	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 ห้องชุด	58.57 ตารางเมตร			1.5	31 มี.ค. 58	0.82	หลักประกันใน การขอกู้เงิน บังคับคดี ระหว่างอุทธรณ์
1.3.2 ธนาเพลสคอนโดมิเนียม	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	2 ห้องชุด	127.64 ตารางเมตร			1.91	31 มี.ค. 58	1.47	
1.4 ที่ดินเปล่าจัดสรร									
1.4.1 ที่ดินเปล่าไพรม์แลนด์โซนบี,ซีและดี	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	29 แปลง	21	1	55.80	257	31 มี.ค. 58	71.34	-
1.4.2 แคลิฟอร์เนีย	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	30 แปลง	7	1	82.6	83.51	31 มี.ค. 58	24.87	-
1.4.3 ที่ดินเปล่า	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	12 แปลง	4	3	5.5	53.35	31 มี.ค. 58	7.13	-
1.4.4 ที่ดินเปล่า ไพรม์แลนด์ โซนเอ	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	2 แปลง	35	2	19	213.29	31 มี.ค. 58	118.57	-
1.4.5 ที่ดินแปลงใหญ่ ฮาบิแทต	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	9	-	53	54.8	31 มี.ค. 58	30.46	-

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน/ห้องชุด			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี (ล้านบาท) ณ 31 มี.ค. 58	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการ ประเมิน		
1.4.6 ที่ดินตรงข้ามเพรสทีจคอนโดมิเนียม	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	4	3	44	29.16	31 มี.ค. 58	16.21	-
1.4.7 ที่ดินตรงข้ามเพรสทีจเฮอร์ส	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	3	-	38	18.57	31 มี.ค. 58	10.32	-
1.4.8 ที่ดินข้างไพร่แลนด์ โซนบี	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	11	3	34	71.01	31 มี.ค. 58	39.48	-
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัทย่อย									
2. โครงการ Abstracts Phahonyothin Park									
2.1 ห้องชุดของโครงการ Abstracts Phahonyothin Park อาคาร A (กรรมสิทธิ์ของ บจ. นูโว โสไน เอเจนซี่)	ถนนพหลโยธิน แขวงลาดยาว เขตบางเขน (บางซื่อ) กรุงเทพฯ	92 ห้องชุด	3,798.99 ตารางเมตร			328.5	31 มี.ค. 56	156.58	-
2.2 ที่ดินของโครงการ Abstracts Phahonyothin Park อาคาร B และ C (อยู่ระหว่างก่อสร้าง) (กรรมสิทธิ์ของ บจ. นูโว โสไน เอเจนซี่)	ถนนพหลโยธิน แขวงลาดยาว เขตบางเขน (บางซื่อ) กรุงเทพฯ	2 แปลง	4	-	72	814.25	30 ก.ย. 53	660.2	ธนาคาร กรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
2.3 ที่ดินและสิ่งปลูกสร้างส่วนกลาง ปันส่วนให้อาคาร B & C (กรรมสิทธิ์ของนิติบุคคลอาคารชุด Abstracts Phahonyothin Park อาคารเอ และนิติบุคคลอาคารชุดในอนาคต (บีและซี))	ถนนพหลโยธิน แขวงลาดยาว เขตบางเขน (บางซื่อ) กรุงเทพฯ							772.03	-

4.1.2.2 รายละเอียดอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558

(ก) โครงการเพื่อให้เช่า

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดห้องชุด			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี (ล้านบาท) ณ 31 มี.ค. 58	ภาระผูกพัน
			-	-	ตารางเมตร	(ล้านบาท)	วันที่ทำการ ประเมิน		
1. อาคารพักอาศัยโครงการเดอะรอยัลเพลส และเดอะแกรนด์ (เพื่อให้เช่า)									
1.1 เดอะรอยัลเพลส 2	ซอยมหาดเล็กหลวง 2 ถนนราชดำริ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ	51 ห้อง	-	-	4,514.85	159	31 มี.ค. 58	87.47	-
1.2 เดอะแกรนด์	ซอยมหาดเล็กหลวง 2 ถนนราชดำริ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ	26 ห้อง	-	-	1,591	50	31 มี.ค. 58	40.55	-

ที่ดินและอาคารเดอะรอยัลเพลส 2 และเดอะแกรนด์ เป็นการเช่าระยะยาวกับสำนักงานพระคลังข้างที่ โดยสัญญาเช่าเดอะรอยัลเพลส 2 และเดอะแกรนด์จะสิ้นสุดวันที่ 30 พฤศจิกายน 2570

(ข) ที่ดินเปล่า

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี (ล้านบาท) ณ 31 มี.ค. 58	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำ การ ประเมิน		
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ									
1. ที่ดินเปล่า	ถนนราษฎร์บูรณะ แขวงราษฎร์บูรณะ กรุงเทพฯ	1 แปลง	27	2	10	1,100	31 มี.ค. 58	660.75	-
2. ที่ดินเปล่า	ถนนบ้านน้ำลด – บ้านแม่ยาว ต.ริมกก อ.เมืองเชียงราย จ.เชียงราย	4 แปลง	21	3	60	12.0	31 มี.ค. 58	11.0	-
3. ที่ดินเปล่า	ต. จันจว้าใต้ (ท่าข้าวเปลือก) อ.แม่จัน จ.เชียงราย	26 แปลง	141	-	88	7.1	31 มี.ค. 58	5.56	-
4. ที่ดินเปล่า	ถนนเทพกษัตรี ต.เกาะแก้ว	2 แปลง	37	1	35	131	31 มี.ค. 58	29.75	หลักประกันใน

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี (ล้านบาท) ณ 31 มี.ค. 58	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำ การ ประเมิน		
	อ.เมืองภูเก็ต จ.ภูเก็ต								การขอทุเลาการ บังคับคดีระหว่าง อุทธรณ์
5. ที่ดินเปล่า	ถนนสายบ้านนา-แก่งคอย ต.ชะอม อ.แก่งคอย จ.สระบุรี	4 แปลง	95	-	93	10.5	31 มี.ค. 58	7.6	หลักประกันใน การขอทุเลาการ บังคับคดีระหว่าง อุทธรณ์
6. ที่ดินเปล่า	แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว กรุงเทพฯ	12 แปลง	-	3	1	11.41	31 มี.ค. 58	10.55	-
7. ที่ดินเปล่า	แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว กรุงเทพฯ	1 แปลง	-	-	50	1.89	31 มี.ค. 58	1.75	หลักประกันใน การขอทุเลาการ บังคับคดีระหว่าง อุทธรณ์
8. ที่ดินเปล่า	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	12 แปลง	204	-	82	2,393.71	31 มี.ค. 58	376.59	-
9. ที่ดินเปล่า	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	7	-	8	82.29	31 มี.ค. 58	2.39	หลักประกันใน การขอทุเลาการ บังคับคดีระหว่าง อุทธรณ์
10. ที่ดินซอยทางเดินเลียบบคลอง ลาดกระบัง	ตราซาทะ อ.บางพลี (บางพลีใหญ่) จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	10	2	6	26.3	31 มี.ค. 58	15.80	-

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี (ล้านบาท) ณ 31 มี.ค. 58	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำ การ ประเมิน		
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัทย่อย									
1. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. สยาม เพจจิง แอนด์ คอมมิวนิเคชั่น)	ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ	2 แปลง	-	-	71	15.6	31 มี.ค. 58	14.20	-
2. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. ยงสุข)	ต.คลองควาย อ.สามโคก จ.ปทุมธานี	1 แปลง	26	-	11	31	31 มี.ค. 58	14.16	หลักประกันในการขอสินเชื่อการบังคับคดีระหว่างอู่ทรัพย์
3. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. นูโวไลน์ เอเจนซี่)	ถนนพหลโยธิน แขวงลาดยาว เขตบางเขน (บางซื่อ) กรุงเทพฯ	2 แปลง	-	2	84	42.6	31 มี.ค. 58	29.65	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
4. ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง (กรรมสิทธิ์ของ บจ. มรรค๘)	ถนนสายท่ามะปรังค์ - หนองคุ้ม ต.หมูสี อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา	5 แปลง	20	2	45	188	31 มี.ค. 58	172.49	-

4.1.2.3 รายละเอียดอสังหาริมทรัพย์เพื่อใช้ในการดำเนินธุรกิจ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558

(ก) ธุรกิจโรงแรม

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี (ล้านบาท) ณ 31 มี.ค. 58	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการ ประเมิน		
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัทย่อย									
1. โรงแรม ยู เชียงใหม่ (กรรมสิทธิ์ของ บจ. เมืองทอง แอสเซ็ทส์) *	ถนนราชดำเนิน ต.ศรีภูมิ อ.เมือง จ.เชียงใหม่	1 แปลง	1	1	38	126	31 มี.ค. 58	64.16	-
2. โรงแรม ยู อินจันท์ กาญจนบุรี (กรรมสิทธิ์ของ บจ. เมืองทอง แอสเซ็ทส์)	ถนนแม่น้ำแคว ต.ท่ามะขาม อ.เมือง จ.กาญจนบุรี	13 แปลง	5	1	30	80	31 มี.ค. 58	72.58	-
3. โรงแรม ยู สาทร กรุงเทพฯ (กรรมสิทธิ์ของ บจ. เมืองทอง แอสเซ็ทส์) **	ซอยงามดูพลี แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ	1 แปลง	9	-	40.38	1,100	31 มี.ค. 58	673.02	-

* ที่ดินและโรงแรม ยู เชียงใหม่ เป็นการเช่าระยะยาวจากนางสาวจารุณี มณีกุล โดยสัญญาเช่าจะสิ้นสุดวันที่ 31 มกราคม 2571

** ที่ดินและโครงสร้างหลักโรงแรม ยู สาทร กรุงเทพฯ เป็นการเช่าระยะยาวจากกระทรวงการคลัง (เข้าผ่านบริษัท) โดยสัญญาเช่าจะสิ้นสุดวันที่ 19 พฤศจิกายน 2587

(ข) สนามกอล์ฟ

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี (ล้านบาท) ณ 31 มี.ค. 58	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการ ประเมิน		
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัท									
สนามกอล์ฟและคลับเฮาส์*	ถนนบางนา-ตราด กม.14 ต.บางโฉบ อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	5 แปลง	475	-	23.5	1,220	31 มี.ค. 58	2,685.94	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

*การประเมินมูลค่าทรัพย์สินใช้วิธีรายได้ (Income Approach)

4.1.2.4 รายละเอียดที่ดินและโครงการรอการพัฒนาในอนาคต ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน/ห้องชุด			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี (ล้านบาท) ณ 31 มี.ค. 58	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการประเมิน		
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัทย่อย									
1. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. ปราณคีรี แอสเซ็ทส์)	ต.โป่งตาลอง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา	15 แปลง	447	3	2	345.89	31 มี.ค. 58	192.71	-
2. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. ธนาฯ ฟู้ด แอนด์ เบเวอเรจ)	ต.โป่งตาลอง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา	1 แปลง	87	3	94	52.79	31 มี.ค. 58	33.33	-
3. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. สยาม เพจจิ้ง แอนด์ คอมมิวนิเคชั่น)	ต.โป่งตาลอง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา	2 แปลง	56	1	76	33.86	31 มี.ค. 58	21.82	-
4. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. เมืองทอง แอสเซ็ทส์)	ต.โป่งตาลอง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา	1 แปลง	20	-	-	12	31 มี.ค. 58	16.11	-

4.1.2.5 รายละเอียดเงินจ่ายล่วงหน้าค่าที่ดิน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี (ล้านบาท) ณ 31 มี.ค. 58	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการประเมิน		
1. ที่ดินเปล่า (จ่ายโดย บจ. ปราณคีรี แอสเซ็ทส์)*	ต.โป่งตาลอง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา	1 แปลง	28	2	28	17.14	31 มี.ค. 58	10.86	-
2. ที่ดินเปล่า (จ่ายโดย บจ. สยาม เพจจิ้ง แอนด์ คอมมิวนิเคชั่น) **	แขวงสามเสนนอก (สามเสนนอกฝั่งเหนือ) เขตห้วยขวาง (บางซื่อ) กรุงเทพฯ	6 แปลง	6	-	99	-	-	83.81	-

* เงินมัดจำค่าที่ดินของ บจ. ปราณคีรี แอสเซ็ทส์ ถูกตั้งสำรองไว้แล้วเต็มจำนวน

** เงินมัดจำค่าที่ดินของ บจ. สยาม เพจจิ้ง แอนด์ คอมมิวนิเคชั่น เป็นการซื้อที่ดินร่วมกับ บมจ. แอสสิริ มีสัดส่วนถือครองที่ดิน 50 : 50

4.1.3 สินทรัพย์ที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี (ล้านบาท) ณ 31 มี.ค. 58	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการ ประเมิน		
1. โรงแรมอีสติน แกรนด์ สาทร กรุงเทพฯ (กรรมสิทธิ์ของ บจ. บีทีเอส แอสเสทส์)	ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพฯ	1 แปลง	2	1	57	2,650	31 มี.ค. 56	2,511.65	-
2. ที่ดินและสิ่งปลูกสร้างเดิม บางส่วน (กรรมสิทธิ์ของ บจ. บีทีเอส แอสเสทส์)	ถนนพหลโยธิน แขวงลาดยาว เขตบางเขน (บางซื่อ) กรุงเทพฯ	63 แปลง	11	-	44.8	911	31 มี.ค. 58	804.04	-
3. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. ก้ามกุ้ง พร็อพเพอร์ตี้)	ถนนพญาไท แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ	18 แปลง	6	2	22.9	2,310	31 มี.ค. 58	1,050.95	-

4.1.4 ทรัพย์สินที่รอโอนชำระหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน/ห้องชุด			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี (ล้านบาท) ณ 31 มี.ค. 58	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการประเมิน		
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ									
1. กิ่งแก้วคอนโดมิเนียม	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	73 ห้องชุด	3,774.21 ตารางเมตร			39.92	2 เม.ย. 47	39.92	บจ. บริหารสินทรัพย์กรุงเทพพาณิชย์
2. บ้านมิตราคอนโดมิเนียม	ถนนสุขุมวิท 39 แขวงคลองตัน เขตพระโขนง กรุงเทพฯ	3 ห้องชุด	438.05 ตารางเมตร			13.56	2 เม.ย. 47	0.04	บจ. บริหารสินทรัพย์กรุงเทพพาณิชย์
3. ที่ดินเปล่า	ต.ทับไทร อ.โป่งน้ำร้อน จ.จันทบุรี	1 แปลง	2	-	96.7	2.24	18 มี.ค. 47	2.24	บจ. บริหารสินทรัพย์กรุงเทพพาณิชย์
4. ที่ดินเปล่า	ทล. 108 กม. 77 ต.แม่สอย อ.จอมทอง จ.เชียงใหม่	3 แปลง	6	-	60	0.74	1 มี.ย. 47	0.74	บจ. บริหารสินทรัพย์กรุงเทพพาณิชย์
5. ที่ดินเปล่า	บริเวณนอกโครงการธานีดี ถนนบางนา-ตราด ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	4 แปลง	12	-	-	36.0	2 เม.ย. 47	25.34	บจ. บริหารสินทรัพย์กรุงเทพพาณิชย์

4.2 ทรัพย์สินที่ไม่มีตัวตนที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558 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 2558 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 หุ่นตัวชวนแวง	บีทีเอสซี	การขนส่ง (โดยรถไฟฟ้า) การขนส่งผู้โดยสาร การขนส่งทางรถ การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการ เดินทาง การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่ง การรับ ขนส่ง การให้เช่าพื้นที่โฆษณา การให้เช่าวัสดุ โฆษณา การโฆษณา การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการ ท่องเที่ยว การให้ข้อมูลข่าวสารในเรื่องที่ได้รับ	ตั้งแต่ปี 2543 - 2563

ลำดับ	รูปแบบเครื่องหมายการค้า/ เครื่องหมายบริการ	ชื่อ เจ้าของ	ประเภทสินค้า/บริการ	ระยะเวลาคุ้มครอง
			<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> 	บีทีเอสแลนด์	<p>การจัดการอสังหาริมทรัพย์ ตัวแทนธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ บริการสินเชื่อเพื่อการเช่าซื้อ ประเมินราคาอสังหาริมทรัพย์ พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ ซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ งานวิศวกรรม งานสถาปัตยกรรม ออกแบบตกแต่งภายใน โรงแรม ภัตตาคาร</p>	ตั้งแต่ปี 2553 - 2563
4.	<p>เครื่องหมายบริการ / เครื่องหมายการค้า</p> 	บีเอสเอส	<p>ให้บริการบัตรเครดิตและสเมิร์ทการ์ดทางการเงิน บริการทางการเงินเกี่ยวกับเครดิต บริการรวบรวมข้อมูลการใช้ผ่านบัตร บริการให้ข้อมูลการใช้ผ่านบัตร 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>	แคโรทรีเวอร์ตัส	<p>บริการส่งเสริมการขาย บริการลูกค้าสมาชิกสัมพันธ์ บริการให้ข้อมูลทางการค้าเกี่ยวกับการสะสมและให้คะแนนสะสมสำหรับสมาชิก ทาง</p>	ตั้งแต่ปี 2554 - 2564

ลำดับ	รูปแบบเครื่องหมายการค้า/ เครื่องหมายบริการ	ชื่อ เจ้าของ	ประเภทสินค้า/บริการ	ระยะเวลาคุ้มครอง
			การค้า บริการทางการค้าโดยการตรวจสอบ คะแนนสะสม และแลกคูปองส่วนลดให้แก่สมาชิก ทางการค้า เครื่องออกคูปองอัตโนมัติ ซอฟต์แวร์ คอมพิวเตอร์ บัตรสมาร์ตการ์ด แผ่นซีดี แผ่นดีวีดี แฟลชไดรฟ์ สิ่งพิมพ์อิเล็กทรอนิกส์ สินค้าที่ ระลึกหรือส่งเสริมการขายประเภทต่าง ๆ เช่น พวงกุญแจ เสื้อ หมวก แอบรัดข้อมือ สายคล้อง ปากกา ดินสอ แฟ้มเอกสาร สิ่งพิมพ์ สมุด ป้ายติด กระจกทำด้วยกระดาษ สายคล้องคอพร้อมกับป้าย ชื่อ โทรศัพท์มือถือ ของและหน้ากากใส่ โทรศัพท์มือถือ กล้องใส่ซีดี กระเป๋าใส่ของ ร่ม นาฬิกา สร้อยข้อมือ สร้อยคอ จี๊ประดับ	

หมายเหตุ:

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

4.2.3 โปรแกรมคอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีโปรแกรมคอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์ ดังนี้

รายการ	ลักษณะ กรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
โปรแกรมคอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์	เป็นเจ้าของ	120.0	ไม่มี

หมายเหตุ:

โปรแกรมคอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์ ได้แก่ โปรแกรมคอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน ธุรกิจสื่อโฆษณา ธุรกิจ
ที่เกี่ยวข้องกับบัตรแรบบิท ซอฟต์แวร์ระบบบัญชี และซอฟต์แวร์สำนักงาน เป็นต้น

4.3 นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

4.3.1 นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อย

บริษัทฯ มีนโยบายลงทุนในกิจการที่สอดคล้องหรือสนับสนุนธุรกิจหลักของแต่ละสายธุรกิจ โดยใช้บริษัทย่อย
เป็นตัวกำหนดตำแหน่งทางการตลาดและความชัดเจนของแต่ละสายธุรกิจ และเพิ่มประสิทธิภาพในการประกอบธุรกิจ
และความคล่องตัวในการเติบโตในแต่ละสายธุรกิจ โดยเฉพาะการลงทุนในกิจการที่สามารถเอื้อประโยชน์ให้กับธุรกิจ
อื่น ๆ ที่อยู่ในกลุ่มบริษัทด้วยกันได้

4.3.2 นโยบายการลงทุนในบริษัทร่วม

บริษัทฯ มีนโยบายร่วมลงทุนกับบริษัทที่มีความชำนาญเฉพาะด้านเพื่อเสริมธุรกิจหลักของกลุ่มบริษัท โดยจะร่วมลงทุนไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 เว้นแต่ในกรณีที่มีเหตุอันสมควรหรือเหมาะสมที่จะร่วมลงทุนในสัดส่วนที่ต่ำกว่าร้อยละ 25

4.4 สรุปสาระสำคัญของสัญญาที่มีนัยสำคัญต่อการประกอบธุรกิจ

โปรดพิจารณาสัญญาที่มีนัยสำคัญต่อการประกอบธุรกิจใน หัวข้อ 6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558 บริษัทฯ และ/หรือ บริษัทย่อย มีข้อพิพาททางกฎหมาย ซึ่งเป็นคดีหรือข้อพิพาทที่ยังไม่สิ้นสุด ซึ่งเป็นคดีที่อาจมีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยอย่างมีนัยสำคัญ หรือเป็นคดีที่มีได้เกิดจากการประกอบธุรกิจโดยปกติของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย ดังนี้

- (1) บริษัทฯ ในฐานะผู้ออกหุ้นกู้ชนิดมีหลักประกัน และบริษัทย่อย 2 แห่ง (บริษัท ยงสุ จำกัด และบริษัท ดีเนล จำกัด) ในฐานะผู้จำหน่ายสินทรัพย์ค้ำประกันหุ้นกู้ของบริษัทฯ ถูกฟ้องร้องเป็นจำเลย โดยธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ เพื่อให้ชำระหนี้หุ้นกู้ชนิดมีหลักประกันพร้อมดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องเป็นจำนวนเงินประมาณ 4,251 ล้านบาท ศาลชั้นต้นพิพากษาให้บริษัทย่อยทั้ง 2 แห่งชำระหนี้ดังกล่าว ซึ่งบริษัทย่อยได้ยื่นอุทธรณ์และศาลอุทธรณ์พิพากษายืนตามศาลชั้นต้น อย่างไรก็ตาม ธนาคารดังกล่าวได้ยื่นขอรับชำระหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ และบริษัทฯ ได้จัดประมูลขายทรัพย์สินหลักประกันเพื่อชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ (รวมถึงผู้ถือหุ้นกู้) จึงไม่มีการบังคับคดีตามคำพิพากษาศาลอุทธรณ์กับบริษัทย่อยทั้ง 2 แห่ง
- (2) บีทีเอสซีในฐานะผู้ว่าจ้าง ถูกฟ้องเป็นจำเลยร่วมกับบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ในฐานะผู้รับจ้าง และบริษัท ไทยมารูเคน จำกัด ในฐานะผู้รับจ้างช่วง โดยบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด และบริษัท ประกันภัย 2 บริษัท เนื่องจากท่อขนส่งน้ำมันของบริษัทฯ ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ได้รับความเสียหายจากการที่บริษัท ไทยมารูเคน จำกัด ตอกซีทไฟลลงไปในดินเพื่อก่อสร้างสถานีรถไฟให้แก่บีทีเอสซี ศาลแพ่งพิพากษาให้บริษัท ไทยมารูเคน จำกัด ชำระหนี้ให้แก่โจทก์ รวมเป็นเงินประมาณ 59 ล้านบาท ซึ่งบริษัท ไทยมารูเคน จำกัด ได้ยื่นอุทธรณ์ และศาลอุทธรณ์พิพากษากลับให้ยกฟ้องโจทก์ ต่อมาโจทก์ได้ยื่นฎีกาต่อศาลฎีกา ซึ่งศาลฎีกามีคำสั่งรับฎีกา และให้ศาลชั้นต้นดำเนินการต่อไป ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลชั้นต้น

นอกจากนี้ โจทก์ยังได้นำหนี้ในมูลคดีนี้ไปยื่นขอรับชำระหนี้ในคดีฟื้นฟูกิจการของบีทีเอสซี ซึ่งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ยกคำขอรับชำระหนี้ เนื่องจากเห็นว่าบีทีเอสซีมิใช่ผู้กระทำละเมิดต่อโจทก์ โจทก์ได้โต้แย้งคำสั่งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์และศาลล้มละลายกลางมีคำพิพากษายกคำร้อง ต่อมาโจทก์ได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลฎีกา และเมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2558 ศาลฎีกาได้มีคำพิพากษายกคำร้องของโจทก์ และให้ยื่นตามคำพิพากษาศาลล้มละลายกลาง

- (3) บีทีเอสซีถูกฟ้องเป็นจำเลยร่วมกับกรุงเทพมหานคร โดยผู้ฟ้องคดี 3 ราย ซึ่งเป็นคนพิการ ฟ้องขอให้มีการจัดทำลิฟต์และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกแก่คนพิการที่สถานีรถไฟฟ้า ให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ศาลปกครองกลางพิพากษายกฟ้อง โดยเห็นว่าขณะทำสัญญาสัมปทานยังไม่มีกฎหมายกระทรวงกำหนดให้มีการจัดสร้างลิฟต์และสิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนพิการ ต่อมา ผู้ฟ้องคดีทั้ง 3 ได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งต่อศาลปกครองสูงสุด โดยต่อมาเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2558 ศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษากลับคำพิพากษาศาลปกครองกลาง โดยพิพากษาให้กรุงเทพมหานครจัดทำลิฟต์และอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนพิการที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสทั้ง 23 สถานี และจัดทำสิ่งอำนวยความสะดวกบนรถไฟฟ้าแก่คนพิการ โดยจัดให้มีที่ว่างสำหรับเก้าอี้เข็นคนพิการ รวบรวมสำหรับคนพิการบริเวณทางขึ้นลง และติดตั้งสัญลักษณ์คนพิการไว้ทั้งในและนอกตัวรถคันที่จัดไว้สำหรับคนพิการ ทั้งนี้ ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 1 ปีนับแต่วันที่คำพิพากษา โดยให้บีทีเอสซีให้ความร่วมมือสนับสนุนกรุงเทพมหานครในการจัดทำให้มี

- อุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกโดยตรงแก่คนพิการ รวมทั้งสัญลักษณ์ที่แสดงให้เห็นว่ามีอุปกรณ์ที่อำนวยความสะดวกโดยตรงแก่คนพิการ ในฐานะที่บีทีเอสซีเป็นบุคคลผู้มีสิทธิครอบครองและใช้สอยอสังหาริมทรัพย์ที่กรุงเทพมหานครจัดสร้างขึ้น และเป็นเจ้าของอุปกรณ์และเครื่องมือควบคุมตามสัญญาสัมปทาน
- (4) กรุงเทพมหานครยื่นคำขอรับชำระหนี้ในคดีพื้นฟูกิจการของบีทีเอสซีเป็นจำนวนประมาณ 306.5 ล้านบาท เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์มีคำสั่งอนุญาตให้ กรุงเทพมหานครได้รับชำระหนี้ค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุเป็นเงินประมาณ 8.3 ล้านบาท และค่าธรรมเนียมหนังสือคำประกัน เป็นเงินประมาณ 12.3 ล้านบาท และยกคำร้องในส่วนมูลหนี้ค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินจำนวนประมาณ 72.4 ล้านบาท และหนี้ค่าเช่าอาคารจำนวนประมาณ 201.4 ล้านบาท กรุงเทพมหานครได้ยื่นคำร้องโต้แย้งคำสั่งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ต่อศาลล้มละลายกลาง ซึ่งศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกคำร้องของกรุงเทพมหานคร และกรุงเทพมหานครได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งศาลล้มละลายกลาง ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกาแผนกคดีล้มละลาย
 - (5) บีทีเอสซีถูกเรียกร้องให้ชำระเงินค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุจากกรุงเทพมหานคร เป็นจำนวนเงินประมาณ 132 ล้านบาท (ต้นเงิน 64.7 ล้านบาท เบี้ยปรับเงินเพิ่ม 67.3 ล้านบาท) รวมถึงค่าปรับและเงินเพิ่มของเงินที่ค้างชำระในอัตราร้อยละ 18 ต่อปี และค่าธรรมเนียมหนังสือคำประกันสัญญาก่อสร้างอาคาร เป็นเงินประมาณ 8.2 ล้านบาท โดยบีทีเอสซีโต้แย้งคัดค้านว่า บีทีเอสซีไม่มีหน้าที่ต้องชำระค่าใช้จ่ายดังกล่าว เนื่องจากตามสัญญาสัมปทาน บีทีเอสซีมีสิทธิใช้ที่ดินดังกล่าวในโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร โดยไม่ต้องรับภาระค่าใช้จ่าย ค่าเช่า ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายอื่นใดที่เกิดขึ้น ในปัจจุบัน สถาบันอนุญาโตตุลาการได้มีคำสั่งจำหน่ายข้อพิพาทนี้ออกจากสารบบความเป็นการชั่วคราว เพื่อรอฟังผลคำพิพากษาศาลฎีกาในคดีพื้นฟูกิจการที่กรุงเทพมหานครได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลฎีกาแผนกคดีล้มละลาย เนื่องจากเป็นมูลหนี้รายเดียวกัน (คดีตามข้อ (4)) ทั้งนี้ บีทีเอสซีเชื่อว่าคดีดังกล่าวนี้จะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อบีทีเอสซีอย่างเป็นสาระสำคัญ
 - (6) เจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ รายหนึ่ง (ธนาคารนครหลวงไทย จำกัด (มหาชน) – ปัจจุบันคือธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน)) ได้ยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลาง ขอให้ศาลมีคำสั่งเปลี่ยนแปลงคำสั่งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์เกี่ยวกับการยกคำขอรับชำระหนี้ของเจ้าหนี้ดังกล่าว ซึ่งศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งให้ยื่นตามคำสั่งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์โดยให้ยกคำขอรับชำระหนี้เช่นเดียวกัน ต่อมา เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2551 เจ้าหนี้ดังกล่าวได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งศาลล้มละลายกลางต่อศาลฎีกา ปัจจุบัน คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกาแผนกคดีล้มละลาย โดยจำนวนเงินสูงสุดที่บริษัทฯ จะต้องจ่ายตามแผนฟื้นฟูกิจการจะเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้นประมาณ 96 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้บันทึกหนี้สินดังกล่าวในบัญชีเรียบร้อยแล้วตั้งแต่ปี 2549
 - (7) เจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ รายหนึ่ง (บริษัทบริหารสินทรัพย์ไทย – ปัจจุบันคือบริษัท บริหารสินทรัพย์ กรุงเทพพาณิชย์ จำกัด) ได้ยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลาง ขอให้ศาลมีคำสั่งเปลี่ยนแปลงคำสั่งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์เกี่ยวกับจำนวนหนี้ที่มีสิทธิได้รับชำระหนี้ ซึ่งศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งให้แก้ไขจำนวนหนี้ที่มีสิทธิได้รับชำระหนี้แต่ไม่เต็มตามจำนวนหนี้ที่เจ้าหนี้ดังกล่าวร้องขอ ดังนั้น เจ้าหนี้ดังกล่าวจึงได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งศาลล้มละลายกลางไปยังศาลฎีกา ปัจจุบัน คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกาแผนกคดีล้มละลาย โดยจำนวนเงินสูงสุดที่บริษัทฯ จะต้องจ่ายหรือโอนสินทรัพย์ตามแผนฟื้นฟูกิจการจะเป็นเงินทั้งสิ้นประมาณ 587 ล้านบาท ซึ่งจำนวนเงินสดที่บริษัทฯ จะต้องจ่าย ได้มีการวางเงินเป็นหลักประกันต่อศาลล้มละลายกลางครบถ้วนแล้ว นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้บันทึกหนี้สินดังกล่าวในบัญชีเรียบร้อยแล้วตั้งแต่ปี 2549

- (8) เจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ รายหนึ่ง (บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)) ได้ยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลางขอให้ศาลมีคำสั่งให้บริษัทฯ ชำระหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ และศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งให้บริษัทฯ ชำระหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ต่อมาทั้งเจ้าหนี้และบริษัทฯ ต่างอุทธรณ์ต่อศาลฎีกา และเพื่อเป็นการทุเลาการบังคับคดี บริษัทฯ ได้วางที่ดินและห้องชุดเป็นประกันสำหรับจำนวนเงินที่ต้องชำระตามคำพิพากษาพร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี มูลค่ารวม 66.3 ล้านบาท ต่อศาลล้มละลายกลาง ขณะเดียวกันศาลล้มละลายกลางได้มีหนังสือแจ้งให้ บริษัทฯ ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด อายัดหุ้นของบริษัทฯ ที่เกิดจากการแปลงหนี้เป็นทุนที่บริษัทฯ ได้สำรองไว้สำหรับชำระหนี้เจ้าหนี้รายนี้ จำนวน 3,896,518 หุ้น ปัจจุบัน คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกาแผนกคดีล้มละลาย อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้บันทึกหนี้สินดังกล่าวในบัญชีเรียบร้อยแล้วตั้งแต่ปี 2549

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

6.1 ข้อมูลทั่วไป

ชื่อบริษัท	บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) (เดิมชื่อ บริษัท ธนาียง 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	47,677,000,644 บาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558
จำนวนหุ้นที่ออกจำหน่ายแล้ว	หุ้นสามัญจำนวน 11,919,250,161 หุ้น ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558
จำนวนหุ้นที่ออกจำหน่ายแล้ว หักหุ้นซื้อคืน	หุ้นสามัญจำนวน 11,823,410,261 หุ้น ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558
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 2558 ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA มีจำนวนคงเหลือ 37,772,175 หน่วย) 3. ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB จำนวน 16,000,000 หน่วย ซึ่งออกให้กับพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ซึ่งไม่ได้เป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนกับตลาดหลักทรัพย์
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	ชั้น 14 -15 ทีเอสทีทาวเวอร์ 21 ซอยเฉยพวง 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	www.btsgroup.co.th
สำนักเลขานุการบริษัท	โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8611-5 ต่อ 1525, 1531 โทรสาร: +66 (0) 2273 8610 E-mail: CompanySecretary@btsgroup.co.th
ฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์	โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8631, +66 (0) 2273 8623, +66 (0) 2273 8637 โทรสาร: +66 (0) 2273 8610 E-mail: ir@btsgroup.co.th
ฝ่ายสื่อสารองค์กร	โทรศัพท์: +66 (0) 2617 7300 ต่อ 1832 โทรสาร: +66 (0) 2617 7135 E-mail: corpcomm@btsgroup.co.th
สำนักตรวจสอบภายใน	โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8611-5 ต่อ 1553 โทรสาร: +66 (0) 2273 8616 E-mail: InternalAudit@btsgroup.co.th
นายทะเบียนหลักทรัพย์ (หุ้นและใบสำคัญแสดงสิทธิ)	บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด 62 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 โทรศัพท์: +66 (0) 2229 2800 : SET Call center: +66 (0) 2229 2222 โทรสาร: +66 (0) 2359 1259 E-mail: SETContactCenter@set.or.th Website: http://www.set.or.th/tsd
ผู้สอบบัญชี	บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด (เดิมชื่อ บริษัท สำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง จำกัด) ชั้น 33 อาคารเลอริชดา 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 สำนักงานกฎหมาย แคปปิตอล จำกัด
44 อาคารสมูทไลฟ์ ชั้น 18 ถนนสาทรเหนือ
แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์: +66 (0) 2633 9088
โทรสาร: +66 (0) 2633 9089

บริษัท ลิงค์เลเทอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด
87/1 แคปปิตอล ทาวเวอร์ ออลซีซั่นสเพลส ชั้น 20
ถนนวิทยุ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์ +66 (0) 2305 8000
โทรสาร +66 (0) 2305 8010

บริษัท วีระวงศ์, ชินวัฒน์ และเฟื่องพนอ จำกัด
ชั้น 22 อาคารเมอร์คิวรี ทาวเวอร์
540 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี
เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์: +66 (0) 2264 8000
โทรสาร: +66 (0) 2657 2222

ข้อมูลบริษัทย่อย บริษัทร่วม และกิจการที่ควบคุมร่วมกัน (ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้ว ทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1. ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน						
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 บีทีเอสโกธ (BTSGIF) ซึ่งบริหารจัดการ กองทุนโดยบริษัทหลักทรัพย์ จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด และมีธนาคารสแตนดาร์ด ชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ดูแลผลประโยชน์	ธุรกิจลงทุนในรายได้ค่าโดยสารสุทธิ ของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน กรุงเทพสายหลัก (รถไฟฟ้าบีทีเอส) ภายใต้สัญญาสัมปทานซึ่งครอบคลุม ระยะทางรวม 23.5 กิโลเมตร	175 อาคารสารคดีตึกยาวเวอร์ ชั้น 7, 21 และ 26 ถ. สาทรใต้ แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120 โทรศัพท์: +66 (0) 2674 6488 กด 8 โทรสาร: +66 (0) 2679 5955	62,064,724,000	5,788,000,000 หน่วย (มูลค่าที่ตราไว้ หน่วยละ 10.723 บาท)	หน่วยลงทุน	33.33

หมายเหตุ: เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2558 บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด ในฐานะบริษัทจัดการของ BTSGIF ได้แจ้งข่าวผ่านตลาดหลักทรัพย์ถึงกำหนดการลดทุนจดทะเบียนของ BTSGIF หน่วยละ 0.048 บาท โดยการลดมูลค่าที่ตราไว้ จากหน่วยละ 10.723 บาท เป็นหน่วยละ 10.675 บาท โดยกำหนดจ่ายเงินลดทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนในวันที่ 19 มิถุนายน 2558

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้ว ทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
2. ธุรกิจสื่อโฆษณา						
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)	ธุรกิจให้บริการเครือข่ายสื่อโฆษณา ในระบบขนส่งมวลชน (ระบบ รถไฟฟ้าบีทีเอส) สื่อโฆษณาในอาคาร สำนักงานและอื่น ๆ และธุรกิจตัวแทน ขายสื่อโฆษณานอกบ้าน	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ชั้น 9 ถ. วิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8884 โทรสาร: +66 (0) 2273 8883	686,397,845	6,863,978,450 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 0.10 บาท)	หุ้นสามัญ	69.58 (หุ้นร้อยละ 51 ถือโดย บมจ. ระบบขนส่ง มวลชนกรุงเทพ และ หุ้นร้อยละ 18.58 ถือ โดยบริษัทฯ)
หมายเหตุ: เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2558 บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย ได้จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนตามการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิ VGI-W1 จำนวนทั้งสิ้น 343,202 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท จึงทำให้ ทุนจดทะเบียนชำระแล้วเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 686,432,165.20 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญที่ออกจำหน่ายแล้วทั้งสิ้นจำนวน 6,864,321,652 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท เมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2558 สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ใน บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 21.13 ส่งผลให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ใน บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย ทั้งทางตรงและทางอ้อม เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 72.13						
บจ. วีจีไอ แอดเวอร์ไทซิ่ง มีเดีย	ธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณา (ปัจจุบัน หยุดประกอบกิจการ เนื่องจากการ สิ้นสุดสัญญาใน 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)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้ว ทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. 999 มีเดีย	ธุรกิจให้บริการสื่อวิทยุ ณ จุดขาย	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ชั้น 9 ถ. วิทยาดิรั้งสิต 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)
หมายเหตุ: เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2558 บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย ได้จำหน่ายหุ้นทั้งหมดใน บจ. 999 มีเดีย ให้แก่นายวิญญูลักษณ์ โสรัด ทำให้ บจ. 999 มีเดีย สิ้นสุดสภาพการเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ						
บจ. 888 มีเดีย (เดิมชื่อ บจ. วี จี ไอ พรอพเพอร์ตี้ และได้เปลี่ยนชื่อบริษัทเมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2552)	ธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณา (ปัจจุบัน หยุดประกอบกิจการ เนื่องจากการ สิ้นสุดสัญญาใน Big C)	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ชั้น 9 ถ. วิทยาดิรั้งสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8884 โทรสาร: +66 (0) 2273 8883	5,000,000	500,000 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. วิทยาดิรั้งสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8884 โทรสาร: +66 (0) 2273 8883	10,000,000	1,000,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 10 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือหุ้นโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)
วี จี ไอ แอดเวอร์ไทซิง ไชน่า คอมพานี ลิมิเต็ด (VGI Advertising China Co., Ltd.)	ธุรกิจให้บริการรับโฆษณาสินค้าจาก สาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อ โฆษณาในประเทศไทย	Room 43A13, 4th 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)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้ว ทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. ไมดาส โกลบอล มีเดีย (เดิมชื่อ บจ. วี จี ไอ มัลติเทค อินเตอร์เนชันแนล และได้เปลี่ยน ชื่อบริษัทเมื่อวันที่ 4 เมษายน 2557)	ธุรกิจให้บริการด้านการขาย การตลาด และการจัดการพื้นที่สื่อ โฆษณา	349 อาคารเอสเจ อินฟินิท วัน บิสซิเนส คอมเพล็กซ์ ชั้น 12 ห้องเลขที่ 1204-1205 ถ. วิทยาดิเรกสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2019 5619 โทรสาร: +66 (0) 2 019 5618	262,500,000	26,250,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 10 บาท)	หุ้นสามัญ	30.00 (ถือหุ้นโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)
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	3,008,969,500 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 0.10 บาท)	หุ้นสามัญ	24.96 (ถือหุ้นโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)

หมายเหตุ: เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2558 บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย ได้เข้าจองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนใน บจ. แอลอีดี แอดวานซ์ จำนวน 15,000 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 20.00 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด
ของบจ. แอลอีดี แอดวานซ์

บจ. แอลอีดี แอดวานซ์	ให้บริการด้านการตลาดและการให้ เช่าพื้นที่โฆษณาภายในบริเวณพื้นที่ ของสนามบิน	ชั้น 11, 540 อาคารเมอร์คิวรี ทาวเวอร์ ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์: +66 (0) 2697 9944 โทรสาร: +66 (0) 2697 9945	75,000,000	75,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 1,000 บาท)	หุ้นสามัญ	20.00 (ถือหุ้นโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)
----------------------	---	---	------------	--	-----------	---

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้ว ทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
3. ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์						
บจ. บีทีเอส แอสเสทส์ (เดิมชื่อ บจ. ยูนิโฮลดิ้ง และ ได้เปลี่ยนชื่อบริษัท เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2553)	ถือครองที่ดิน โรงแรม และพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	21 ซอยเฉยพ่วง ถ. วิทยาดิ-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
หมายเหตุ: เมื่อวันที่ 7 เมษายน 2558 บจ. บีทีเอส แอสเสทส์ ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วจาก 800,000,000 บาท เป็น 2,955,000,000 บาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 21,550,000 หุ้น มูลค่า หุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท และต่อมาในวันที่ 20 เมษายน 2558 บริษัทฯ ได้จำหน่ายหุ้นสามัญทั้งหมดที่บริษัทฯ ถือใน บจ. บีทีเอส แอสเสทส์ ให้แก่ บมจ. ยู ซิตี้ (เดิมชื่อ บมจ. แนนธอร์ล พาร์ค) มีผลทำให้ บจ. บีทีเอส แอสเสทส์ สิ้นสภาพการเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ						
บจ. ปราณคีรี แอสเซทส์ (เดิมชื่อ บจ. เมืองทองเลคไซด์ เรสเทอรัร่ง และได้เปลี่ยนชื่อบริษัท เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2553)	ถือครองที่ดิน และพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	21 ซอยเฉยพ่วง ถ. วิทยาดิ-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. สยาม เพจจิง แอนด์ คอมมิวนิเคชั่น	ถือครองที่ดิน และพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	21 ซอยเฉยพ่วง ถ. วิทยาดิ-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
บจ. ก้ามกุ้ง พร็อพเพอร์ตี้	ถือครองที่ดิน และพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	21 ซอยเฉยพ่วง ถ. วิทยาดิ-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

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้ว ทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
<p>หมายเหตุ: เมื่อวันที่ 7 เมษายน 2558 บจ. ก้ามกุ้ง พร็อพเพอร์ตี้ ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วจาก 375,000,000 บาท เป็น 1,100,000,000 บาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 7,250,000 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท และต่อมาในวันที่ 20 เมษายน 2558 บริษัทฯ ได้จำหน่ายหุ้นสามัญทั้งหมดที่บริษัทฯ ถือใน บจ. ก้ามกุ้ง พร็อพเพอร์ตี้ ให้แก่ บมจ. ยู ซีดี (เดิมชื่อ บมจ. แนนเชอรัล พาร์ค) มีผลทำให้ บจ. ก้ามกุ้ง พร็อพเพอร์ตี้ สิ้นสภาพการเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ</p>						
บจ. ดีแนล	อาคารสำนักงานให้เช่า	21 ซอยเจษฎาภิบาล ถ. วิทยาสات-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. เมืองทองอาร์ท เม้นท์ และได้เปลี่ยนชื่อบริษัทเมื่อ วันที่ 16 พฤษภาคม 2551)	โรงแรม	21 ซอยเจษฎาภิบาล ถ. วิทยาสات-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. บีทีเอส แลนด์	พัฒนาแบรนด์สำหรับธุรกิจ อสังหาริมทรัพย์และบริการ และลงทุนในหลักทรัพย์	21 ซอยเจษฎาภิบาล ถ. วิทยาสات-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. ธนาถ พู๊ด แอนด์ เบเวอเรจ	ถือครองที่ดิน และพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	100-100/1 หมู่ 4 ถ. บางนา-ตราด กม.14 ต. บางโกล้ง 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)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้ว ทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. ธนาคาร พร็อพเพอร์ตี้ แมนเนจเม้นท์	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 ซอยเฉยพ่วง 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. ธนาซิตี้ กอล์ฟ แอนด์ สปอร์ต คลับ (เดิมชื่อ บจ. ธนาซิตี้ กอล์ฟ แอนด์ คันทรี คลับ และได้เปลี่ยน ชื่อบริษัทเมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2553)	บริหารและดำเนินการสนาม กอล์ฟและกีฬา	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. นูโว ไลน์ เอเจนซี	ถือครองที่ดิน และพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	21 ซอยเฉยพ่วง 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	100.00

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้ว ทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. มรรค๘	ถือครองที่ดิน และพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	21 ซอยเฉยพ่วง ถ. วิทยาดิ-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

หมายเหตุ: เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2558 บริษัทฯ ได้เข้าซื้อหุ้นจำนวน 300,000 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 12.50 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของ บจ. มรรค๘ จาก นางศศิชา ชัยชนะ ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ใน บจ. มรรค๘ เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 100.00

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
บจ. บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง วัน	พัฒนาอสังหาริมทรัพย์	475 อาคารสิริปัญญา ชั้น 8 ถนนศรีอยุธยา แขวงถนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400 โทรศัพท์: +66 (0) 2201 3905-6 โทรสาร: +66 (0) 2201 3904	100,000,000	1,000,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	50.00
บจ. บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ทุ	พัฒนาอสังหาริมทรัพย์	475 อาคารสิริปัญญา ชั้น 8 ถนนศรีอยุธยา แขวงถนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400 โทรศัพท์: +66 (0) 2201 3905-6 โทรสาร: +66 (0) 2201 3904	100,000,000	1,000,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	50.00

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้ว ทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
-----------	--------------	-------------	----------------------	--	--------	-------------------------------

หมายเหตุ: เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2558 บริษัทฯ ได้จำหน่ายหุ้นสามัญทั้งหมดที่บริษัทฯ ถือใน บจ. บีทีเอส แอสเสทส์ และ บจ. ก้ามกุ้ง พร็อพเพอร์ตี้ ให้แก่ บมจ. ยู ซิตี้ โดยบริษัทฯ ได้รับค่าตอบแทนเป็นหุ้นสามัญ
เพิ่มทุน จำนวน 200,086,877,212 หุ้น ในราคาหุ้นละ 0.047 บาท และใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของ บมจ. ยู ซิตี้ รุ่นที่ 2 ที่ออกใหม่ จำนวน 100,043,438,606 หน่วย โดยไม่คิดมูลค่า

บมจ. ยู ซิตี้ (เดิมชื่อ บมจ. แนนเซอร์ พาร์ค ซึ่งได้ เปลี่ยนชื่อบริษัทเป็นบมจ. ยู ซิตี้ เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2558)	ถือครองที่ดินและ พัฒนาอสังหาริมทรัพย์	88 ซอยกลาง (สุขุมวิท 49) ถนนสุขุมวิท แขวงคลองตันเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร 10110 โทรศัพท์: +66 (0) 2259-4800-8, +66 (0) 2662-5356-64 โทรสาร: +66 (0) 2260-5059	561,362,298,976	561,362,298,976 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 1 บาท)	หุ้นสามัญ	35.64
---	--	---	-----------------	---	-----------	-------

4. ธุรกิจบริการ

ธนายง อินเตอร์เนชั่นแนล ลิมิเต็ด (Tanayong International Limited)	หยุดประกอบกิจการ	Wilmington Trust Corporate Services (Cayman) Limited P.O. Box 32322 SM 4 th 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 th Floor, Malahon Centre, 10-12 Stanley St. Central, Hong Kong	HKD 10,000	10,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ HKD 1)	หุ้นสามัญ	100.00
บจ. แครอท รีวอร์ดส์ (เดิมชื่อ บจ. บางกอก สมาร์ทการ์ต เทคโนโลยี และได้เปลี่ยนชื่อบริษัท เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2554)	ให้บริการด้านงานลูกค้าสัมพันธ์ (CRM loyalty program) และ เครือข่ายเครื่องพิมพ์คูปองอัตโนมัติ (coupon kiosks)	21 อาคารทีเอสทีทาวเวอร์ ชั้น 24 ถ. วิทยาสด-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

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้ว ทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. ไพรมารี คิทเชน	ธุรกิจร้านอาหาร และธุรกิจเกี่ยวกับอาหาร	21 ซอยเฉยพวง ถ.วิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 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
<p>หมายเหตุ: เมื่อวันที่ 3 มิถุนายน 2558 บจ. ไพรมารี คิทเชน ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนอีกจำนวน 90,000,000 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 900,000 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท โดยหุ้นที่ออกใหม่นี้ ได้ชำระค่าหุ้นแล้วหุ้นละ 45 บาท (ร้อยละ 45) ทำให้ บจ. ไพรมารี คิทเชน มีทุนจดทะเบียนจำนวนรวม 100,000,000 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 1,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท โดยเป็นหุ้นที่ชำระเต็มมูลค่าแล้วจำนวน 100,000 หุ้น และหุ้นที่ชำระค่าหุ้นแล้ว 45 บาทต่อหุ้น อีกจำนวน 900,000 หุ้น</p>						
บจ. บีเอสเอส โฮลดิ้งส์	ลงทุนในหลักทรัพย์ของบริษัทอื่น และให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์	21 อาคารทีเอสทีทาวเวอร์ ชั้น 19 ซอยเฉยพวง ถ. วิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์ +66 (0) 2617 8338 โทรสาร +66 (0) 2617 8339	75,000,000	3,000,000 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 ชั้น 24 ถ. วิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล 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. ระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพ)
บจ. ลิตเติ้ล คอร์นเนอร์	ธุรกิจร้านอาหาร และธุรกิจเกี่ยวกับอาหาร	21 ซอยเฉยพวง ถ.วิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8516	60,000,000	600,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	75.00 (ถือหุ้นโดย บจ. แมน คิทเชน)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้ว ทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. แม่น คิทเซ่น	ธุรกิจร้านอาหาร และธุรกิจเกี่ยวกับอาหาร	21 ซอยเจียฟ่วง ถ. วิทยาดิ-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8516	80,000,000	800,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	70.00

หมายเหตุ: เมื่อวันที่ 3 มิถุนายน 2558 บจ. แม่น คิทเซ่น ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนอีกจำนวน 220,000,000 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 2,200,000 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท โดยหุ้นที่ออกใหม่นี้ ได้ชำระค่าหุ้นแล้วหุ้นละ 39 บาท (ร้อยละ 39) ทำให้ บจ. แม่น คิทเซ่น มีทุนจดทะเบียนจำนวนรวม 300,000,000 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 3,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท โดยเป็นหุ้นที่ชำระเต็มมูลค่าแล้วจำนวน 800,000 หุ้น และหุ้นที่ชำระค่าหุ้นแล้ว 39 บาทต่อหุ้น อีกจำนวน 2,200,000 หุ้น

บจ. บางกอก เพย์เมนต์ โซลูชันส์	ประกอบกิจการค้า นำเข้าส่งออก ซ่อมแซมเครื่องวิทยุการคมนาคม เครื่องมือสื่อสาร และอุปกรณ์ที่ เกี่ยวข้อง รวมถึงพัฒนาซอฟต์แวร์ และให้บริการทางเทคโนโลยี	21 ทีเอสทีทาวเวอร์ ชั้นที่ 24 ถ.วิทยาดิ-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร 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)
--------------------------------	--	--	------------	---	-----------	--

หมายเหตุ: เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2558 ทุนชำระแล้วของบจ. บางกอก เพย์เมนต์ โซลูชันส์ ได้เพิ่มขึ้นเป็น 25,000,000 บาท และเมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2558 บจ. บีทีเอส แลนด์ ได้จำหน่ายหุ้นสามัญทั้งหมด ร้อยละ 60 ที่ถือใน บจ. บางกอก เพย์เมนต์ โซลูชันส์ ให้แก่ บจ. บีเอสเอส โฮลดิ้งส์

บจ. เอทีเอส แรบบิท นิติบุคคล เฉพาะกิจ	นิติบุคคลเฉพาะกิจเพื่อการแปลง สินทรัพย์เป็นหลักทรัพย์ ภายใต้ พระราชกำหนดนิติบุคคลเฉพาะกิจ เพื่อการแปลงสินทรัพย์เป็น หลักทรัพย์ พ.ศ. 2540	388 อาคารเอ็กเซน ทาวเวอร์ ชั้น 27 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110 โทรศัพท์ +66 (0) 2689 7000 โทรสาร +66 (0) 2689 7010	40,000	400 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	51.00 (ถือหุ้นโดย บจ. บีเอสเอส โฮลดิ้งส์)
--	--	--	--------	---	-----------	---

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้ว ทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. เอชเอชที คอนสตรัคชั่น (เดิมชื่อ บจ. ฮีปเฮง คอนสตรัคชั่น (ประเทศไทย) และได้เปลี่ยนชื่อ บริษัทเมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2554)	รับเหมาและบริหารงานก่อสร้าง	21 ซอยเฉยพ่วง ถ. วิทยาดิ-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
บจ. แอ็บโซลูท โฮเต็ล เซอร์วิส	บริหารจัดการโรงแรม	1091/343 ชั้น 4 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ แขวงมักกะสัน 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 โฮเต็ล 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 ธนาคาร ฮองกง ลิมิเตด และหุ้นร้อยละ 37.74 ถือโดย บจ. แอ็บโซลูท โฮเต็ล เซอร์วิส)

หมายเหตุ: บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 50.00 ใน แอ็บโซลูท โฮเต็ล เซอร์วิส และ บจ. แอ็บโซลูท โฮเต็ล เซอร์วิส ถือหุ้นร้อยละ 75.47 ในแอ็บโซลูท โฮเต็ล เซอร์วิส ฮองกง ลิมิเตด ดังนั้น สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ใน แอ็บโซลูท โฮเต็ล เซอร์วิส ฮองกง ลิมิเตด ผ่านทางบจ. แอ็บโซลูท โฮเต็ล เซอร์วิส จึงเท่ากับร้อยละ 37.74 ($75.47 \times 50.00 = 37.74$)

ข้อมูลนิติบุคคลอื่นที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด	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	บริหารจัดการโครงการ อสังหาริมทรัพย์	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>1. สัญญาสัมปทานระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ระหว่าง บีทีเอสซี และ กรุงเทพมหานคร (กทม.) ฉบับลงวันที่ 9 เมษายน 2535 และแก้ไขเพิ่มเติมเมื่อวันที่ 25 มกราคม 2538 และวันที่ 28 มิถุนายน 2538</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 แต่หากความสามารถของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสูงกว่าปริมาณผู้ใช้บริการบีทีเอสซีอาจลดความถี่ของการให้บริการรถไฟฟ้าได้โดยต้องแจ้งให้กทม. ทราบก่อน และหากเป็นการขยายการให้บริการของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครโดยความต้องการของกทม. บีทีเอสซีจะได้รับผลตอบแทนซึ่งเป็นที่ยอมรับกันทั้งจากกทม. และบีทีเอสซี</p> <p>บีทีเอสซีมีสิทธิที่จะกำหนดกฎระเบียบในการดำเนินงานได้ ขณะที่กทม. มีสิทธิกำหนดกฎระเบียบเกี่ยวกับความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร แต่หากกฎระเบียบดังกล่าวมีผลกระทบทางลบต่อบีทีเอสซี เช่น สถานะทางการเงินของบีทีเอสซี หรือทำให้บีทีเอสซีต้องลงทุนเพิ่มขึ้น กทม. จะต้องได้รับความเห็นชอบจากบีทีเอสซีก่อน</p> <p>การโอนกรรมสิทธิ์ (Transfer of Rights) แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ อสังหาริมทรัพย์ที่เกิดจากการก่อสร้างหรืองานโครงสร้าง (Civil Works) จะโอนในลักษณะ BTO (Build Transfer and Operate) คือ บีทีเอสซีจะต้องโอนกรรมสิทธิ์เป็นของกทม. เมื่อการก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์ ▪ ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล (Electrical and Mechanical Works) ซึ่งรวมถึงขบวนรถไฟฟ้า จะโอนในลักษณะ BOT (Build Operate and Transfer) คือ บีทีเอสซีจะโอนกรรมสิทธิ์เป็นของกทม. เมื่อสัมปทานสิ้นสุดลง <p>สถานภาพของบีทีเอสซี (Status of the Company)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ กลุ่มธนายจะต้องถือหุ้นบีทีเอสซีไม่ต่ำกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด ตั้งแต่วันที่บีทีเอสซีได้รับสัมปทานจนกระทั่งวันที่รถไฟฟ้าบีทีเอสเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ และหลังจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ บีทีเอสซีจะดำเนินการให้หุ้นของบีทีเอสซีถือโดยประชาชนและเป็นบุคคลสัญชาติไทยไม่ต่ำกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด

<p>สิทธิและหน้าที่ ของกทม. ตาม สัญญา</p>	<p>: กทม. เป็นผู้รับผิดชอบในการจัดหาที่ดินที่ใช้ในการก่อสร้างให้แก่บีทีเอสซี โดยบีทีเอสซีได้รับอนุญาตเป็นการเฉพาะให้ใช้ที่ดินเพื่อก่อสร้างและดำเนินงาน สำหรับการเคลื่อนย้ายสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ก่อสร้างทั้งหมด (ยกเว้นส่วนอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงสถานีขนส่งตลาดหมอชิต) บีทีเอสซีจะเป็นผู้รับผิดชอบภายในวงเงินไม่เกิน 500 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายส่วนเกินจากจำนวนนี้ กทม.จะเป็นผู้รับภาระ สำหรับพื้นที่ก่อสร้างส่วนอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงสถานีขนส่งตลาดหมอชิต บีทีเอสซีจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายสาธารณูปโภค รวมทั้งบีทีเอสซีมีสิทธิที่จะใช้สิ่งปลูกสร้างที่เกิดขึ้นบนพื้นที่นี้ ไม่ว่าจะสำหรับระบบหรือเพื่อวัตถุประสงค์อื่นทางพาณิชย์ 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"> ▪ 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. เป็นอันตกลงด้วยการปรับดังกล่าว อย่างไรก็ตาม หากกทม. และบีทีเอสซีไม่สามารถตกลงกันได้ ให้เสนอปัญหาดังกล่าวแก่คณะกรรมการที่ปรึกษา (Advisory Committee) เพื่อวินิจฉัย ▪ การปรับกรณีพิเศษ เมื่อเกิดเหตุการณ์ดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> ○ ดัชนีมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นหรือลดลงเกินกว่าร้อยละ 9 เมื่อเทียบกับดัชนีอ้างอิงย้อนหลังไม่น้อยกว่า 12 เดือน ○ อัตราแลกเปลี่ยนระหว่างสกุลเงินบาทและเงินเหรียญสหรัฐ สูงหรือต่ำกว่าอัตราแลกเปลี่ยนอ้างอิงเกินกว่าร้อยละ 10 (อัตราแลกเปลี่ยนอ้างอิง หมายถึง อัตราแลกเปลี่ยนที่ธนาคาร

		<p>แห่งประเทศไทยประกาศที่ใช้ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดเท่าที่เรียกเก็บได้ครั้งล่าสุด ซึ่งเท่ากับ 39.884 บาทต่อ 1 เหรียญสหรัฐ)</p> <ul style="list-style-type: none"> อัตราดอกเบี้ยเงินกู้เงินตราต่างประเทศและในประเทศของบีทีเอสซี สูงหรือต่ำกว่าอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงเกินกว่าร้อยละ 10 (อัตราดอกเบี้ยอ้างอิง หมายถึง อัตราดอกเบี้ยโดยเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยลูกค้าชั้นดีของธนาคารกรุงเทพ ธนาคารกรุงไทย ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารไทยพาณิชย์ ที่ใช้ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งล่าสุด และอัตราดอกเบี้ยต่างประเทศอ้างอิง หมายถึง อัตราดอกเบี้ยสำหรับการกู้เงินระหว่างธนาคารในตลาดเงินในกรุงลอนดอน (LIBOR) ที่ใช้ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งล่าสุด) บีทีเอสซีต้องรับภาระค่าไฟฟ้าสูงขึ้นหรือลดลงอย่างมาก บีทีเอสซีต้องมีการลงทุนนอกเหนือจากขอบเขตของงานที่กำหนดไว้ บีทีเอสซีมีความเสี่ยงที่เป็นกรณียกเว้น (Exceptional Risk) การปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ในกรณีพิเศษนั้น คู่สัญญาจะต้องเห็นชอบด้วยกันทั้ง 2 ฝ่าย ถ้าไม่สามารถตกลงกันได้ภายใน 30 วัน ให้เสนอไปยังคณะกรรมการที่ปรึกษา (Advisory Committee) เป็นผู้ตัดสิน ถ้าหากรัฐบาลมีนโยบายตรึงราคาค่าโดยสาร รัฐบาลจะจัดหามาตรการมาชดเชยตามความเหมาะสมแก่ส่วนที่บีทีเอสซีต้องเสียหาย ในขณะที่ยังไม่ปรับค่าโดยสารที่เรียกเก็บ
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) ภายใต้งบประมาณที่ผู้ประกอบกิจการแบบเดียวกันในสิ่งแวดล้อมเดียวกันเอาประกัน 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>ตราบเท่าที่ยังไม่มีการโอนกรรมสิทธิ์ บีทีเอสยังคงเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในอุปกรณ์และทรัพย์สินอื่น ๆ นอกจากอสังหาริมทรัพย์ที่ก่อสร้างบนที่ดินกทม. หรือที่ดินที่กทม. จัดหามาให้ และมีสิทธิในการก่อภาระติดพันและใช้เป็นหลักประกันกับเจ้าหนี้ได้</p>
เหตุการณ์ที่เป็นความเสี่ยงที่เป็นข้อยกเว้น (Exceptional Risks)	<p>บีทีเอสไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายใด ๆ อันเกิดขึ้นเนื่องจากความเสี่ยงที่เป็นข้อยกเว้น เหตุการณ์ที่เป็นความเสี่ยงที่เป็นข้อยกเว้น ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ เหตุสุดวิสัยที่อยู่นอกเหนือความควบคุมของบีทีเอส ที่ไม่สามารถเอาประกันภัยได้ในราคาปกติ ▪ การชะงักงันอย่างมีนัยสำคัญในธุรกิจก่อสร้างภายในประเทศ หรืออุตสาหกรรมวัสดุก่อสร้าง ▪ การกระทำของรัฐบาล ซึ่งรวมถึงการเข้ามาแทรกแซงโครงการโดยรัฐบาลโดยไม่ชอบการเปลี่ยนแปลงเส้นทางของโครงการ หรือการให้บุคคลอื่นประกอบการขนส่งมวลชนทับเส้นทางของบีทีเอส ซึ่งส่งผลกระทบอย่างร้ายแรงต่อบีทีเอส ▪ ความล่าช้าอย่างมากในการเคลื่อนย้ายหรือเปลี่ยนแปลงสิ่งสาธารณูปโภค ▪ ความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจอย่างรุนแรงในประเทศไทย ▪ การนัดหยุดงานอันไม่เกี่ยวข้องกับบีทีเอส
การเลิกสัญญา	<p>กทม. มีสิทธิบอกเลิกสัญญา ในกรณีดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ บีทีเอสไม่สามารถดำเนินการทดสอบระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักให้เสร็จสิ้นได้ภายในกำหนดเวลาของสัญญาสัมปทาน หรือตามกำหนดเวลาอื่นที่ตกลงกันติดต่อกันไม่น้อยกว่า 2 ครั้ง และเป็นที่ยืนยันว่าบีทีเอสไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาสัมปทานให้แล้วเสร็จในเวลาที่กำหนดได้ ▪ บีทีเอสถูกละเมิดสัญญาโดยเจตนาในคดีล้มละลาย ▪ บีทีเอสจงใจผิดสัญญาในสาระสำคัญอย่างต่อเนื่องก่อนจะใช้สิทธิบอกเลิกสัญญา หากเป็นกรณีที่แก้ไขไม่ได้ กทม. จะมีหนังสือถึงบีทีเอสล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 1 เดือน หากเป็นกรณีที่แก้ไขได้ กทม. จะมีหนังสือให้บีทีเอสแก้ไขภายในกำหนดเวลา แต่ต้องไม่น้อยกว่า 6 เดือน ในกรณีฉุกเฉิน กทม. อาจร่วมกับเจ้าหนี้ของบีทีเอสในการเข้าดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเป็นการชั่วคราว และหากบีทีเอสไม่สามารถแก้ไขได้ในระยะเวลาที่กำหนดให้แก้ไข และหากกทม. มีเจตนาจะบอกเลิกสัญญา กทม. จะแจ้งเป็น

	<p>หนังสือไปยังกลุ่มเจ้าหนี้ เพื่อให้กลุ่มเจ้าหนี้ดำเนินการจัดหาบุคคลอื่นมารับโอนจากบีทีเอสซี ทั้งสิทธิและหน้าที่ตามสัญญาสัมปทานของบีทีเอสซี โดยกทท. ต้องให้เวลากลุ่มเจ้าหนี้ไม่น้อยกว่า 6 เดือน แต่หากกลุ่มเจ้าหนี้ไม่จัดหาบุคคลอื่นมารับโอนสิทธิและหน้าที่ภายในเวลาดังกล่าว กทท. มีสิทธิบอกเลิกสัญญาสัมปทานนี้ได้ โดยบีทีเอสซีจะต้องชดเชยความเสียหายให้แก่กทท. พร้อมทั้งโอนกรรมสิทธิ์ในอุปกรณ์ให้แก่กทท. โดยตรง และยินยอมให้กทท. เรียกชำระเงินจากธนาคารผู้ออกหนังสือค้ำประกันการปฏิบัติตามสัญญาสัมปทาน</p> <p>ในกรณีที่กทท. บอกเลิกสัญญาสัมปทานนี้กับบีทีเอสซี กทท. จะจ่ายเงินสำหรับส่วนของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักที่ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกทท. ในราคาเท่ากับมูลค่าทางบัญชี (Book Value)</p> <p><i>บีทีเอสซีมีสิทธิบอกเลิกสัญญาสัมปทาน ในกรณีดังต่อไปนี้</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ กทท. จงใจผิดสัญญาในสาระสำคัญอย่างต่อเนื่อง จนเป็นเหตุให้บีทีเอสซีไม่อาจปฏิบัติตามสัญญาต่อไปได้ ▪ รัฐบาลไทย หรือรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย หรือหน่วยงานราชการ หรือกทท. แก้ไขหรือยกเลิกการอนุญาตการก่อสร้างและการดำเนินงาน หรือปรับเปลี่ยนเงื่อนไข หรือยกเลิกสิทธิโดยไม่ใช้ความผิดของบีทีเอสซี ซึ่งส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อบีทีเอสซี จนไม่สามารถดำเนินงานต่อไปได้ ▪ การแทรกแซงของรัฐบาลในกรณีเหตุการณ์ที่เป็น “ความเสี่ยงที่เป็นข้อยกเว้น” ตามความหมายที่กล่าวไว้แล้วข้างต้น <p>หากเป็นความผิดพลาดที่สามารถแก้ไขได้ บีทีเอสซีจะต้องส่งหนังสือแจ้งกทท. ทำการแก้ไขหรือปฏิบัติให้ถูกต้องหรือปรับปรุงการดำเนินการภายในเวลาที่กำหนดซึ่งต้องไม่น้อยกว่า 6 เดือน ทั้งนี้ ถ้า กทท. ไม่สามารถปรับปรุงหรือแก้ไขการดำเนินการได้ภายในเวลาดังกล่าว บีทีเอสซีจะแจ้งเป็นหนังสือบอกเลิกสัญญาไปยังกทท. หากเป็นกรณีที่ไม่สามารถแก้ไขได้ บีทีเอสซีก็ต้องมีหนังสือแจ้งกทท. ล่วงหน้าภายใน 1 เดือน</p> <p>การยกเลิกสัญญาดังกล่าว กทท. จะต้องชดเชยความเสียหายแก่บีทีเอสซี ซึ่งครอบคลุมถึงเงินลงทุนและค่าใช้จ่ายของบีทีเอสซีที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก โดยจ่ายเงินสำหรับส่วนของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักในราคาเท่ากับมูลค่าทางบัญชี (Book Value) ของทรัพย์สินและค่าเสียหายอื่นใดที่บีทีเอสซีพึงได้รับเพราะเหตุจากการเลิกสัญญา</p>
การขยายอายุสัญญาและสิทธิในการดำเนินการในเส้นทางสายใหม่ก่อนบุคคลอื่น	<p>หากบีทีเอสซีประสงค์จะขยายอายุสัญญา บีทีเอสซีจะต้องแจ้งความประสงค์ดังกล่าวในเวลาไม่มากกว่า 5 ปี และไม่น้อยกว่า 3 ปี ก่อนวันสิ้นสุดอายุของสัญญา ทั้งนี้ การขยายอายุของสัญญาจะต้องผ่านความเห็นชอบของรัฐมนตรี กระทรวงมหาดไทยก่อน นอกจากนี้ หากกทท. มีความประสงค์ที่จะดำเนินการสายทางเพิ่มเติมในระหว่างอายุสัญญาสัมปทาน หรือจะขยายเส้นทางของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก บีทีเอสซีจะมีสิทธิเป็นรายแรกที่จะเจรจากับกทท. ก่อน เพื่อขอรับสิทธิทำการและดำเนินการเส้นทางสายใหม่ดังกล่าว หากบีทีเอสซียินดีรับเงื่อนไขที่ดีที่สุดที่มีผู้เสนอต่อกทท.</p>

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

		<ul style="list-style-type: none"> o ส่วนต่อขยายสายสีลม จากสะพานตากสิน-ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ระยะทาง 2.2 กม. o ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ตอนที่ 1 จากซอยสุขุมวิท 85-ซอยสุขุมวิท 107 ระยะทาง 5.25 กม. o ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-เพชรเกษม) จากสถานีวงเวียนใหญ่ถึงสถานีตลาดพลู ระยะทาง 5.3 กม. <ul style="list-style-type: none"> ▪ ระยะที่ 2 หลังหมดระยะเวลาสัมปทานของเส้นทางสัมปทาน (ตั้งแต่วันที่ 5 ธันวาคม 2572 ถึง 2 พฤษภาคม 2585) ผู้ให้บริการดำเนินงานในเส้นทาง 4 เส้นทาง ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> o ส่วนต่อขยายสายสีลม จากสะพานตากสิน-ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ระยะทาง 2.2 กม. o ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ตอนที่ 1 จากซอยสุขุมวิท 85-ซอยสุขุมวิท 107 ระยะทาง 5.25 กม. o ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-เพชรเกษม) จากสถานีวงเวียนใหญ่ถึงสถานีตลาดพลู ระยะทาง 5.3 กม. o เส้นทางสัมปทาน ระยะทาง 23.5 กม.
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"> ▪ หากผู้ให้บริการไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ตามสัญญามบนี้ในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (ซึ่งไม่รวมกรณีการชำระค่าปรับเนื่องจากการเดินรถต่ำกว่ามาตรฐานการตรงต่อเวลา) และไม่ทำการแก้ไขภายในเวลาอันสมควรที่ผู้บริหารระบบแจ้งให้ทราบเป็นหนังสือ ผู้บริหารระบบมีสิทธิที่จะบอกเลิกสัญญามบนี้ได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ผู้ให้บริการทราบอีก ▪ หากผู้ให้บริการล้มละลาย หรือตั้งเรื่อง หรือเตรียมการกับเจ้าหนี้ หรือมีข้อเสนอที่จะขอล้มละลายโดยสมัครใจ หรือได้ยื่นเรื่องขอแต่งตั้งผู้จัดการหนี้ หรือมีคำสั่งชำระบัญชี หรือมีมติให้ชำระหนี้โดยสมัครใจ (ยกเว้นวัตถุประสงค์สำหรับการฟื้นฟูกิจการ) หรือได้มีการแต่งตั้งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ หรือมีการยึดทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องโดยหรือในนามของเจ้าหนี้ หรือถูกดำเนินการใดในลักษณะข้างต้นตามกฎหมายที่ใช้บังคับอันมีผลถึงการให้บริการ ให้ผู้บริหารระบบมีสิทธิที่จะบอกเลิกสัญญามบนี้ได้ทันทีโดยไม่ต้องแจ้งให้ผู้ให้บริการทราบ <p>การยกเลิกสัญญาโดยผู้ให้บริการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ หากผู้บริหารระบบไม่ชำระค่าจ้างที่มีได้มีข้อพิพาทใดตามสัญญาภายใน 30 วันหลังจากครบกำหนดชำระ ผู้ให้บริการมีสิทธิที่จะทำหนังสือแจ้งว่าผู้บริหารระบบผิดสัญญาเพื่อให้ผู้บริหาร

		ระบบชำระหนี้คงค้างภายใน 60 วันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือหรือเกินกว่านั้นตามแต่ที่ผู้ให้บริการจะระบุในหนังสือแจ้ง หากผู้บริหารระบบไม่ชำระค่าจ้างตามหนังสือแจ้งก่อนสิ้นสุดเวลาที่กำหนดไว้ในหนังสือแจ้งแล้ว ผู้ให้บริการอาจบอกเลิกสัญญาได้โดยแจ้งให้ผู้บริหารระบบทราบเป็นหนังสือซึ่งจะมีผลบังคับทันที
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		
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>การจัดให้มีรถโดยสาร</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>การบริหารจัดการเดินรถโดยสาร</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>การจัดให้มีรถโดยสาร</p> <p>หากผู้รับจ้างไม่สามารถส่งมอบรถโดยสารให้ครบถ้วนตามเวลาที่กำหนด (รวมที่ระยะเวลาที่ได้รับขยาย (ถ้ามี)) โดยมีสาเหตุเกิดจากผู้รับจ้าง ผู้รับจ้างจะต้องชำระค่าปรับเป็นรายวันคิดเป็นร้อยละ 0.1 ของค่าตอบแทนตามสัญญา หรือคิดเป็นจำนวนเงินวันละ 535,000 บาท</p>

	<p>การบริหารจัดการเดินรถโดยสาร</p> <p>หากผู้รับจ้างไม่สามารถดำเนินการให้บริการเดินรถ ซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้โดยสารและผู้ว่าจ้างในวันดังกล่าวอย่างร้ายแรง ผู้รับจ้างจะต้องชำระค่าปรับเป็นรายวันคิดเป็นวันละ 0.4 ของค่าตอบแทนตามสัญญา หรือคิดเป็นจำนวนเงินวันละ 2,104,000 บาท</p> <p>การควบคุมการตรงต่อเวลาของการให้บริการเดินรถ</p> <p>หากผู้รับจ้างไม่สามารถควบคุมการเดินรถโดยสารให้เป็นไปตามมาตรฐานการตรงต่อเวลาตามที่กำหนดไว้ในสัญญา โดยมีสาเหตุโดยตรงจากความบกพร่องโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้รับจ้าง ผู้รับจ้างจะต้องชำระค่าปรับในอัตราร้อยละ 1.5 ของค่าจ้างเดินรถในเดือนนั้น ๆ</p> <p>การไม่ปฏิบัติตามสัญญาของผู้รับจ้างในกรณีอื่น ๆ</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>
การสิ้นสุดของสัญญา	<p>สิทธิในการบอกเลิกสัญญาของผู้ว่าจ้างเนื่องจากผู้รับจ้างผิดสัญญา</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>สิทธิในการบอกเลิกสัญญาของผู้ว่าจ้างเนื่องจากผู้รับจ้างอยู่ในฐานะที่ไม่สามารถให้บริการเดินรถได้</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) สายชองนนทบุรี – สะพานกรุงเทพ (ชองนนทบุรี – ราชพฤกษ์) เลขที่ กธ.ส. 003/53</p> <p>ในกรณีที่สัญญาจ้างผู้บริหารสถานีสิ้นสุดลงไม่ว่าด้วยเหตุใด ๆ ก็ตาม ให้ถือว่าสัญญานี้มีผลเป็นอัน สิ้นสุดลง และในทางกลับกัน (ตามที่กำหนดในสัญญาจ้างผู้บริหารสถานี)</p>
4. สัญญาจ้างผู้บริหารสถานี โครงการรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) สายชองนนทบุรี-สะพานกรุงเทพ (ชองนนทบุรี-ราชพฤกษ์) เลขที่ กธ.ส. 003/53 ระหว่าง บีทีเอสซี (ในฐานะ “ผู้รับจ้าง”) และ กรุงเทพมหานคร (ในฐานะ “ผู้ว่าจ้าง”) ฉบับลงวันที่ 11 พฤษภาคม 2553	
วัตถุประสงค์	<p>ผู้รับจ้างตกลงรับจ้างบริหารจัดการงานสถานี พื้นที่จุดจอดแล้วจร สำนักงานควบคุมกลาง สถานี ก๊าซ และงานซ่อมบำรุงของโครงการรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) สายชองนนทบุรี - สะพานกรุงเทพ (ชองนนทบุรี - 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 ช่วงเตรียมความพร้อมในการบริหารสถานี (เริ่มตั้งแต่วันที่ผู้ว่าจ้างรับมอบพื้นที่สถานี พร้อม อาคารสำนักงานต่าง ๆ จากกรุงเทพมหานคร จนถึงวันก่อนเปิดเดินรถ) และช่วงเวลาดำเนินการ บริหารจัดการโครงการ 7 ปีนับแต่วันที่เริ่มเปิดการเดินรถตามสัญญาจ้างผู้เดินรถพร้อมจัดหา รถโดยสาร โครงการรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) สายชองนนทบุรี-สะพานกรุงเทพ (ชองนนทบุรี-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	: ผู้รับจ้างจะต้องชำระค่าปรับให้แก่ผู้ว่าจ้างในกรณีดังต่อไปนี้ ในช่วงเตรียมความพร้อม หากผู้รับจ้างไม่สามารถบริหารระบบเพื่อเปิดการให้บริการเดินรถได้ตามกำหนดเวลาในสัญญา โดยมีสาเหตุเกิดจากผู้รับจ้าง ผู้รับจ้างจะต้องชำระค่าปรับให้แก่ผู้ว่าจ้างเป็นรายวันคิดเป็นร้อยละ 0.3 ของค่าตอบแทนตามสัญญา หรือคิดเป็นจำนวนเงินวันละ 2,211,102 บาท ในช่วงการเปิดให้บริการเดินรถ หากผู้รับจ้างไม่สามารถดำเนินการให้บริการเดินรถ ซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้โดยสารและผู้ว่าจ้างในวันดังกล่าวอย่างร้ายแรง ผู้รับจ้างจะต้องชำระค่าปรับเป็นรายวันคิดเป็นวันละ 0.3 ของค่าตอบแทนตามสัญญา หรือคิดเป็นจำนวนเงินวันละ 2,211,102 บาท การควบคุมการตรงต่อเวลาของการให้บริการเดินรถ หากผู้รับจ้างไม่สามารถควบคุมการเดินรถโดยสารให้เป็นไปตามมาตรฐานการตรงต่อเวลาตามที่กำหนดไว้ในสัญญา โดยมีสาเหตุโดยตรงจากความบกพร่องโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้รับจ้างตามสัญญานี้ หรือทั้งที่เกิดจากสัญญาจ้างเดินรถและสัญญานี้รวมกัน ผู้รับจ้างจะต้องชำระค่าปรับตามจำนวนเงินที่ผู้ว่าจ้างจะต้องชำระให้แก่กรุงเทพมหานครอันเนื่องมาจากเหตุดังกล่าวทุกจำนวน การไม่ปฏิบัติตามสัญญาของผู้รับจ้างในกรณีอื่น ๆ หากผู้รับจ้างไม่สามารถดำเนินการแก้ไขการไม่ดำเนินการใด ๆ ตามสัญญาภายในระยะเวลาที่ผู้ว่าจ้างได้ระบุไว้ในหนังสือบอกกล่าว ผู้รับจ้างจะต้องชำระค่าปรับเป็นรายวันคิดเป็นร้อยละ 0.1 ของค่าตอบแทนตามสัญญา หรือคิดเป็นจำนวนเงินวันละ 737,034 บาท อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ผู้ว่าจ้างมีสิทธิปรับผู้รับจ้างตามสัญญาจ้างเดินรถและสัญญานี้ ผู้ว่าจ้างสามารถปรับผู้รับจ้างรวมกันทั้งสองสัญญาไม่เกินจำนวนเงินที่กรุงเทพมหานครมีสิทธิปรับผู้ว่าจ้างอันเนื่องมาจากเหตุดังกล่าว นอกจากนี้ เว้นแต่กรณีที่ผู้ว่าจ้างบอกเลิกสัญญาโดยเหตุผลการพิเศษ ผู้ว่าจ้างมีสิทธิริบหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญาทั้งหมดหรือบางส่วนตามที่เห็นสมควร และผู้รับจ้างจะต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น รวมถึงค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นในการทำงานนั้นให้แล้วเสร็จตามสัญญาและค่าใช้จ่ายในการควบคุมงานเพิ่ม (ถ้ามี) ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นกับผู้ว่าจ้าง เนื่องมาจากการรับจ้างมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการทำงานร่วมกับผู้รับจ้างรายอื่นในโครงการ เช่น งานบริหารระบบ งานระบบตั๋วโดยสารอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection System-AFC) งานระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transportation

	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 หรือเกี่ยวกับความปลอดภัยของประชาชน หรือมาตรฐานการยอมรับของสากลเกี่ยวกับความปลอดภัยของยานพาหนะ การขนส่งผู้โดยสาร หรือโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ หรือเกี่ยวกับการไม่สามารถดำเนินการเปิดการเดินรถโดยสารตามที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ว่าจ้างมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ทันที</p> <p>สิทธิในการบอกเลิกสัญญาของผู้ว่าจ้างเนื่องจากผู้รับจ้างอยู่ในฐานะที่ไม่สามารถให้บริการเดินรถได้</p> <p>ผู้ว่าจ้างมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ หากผู้รับจ้างตกเป็นบุคคลล้มละลายหรือมีหนี้สินล้นพ้นตัว ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการให้บริการเดินรถและงานตามสัญญานี้</p> <p>สิทธิในการบอกเลิกสัญญาของผู้ว่าจ้างโดยเหตุผลกรณีพิเศษ</p> <p>ผู้ว่าจ้างมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ หากกรุงเทพมหานครสั่งยุติการเดินรถ หรือยกเลิกสัญญาจ้างเป็น ผู้บริการระบบกับผู้ว่าจ้าง หรือเนื่องจากเหตุผลทางด้านความปลอดภัยของอุ้งจอตลอด ความปลอดภัยของยานพาหนะ การขนส่งผู้โดยสารหรือเหตุผลอื่น ๆ ในทำนองเดียวกัน</p> <p>ความสิ้นสุดของสัญญานี้หรือสัญญาจ้างเดินรถ</p> <p>ในกรณีที่สัญญาจ้างเดินรถสิ้นสุดลงไม่ว่าด้วยเหตุใด ๆ ก็ตาม ให้ถือว่าสัญญานี้มีผลเป็นอันสิ้นสุดลง และในทางกลับกัน</p>
5. สัญญาให้สิทธิบริหารจัดการด้านการตลาด (License to Manage Marketing Services Agreement) ระหว่าง บีทีเอสซี และ วีจีไอ ฉบับลงวันที่ 18 พฤษภาคม 2555	
วัตถุประสงค์	<p>บีทีเอสซีให้สิทธิวีจีไอแต่เพียงผู้เดียวในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณา พื้นที่โฆษณาภายนอกตัวรถไฟ พื้นที่วางขายสินค้า และพื้นที่เพิ่มเติม ภายในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ภายใต้ข้อตกลงและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา</p> <p>“พื้นที่โฆษณา” หมายถึง พื้นที่ของอาคารและสิ่งปลูกสร้างซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้าสายสีลมและสายสุขุมวิท รวม 23 สถานี ของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ตามที่ระบุไว้ในแบบแปลนเอกสารแนบท้ายสัญญา ซึ่งบีทีเอสซีอนุญาตให้วีจีไอใช้เพื่อติดตั้งหรือจัดตั้งป้ายโฆษณาต่าง ๆ เช่น ป้ายบริเวณพื้นที่ชั้นจำหน่ายตั๋วโดยสาร (Concourse Level) ป้ายแผงขายสินค้าบริเวณพื้นที่ชั้นจำหน่ายตั๋วโดยสาร กระดานป้าย ป้ายหรือสื่ออิเล็กทรอนิกส์บริเวณชั้นชานชาลา (Platform Level) ป้ายหรือสื่ออิเล็กทรอนิกส์ภายในรถไฟหรือเคาเตอร์ จัดแสดงในรูปแบบอื่น ๆ เป็นต้น</p>

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

<p>หน้าที่และ ภาระผูกพัน ของวีจีไอ</p>	<p>: การลงทุนก่อสร้าง/การติดตั้ง</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ บำรุงรักษา การโฆษณาออกตัวรถไฟฟ้า ร้านจำหน่ายสินค้า และส่งเสริมการขาย <p>วีจีไอจะเป็นผู้ลงทุนในวัสดุอุปกรณ์ทั้งหมดที่จำเป็นสำหรับการก่อสร้าง/การติดตั้งบำรุงรักษา การโฆษณาออกตัวรถไฟฟ้า ร้านจำหน่ายสินค้า รวมถึงการติดตั้งและการบำรุงรักษามาตรวัดไฟฟ้า และชำระค่าใช้จ่ายในส่วนของการดำเนินงานทุกประเภทที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง/การติดตั้ง</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ รื้อและประตูดัดโน้ตบริเวณขอบชานชาลา <p>วีจีไอจะเป็นผู้ลงทุนในวัสดุอุปกรณ์ทั้งหมดที่จำเป็นสำหรับการก่อสร้าง/การติดตั้งรื้อและประตูดัดโน้ตบริเวณขอบชานชาลา รวมถึงการติดตั้งและการบำรุงรักษามาตรวัดไฟฟ้า และชำระค่าใช้จ่ายในส่วนของการดำเนินงานทุกประเภทที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง/การติดตั้งจำนวนไม่เกิน 23 สถานี ตลอดอายุสัญญา</p> <p><i>กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน</i></p> <p>สิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งติดตั้ง แผ่นป้าย แฉก ดิสเพลย์ และเคาน์เตอร์เพื่อการพาณิชย์สายไฟฟ้า แฉกสับเปลี่ยนไฟฟ้า รื้อและประตูดัดโน้ตบริเวณขอบชานชาลา 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 รื้อและประตูดัดโน้ตบริเวณขอบชานชาลาด้วยค่าใช้จ่ายของวีจีไอแต่ฝ่ายเดียว</p> <p><i>ต้นทุนและค่าใช้จ่าย</i></p> <p>วีจีไอจะต้องรับภาระต้นทุนและค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการบริหารจัดการป้ายโฆษณา การโฆษณาออกตัวรถไฟฟ้า ร้านจำหน่ายสินค้า รื้อและประตูดัดโน้ตบริเวณขอบชานชาลา 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) อันจะเป็นประโยชน์แก่และระบุชื่อบีทีเอสซี และบุคคลอื่น ๆ ตามที่บีทีเอสซีอาจกำหนดให้เป็นผู้เอาประกัน ด้วยค่าใช้จ่ายของวีจีไอ</p>
<p>การสิ้นสุด สัญญา</p>	<p>: สัญญาจะสิ้นสุดลงในกรณีดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ เมื่อช่วงเวลาเริ่มแรกของสัญญาสิ้นสุดลงโดยไม่มีแจ้งขอต่ออายุ/ขยายเวลาโดยวีจีไอ ▪ เมื่อคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งผิดสัญญาในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ หรือเป็นการให้สัญญาที่ไม่ถูกต้องและคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งได้มีหนังสือบอกกล่าวให้คู่สัญญาฝ่ายที่ผิดสัญญาดำเนินการ

		<p>แก้ไขเยียวยาเหตุแห่งการผิดสัญญาดังกล่าวแล้ว แต่คู่สัญญาฝ่ายที่ผิดสัญญาไม่ได้ดำเนินการแก้ไขเหตุแห่งการผิดสัญญาดังกล่าวภายในระยะเวลา 60 (หกสิบ) วันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือบอกกล่าวเช่นนั้น และคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งใช้สิทธิบอกเลิกสัญญา</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ในกรณีที่มีความเสียหายหรือการถูกทำลายอย่างรุนแรงของอาคารและสิ่งปลูกสร้างซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้าในเส้นสายสีลม และสายสุขุมวิทรวม 23 สถานี ของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก และวิศวกรอิสระซึ่งเป็นที่ยอมรับของทั้งสองฝ่ายมีคำตัดสินว่าความเสียหาย หรือการถูกทำลายดังกล่าวไม่สามารถซ่อมแซมให้คืนดีได้ภายในระยะเวลาอันควร ▪ ในกรณีที่วิธีไกล่เกลี่ยเป็นบุคคลที่มีหนี้สินล้มละลาย หรือตกเป็นบุคคลล้มละลาย และ บีทีเอสซีใช้สิทธิบอกเลิกสัญญา
6. สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ระหว่าง บีทีเอสซี (ในฐานะผู้ขาย) และ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกธ (‘‘กองทุน’’) (ในฐานะผู้ซื้อ) ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556		
วัตถุประสงค์	:	<p>บีทีเอสซีตกลงที่จะขายและโอนรายได้สุทธิให้แก่กองทุน และกองทุนตกลงที่จะซื้อและรับโอนรายได้สุทธิ ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ (‘‘วันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น’’)</p>
คำจำกัดความ	:	<p>ค่าใช้จ่าย O&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&M : งบประมาณค่าใช้จ่าย O&M สำหรับเดือนที่เกี่ยวข้อง หาดด้วยจำนวนวันของเดือนที่เกี่ยวข้องนั้น โดยเศษสตางค์ที่เกิดขึ้นจากการคำนวณดังกล่าวให้นำมาปรับในวันสุดท้ายของเดือน</p>

	<div data-bbox="419 239 1358 562"> <p>โครงการ : โครงการดังต่อไปนี้: (ก) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-คูคต)</p> <p>รถไฟฟ้าที่ (ข) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (บางซื่อ-สมุทรปราการ) (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> </div> <div data-bbox="419 577 1358 712"> <p>งบประมาณ : งบประมาณค่าใช้จ่ายดำเนินงานของบีทีเอสซีซึ่งแสดงค่าใช้จ่าย O&M</p> <p>ค่าใช้จ่าย O&M : ประมาณการสำหรับปีหนึ่ง ๆ ซึ่งบีทีเอสซีต้องจัดส่งตามความที่</p> <p>กำหนดไว้ในสัญญานี้และที่กองทุนอนุมัติ</p> </div> <div data-bbox="419 728 1358 996"> <p>ทรัพย์สินที่ : ทรัพย์สิน รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ และ/หรือผลประโยชน์</p> <p>ไม่ได้ซื้อ : ของบีทีเอสซี ซึ่งรวมถึง (แต่ไม่จำกัดอยู่เพียง) หุ่นบีเอสเอสและหุ่น</p> <p>ในวีจีไอ สิทธิและประโยชน์ต่าง ๆ ภายใต้สัญญาให้บริการเดินรถ</p> <p>และซ่อมบำรุงระยะยาว และสิทธิและประโยชน์ต่าง ๆ ภายใต้สัญญา</p> <p>ที่เกี่ยวกับโครงการรถโดยสารด่วนพิเศษ (BRT) สายชองนนทบุรี-</p> <p>สะพานกรุงเทพ (ชองนนทบุรี ราชพฤกษ์) แต่ไม่รวมถึงรายได้สุทธิ</p> </div> <div data-bbox="419 1012 1358 1146"> <p>เป้าหมายรายได้ : เป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปีซึ่งบีทีเอสซีมีหน้าที่ต้องจัดทำ</p> <p>ค่าโดยสารสุทธิ : และนำส่งแก่กองทุนในแต่ละรอบปีบัญชี โดยแสดงรายได้ค่าโดยสาร</p> <p>ประจำปี : สุทธิที่คาดว่าจะได้รับสำหรับรอบปีบัญชีนั้น</p> </div> <div data-bbox="419 1162 1121 1240"> <p>ผู้สนับสนุน หรือ : บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)</p> <p>บีทีเอสจี</p> </div> <div data-bbox="419 1256 1358 1435"> <p>ระบบขนส่ง : บริการขนส่งสาธารณะใด ๆ ที่เป็นทางเลือกแทนการใช้รถยนต์</p> <p>มวลชนกรุงเทพ : ส่วนบุคคลเพื่อการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลซึ่ง</p> <p>และปริมณฑล : หมายความว่าจังหวัดนนทบุรี จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัด</p> <p>สมุทรสาคร จังหวัดปทุมธานี และ จังหวัดนครปฐม</p> </div> <div data-bbox="419 1451 1358 1774"> <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>สถานีบางรี และส่วนต่อขยายสายสีลมระยะทาง 5.3 กิโลเมตร ตาม</p> <p>ถนนเพชรเกษม จากสถานีวงเวียนใหญ่ถึงสถานีบางหว้า</p> </div> <div data-bbox="419 1789 1358 1968"> <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 : กิโลเมตร จากสถานีสนามกีฬาแห่งชาติถึงสถานีสะพานตากสิน</p> </div> <div data-bbox="419 1984 1286 2018"> <p>รายได้ค่า : รายได้ค่าโดยสารทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบ</p> </div>
--	--

	<p>โดยสารสิทธิ : รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก นับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้นจนถึงวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน หักด้วยค่าใช้จ่าย O&M</p> <p>รายได้สุทธิ : รายได้ค่าโดยสารทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก นับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้นจนถึงวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน หักด้วยค่าใช้จ่าย O&M ทั้งนี้ รายได้สุทธิรวมถึงเงินที่ได้รับจากการใช้สิทธิเรียกร้อง ค่าตัดสินค่าพิพาท ค่าความที่ตัดสินให้แก่บีทีเอสซี รวมทั้งการดำเนินการหรือสิทธิอื่นใดซึ่งบีทีเอสซีมีสิทธิได้รับที่เกิดขึ้นจากหรือเกี่ยวกับรายได้สุทธิ และสัญญาสัมปทานที่เกี่ยวกับการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก (แต่ไม่รวมถึงสิทธิเรียกร้องหรือสิทธิในการได้รับเงินที่เกี่ยวกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นก่อนวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น ไม่ว่าการเรียกร้องเงินหรือการได้รับเงินดังกล่าวจะเกิดขึ้นก่อนหรือหลังวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น)</p> <p>รายได้สุทธิ : รายได้สุทธิของวันใดวันหนึ่ง (นับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น)</p> <p>รายวัน : หลังจากการหักค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวัน</p> <p>วันทำการของคู่สัญญา : วันเปิดทำการตามปกติของธนาคารพาณิชย์ในกรุงเทพมหานคร (อันนอกเหนือไปจากวันเสาร์ วันอาทิตย์ และวันหยุดทำการของบริษัทจัดการกองทุนหรือบีทีเอสซี)</p> <p>วันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน : วันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2572 ซึ่งเป็นวันที่สัญญาสัมปทานจะสิ้นสุดลง</p> <p>สัญญาโครงการ : (ก) สัญญาสัมปทาน</p> <p>(ข) สัญญาบำรุงรักษา ฉบับลงวันที่ 30 ธันวาคม 2547 ระหว่าง บีทีเอสซี และซีเมนส์ ตามที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม</p> <p>(ค) สัญญาระบบสัญญาณ ฉบับลงวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2550 ระหว่าง บีทีเอสซี และบอมบาร์เดียร์ และ</p> <p>(ง) สัญญาให้บริการ BSS Card Scheme ฉบับลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2555 เกี่ยวกับการดำเนินการให้บริการบัตรสมาร์ทการ์ด ระหว่าง บีทีเอสซี และบีเอสเอส</p> <p>สัญญาสัมปทาน : สัญญาสัมปทานฉบับลงวันที่ 9 เมษายน พ.ศ. 2535 ซึ่งทำขึ้นระหว่าง กทม. และบีทีเอสซี เกี่ยวกับสัมปทานการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก ตลอดจนสัญญาที่แก้ไขเพิ่มเติม ซึ่งมีอายุสัมปทานเป็นเวลา 30 ปี นับจากวันเริ่มดำเนินการในเชิงพาณิชย์เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2542 และสิ้นสุดลงในวันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2572</p> <p>สัญญาให้บริการ : สัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าขนส่ง</p>
--	--

		<p>เดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว</p> <p>มวลงนกรงเทพส่วนต่อชยย และ ระบบรทไฟฟ้าขนส่งมวลงนกรงเทพส่วยหลก (เมือสัมปทานภยไต้สัณญฐสัมปทานลัณอายุ) จบัลงวันท่ 3 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 ระหว่งกรงเทพรณาคมในฐานะผู้บรหารระบบ และบ่ท่เอสซี ในฐานะผู้ให้บรการ</p> <p>หุ้ณกู่บ่ท่เอสซี : หุ้ณกู่ของบ่ท่เอสซี คร้งท่ 1/2552 ชุดท่ 1 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2555 ชุดท่ 2 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2556 ชุดท่ 3 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2557 ชุดท่ 4 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2558 และ ชุดท่ 5 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2559</p> <p>เอกสารรฐกรรรม : 1) สัณญฐซื้อและโอนสิทธิรายไต้สุทธริ 2) สัณญฐสนับสนุนและค้าประกัณของผู้สนับสนุน 3) สัณญฐจ้านำหุ้ณ 4) สัณญฐจจะซื้อจะชยยหุ้ณ 5) สัณญฐสลัทหลังกรรรมประกัณภย 6) หน้งสือบอกกล่าวไปย้ง กทม. และ 7) สัณญฐโอนสิทธิในบ้ญช้ค้าใช้จ้ย O&M ท่มีเงื่อนไข</p>
ค่าตอบแทนตามสัณญฐ	:	61,399,000,000 บาท
ภาระหน้าท่หลัทของบ่ท่เอสซี	:	<ul style="list-style-type: none"> บ่ท่เอสซีจจะต้งจ้ดหาและนำส่งรายไต้สุทธริให้แก่งองทุน โดยโอนรายไต้สุทธริรายวันท้งหมดไว้ในบ้ญช้รายไต้ของงองทุนภยในเวลา 14.00 น. ของแต่ละวันท้การของคู้สัณญฐถ้ดจากวันท่มีรายไต้ค่าโดยสารถ่กัซัน บ่ท่เอสซีจจะต้งนำฝากจ้านวนเงันท่เท่ากับค้าใช้จ้ย O&M ประมาณการรายวันไว้ในบ้ญช้ค้าใช้จ้ย O&M ภยในเวลา 14.00 น. ของแต่ละวันท้การของคู้สัณญฐถ้ดจากวันท่มีรายไต้ค่าโดยสารถ่กัซัน ท้งน้ เป็นไปตามข้อกำหนดและเงื่อนไขท่กำหนดไว้ในสัณญฐ นับต้งแต่วันแรกของเดือนแต่ละเดือนต้งแต่เดือนหลังจากเดือนท่วันท่ท้การซื้อชยยเสร็จลัันเก้ดซันเป็นต้นไป หากงองทุนย้งมิไต้มีจ้ดหมายเรียกให้บ่ท่เอสซีชำระหนี้กรณ่มีเหตุผิदन้ดตามสัณญฐน้ บ่ท่เอสซีสามารถนำเงันในจ้านวนท่เท่ากับจ้านวนรวมของค้าใช้จ้ย O&M ประมาณการรายวันสำหรับเดือนกอนหน้าท่ฝากไว้ในบ้ญช้ค้าใช้จ้ย O&M ออกจากบ้ญช้ค้าใช้จ้ย O&M ไต้เพื่อนำไปจ้ย ค้าใช้จ้ย O&M ตามท่อนุญฐา บ่ท่เอสซีต้งจ้ดส่งรายงานประจ้าวันแก่งองทุนและผู้ดูแลผลประโยชน้ของงองทุน โดยมีรายละเอียดตามท่กำหนดไว้ในสัณญฐ หากจ้านวนรายไต้สุทธริรายวันท่บ่ท่เอสซีส่งมอบให้แก่งองทุนในเดือนใดมีจ้านวนน้อยกว่าจ้านวนรายไต้สุทธริรายวันท่แสดงไว้ในรายงานประจ้าวันของเดือนน้รวมกั บ่ท่เอสซีจจะต้งส่งมอบเงันจ้านวนท่ขาดของเดือนน้ให้แก่งองทุนภยใน 15 วันถ้ดจากวันลัันเดือนของเดือนน้ บ่ท่เอสซีจจะต้งจ้ดท้งบประมาณค้าใช้จ้ย O&M แสดงค้าใช้จ้ย O&M ท่คาคว่าจจะเก้ดซัน

	<p>สำหรับแต่ละรอบปีบัญชี และจัดทำเป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปีโดยแสดงรายได้ค่าโดยสารสุทธิที่คาดว่าจะได้รับสำหรับแต่ละรอบปีบัญชี และนำเสนอแก่กองทุนภายในระยะเวลาที่กำหนดก่อนวันเริ่มต้นรอบปีบัญชีแต่ละปี เพื่อให้กองทุนพิจารณาให้ความเห็นชอบ ทั้งนี้ หากกองทุนไม่ให้ความเห็นชอบ ให้คู่สัญญาร่วมกันแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญเพื่อกำหนดงบประมาณค่าใช้จ่าย O&M หรือเป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปี (แล้วแต่กรณี) และปฏิบัติตามขั้นตอนและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญา</p> <ul style="list-style-type: none"> ณ สิ้นไตรมาสของแต่ละไตรมาส บีทีเอสจะต้องจัดส่งสำเนาใบแจ้งหนี้และเอกสารประกอบแสดงค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงที่บีทีเอสได้ชำระไปในระหว่างช่วงไตรมาสก่อนหน้า ทั้งนี้ เพื่อให้มีการกระทบยอดระหว่างค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับไตรมาสนั้นกับจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันที่บีทีเอสได้หักไว้ก่อนนำเสนอรายได้สุทธิรายวันให้แก่กองทุนในช่วงไตรมาสนั้น ในกรณีที่ค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับช่วงไตรมาสนั้นน้อยกว่าจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันสำหรับช่วงไตรมาสนั้นที่บีทีเอสได้หักไว้ก่อนนำเสนอรายได้สุทธิรายวันให้แก่กองทุน บีทีเอสจะชำระคืนส่วนที่เกินให้แก่กองทุนภายใน 5 วันทำการของคู่สัญญาหลังจากที่กองทุนได้ตรวจทานค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับไตรมาสนั้นเสร็จสิ้น <p>ในกรณีที่ค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับช่วงไตรมาสนั้นมากกว่าจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันสำหรับช่วงไตรมาสนั้นที่บีทีเอสได้หักไว้ก่อนนำเสนอรายได้สุทธิรายวันให้แก่กองทุน กองทุนจะชำระคืนส่วนที่ขาดในไตรมาสนั้น ๆ ให้แก่บีทีเอส ตามเงื่อนไขและขั้นตอนที่ระบุไว้ในสัญญา ทั้งนี้ การตรวจทานค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงในแต่ละไตรมาสโดยกองทุน จะต้องทำให้เสร็จภายใน 15 วันหลังจากที่ได้รับสำเนาใบแจ้งหนี้และเอกสารประกอบแสดงค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงครบถ้วน</p> <ul style="list-style-type: none"> บีทีเอสตกลงให้สิทธิกองทุนในการร่วมบริหารการจัดการกิจการของบีทีเอสผ่านกระบวนการดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> (ก) กองทุนมีสิทธิเสนอชื่อแต่งตั้งกรรมการจำนวนหนึ่งในสามของกรรมการทั้งหมดของบีทีเอส และ (ข) กองทุนมีสิทธิเสนอชื่อบุคคลหนึ่งคนเข้าสังเกตการณ์ในการประชุมของคณะกรรมการที่ปรึกษาภายใต้สัญญาสัมปทาน (หากกทผ. ไม่ขัดข้อง) บีทีเอสจะต้องรับผิดชอบภาระกิจเฉพาะที่กองทุนอาจต้องเสียเนื่องจากการได้รับรายได้สุทธิภายใต้สัญญานี้ โดยหน้าที่ของบีทีเอสดังกล่าวจะสิ้นสุดลงเมื่อกองทุนไม่มีหน้าที่ต้องเสียภาระกิจเฉพาะดังกล่าวแล้ว
สิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) และสิทธิในการปฏิเสธ เป็นรายแรก	<p>บีทีเอสตกลงให้สิทธิโดยเพิกถอนมิได้ แก่กองทุนดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> (ก) สิทธิของกองทุนในการซื้อ (Right to Purchase) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนของบีทีเอสหรือบริษัทย่อยของบีทีเอสเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด และ (ข) ในกรณีที่บีทีเอสหรือบริษัทย่อยของบีทีเอส (แล้วแต่กรณี) ได้รับข้อเสนอจากบุคคลภายนอก สิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนใด ๆ ที่เกี่ยวกับ

<p>จะซื้อ (Right of First Refusal)</p>	<p>โครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ และ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่แล้วเสร็จที่บีทีเอสหรือบริษัทย่อยของบีทีเอส (แล้วแต่กรณี) ได้เข้าทำหรือจะเข้าทำสัญญาหรือดำเนินการหรือจะดำเนินการโครงการที่เกี่ยวข้องดังกล่าวซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โดยโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่แล้วเสร็จ ให้ความหมายรวมถึงสัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว และสัญญาที่ได้ต่ออายุสัญญาสัมปทานใด ๆ (ถ้ามี) ด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ สำหรับกรณีที่กองทุนใช้สิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) ราคาซื้อขายรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดนั้นต้องมีการเจรจาตกลงกันโดยสุจริตระหว่างกองทุนและบีทีเอส และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอส หากตกลงราคาซื้อขายไม่ได้ ให้คู่สัญญาร่วมกันแต่งตั้งผู้ประเมินค่าเพื่อประเมินมูลค่ายุติธรรมของทรัพย์สินดังกล่าวและปฏิบัติตามขั้นตอนและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ ทั้งนี้ ในกรณีที่ราคาซื้อขายตามที่ผู้ประเมินค่าประเมินได้ ให้อัตราผลตอบแทนต่อปีที่บีทีเอสหรือบริษัทย่อยของบีทีเอส (แล้วแต่กรณี) ควรจะได้รับในฐานะผู้ถือหุ้นต่ำกว่าอัตราผลตอบแทนของพันธบัตรรัฐบาลที่มีระยะเวลาคงกำหนด 10 ปีตามที่ประกาศโดยสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย (หรือองค์กรอื่นที่เทียบเท่า) ณ หรือ ในเวลาใกล้เคียงกับวันคำนวณราคาซื้อขาย บวกด้วย ร้อยละ 3 (“อัตราผลตอบแทนขั้นต่ำ”) กองทุนมีสิทธิ (แต่ไม่มีหน้าที่) ที่จะซื้อรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวจากบีทีเอส หรือบริษัทย่อยของบีทีเอส (แล้วแต่กรณี) ในราคาที่ให้อัตราผลตอบแทนขั้นต่ำ ทั้งนี้ การคำนวณอัตราผลตอบแทนขั้นต่ำข้างต้นให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ <p>ภายใน 30 วันหลังจากที่ผู้ประเมินค่าได้กำหนดราคาซื้อขายของรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าว กองทุนและบีทีเอส และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสจะแจ้งต่อกันให้ทราบเป็นลายลักษณ์อักษรว่าประสงค์จะทำการซื้อขายรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวระหว่างกันหรือไม่ หากในเวลา 30 วันดังกล่าว บีทีเอส และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสแจ้งเป็นหนังสือต่อกองทุนว่ามีบีทีเอส และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสประสงค์จะเจรจากับบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระเพื่อเสนอขายรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวให้แก่บุคคลภายนอก บีทีเอส และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสอาจดำเนินการเจรจากับบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระนั้นได้ภายใน 60 วัน หลังจากผู้ประเมินค่ากำหนดราคาซื้อขายของรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวเพื่อเสนอขายรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวให้แก่บุคคลภายนอกนั้นในราคาที่สูงกว่าราคาประเมินของผู้ประเมินค่าได้ โดยหากภายในระยะเวลา 60 วันดังกล่าว บีทีเอส และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอส ได้รับข้อเสนอนี้ที่แน่นอนจากบุคคลภายนอกดังกล่าวว่าจะซื้อรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดในราคาที่สูงกว่าราคาประเมินของผู้ประเมินค่า บีทีเอส และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสจะต้องแจ้งให้กองทุนทราบถึงข้อเสนอนี้ที่แน่นอนของบุคคลภายนอกดังกล่าวและให้สิทธิกองทุนในการซื้อรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์</p>
--	--

		<p>ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวในราคาเดียวกัน ทั้งนี้ หากกองทุนปฏิเสธที่จะใช้สิทธิซื้อดังกล่าว บีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซี จะต้องขายรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวให้แก่บุคคลภายนอกที่มาเสนอซื้อนั้นภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขของข้อเสนอที่แน่นอนของบุคคลภายนอกดังกล่าวให้แล้วเสร็จภายใน 120 วันนับจากวันที่บีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซี ได้รับคำปฏิเสธจากกองทุน หากการขายไม่เสร็จสิ้นภายในระยะเวลา 120 วันดังกล่าวหรือบีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซี ไม่แจ้งข้อเสนอที่แน่นอนของบุคคลภายนอกให้กองทุนทราบภายใน 60 วัน หลังจากผู้ประเมินค่ากำหนดราคาซื้อขายรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าว กองทุนจะมีสิทธิซื้อรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวในราคาซื้อขายตามที่ผู้ประเมินค่าประเมินได้ ซึ่งต้องเป็นราคาที่ให้อัตราผลตอบแทนกับบีทีเอสซี หรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ไม่ต่ำกว่าอัตราผลตอบแทนขั้นต่ำ</p> <p>ทั้งนี้ การใช้สิทธิในการซื้อหรือสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายการที่จะซื้อ และกระบวนการที่เกี่ยวข้องจะต้องดำเนินการตามวิธีการที่กำหนดไว้ในสัญญา</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ สำหรับกรณีที่กองทุนใช้สิทธิในการปฏิเสธเป็นรายการที่จะซื้อ (Right of First Refusal) ราคาซื้อขายของรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนใด ๆ ที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ และ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่แล้วเสร็จที่บีทีเอสซีหรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ได้เข้าทำหรือจะเข้าทำสัญญาหรือดำเนินการหรือจะดำเนินการโครงการที่เกี่ยวข้องดังกล่าวซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดนั้นจะต้องเท่ากับราคาที่บุคคลภายนอกเสนอซื้อจากบีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซี ▪ ทั้งนี้ ระยะเวลาที่กองทุนสามารถใช้สิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) และสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายการ (Right of First Refusal) ดังกล่าวตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ คือ 20 ปี นับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น ทั้งนี้ หากเกิดกรณีผิดนัดตามสัญญานี้ขึ้นและกองทุนได้มีจดหมายเรียกให้ชำระหนี้กรณีมีเหตุผิดนัดตามสัญญา กองทุนจะไม่มีสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายการที่จะซื้อ (Right of First Refusal) ในรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนเกี่ยวกับโครงการใด ๆ ที่บีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซี ได้เข้าทำ ได้มา หรือเข้าลงทุนภายหลังจากที่กองทุนได้มีจดหมายเรียกให้ชำระหนี้กรณีมีเหตุผิดนัดตามสัญญาดังกล่าว เว้นแต่รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดซึ่งกองทุนสามารถใช้สิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) และ/หรือ สิทธิในการปฏิเสธเป็นรายการที่จะซื้อ (Right of First Refusal) จนกว่าจะสิ้นสุดกำหนดระยะเวลา 20 ปีข้างต้น
หน้าที่หลักของกองทุน	:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ หากจำนวนรายได้สุทธิรายวันที่บีทีเอสซีส่งมอบให้แก่กองทุนในเดือนใดมีจำนวนมากกว่าจำนวนรายได้สุทธิรายวันที่แสดงไว้ในรายงานประจำวันของเดือนนั้นรวมกัน กองทุนจะต้องคืนจำนวนเงินที่เกินของเดือนนั้นให้แก่บีทีเอสซีภายใน 15 วันถัดจากวันสิ้นเดือนของเดือนนั้น ▪ ณ สิ้นไตรมาสของแต่ละไตรมาส บีทีเอสซีจะมีการกระทบยอดระหว่างค่าใช้จ่าย O&M

		<p>ที่เกิดขึ้นจริงกับจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันที่บีทีเอสซีได้หักไว้ก่อนนำส่งรายได้สุทธิรายวันให้แก่กองทุนในช่วงไตรมาส นั้น ในกรณีที่ค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับช่วงไตรมาส นั้นมากกว่าจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันสำหรับช่วงไตรมาส นั้นบีทีเอสซีได้หักไว้ก่อนนำส่งรายได้สุทธิรายวันให้แก่กองทุน กองทุนจะจ่ายส่วนที่ขาดในไตรมาส นั้น ๆ ให้แก่บีทีเอสซี ทั้งนี้ ตามเงื่อนไขและขั้นตอนที่ระบุไว้ในสัญญา</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ตราบเท่าที่ไม่มีเหตุผิดนัดผิดสัญญาภายใต้สัญญานี้ที่จะกระทบความสามารถของบีทีเอสซีในการนำส่งรายได้สุทธิให้แก่กองทุนเกิดขึ้น กองทุนตกลงชำระค่าตอบแทนพิเศษให้แก่บีทีเอสซีในอัตราดังต่อไปนี้ <p>(ก) ในกรณีที่รายได้ค่าโดยสารสุทธิสำหรับปีใดสูงกว่าร้อยละ 100 แต่ไม่เกินร้อยละ 125 ของเป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปีสำหรับปีนั้น บีทีเอสซีจะได้รับค่าตอบแทนพิเศษในอัตราร้อยละ 10 ของจำนวนรายได้ค่าโดยสารสุทธิในส่วนที่เกินกว่าร้อยละ 100 แต่ไม่เกินร้อยละ 125</p> <p>(ข) ในกรณีที่รายได้ค่าโดยสารสุทธิสำหรับปีใดสูงกว่าร้อยละ 125 ขึ้นไปของเป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปีสำหรับปีนั้น บีทีเอสซีจะได้รับค่าตอบแทนพิเศษในอัตราร้อยละ 15 ของจำนวนรายได้ค่าโดยสารสุทธิในส่วนที่เกินกว่าร้อยละ 125</p>
ประกันภัย	:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บีทีเอสซีตกลงทำประกันตามที่ทำเป็นปกติ รวมถึงประกันความรับผิดกรรมการ และตกลงว่าจะคงไว้ซึ่งประกันดังกล่าวตลอดเวลา ▪ บีทีเอสซีตกลงเป็นผู้รับผิดชอบชำระค่าเสียหายใด ๆ ที่เกินไปกว่าส่วนที่ประกันคุ้มครอง ทั้งนี้ เฉพาะส่วนของความเสียหายที่เกิดจากความจงใจ หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของบีทีเอสซี ▪ กองทุนตกลงเป็นผู้รับผิดชอบชำระค่าเสียหายและความสูญเสียใด ๆ ที่เกิดขึ้นแก่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ในส่วนที่ (ก) เกินไปกว่าวงเงินประกัน (ข) เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ที่ไม่ได้รับความคุ้มครอง และ (ค) กรรมการประกันภัยยกเว้นหรือไม่ครอบคลุม และตราบเท่าที่ความเสียหายหรือความสูญเสียดังกล่าวมิได้เกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของบีทีเอสซี ทั้งนี้ ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ แต่ไม่ว่าในกรณีใด ๆ หน้าที่ของกองทุนในการรับผิดชอบชำระค่าเสียหายและความสูญเสียใด ๆ ที่เกิดขึ้นแก่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักจะสิ้นสุดลงในวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน ▪ ในกรณีที่บริษัทประกันจ่ายเงินประกันล่าช้า บีทีเอสซีตกลงจะจ่ายเงินล่วงหน้าเพื่อการซ่อมแซมความเสียหายที่เกิดขึ้น สำหรับจำนวนห้าสิบล้านบาทแรก และ กองทุนจะจ่ายส่วนที่เกินห้าสิบล้านบาทโดยไม่ล่าช้า ▪ ไม่ว่ากรณีใดก็ตาม หากบีทีเอสซีได้จ่ายเงินล่วงหน้า กองทุนจะต้องคืนเงินที่บีทีเอสซีจ่ายล่วงหน้าไปนั้น ภายในระยะเวลาที่กำหนดในสัญญา ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่าย O&M
เรื่องสงวนไว้ (Reserved Matters) และ ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ	:	<p>บีทีเอสซีจะกระทำเรื่องสงวนไว้ หรือเรื่องที่ห้ามได้ก็ต่อเมื่อ (1) ในกรณีที่เป็นเรื่องสงวนไว้ (Reserved Matters) บีทีเอสซีจะต้องได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการของบีทีเอสซีโดยมีเสียงสนับสนุนอย่างน้อยสองเสียงจากกรรมการของบีทีเอสซีซึ่งกองทุนเป็นผู้เสนอชื่อ (โดยหนึ่งในสามของกรรมการของบีทีเอสซีเป็นบุคคลที่กองทุนเสนอชื่อ) และ (2) ในกรณีที่เป็นเรื่องที่ห้าม บีทีเอสซีกระทำภายใต้ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings) ที่กำหนดไว้ใน</p>

(Negative Undertakings)	<p>สัญญา บีทีเอสจะต้องได้รับความยินยอมจากกองทุนตามความของสัญญานี้เสียก่อน ทั้งนี้ ภายใต้สัญญานี้ ในกรณีที่กรรมการของบีทีเอสซึ่งกองทุนเป็นผู้เสนอชื่อ อย่างน้อยสองท่านได้ให้ความเห็นชอบให้บีทีเอสเข้าทำเรื่องสงวนไว้ หากเรื่องสงวนไว้นั้นเป็นเรื่องเดียวกันกับเรื่องที่ห้าม บีทีเอสซึ่งกระทำภายใต้ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings) ให้ถือว่าความเห็นชอบของกรรมการดังกล่าวเป็นการที่กองทุนยินยอมให้บีทีเอสเข้าทำเรื่องที่ห้ามกระทำภายใต้ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings) เรื่องเดียวกันนั้น</p> <p>ตัวอย่างของเรื่องสงวนไว้ เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ การแต่งตั้งหรือถอดถอนคณะผู้บริหารระดับสูงของบีทีเอส ซึ่งได้แก่ ประธานกรรมการบริหาร (Chief Executive Officer) ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงิน (Chief Financial Officer) หรือกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการ (Chief Operating Officer) ของบีทีเอส และการกำหนดค่าตอบแทนของผู้บริหารดังกล่าว ▪ การแก้ไขเพิ่มเติมหนังสือบริคณห์สนธิ หรือข้อบังคับบริษัทของบีทีเอส ▪ การที่บีทีเอสเข้าร่วม ดำเนินการ หรือมีผลประโยชน์ในธุรกิจหรือกิจการใด (ยกเว้น (ก) การประกอบและการบำรุงรักษาตามธุรกิจปกติของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักและของธุรกิจอื่นของบีทีเอส (ข) การดำเนินการตามสัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว (ค) ธุรกิจหรือกิจการใดที่ลงทุนโดยบริษัทย่อยของบีทีเอสโดยใช้กระแสเงินสดคงเหลือของบีทีเอส (นอกเหนือจากรายได้สุทธิ) เงินที่ได้จากทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อ หรือเงินที่ได้จากการเพิ่มทุนที่ได้รับอนุญาตจากกองทุน (ง) การดำเนินการ และ/หรือ บำรุงรักษาทรัพย์สินโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ หรือโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่แล้วเสร็จ ที่บีทีเอส หรือบริษัทย่อยของบีทีเอส (แล้วแต่กรณี) ได้เข้าทำหรือจะเข้าทำสัญญาหรือดำเนินการหรือจะดำเนินการ ทั้งนี้ เฉพาะกรณีที่บีทีเอสได้รับค่าธรรมเนียมจากการให้บริการดำเนินการ และ/หรือ บำรุงรักษาดังกล่าว และผู้ว่าจ้างของบีทีเอสได้ตกลงที่จะรับผิดชอบและชดเชยความเสียหายหรือความรับผิดของบีทีเอสซึ่งอาจเกิดขึ้นจากการให้บริการดังกล่าวเพิ่มเติมจำนวน หรือ (จ) กิจการอื่นใดที่เอกสารธุรกรรมอนุญาตให้กระทำได้) ▪ การที่บีทีเอสเข้าทำข้อผูกพัน ธุรกรรม หรือการดำเนินการใด ๆ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต ไม่ว่าในลักษณะใดก็ตาม (เว้นแต่ (ก) ที่เอกสารธุรกรรมมุ่งให้กระทำ (ข) ตามที่ได้รับอนุญาตจากกองทุน หรือ (ค) การก่อกำหนดที่อนุญาตให้ทำได้ตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้) ▪ การเข้าทำเอกสารหรือสัญญาใด ๆ (เว้นแต่ (ก) ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการที่ได้รับอนุญาตภายใต้เอกสารธุรกรรม (ข) การเข้าทำสัญญาเพื่อการดำเนินการและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักซึ่งมีค่าใช้จ่ายตามที่ได้รับอนุมัติภายใต้งบประมาณค่าใช้จ่าย O&M (ค) การเข้าทำสัญญาเกี่ยวกับทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อตามที่สัญญานี้อนุญาตหรือในกรณีที่มูลค่าไม่เกินกว่างบประมาณที่ได้รับอนุมัติโดยคณะกรรมการของบีทีเอส (ง) การเข้าทำสัญญา นอกเหนือจาก (ก) (ข) หรือ (ค) ที่มีมูลค่าความรับผิดของบีทีเอสรวมทุกสัญญานี้ในปีหนึ่ง ๆ น้อยกว่า 50,000,000 บาท (จ) การเข้าทำสัญญาเกี่ยวกับธุรกรรมที่สัญญานี้อนุญาตให้เข้าทำได้หรือไม่จำกัดสิทธิในการเข้าทำ หรือ (จ) กิจการอื่นใดที่กองทุนอนุญาตให้กระทำได้) ▪ (ก) การที่บีทีเอสแก้ไข เปลี่ยนแปลง สละสิทธิ เพิ่มเติม หรือยกเลิก หรือตกลงที่จะแก้ไข
-------------------------	---

	<p>เปลี่ยนแปลง สละสิทธิ เพิ่มเติม หรือยกเลิกสัญญาสัมปทาน หรือ (ข) การที่บีทีเอสซีแก้ไขเปลี่ยนแปลง สละสิทธิ หรือเพิ่มเติม หรือตกลงที่จะแก้ไข เปลี่ยนแปลง สละสิทธิ หรือเพิ่มเติม ข้อกำหนดที่เป็นสาระสำคัญของสัญญาโครงการอื่น (ที่ไม่ใช่สัญญาสัมปทาน)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ การยกเลิก หรือตกลงที่จะยกเลิกสัญญาโครงการ หรือสัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว ▪ การตกลงหรือประนีประนอมในสิทธิเรียกร้อง หรือการฟ้องคดี อนุญาโตตุลาการ หรือ กระบวนการทางปกครองที่เกี่ยวกับสัญญาโครงการในจำนวนเกินกว่า 50,000,000 บาท ▪ การที่บีทีเอสซีโอนสิทธิหรือโอนภาระผูกพันใดตามสัญญาโครงการ ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน หรือตกลงกับคู่สัญญาภายใต้สัญญาโครงการเพื่อโอนสิทธิหรือโอนภาระผูกพันใด ๆ ของตน ภายใต้สัญญาโครงการ ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ▪ การที่บีทีเอสซีก่อหรือยอมให้ก่อหลักประกันเหนือทรัพย์สินใด ๆ ของตน ซึ่งรวมถึงรายได้สุทธิ หรือขาย ให้เช่า โอน หรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินหรือรายได้ของตน รวมถึงรายได้สุทธิ หรือ เข้าทำการดำเนินการให้บริษัทอื่นมีผลเช่นเดียวกัน (ยกเว้น (ก) ในกรณีการขายรายได้สุทธิ ตามสัญญานี้ (ข) หลักประกันที่ก่อขึ้นตามเอกสารหลักประกันภายใต้สัญญานี้ (ค) การโอน หุ้นตามเอกสารธุรกรรม (ง) การขาย โอน หรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อบางประเภท (จ) การก่อหรือยอมให้ก่อหลักประกันเหนือทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อบางประเภท หรือการก่อ หลักประกันในบัญชีหุ้นกู้บีทีเอสซี (Baht Debentures Fund Account) และ/หรือ การลงทุนที่ อนุญาตให้ทำได้โดยใช้เงินจากบัญชีหุ้นกู้บีทีเอสซี โดยเป็นการให้หลักประกันแก่ธนาคาร ผู้ออกหนังสือค้ำประกันเพื่อเป็นประกันการชำระหนี้ของบีทีเอสซีตามหนังสือค้ำประกันที่ ธนาคารผู้ออกหนังสือค้ำประกันได้ออกไว้เพื่อค้ำประกันการชำระหนี้เงินต้นและดอกเบี้ยของ บีทีเอสซีภายใต้หุ้นกู้บีทีเอสซี (ฉ) การขายหรือโอนสัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะ ยาวหรือสัญญาที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางเดินรถไฟฟ้าหรือโครงการในอนาคตให้แก่บีทีเอสซี หรือ (ข) ตามที่กองทุนได้ให้คำยินยอม) ▪ 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) ▪ 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 ได้อนุญาต)
--	--

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

	<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 กองทุนมีสิทธิใช้สิทธิที่ตนมีตามเอกสารธุรกรรมได้ทุกประการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ สิทธิบังคับของกองทุนตามเอกสารธุรกรรม เช่น สิทธิการบังคับจำหน่ายหุ้นตามสัญญาจำหน่ายหุ้น สิทธิในการซื้อหุ้นในบีทีเอสซีที่ผู้สนับสนุนถืออยู่ตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น สิทธิในการเพิกถอนการแต่งตั้งบีทีเอสซีจากการเป็นตัวแทนของกองทุนในการจัดเก็บรายได้สุทธิเพื่อและในนามของกองทุนและแต่งตั้งบุคคลอื่นทำหน้าที่จัดเก็บรายได้สุทธิ เป็นต้น นอกจากนี้ กองทุนอาจสามารถใช้สิทธิเข้ารับโอนสัญญาสัมปทาน ในฐานะตัวแทนของกลุ่มเจ้าหน้าที่ของบีทีเอสซีตามหนังสือบอกกล่าวไปยัง กทม. ในกรณีที่ กทม. มีเจตนาที่จะบอกเลิกสัญญาสัมปทานอันเนื่องมาจากบีทีเอสซีปฏิบัติผิดสัญญาสัมปทาน ▪ หากกองทุนซื้อหุ้นบีทีเอสซีจากบีทีเอสซีตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น หรือเข้าเป็นเจ้าของหุ้นบีทีเอสซีจากการบังคับสิทธิตามสัญญาจำหน่ายหุ้น กองทุนตกลงที่จะดำเนินการบางประการ เช่น <ol style="list-style-type: none"> (1) เมื่อผู้สนับสนุนร้องขอ จะดำเนินการให้บีทีเอสซีแยกรายได้ของบีทีเอสซีที่เกิดจากทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อ ออกจากกระแสเงินสดของบีทีเอสซีและโอนรายได้จากทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อดังกล่าวให้แก่ผู้สนับสนุน หรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนด (2) เมื่อผู้สนับสนุนร้องขอ จะโอนทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อบางประเภทซึ่งยังคงอยู่กับบีทีเอสซี
--	---

		<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>
7. สัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน ระหว่าง บีทีเอสจี บีทีเอสซี และ กองทุน ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556		
วัตถุประสงค์	:	<p>บีทีเอสจีในฐานะผู้ถือหุ้นใหญ่ของบีทีเอสซีตกลงคำประกันการปฏิบัติหน้าที่ของบีทีเอสซีภายใต้ สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ โดยการรับประกันแบบจำกัดความรับผิด และเป็นไปตาม ข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้</p> <p>ทั้งนี้ คำจำกัดความใดที่มีได้กำหนดไว้ในสัญญานี้ ให้มีความหมายเช่นเดียวกับที่กำหนดไว้ใน สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ</p>
หน้าที่หลัก ของ บีทีเอสจี	:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บีทีเอสจีตกลงรักษาสัดส่วนการถือหุ้นของตนในบีทีเอสซีไว้ตลอดเวลาตราบเท่าที่ภาระหน้าที่ ตามสัญญานี้ยังคงมีอยู่ และจะไม่โอนหรือก่อภาระติดพันในหุ้นบีทีเอสซีดังกล่าว ▪ บีทีเอสจีตกลงให้กองทุนมีส่วนร่วมในคณะกรรมการของบีทีเอสซี ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> (ก) ให้มีการแต่งตั้งกรรมการจำนวนหนึ่งในสามของกรรมการทั้งหมดของบีทีเอสซีจากบุคคล ที่กองทุนเสนอชื่อ และ (ข) ให้มีการแต่งตั้งกรรมการจำนวนหนึ่งในสามของกรรมการทั้งหมดของบีทีเอสซีซึ่งมี คุณสมบัติตามที่กำหนดเป็นกรรมการอิสระในคณะกรรมการบริษัทของบีทีเอสซี ▪ บีทีเอสจีตกลงที่จะมิให้บีทีเอสซีเข้าทำธุรกรรมใด ๆ ที่เป็นเรื่องสงวนไว้ เว้นเสียแต่ว่า คณะกรรมการของบีทีเอสซีโดยมีเสียงสนับสนุนจากกรรมการของบีทีเอสซีซึ่งกองทุนเป็นผู้ เสนอชื่ออย่างน้อยสองท่านได้อนุมัติให้บีทีเอสซีเข้าทำได้ ▪ บีทีเอสจีเห็นด้วยกับข้อกำหนดและเงื่อนไขของเอกสารธุรกรรม และตกลงที่จะกระทำการทุก ประการที่จำเป็นเพื่อให้บีทีเอสซีปฏิบัติตามภาระผูกพันทั้งหลายของตนตามเอกสารธุรกรรม ทั้งนี้ ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บีทีเอสจัดลงจำหน่ายหุ้นที่ตนถืออยู่ในบีทีเอสซี เพื่อเป็นประกันการปฏิบัติหน้าที่ของตนตามสัญญา ▪ บีทีเอสจัดลงให้การค้ำประกันการปฏิบัติภาระหน้าที่ของบีทีเอสซีตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ทั้งนี้ กองทุนจะไม่สามารถบังคับให้บีทีเอสซีชำระหนี้ตามภาระค้ำประกันได้โดยวิธีการอื่นใด นอกจากการบังคับเอาหุ้นบีทีเอสซีเท่านั้น ภายใต้สัญญาจะซื้อจะขายหุ้น หรือสัญญาจำหน่ายหุ้น และเมื่อมีการโอนหุ้นบีทีเอสซีภายใต้สัญญาจะซื้อจะขายหุ้น หรือสัญญาจำหน่ายหุ้นแล้ว บีทีเอสซีจะหลุดพ้นจากภาระหน้าที่ของบีทีเอสซีที่เกี่ยวข้องกับการค้ำประกันและที่เกี่ยวข้องกับความเป็นผู้ถือหุ้นของบีทีเอสซีภายใต้สัญญานี้ทันที แต่สิทธิของกองทุนบางประการ เช่น สิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) และสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) ตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องในสัญญานี้ เป็นต้น ยังคงมีอยู่ตามความของสัญญานี้ และหน้าที่บางประการของบีทีเอสซีตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ ยังคงมีอยู่จนกว่าบีทีเอสซีและบีทีเอสซีจะได้ปฏิบัติหน้าที่ตามภาระผูกพันของตนภายใต้เอกสารธุรกรรมที่ตนเป็นคู่สัญญาจนครบถ้วน หรือพ้นกำหนดเวลาอื่นตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ ▪ หากบีทีเอสซีมีสิทธิเรียกร้องใด ๆ ต่อบีทีเอสซีไม่ว่าภายใต้เอกสารธุรกรรมหรืออื่นใดบีทีเอสซีตกลงไม่ใช้สิทธิเรียกร้องใด ๆ เอาจากบีทีเอสซีจนกว่าบีทีเอสซีและบีทีเอสซีจะได้ปฏิบัติหน้าที่ตามภาระผูกพันทั้งหมดภายใต้เอกสารธุรกรรมจนครบถ้วนให้แก่กองทุนแล้ว เว้นแต่เป็นไปตามข้อยกเว้นที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ ▪ ในกรณีที่กองทุนอนุญาตให้บีทีเอสซีดำเนินการตามแผนการเยียวยาเหตุผิดนัดผิดสัญญาภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธินั้น ในช่วงระหว่างเวลาที่กองทุนและบีทีเอสซีเริ่มดำเนินการปรึกษาหารือแผนการเยียवादังกล่าวจนถึงเวลาที่เหตุผิดนัดผิดสัญญาได้รับการเยียวยาตามแผนที่กองทุนเห็นชอบจนกองทุนพอใจหรือกองทุนยกเว้นเหตุผิดนัดผิดสัญญาดังกล่าวให้ <p>บีทีเอสซีและกองทุนตกลงกระทำการหรือไม่กระทำการตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ ซึ่งรวมถึง (ก) การที่บีทีเอสซีจะต้องนำเงินปันผลที่ตนเองได้รับจากการถือหุ้นบีทีเอสซีมาชำระจำนวนเงินที่บีทีเอสซีค้างจ่ายและถึงกำหนดชำระภายใต้เอกสารธุรกรรมให้แก่กองทุน (ข) การให้สิทธิแก่กองทุนในการใช้สิทธิออกเสียงในหุ้นที่ผู้สนับสนุนถืออยู่ในบีทีเอสซีตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ และ (ค) การที่กองทุนจะไม่ใช้สิทธิเรียกให้บีทีเอสซีชำระหนี้ตามจำนวนและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ หรือ เรียกให้ผู้สนับสนุนปฏิบัติตามสัญญานี้ หรือ ใช้สิทธิอื่นใดที่กองทุนมีสำหรับกรณีเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาดังกล่าว</p> <p>ในกรณีที่บีทีเอสซีหรือผู้สนับสนุนไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ของตนที่กำหนดไว้ให้ต้องปฏิบัติภายหลังกองทุนอนุมัติให้มีการดำเนินการตามแผนการเยียวยา กรณีดังกล่าวจะถือเป็นเหตุผิดนัดผิดสัญญาภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ซึ่งกองทุนมีสิทธิใช้สิทธิที่ตนมีตามเอกสารธุรกรรมได้ทุกประการ</p> ▪ หากกองทุนซื้อหุ้นบีทีเอสซีจากบีทีเอสซีตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น หรือเข้าเป็นเจ้าของหุ้น บีทีเอสซีจากการบังคับสิทธิตามสัญญาจำหน่ายหุ้น กองทุนตกลงที่จะดำเนินการบางประการ เช่น <ol style="list-style-type: none"> (1) เมื่อผู้สนับสนุนร้องขอ จะดำเนินการให้บีทีเอสซีแยกรายได้ของบีทีเอสซีที่เกิดจากทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อ ออกจากกระแสเงินสดของบีทีเอสซีและโอนรายได้จากทรัพย์สินที่
--	---

		<p>ไม่ได้ซื้อดังกล่าวให้แก่ผู้สนับสนุน หรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนด</p> <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/หรือการลงทุนของบีทีเอสซีหรือบริษัทในเครือของบีทีเอสซีเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด 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)) หรือชำระค่าซื้อหุ้น</p>

	<p>ดังกล่าวให้แก่กองทุนเท่ากับราคาที่เป็นอสังหาริมทรัพย์นอกที่เป็นอิสระเสนอให้แก่กองทุน (กรณี (ข)) ภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขอื่นเกี่ยวกับการซื้อขายหรือโอนอันเป็นสาระสำคัญที่ไม่ให้สิทธิแก่ผู้เสนอซื้อหรือบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระนั้นดีไปกว่าที่เสนอให้แก่บีทีเอสจี โดยกองทุนจะมีหนังสือแจ้งไปยังบีทีเอสจีโดยระบุชื่อของผู้ที่มาเสนอซื้อจากกองทุนหรือบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระที่กองทุนประสงค์จะขายหุ้นให้ (แล้วแต่กรณี) ราคาเสนอซื้อ และข้อกำหนดและเงื่อนไขอื่นที่เป็นสาระสำคัญของข้อเสนอนั้น การให้สิทธิซื้อหุ้นจากกองทุน (กรณี (ก)) หรือชำระค่าซื้อหุ้นดังกล่าวให้แก่กองทุน (กรณี (ข)) บีทีเอสจีต้องดำเนินการตามวิธีการและภายในเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญา ในกรณีที่บีทีเอสจีไม่แสดงความประสงค์ซื้อหุ้นจากกองทุนหรือชำระค่าซื้อหุ้น (แล้วแต่กรณี) ภายในเวลาที่กำหนดเป็นหนังสือ หรือไม่ทำการซื้อหุ้นดังกล่าวจากกองทุนหรือชำระค่าซื้อหุ้นให้แก่กองทุน (แล้วแต่กรณี) ให้เสร็จสิ้นภายในเวลาที่กำหนด กองทุนมีสิทธิขายหุ้นดังกล่าวให้กับบุคคลที่เสนอซื้อจากกองทุนหรือบุคคลอื่นในราคาที่เท่ากับหรือสูงกว่าราคาที่ให้สิทธิแก่บีทีเอสจีดังกล่าว หรือดำเนินการให้มีการโอนหุ้นไปยังบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระ (แล้วแต่กรณี) ได้ ภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขอื่นเกี่ยวกับการซื้อขายหรือโอนอันเป็นสาระสำคัญที่ไม่ให้สิทธิแก่ผู้ซื้อหรือบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระนั้นดีไปกว่าที่เสนอให้แก่บีทีเอสจี</p> <p>ทั้งนี้ คู่สัญญาตกลงว่าในกรณีที่บุคคลที่กองทุนกำหนดให้เป็นผู้รับโอนหุ้นจากบีทีเอสจีตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นนั้นเป็นบริษัทในเครือของกองทุนการโอนหุ้นให้แก่บริษัทในเครือของกองทุนดังกล่าวสามารถกระทำได้โดยกองทุนไม่ต้องให้สิทธิแก่บีทีเอสจีในการปฏิเสธเป็นรายแรก (Right of First Refusal) ดังที่กล่าวไว้ข้างต้นก่อน โดยมีเงื่อนไขว่าเมื่อบริษัทในเครือของกองทุนเข้ามาเป็นเจ้าของหุ้นตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นแล้ว กองทุนจะดำเนินการให้บริษัทในเครือดังกล่าวทำความตกลงเป็นหนังสือไปยังบีทีเอสจีว่าจะให้สิทธิแก่บีทีเอสจีในการปฏิเสธเป็นรายแรก (Right of First Refusal) ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา</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>
8. สัญญาจำหน่ายหุ้นระหว่าง บีทีเอสจี และ กองทุน ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556	
วัตถุประสงค์	<p>เพื่อจำหน่ายหุ้นที่บีทีเอสจีถือในบีทีเอสจีให้แก่กองทุน เพื่อเป็นประกันการปฏิบัติหน้าที่ของตนตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน</p>
สิทธิหน้าที่หลักของ	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บีทีเอสจีตกลงจำหน่ายหุ้นที่ตนถือในบีทีเอสจีให้แก่กองทุน เพื่อเป็นประกันการปฏิบัติหน้าที่ของตนตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน

บีทีเอสจี		<ul style="list-style-type: none"> ▪ บีทีเอสจีจะจัดให้บีทีเอสซีบันทึกการจำหน่ายไว้ในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นด้วย ▪ บีทีเอสจีตกลงว่าถ้าไม่ว่าในเวลาใด ๆ บีทีเอสจีได้หุ้นในบีทีเอสซีมาเพิ่มเติมอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงทุนจดทะเบียนของบีทีเอสซี บีทีเอสจีจะจำหน่ายหุ้นเพิ่มเติมดังกล่าวให้แก่กองทุน ทั้งนี้ เพื่อให้หุ้นบีทีเอสซีที่บีทีเอสจีถืออยู่ได้นำมาจำหน่ายและส่งมอบไว้ให้แก่กองทุน ▪ บีทีเอสจีเป็นผู้มีสิทธิออกเสียงและได้รับเงินปันผลที่ได้จากหุ้นนั้น ก่อนที่กองทุนจะบังคับจำหน่ายหุ้นและมีหนังสือแจ้งไปยังบีทีเอสซีและบีทีเอสจีในกรณีผิดนัดผิดสัญญาภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ
สิทธิหลักของกองทุน	:	กองทุนอาจใช้สิทธิหักกลบลบหนี้ระหว่างวันที่บีทีเอสจีมีต่อกองทุนตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุนและเอกสารธุรกรรมอื่นที่บีทีเอสจีเป็นผู้สัญญาเกี่ยวกับวันที่กองทุนเป็นหนี้ต่อบีทีเอสจีก็ได้ โดยไม่คำนึงถึงสถานที่ชำระเงิน
การบังคับจำหน่าย	:	บีทีเอสจี และกองทุนตกลงกำหนดเงื่อนไขในการขายทอดตลาดหุ้นนั้น ให้บุคคลภายนอกที่ชนะการประมูลจะต้องเข้าทำสัญญาที่มีรูปแบบ และเนื้อหาเหมือนกับสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน
9. สัญญาจะซื้อจะขายหุ้น ระหว่าง บีทีเอสจี บีทีเอสซี กองทุน และ ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน) (“ผู้ดูแลผลประโยชน์”) ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556		
วัตถุประสงค์	:	เพื่อที่จะขายหุ้นที่บีทีเอสจีถือในบีทีเอสซีให้แก่กองทุน เมื่อเป็นตามข้อตกลงและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้
สิทธิหน้าที่หลักของบีทีเอสจี	:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บีทีเอสจีตกลงขายหุ้นที่ตนถืออยู่ในบีทีเอสซีให้แก่กองทุน และกองทุนตกลงซื้อหุ้นจากบีทีเอสจีเมื่อเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิและกองทุนได้ส่งหนังสือให้แก่บีทีเอสจีเพื่อใช้สิทธิในการซื้อหุ้นดังกล่าว ▪ บีทีเอสจีตกลงแต่งตั้งและมอบอำนาจโดยเพิกถอนมิได้ให้ผู้ดูแลผลประโยชน์ และ/หรือผู้รับโอนสิทธิของผู้ดูแลผลประโยชน์ ทำการโอนหุ้นนั้นให้แก่กองทุน ▪ บีทีเอสจีตกลงว่ากองทุนอาจใช้สิทธิหักกลบลบหนี้ราคาซื้อหุ้นกับภาระผูกพันซึ่งบีทีเอสจีมีอยู่ตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุนได้ ทั้งนี้ บีทีเอสจีตกลงที่จะไม่เรียกร้องให้กองทุนต้องชำระราคาซื้อหุ้นเป็นเงิน ▪ บีทีเอสจีตกลงกระทำการทั้งหมดเพื่อให้มีการโอนหุ้นให้แก่กองทุน รวมถึงการจัดให้บีทีเอสซีบันทึกการโอนหุ้นดังกล่าวไว้ในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น
สิทธิและหน้าที่หลักของกองทุน	:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กองทุนมีสิทธิซื้อหุ้นจากบีทีเอสจีเมื่อเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ▪ ราคาซื้อหุ้นดังกล่าวจะได้มีการกำหนดขึ้นตามวิธีการที่กำหนดไว้ในสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น ▪ กองทุนอาจใช้สิทธิหักกลบลบหนี้ระหว่างวันที่บีทีเอสจีมีต่อกองทุนตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุนและเอกสารธุรกรรมอื่นที่บีทีเอสจีเป็นผู้สัญญาเกี่ยวกับวันที่กองทุนเป็นหนี้ต่อบีทีเอสจีก็ได้ โดยไม่คำนึงถึงสถานที่ชำระเงิน ทั้งนี้ บีทีเอสจีตกลงที่จะไม่เรียกร้องให้กองทุนต้องชำระราคาซื้อหุ้นเป็นเงิน

10. สัญญาโอนสิทธิในบัญชีค่าใช้จ่าย O&M อย่างมีเงื่อนไข ระหว่าง บีทีเอสซี และ กองทุน ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556	
วัตถุประสงค์	: เพื่อโอนสิทธิในบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ให้แก่กองทุนเมื่อบีทีเอสซีผิดนัดภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ
สิทธิหน้าที่หลักของ บีทีเอสซี	: บีทีเอสซีตกลงที่จะโอนสิทธิในบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ให้แก่กองทุนเมื่อเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ และกองทุนได้ส่งหนังสือให้แก่บีทีเอสซีและธนาคาร
11. สรุปสาระสำคัญข้อตกลง ระหว่าง บีทีเอสซี กองทุน และ บีเอสเอส ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556	
วัตถุประสงค์	: เพื่อให้บีเอสเอสรับทราบถึงสิทธิของกองทุนในรายได้ค่าโดยสารสุทธิ และยอมรับที่จะทำหน้าที่เป็นตัวแทนกองทุนในการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสารสุทธิ รวมทั้งจะนำส่งรายได้ค่าโดยสารสุทธิที่ได้รับให้แก่กองทุนโดยผ่านบีทีเอสซี หรือในกรณีที่บีทีเอสซีไม่สามารถส่งรายได้ค่าโดยสารสุทธิให้แก่กองทุนได้ตามปกติ (เช่น กรณีล้มละลาย) บีเอสเอสจะนำส่งรายได้ค่าโดยสารสุทธิให้แก่กองทุนโดยตรง
12. สรุปสาระสำคัญของการสลักหลังกรรมธรรม์ประกันภัย ตามที่ได้กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ จะมีการระบุชื่อของกองทุนเป็นผู้เอาประกันร่วมและผู้รับประกันภัยร่วมภายใต้กรรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวข้องที่บีทีเอสซีมีอยู่ ในกรณีนี้ บีทีเอสซีจะส่งคำบอกกล่าวไปยังบริษัทประกันภัยที่เกี่ยวข้องภายใน 30 วันนับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น เพื่อให้มีการสลักหลังกรรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้กองทุนเข้าเป็นผู้เอาประกันร่วมและผู้รับประกันภัยร่วมในกรรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวข้องที่บีทีเอสซีทำไว้ คำบอกกล่าวนั้นจะส่งให้บริษัทประกันภัยสำหรับกรรมธรรม์ประกันภัยทุกฉบับที่บีทีเอสซีทำไว้	
13. สรุปสาระสำคัญสัญญาหลักเกี่ยวกับทรัพย์สินที่กองทุนไม่ได้ซื้อ ระหว่าง บีทีเอสจี และ บีทีเอสซี ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556 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	