

ส่วนที่ 1 : การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) (เดิมชื่อ บริษัท ธนาียง จำกัด (มหาชน)) (“บริษัทฯ”) จัดทะเบียนก่อตั้งขึ้นครั้งแรกในรูปแบบบริษัทจำกัด ชื่อ บริษัท ธนาียง 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) (“บีทีเอสซี”) เมื่อปี 2539 โดยบีทีเอสซีได้เข้าทำสัญญาสัมปทานเพื่อดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักกับกรุงเทพมหานคร (“กทม.”) เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2535 และได้เปิดให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสแก่ประชาชนโดยทั่วไปเป็นครั้งแรกเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2542

ผลกระทบจากวิกฤติเศรษฐกิจในปี 2540 ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อภาคธุรกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประกอบการที่กู้ยืมเงินจากต่างประเทศ การลอยตัวของค่าเงินบาทส่งผลให้เงินกู้ยืมที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นอย่างมากเมื่อเทียบเป็นสกุลเงินบาท และบริษัทฯ ก็เป็นหนึ่งในผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤติเศรษฐกิจดังกล่าว โดยในระหว่างปี 2545-2549 บริษัทฯ ได้ทำการปรับปรุงโครงสร้างหนี้และเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ และบริษัทฯ ได้สูญเสียหุ้นบีทีเอสซีให้แก่เจ้าหนี้ทั้งจากกระบวนการปรับโครงสร้างหนี้จากการฟื้นฟูกิจการและตามแผนฟื้นฟูกิจการ จนกระทั่งในปลายปี 2549 บริษัทฯ สามารถปฏิบัติตามแผนฟื้นฟูกิจการได้สำเร็จและศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ

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

เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2555 บีทีเอสซีได้เข้าลงนามในสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครกับ บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด (“กรุงเทพมหานคร”) ซึ่งเป็นบริษัทที่จัดตั้งขึ้นโดย กทม. และมี กทม. เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ในการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร 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”) 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 ได้เข้าจองซื้อและเป็นผู้ถือหุ้นรายละ 1/3 (ร้อยละ 33.33) ของกองทุน BTSGIF

ธุรกิจของบริษัทฯ ประกอบด้วย 4 กลุ่มธุรกิจ ได้แก่

- **ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน** เป็นธุรกิจหลักของบริษัทฯ โดยบีทีเอสซี (บริษัทย่อยที่ปัจจุบันบริษัทฯ ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 97.46) ได้รับสัมปทานจาก กทม. ในปี 2535 ให้เป็นผู้ให้บริการรถไฟฟ้าบนทางวิ่งยกระดับสายแรกของกรุงเทพฯ ซึ่งครอบคลุมสายสุขุมวิทและสายสีลม ระยะทางรวม 23.5 กิโลเมตร เป็นระยะเวลา 30 ปี โดยรถไฟฟ้า บีทีเอสเปิดให้บริการประชาชนเป็นครั้งแรกเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2542 นอกจากนี้ บีทีเอสซียังได้รับการว่าจ้างจาก กรุงเทพมหานคร ให้เป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพส่วนต่อขยาย ซึ่งมีเส้นทางประกอบด้วย ส่วนต่อขยายสายสีลม 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 จำนวนรวมทั้งสิ้น 34 สถานี (รวมสถานีเชื่อมต่อ) นอกจากนี้ บีทีเอสซียังได้รับการว่าจ้างจาก กรุงเทพมหานคร ให้เป็นผู้ให้บริการเดินรถโดยสารด่วนพิเศษ 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 ได้เข้าจองซื้อและเป็นผู้ถือหุ้นรายละ 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) ซึ่งเป็นหน่วยกลางที่มีหน้าที่หลักในการให้บริการหักบัญชี (Clearing) ระหว่างผู้ให้บริการ (Operators) (ทั้งให้บริการระบบขนส่งและไม่ใช้ระบบขนส่ง) ในระบบตั๋วร่วม

ตั้งแต่เปิดให้บริการมา จำนวนผู้โดยสารของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ในปี 2558/59 ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักได้ให้บริการผู้โดยสารเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 232.5 ล้านเที่ยวคน และหากนับรวมจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการทั้งในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก และระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายแล้ว จะมีจำนวนผู้โดยสารสูงถึง 243.9 ล้านเที่ยวคน ในปี 2558/59 หรือคิดเป็นจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 666,504 เที่ยวคนต่อวัน ทั้งนี้ จำนวนผู้โดยสารสูงสุดในวันทำงานยังอยู่ในปี 2556/57 คือ 913,084 เที่ยวคน (รวมสายหลักและส่วนต่อขยาย) ในวันที่ 13 มกราคม 2557

▪ **ธุรกิจสื่อโฆษณา** ดำเนินการโดยกลุ่มวีจีไอ ซึ่งดำเนินธุรกิจหลักในการเป็นผู้ให้บริการเครือข่ายสื่อโฆษณา โดยเน้นเครือข่ายสื่อโฆษณาที่สอดคล้องกับรูปแบบการดำเนินชีวิตในยุคสมัยใหม่ (Lifestyle Media) โดยปัจจุบัน เครือข่ายสื่อโฆษณาของกลุ่มวีจีไอ ประกอบด้วย 1) สื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส 2) สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานชั้นนำ 135 อาคารทั่วกรุงเทพฯ และ 3) ธุรกิจสื่อโฆษณาอื่น ๆ ได้แก่ สื่อโฆษณาบนรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT สื่อโฆษณาบนระบบรถโดยสารในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และธุรกิจตัวแทนขายสื่อโฆษณานอกบ้าน ได้แก่ สื่อโฆษณาที่ติดตั้งอยู่ตามท้องถนน (Street Furniture) ซึ่งตั้งอยู่บนเส้นทางคมนาคมสายสำคัญ สื่อโฆษณาบนเครื่องบินไทยแอร์เอเชีย และสื่อโฆษณาในที่พักอาศัยประเภทคอนโดมิเนียม นอกจากนี้ธุรกิจบริหารสื่อโฆษณาแล้ว กลุ่มวีจีไอยังดำเนินธุรกิจอื่นที่เป็นการสร้างรายได้เพิ่มเติม ได้แก่ การให้บริการรับผลิตงานโฆษณาสื่อภาพนิ่งและ Spot โฆษณาของสื่อมวลชนมีเดีย นอกจากนี้ กลุ่มวีจีไอยังได้ขยายเครือข่ายสื่อโฆษณาไปยังหัวเมืองใหญ่ รวมทั้งขยายธุรกิจไปในกลุ่มประเทศอาเซียนอีกด้วย โดยในปี 2558/59 รายได้ของกลุ่มวีจีไอกว่าร้อยละ 84.03 มาจากธุรกิจในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส

▪ **ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์** กลุ่มบริษัทดำเนินธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์อย่างต่อเนื่อง โดยมุ่งพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ในหลายรูปแบบทั้งจากที่ดินที่กลุ่มบริษัทถือกรรมสิทธิ์อยู่แล้วซึ่งไม่ติดภาระจำนอง และดำเนินการบริหารงานเองผ่านบริษัทย่อยต่างๆ ที่จัดตั้งขึ้น ทั้งนี้ เพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันในตลาด และความคล่องตัวในการบริหารให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด กลุ่มบริษัทมีนโยบายในการปรับโครงสร้างการดำเนินธุรกิจอสังหาริมทรัพย์โดยแบ่งออกเป็น 1) ธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อขาย ซึ่งกลุ่มบริษัทจะดำเนินการผ่านการร่วมทุนกับบริษัท แชนสิริ จำกัด (มหาชน) (“SIRI”) ภายใต้สัญญาข้อตกลงความร่วมมือทางธุรกิจ (Strategic Alliance Framework Agreement) 2) ธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อทำประโยชน์ในระยะยาว ซึ่งกลุ่มบริษัทจะดำเนินการผ่านการลงทุนในหุ้นของบริษัท ยู ซิตี้ จำกัด (มหาชน) (“ยู ซิตี้”) เพิ่มเติมจากโครงการที่มีอยู่ของกลุ่มบริษัท และ 3) การถือครองที่ดินเปล่าเพื่อรอการพัฒนา (Land Bank)

▪ **ธุรกิจบริการ** เป็นธุรกิจให้บริการที่สนับสนุนการดำเนินงานในธุรกิจหลักของกลุ่มบริษัทในด้านต่าง ๆ ซึ่งรวมถึง การให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-Money) ที่มีระบบตั๋วร่วม (Common Ticketing System) ภายใต้ชื่อ “แรบบิท (Rabbit)” ซึ่งปัจจุบันบัตรแรบบิท สามารถใช้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส รถโดยสารด่วนพิเศษ

BRT รวมทั้งเครือข่ายระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ ในอนาคต ซึ่งผู้ถือบัตรแบบบีที สามารถใช้บัตรนี้เพื่อซื้อสินค้าและบริการจากร้านค้าที่ร่วมรับบัตรนี้ พร้อมด้วยโปรแกรมส่งเสริมการขายด้วยตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks) และธุรกิจการให้บริการลูกค้าสัมพันธ์ ภายใต้ชื่อ “แบบบีที รีวอร์ดส (Rabbit Rewards)” นอกจากนี้ ธุรกิจบริการยังครอบคลุมถึงธุรกิจร้านอาหารจีน ภายใต้แบรนด์ “ChefMan” “Man Kitchen” และ “M Krub” ธุรกิจการให้คำปรึกษาด้านการบริหารจัดการโรงแรม ภายใต้แบรนด์ “U Hotels & Resorts” และ “Eastin” ทั้งสำหรับโครงการโรงแรมของกลุ่มบริษัทเองและของบุคคลอื่น ธุรกิจบริการรับเหมาก่อสร้างและบริหารโครงการก่อสร้าง และธุรกิจการให้บริการบริหารจัดการและบริหารโครงการอสังหาริมทรัพย์ ทั้งโครงการที่พักอาศัยแนวราบ คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงาน

1.1 วิสัยทัศน์ พันธกิจ คุณค่าที่มุ่งหวัง กลยุทธ์ และเป้าหมายระยะยาวของกลุ่มบริษัท

- วิสัยทัศน์** : นำเสนอแนวคิด “ซีดี โซลูชันส์” ที่ครบวงจรและโดดเด่นแก่ชุมชน อันจะนำมาซึ่งวิถีชีวิตที่ดีขึ้น
- พันธกิจ** : เรามุ่งมั่นที่จะส่งมอบแนวคิด “ซีดี โซลูชันส์” ที่โดดเด่น และยั่งยืนแก่ชุมชนเมืองทั่วเอเชีย ผ่านทาง 4 ธุรกิจหลักของเรา ได้แก่ ธุรกิจขนส่งมวลชน สื่อโฆษณา อสังหาริมทรัพย์ และบริการ
- คุณค่าที่มุ่งหวัง** : **การส่งมอบความพึงพอใจให้ลูกค้า** : ความสำเร็จของเราขึ้นอยู่กับความสามารถของเราในการที่จะพัฒนาความสัมพันธ์กับลูกค้าให้ยืนยาว ซึ่งจะสำเร็จได้ด้วยการรับฟัง เข้าใจ และคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า และส่งมอบสินค้าหรือบริการที่ตอบสนองความต้องการเหล่านั้นได้ เราเป็นองค์กรที่สะดวกและไม่ยุ่งยากในการทำธุรกิจด้วย และมุ่งมั่นที่จะตอบสนองด้วยความเป็นมืออาชีพตลอดเวลา
- การสร้างมูลค่าของผู้ถือหุ้น** : เรามีความมุ่งมั่นในการที่จะเพิ่มมูลค่าของผู้ถือหุ้นผ่านการเติบโตของรายได้ และการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน เรามีจุดมุ่งหมายที่จะให้ผลตอบแทนระยะยาวที่ดีกว่าการลงทุนอื่นที่มีความเสี่ยงคล้ายกันแก่นักลงทุนของเรา
- การสนับสนุนการเติบโตอย่างยั่งยืน** : ลูกค้าและผู้ถือหุ้นจะได้รับประโยชน์ที่เพิ่มพูนขึ้นอย่างยั่งยืน เราดำเนินธุรกิจในแนวทางปฏิบัติที่ช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเมื่อเปรียบเทียบกับสินค้าหรือบริการของคู่แข่ง
- การพัฒนาชุมชน** : เราเป็นส่วนสำคัญของชุมชนที่ดำเนินธุรกิจด้วยแนวคิด “ซีดี โซลูชันส์” ที่ทำให้ลูกค้ามีจิตสำนึกที่ดีต่อชุมชน เราสนับสนุนรายได้และทรัพยากรต่าง ๆ เพื่อทำงานร่วมกับชุมชนและท้องถิ่นในเรื่องการศึกษาและสวัสดิการของเด็ก รวมทั้งส่งเสริมในด้านสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดีของพนักงานและครอบครัว

กลยุทธ์และเป้าหมายระยะยาว : กลุ่มบริษัทบีทีเอสมุ่งหมายเป็นผู้นำในการพัฒนาและให้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่ดีที่สุดของไทย เสริมสร้างความเป็นผู้นำในธุรกิจโฆษณาที่มีอยู่ในวิถีการดำเนินชีวิตและขยายเครือข่ายสื่อโฆษณาในภูมิภาค ASEAN ดำเนินธุรกิจอสังหาริมทรัพย์อย่างระมัดระวัง และนำพากรุงเทพฯ สู่อันดับ 1 ของเมืองที่น่าอยู่ที่สุดในโลกผ่านบริการ Micro Payment ในระบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ เรากำหนดกลยุทธ์อยู่บนพื้นฐานสำคัญ 5 ประการคือ

1. ประสบการณ์ในธุรกิจขนส่งมวลชนทางรางที่ยาวนาน
2. การประสานงานภายในอย่างใกล้ชิดระหว่าง 4 กลุ่มธุรกิจ โดยมีธุรกิจระบบขนส่งมวลชนทางรางเป็นหลัก
3. ความแข็งแกร่งด้านการเงิน
4. การใช้นวัตกรรม
5. ความพึงพอใจของลูกค้า

กลุ่มบริษัทจะขยายธุรกิจทั้งสี่ด้านอย่างสอดคล้องกับการพัฒนาสังคมเมืองของประเทศไทย และนำเสนอแนวคิด “ซีดี ไชยทัศน์” 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 กมลลา บีช รีสอร์ท แอนด์ โฮเต็ล แมนเนจเม้นท์ จำกัด เพื่อประกอบกิจการโรงแรมและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในจังหวัดภูเก็ต
<input type="checkbox"/> บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทร่วมทุน ชื่อ บริษัท ฮิบเฮง คอนสตรัคชั่น (ประเทศไทย) จำกัด (ปัจจุบันชื่อ บริษัท เอชเอชที คอนสตรัคชั่น จำกัด) เพื่อดำเนินธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง |
| 2551 | <input type="checkbox"/> บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทร่วมทุน ชื่อ บริษัท แอ็บโซลูท โฮเต็ล เซอร์วิส จำกัด เพื่อดำเนินธุรกิจบริหารจัดการโรงแรม |
| 2552 | <input type="checkbox"/> เมื่อเดือนพฤษภาคม 2552 รถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ ระยะทาง 2.2 กิโลเมตร เปิดให้บริการ โดยบีทีเอสซีเป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงในส่วนต่อขยายนี้ ภายใต้สัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง
<input type="checkbox"/> เมื่อเดือนกรกฎาคม 2552 บริษัทฯ ซื้อหุ้นของบริษัท กมลลา บีช รีสอร์ท แอนด์ โฮเต็ล แมนเนจเม้นท์ จำกัด ในส่วนที่ถือโดย Winnington Capital Limited ในราคา 648.4 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ได้ชำระราคาเป็นหุ้นออกใหม่ของบริษัทฯ จำนวน 1,034.8 ล้านหุ้น และเงินสดจำนวน 100 ล้านบาท |

2553

- 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
- เมื่อเดือนมีนาคม 2553 บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทย่อย ชื่อ ธนายง ส่องกง ลิมิเต็ด ในฮ่องกง เพื่อดำเนินธุรกิจลงทุนในหลักทรัพย์
- เมื่อเดือนเมษายน 2553 บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทร่วมทุน ชื่อ แอ็บโซลูท โฮเต็ล เซอร์วิส ส่องกง ลิมิเต็ด ในฮ่องกง เพื่อดำเนินธุรกิจบริหารจัดการโรงแรม
- เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2553 บริษัทฯ ได้มาซึ่งหุ้นสามัญร้อยละ 94.60 ของหุ้นที่จำหน่ายได้ แล้วทั้งหมดของบีทีเอสซี ณ ขณะนั้น โดยบริษัทฯ ได้ชำระค่าตอบแทนส่วนหนึ่งเป็นเงินสดจำนวนรวม 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 โดยเป็นหุ้นสามัญที่ออกจำหน่ายแล้วจำนวน 35,781,271,787 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท
- เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2553 บริษัทฯ ได้เปลี่ยนชื่อบริษัทเป็น “บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)”
- เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2553 บริษัทฯ ได้เปลี่ยนหมวดในตลาดหลักทรัพย์เป็น “ขนส่งและโลจิสติกส์” ภายใต้กลุ่มอุตสาหกรรม “บริการ” และเปลี่ยนชื่อย่อในการซื้อขายหลักทรัพย์เป็น “BTS”
- เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2553 รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษเส้นทางชองหนทรี-ราชพฤกษ์ เริ่มให้บริการ โดยบีทีเอสซีเป็นผู้ให้บริการเดินรถและบริหารสถานี ภายใต้สัญญาจ้างผู้เดินรถพร้อมจัดหารถโดยสารและสัญญาจ้างผู้บริหารสถานี
- ระหว่างเดือนมิถุนายนถึงเดือนสิงหาคม 2553 บริษัทฯ ได้เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ จำนวนรวม 20,108,004,098 หุ้น ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ และกลุ่มผู้ลงทุนประเภทสถาบันการเงินหรือกลุ่มลูกค้าของบริษัทหลักทรัพย์ที่ทำหน้าที่เป็นผู้จัดจำหน่ายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ โดยได้รับเงินค่าจองซื้อหุ้นทั้งสิ้นรวม 12,872.5 ล้านบาท และได้นำเงินส่วนใหญ่ใช้คืนเงินกู้จากสถาบันการเงินที่ใช้ในการได้มาซึ่งหุ้นบีทีเอสซี 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 ไซเน่า คอมพานี ลิมิเต็ด ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อดำเนินธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณาในโมเดิร์นเทรดในต่างประเทศ

- เมื่อเดือนกรกฎาคม 2553 บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อ บริษัท บางกอก สมาร์ทการ์ด เทคโนโลยี จำกัด (ปัจจุบันชื่อ บริษัท แรบบิท รีเวอร์ตัส จำกัด) เพื่อดำเนินธุรกิจให้การสนับสนุนและบริการด้านเทคโนโลยี
 - เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2553 บริษัทฯ ได้ออกและจัดสรรใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W2 จำนวน 5,027,000,448 หน่วย ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ที่มีการจองซื้อหุ้นเพิ่มทุน และกลุ่มผู้ลงทุนประเภทสถาบันการเงินหรือกลุ่มลูกค้าของบริษัทหลักทรัพย์ที่ทำหน้าที่เป็นผู้จัดจำหน่ายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ
 - เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2553 ตลาดหลักทรัพย์ประกาศให้หลักทรัพย์ BTS ได้รับเลือกเข้าคำนวณในดัชนี SET50
- 2554
- เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2554 บริษัทฯ ได้ออกและขายหุ้นกู้แปลงสภาพ มูลค่ารวม 10,000 ล้านบาท อายุ 5 ปี แก่ นักลงทุนในต่างประเทศ ซึ่งหุ้นกู้แปลงสภาพนี้มีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 1 ต่อปี ใน 2 ปีแรก และไม่มีดอกเบี้ยใน 3 ปีหลัง ซึ่งบริษัทฯ ได้นำเงินที่ได้จากการขายหุ้นกู้แปลงสภาพนี้ไปใช้คืนเงินกู้แก่สถาบันการเงิน
 - เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2554 บริษัทฯ ได้จดทะเบียนลดทุนโดยลดมูลค่าหุ้นที่ตราไว้ของบริษัทฯ จาก 1 บาทต่อหุ้น เป็น 0.64 บาทต่อหุ้น เพื่อล้างส่วนต่อมูลค่าหุ้นและลดผลขาดทุนสะสมของบริษัทฯ ทำให้ทุนจดทะเบียนชำระแล้วของบริษัทฯ ลดลงจาก 55,889,275,885 บาท เป็น 35,769,136,566.40 บาท และทำให้ต่อมาในเดือนมีนาคม 2554 บริษัทฯ สามารถจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นเป็นครั้งแรกนับตั้งแต่บริษัทฯ ออกจากแผนฟื้นฟูกิจการในปี 2549
 - เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2554 ได้มีการปรับโครงสร้างการถือหุ้นภายในกลุ่มธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ โดยบริษัทฯ ได้เข้าซื้อหุ้นทั้งหมดของบริษัท บีทีเอส แอสเสทส์ จำกัด (“BTSA”) และบริษัท บีทีเอส แลนด์ จำกัด จากบีทีเอสซี นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้แลกเปลี่ยนหุ้นทั้งหมดที่ถือในบริษัท กมลา บีช รีสอร์ท แอนด์ โฮเทล แมนเนจเม้นท์ จำกัด กับหุ้นร้อยละ 80 ที่บีทีเอสซีถืออยู่ในบริษัท นูโว โลจน์ เอเจนซี่ จำกัด
 - เมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2554 บริษัทฯ ได้ออกและจำหน่ายหุ้นจำนวน 1,298,998,791 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 0.64 บาท ให้แก่ผู้ถือหุ้นของบีทีเอสซีในราคา 0.91 บาทต่อหุ้น เพื่อเป็นค่าตอบแทนที่ผู้ถือหุ้นของบีทีเอสซีได้นำหุ้นที่ตนถืออยู่ในบีทีเอสซีจำนวนรวม 472,827,433 หุ้น มาชำระเป็นค่าหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ แทนการชำระด้วยเงินสด (คิดเป็นสัดส่วนการแลกเปลี่ยนหุ้นที่ 1 หุ้นสามัญบีทีเอสซี ต่อ 2.7473 หุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ) 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 และทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของ บริษัทฯ ในบีทีเอสซีเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 96.44
 - เมื่อวันที่ 12 สิงหาคม 2554 รถไฟฟ้าบีทีเอสเปิดให้บริการแก่ประชาชนในส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง จำนวน 5 สถานี ได้แก่ สถานีบางจาก สถานีปทุมณวิถี สถานีอุดมสุข สถานีบางนา และสถานีแบริ่ง

- เมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2554 บริษัทฯ ได้จัดสรรใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA ให้แก่พนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยที่ไม่ได้ดำรงตำแหน่งกรรมการ ภายใต้โครงการ BTS Group ESOP 2011
- 2555
- เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2555 BTAS ได้ออกรหัสทั้งหมดในบริษัท ก้ามกุ้ง พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด (“ก้ามกุ้ง”) และบริษัท ก้ามปู พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด ให้บริษัทฯ แทนการชำระหนี้เงินกู้ยืมระหว่างบริษัทเป็นเงินสด ทำให้บริษัทฯ ถือหุ้นก้ามกุ้ง และบริษัท ก้ามปู พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด โดยตรง
 - เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2555 จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสทำสถิติสูงสุดในวันธรรมดาที่ 714,575 เที่ยวคน
 - เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2555 วิจิไอได้จดทะเบียนแปรสภาพจากบริษัทจำกัดเป็นบริษัทมหาชน จำกัด
 - เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2555 บริษัท บางกอก สมาร์ทการ์ด ซิสเต็ม จำกัด (“บีเอสเอส”) ได้เริ่มให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-Money) และบัตรแรบบิท (Rabbit) ซึ่งบัตรแรบบิทสามารถใช้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส รถโดยสารด่วนพิเศษ BRT และซื้อสินค้าและบริการจากร้านค้าที่ร่วมรับบัตรนี้ พร้อมด้วยโปรแกรมส่งเสริมการขายด้วยตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks) และธุรกิจการให้บริการลูกค้าสัมพันธ์ ภายใต้ชื่อ แครอท รีวอร์ดส (Carrot Rewards) (ปัจจุบันใช้ชื่อ แรบบิท รีวอร์ดส (Rabbit Rewards))
 - 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
 - เมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2555 บริษัทฯ จัดทะเบียนเปลี่ยนแปลงจำนวนหุ้นและมูลค่าหุ้นที่ตราไว้ของบริษัทฯ ทำให้มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ของบริษัทฯ เปลี่ยนจากเดิมหุ้นละ 0.64 บาท เป็นหุ้นละ 4 บาท โดยมีทุนจดทะเบียนชำระแล้วจำนวน 36,641,907,568.00 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญที่ออกจำหน่ายแล้วจำนวน 9,160,476,892 หุ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับราคาการใช้สิทธิและอัตราการใช้สิทธิของใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W2 และ BTS-WA เป็นใบสำคัญแสดงสิทธิ 1 หน่วย มีสิทธิซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ ได้ 0.16 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท) ในราคาใช้สิทธิที่ 4.375 บาทต่อหุ้น โดยหุ้นของบริษัทฯ เริ่มซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ด้วยมูลค่าหุ้นที่ตราไว้ใหม่เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2555
 - เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2555 บีทีเอสซีได้จำหน่ายเงินลงทุนในบริษัท กมลา บีช รีสอร์ท แอนด์ โฮเทล แมนเนจเม้นท์ จำกัด บริษัทย่อยที่ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินที่หาดกมลา จังหวัดภูเก็ต
 - เดือนกันยายน-ตุลาคม 2555 วิจิไอและบีทีเอสซีได้เสนอขายหุ้นวิจิไอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และผู้ถือหุ้นของบีทีเอสซี และต่อประชาชนเป็นครั้งแรก เป็นจำนวนรวม 88 ล้านหุ้น ในราคาเสนอขายหุ้นละ 35 บาท (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท) โดยหุ้นวิจิไอได้เข้า

จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์และเริ่มทำการซื้อขายครั้งแรกในวันที่ 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 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบีทีเอสซี
- เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2555 บริษัทฯ ได้จำหน่ายเงินลงทุนใน บริษัท กัมปโป พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด บริษัทย่อยที่ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสสนาม
- ในเดือนตุลาคม 2555 BTSA ได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ โรงแรม ฮิสตัน แกรนด์ สาทร กรุงเทพฯ บนถนนสาทรใต้ ติดกับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสสุรศักดิ์
- 2556 □ เมื่อวันที่ 4 มกราคม 2556 บริษัทฯ จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W2 ในวันกำหนดการใช้สิทธิครั้งแรก ทำให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มจาก 43,701,282,432 บาท เป็น 43,707,025,888 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญที่ออกจำหน่ายแล้วจำนวน 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 จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสทำสถิติสูงสุดในวันธรรมดาที่ 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 เพิ่มจาก 44,426,538,376 บาท เป็น 45,611,174,124 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญที่จำหน่ายแล้วจำนวน 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) โดยบีทีเอสซีได้ขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก

ระยะทางรวม 23.5 กิโลเมตร ภายใต้สัญญาสัมปทานให้แก่กองทุน BTS GIF ที่ราคาขายสุทธิ 61,399 ล้านบาท (เป็นจำนวนเงินสุทธิภายหลังการหักค่าใช้จ่ายในการจัดตั้งกองทุน BTS GIF จำนวนเงินประมาณ 1,111 ล้านบาท) นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เข้าจองซื้อและเป็นผู้ถือหุ้นลงทุนของกองทุน BTS GIF จำนวน 1/3 (ร้อยละ 33.33) ของกองทุน BTS GIF (จำนวน 1,929 ล้านหน่วยลงทุน ที่ราคา 10.80 บาทต่อหน่วย หรือ 20,833.2 ล้านบาท) โดยหน่วยลงทุน BTS GIF 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 สำหรับรอบระยะเวลาบัญชี สิ้นสุดวันที่ 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 ได้จัดสรรใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB ให้แก่พนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยที่ไม่ได้ดำรงตำแหน่งกรรมการ ภายใต้โครงการ BTS Group ESOP 2012
- เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2556 บริษัทฯ จัดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W2 ในวันกำหนดการใช้สิทธิครั้งที่ 3 ทำให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มจาก 45,611,174,124 บาท เป็น 46,104,820,876 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญที่จำหน่ายแล้วจำนวน 11,526,205,219 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท
- เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2556 หลักทรัพย์ VGI ได้ทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ภายหลังการแตกมูลค่าหุ้นที่ตราไว้จากเดิมหุ้นละ 1 บาท เป็น หุ้นละ 0.10 บาท
- เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2556 บริษัทฯ จัดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W2 ในวันกำหนดการใช้สิทธิครั้งที่ 4 ทำให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มจาก 46,104,820,876 บาท เป็น 47,332,270,060 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญที่จำหน่ายแล้วจำนวน 11,833,067,515 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท
- เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2556 บริษัทฯ จัดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA ในวันกำหนดการใช้สิทธิครั้งแรก ทำให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มจาก 47,332,270,060 บาท เป็น 47,352,017,324 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญที่จำหน่ายแล้วจำนวน 11,838,004,331 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท
- เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2556 บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทย่อยซื้อบริษัท แมน คิทเซ็น จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจร้านอาหารและธุรกิจเกี่ยวกับอาหาร รวมถึงธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 70.0
- เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2556 บริษัทฯ ได้ออกและจัดสรรใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W3 จำนวน 3,944,626,464 หน่วย ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ตามสัดส่วนการถือหุ้น (Rights

Offering) โดยไม่คิดมูลค่า ในอัตราการจัดสรรที่ 3 หุ้นสามัญเดิม ต่อ 1 หน่วยใบสำคัญแสดงสิทธิ โดยมีอัตราการใช้สิทธิที่ 1 หน่วยใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W3 ต่อ 1 หุ้นสามัญ ที่ราคาใช้สิทธิ 12 บาทต่อหุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท

- เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2556 บีทีเอสซีได้จดทะเบียนลดทุนจำนวน 12,050,350,239.75 บาท จากทุนชำระแล้วเดิมจำนวน 16,067,133,653.00 บาท เป็นจำนวน 4,016,783,413.25 บาท โดยการลดมูลค่าหุ้นที่ตราไว้จากหุ้นละ 1 บาท เป็นหุ้นละ 0.25 บาท และบริษัทฯ ในฐานะผู้ถือหุ้นบีทีเอสซีจำนวนร้อยละ 97.46 จึงได้รับเงินลดทุนจำนวน 11,744.5 ล้านบาท คืนจากบีทีเอสซีเมื่อวันที่ 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 แบ่งเป็นหุ้นสามัญที่จำหน่ายแล้วจำนวน 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 จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสทำสถิติสูงสุดในวันธรรมดาที่ 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 21 กุมภาพันธ์ 2557 วีจีไอได้ลดสัดส่วนการถือหุ้นบริษัท วี จี ไอ มัลติเทค อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (ปัจจุบันชื่อบริษัท ไมดาส โกลบอล มีเดีย จำกัด) จากร้อยละ 100 เหลือร้อยละ 30
- เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อบริษัท มรรค๘ จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ โดยบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 87.5

- เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2557 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 เพื่อประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ชื่อบริษัท 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 รวมถึงเทคโนโลยีอื่นที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนและระบบการชำระเงินในประเทศไทย โดยบริษัท บีทีเอส แลนด์ จำกัด ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 60 บริษัท วิกซ์ เทคโนโลยี (แบงค็อก) จำกัด ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 30 และบริษัท อินเทลชั่น จำกัด ถือหุ้นในอีกสัดส่วนร้อยละ 10
- เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2557 วิกิไอได้เข้าซื้อหุ้นจำนวน 73,500,000 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 24.43 ในบริษัท มาสเตอร์ แอด จำกัด (มหาชน) ("MACO") ซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ซึ่งประกอบธุรกิจให้บริการและรับจ้างผลิตสื่อโฆษณาภายนอกที่อยู่อาศัย
- เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้เข้าซื้อหุ้นจำนวน 4,002,000 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 20 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัท นูโว โลว์ เอเจนซี จำกัด ซึ่งเป็นผู้พัฒนาโครงการคอนโดมิเนียม Abstracts Phahonyothin Park ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ในบริษัท นูโว โลว์ เอเจนซี จำกัด เพิ่มขึ้นจากเดิมในสัดส่วนร้อยละ 80 เป็นสัดส่วนร้อยละ 100
- เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2557 บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทร่วมทุน ชื่อ บริษัท ลิตเติล คอร์นเนอร์ จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจร้านอาหาร โดยบริษัท แมน คิทเชน จำกัด (บริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 70) ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 50 ต่อมา เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2557 มีการเพิ่มทุนในบริษัท ลิตเติล คอร์นเนอร์ จำกัด และบริษัท แมน คิทเชน จำกัด ได้จองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนเกินสัดส่วน ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ แมน คิทเชน จำกัด ในบริษัท ลิตเติล คอร์นเนอร์ 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 จัดทำแผนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA สำหรับวันกำหนดการใช้สิทธิงวดวันที่ 30 กันยายน 2557 ทำให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 47,656,922,100 บาท เป็น 47,677,000,644 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญที่จำหน่ายแล้วจำนวน 11,919,250,161 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท

- เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาข้อตกลงกรอบความร่วมมือทางธุรกิจกับ SIRI ในการเป็น Exclusive Partner เพื่อร่วมกันพัฒนาโครงการที่พักอาศัยเพื่อขาย ซึ่งตั้งอยู่ภายในรัศมี 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้า (ทั้งสถานีที่มีอยู่แล้วในปัจจุบันและสถานีตามเส้นทางต่าง ๆ ในอนาคต) โดยโครงการที่พักอาศัยที่ตกลงว่าจะพัฒนาร่วมกันนั้น จะต้องเป็นโครงการที่มีประมาณการมูลค่าการขายขั้นต่ำที่ 3,000 ล้านบาท โดยจะพัฒนาและดำเนินการโดยบริษัทร่วมทุนในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ และ SIRI
 - เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ และ SIRI ชื่อบริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง วัน จำกัด เพื่อพัฒนาโครงการที่พักอาศัยบนที่ดินเนื้อที่ประมาณ 5 ไร่ ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสหมอชิต ซึ่งเป็นโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์โครงการแรกภายใต้สัญญาข้อตกลงกรอบความร่วมมือทางธุรกิจระหว่างบริษัทฯ และ SIRI
- 2558
- เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2558 บริษัทฯ บริษัท บางกอก สมาร์ททาร์เก็ต ซีสเทม จำกัด และบริษัท อีออนธนสินทรัพย์ (ไทยแลนด์) จำกัด มหาชน (“AEONTS”) ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงเพื่อความร่วมมือทางธุรกิจในระยะยาวระหว่างกลุ่มบริษัทบีทีเอส และ AEONTS เพื่อดำเนินโครงการออกบัตรแรบบิทร่วม (Co-Branded Rabbit Program) และการดำเนินโครงการแปลงสินทรัพย์เป็นหลักทรัพย์ (Securitization) เพื่อรับโอนสิทธิเรียกร้องในสินเชื่อเพื่อผู้บริโภคที่เกิดจากการเบิกใช้สินเชื่อผ่านบัตรสมาชิกอีออน-แรบบิท ตามพระราชกำหนดนิติบุคคลเฉพาะกิจเพื่อการแปลงสินทรัพย์เป็นหลักทรัพย์ พ.ศ. 2540
 - เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2558 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อบริษัท บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจลงทุนในหลักทรัพย์ของบริษัทอื่น โดยบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100
 - เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2558 BSV Consortium (กิจการร่วมค้าคอนซอเดียมที่จัดตั้งขึ้นระหว่างบีทีเอสซี บริษัท สมาร์ทแทรฟฟิค จำกัด และ VIX Mobility PTY. LTD) ได้ลงนามในสัญญาโครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางกับสนข. โดย BSV Consortium เป็นผู้พัฒนาระบบสำหรับโครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) ซึ่งเป็นหน่วยกลางที่มีหน้าที่หลักในการให้บริการหักบัญชี (Clearing) ระหว่างผู้ให้บริการ (Operators) (ทั้งให้บริการระบบขนส่งและไม่ใช้ระบบขนส่ง) ในระบบตัวร่วม
 - เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2558 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ทุ จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ กับ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงกรอบความร่วมมือทางธุรกิจ 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 ตามโครงการแปลง

สินทรัพย์เป็นหลักทรัพย์ ภายใต้พระราชกำหนดนิติบุคคลเฉพาะกิจเพื่อการแปลงสินทรัพย์เป็นหลักทรัพย์ พ.ศ. 2540

- เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2558 บริษัทฯ ได้ปรับโครงสร้างองค์กรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการของบริษัทฯ โดย (1) เพิ่มตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (Chief Executive Officer) โดยแต่งตั้งนายกวิน กาญจนพาสน์ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (2) เพิ่มตำแหน่งรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (Deputy Chief Executive Officer) โดยแต่งตั้งนายคอง ชี เคื่อง (Mr. Kong Chi Keung) เข้าดำรงตำแหน่งรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และ (3) เพิ่มคณะกรรมการที่ปรึกษา (Advisory Board) ในโครงสร้างองค์กร
- เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2558 บริษัทฯ ได้จำหน่ายหุ้นสามัญทั้งหมดที่บริษัทฯ ถือใน BTSA และ ก้ามกึ่ง ให้แก่ ยู ซีดี ในราคารวมทั้งสิ้น 9,404.08 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ได้รับค่าตอบแทนเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนของยู ซีดี จำนวน 200,086,877,212 หุ้น ในราคาหุ้นละ 0.047 บาท (คิดเป็นการถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 35.64 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของยู ซีดี) และ ใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของยู ซีดี รุ่นที่ 2 ที่ออกใหม่ จำนวน 100,043,438,606 หน่วย
- เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2558 วิจิไอได้ซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนในบริษัท แอลอีดี แอดวานซ์ จำกัด (ปัจจุบันชื่อ แอโร มีเดีย กรุ๊ป 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 มรรคส จำกัด บริษัทย่อยซึ่งประกอบธุรกิจถือครองที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ในบริษัท มรรคส จำกัด เพิ่มขึ้นจากเดิมในสัดส่วนร้อยละ 87.5 เป็นสัดส่วนร้อยละ 100
- เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2558 วิจิไอได้จำหน่ายเงินลงทุนทั้งหมดใน บริษัท 999 มีเดีย จำกัด ซึ่งประกอบธุรกิจให้บริการสื่อวิทยุ ณ จุดขายในโมเดิร์นเทรด
- เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2558 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนจำนวน 4 บริษัท ชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ทรี จำกัด, บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง โฟร์ จำกัด, บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ไฟฟ์ จำกัด และ บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ซิกซ์ จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ กับ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงการร่วมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2558 บริษัทฯ จัดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB สำหรับวันกำหนดการใช้สิทธิงวดวันที่ 30 มิถุนายน 2558 ทำให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มจาก 47,677,000,644 บาท เป็น 47,696,313,964 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญที่จำหน่ายแล้วจำนวน 11,924,078,491 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท
- เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2558 วิจิไอได้ลดสัดส่วนการถือหุ้นบริษัท ไมดาส โกลบอล มีเดีย จำกัด จากร้อยละ 30 เหลือร้อยละ 22.62

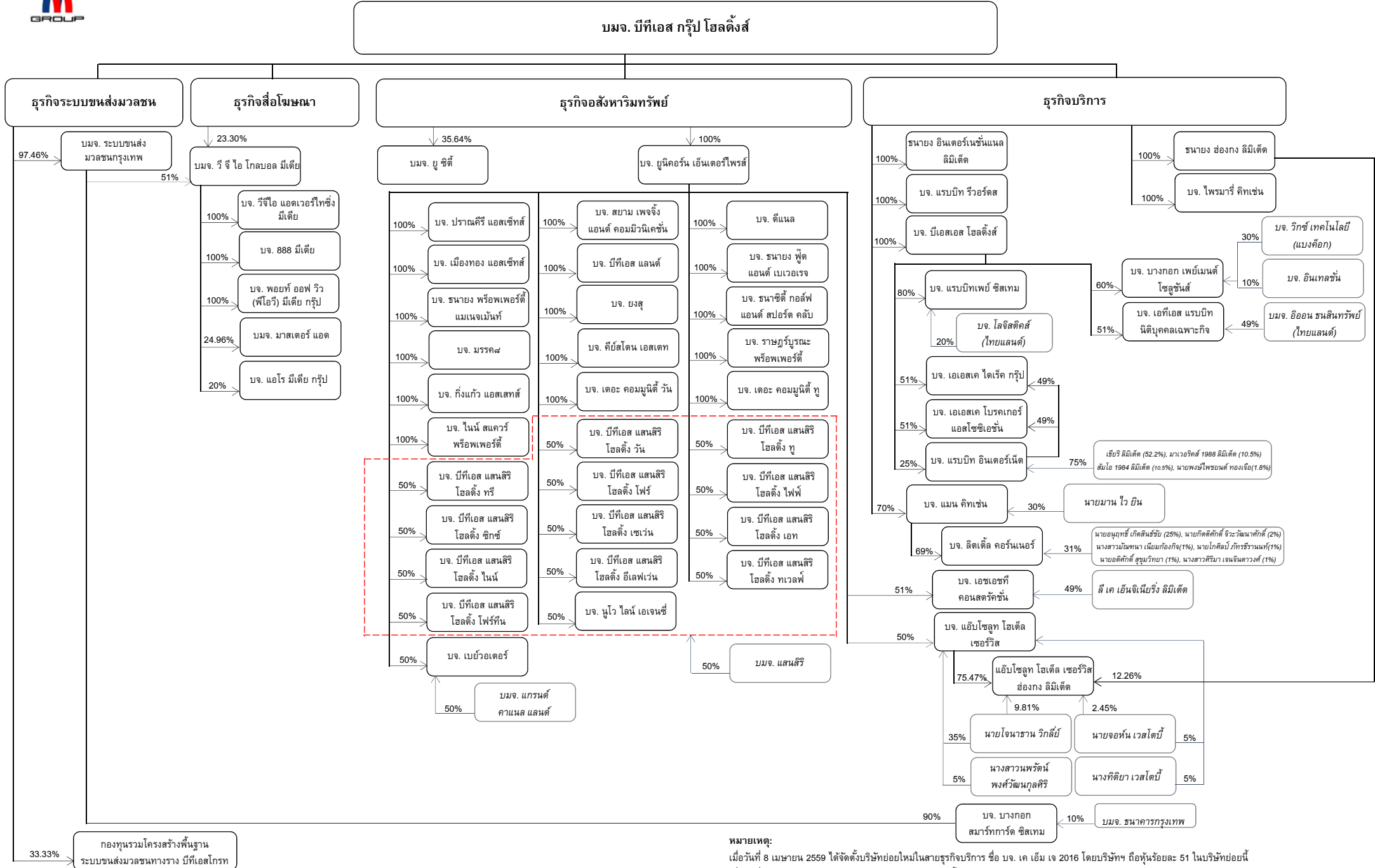
- เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2558 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสเสรี โฮลดิ้ง เซเวน จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ กับ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงการรวมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2558 บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับราคาการใช้สิทธิและอัตราการใช้สิทธิของใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA เป็นใบสำคัญแสดงสิทธิ 1 หน่วย มีสิทธิซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ ได้ 0.166 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท) ในราคาใช้สิทธิที่ 4.220 บาทต่อหุ้น ซึ่งเป็นการปรับสิทธิตามเงื่อนไขในข้อกำหนดสิทธิของใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA เนื่องจากบริษัทฯ จ่ายเงินปันผลเกินกว่าอัตราร้อยละ 80 ของกำไรสุทธิตามงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัทฯ หลังหักภาษีเงินได้นิติบุคคล สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2558
- เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2558 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสเสรี โฮลดิ้ง เอท จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ กับ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงการรวมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2558 วิจิไอได้สละสิทธิในการซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัท ไมดาส โกลบอล มีเดีย จำกัด ส่งผลให้สัดส่วนการถือหุ้นของวิจิไอในบริษัท ไมดาส โกลบอล มีเดีย จำกัด ลดลงจากร้อยละ 22.62 เป็นร้อยละ 18.41 ซึ่งต่อมาวิจิไอได้ลดสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท ไมดาส โกลบอล มีเดีย จำกัด เพิ่มเติมอีก จากร้อยละ 18.41 เหลือร้อยละ 11.11
- เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2558 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสเสรี โฮลดิ้ง ไนน จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ กับ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงการรวมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2558 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อ บริษัท ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจลงทุนในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ โดยบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100
- เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2558 บริษัทฯ ได้จำหน่ายหุ้นสามัญจำนวน 7,500,000 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 50 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัท นูโว ไลน์ เอเจนซี่ จำกัด ให้กับ SIRI ในราคาซื้อขายทั้งสิ้น 769,018,703.50 บาท โดยมีวัตถุประสงค์ให้บริษัท นูโว ไลน์ เอเจนซี่ จำกัดเป็นบริษัทร่วมทุนในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ และ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงการรวมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2558 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อ บริษัท คีย์สโตน เอสเตท จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจลงทุนในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ โดยบริษัท ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100
- เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2558 บริษัทฯ จัดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA และใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB สำหรับวันกำหนดการใช้สิทธิงวดวันที่ 30 กันยายน 2558 ทำให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 47,696,313,964 บาท เป็น 47,717,396,744 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญที่จำหน่ายแล้วจำนวน 11,929,349,186 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท

- เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2558 บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อ บริษัท แรบบิทเพย์ ซิสเต็ม จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-Money) การชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ การชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านอุปกรณ์หรือผ่านเครือข่ายและการรับชำระเงินแทน และลงทุนในหลักทรัพย์ของบริษัทอื่น โดยบริษัท บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ จำกัด ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 80 และบริษัท โลจิสติกส์ (ไทยแลนด์) จำกัด ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 20
- เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2558 บริษัท บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ จำกัด ได้เข้าซื้อหุ้นของกลุ่มบริษัท ซึ่งประกอบธุรกิจให้บริการเว็บไซต์ในการขายผลิตภัณฑ์ประกันภัยและผลิตภัณฑ์ทางการเงิน ได้แก่ (1) หุ้นบุริมสิทธิเพิ่มทุนของบริษัท อาสค หนุมาน จำกัด (“ASKH”) (ปัจจุบันชื่อ บริษัท แรบบิท อินเทอร์เน็ต จำกัด) จำนวน 1,001 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 25 ของหุ้นทั้งหมดของ ASKH (2) หุ้นสามัญของบริษัท เอเอสเค ไคเรค กรุ๊ป จำกัด (“ASKD”) จำนวน 501 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมดของ ASKD และ (3) หุ้นสามัญของบริษัท เอเอสเค โบรคเกอร์ แอสโซซิเอชั่น จำกัด (“ASKB”) จำนวน 21,900 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมดของ ASKB ซึ่งภายหลังการเข้าทำธุรกรรมดังกล่าว ASKH ASKD และ ASKB มีสภาพเป็นบริษัทย่อยของบริษัท บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ จำกัด และบริษัทฯ
- เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนจำนวน 2 บริษัทชื่อ บริษัท บีทีเอส แชนสิริ โฮลดิ้ง อีเลฟเว่น จำกัด และ บริษัท บีทีเอส แชนสิริ โฮลดิ้ง ทเวลฟ์ จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ กับ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงความร่วมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อย 2 บริษัทชื่อ บริษัท ราษฎร์บูรณะ พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด และบริษัท กิ่งแก้ว แอสเสทส์ จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ โดยบริษัท ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100 ในทั้งสองบริษัท
- เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ ได้ทำการโอนหุ้นทั้งหมดที่บริษัทฯ ถืออยู่ในบริษัทย่อย และบริษัทร่วมดังต่อไปนี้ (1) บริษัท ปรานคีรี แอสเซทส์ จำกัด (2) บริษัท บีทีเอส แลนด์ จำกัด (3) บริษัท สยาม เพจจิ้ง แอนด์ คอมมิวนิเคชั่น จำกัด (4) บริษัท ดีแนล จำกัด (5) บริษัท เมืองทอง แอสเซทส์ จำกัด (6) บริษัท ธนาียง ฟู๊ด แอนด์ เบเวอเรจ จำกัด (7) บริษัท ธนาียง พร็อพเพอร์ตี้ แมเนจเม้นท์ จำกัด (8) บริษัท ยงสุ จำกัด (9) บริษัท ธนาซิติ์ กอล์ฟ แอนด์ สปอร์ต คลับ จำกัด (10) บริษัท มรรค๘ จำกัด (11) บริษัท เอชเอชที คอนสตรัคชั่น จำกัด (12) บริษัท แอ็บโซลูท โฮเต็ล เซอร์วิส จำกัด (13) บริษัท บีทีเอส แชนสิริ โฮลดิ้ง วัน จำกัด (14) บริษัท บีทีเอส แชนสิริ โฮลดิ้ง ทุ จำกัด (15) บริษัท บีทีเอส แชนสิริ โฮลดิ้ง ทรี จำกัด (16) บริษัท บีทีเอส แชนสิริ โฮลดิ้ง โฟร์ จำกัด (17) บริษัท บีทีเอส แชนสิริ โฮลดิ้ง ไฟฟ์ จำกัด (18) บริษัท บีทีเอส แชนสิริ โฮลดิ้ง ซิกซ์ จำกัด (19) บริษัท บีทีเอส แชนสิริ โฮลดิ้ง เซเว่น จำกัด (20) บริษัท บีทีเอส แชนสิริ โฮลดิ้ง เอท จำกัด (21) บริษัท บีทีเอส แชนสิริ โฮลดิ้ง ไนน์ จำกัด (22) บริษัท บีทีเอส แชนสิริ โฮลดิ้ง อีเลฟเว่น จำกัด (23) บริษัท บีทีเอส แชนสิริ โฮลดิ้ง ทเวลฟ์ จำกัด รวมทั้งสิ้น 23 บริษัทให้แก่บริษัท ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด เพื่อดำเนินการปรับโครงสร้างภายในกลุ่มธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ของบริษัทฯ
- เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยใหม่ 2 บริษัทชื่อ บริษัท เดอะคอมมูนิตี้ วัน จำกัด และ บริษัท เดอะคอมมูนิตี้ ทุ จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาธุรกิจ

อสังหาริมทรัพย์ โดยบริษัท ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100 ในทั้งสองบริษัท

- เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ ได้โอนหุ้นทั้งหมดที่บริษัทฯ ถืออยู่ในบริษัท หนูโว ไลน์ เอเจนซี่ จำกัด ให้แก่บริษัท ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด ทั้งนี้ เพื่อดำเนินการปรับโครงสร้างภายในกลุ่มธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ของบริษัทฯ
- เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2559 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสเสรี โฮลดิ้ง โพรทีน จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ กับ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงการรวมความร่วมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2559 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อ บริษัท ไนน์ สแควร์ พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ โดยบริษัท ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100
- เมื่อวันที่ 8 เมษายน 2559 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อ บริษัท เค เอ็ม เจ 2016 จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับร้านอาหาร อาหาร และเครื่องดื่ม โดยบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 51 และนางสาวจุฑามาศ สุขุมวิทยา ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49
- เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2559 บริษัท แรบบิทเพย์ ซิสเทม จำกัด ได้เข้าซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนจากบริษัท ไลน์ บิซ พลัส จำกัด (ปัจจุบันชื่อ บริษัท แรบบิท-ไลน์ เพย์ จำกัด) ซึ่งประกอบธุรกิจบริการรับชำระเงินแทนผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์และออนไลน์ จำนวน 1,999,998 หุ้น และจากผู้ถือหุ้นเดิมจำนวน 1 หุ้น รวมเป็นจำนวนหุ้นทั้งสิ้น 1,999,999 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 50 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัท แรบบิท-ไลน์ เพย์ จำกัด
- เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2559 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อ บริษัท แมน ฟู้ด โปรดักส์ จำกัด เพื่อประกอบกิจการผลิตและจำหน่ายอาหาร โดยบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100
- เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2559 วีจีไอได้เข้าซื้อหุ้นสามัญใน MACO เพิ่มเติมจำนวน 375,000,000 หุ้น ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 12.46 ของจำนวนหุ้นสามัญที่ออกจำหน่ายแล้วใน MACO โดยคิดเป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น 412,500,000 บาท ส่งผลให้วีจีไอถือหุ้นใน MACO รวมทั้งสิ้น จำนวน 1,125,967,400 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 37.42 ของจำนวนหุ้นสามัญที่ออกจำหน่ายแล้วใน MACO

โครงสร้างกลุ่มธุรกิจและการถือหุ้นของกลุ่มบริษัทบีทีเอส ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559



หมายเหตุ:

เมื่อวันที่ 8 เมษายน 2559 ได้จัดตั้งบริษัทย่อยใหม่ในสายธุรกิจบริการ ชื่อ บจ. เค เอ็ม เจ 2016 โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 51 ในบริษัทย่อยนี้

เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2559 บจ. แรบบิทเพย์ ซิสเต็ม ได้เข้าซื้อหุ้นร้อยละ 50 ใน บจ. แรบบิท-ไลน์ เพย์ ทำให้ บจ. แรบบิท-ไลน์ เพย์ กลายเป็นบริษัทร่วมใหม่ในสายธุรกิจบริการ

เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2559 ได้จัดตั้งบริษัทย่อยใหม่ในสายธุรกิจบริการ ชื่อ บจ. แมน ฟู้ด โปรดักส์ โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 100 ในบริษัทย่อยนี้

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 (2) รับจ้างให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ภายใต้สัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง ระยะยาว-ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ ส่วนต่อขยาย : ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วง สะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ และช่วงวงเวียนใหญ่-บางหว้า และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วง อ่อนนุช-แบริ่ง และจะรวมเส้นทางเดิมของ สัมปทานภายหลังครบกำหนดอายุสัมปทานในวันที่ 4 ธันวาคม 2572 (3) รับจ้างบริหารระบบรถโดยสารด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit: BRT)	บีทีเอสซี โดยเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 บีทีเอสซีได้ขาย และโอนสิทธิในรายได้ค่าโดยสารสุทธิในอนาคตที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักแก่กองทุน BTS GIF อย่างไรก็ตาม หลังจากการเข้าทำสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ บีทีเอสซียังเป็นผู้บริหารจัดการในการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักเพื่อประโยชน์ของ BTS GIF ภายใต้การกำกับดูแลและควบคุมของ BTS GIF ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ บีทีเอสซี บีทีเอสซี
2. ธุรกิจสื่อโฆษณา ให้บริการเครือข่ายสื่อโฆษณาที่สอดคล้องกับรูปแบบการดำเนินชีวิตในยุคสมัยใหม่ (Lifestyle Media) (1) ธุรกิจสื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส (2) ธุรกิจสื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานและธุรกิจสื่อโฆษณาอื่น ๆ อันได้แก่ การรับผลิตงานโฆษณา การให้บริการสื่อโฆษณาบนรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT สื่อโฆษณาบนรถโดยสารใน	กลุ่มวีจีไอ

<p>จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย การเป็นตัวแทนขายสื่อโฆษณาภายนอกบ้าน เช่น สื่อโฆษณาประเภทจอดิจิทัล สื่อโฆษณาที่ติดตั้งอยู่ตามท้องถนน (Street Furniture) และสื่อโฆษณาบนเครื่องบินไทยแอร์เอเชีย</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) พร้อมระบบตัวร่วม (common ticketing system), ธุรกิจการให้บริการลูกค้าสัมพันธ์และโปรแกรมส่งเสริมการขาย ด้วยตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (coupon kiosks), ธุรกิจการให้บริการทางเทคโนโลยี, ธุรกิจบริหารโรงแรม, ธุรกิจรับเหมาและรับบริหารงานก่อสร้าง และธุรกิจร้านอาหาร</p>	<p>บริษัทย่อยและบริษัทร่วมในสายธุรกิจบริการ</p>

โครงสร้างรายได้

ในปี 2558/59 รายได้จากการดำเนินงาน⁽¹⁾ ของบริษัทฯ มาจากรายได้จากธุรกิจระบบขนส่งมวลชน⁽²⁾ (รายได้จากการให้บริการเดินรถในส่วนต่อขยายสายสีลมและสายสุขุมวิท รถโดยสารด่วนพิเศษ BRT และส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนในกองทุน BTSGIF) คิดเป็นร้อยละ 39.7 ของรายได้จากการดำเนินงาน รองลงมาคือ รายได้จากธุรกิจสื่อโฆษณา (รายได้จากการให้เช่าและบริการโฆษณาบนรถไฟฟ้า สถานีรถไฟฟ้า โมเตอร์เทรด อาคารสำนักงาน และอื่นๆ) รายได้จากธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ (รายได้จากการขายอสังหาริมทรัพย์ รายได้ค่าเช่าและการบริการ และรายได้จากกิจการสนามกอล์ฟ) และรายได้จากธุรกิจบริการ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 33.7, 14.6 และ 12.0 ของรายได้จากการดำเนินงานตามลำดับ รายได้จากการดำเนินงานลดลงร้อยละ 13.4 จากปี 2557/58 สาเหตุหลักเกิดจาก ในปี 2558/59 มีการหยุดการดำเนินธุรกิจสื่อโฆษณาในโมเตอร์เทรด และรายได้จากธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ลดลง เนื่องจากไม่มีรายได้จากธุรกิจโรงแรมของ BTSA หลังจากโอนหุ้นให้แก่ ยู ซิตี้ และจากการลดลงของการโอนห้องในโครงการแอ็บสแตรกส์ พหลโยธินพาร์ค ซึ่งส่วนใหญ่เกิดขึ้นในปี 2556/57 และปี 2557/58

เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2557 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทได้มีมติอนุมัติให้บริษัทฯ จำหน่ายหุ้นสามัญทั้งหมดใน BTSA และ ก้ำกึ่ง ให้แก่ ยู ซิตี้ และต่อมาเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2558 บริษัทฯ ได้โอนหุ้นสามัญทั้งหมดของ BTSA และก้ำกึ่ง ให้แก่ยู ซิตี้ เรียบร้อยแล้ว ในราคา 9,404.1 ล้านบาท ดังนั้น เพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของมาตรฐานการรายงานทางการเงิน 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)

	งวดบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม					
	2559		2558		2557	
	งบการเงินรวม		งบการเงินรวม		งบการเงินรวม (ปรับปรุงใหม่)	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากค่าโดยสาร (รายได้ค่าโดยสารจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน กรุงเทพสายหลัก ระยะทาง 23.5 กม.)	-	-	-	-	207.7*	0.8
รายได้จากการให้บริการเดินรถ (รายได้จากการให้บริการเดินรถในส่วนต่อขยายสายสีลม และสายสุขุมวิทและรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT)	1,593.3	14.5	1,549.3	16.5	1,257.2	5.1
รายได้จากการให้เช่าและบริการโฆษณา (รายได้จากธุรกิจให้เช่าพื้นที่ร้านค้าและให้บริการสื่อ โฆษณาบนรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส โมเดิร์นเทรด อาคารสำนักงาน และอื่นๆ)	2,069.3	18.9	2,926.0	31.3	3,121.2	12.5
รายได้จากการขายอสังหาริมทรัพย์ (รายได้จากโครงการ Abstracts พหลโยธิน พาร์ค โครงการ Abstracts สุขุมวิท 66/1 โครงการธานีตี้ และที่ดินนอกโครงการธานีตี้)	297.7	2.7	410.6	4.4	2,057.2	8.3
รายได้ค่าเช่าและบริการ (รายได้ค่าเช่าและบริการจากธุรกิจโรงแรม อาคารที่พัก อาศัย อาคารสำนักงาน และสนามกอล์ฟ)	598.8**	5.5	944.2**	10.1	876.9**	3.5
รายได้จากการบริการอื่น (รายได้จากธุรกิจร้านอาหาร รายได้จากบัตรแรบบิท แครอต รีวอร์ดส และตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks) รายได้จากการรับเหมาก่อสร้าง และอื่น ๆ)	741.0	6.8	547.8	5.8	399.0	1.6
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในกองทุน BTSGIF	847.4***	7.7	724.2***	7.7	612.5***	2.5
รวมรายได้จากการดำเนินงาน ⁽¹⁾	6,147.5	56.1	7,102.1	75.8	8,531.7	34.3
รายได้จากการให้บริการจัดหารถไฟฟ้าภายใต้สัญญา สัมปทาน	-	-	49.8	0.5	866.8	3.5
รายได้อื่น ๆ						
กำไรจากการขายใบสำคัญแสดงสิทธิ	-	-	53.4	0.6	-	-
กำไรจากการขายเงินลงทุน	183.4	1.7	270.9	2.9	2.1	0.0
กำไรจากการขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิในอนาคต	-	-	-	-	13,497.6	54.2
กำไรจากการแลกหุ้น	3,458.6	31.6	-	-	-	-
กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์/ที่ดิน	97.2	0.9	367.6	3.9	379.9	1.5
โอนกลับเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ	95.6	0.9	-	-	-	-
เงินปันผลรับ	280.8	2.5	41.7	0.5	6.0	0.0
ดอกเบี้ยรับ	501.4**	4.6	1,054.0**	11.3	1,345.6	5.4
อื่น ๆ	185.1**	1.7	422.9**	4.5	255.4**	1.1
รายได้รวม	10,949.6	100.0	9,362.4	100.0	24,885.1	100.0

	งวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม					
	2559		2558		2557	
	งบการเงินรวม		งบการเงินรวม		งบการเงินรวม (ปรับปรุงใหม่)	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
*(หัก) รายได้ค่าโดยสาร ซึ่งถูกจัดประเภทเป็นกำไรจากการดำเนินงานที่ยกเลิกในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	-		-		(207.7)	
** (หัก) รายได้ของ BTSA ซึ่งถูกจัดประเภทเป็นกำไรจากการดำเนินงานที่ยกเลิกในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ						
- รายได้จากการบริการ	(36.9)		(508.0)		(594.0)	
- ดอกเบี้ยรับ	-		(0.5)		-	
- รายได้อื่น	(0.3)		(3.6)		(2.8)	
*** (หัก) ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในกองทุน BTSGIF ซึ่งแสดงรวมใน "ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม" ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	(847.4)		(724.2)		(612.5)	
รายได้รวมตามงบการเงิน	10,065.0		8,126.1		23,468.1	

หมายเหตุ :

- (1) รายได้จากการดำเนินงาน คำนวณจากรายได้จากการดำเนินงานจาก 4 หน่วยธุรกิจ และส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนใน BTSGIF แต่ไม่รวมถึงดอกเบี้ยรับ เงินปันผลรับ รายได้อื่น และรายการที่ไม่เกิดขึ้นเป็นประจำ (non-recurring items)
- (2) รายได้จากธุรกิจระบบขนส่งมวลชน รวมส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนในกองทุน BTSGIF จำนวนเงิน 847.4 ล้านบาท, 724.2 ล้านบาท และ 612.5 ล้านบาท สำหรับปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2559, 2558 และ 2557 ตามลำดับ ซึ่งแสดงรวมอยู่ใน "ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม" ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

2.1 ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน

โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี 2558/59 (แบบ 56-1) ของบีทีเอสซี

2.1.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

2.1.1.1 ธุรกิจให้บริการรถไฟฟ้า

บีทีเอสซีได้รับสัมปทานจาก กทม. ในปี 2535 ให้เป็นผู้ให้บริการรถไฟฟ้าบนทางวิ่งยกระดับสายแรกของกรุงเทพฯ ซึ่งครอบคลุมสายสุขุมวิทและสายสีลม ระยะทางรวม 23.5 กิโลเมตร เป็นระยะเวลา 30 ปี โดยรถไฟฟ้าบีทีเอสเปิดให้บริการต่อประชาชนเป็นครั้งแรกในวันที่ 5 ธันวาคม 2542 และต่อมาเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2555 บีทีเอสซีได้รับการว่าจ้างจากกรุงเทพมหานครให้เป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย ซึ่งมีเส้นทางประกอบด้วย ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ และช่วงวงเวียนใหญ่-บางหว้า (ระยะทางรวม 7.5 กิโลเมตร) และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง (ระยะทางรวม 5.25 กิโลเมตร) และจะรวมเส้นทางเดิมของสัมปทานภายหลังครบกำหนดอายุสัมปทานในวันที่ 4 ธันวาคม 2572 (ระยะทางรวม 23.5 กิโลเมตร)

ตั้งแต่เปิดให้บริการมา จำนวนผู้โดยสารของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ในปี 2558/59 ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักได้ให้บริการผู้โดยสารเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 232.5 ล้านเที่ยวคน หรือคิดเป็นจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 637,087 เที่ยวคนต่อวัน และหากนับรวมจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการทั้งในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก และระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายแล้ว จะมีจำนวนผู้โดยสารสูงถึง 243.9 ล้านเที่ยวคน ในปี 2558/59 หรือคิดเป็นจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 666,504 เที่ยวคนต่อวัน

เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 บีทีเอสซีได้ขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักซึ่งครอบคลุมสายสุขุมวิทและสายสีลม ระยะทางรวม 23.5 กิโลเมตร ภายใต้สัญญาสัมปทาน ตลอดระยะเวลาอายุสัมปทานที่เหลืออยู่อีกประมาณ 17 ปี ให้แก่กองทุน BTSGIF โดยบีทีเอสซีและกองทุน BTSGIF ได้เข้าลงนามในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้ค่าโดยสารสุทธิ ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556 โดยราคาขายของรายได้ค่าโดยสารสุทธิที่ขายให้แก่กองทุน BTSGIF เป็นจำนวนเงินเท่ากับ 61,399 ล้านบาท (เป็นจำนวนเงินสุทธิภายหลังการหักค่าใช้จ่ายในการจัดตั้งกองทุน BTSGIF จำนวนเงินประมาณ 1,111 ล้านบาท) ทั้งนี้ หลังจากการเข้าทำสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ บีทีเอสซียังเป็นผู้บริหารจัดการในการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก เพื่อประโยชน์ของกองทุน BTSGIF ภายใต้การกำกับดูแลและควบคุมของกองทุน BTSGIF ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ โปรดพิจารณารายละเอียดใน หัวข้อ 2.1.1.3 กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน

■ เส้นทางให้บริการปัจจุบัน

ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักและส่วนต่อขยาย ประกอบด้วยเส้นทางรถไฟฟ้าที่ให้บริการสองสาย ได้แก่ (1) สายสุขุมวิทและส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท และ (2) สายสีลมและส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 และตอนที่ 2 โดยรถไฟฟ้าทั้งสองสายมีสถานียกระดับเหนือพื้นดินรวมทั้งสิ้น 34 สถานี ดังนี้

สายสุขุมวิทและส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท : สายสุขุมวิทมีระยะทางทั้งสิ้น 17 กิโลเมตร เริ่มต้นจากสถานีอ่อนนุชไปยังสถานีหมอชิต วิ่งผ่านถนนสุขุมวิท เฟลินจิต พระราม 1 พญาไท และพหลโยธิน มีสถานีรวมทั้งสิ้น 17 สถานี

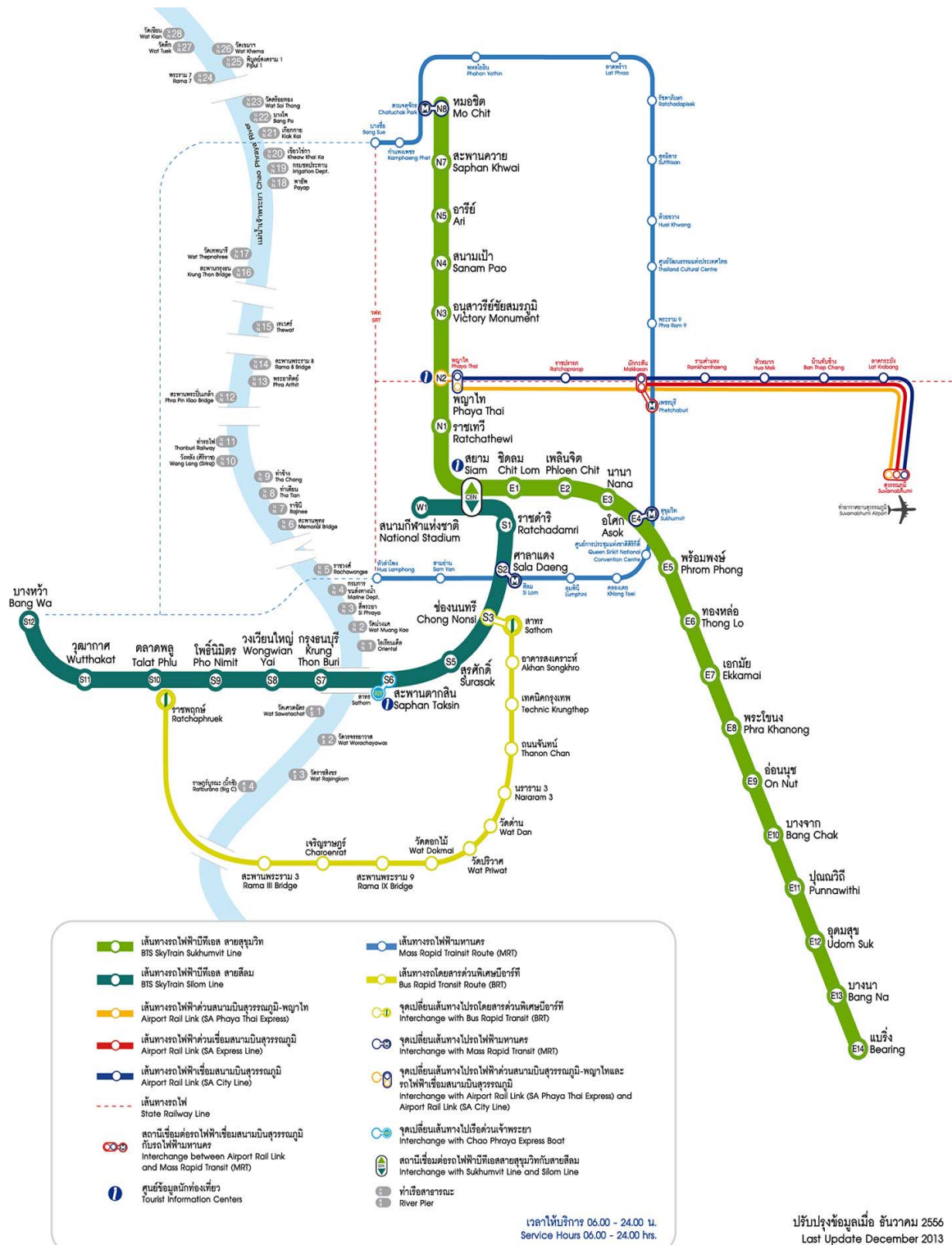
ได้แก่ สถานีหมอชิต สถานีสะพานควาย สถานีอารีย์ สถานีสนามเป้า สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ สถานีพญาไท สถานีราชเทวี สถานีสยาม สถานีชิดลม สถานีเพลินจิต สถานีนาana สถานีโศก สถานีพร้อมพงษ์ สถานีทองหล่อ สถานีเอกมัย สถานีพระโขนง และสถานีอ่อนนุช และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทมีระยะทางทั้งสิ้น 5.25 กิโลเมตร เริ่มต้นจากสถานีอ่อนนุช 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 จากสะพานตากสินมุ่งหน้าไปทางทิศใต้มีสถานีรวมทั้งสิ้น 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 โดยมีสถานีเชื่อมต่อระหว่างสองสายที่สถานีสยามซึ่งอยู่ใกล้กับสยามสแควร์

ส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 (สะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่) ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (อ่อนนุช-แบริ่ง) และส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 2 (วงเวียนใหญ่-บางหว้า) กทม. เป็นผู้ลงทุนก่อสร้างงานโครงสร้างระบบ (Civil Works) และระบบไฟฟ้าและเครื่องกล (Electrical and Mechanical Works) และจัดหาเอกชนมาเป็นผู้รับจ้างเดินรถ และซ่อมบำรุงระบบผ่านกรุงเทพมหานคร เมื่อเดือนพฤษภาคม 2552 พฤศจิกายน 2553 และตุลาคม 2554 กรุงเทพมหานครได้ว่าจ้างให้บีทีเอสซีดำเนินงานส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 (สะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่) ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (อ่อนนุช-แบริ่ง) และส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 2 (วงเวียนใหญ่-บางหว้า) ตามลำดับ ภายใต้สัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะสั้นสามฉบับ ต่อมาเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2555 สัญญาระยะสั้นทั้งสามฉบับดังกล่าวได้ถูกแทนที่ด้วยสัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวซึ่งมีระยะเวลา 30 ปี สิ้นสุดในเดือนพฤษภาคม 2585 โดยสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวนี้ จะครอบคลุมถึงงานรับจ้างเดินรถและซ่อมบำรุงสำหรับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก (สายสีลมและสายสุขุมวิท ระยะทาง 23.5 กิโลเมตร) ภายหลังครบกำหนดอายุสัญญาสัมปทานในเดือนธันวาคม 2572 โดยค่าโดยสารที่ได้จากส่วนต่อขยาย และค่าโดยสารที่ได้จากสายสีลมและสายสุขุมวิทเดิมหลังจากเดือนธันวาคม 2572 นั้น เป็นรายได้ของ กทม. โดยบีทีเอสซีจะได้รับเพียงเงินค่าจ้างในรูปตัวเงินตามสัญญาเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวดังกล่าว

แผนที่เส้นทางการเดินรถของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักและส่วนต่อขยาย และเส้นทางการเดินรถของรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT



แผนการขยายเส้นทางของส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเขียว

ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท แบ่งออกเป็น 3 ช่วง คือ ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ, ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ และ ช่วงสะพานใหม่ – คูคต (ข้อมูลจากเว็บไซต์ของกระทรวงคมนาคม <http://www.mot.go.th> และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”) <http://www.mrt.co.th>)

ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ : ระยะทาง 13 กิโลเมตร เป็นทางวิ่งยกระดับทั้งหมด มี 9 สถานี แนวเส้นทางเริ่มต้นต่อเนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส จากส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ตอนที่ 1 ช่วงอ่อนนุช - แบริ่ง ที่บริเวณซอยสุขุมวิท 107 (ซอยแบริ่ง) ไปตามแนวถนนสุขุมวิท ผ่านแยกเทพารักษ์ แยกปู่เจ้าสมิงพราย เลี้ยวซ้ายที่แยกศาลากลาง ผ่านแยกการไฟฟ้า จนถึงแยกสายลวด แล้วเลี้ยวซ้ายออกไปทางบางปู จนถึงสิ้นสุดโครงการที่บริเวณซอยเทศบาล 55 ซึ่งบริเวณสิ้นสุดโครงการจะเป็นที่ตั้งของโรงจอดและซ่อมบำรุง โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”) เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินงานโยธาและโครงสร้างพื้นฐานของโครงการ โดย ณ เดือนพฤษภาคม 2559 การก่อสร้างงานโยธามีความก้าวหน้ารวมร้อยละ 86.97

ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต : ระยะทาง 19 กิโลเมตร เป็นทางวิ่งยกระดับทั้งหมด มี 16 สถานี แนวเส้นทางเริ่มต้นต่อเนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอสที่สถานีหมอชิต ข้ามทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์บริเวณห้าแยกลาดพร้าว ผ่านแยกรัชโยธิน แยกเกษตร ไปจนถึงบริเวณซอยพลโยธิน 55 จากนั้นแนวเส้นทางจะเบี่ยงออกไปเลียบกับแนวถนนฝั่งขวาจนถึงอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญหรือวงเวียนหลักสี่ และเบี่ยงกลับมาแนวเกาะกลางถนนที่บริเวณซอยหมู่บ้านราชตฤณมัย ตรงมาทางสะพานใหม่ บริเวณหน้าตลาดยิ่งเจริญ และเมื่อถึงประมาณกิโลเมตรที่ 25 ของถนนพลโยธินแนวเส้นทางจะเบี่ยงไปทางด้านทิศตะวันออก (ด้านเหนือของพื้นที่ประตูกรุงเทพฯ) ข้ามคลองสอง ผ่านบริเวณด้านข้างของสถานีตำรวจภูธรคูคต เข้าสู่บริเวณเกาะกลางของถนนลำลูกกา และสิ้นสุดที่บริเวณคลองสอง (บริเวณสถานีคูคต) ซึ่งเป็นที่ตั้งของศูนย์ซ่อมบำรุงและศูนย์ควบคุมการเดินรถ โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินงานโยธาและโครงสร้างพื้นฐานของโครงการ โดย ณ เดือนพฤษภาคม 2559 การก่อสร้างงานโยธามีความก้าวหน้ารวมร้อยละ 7.59

ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2559 กระทรวงคมนาคม รฟม. และ กทม. ได้ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) เรื่อง การมอบหมายให้ กทม. เป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการให้ประชาชนเกิดความสะดวกและปลอดภัยสูงสุด ในการเดินทางอย่างต่อเนื่อง

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

ช่วงบางหว้า-ตลิ่งชัน มีแนวทางเลือก 3 เส้นทาง แนวเส้นทางที่ 1 ระยะทาง 7-8 กม. จำนวน 6 สถานี ใช้พื้นที่เกาะกลางตามแนวถนนราชพฤกษ์ สิ้นสุดที่ทางลาดลงของสะพานข้ามรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน (บางซื่อ-ตลิ่งชัน) และรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ตลิ่งชัน-มีนบุรี) แนวเส้นทางที่ 2 ระยะทาง 10 กม. จำนวน 8 สถานี ใช้พื้นที่เกาะกลางตามแนวถนนราชพฤกษ์ เลี้ยวซ้ายที่ทางแยกตัดถนนพรานนก-พุทธมณฑลสาย 4 เลี้ยวขวาเข้าถนนพุทธมณฑลสาย 1 สิ้นสุดที่ปลายถนนสวนผักบรรจบกับแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน (ตลิ่งชัน-ศาลายา) ส่วนแนวเส้นทางที่ 3 เหมือนแนวเส้นทางที่ 1 ยกเว้นช่วงปลายหลังจากทางยกระดับบรมราชชนนี จะเบี่ยงแนวเส้นทางไปทางทิศตะวันตกเข้าสู่สถานีตลิ่งชัน ซึ่งอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อนมากที่สุด จากนั้นจะเบี่ยงแนวเส้นทางกลับมายังถนนราชพฤกษ์ โดยเมื่อเดือนมีนาคม 2559 คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกได้อนุมัติให้บรรจุไว้ในแผนแม่บทรถไฟฟ้าระยะที่ 2

และที่ปรึกษาได้จัดทำรายงานการศึกษาความเหมาะสมของโครงการยื่นต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อพิจารณาเรื่องผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

นอกจากนี้ ยังมีส่วนต่อขยายในอนาคตที่จะเชื่อมต่อกับสายสีเขียวนี้ได้แก่ ส่วนต่อขยายทางทิศเหนือของสายสุขุมวิทจากคูคตไปลำลูกกา และส่วนต่อขยายทางทิศตะวันออกของสายสุขุมวิทจากสมุทรปราการไปบางปู

บริษัทฯ เชื่อว่าบีทีเอสซีมีข้อได้เปรียบในการดำเนินงานในส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหล่านี้ เนื่องจากสามารถสร้างความสะดวกให้กับผู้โดยสารในการเดินทาง ทำให้ไม่ต้องมีการเปลี่ยนถ่ายขบวนรถได้ และบริษัทฯ เชื่อว่าบีทีเอสซีจะมีค่าใช้จ่ายในการลงทุนและดำเนินการต่ำกว่าผู้ประกอบการรายอื่น เนื่องจากบีทีเอสซีจะสามารถใช้ทรัพยากรและอุปกรณ์บางอย่างร่วมกับโครงการเดิมได้ ทั้งนี้ บริษัทฯ คาดว่าบีทีเอสซีจะได้รับการว่าจ้างเป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงรักษาโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงบางซื่อ-สมุทรปราการ ในไตรมาสที่ 3 ปี 2559 ในการนี้ บีทีเอสซีได้ลงนามในสัญญาจัดซื้อรถไฟฟ้าจำนวนทั้งสิ้น 46 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้ จากผู้จำหน่าย 2 ราย ได้แก่ กลุ่มบริษัท ซีเมนต์ และซีอาร์อาร์ซี ซึ่งจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการบริการเดินรถเพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นทั้งในส่วนรถไฟฟ้าสายหลักและส่วนต่อขยายดังกล่าวข้างต้น

แผนการขยายเส้นทางรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ

โปรดพิจารณารายละเอียดการดำเนินโครงการรถไฟฟ้า 10 เส้นทาง ตามนโยบายของรัฐบาลใน หัวข้อ 2.1.2.3 สภาพการแข่งขันภายในอุตสาหกรรมขนส่งมวลชน

■ อัตราค่าโดยสาร

อัตราค่าโดยสารในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก

ในช่วงแรก สัญญาสัมปทานกำหนดโครงสร้างค่าโดยสารแบบราคาเดียว (Flat Fare) ซึ่งต่อมาถูกแก้ไขให้เป็นการเรียกเก็บแบบตามระยะทางของการเดินทาง (Distance Based Fare Structure) ค่าโดยสารที่บีทีเอสซีเรียกเก็บต่อเที่ยวสำหรับการเดินทางระหว่างสองสถานีในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก คือ ค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ (Effective Fare) ภายใต้สัญญาสัมปทาน โดยค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้จะต้องไม่เกินกว่าเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ (Authorized Fare) ซึ่งเป็นค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ที่มีผลใช้บังคับอยู่ในขณะนั้นที่ถูกกำหนดตามสัญญาสัมปทาน บีทีเอสซีได้มีการแจ้งปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้กรณีปกติต่อ กทม. ในอัตรา 20.11 - 60.31 บาท ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญาสัมปทาน โดยมีผลนับแต่วันที่ 1 เมษายน 2556 เป็นต้นไป

ตามสัญญาสัมปทาน บีทีเอสซีอาจปรับขึ้นค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้โดยจะต้องมีระยะเวลาห่างกับการปรับค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ในครั้งก่อนไม่น้อยกว่า 18 เดือน แต่ค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้จะต้องไม่เกินกว่าเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้และบีทีเอสซีได้ประกาศให้ กทม. และประชาชนทราบล่วงหน้า 30 วัน โดยบีทีเอสซีมีการปรับขึ้นค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้จำนวน 2 ครั้ง โดยครั้งที่ 1 ปรับขึ้นจาก 10 บาท ถึง 40 บาทต่อเที่ยว เป็น 15 บาท ถึง 40 บาทต่อเที่ยว ในเดือนมีนาคม 2550 และครั้งที่ 2 ปรับขึ้นจาก 15 บาท ถึง 40 บาทต่อเที่ยว เป็น 15 บาท ถึง 42 บาทต่อเที่ยว มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2556 โดยอาจมีการให้ส่วนลดตามแผนส่งเสริมการขาย ซึ่งจะมีการประกาศเป็นคราว ๆ ไป

ตารางค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้

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

ตามสัญญาสัมปทาน บีทีเอสอาจปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ (Authorized Fare) ใน 2 กรณี ดังนี้

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

การปรับกรณีพิเศษ เมื่อเกิดเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งดังต่อไปนี้

- หากในระหว่างปีหนึ่งปีใด ดัชนีของเดือนหนึ่งเดือนใดในปีนั้นมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นหรือลดลงเกินกว่าร้อยละ 9 เทียบกับดัชนีอ้างอิงของเดือนใดเดือนหนึ่งที่ผ่านมาแล้วไม่น้อยกว่า 12 เดือน
- อัตราแลกเปลี่ยนระหว่างสกุลเงินบาทและเงินเหรียญสหรัฐ สูงหรือต่ำกว่าอัตราแลกเปลี่ยนอ้างอิงเกินกว่าร้อยละ 10 (อัตราแลกเปลี่ยนอ้างอิงหมายถึง อัตราแลกเปลี่ยนกลางที่ธนาคารแห่งประเทศไทยประกาศ ที่ใช้ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งล่าสุด ซึ่งเท่ากับ 39.884 บาท ต่อ 1 เหรียญสหรัฐ)
- อัตราดอกเบี้ยสำหรับหนี้เงินตราในประเทศหรือเงินตราต่างประเทศของบีทีเอสฯ สูงหรือต่ำกว่าอัตราดอกเบี้ยในประเทศอ้างอิงหรืออัตราดอกเบี้ยต่างประเทศอ้างอิง (แล้วแต่กรณี) เกินกว่าร้อยละ 10 (อัตราดอกเบี้ยในประเทศอ้างอิงหมายถึง อัตราดอกเบี้ยโดยเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยลูกค้าชั้นดีของธนาคารกรุงเทพ ธนาคารกรุงไทย ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารไทยพาณิชย์ ที่ใช้ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งล่าสุด และอัตราดอกเบี้ยต่างประเทศอ้างอิง หมายถึง อัตราดอกเบี้ยสำหรับการกู้เงินระหว่างธนาคารในตลาดเงินในกรุงลอนดอน (LIBOR) ที่ใช้ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งล่าสุด)
- บีทีเอสฯ ได้รับความเสียหายจากไฟฟ้าที่สูงขึ้นหรือลดลงอย่างมาก
- บีทีเอสฯ ลงทุนเพิ่มขึ้นมากนอกเหนือขอบเขตของงานที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน
- บีทีเอสฯ มีความเสี่ยงที่เป็นข้อยกเว้น (Exceptional Risk) ตามที่ระบุไว้ในสัญญาสัมปทานเกิดขึ้น

ทั้งนี้ การปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ในกรณีพิเศษนั้น คู่สัญญาต้องเห็นชอบด้วยกันทั้งสองฝ่าย แต่ถ้าไม่สามารถตกลงกันได้ภายใน 30 วัน คู่สัญญาที่ประสงค์ให้มีการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้อาจร้องขอให้เสนอเรื่องดังกล่าวไปยังคณะกรรมการที่ปรึกษา (Advisory Committee) ให้เป็นผู้วินิจฉัย และหากคณะกรรมการที่ปรึกษาเห็นชอบให้ปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้แล้ว แต่รัฐบาลมีนโยบายจะตรึงราคาโดยสารเพื่อความเหมาะสมแก่สภาพการณ์ บีทีเอสฯ จะยังไม่สามารถปรับขึ้นค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ โดยสัญญาสัมปทานกำหนดให้รัฐบาลจัดมาตรการทดแทนแก่บีทีเอสฯ ตามความเหมาะสมแก่ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บีทีเอสฯ ในขณะที่ยังไม่ปรับขึ้นค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้

อัตราค่าโดยสารในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย

สำหรับเส้นทางส่วนต่อขยายสายสีลมและส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทซึ่งเป็นส่วนของ กทม. โดยบีทีเอสซึ่งรับจ้างบริหารให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าภายใต้สัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว อัตราค่าโดยสารจะเป็นไปตามประกาศของ กทม. โดยในปัจจุบันสถานีที่เปิดให้บริการแล้ว ได้แก่ จากสถานีอ่อนนุชไปสถานีแบริ่ง และจากสถานีสะพานตากสินไปสถานีบางหว้า

■ จำนวนผู้โดยสารและรายได้ค่าโดยสารจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก

ตั้งแต่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเริ่มเปิดให้บริการ จำนวนผู้โดยสารและรายได้ค่าโดยสารได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในปี 2557/58 และปี 2558/59 จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.9 และร้อยละ 6.3 ตามลำดับจากปัจจัยของ (1) การเติบโตตามธรรมชาติอย่างต่อเนื่องของธุรกิจ (2) ความนิยมในการเดินทางโดยระบบรถไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นอันเนื่องมาจากการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ตามแนวรถไฟฟ้า (3) การเปิดให้บริการเต็มปีในส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท จากสถานีอ่อนนุช ถึงสถานีแบริ่ง และส่วนต่อขยายสายสีลม จากสถานีวงเวียนใหญ่ถึงสถานีบางหว้า และ (4) จำนวนรถไฟฟ้าที่ให้บริการเพิ่มขึ้น (รถไฟฟ้าที่ให้บริการปรับเปลี่ยนเป็นรถไฟฟ้าแบบ 4 ตู้ต่อขบวนทั้งหมด)

ตารางแสดงข้อมูลผู้โดยสารและอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก

	งวดบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม									
	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านเที่ยวคน)	138.6	132.9	135.9	144.5	145.2	176.0	197.2	214.7	218.7	232.5
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	5.1	(4.1)	2.3	6.3	0.5	21.3	12.0	8.9	1.9	6.3
จำนวนวันที่ให้บริการ (วัน)	365	366	365	365	357 ⁽¹⁾	366	365	365	365	366
จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน (เที่ยวคน/วัน)	379,600	363,073	372,438	395,820	397,779 ⁽¹⁾	480,996	540,233	588,335	599,250	637,087
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	5.1	(4.4)	2.6	6.3	0.5 ⁽¹⁾	20.9	12.3	8.9	1.9	6.3
จำนวนผู้โดยสารในวันทำงาน (ล้านเที่ยวคน)	104.8	102.0	104.1	110.1	110.5 ⁽¹⁾	132.7	147.9	160.9	164.3	172.5
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	3.5	(2.7)	2.1	5.7	0.4	20.1	11.4	8.8	2.1	5.0
จำนวนวันทำงาน (วัน)	241	246	245	244	238 ⁽¹⁾	245	245	245	244	242
จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน ทำงาน (เที่ยวคน/วัน)	434,812	414,595	425,076	451,300	464,475 ⁽¹⁾	541,701	603,696	656,770	673,162	720,155
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	5.7	(4.6)	2.5	6.2	2.7	16.6	11.4	8.8	2.5	7.0
ค่าโดยสารก่อนหักส่วนลด ต่าง ๆ (ล้านบาท)	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	6,401.4
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	8.8	5.2	2.1	6.0	1.7	21.2	14.0	15.9	3.47	8.9
อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยต่อคน (บาทต่อเที่ยวคน)	22.13	24.22	24.22	24.15	24.44	24.43	24.87	26.46	26.88	27.53
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	3.6	9.5	0.0	(0.3)	1.3	0.0	1.8	6.4	1.6	2.4

หมายเหตุ :

- (1) ไม่นับรวมวันที่ปิดให้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก 8 วัน แต่นับรวมวันที่ให้บริการแบบจำกัดอีก 19 วันในช่วงการชุมนุมระหว่างเดือนเมษายน - พฤษภาคม 2553 ในกรุงเทพฯ

ตารางแสดงข้อมูลผู้โดยสารของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักและส่วนต่อขยาย

	งวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม				
	2555	2556	2557	2558	2559
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านเที่ยวคน) ⁽¹⁾	183.0	202.4	222.2	229.0	243.9
จำนวนวันที่ให้บริการ (วัน)	366	365	365	365	366
จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน (เที่ยวคน/วัน) ⁽¹⁾	500,085	554,654	608,692	627,472	666,504
จำนวนผู้โดยสารในวันทำงาน (ล้านเที่ยวคน) ⁽¹⁾	137.9	151.9	166.6	172.1	181.1
จำนวนวันทำงาน (วัน)	245	245	245	244	242
จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันทำงาน (เที่ยวคน/วัน)	562,930	620,002	680,011	705,502	748,440

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 เปิดให้บริการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 2 จำนวน 2 สถานี ได้แก่ สถานีโพธิ์นิมิตร และสถานีตลาดพลู และเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2556 ได้เปิดให้บริการเพิ่มอีก 2 สถานี ได้แก่ สถานีวุฒากาศ และสถานีบางหว้า

■ การประเมินประสิทธิภาพในการดำเนินงานในปี 2558/59

ในปี 2558/59 บีทีเอสยังคงรักษาความน่าเชื่อถือของความปลอดภัยและการให้บริการที่ได้มาตรฐานอย่างต่อเนื่อง โดยมีตัวชี้วัดหลักในการประเมินประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ได้แก่ (1) ความน่าเชื่อถือของการให้บริการ (2) ความน่าเชื่อถือของรถไฟฟ้า และ (3) ความน่าเชื่อถือของตัวโดยสาร ซึ่งความน่าเชื่อถือของการให้บริการวัดจากเปอร์เซ็นต์ค่าความตรงต่อเวลาในการเดินทางของผู้โดยสาร (Passenger Journey On Time: PJOT) โดยมีเป้าหมายในการวัดคือ ผู้โดยสารจะต้องเดินทางได้ตรงเวลาไม่น้อยกว่า 99.5 เปอร์เซ็นต์ เทียบกับความล่าช้าที่เกิดขึ้นที่กินเวลาตั้งแต่ 5 นาทีขึ้นไป ทั้งนี้ ความน่าเชื่อถือของการให้บริการในปี 2558/59 เฉลี่ยอยู่ที่ 99.84 เปอร์เซ็นต์ ซึ่งดีกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ ตัวชี้วัดต่อมาคือ ความน่าเชื่อถือของรถไฟฟ้า วัดจากระยะทางก่อนที่จะเกิดการขัดข้อง โดยเป้าหมายที่ตั้งไว้คือ ไม่เกิน 35,000 ตั๊กโกลเมตรต่อการขัดข้อง 1 ครั้ง โดยในปี 2558/59 อยู่ที่ 71,949 ตั๊กโกลเมตรต่อการผิดพลาด 1 ครั้ง ซึ่งถือว่าลดลงจากปีที่แล้ว แต่ยังทำได้ดีกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ ตัวชี้วัดสุดท้าย คือ ความน่าเชื่อถือของตัวโดยสารวัดได้จากจำนวนเที่ยวการเดินทางก่อนพบความผิดพลาด รวมถึงการขัดข้องของอุปกรณ์และการใช้บัตรโดยสารผิดวิธี โดยเป้าหมายที่ตั้งไว้จะต้องไม่น้อยกว่า 15,000 ครั้งต่อการพบความผิดพลาด 1 ครั้ง โดยความน่าเชื่อถือของตัวโดยสาร สำหรับปี 2558/59 อยู่ที่ 22,168 ครั้งต่อการพบความผิดพลาด 1 ครั้ง ซึ่งถือว่าทำได้ดีกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ ในการนี้ บีทีเอสยังคงพัฒนาอุปกรณ์และเครื่องมืออย่างต่อเนื่องเพื่อปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานต่อไป

ตารางเปรียบเทียบประสิทธิภาพในการดำเนินงานกับเป้าหมาย

ตัวชี้วัดประสิทธิภาพ	เป้าหมาย	2558/59	2557/58
ความน่าเชื่อถือของการให้บริการ : ความตรงต่อเวลาในการเดินทางของผู้โดยสาร	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 99.5 ต่อความล่าช้าตั้งแต่ 5 นาทีขึ้นไป	ร้อยละ 99.84	ร้อยละ 99.83
ความน่าเชื่อถือของรถไฟฟ้า	ไม่น้อยกว่า 35,000 ตู้กิโลเมตรต่อการขัดข้อง	71,949	72,895
ความน่าเชื่อถือของตัวโดยสาร	ไม่น้อยกว่า 15,000 ครั้งต่อการขัดข้อง	22,168	20,910

2.1.1.2 ธุรกิจดำเนินการรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT (Bus Rapid Transit: BRT)

บีทีเอสซีเริ่มดำเนินการรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT เส้นทางแรกในนามของ กทม. ซึ่งเป็นโครงการที่ กทม. ริเริ่มขึ้นเพื่อเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส และเพื่อให้บริการขนส่งสาธารณะแบบบูรณาการสำหรับพื้นที่ในเขตเมืองและชานเมือง รถโดยสารด่วนพิเศษ BRT สามารถให้บริการได้รวดเร็วกว่ารถโดยสารประจำทางทั่วไป โดยมีการจัดช่องทางพิเศษโดยเฉพาะ ให้บริการครอบคลุม 12 สถานี เป็นระยะทาง 15 กิโลเมตร จากบริเวณชองนทรี ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ข้ามสะพานกรุงเทพ ไปจนถึงบริเวณถนนราชพฤกษ์ โดยสถานีสำหรับรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT มีทางเชื่อมต่อกับสถานีชองนทรีของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส โปรดพิจารณาแผนที่เส้นทางการเดินรถของรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ใน หัวข้อ 2.1.1.1 ธุรกิจให้บริการรถไฟฟ้า : แผนที่เส้นทางการเดินรถของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักและส่วนต่อขยาย และเส้นทางการเดินรถของรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT

กทม. เป็นผู้ลงทุนก่อสร้างทางวิ่งและสถานีทั้งหมด โดยว่าจ้างบีทีเอสซีให้เป็นผู้จัดการรถโดยสารและให้บริการเดินรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ตามสัญญาระหว่างบีทีเอสซีและกรุงเทพมหานคร ลงวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2553 (“สัญญาจ้างผู้เดินรถพร้อมจัดการรถโดยสาร”) อีกทั้ง กทม. ยังได้ว่าจ้างบีทีเอสซีให้เป็นผู้บริหารสถานีตามสัญญาระหว่างบีทีเอสซีและกรุงเทพมหานคร ลงวันที่ 11 พฤษภาคม 2553 (“สัญญาจ้างบริหารสถานี”) โดยเริ่มเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ในวันที่ 1 กันยายน 2553 ทั้งนี้ อัตราค่าโดยสารของรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT จะเป็นไปตามอัตราที่ประกาศโดย กทม.

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 ล้านบาทต่อปีในปีที่ 7 ตามตารางค่าตอบแทนที่กำหนดไว้ในสัญญา นอกจากนี้ ในปีแรก บีทีเอสซียังมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายก่อนเริ่มดำเนินงานจำนวน 5.4 ล้านบาทเพื่อชดเชยค่าใช้จ่ายเริ่มต้นของบีทีเอสซี ทั้งนี้ ตามสัญญาจ้างผู้เดินรถพร้อมจัดการรถโดยสาร บีทีเอสซีจะเป็นผู้ชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ค่าซ่อมบำรุง และเงินลงทุนในการซื้อรถโดยสารประจำทาง ซึ่งบีทีเอสซีได้สั่งซื้อรถโดยสารจำนวน 25 คัน จากบริษัท สยาม สแตนดาร์ด เอ็นจิเนียริง จำกัด ซึ่งผลิตโดยบริษัทในประเทศจีนชื่อบริษัท Shanghai Shenlong Bus รถโดยสารดังกล่าวเป็นรถโดยสารปรับอากาศซึ่งใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง และมีคุณลักษณะเฉพาะสูงกว่ารถโดยสารทั่วไปที่ใช้อยู่ในประเทศไทย โดยบีทีเอสซีได้ชำระค่ารถโดยสารทั้ง 25 คัน จำนวนรวมทั้งสิ้น 174.8 ล้านบาท สำหรับรถโดยสารอีกจำนวน 5 คันที่บีทีเอสซีจะต้องส่งมอบภายในปี 2556 นั้น กรุงเทพมหานครได้มีหนังสือแจ้งให้บีทีเอสซีชะลอการสั่งซื้อออกไป เนื่องจากการให้บริการเดินรถจำนวน 25 คัน ยังสามารถรองรับปริมาณความต้องการเดินทางของประชาชนได้อย่างเพียงพอ ซึ่งบีทีเอสซีและกรุงเทพมหานครได้ตกลงปรับลดค่าตอบแทนนับจากปีที่ 3 ถึงปีที่ 7 ตามสัญญาจ้างผู้เดินรถพร้อมจัดการรถโดยสารอัน

เนื่องจากการชะลอการสั่งซื้อรถโดยสารเพิ่มอีก 5 คันดังกล่าวนี้ ค่าตอบแทนที่ปรับลดนับจากปีที่ 3 ถึง ปีที่ 7 เป็นจำนวนเงินประมาณ 50.4 ล้านบาท

ภายใต้สัญญาจ้างบริหารสถานี บีทีเอสซีจะได้รับค่าตอบแทนเป็นเงินจำนวนทั้งหมด 737 ล้านบาทตลอดอายุสัญญา 7 ปีนับแต่วันที่ 29 พฤษภาคม 2553 เพื่อให้การบริหารสถานีรถโดยสาร พื้นที่ลานจอดรถและเดินรถ พื้นที่ควบคุมส่วนกลาง และสถานีบริการเติมก๊าซ และการให้บริการซ่อมบำรุงรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT โดยค่าตอบแทนดังกล่าวประกอบด้วยค่าใช้จ่ายเริ่มต้นจำนวน 13.7 ล้านบาท และค่าตอบแทนส่วนที่เหลือจะชำระให้เป็นรายงวดตั้งแต่ 84.2 ล้านบาทถึง 112.9 ล้านบาท ตลอดอายุสัญญา 7 ปี

นอกเหนือจากรายได้ที่จะได้รับจากการรับจ้างเดินรถและบริหารสถานีแล้ว บีทีเอสซีคาดว่าจะระบบรถไฟฟ้า บีทีเอสจะได้รับผลประโยชน์จากโครงการรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ซึ่งจะช่วยให้ความสะดวกให้ผู้โดยสารที่จะเข้ามาใช้บริการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส จากเส้นทางรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ซึ่งผ่านแหล่งที่อยู่อาศัยและย่านธุรกิจที่มีประชากรหนาแน่นและการจราจรติดขัด และยังเชื่อมต่อโดยตรงกับสถานีชองหนนทรีอีกด้วย 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 ภายใต้สัญญาสัมปทานตลอดระยะเวลาอายุสัมปทานที่เหลืออยู่ให้แก่กองทุน BTSGIF

ต่อมาเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 สำนักงาน ก.ล.ต. ได้อนุมัติการจดทะเบียนกองทรัสต์สินทรัพย์ตามโครงการกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท (BTSGIF) เป็นกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน และบีทีเอสซีได้ขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายหลักให้แก่กองทุน BTSGIF ที่ราคา 61,399 ล้านบาท นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เข้าจองซื้อและเป็นผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนของกองทุน 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

▪ ธุรกิจการขายรายได้สุทธิ

เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 บีทีเอสซีและกองทุน BTSGIF ได้ลงนามในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ซึ่ง บีทีเอสซีได้ขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายหลักซึ่งครอบคลุมสายสุขุมวิทและสายสีลม ระยะทางรวม 23.5 กิโลเมตร ภายใต้สัญญาสัมปทานตลอดระยะเวลาอายุสัมปทานที่เหลืออยู่อีกประมาณ 17 ปี ให้แก่กองทุน BTSGIF โดยมีราคาขายเป็นจำนวนเงินเท่ากับ 61,399 ล้านบาท (เป็นจำนวนเงินสุทธิภายหลังจากหักค่าใช้จ่ายในการจัดตั้งกองทุน BTSGIF จำนวนเงินประมาณ 1,111 ล้านบาท) โปรดพิจารณารายละเอียดของสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิเพิ่มเติมได้ใน หัวข้อ 6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

■ ธุรกรรมการให้หลักประกัน

บริษัทฯ เข้าสนับสนุนและค้ำประกัน (โดยมีการจำกัดความรับผิด) การปฏิบัติหน้าที่ของบีทีเอสซีที่มีต่อกองทุน BTSGIF ตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิดังกล่าวข้างต้น โดยการเข้าทำสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556 และสัญญาจำนำหุ้นบีทีเอสซี ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556 และให้สิทธิแก่กองทุน BTSGIF ในการซื้อหุ้นบีทีเอสซีโดยการเข้าทำสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นบีทีเอสซีให้แก่กองทุน BTSGIF เพื่อเป็นหลักประกันภาระผูกพันที่บริษัทฯ มีต่อกองทุน BTSGIF ภายใต้สัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน โปรดพิจารณารายละเอียดของสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน, สัญญาจำนำหุ้น และสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นเพิ่มเติมได้ใน หัวข้อ 6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

■ 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 และบีทีเอสซียังได้เข้าทำสัญญาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องหรือเกี่ยวเนื่องกับการทำธุรกรรมกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน โดยเป็นการดำเนินการที่สอดคล้องกับสัญญาและข้อตกลงที่เกี่ยวข้องกับธุรกรรมกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานตามที่ระบุข้างต้น โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้ใน หัวข้อ 6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

2.1.2 การตลาดและการแข่งขัน

2.1.2.1 ลักษณะลูกค้าและกลุ่มเป้าหมาย

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

■ ลักษณะทางกายภาพ

จากผลการสำรวจปี 2558 โดยสวนดุสิตโพล จากผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสที่เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 2,655 คน สามารถแบ่งกลุ่มผู้โดยสารตามเพศ อายุ การศึกษา อาชีพ และรายได้ของผู้เดินทาง ได้ดังนี้

ข้อมูล		จำนวน (คน)	ร้อยละ
เพศ	ชาย	886	33.37
	หญิง	1,769	66.63
	รวม	2,655	100
อายุ	ต่ำกว่า 15 ปี	131	4.93
	16-20 ปี	411	15.48
	21-25 ปี	449	16.91
	26-30 ปี	363	13.67
	31-40 ปี	562	21.17
	41 ปีขึ้นไป	739	27.83
	รวม	2,655	100
การศึกษา	ประถมศึกษา	59	2.22
	มัธยมตอนต้น	195	7.34
	มัธยมตอนปลาย/ปวช.	441	16.61
	ปวส./อนุปริญญา	109	4.11
	ปริญญาตรี	1,476	55.59
	สูงกว่าปริญญาตรี	375	14.12
	รวม	2,655	100
อาชีพ	นักเรียน/นักศึกษา	723	27.23
	พนักงานบริษัท	1,084	40.83
	ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	276	10.40
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	285	10.73
	รับจ้างทั่วไป	115	4.33
	แม่บ้าน	87	3.28
	อื่น ๆ เช่น เกษียณอายุ ว่างงาน	76	2.86
	ไม่แสดงความคิดเห็น	9	0.34
	รวม	2,655	100
รายได้ต่อเดือน	ไม่เกิน 10,000 บาท	389	14.65
	10,001-20,000 บาท	614	23.13
	20,001-30,000 บาท	501	18.87
	30,001-40,000 บาท	295	11.11
	40,001-50,000 บาท	168	6.33
	มากกว่า 50,000 บาท	237	8.93
	ไม่มีรายได้	318	11.98
	ไม่แสดงความคิดเห็นเรื่องรายได้	133	5.01
	รวม	2,655	100

▪ พฤติกรรมและความถี่ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

จากผลการสำรวจปี 2558 โดยสวนดุสิตโพล จากผู้ให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 2,655 คน เมื่อพิจารณาพฤติกรรมและความถี่ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส พบว่าผู้โดยสารใช้บริการมากที่สุด 4-5 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 37.29 รองลงมาคือ 2-3 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 20.00 และ 6-7 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 19.06 นอกจากนั้น ยังมีกลุ่มเป้าหมายที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสน้อยกว่า 1-2 ครั้งต่อเดือน ร้อยละ 5.24 และนาน ๆ ครั้ง ร้อยละ 6.29 และไม่แน่นอนอีกร้อยละ 2.30

นอกจากนี้ ยังพบว่ากลุ่มอาชีพนักเรียน/นักศึกษา กลุ่มพนักงานบริษัท กลุ่มข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ กลุ่มเจ้าของธุรกิจ/ค้าขาย และกลุ่มรับจ้าง ใช้บริการ 4-5 วัน ต่อสัปดาห์มากที่สุด ส่วนกลุ่มแม่บ้าน ใช้บริการรถไฟฟ้า 2-3 วันต่อสัปดาห์มากที่สุด

2.1.2.2 กลยุทธ์ทางการตลาด

■ การเพิ่มศักยภาพของบีทีเอสซีในการให้บริการลูกค้าและการเพิ่มจำนวนผู้โดยสาร

บีทีเอสซีมุ่งที่จะเพิ่มศักยภาพในการให้บริการลูกค้าและการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารด้วยการเพิ่มตู้โดยสาร เนื่องจากบีทีเอสซีคาดว่าจำนวนผู้โดยสารจะยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะเมื่อมีการเปิดส่วนต่อขยายในอนาคต (ไม่ว่าจะดำเนินงานโดยบีทีเอสซีหรือไม่ก็ตาม) ทั้งจากเส้นทางให้บริการเดิมและจากส่วนเชื่อมต่อไปยังจุดหมายปลายทางต่าง ๆ ตลอดเส้นทางที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ ปัจจุบันรถไฟฟ้าที่ให้บริการทั้งหมดจำนวน 52 ขบวน ได้รับเปลี่ยนเป็นรถไฟฟ้าแบบ 4 ตู้ต่อขบวนทั้งหมดแล้ว โดยในอนาคตบีทีเอสซีจะยังมีการสั่งซื้อขบวนรถไฟฟ้าและตู้โดยสารเพิ่มเติมเพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

บีทีเอสซียังคงเพิ่มจุดเชื่อมต่อกับอาคารต่าง ๆ ตลอดเส้นทางระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก โดยเจ้าของอาคารจะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายก่อสร้างและการดูแลรักษาทางเชื่อม และได้พัฒนาการให้บริการการออกตั๋วร่วมโดยบีเอสเอสซึ่งเป็นบริษัทย่อย ภายใต้ชื่อบัตร “แรบบิท (Rabbit)” ซึ่งสามารถใช้เพื่อการชำระราคาสินค้าด้วยบัตรอิเล็กทรอนิกส์ตามร้านค้าที่ร่วมรับบัตรนี้ โดยระบบการออกตั๋วร่วมจะทำให้บัตรใบเดียวสามารถนำไปใช้ชำระค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนหลายประเภทที่แตกต่างกัน ในปัจจุบัน บัตรแรบบิทสามารถใช้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส รถโดยสารด่วนพิเศษ BRT และในอนาคตจะสามารถใช้กับเครือข่ายระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ ซึ่งบีทีเอสซีเชื่อว่าจะเพิ่มความสะดวกสบายให้แก่ผู้โดยสารและจะส่งผลให้มีการใช้รถไฟฟ้าบีทีเอสมากขึ้น นอกจากนี้ การนำสมาร์ตการ์ดมาใช้ยังจะทำให้การบริหารค่าใช้จ่ายของบีทีเอสซีมีประสิทธิภาพดีขึ้น เนื่องจากระบบที่ใช้กับสมาร์ตการ์ดดังกล่าวไม่ต้องการบำรุงรักษาเท่ากับระบบบัตรแม่เหล็กที่บีทีเอสซีใช้อยู่

■ การเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน

แม้ว่าบีทีเอสซีจะมีประสิทธิภาพและความสามารถในการรักษาระดับต้นทุนในการดำเนินการ (Operational Leverage) บีทีเอสซีก็ยังคงหาทางที่จะเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมถึงการบำรุงรักษาระบบที่มีความสำคัญต่าง ๆ ด้วยตนเองแทนที่จะใช้บริการบุคคลภายนอก เพื่อให้มั่นใจว่าบุคลากรของบีทีเอสซีจะได้รับการถ่ายทอดความรู้จากผู้เชี่ยวชาญ และเป็นการเพิ่มศักยภาพการบริหารต้นทุนการบำรุงรักษา

บีทีเอสซีได้เข้าทำการบำรุงรักษาระบบไฟฟ้าและเครื่องกลที่สำคัญ ซึ่งรวมถึงระบบการเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติในปี 2548 และระบบ TETRA Train Radio ที่ได้รับการปรับปรุงในปี 2553 และได้บำรุงรักษาขบวนรถไฟฟ้าจำนวน 17 ขบวน ที่ได้ซื้อมาจากซีอาร์อาร์ซี (ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry Group Corp. ซึ่งเป็นบริษัทผลิตรถไฟและรถไฟฟ้าชั้นนำในประเทศจีน) ด้วยตนเอง นอกจากนี้แล้ว บีทีเอสซียังดำเนินการซ่อมบำรุงอุปกรณ์ต่าง ๆ ด้วยตนเองให้ดียิ่งขึ้น (Preventive Maintenance) เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานของอุปกรณ์ ตลอดจนเป็นการยืดอายุการใช้งานของอุปกรณ์ให้ยาวนานขึ้น ซึ่งเป็นการลดภาระค่าใช้จ่ายในการลงทุนในอุปกรณ์

■ การยกระดับความปลอดภัยของผู้โดยสารที่สถานีรถไฟฟ้า

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

■ ความตระหนักและห่วงใยต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

จากการต่อขยายเส้นทางระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส รวมถึงการขยายตัวและเติบโตของย่านธุรกิจและชุมชนตลอดเส้นทาง ทำให้บีทีเอสซีมีความตระหนักและใส่ใจในสิ่งแวดล้อมของระบบรถไฟฟ้ามากขึ้น บีทีเอสซีจึงได้จัดทำระบบจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2004 ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาองค์กรให้ก้าวหน้าและเป็นที่ยอมรับในเชิงพาณิชย์และทางสังคม โดยทำการกำหนดนโยบายสิ่งแวดล้อม จัดทำวัตถุประสงค์ เป้าหมาย ขั้นตอนการดำเนินงาน และวิธีปฏิบัติงานต่าง ๆ ด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งควบคุมและแก้ไขปัญหาต่าง ๆ อันอาจจะส่งผลกระทบต่อตลอดจนพัฒนาความคิดและกระบวนการไปสู่ระบบปฏิบัติการอย่างเป็นรูปธรรม จนได้ผ่านการรับรองระบบจากบริษัท บูโร เวกริทส์ เซอทิฟิเคชั่น (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นหน่วยงานผู้ให้การรับรองจากภายนอกเป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 2 เมษายน 2557 และตลอดช่วง 2 ปีที่ผ่านมา บีทีเอสซียังคงรักษาระบบจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2004 อย่างต่อเนื่อง และยังได้พัฒนาระบบการจัดการพลังงานเพื่อส่งเสริมวัตถุประสงค์ในการดูแลสิ่งแวดล้อม โดยมีโครงการประหยัดพลังงานหลายโครงการ เช่น การเปลี่ยน Chiller การเปลี่ยนโคมไฟส่องสว่างที่ตู้จอดรถไฟฟ้าและสถานีรถไฟฟ้าจำนวน 23 สถานีให้เป็นแบบ LED ที่ได้เริ่มดำเนินการไปบางส่วนและจะดำเนินการต่อไปอย่างต่อเนื่องในปี 2559 ตลอดจนการรณรงค์ ปิดไฟ ปิดคอมพิวเตอร์ และปรับอุณหภูมิแอร์จาก 24 เป็น 25 องศาเซลเซียส

2.1.2.3 สภาพการแข่งขันภายในอุตสาหกรรมขนส่งมวลชน

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

■ ภาพรวมของการขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

โครงข่ายในปัจจุบัน (นอกจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักและส่วนต่อขยาย)

ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT

รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT เป็นระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนใต้ดินสายแรกของประเทศไทย และเริ่มเปิดให้ดำเนินการอย่างเป็นทางการในวันที่ 3 กรกฎาคม 2547 เส้นทางของระบบรถไฟฟ้าใต้ดินคิดเป็นระยะทาง 20 กิโลเมตร

โดยมีสถานีตลอดสายจำนวนทั้งสิ้น 18 สถานี เริ่มตั้งแต่สถานีรถไฟหัวลำโพงไปจนถึงบางซื่อ (สายสีน้ำเงิน) ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ให้บริการโดยขบวนรถไฟฟ้าขนาด 3 ตู้โดยสารจำนวน 19 ขบวน ซึ่งสามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารสูงสุดเท่ากับ 122.9 ล้านเที่ยว โดยในปี 2557 และปี 2558 ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ให้บริการผู้โดยสารคิดเป็นร้อยละ 75.2 และร้อยละ 77.3 ของจำนวนผู้โดยสารที่ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT สามารถรองรับได้ ตามลำดับระบบส่งต่อผู้โดยสารของระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ประกอบด้วยระบบขนส่งหลายรูปแบบ เช่น ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักและรถโดยสารประจำทาง ในปี 2557 และปี 2558 ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ได้ให้บริการผู้โดยสารจำนวนทั้งสิ้น 92.4 ล้านเที่ยว และ 95.0 ล้านเที่ยว ตามลำดับ ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT มีสถานีเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักจำนวนทั้งสิ้น 3 สถานี ได้แก่ สถานีศาลาแดง สถานีอโศก และสถานีหมอชิต

ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ดำเนินงานโดยบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บีอีเอ็ม”) (เดิมคือ บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งต่อมาได้ควบรวมกิจการกับ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 5 มกราคม 2559 และใช้ชื่อบริษัทใหม่ว่าบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)) ภายใต้สัญญาสัมปทานกับ รฟม. โดยเป็นผู้ดำเนินงานแต่เพียงผู้เดียวของโครงข่ายระบบรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ทั้งนี้ สัมปทานดังกล่าวประกอบด้วย สิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ในปัจจุบัน และสิทธิในการบริหารจัดการพื้นที่ในเชิงพาณิชย์และพื้นที่โฆษณาภายในระบบเป็นระยะเวลา 25 ปี ซึ่งสิ้นสุดในปี 2572 โดย รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบการลงทุนก่อนสร้างโครงสร้าง ในขณะที่บีอีเอ็มรับผิดชอบงานระบบไฟฟ้าและวิศวกรรม และลงทุนในการซื้อขบวนรถ ภายใต้สัญญาสัมปทาน บีอีเอ็มต้องจ่ายส่วนแบ่งรายได้ค่าโดยสารและรายได้จากการประกอบธุรกิจ ในอัตราตามที่ได้กำหนดไว้ รวมทั้งค่าธรรมเนียมรายปีให้แก่ รฟม.

นอกจากนี้ ในเดือนกันยายน 2556 บีอีเอ็มได้รับสัมปทานในการเป็นผู้ให้บริการในการเดินรถไฟฟ้าสายสีม่วงเป็นรถไฟฟ้ายกระดับ ระยะทางรวม 23.0 กิโลเมตร จำนวน 16 สถานี เป็นระยะเวลา 30 ปีสิ้นสุดปี 2586 ภายใต้สัญญา บีอีเอ็มจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการติดตั้งระบบงานไฟฟ้าและเครื่องกล รวมไปถึงการจัดหารถไฟฟ้า ซึ่ง รฟม. จะเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายในส่วนงานดังกล่าว งานก่อสร้างของรถไฟฟ้าสายสีม่วงเสร็จเรียบร้อยแล้ว และพร้อมจะเปิดให้บริการในเดือนสิงหาคม 2559

ระบบรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport Link)

รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (“แอร์พอร์ต ลิงก์”) เป็นระบบขนส่งระบบหนึ่งซึ่งเชื่อมต่อระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปจนถึงสถานีพญาไทซึ่งตั้งอยู่ในใจกลางกรุงเทพฯ โดยมีระยะทางรวมทั้งสิ้น 28.5 กิโลเมตร และเป็นรางยกระดับเหนือทางรถไฟสายภาคตะวันออกเดิม มีสถานีใต้ดินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เป็นเจ้าของและผู้ดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต ลิงก์ สายสีแดง โดยระบบรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต ลิงก์ สายสีแดง เริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 โดยให้บริการทั้งหมด 3 ประเภท ได้แก่ รถไฟฟ้าด่วนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-มักกะสัน (Makkasan Express Line) ซึ่งใช้เวลาในการเดินทางเพียง 15 นาทีโดยไม่มีการหยุดจอดระหว่างสถานีมักกะสันกับสถานีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รถไฟฟ้าด่วนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-พญาไท (Phaya Thai Express Line) ซึ่งใช้เวลาในการเดินทางเพียง 17 นาทีโดยไม่มีการหยุดจอดระหว่างสถานีพญาไทกับสถานีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และรถไฟฟ้าธรรมดา (City Line) ซึ่งใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 30 นาทีโดยหยุดจอดรับผู้โดยสารรายทางทั้งหมด 8 สถานีตั้งแต่สถานีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจนถึงสถานีพญาไท ระบบรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต ลิงก์ สายสีแดง เชื่อมต่อโดยตรงกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักโดยมี

ทางเดินเชื่อมต่อกับสถานีพญาไท ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 14 เมษายน 2557 เป็นต้นไป รถไฟฟ้าด่วนพญาไท (Express Line) จะให้บริการชั่วคราวจนกว่าจะมีการประกาศต่อไป

แผนการขยายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล

กระทรวงคมนาคม โดยสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และ กทม. ได้มีแผนดำเนินการขยายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ภายในปี 2562 สรุปรายละเอียดดังนี้

โครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะทาง	สถานะโครงการ
สายสีม่วง (บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ)	รฟม.	46.6 กม.	ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ ระยะทาง 23 กม. เริ่มทดสอบเดินรถเดือนพฤษภาคม 2559 และกำหนดเปิดเดินรถเดือนสิงหาคม 2559 ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ ระยะทาง 23.6 กม. อยู่ในแผนโครงการเพิ่มเติมระยะ 10 ปี (เปิดให้บริการภายในปี 2563)
สายสีน้ำเงิน (บางซื่อ-หัวลำโพง-ท่าพระ-พุทธมณฑลสาย 4)	รฟม.	55 กม.	ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง ระยะทาง 20 กม. ก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วและเปิดให้บริการเดินรถแล้ว ช่วงหัวลำโพง - บางแค ระยะทาง 14 กม. เดือนพฤษภาคม 2559 ความก้าวหน้างานก่อสร้าง 77.28% ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ระยะทาง 13 กม. เดือนพฤษภาคม 2559 ความก้าวหน้างานก่อสร้าง 77.28% ช่วงบางแค - พุทธมณฑลสาย 4 ระยะทาง 8 กม. อยู่ระหว่างการศึกษาออกแบบ
สายสีชมพู (แคราย-มีนบุรี)	รฟม.	34.5 กม.	เริ่มดำเนินการประมูลหาผู้รับเหมาก่อสร้างในปี 2559
สายสีเหลือง (ลาดพร้าว-สำโรง)	รฟม.	30.4 กม.	เริ่มดำเนินการประมูลหาผู้รับเหมาก่อสร้างในปี 2559
สายสีส้ม (ตลิ่งชัน-มีนบุรี)	รฟม.	37.5 กม.	ศูนย์วัฒนธรรม - มีนบุรี ระยะทาง 20 กม. เริ่มดำเนินการประมูลหาผู้รับเหมาก่อสร้างในปี 2559 ช่วงตลิ่งชัน - ศูนย์วัฒนธรรม ระยะทาง 17.5 กม. อยู่ระหว่างการศึกษาออกแบบ
สายสีเขียว (สายสุขุมวิท) (แบริ่ง-สมุทรปราการ และ หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต)	รฟม. (งานก่อสร้างและโยธา) กทม. (งานเดินรถ)	31.2 กม.	ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ระยะทาง 12.8 กม. เดือนมีนาคม 2559 รฟม. ได้มอบหมายโครงการให้ กทม. เป็นผู้บริหารจัดการเดินรถ โดยเดือนพฤษภาคม 2559 งานก่อสร้างมีความก้าวหน้ารวม 86.97% ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ระยะทาง 18.4 กม. เดือนมีนาคม 2559 รฟม. ได้มอบหมายโครงการให้ กทม. เป็นผู้บริหารจัดการเดินรถ โดยเดือนพฤษภาคม 2559 งานก่อสร้างมีความก้าวหน้ารวม 7.59% ดังนี้ - สัญญาที่ 1 หมอชิต - สะพานใหม่ บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเม้นต์ จำกัด (มหาชน) วงเงิน 15,000 ล้านบาท ความก้าวหน้าการก่อสร้าง 6.51% - สัญญาที่ 2 สะพานใหม่ - คูคต กิจการร่วมค้า UN-SH-CH วงเงิน 6,600 ล้านบาท ความก้าวหน้าการก่อสร้าง 4%

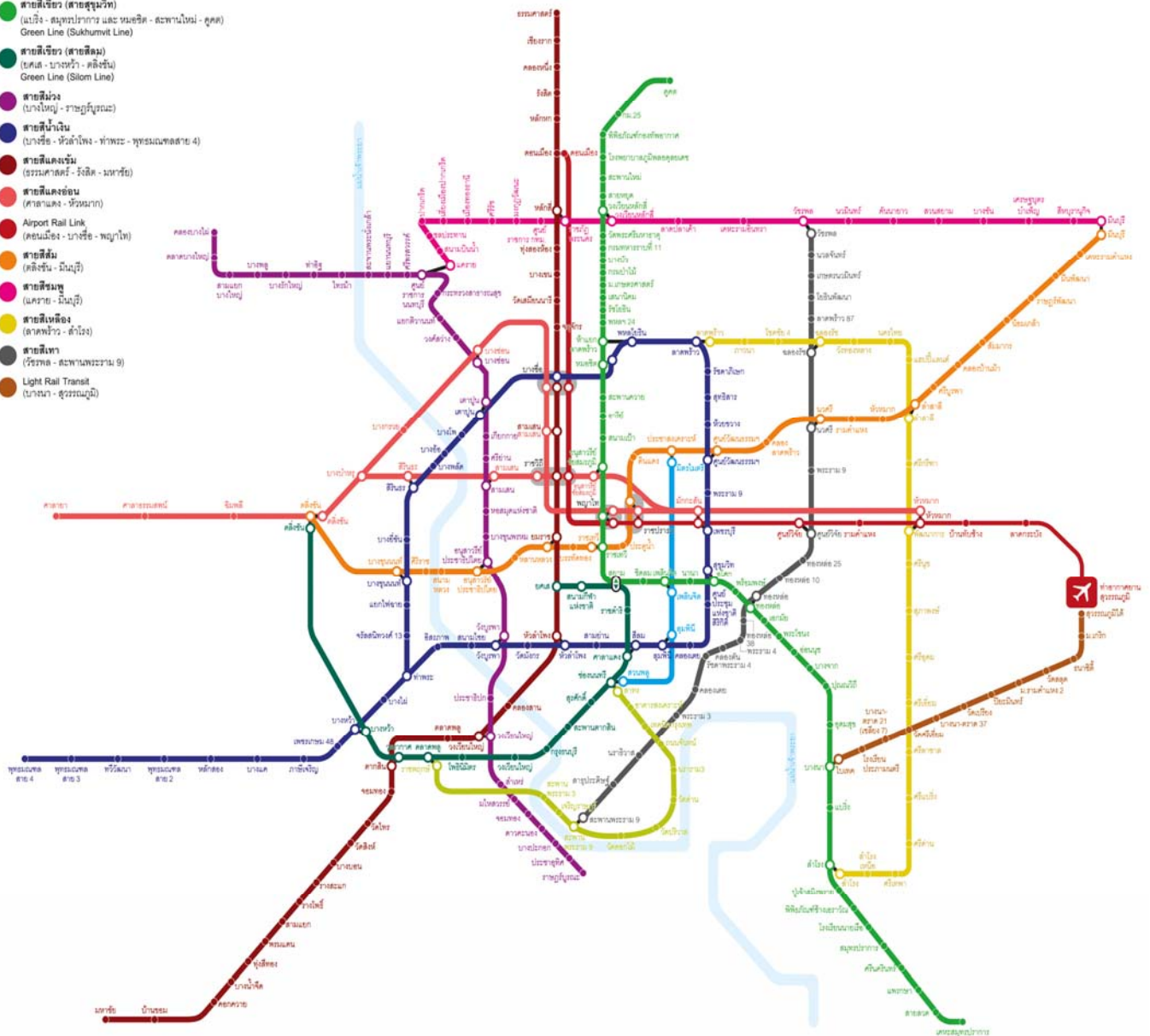
โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ระยะทาง	สถานะโครงการ
			<ul style="list-style-type: none"> - สัญญาที่ 3 งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถ กิจการร่วมค้า STEC-AS วงเงิน 4,000 ล้านบาท ความก้าวหน้าการก่อสร้าง 2.51% - สัญญาที่ 4 งานออกแบบก่อสร้างระบบราง กิจการร่วมค้า STEC-AS วงเงิน 2,800 ล้านบาท ความก้าวหน้าการก่อสร้าง 3.21%
สายสีเขียว (สายสีลม) (บางหว้า-ตลิ่งชัน)	กทม.	7.5 กม.	เดือนมีนาคม 2559 คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกอนุมัติ ให้บรรจุไว้ในแผนแม่บทรถไฟฟ้าระยะที่ 2 และที่ปรึกษาได้จัดทำ รายงานการศึกษาความเหมาะสมของโครงการยื่นต่อคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อพิจารณาเรื่องผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)
สายสีเทา (วัชรพล-ทองหล่อ-สะพาน พระราม 9)	กทม.	26 กม.	กทม. มีแผนจะเปิดให้บริการภายในปี 2562 - 2563 โดยเดือน มีนาคม 2559 คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกได้อนุมัติให้ บรรจุเฟสแรกจากวัชรพล-ทองหล่อ ไว้ในแผนแม่บทรถไฟฟ้าระยะ ที่ 2
สายสีทอง (กรุงธนบุรี-ประชาธิปไตย)	กทม.	2.7 กม.	กทม. มีแผนจะเปิดให้บริการภายในปี 2562 - 2563 โดยเดือน มีนาคม 2559 คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกได้อนุมัติให้ บรรจุไว้ในแผนแม่บทรถไฟฟ้าระยะที่ 2
Light Rail (บางนา-สุวรรณภูมิ)	กทม.	18.3 กม.	กทม. มีแผนจะเปิดให้บริการภายในปี 2562 - 2563 โดยเดือน มีนาคม 2559 คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกได้อนุมัติให้ บรรจุไว้ในแผนแม่บทรถไฟฟ้าระยะที่ 2
สายสีแดงเข้ม (ธรรมศาสตร์-มหาชัย)	รฟท.	80.5 กม.	ช่วงธรรมศาสตร์ - รังสิต - บางซื่อ ระยะทาง 36 กม. เดือนมีนาคม 2559 ความก้าวหน้าการก่อสร้าง 41.16% ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง ระยะทาง 6.5 กม. อยู่ในแผนโครงข่าย เพิ่มเติมระยะ 10 ปี (เปิดให้บริการภายในปี 2562) ช่วงหัวลำโพง - บางบอน - มหาชัย ระยะทาง 38 กม. อยู่ในแผน โครงข่ายเพิ่มเติมระยะ 20 ปี (เปิดให้บริการภายในปี 2572)
สายสีแดงอ่อน (ศิริราช-ศาลายา-ตลิ่งชัน- หัวหมาก)	รฟท.	54 กม.	ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ระยะทาง 15 กม. ก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว และเปิดให้บริการเดินรถแล้ว ช่วงศาลายา - ตลิ่งชัน ระยะทาง 14 กม. อยู่ในแผนโครงข่าย เพิ่มเติมระยะ 10 ปี (เปิดให้บริการภายในปี 2562) ช่วง-ตลิ่งชัน - ศิริราช ระยะทาง 6 กม. อยู่ในแผนโครงข่าย เพิ่มเติมระยะ 20 ปี (เปิดให้บริการภายในปี 2572) ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มักระกัน ระยะทาง 9 กม. อยู่ในแผน โครงข่ายเพิ่มเติมระยะ 10 ปี (เปิดให้บริการภายในปี 2562) ช่วงมักระกัน - หัวหมาก ระยะทาง 10 กม. อยู่ในแผนโครงข่าย เพิ่มเติมระยะ 10 ปี (เปิดให้บริการภายในปี 2562)
Airport Rail Link (ดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท- สุวรรณภูมิ)	รฟท.	50.3 กม.	ช่วงพญาไท - สุวรรณภูมิ ระยะทาง 28.5 กม. ก่อสร้างเสร็จ เรียบร้อยแล้วและเปิดให้บริการเดินรถแล้ว ช่วงดอนเมือง - บางซื่อ - พญาไท ระยะทาง 21.8 กม. เริ่ม ดำเนินการประมูลหาผู้รับเหมาก่อสร้างในปี 2559

แหล่งที่มา : www.mrt.co.th, www.railway.co.th, www.otp.go.th, www.mot.go.th, www.bangkok.go.th และจากการรวบรวมข้อมูลของ
บีทีเอส

โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล

LEGEND

- สายสีเขียว (สายสุขุมวิท)
(แมจิ้ง - สมุทรปราการ และ หัวซิด - สะพานใหม่ - ดุสิต)
Green Line (Sukhumvit Line)
- สายสีเขียว (สายสีลม)
(ยศเส - บางนา - คลังข้าว)
Green Line (Silom Line)
- สายสีม่วง
(บางใหญ่ - รามัญ/สุพรรณ)
Purple Line
- สายสีน้ำเงิน
(บางซื่อ - หัวลำโพง - ท่าพระ - พุทธมณฑลสาย 4)
Blue Line
- สายสีแดงเข้ม
(ธรรมศาสตร์ - รังสิต - นนทบุรี)
Dark Red Line
- สายสีแดงอ่อน
(ศาลาแดง - หัวหมาก)
Light Red Line
- Airport Rail Link
(ดอนเมือง - บางซื่อ - หนองจอก)
Orange Line
- สายสีส้ม
(คลองเตย - มีนบุรี)
Orange Line
- สายสีชมพู
(แคราย - มีนบุรี)
Pink Line
- สายสีเหลือง
(ลาดพร้าว - สำโรง)
Yellow Line
- สายสีเทา
(วีรพล - สะพานพระราม 9)
Grey Line
- Light Rail Transit
(บางนา - สุพรรณบุรี)
Brown Line



■ โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางของกรุงเทพฯ ในปัจจุบัน อยู่ในสถานะที่ค่อนข้างไม่สมบูรณ์

ระบบขนส่งมวลชนทางรางได้รับการยอมรับว่าเป็นระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพสำหรับระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง มีความน่าเชื่อถือ และความปลอดภัย อีกทั้งเป็นระบบขนส่งที่ใช้กันโดยทั่วไปในประเทศที่พัฒนาแล้ว อย่างไรก็ตาม เนื่องจากระบบขนส่งทางรางในประเทศไทยที่พัฒนาแล้ว ได้รับการพัฒนาอย่างสมบูรณ์ก่อนระบบขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพฯ ระบบขนส่งมวลชนทางรางในประเทศไทยที่พัฒนาแล้วจึงอยู่ในสภาพที่สมบูรณ์และครอบคลุมพื้นที่มากกว่า (พิจารณาโดยเปรียบเทียบระยะทางของระบบขนส่งมวลชนทางรางต่อประชากร 1 ล้านคน) โดยถึงแม้ว่าจะมีการลงทุนพัฒนาโครงการการให้บริการรถไฟฟ้าทั้งบนดินและใต้ดินมากกว่า 10 ปีแล้ว กรุงเทพฯ ก็ยังคงมีระยะทางของระบบ

ขนส่งมวลชนทางรางที่ต่ำมากเมื่อเทียบกับระบบขนส่งมวลชนทางรางของโตเกียว สิงคโปร์ และฮ่องกง ซึ่งแสดงให้เห็นว่าอัตราการเข้าถึงบริการระบบขนส่งมวลชนทางรางของประชากรในกรุงเทพฯ ยังคงต่ำมาก ดังนั้น โอกาสในการขยายระบบขนส่งมวลชนทางรางให้เทียบเท่าหรือสอดคล้องกับมาตรฐานของประเทศดังกล่าวยังคงมีสูง

▪ ระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ ในกรุงเทพฯ

หากพิจารณารูปแบบการเดินทางของประชาชนในกรุงเทพฯ อาจแบ่งออกได้เป็น 2 รูปแบบหลัก ๆ ได้แก่ การเดินทางโดยยานพาหนะส่วนบุคคลและการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ ทั้งนี้ ระบบขนส่งสาธารณะหลักที่จัดอยู่ในบริการขนส่งมวลชน ซึ่งรองรับการเดินทางของประชาชนในกรุงเทพฯ ในปัจจุบันยังคงเป็นรถโดยสารประจำทาง

ในอดีตที่ผ่านมากระทั่งถึงปัจจุบัน การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑลค่อนข้างจะมีข้อจำกัด เนื่องจากต้องใช้เส้นทางถนนในการสัญจรร่วมกับรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งต้องเผชิญกับสภาพการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน

หากพิจารณาการเพิ่มระยะทางของถนนในเขตกรุงเทพฯ พบว่าตั้งแต่ปี 2548 จำนวนระยะทางของถนนในกรุงเทพฯ มิได้มีการเพิ่มเติมอย่างมีนัยสำคัญ ในทางกลับกันจำนวนรถที่จดทะเบียนในกรุงเทพฯ กลับเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากความแตกต่างระหว่างอุปสงค์ของผู้ใช้ระบบคมนาคมที่พึ่งพาถนนและอุปทานของถนนในกรุงเทพฯ ทำให้ปัญหาการจราจรทวีคูณขึ้น ซึ่งปัจจัยดังกล่าวเป็นปัจจัยที่สำคัญในการช่วยให้จำนวนผู้โดยสารของรถไฟฟ้าบีทีเอสสามารถเพิ่มขึ้นได้ในอนาคต ตามการเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้เดินทางที่หันมาใช้ทางเลือกที่รวดเร็วและสะดวกขึ้น

จำนวนและอัตราการเติบโตของรถที่จดทะเบียนในกรุงเทพฯ ในปี									
หน่วย : คัน	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558
รถที่จดทะเบียน	5,715,078	5,911,696	6,103,719	6,444,631	6,849,213	7,523,381	8,216,859	8,651,172	9,018,594
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	2.8	3.4	3.2	5.6	6.3	9.8	9.2	5.3	4.2

ที่มา: ฝ่ายสถิติ กลุ่มวิชาการและวางแผน สำนักจัดระบบการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก

การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางยังต้องเผชิญกับสภาพการจราจรที่ติดขัดมากขึ้นโดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ระบบขนส่งประเภทรถประจำทาง ขสมก. ในเขตกรุงเทพฯ จึงมีอัตราความเร็วเฉลี่ยอยู่ในเกณฑ์ต่ำ จำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางรวมลดลงจาก 1.03 ล้านคนต่อวัน ในปี 2554 เป็น 0.89 ล้านคนต่อวันในปี 2558 หรือลดลงร้อยละ 0.14

จำนวนและอัตราการเติบโตของผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันในเขตกรุงเทพฯ					
หน่วย : คนต่อวัน	2554	2555	2556	2557	2558
รถโดยสาร ขสมก. ธรรมดา	482,655	411,892	397,507	381,141	389,936
รถโดยสาร ขสมก. ปรับอากาศ	544,484	558,420	538,218	482,864	499,783
รวมรถโดยสารประจำทาง	1,027,139	970,312	935,726	864,005	889,719
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	-0.02	-0.06	-0.04	-0.08	0.03

ที่มา: องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ในขณะที่จำนวนผู้โดยสารของรถโดยสารประจำทางลดลงนั้น จำนวนผู้ใช้บริการที่เลือกใช้บริการคมนาคมในระบบเดินทางที่ใหม่กว่า และมีความสะดวกสบายมากขึ้น เช่น ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน และระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส กลับมีผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

จำนวนและอัตราการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน								
หน่วย : คนต่อวัน	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558
รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT	169,813	174,657	181,870	189,310	220,225	236,811	253,255	260,325
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	3.2	2.9	4.1	4.1	6.3	7.5	6.9	2.8
รถไฟฟ้าบีทีเอส ⁽¹⁾⁽²⁾	372,438	395,873	406,797	500,085	554,654	608,692	627,472	666,504
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	2.4	6.3	2.8	22.9	10.9	9.7	3.1	6.2

ที่มา: ข้อมูลจากบีอีเอ็มและบีทีเอสซี

- (1) นับรวมทั้งผู้โดยสารที่ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักและส่วนต่อขยาย
- (2) นับจำนวนผู้โดยสารตามรอบปีบัญชีของบีทีเอสซี (ตั้งแต่ 1 เมษายน ถึง 31 มีนาคม) เช่น ปี 2558 หมายถึง ปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2559

การเพิ่มขึ้นของรายได้ทำให้ผู้โดยสารสามารถใช้บริการการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น

แม้ว่าโครงข่ายการขนส่งทางรางเป็นรูปแบบการขนส่งที่รวดเร็วและน่าเชื่อถือ ค่าโดยสารของการขนส่งทางรางค่อนข้างสูงกว่าค่าโดยสารของการขนส่งในรูปแบบอื่น ตัวอย่างเช่น รถโดยสารประจำทางธรรมดาแบบไม่มีเครื่องปรับอากาศของ ขสมก. มีอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำอยู่ที่ 6.50 บาท สำหรับเส้นทางส่วนใหญ่ภายในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล และรถโดยสารประจำทางแบบมีเครื่องปรับอากาศของ ขสมก. มีอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำอยู่ที่ 10 บาท โดยค่าโดยสารจะเพิ่มขึ้นตามระยะทางการเดินทาง ในขณะที่โครงข่ายการขนส่งทางรางมีอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำที่ 15 บาท โดยค่าโดยสารจะเพิ่มขึ้นตามระยะทางการเดินทาง

ในช่วงระหว่างปี 2547 ถึง ปี 2558 ระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะรถโดยสารประจำทางธรรมดาหรือปรับอากาศ มีการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าโดยสารไม่มากนัก ถึงแม้ว่าราคาน้ำมันได้ปรับตัวสูงขึ้นแต่รัฐบาลได้ออกมาตรการเพื่อตรึงราคาค่าโดยสารโดยการแบกรับต้นทุนค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้นผ่านเงินสนับสนุน ดังนั้น อัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนส่วนใหญ่จึงไม่มีการปรับอัตราขึ้นมากนัก ค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ ณ ปัจจุบัน (วันที่ 31 มีนาคม 2559) สามารถสรุปได้ดังตารางข้างล่าง

อัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ		
ประเภท	อัตราค่าโดยสาร (บาท)	หมายเหตุ
รถมินิบัส	9.00	ราคาเดิยวตลอดสาย
รถสองแถว	7.00	ราคาเดิยวตลอดสาย
รถธรรมดา ครีม-แดง	6.50	ราคาเดิยวตลอดสาย
รถธรรมดา บริการทั้งคัน	8.00	ราคาเดิยวตลอดสาย
รถธรรมดา ขาว – น้ำเงิน	7.50	ราคาเดิยวตลอดสาย
รถทางด่วน ครีม – แดง	8.50	ราคาเดิยวตลอดสาย
รถทางด่วน ขาว – น้ำเงิน	9.50	ราคาเดิยวตลอดสาย
รถโดยสารปรับอากาศ ครีม – น้ำเงิน	10.00 – 18.00	ราคาตามระยะทาง
รถปรับอากาศ (ยูโร II)	11.00 – 23.00	ราคาตามระยะทาง

อัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ		
ประเภท	อัตราค่าโดยสาร (บาท)	หมายเหตุ
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
รถไฟฟ้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ SA City Line	15.00 – 45.00	เริ่มที่ 15 บาท และเพิ่มขึ้นตามจำนวนสถานี

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

อย่างไรก็ดี ในช่วงสองถึงสามทศวรรษที่ผ่านมา ประเทศไทยมีความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก เนื่องจากประเทศไทยได้เปลี่ยนผ่านจากระบบเศรษฐกิจที่อาศัยภาคเกษตรกรรมเป็นหลักมาเป็นระบบเศรษฐกิจที่อาศัยการให้บริการและการส่งออกเป็นหลัก จากข้อมูลของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ <http://www.nesdb.go.th/> จะพบว่าอัตราการขยายตัวของผลผลิตมวลรวมที่แท้จริงของประเทศไทย (% Real GDP Growth) มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2558 เฉลี่ยทั้งปีอยู่ที่ร้อยละ 2.8

การเพิ่มขึ้นของรายได้ทำให้ผู้โดยสารในกรุงเทพฯ มีกำลังใช้จ่ายสำหรับการใช้บริการการขนส่งมวลชนทางรางเพิ่มขึ้น เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร และการขยายตัวทางเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ ประกอบกับผู้ที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพฯ มีกำลังใช้จ่ายมากขึ้น จึงมีการคาดการณ์ว่าจะมีผู้โดยสารที่เดินทางด้วยการขนส่งสาธารณะทางถนนเปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางรางที่ค่อนข้างรวดเร็วและสะดวกสบายเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมีแผนส่วนต่อขยายของการขนส่งทางรางซึ่งครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ของกรุงเทพฯ และเขตปริมณฑล

■ การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร

กรุงเทพฯ มีพื้นที่รวมทั้งหมด 1,562.2 ตารางกิโลเมตร และมีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น การเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากรในกรุงเทพฯ เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การใช้ระบบขนส่งมวลชนทางรางเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อพิจารณาถึงการจราจรที่หนาแน่นตามที่ได้กล่าวมาข้างต้น ตามสถิติของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จำนวนประชากรในกรุงเทพฯ ยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา

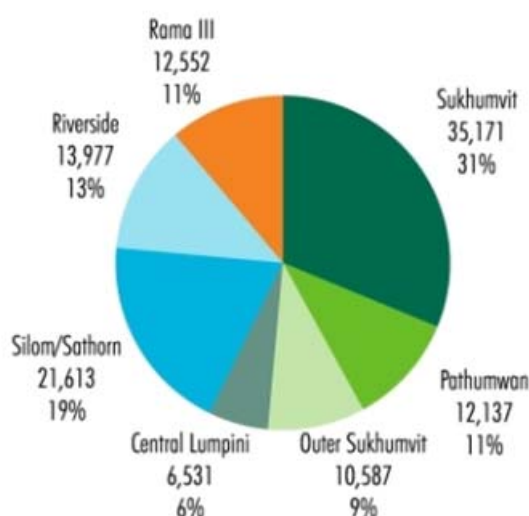
ปัจจุบันการเดินทางในกรุงเทพฯ ถือได้ว่าเป็นปัญหาหลักที่เกิดขึ้น เนื่องจากความหนาแน่นของประชากรและระบบขนส่งมวลชนที่ไม่ครอบคลุมเพียงพอ ณ สิ้นปี 2558 จำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพฯ เฉพาะตามสำมะโนประชากร มีจำนวน 5.7 ล้านคน

จำนวนและอัตราการเติบโตของประชากรในกรุงเทพฯ ตามสำมะโนประชากร ณ วันที่ 31 ธันวาคม								
หน่วย : คน	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558
ประชากรกรุงเทพฯ	5,710,883	5,702,595	5,701,394	5,674,843	5,673,560	5,686,252	5,692,284	5,696,409
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0

ที่มา: กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

พื้นที่ในเส้นทางของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสซึ่งส่วนใหญ่อยู่ภายในย่านศูนย์กลางธุรกิจ (Central Business District) ที่รวมถึงพื้นที่ถนนสีลม สาทร สุรวงศ์ พระราม 4 เพลินจิต วิทยุ สุขุมวิทตอนต้น และอโศก) มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยจะเห็นได้จากอัตราการเติบโตของอุปทานของคอนโดมิเนียมในใจกลางกรุงเทพฯ (พื้นที่ใจกลางกรุงเทพฯ รวมถึงพื้นที่ภายในย่านศูนย์กลางธุรกิจ ถนนสุขุมวิทตอนปลายและถนนพระราม 3) โดยอัตราการเติบโตในปี 2558 ยังคงอยู่ในระดับสูง จึงน่าจะเป็นประโยชน์ต่อระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสที่ให้บริการครอบคลุมพื้นที่ภายในย่านศูนย์กลางธุรกิจ

อุปทานของคอนโดมิเนียมในใจกลางกรุงเทพฯ



ที่มา: CBRE Research (ไตรมาสที่ 4 ปี 2558)

■ การแข่งขัน

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

รถโดยสารประจำทางเป็นผู้ให้บริการด้านการขนส่งมวลชนที่ใหญ่ที่สุดเมื่อวัดจากจำนวนเที่ยวโดยสาร โดยในช่วงระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา ตั้งแต่ปี 2554 – 2558 ไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญต่อค่าโดยสารสำหรับการขนส่งมวลชนในรูปแบบต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถโดยสารประจำทางธรรมดาหรือรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ ทั้งนี้ แม้ว่าราคาน้ำมันจะสูงขึ้นมาโดยตลอด แต่รัฐบาลมีนโยบายตรึงราคาค่าโดยสารไว้โดยการเพิ่มเงินอุดหนุน ดังนั้น บริษัทรถโดยสารประจำทางส่วนใหญ่จึงไม่ได้ปรับขึ้นราคาค่าโดยสารแต่อย่างใด นอกจากนี้ ในปัจจุบัน บริษัทรถโดยสารประจำทางบางบริษัทให้บริการแก่ประชาชนโดยไม่คิดค่าบริการ บีทีเอสซีคาดว่าในอนาคต รถโดยสารประจำทางยังคงเป็นผู้ให้บริการการขนส่งมวลชนหลักอยู่ อย่างไรก็ดี การให้บริการของรถโดยสารประจำทางได้รับผลกระทบจากสภาพจราจรที่ติดขัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน 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 สำนักงานและ 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 โครงการที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานขนาดใหญ่ที่อาจมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจำเป็นต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติก่อนดำเนินการก่อสร้าง เนื่องจากพระราชบัญญัตินี้มีผลบังคับใช้วันที่ 9 เมษายน 2535 ซึ่งเป็นวันเดียวกับวันลงนามในสัญญาสัมปทานและภายหลังสัมปทานได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี บีทีเอสซีจึงไม่จำเป็นต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติสำหรับโครงการ อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัตินี้จะมีผลบังคับใช้กับโครงการส่วนต่อขยาย 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 ให้คณะกรรมการคัดเลือกดำเนินการนำเสนอผลการคัดเลือกเอกชน ประเด็นที่เจรจาต่อรองเรื่องผลประโยชน์ของรัฐ และร่างสัญญาร่วมลงทุนต่อสคร. เพื่อให้ความเห็นและส่งให้รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัด ตลอดจนให้ส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุน ให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา โดยให้สำนักงานอัยการสูงสุดดำเนินการให้แล้วเสร็จและเสนอร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ตรวจพิจารณาแล้วต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัด จากนั้น ให้รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดพิจารณาเสนอความเห็นประกอบเรื่องทั้งหมดแล้วนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรี 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 การจัดหาระบบ

▪ ระบบบัตรโดยสารและประเภทของบัตรโดยสาร

ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติของรถไฟฟ้าบีทีเอสอยู่ภายใต้การควบคุมของระบบคอมพิวเตอร์ศูนย์กลางประกอบด้วยอุปกรณ์ประตูอัตโนมัติ ซึ่งสามารถรองรับบัตรโดยสารได้ทั้งบัตรแถบแม่เหล็ก และบัตรสมาร์ทการ์ดแบบไร้สัมผัส (Contactless Smartcard) เมื่อผู้โดยสารเข้าสู่ระบบ ผู้โดยสารต้องแสดงบัตรโดยสารที่เครื่องอ่านบัตร ระบบจะบันทึกสถานะและเวลาที่ผู้โดยสารเข้าสู่ระบบ โดยบันทึกเป็นรายการเพื่อส่งเข้าระบบบัญชีและระบบข้อมูลสารสนเทศด้านการดำเนินงานทันที ข้อมูลการใช้บัตรโดยสารแบบเติมเงินจะถูกเก็บไว้ในคอมพิวเตอร์ศูนย์กลางของระบบ เพื่อให้

สามารถรองรับเหตุการณ์ผิดปกติได้ทันทั่วทั้งที่ เช่น การปลอมแปลงบัตรหรือการนำบัตรโดยสารแบบเติมเงินไปใช้ในทางที่ผิด

ณ ปัจจุบัน บีทีเอสซีมีประเภทของบัตรโดยสารดังต่อไปนี้

ประเภทบัตร	ปี 2558/59 สัดส่วนรายได้ (ร้อยละ)
บัตรประเภทเที่ยวเดียว (Single Journey Ticket) ค่าโดยสารแตกต่างกันตามจำนวนสถานี โดยค่าโดยสารอยู่ระหว่าง 15-42 บาท	40.02
บัตรประเภทเติมเงิน	24.86
บัตรประเภท 30 วัน (30 Day Smart Pass) สำหรับบุคคลทั่วไป บัตรมีการกำหนดจำนวนเที่ยวที่สามารถใช้ได้โดยไม่จำกัดระยะทาง อายุการใช้งาน 30 วัน	27.24
บัตรประเภท 30 วัน (30 Day Smart Pass) สำหรับนักเรียน นักศึกษา บัตรมีการกำหนดจำนวนเที่ยวที่สามารถใช้ได้โดยไม่จำกัดระยะทาง อายุการใช้งาน 30 วัน	5.06
บัตรประเภท 1 วัน (One Day Pass) เป็นบัตรโดยสารไม่จำกัดเที่ยวการเดินทางใน 1 วัน	1.63
บัตรแบบพิเศษสำหรับผู้สูงอายุ (Senior Smart Pass) สำหรับผู้โดยสารสัญชาติไทยอายุตั้งแต่ 60 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป	1.19

ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2555 บีทีเอสซีซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบีทีเอสได้เริ่มเปิดให้บริการบัตรแบบพิเศษในเชิงพาณิชย์ โดยบัตรดังกล่าวเป็นบัตรสมาร์ทการ์ด ซึ่งผู้ถือบัตรสามารถใช้บัตรดังกล่าวเพื่อชำระค่าโดยสารสำหรับระบบขนส่งมวลชนรูปแบบต่าง ๆ ซึ่งขณะนี้สามารถใช้ได้กับรถไฟฟ้าบีทีเอสและรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT และในอนาคตจะสามารถใช้กับเครือข่ายระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ และบัตรนี้สามารถใช้ชำระค่าบริการหรือค่าสินค้าในร้านค้าที่ร่วมรับบัตร ผู้ถือบัตรสามารถใช้จ่ายเงินในบัตรเดินทางหรือซื้อบัตรโดยสารประเภท 30 วันได้ ทั้งนี้ บีทีเอสซีมีแผนที่จะส่งเสริมให้ลูกค้าที่ใช้บัตรสมาร์ทการ์ดหรือบัตรแถบแม่เหล็กเดิมเปลี่ยนมาใช้บัตรแบบพิเศษ และจูงใจผู้ถือบัตรใหม่ให้สมัครใช้บัตรแบบพิเศษ โดยการจัดทำรายการสะสมคะแนน “แบบพิเศษ รีวอร์ดส (Rabbit Rewards)” ผู้ถือบัตรแบบพิเศษจะได้รับคะแนนสะสมแบบพิเศษ รีวอร์ดส เมื่อใช้บัตรแบบพิเศษชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส หรือรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT หรือเมื่อใช้บัตรแบบพิเศษในการซื้อสินค้าหรือบริการจากร้านค้าที่ร่วมรับบัตร ทั้งนี้ ผู้ถือบัตรมีสิทธินำคะแนนสะสมมาแลกเป็นเงินเพื่อเติมบัตรแบบพิเศษ แทนเงินสดหรือแลกเป็นบัตรกำนัลเพื่อใช้กับร้านค้าที่ร่วมรับบัตร โดยบีทีเอสซีใช้อุปกรณ์ที่มีอยู่เดิมและซอฟต์แวร์ที่ได้รับการปรับปรุงในการอ่านข้อมูลในบัตรโดยสารของระบบขนส่งมวลชนทั้งสองระบบนี้

▪ โครงสร้างรางรถไฟ (Trackwork) และสะพานทางวิ่ง (Viaduct)

รถไฟฟ้าบีทีเอสวิ่งอยู่บนรางคู่ระดับสูงประมาณ 12 เมตรเหนือพื้นถนน ยกเว้นสถานีสะพานตากสินซึ่งเป็นสถานีเดียวที่มีรางรถไฟฟ้าวางเดี่ยว รางรถไฟฟ้าวางอยู่บนหมอนรับรางที่เป็นคอนกรีตซึ่งหล่ออยู่บนสะพานทางวิ่ง (Viaduct) ซึ่งรองรับด้วยเสาโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก โดยเสาแต่ละต้นนั้น ตั้งอยู่บนเสาเข็มลึกประมาณ 55 เมตร มีรางที่สามารถวางขนานกับทางวิ่งรถไฟฟ้าวางเดี่ยวให้ขบวนรถ ตัวรางจ่ายกระแสไฟฟ้านั้นทำจากเหล็กปลอดสนิมและอลูมิเนียม ปิดครอบด้วยโลหะอีกชั้นหนึ่งเพื่อความปลอดภัย แม้ว่าจะทำให้เกิดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นก็ตาม นอกจากนี้ ยังมีการนำระบบรางที่สามมาใช้เพื่อประโยชน์ด้านความสวยงามอีกด้วย หมอนรับรางทำจากคอนกรีตหล่อและตั้งขึ้นด้วยเสาเข็มและวางเข้าล็อกกัน ระยะห่างระหว่างกันประมาณ 35 เมตร หรือมากกว่าสำหรับเสาที่อยู่บริเวณทางแยก ทั้งนี้ เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารและการดำเนินการ

■ ขบวนรถไฟฟ้า (Rolling Stock)

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

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

เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น และรองรับผู้โดยสารในส่วนต่อขยาย 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

- เพิ่มขบวนรถไฟฟ้าจากผู้ผลิตซีอาร์อาร์ซีจำนวน 12 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้ ในเดือนกุมภาพันธ์ 2554
- เพิ่มตู้โดยสารจากผู้ผลิตซีเมนส์จำนวน 35 ตู้ ทำให้รถไฟฟ้า 35 ขบวนเดิมเปลี่ยนเป็นแบบขบวนละ 4 ตู้ ในเดือนพฤษภาคม 2556
- เพิ่มขบวนรถไฟฟ้าจากผู้ผลิตซีอาร์อาร์ซีจำนวน 5 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้โดยสาร 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

สถานีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักส่วนใหญ่ได้รับการออกแบบให้อยู่เหนือพื้นดิน เพื่อหลีกเลี่ยงสิ่งก่อสร้างบนพื้นถนน และไม่ทำให้จราจรติดขัด โดยรางรถไฟฟ้ายกระดับ และสถานีเกือบทั้งหมดได้รับการออกแบบให้มีโครงสร้างแบบเสาเดี่ยว

โครงสร้างของสถานีแบ่งออกเป็น 3 ชั้น ด้วยกันคือ

ชั้นพื้นถนน เป็นชั้นล่างสุดของสถานีอยู่ระดับเดียวกับพื้นถนน ซึ่งเป็นทางเข้าสู่บริเวณสำหรับผู้โดยสาร โดยมีทั้งบันได บันไดเลื่อน และลิฟต์ นำผู้โดยสารขึ้นไปยังชั้นจำหน่ายบัตรโดยสาร นอกจากนี้ ยังเป็นที่เก็บอุปกรณ์ต่าง ๆ ได้แก่ เครื่องกำเนิดไฟฟ้า ถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิง ปัมป์การส่งจ่ายน้ำ และถังเก็บน้ำ เป็นต้น

ชั้นจำหน่ายบัตรโดยสาร อยู่สูงกว่าระดับพื้นถนน และเป็นส่วนที่นำผู้โดยสารไปยังชั้นชานชาลา โดยชั้นจำหน่ายบัตรโดยสารนี้จะแบ่งออกเป็นส่วนสาธารณะสำหรับผู้โดยสารที่ยังไม่เข้าสู่ระบบผ่านประตูกัน และพื้นที่ชั้นในสำหรับผู้โดยสารทั้งหมดที่ได้เข้าสู่ระบบแล้ว โดยพื้นที่ส่วนสาธารณะจะมีที่จำหน่ายบัตรประเภทเติมเงิน เครื่องจำหน่ายบัตรโดยสารอัตโนมัติ และประตูกัน อีกทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ได้แก่ ร้านขายหนังสือ ร้านค้าเล็ก ๆ ตู้เอทีเอ็ม ร้านขายอาหาร ชนิตนากลับบ้าน ซึ่งบริเวณนี้เป็นพื้นที่สำหรับผู้โดยสารที่ยังไม่ได้ชำระค่าโดยสาร เมื่อผู้โดยสารชำระค่าโดยสารแล้ว จึงจะสามารถเข้าสู่พื้นที่ชั้นในเพื่อไปยังบันไดและ/หรือบันไดเลื่อนที่นำไปสู่ชานชาลาชั้นบน รวมถึงพื้นที่หวงห้ามที่เข้าได้เฉพาะพนักงานของบีทีเอสเท่านั้น

ชั้นชานชาลา เป็นชั้นที่สูงที่สุด ทุกสถานีจะมีหลังคาและมีชานชาลาอยู่ด้านข้าง และมีรางรถไฟฟ้าอยู่ตรงกลาง ยกเว้นสถานีสยาม ซึ่งจะมีชานชาลา 2 ชั้น โดยแต่ละชั้น ชานชาลาจะอยู่ตรงกลางระหว่างรางไฟฟ้าสองราง เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนเส้นทางโดยสารระหว่างสายสีลมและสายสุขุมวิทได้

เพื่อความสะดวกของผู้โดยสารที่เป็นผู้พิการ กทม. ได้จัดสร้างลิฟต์ในส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 และ ตอนที่ 2 และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ครบทุกสถานี สำหรับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักนั้น กทม. ได้จัดสร้างลิฟต์ในสถานี 5 แห่ง ได้แก่ สถานีหมอชิต สถานีสยาม สถานีเอโคโน สถานีอ่อนนุช และสถานีช่องนนทรี โดยมีเจ้าหน้าที่ของบีทีเอสคอยให้ความช่วยเหลือ โดยบีทีเอสมีหน้าที่ในการดูแลรักษาลิฟต์ดังกล่าว ทั้งนี้ กทม. อยู่ระหว่างการติดตั้งลิฟต์เพิ่มเติมให้ครบทุกสถานีภายในปี 2559 โดยกทม. จะเป็นผู้รับผิดชอบต้นทุนในการก่อสร้างและติดตั้งลิฟต์ดังกล่าว และบีทีเอสจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา ซึ่งค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาดังกล่าว เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักนั้น ถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่าย O&M ตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

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

บีทีเอสซีเล็งเห็นความสำคัญในการรณรงค์ให้นักท่องเที่ยวมาใช้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักสำหรับการเดินทางในกรุงเทพฯ ดังนั้น บีทีเอสซีจึงได้ให้บริการศูนย์ข้อมูลสำหรับนักท่องเที่ยวที่สถานีสยาม สถานีพญาไท และสถานีสะพานตากสิน โดยนักท่องเที่ยวสามารถขอบริการข้อมูลเกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยว และการเดินทางในกรุงเทพฯ บริการของศูนย์ข้อมูลสำหรับนักท่องเที่ยวนั้นรวมถึงบริการจำหน่ายตั๋วลงเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา บริการโทรศัพท์ทางไกล บริการอินเทอร์เน็ต และการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก โดยศูนย์ข้อมูลสำหรับนักท่องเที่ยวจะเปิดทำการทุกวันตั้งแต่ 8.00 น. ถึง 20.00 น.

สถานีต่าง ๆ ของบีทีเอสซีมีการเชื่อมต่อทางเดินเข้าสู่อาคารต่าง ๆ ในเส้นทางเดินรถไฟฟ้า ไม่ว่าจะเป็นโรงแรม ศูนย์การค้า สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT และศูนย์ธุรกิจ โดยบีทีเอสซีได้รับค่าตอบแทนจากการอนุญาตให้เชื่อมต่อทางเชื่อมกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักจากเจ้าของอาคารที่ทำการเชื่อมต่อ โดยเจ้าของอาคารจะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างและดูแลรักษาทางเชื่อม ทั้งนี้ สัญญาสัมปทานไม่ครอบคลุมทางเชื่อมเหล่านี้ และ กทม. มีนโยบายไม่ให้มีการจัดหาประโยชน์เชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงการให้เช่าพื้นที่โฆษณาและทำการค้าบนทางเชื่อมดังกล่าว

นอกจากนี้ รถไฟฟ้าบีทีเอสยังมีการเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ที่บริเวณ 3 สถานี ได้แก่ สถานีหมอชิต โอศุก และศาลาแดง เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ที่สถานีพญาไท และเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายด่วนพิเศษ BRT ที่สถานีช่องนนทรี

ตัวอย่างทางเชื่อมที่สำคัญ เช่น

สถานี	ศูนย์การค้า	โรงแรม	อาคาร และอื่น ๆ
หมอชิต	-	-	สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT
อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	ห้างแฟชั่นมอลล์, เซ็นจูรี มิวี พลาซ่า, วิกตอรี มอลล์	-	อาคารอู่ทุมพร
พญาไท	-	-	แอร์พอร์ตลิงก์, อาคารซี.พี. ทาวเวอร์ 3
ราชเทวี	-	โรงแรมเอเชีย	-
สยาม	สยามเซ็นเตอร์, สยามพารากอน, ดิจิตอลเกตเวย์, สยาม สแควร์วัน	-	-
ชิดลม	เซ็นทรัลเวิลด์ พลาซ่า, เซ็นทรัลเวิลด์ พลาซ่า (เดอะग्रูฟ), เซ็นทรัล ชิดลม, เกษรพลาซ่า, อัมรินทร์พลาซ่า	โรงแรมแกรนด์ไฮแอท เอราวัณ	อาคารพาณิชย์เซ็นเตอร์, อาคารเมอคิวรี ทาวเวอร์, อาคารดิออฟฟิศ แอท เซ็นทรัลเวิลด์
เพลินจิต	เซ็นทรัล เอ็มบาสซี	-	อาคารปาร์ค เวเนเซอร์ อีโค เฟล็กซ์, อาคารเวฟเพลส

สถานี	ศูนย์การค้า	โรงแรม	อาคาร และ อื่น ๆ
อโศก	ห้างเทอร์มินัล 21, ห้างโรบินสัน	โรงแรมเชอราตันแกรนด์ สุขุมวิท, โรงแรมแกรนด์ เซนเตอร์ พอยต์, เทอร์มินัล 21	สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT, อาคารไทม์สแควร์, อาคารเอ็กซ์เชนจ์ ทาวเวอร์, อาคารอินเตอร์เชนจ์ 21
พร้อมพงษ์	ดิ เอ็มโพเรียม, เอ็มควอเทียร์	-	-
ทองหล่อ	-	-	โนเบิล รีมิกซ์
อ่อนนุช	เทสโก้โลตัส สาขาอ่อนนุช	-	-
ราชดำริ	-	โรงแรมเดอะเซ็นทรีจิส, โรงแรม อนันตา สยาม (โพธิ์ชนัน)	-
ช่องนนทรี	-	-	อาคารสาทรสแควร์, อาคารสาทรนครทาวเวอร์, อาคารมหานครคิวิ
ศาลาแดง	สีลมคอมเพล็กซ์	-	อาคารธนิยะพลาซ่า, สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT
สุรศักดิ์	-	โรงแรม อีสติน แกรนด์ สาทร	-
สนามกีฬาแห่งชาติ	มาบุญครอง (MBK), สยาม ดิสคัฟเวอรี	-	หอศิลป์กรุงเทพฯ
เอกมัย	เมเจอร์ซีเนเพล็กซ์ สุขุมวิท, เกตเวย์ เอกมัย	-	อาคารณศาสิริ แกรนด์ คอนโด

กทม. อยู่ระหว่างการดำเนินการเพิ่มรางรถไฟรางที่สองที่บริเวณสถานีสะพานตากสิน ซึ่งแรกเริ่มประสงค์ที่จะให้เป็นสถานีชั่วคราวจนกว่าส่วนต่อขยายสายสีเขียวจะเปิดให้บริการโดยสมบูรณ์ ทั้งนี้ ตั้งแต่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักเริ่มเปิดให้บริการมา สถานีรถไฟฟ้าสะพานตากสินเป็นสถานีเดียวที่มีรางรถไฟรางเดี่ยวเนื่องจากมีพื้นที่จำกัด และเมื่อมีการเปิดให้บริการส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 2 ทั้งหมดจำนวน 4 สถานีในช่วงปลายปี 2556 แล้วรางเดี่ยวดังกล่าวได้เป็นอุปสรรคในการดำเนินงานของบีทีเอสซีในการให้บริการรถไฟฟ้า เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นจากการเปิดให้บริการส่วนต่อขยายดังกล่าว

กทม. ได้ขออนุญาตกรมทางหลวงชนบทในเบื้องต้น เพื่อขอใช้พื้นที่เพิ่มในการขยายสถานีสะพานตากสินเพื่อให้มีพื้นที่ในการเพิ่มรางรถไฟและขยายสถานี แต่ กทม. ได้รับการปฏิเสธจากกรมทางหลวงชนบท ดังนั้น กทม. จึงตัดสินใจที่จะทำการรื้อถอนสถานีสะพานตากสิน เพื่อใช้พื้นที่ของสถานีสะพานตากสินดังกล่าวสำหรับรางที่สอง และจะก่อสร้างทางเดินเลื่อนอัตโนมัติ (Travelator) ระหว่างสถานีสุรศักดิ์ถึงสถานีสะพานตากสิน เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารซึ่งจะต้องขึ้นรถไฟที่สถานีสุรศักดิ์แทนสถานีสะพานตากสิน ซึ่งก่อนที่จะปิดให้บริการสถานีสะพานตากสิน กทม. จะต้องสร้างทางเดินเลื่อนอัตโนมัติให้แล้วเสร็จก่อน ทั้งนี้ ในปี 2557 กทม. ได้เปิดประมูลงานก่อสร้างทางเดินดังกล่าว แต่เนื่องจากข้อกำหนดและเงื่อนไขในการประมูลงานก่อสร้าง มีข้อจำกัดในเรื่องงบประมาณและระยะเวลาในการดำเนินงาน จึงทำให้ไม่สามารถหาผู้รับเหมามาดำเนินงานก่อสร้างได้ ดังนั้น กทม. จึงได้มีการแก้ไขข้อกำหนดการประมูลให้มีความยืดหยุ่นขึ้น และ กทม. ได้เริ่มดำเนินการเปิดประมูลงานก่อสร้างทางเดินดังกล่าวตามข้อกำหนดที่มีการแก้ไขใหม่ ซึ่งคาดว่าจะใช้เวลาสักกระยะหนึ่งในการหาผู้รับเหมา และเมื่อได้ผู้รับเหมาแล้ว จะใช้เวลาดำเนินการก่อสร้างทางเดินดังกล่าวประมาณ 270 วัน นับแต่เริ่มดำเนินการก่อสร้าง นอกจากนี้แล้ว การปิดให้บริการสถานีสะพานตากสินจะต้องมีการเจรจาในรายละเอียดกับ กทม. ทั้งในเรื่องผลกระทบต่อผู้โดยสาร และผลกระทบต่อบีทีเอสซี ก่อนที่จะมีการดำเนินการด้วย โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำเอกสารประกวดราคา

■ กระแสไฟฟ้า

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

■ ศูนย์ควบคุมการเดินรถไฟฟ้า

ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสถูกควบคุมจากศูนย์กลางซึ่งอยู่ที่สำนักงานใหญ่ของบีทีเอสซี บริเวณหมอชิต โดยมีเจ้าหน้าที่ควบคุมการเดินรถไฟฟ้าประจำการอยู่ตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งเจ้าหน้าที่แต่ละคนจะมีเครื่องมือควบคุมการเดินรถไฟฟ้า คือ แผงควบคุมคอมพิวเตอร์และจอภาพควบคุม ศูนย์ควบคุมนี้มีหน้าที่ในการควบคุมดูแลการเดินรถไฟฟ้าให้เป็นไปตามกำหนดการเดินรถไฟฟ้าในแต่ละวันและควบคุมการเดินรถไฟฟ้าให้เป็นไปตามเส้นทางที่กำหนด

ศูนย์ควบคุมจะกำหนดระยะห่างของขบวนรถไฟฟ้าในระบบให้มีระยะห่างที่อยู่ในระยะปลอดภัยตลอดเวลา โดยที่ศูนย์ควบคุมนี้จะมียุทธศาสตร์จากระบบโทรทัศน์วงจรปิดที่แสดงให้เห็นถึงตำแหน่งของรถไฟฟ้าในระบบทั้งหมด ทำให้บีทีเอสซีสามารถควบคุมระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสอย่างมีประสิทธิภาพได้ตลอดเวลา นอกจากนี้ ศูนย์ควบคุมยังมีวิทยุสื่อสารเพื่อใช้ติดต่อระหว่างศูนย์ควบคุมกับพนักงานขับรถไฟฟ้าในแต่ละขบวน และติดต่อระหว่างศูนย์ควบคุมกับนายสถานีแต่ละสถานีได้ ดังนั้น ศูนย์ควบคุมนี้จึงเป็นศูนย์กลางในการประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในระบบได้เป็นอย่างดี

■ ระบบอาณัติสัญญาณ (Signaling System)

ระบบอาณัติสัญญาณได้ถูกออกแบบเพื่อให้ระบบรถไฟฟ้ามีความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ระบบอาณัติสัญญาณจะอาศัยเครือข่าย Internet Protocol - Based Network และส่งสัญญาณควบคุมผ่านรางรถไฟฟ้าไปยังรถไฟฟ้า และแลกเปลี่ยนข้อมูลกันทั้ง 2 ทิศทาง โดยข้อมูลจะถูกเชื่อมต่อและส่งไปยังสถานี นอกจากนี้ ยังมีการใช้ระบบไฟกะพริบแสงในการถ่ายทอดข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถไปสู่ศูนย์ควบคุมการเดินรถไฟฟ้า ระบบอาณัติสัญญาณมีคุณสมบัติป้องกันเหตุขัดข้อง (Fail-safe) และระบบสำรอง (Hot Standby) โดยหากเกิดเหตุขัดข้อง รถไฟฟ้าจะยังคงสามารถปฏิบัติงานต่อไปได้ในทิศทางหรือเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งได้อย่างปลอดภัย ด้วยความเร็วระดับปกติ

ในเดือนกุมภาพันธ์ 2550 บีทีเอสซีได้ลงนามในสัญญากับกลุ่มบริษัทบอมบาร์เดียร์ เพื่อปรับเปลี่ยนระบบอาณัติสัญญาณเดิมทั้งหมดเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบรถไฟฟ้า ลดค่าซ่อมบำรุงรักษาของบีทีเอสซี และเตรียมความพร้อมสำหรับเส้นทางให้บริการสำหรับการขยายเส้นทางในอนาคต ระบบอาณัติสัญญาณใหม่เป็นระบบการสื่อสาร

ด้วยระบบคอมพิวเตอร์ ซึ่งได้ติดตั้งเมื่อเดือนกรกฎาคมและเดือนสิงหาคม 2554 ระบบอาณัติสัญญาณใหม่ยังทำให้มีความยืดหยุ่นในการตั้งห้องควบคุมระยะไกลชั่วคราว (Remote Access Temporary Control Room) ในกรณีที่ห้องควบคุมกลางเกิดเหตุขัดข้อง ทั้งนี้ ภายใต้สัญญาดังกล่าว กลุ่มบริษัทบอมบาร์เดียร์จะต้องให้การสนับสนุนทางเทคนิคและการฝึกอบรมแก่บีทีเอสซี และเพื่อลดการพึ่งพาบริการจากบุคคลภายนอก บีทีเอสซีตั้งใจที่จะเป็นผู้ดูแลรักษาและซ่อมบำรุงรักษาระบบดังกล่าวเองต่อไปภายหลังก่อนหมดระยะเวลาประกัน 104 สัปดาห์ การติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณนี้ช่วยลดระยะเวลาระหว่างขบวนรถไฟล่าช้าที่สุดจาก 2 นาที เหลือ 1 นาทีครึ่ง โดยระบบดังกล่าวจะทำให้บีทีเอสซีสามารถควบคุมการใช้พลังงานได้ดีขึ้น โดยมีการใช้ระบบอาณัติสัญญาณใหม่ทั้งในสายสีลมและสายสุขุมวิท

■ ระบบสื่อสาร (Communication System)

ระบบรถไฟฟ้ามหานครบีทีเอสมีระบบสื่อสารที่ซับซ้อน ซึ่งติดต่อผ่านโทรศัพท์ วิทยุ อินเทอร์เน็ต ระบบโทรทัศน์วงจรปิด และระบบกระจายเสียงสาธารณะ การสื่อสารหลักจะกระทำผ่านระบบใยแก้วนำแสงโดยจะมีโทรศัพท์ติดตั้งอยู่ในบริเวณสำคัญทุกจุด และจะมีอินเทอร์เน็ตในรถไฟฟ้ามหานครเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถติดต่อกับพนักงานขับรถได้ในกรณีฉุกเฉิน สำหรับระบบกระจายเสียงสาธารณะสามารถทำได้จากสถานีควบคุมถึงขบวนรถ และจากพนักงานขับรถถึงผู้โดยสาร

■ ระบบความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย

บีทีเอสซีเชื่อว่าระบบรถไฟฟ้ามหานครบีทีเอสเป็นระบบการขนส่งมวลชนที่ปลอดภัยที่สุดระบบหนึ่ง โดยบีทีเอสซีได้รับรางวัลจากองค์กรต่าง ๆ เช่น ประกาศนียบัตรรับรองระบบการจัดการคุณภาพ ISO 9001:2008 ระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย OHSAS 18001:2007 และระบบการบริหารจัดการความปลอดภัย (Safety Management System : SMS) จากสถาบัน Ricardo Rail และนับตั้งแต่บีทีเอสซีเปิดให้บริการเดินรถอย่างเป็นทางการเมื่อเดือนธันวาคม 2542 ไม่มีอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บสาหัส บีทีเอสซีตั้งใจเสมอมาในการใช้กฎระเบียบข้อบังคับและวิธีปฏิบัติด้านความปลอดภัยในระบบที่เคร่งครัด โดยรถไฟฟ้ามหานครทุกขบวนและสถานีรถไฟฟ้ามหานครมีการติดตั้งอุปกรณ์สำหรับเหตุฉุกเฉิน นอกจากนี้ บีทีเอสซีมีคู่มือปฏิบัติการเกี่ยวกับกฎระเบียบ และแนวทางการปฏิบัติเพื่อดูแลผู้โดยสารทุกรายสำหรับรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน บีทีเอสซีได้ทดสอบระบบเป็นระยะเวลา 6 เดือนก่อนเปิดให้บริการเดินรถอย่างเป็นทางการ เพื่อทดสอบให้แน่ใจว่าไม่มีข้อบกพร่องในระบบความปลอดภัย และตั้งแต่บีทีเอสซีเปิดให้บริการเดินรถ บีทีเอสซีได้จัดให้มีการอบรมพนักงานและซักซ้อมระบบความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ

รถไฟฟ้ามหานครทุกขบวนมีการติดตั้งระบบป้องกันรถไฟอัตโนมัติ (Automatic Train Protection: ATP) ซึ่งทำให้แน่ใจว่าระยะห่างระหว่างขบวนรถไฟแต่ละขบวนอยู่ในระยะที่ปลอดภัยและควบคุมให้มีความเร็วที่เหมาะสมตลอดเวลาที่รถไฟฟ้ามหานครปฏิบัติการ นอกจากนี้ ประตูดับเพลิงของรถไฟฟ้ามหานครมีระบบป้องกันมิให้ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ ในเหตุการณ์ฉุกเฉินผู้โดยสารสามารถสื่อสารกับพนักงานขับรถผ่านระบบอินเทอร์เน็ตคอมพิวเตอร์ และยังมีระบบวิทยุจากขบวนรถซึ่งพนักงานขับรถสามารถสื่อสารกับศูนย์ควบคุมกลางได้ตลอดเวลา

สถานีรถไฟฟ้ามหานครทุกสถานีได้รับการออกแบบโดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นหลัก และได้ก่อสร้างตามมาตรฐานความปลอดภัยอย่างเคร่งครัดรวมถึงได้มีการออกแบบให้มีทางออกฉุกเฉิน มีระบบกระจายเสียงสำหรับประกาศภาวะฉุกเฉิน ระบบป้องกันอัคคีภัยตามมาตรฐาน (National Fire Protection Association: NFPA) และมีการ

ติดตั้งสายล่อฟ้า นอกจากนี้ ทุกสถานียังติดตั้งระบบโทรศัพท์วงจรปิด ระบบควบคุมกลางสำหรับการควบคุมลิฟต์ และบันไดเลื่อนในสถานี และระบบควบคุมจากศูนย์กลางสามารถควบคุมรถไฟและประตูไฟฟ้าอยู่ตลอดเวลา

ขบวนรถไฟได้รับการออกแบบมาเพื่อไม่ให้เกิดกรณีรถไฟล้นหรือดำเนินงานไม่ได้มาตรฐานอันเป็นผลมาจากการขัดข้องด้านกระแสไฟฟ้าหรือเครื่องจักรกล มอเตอร์ขับเคลื่อนของรถไฟนั้นมีการสำรองเพียงพอที่รถไฟแม้จะบรรทุกผู้โดยสารเต็มขบวนก็สามารถลาก หรือดันรถไฟอีกคันที่บรรทุกผู้โดยสารเต็มขบวนไปยังสถานีที่ใกล้ที่สุดเพื่อทำการขนถ่ายผู้โดยสารเมื่อระบบเกิดเหตุขัดข้อง นอกจากนี้ เมื่อเกิดไฟฟ้าดับ รถไฟฟ้าจะมีระบบไฟฟ้าสำรองเพื่อให้ระบบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยยังทำงานต่อไป

■ ระบบป้องกันอัคคีภัย

เนื่องจากระบบรถไฟบีทีเอสเป็นระบบลอยฟ้า ผู้โดยสารจึงมีความเสี่ยงจากอาการบาดเจ็บจากอัคคีภัยหรือควันไฟต่ำกว่าระบบใต้ดิน รถไฟฟ้าทุกขบวนมีอุปกรณ์ดับเพลิงติดตั้งอยู่ นอกจากนี้ วัสดุหลักที่ใช้ในรถไฟได้รับการออกแบบมาเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการลามของเปลวเพลิง หรือมีควันไฟทั่วรถในกรณีเกิดอัคคีภัย ซึ่งได้รับการทดสอบแล้วว่าไม่ติดไฟ อีกทั้งยังมีทางออกฉุกเฉินจากขบวนรถไฟที่บริเวณส่วนหัวและท้ายขบวน

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

■ ระบบป้องกันน้ำท่วม

หลังจากเหตุการณ์อุทกภัยน้ำท่วมครั้งใหญ่ในพื้นที่กรุงเทพฯ ที่ผ่านมา แม้ว่าจะระดับน้ำท่วมจะยังไม่ถึงขั้นส่งผลกระทบต่อการเดินรถไฟ แต่บีทีเอสได้ตระหนักถึงความปลอดภัยและเสถียรภาพของระบบรถไฟโดยได้ดำเนินการก่อสร้างกำแพงป้องกันน้ำท่วม (Retaining Wall Flood Protection) มีลักษณะเป็นโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กขึ้นรอบพื้นที่ศูนย์ควบคุมการเดินรถ เพิ่มเติมจากเดิมที่มีเพียงเขื่อนดินที่บริเวณโรงจอดซ่อมบำรุง ทั้งนี้ เพื่อให้การป้องกันน้ำท่วมมีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดของศูนย์ควบคุมการเดินรถและโรงจอดซ่อมบำรุง โดยระบบป้องกันน้ำท่วมทั้งหมดนี้สามารถป้องกันน้ำท่วมได้ถึงที่ระดับ +1.40 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลาง จึงมั่นใจได้ว่าระบบรถไฟสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่องหากเกิดเหตุอุทกภัยครั้งใหญ่ขึ้นอีกในอนาคต

■ งานซ่อมบำรุง

ซีเมนส์เป็นผู้ให้บริการแก่บีทีเอสสำหรับงานซ่อมบำรุงต่าง ๆ ภายใต้สัญญาซ่อมบำรุงกับซีเมนส์ ลงวันที่ 15 กันยายน 2557 โดยเป็นสัญญาซ่อมบำรุงระยะยาว 15 ปี มีระยะเวลาเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2558 ถึง 4 ธันวาคม 2572 (สิ้นสุดสัญญาสัมปทาน) โดยคำนวณค่าจ้างตามสัญญาในราคาแบบเหมารวม (Lump Sum Price) เว้นแต่การปรับเปลี่ยนตามอัตราเงินเฟ้อ โดยค่าจ้างการซ่อมบำรุงรายปีในแต่ละปี จะแบ่งจ่ายเป็น 12 งวด งวดละเท่า ๆ กัน ในสกุลเงินบาท และสกุลเงินยูโร ตามที่ระบุไว้ในสัญญา

ขอบเขตการบริการของซีเมนส์ภายใต้สัญญาดังกล่าวรวมถึง

- งานซ่อมบำรุงระบบไฟฟ้าและเครื่องกล (ยกเว้นระบบวิทยุ TETRA ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบการจัดเก็บเงินอัตโนมัติ ลิฟต์ และบันไดเลื่อน)
- งานซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า 35 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้ ซึ่งซื้อจากซีเมนส์
- งานซ่อมบำรุงใหญ่ (Overhaul) และการเปลี่ยนอุปกรณ์ต่าง ๆ ตามแผนการที่วางไว้ (Planned Overhauls and Asset Replacements)

ขอบเขตและกำหนดการซ่อมบำรุงจะถูกกำหนดไว้ล่วงหน้าตามสัญญาซ่อมบำรุง และจะมีการวางแผนจัดเตรียมจำนวนขบวนรถไฟฟ้าให้เพียงพอกับการให้บริการผู้โดยสารปกติ นอกจากนี้ บีทีเอสซีมีกำหนดการซ่อมบำรุงใหญ่ (Overhaul) ทุก 7 - 8 ปี โดยจะทยอยทำการซ่อมแซมรถไฟฟ้าเพื่อไม่ให้กระทบต่อการให้บริการ ทั้งนี้ การซ่อมบำรุงใหญ่แต่ละรอบจะใช้เวลาประมาณ 2 ปี โดยบีทีเอสซีได้จัดทำโครงการซ่อมบำรุงใหญ่ครั้งแรกเมื่อต้นปี 2549 ซึ่งแล้วเสร็จในปลายปี 2551 และในปี 2557 ได้ดำเนินการซ่อมบำรุงใหญ่ครั้งที่สอง โดยปัจจุบันได้ทำการซ่อมบำรุงใหญ่กับอุปกรณ์หลักเสร็จเรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนมีนาคม 2559 ส่วนงานซ่อมบำรุงใหญ่กับอุปกรณ์อื่น ๆ จำเป็นต้องทำต่อเนื่องแต่จะไม่มีผลกระทบกับการให้บริการแต่อย่างใด

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

ทั้งนี้ ขอบเขตการให้บริการภายใต้สัญญาซ่อมบำรุงระยะยาวดังกล่าว จะไม่ครอบคลุมถึงรถไฟฟ้าจำนวน 17 ขบวนที่สั่งซื้อจากซีอาร์อาร์ซี ซึ่งพนักงานของบีทีเอสซีจะทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการดูแลรักษาและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าที่สั่งซื้อเพิ่มเติมดังกล่าวเอง โดยตามสัญญาซื้อรถไฟฟ้า ซีอาร์อาร์ซีจะต้องทำการฝึกอบรมให้แก่พนักงานของบีทีเอสซีสำหรับการจัดการและดูแลรักษาระบบต่าง ๆ ของรถไฟฟ้าให้เสร็จสิ้นภายใน 1 เดือนก่อนรับมอบรถไฟฟ้าขบวนแรก และการฝึกอบรมสำหรับการจัดการและซ่อมบำรุงใหญ่ (Overhaul) ภายในระยะเวลา 18 เดือน ภายหลังจากการรับมอบรถไฟฟ้าขบวนแรกแล้ว

นอกจากนี้ พนักงานของบีทีเอสซีจะเป็นผู้ดูแลรักษาและซ่อมบำรุงระบบอาณัติสัญญาณเอง โดยการฝึกอบรมจากกลุ่มบริษัทบอมบาร์เดียร์

■ ประกันภัย

รายละเอียดเกี่ยวกับวงเงินประกันภัย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559 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 เหตุการณ์และรวมกันทั้งหมด)

	ประเภทของประกันภัย	วงเงินประกันภัย
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 7,999,320,000 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 15,000,000 เหรียญสหรัฐ สำหรับความเสียหายจากอุทกภัย
3.	ประกันภัยสำหรับภัยจากการก่อการร้าย (Property Terrorism)	10,000,000 เหรียญสหรัฐ (สำหรับแต่ละและทุก ๆ เหตุการณ์และรวมกันทั้งหมดระหว่างระยะเวลาเอาประกันภัย)

โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับข้อตกลงเรื่องการประกันภัยของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ระหว่างบีทีเอสซีและกองทุน BTSGIF ใน หัวข้อ 6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

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

ในการประกันภัยความเสียหายต่อทรัพย์สินและความเสียหายต่อเครื่องจักร บีทีเอสซีได้จัดทำประกันภัยครอบคลุมทรัพย์สินต่าง ๆ ซึ่งมีมูลค่าที่ได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์คือ 1,654 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ 52,935 ล้านบาท) ซึ่งประเมินโดยวิธีต้นทุนทดแทน (Replacement Cost) วงเงินประกันภัยความเสียหายต่อทรัพย์สินและความเสียหายต่อเครื่องจักร กำหนดไว้ที่ 300 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อเหตุการณ์ (สำหรับแต่ละและทุก ๆ เหตุการณ์) และขยายความคุ้มครองถึงความเสียหายต่อเครื่องจักรในวงเงิน 25 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อเหตุการณ์ (สำหรับแต่ละและทุก ๆ เหตุการณ์) ซึ่งวงเงินประกันนี้ สูงกว่าความเสียหายสูงสุดที่น่าจะเป็น (Maximum Foreseeable Loss) ที่กลุ่มบริษัทเอออนประเมินเหตุการณ์ รวมถึงภัยพิบัติต่าง ๆ ที่อาจทำให้เกิดความเสียหายร้ายแรง เช่น แผ่นดินไหว พายุเฮอริเคน ไฟไหม้ เป็นต้น ส่วนประกันภัยในกรณีธุรกิจหยุดชะงักอันเนื่องมาจากความเสียหายต่อทรัพย์สินและเครื่องจักร บีทีเอสซีได้จัดทำประกันภัยไว้ที่วงเงิน 7,999.32 ล้านบาท ซึ่งคำนวณจากประมาณการผลกำไรจากค่าโดยสารของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครใน 12 เดือนข้างหน้าบวกกับค่าใช้จ่ายคงที่ โดยได้มีการขยายความคุ้มครองถึงกรณีธุรกิจหยุดชะงักอันเนื่องมาจากเครื่องจักรหยุดชะงักในวงเงิน 25 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อเหตุการณ์ (สำหรับแต่ละและทุก ๆ เหตุการณ์)

นอกจากนี้ บีทีเอสซีมีกรมธรรม์ประกันวินาศภัยสำหรับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายประเภทที่ครอบคลุมความเสียหายที่เกิดต่อบุคคลที่สาม และความเสียหายที่เกิดจากสินค้า (General Third Party Liability and Product Liability Insurance) และประกันภัยความเสียหายต่อทรัพย์สินของบีทีเอสซี ความเสียหายต่อ

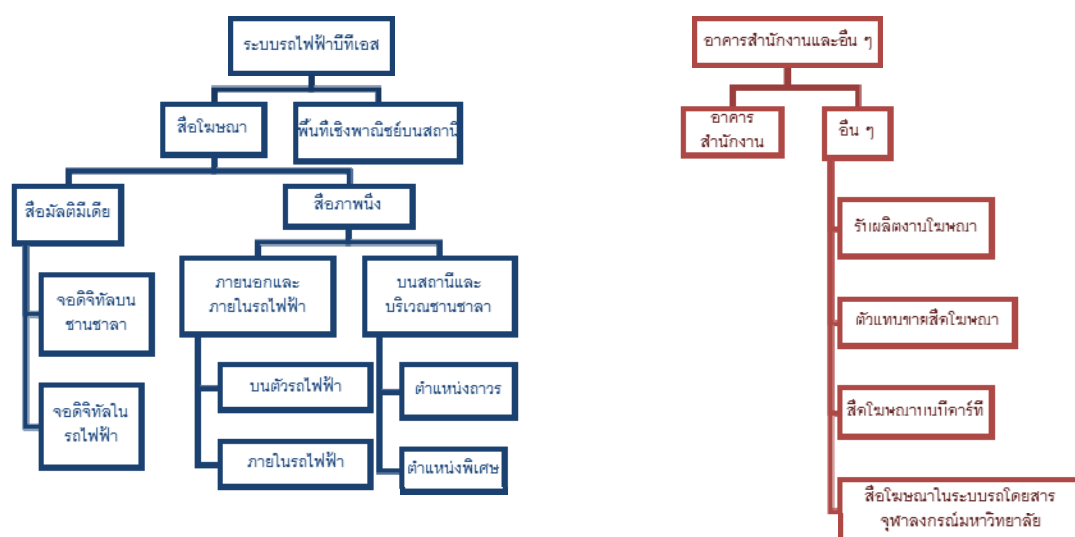
เครื่องจักร และความเสียหายในกรณีธุรกิจหยุดชะงัก (Property "All Risks", Machinery Breakdown and Business Interruption Insurance) ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว ทั้งนี้ ผู้รับผลประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัย คือ กทม. กรุงเทพมหานคร บีทีเอสซี และกองทุน BTSGIF โดยรายละเอียดเกี่ยวกับวงเงินประกันภัย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559 มีรายละเอียดความคุ้มครองเช่นเดียวกับการประกันภัยของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก เว้นแต่การประกันภัยความเสียหายต่อทรัพย์สินและความเสียหายต่อเครื่องจักรของส่วนต่อขยายสายสีลม และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท บีทีเอสซีได้จัดทำประกันภัยครอบคลุมทรัพย์สินต่าง ๆ ซึ่งมีมูลค่าที่ได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์คือ 468 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ 14,992 ล้านบาท) ส่วนการประกันภัยในกรณีธุรกิจหยุดชะงัก อันเนื่องมาจากความเสียหายต่อทรัพย์สินและเครื่องจักร บีทีเอสซีได้จัดทำประกันภัยไว้ที่วงเงิน 1,107 ล้านบาท ซึ่งคำนวณจากประมาณการรายได้จากค่าโดยสารของส่วนต่อขยายสายสีลมและส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทใน 12 เดือนข้างหน้าบวกกับค่าใช้จ่ายคงที่

2.2 ธุรกิจสื่อโฆษณา

บริษัทฯ ประกอบธุรกิจสื่อโฆษณาผ่านกลุ่มวีจีไอ ทั้งนี้ ในแบบ 56-1 นี้ จะแสดงข้อมูลเกี่ยวกับธุรกิจสื่อโฆษณาโดยสังเขป สำหรับรายละเอียดเพิ่มเติม โปรดพิจารณาแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี 2558/2559 (แบบ 56-1) ของวีจีไอ

2.2.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

ในรอบระยะเวลาบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2559 เครือข่ายสื่อโฆษณาภายใต้การบริหารจัดการของกลุ่มวีจีไอ แบ่งออกเป็น 2 เครือข่ายหลัก คือ (1) สื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส (2) สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานและสื่ออื่น ๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการสื่อโฆษณาบนรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT สื่อโฆษณาในระบบรถโดยสารในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย การเป็นตัวแทนขายสื่อโฆษณาต่าง ๆ เช่น สื่อโฆษณาประเภทจอดิจิทัลซึ่งติดตั้งในคอนโดมิเนียม เป็นต้น และการรับผลิตงานโฆษณา โดยเครือข่ายสื่อโฆษณาและการให้บริการของวีจีไอมีรายละเอียดดังแสดงในแผนภาพด้านล่างนี้



2.2.1.1 สื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส

วีจีไอมีรายได้จากการให้บริการสื่อโฆษณา และการให้เช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์ในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก 23 สถานี ตามสัญญาให้สิทธิบริหารจัดการด้านการตลาดในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส และในส่วนต่อขยาย 7 สถานี ได้แก่ สถานีกรุงธนบุรี วงเวียนใหญ่ บางจาก ปุณณวิถี อุดมสุข บางนา และแบริ่ง ตามสัญญาบริหารจัดการพื้นที่ส่งเสริมการเดินทางโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งวีจีไอได้รับสิทธิแต่เพียงผู้เดียวจากบีทีเอสซีในการบริหารจัดการพื้นที่อื่นประกอบด้วย สื่อโฆษณาบนขบวนรถไฟฟ้า สื่อโฆษณาบนสถานี และชานชาลา และพื้นที่เช่าสำหรับร้านค้าบนสถานีรถไฟฟ้า โดยสัญญาให้สิทธิดังกล่าวมีอายุถึงเดือนธันวาคม 2572 ซึ่งเป็นเวลาเดียวกับเวลาการสิ้นสุดของสัญญาสัมปทานระหว่างบีทีเอสซี กับ กทม. โดยวีจีไอเป็นผู้ลงทุนในการจัดหาและติดตั้งเครือข่ายสื่อโฆษณาพร้อมวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ดำเนินการต่าง ๆ รวมไปถึงรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการติดตั้งป้ายโฆษณา การบำรุงรักษาซ่อมแซมอุปกรณ์ให้คงสภาพดีตลอดระยะเวลาของสัญญา

■ สื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส

สื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสซึ่งอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของวีจีไอครอบคลุมพื้นที่โฆษณามากกว่า 30,000 ตารางเมตร ใน 30 สถานี ระยะทางรวม 30.95 กิโลเมตร และรถไฟฟ้าบีทีเอสจำนวน 52 ขบวน ซึ่งเป็นกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของสินค้าที่ผู้ซื้อเป็นกลุ่มนักเรียนนักศึกษา ประชากรวัยทำงานที่มีระดับรายได้ปานกลางถึงสูงที่อาศัยอยู่ในเมืองหลวง ทั้งนี้ สื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส แบ่งเป็น 2 ประเภทหลัก คือ (1) สื่อมัลติมีเดีย (Multimedia) และ (2) สื่อภาพนิ่ง (Static)

■ พื้นที่เชิงพาณิชย์บนสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

วีจีไอได้รับสิทธิในการดำเนินการให้เช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์บนสถานีจากบีทีเอสซี โดย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559 วีจีไอบริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์บนสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ประมาณ 8,800 ตารางเมตร ซึ่งมีร้านค้า (Shop) และตู้จำหน่ายสินค้า (Kiosk) รวมเป็นจำนวนเกือบ 1,000 ร้าน ใน 30 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

2.2.1.2 สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานและอื่น ๆ

สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงาน

วีจีไอติดตั้งจอแอลซีดี (LCD) ขนาด 12-17 นิ้วในลิฟต์โดยสาร และจอแอลอีดี (LED) ขนาด 23-77 นิ้ว บริเวณโถงรอลิฟต์โดยสารของอาคารสำนักงานชั้นนำในกรุงเทพฯ ทั้งนี้ ขนาดของจอแอลซีดี (LCD) จะขึ้นอยู่กับขนาดของลิฟต์โดยสาร และขนาดของจอแอลอีดี (LED) จะขึ้นอยู่กับพื้นที่บริเวณโถงรอลิฟต์โดยสาร โดยวีจีไอจะคำนึงถึงภาพลักษณ์ของอาคารสำนักงาน จึงได้มีการออกแบบจอดังกล่าวให้มีความทันสมัยและเข้ากับการตกแต่งภายในของแต่ละอาคาร

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559 วีจีไอมีอาคารสำนักงานภายใต้การบริหารจัดการ จำนวน 135 อาคารทั่วกรุงเทพฯ รวมจอแอลซีดี (LCD) และจอแอลอีดี (LED) ทั้งหมด 1,091 จอ นอกจากนี้ วีจีไอยังมีสื่อประชาสัมพันธ์อื่น ๆ เช่น สื่อภาพนิ่งที่ติดบนบานประตูลิฟต์โดยสาร การออกบูธประชาสัมพันธ์สินค้า เป็นต้น

อนึ่ง ในปี 2557/58 กลุ่มวีจีไอได้ขยายขอบเขตธุรกิจสื่อในอาคารสำนักงานให้ครอบคลุมมากขึ้นกว่าการติดตั้งจอดิจิทัลในลิฟต์โดยสารด้วยการติดตั้งจอ LED ขนาดใหญ่ บริเวณด้านนอกของอาคารเอ็มไพร์ทาวเวอร์ และอาคารจามจุรี สแควร์

ธุรกิจอื่น

นอกเหนือจากการดำเนินธุรกิจในการเป็นผู้ให้บริการสื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส และสื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานแล้ว วีจีไอยังดำเนินธุรกิจอื่นที่เป็นการสร้างรายได้เพิ่มเติมดังนี้ (ข้อมูล ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559)

การรับผลิตงานโฆษณา

วีจีไอให้บริการรับผลิตงานโฆษณาที่เป็นสื่อภาพนิ่ง และ Spot โฆษณาจากลูกค้า โดยวีจีไอจะดำเนินการว่าจ้างบริษัทสิ่งพิมพ์เพื่อดำเนินการผลิต ซึ่งวีจีไอจะเป็นผู้ร่วมควบคุมคุณภาพทั้งในกระบวนการผลิต ติดตั้ง และบำรุงรักษา

การเป็นตัวแทนขายสื่อโฆษณา

วีจีไอให้บริการเป็นตัวแทนขายสื่อโฆษณา โดยได้รับผลตอบแทนในรูปแบบของการแบ่งรายได้จากเจ้าของสื่อโฆษณาดังกล่าว ทั้งนี้ในปีที่ผ่านมา วีจีไอเป็นตัวแทนขายสื่อโฆษณาของสื่อประเภทต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

- สื่อโฆษณาประเภทจอดิจิทัลซึ่งติดตั้งบนหอนาฬิกาประจำจังหวัด ในจังหวัดใหญ่ 10 จังหวัด รวมทั้งสิ้นจำนวน 20 จอ ของบริษัท ไมดาส โกลบอล มีเดีย จำกัด
- สื่อโฆษณาประเภทจอดิจิทัล ในต่างจังหวัด 4 จังหวัด รวมทั้งสิ้นจำนวน 7 จอ ของบริษัท โคแมส จำกัด
- สื่อโฆษณาประเภทจอดิจิทัลซึ่งติดตั้งในลิฟต์โดยสารในที่พักอาศัยประเภทคอนโดมิเนียม ภายใต้แบรนด์ของบริษัท เอพี (ไทยแลนด์) จำกัด (มหาชน) บริษัท แอล.พี.เอ็น. ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท แกรนด์ ยูนิตี้ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด จำนวน 219 อาคาร และมีจำนวนหน้าจอทั้งสิ้น 549 จอ ของห้างหุ้นส่วนจำกัด อาร์ทิสต้า มีเดีย
- สื่อโฆษณาที่ติดตั้งอยู่ตามท้องถนน (Street Furniture) ของบริษัท มาสเตอร์ แอนด์ มอร์ จำกัด (ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท มาสเตอร์ แอนด์ จำกัด (มหาชน) (MACO)) ประกอบด้วย (1) สื่อโฆษณาภาพนิ่ง ขนาด 8 ตารางเมตร ซึ่งติดตั้งบริเวณเสาตอม่อใต้สถานีรถไฟฟ้าจำนวน 20 สถานี (City Vision BTS) (2) สื่อโฆษณาภาพนิ่งแบบไตรวิชชั่นพลิกเปลี่ยน 3 ภาพ ซึ่งติดตั้งบริเวณเสาตอม่อสะพานข้ามแยกสำคัญในกรุงเทพฯ จำนวน 19 สะพาน รวมกว่า 360 บ้าย (City Vision Flyover) (3) สื่อโฆษณาซึ่งติดตั้งบริเวณด่านเก็บเงินทางด่วน (City Grip Light Express) และ (4) สื่อโฆษณาในพื้นที่ของสถานีขนส่งหมอชิตใหม่ (Mo Chit Station Media)

การบริหารจัดการสื่อโฆษณาบนรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT

วีจีไอได้รับสิทธิจากบีทีเอสซีในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณาบนรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ประกอบด้วยพื้นที่โฆษณาภายนอกตัวรถ ด้านในตัวรถ บริเวณหลังเบาะรถ บริเวณทางขึ้นลง บริเวณใต้ช่องแอร์ บริเวณประตูเข้าออกผู้โดยสาร กระงะในตัวรถ และจอ LCD ในรถ โดยวีจีไอเป็นผู้รับผิดชอบการลงทุนในอุปกรณ์สื่อโฆษณาทั้งหมด

การบริหารจัดการสื่อโฆษณาในระบบรถโดยสารในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

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

2.2.2 ตลาดและภาวะการแข่งขัน

2.2.2.1 ภาพรวมธุรกิจสื่อโฆษณาในปี 2558/59

ประเทศไทยยังคงเป็นหนึ่งในประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มีเศรษฐกิจเติบโตเร็วที่สุด โดยในปี 2558 ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเติบโตเพียงร้อยละ 2.8 พื้นตัวต่ำกว่าที่ธนาคารแห่งประเทศไทยคาดการณ์ไว้ โดยอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจดังกล่าวได้รับแรงสนับสนุนจากการใช้จ่ายของภาครัฐบาล อย่างไรก็ตาม ถูกถ่วงด้วยมูลค่าการส่งออกที่ลดลงถึงร้อยละ 5.6 จากสถานะเศรษฐกิจโลกที่ยังซบเซา รวมไปถึงการเติบโตของการบริโภคและการลงทุนที่ยังขยายตัวอยู่ในระดับต่ำ (ข้อมูลจากธนาคารแห่งประเทศไทย)

อุตสาหกรรมสื่อโฆษณาในปี 2558/59 ยังคงได้รับผลกระทบอย่างต่อเนื่องจากการใช้จ่ายใช้สอยของภาคครัวเรือนที่ลดลง ส่งผลให้มูลค่าตลาดสื่อโฆษณารวมลดลงร้อยละ 1.2 จากปีก่อน ทั้งนี้ ภายหลังจากการเปลี่ยนแปลงจากโทรทัศน์ระบบอนาล็อกไปสู่โทรทัศน์ระบบดิจิทัลพบว่า การใช้จ่ายสื่อโฆษณาในระบบดิจิทัลที่เติบโตได้มากที่สุดถึงร้อยละ 51.2 เป็น 20,462 ล้านบาท (ขณะที่โทรทัศน์ระบบอนาล็อกลดลงร้อยละ 11.4) ตามมาด้วยอินเทอร์เน็ต โรงภาพยนตร์ และระบบขนส่งมวลชน ที่เติบโตร้อยละ 22.5 ร้อยละ 19.3 และร้อยละ 18.5 ตามลำดับ

วิจัยการตลาดว่าสื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชนจะยังเติบโตได้อย่างแข็งแกร่งอย่างต่อเนื่อง จากการขยายตัวของเส้นทางของระบบขนส่งมวลชน และสื่อโฆษณาในภาคการบินที่กำลังได้รับความนิยม ทั้งนี้ หลังจากการยุติการดำเนินงานในธุรกิจสื่อโฆษณาโมเดิร์นเทรดซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสื่อโฆษณาในห้างสรรพสินค้า (In-store) ทำให้ข้อมูลในปัจจุบันของสื่อโฆษณาในส่วนนี้ประกอบด้วยสื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานของวิจัยไอเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งมีผลการเติบโตอย่างต่อเนื่องถึงร้อยละ 23.6 ในปีที่ผ่านมา

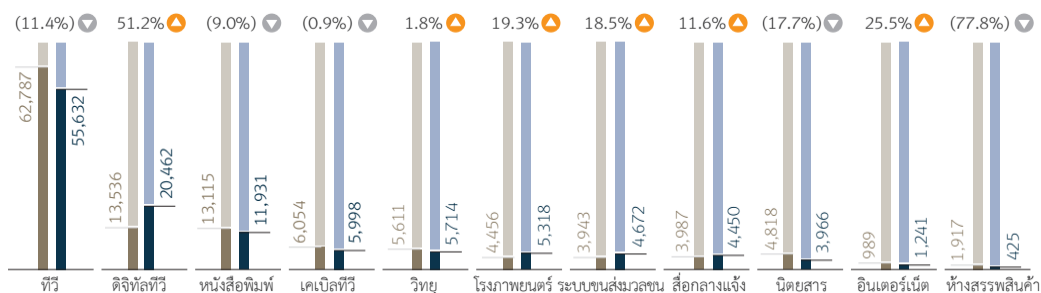
ภาพรวมของมูลค่าการใช้จ่ายในสื่อโฆษณายังคงกระจุกตัวอยู่ในกรุงเทพฯ เป็นหลัก ขณะที่ร้อยละ 80 ของจำนวนครัวเรือนทั้งหมดอาศัยอยู่ในต่างจังหวัด และร้อยละ 75 ของรายได้ภาคครัวเรือนมาจากนอกเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล แต่มีการกระจายงบสื่อโฆษณาประมาณเพียงร้อยละ 30 ของมูลค่าการใช้จ่ายในสื่อโฆษณานอกบ้านทั้งหมดในต่างจังหวัด ทั้งนี้ ด้วยศักยภาพของโครงสร้างประชากรและเศรษฐกิจในต่างจังหวัดจะเป็นโอกาสที่น่าจับตามอง และเชื่อว่าจะทำให้การใช้จ่ายของสื่อโฆษณานอกบ้านเติบโตอย่างต่อเนื่อง (ข้อมูลจากกรมการปกครอง สำนักงานสถิติแห่งชาติ (กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร) ธนาคารแห่งประเทศไทย และวิจัยไอ)

ส่วนแบ่งการตลาดอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาในประเทศไทย ปี 2558/59



ที่มา: บริษัท เดอะเน็ลสันคอมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด

มูลค่าการใช้จ่ายในอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาในประเทศไทย ปี 2557/58 เทียบกับ 2558/59 (ล้านบาท)



ที่มา: บริษัท เดอะ นิลเซ็น คอมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด (รวมดิจิทัล และ เคเบิลทีวี)

2.2.2.2 แนวโน้มอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาในประเทศไทย

■ สื่อโฆษณานอกบ้านเปรียบเทียบกับสื่อโฆษณาแบบเดิมในประเทศไทย

ในปี 2558/59 สื่อโฆษณานอกบ้านซึ่งรวมถึง สื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชน สื่อกลางแจ้ง และสื่อในห้างสรรพสินค้า มีมูลค่าตลาดรวม 9,547 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 8.0 ของอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาโดยรวมซึ่งมีมูลค่า 119,810 ล้านบาท จะเห็นได้ว่า สื่อโฆษณานอกบ้านมีการเติบโตอย่างต่อเนื่องในอัตราที่สูงกว่าการเติบโตของสื่อโฆษณาแบบเดิม เช่น โทรทัศน์ระบบอนาล็อก วิทยุ หนังสือพิมพ์ และนิตยสาร เป็นต้น แม้ว่าสัดส่วนของสื่อโฆษณาแบบเดิมจะมีสัดส่วนในตลาดถึงร้อยละ 64.4 อย่างไรก็ตาม แนวโน้มของการใช้จ่ายสื่อโฆษณาเปลี่ยนไปใช้สื่อโฆษณานอกบ้านมากขึ้นสะท้อนได้จากการเติบโตอย่างรวดเร็วของการใช้จ่ายในตลาดนี้ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ในช่วงปี 2553/54 ถึง 2558/59 สื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชน และสื่อกลางแจ้ง มี CAGR อยู่ที่ร้อยละ 15.6 และร้อยละ 2.4 ตามลำดับ ในขณะที่วิทยุ โทรทัศน์ระบบอนาล็อก และหนังสือพิมพ์ มี CAGR อยู่ที่ร้อยละ -1.2 ร้อยละ -2.3 และร้อยละ -4.5 ตามลำดับ นอกจากนี้ สื่อโฆษณานอกบ้านมีส่วนแบ่งตลาดมากที่สุด โดยเติบโตจากร้อยละ 6.3 ในปี 2548/49 เป็นร้อยละ 8.0 ในปี 2558/59 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.7 ในขณะที่สื่อโฆษณาแบบเดิมมีส่วนแบ่งตลาดลดลงจากร้อยละ 92.1 ในปี 2548/49 เป็นร้อยละ 64.4 ในปี 2558/59 หรือลดลงร้อยละ 27.7

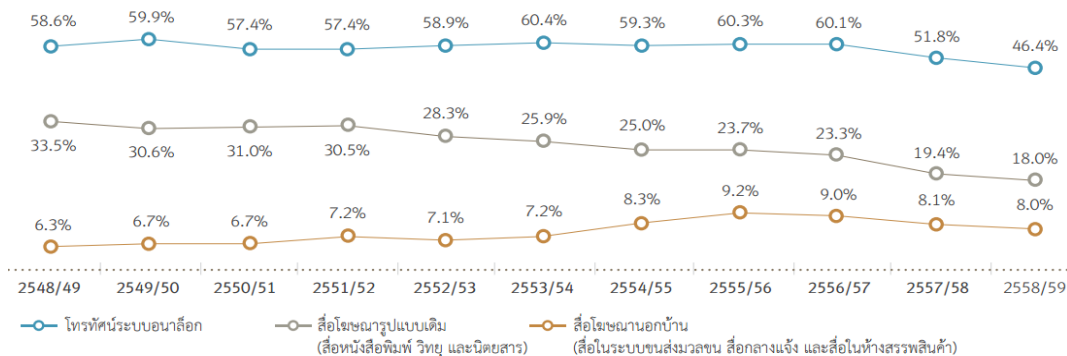
มูลค่าการใช้จ่ายในอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาในประเทศไทย
ปี 2553/54 ถึง ปี 2558/59 (ล้านบาท)

	2553/54	2554/55	2555/56	2556/57	2557/58	2558/59	5 ปี CAGR (%)
โทรทัศน์ระบบอนาล็อก	62,537	62,528	68,755	68,107	62,787	55,632	-2.3%
ดิจิทัลทีวี	-	-	-	685	13,536	20,462	97.3%*
หนังสือพิมพ์	15,038	14,650	14,993	14,743	13,115	11,931	-4.5%
เคเบิลทีวี	-	-	-	1,797	6,054	5,998	27.3%*
วิทยุ	6,057	6,027	6,335	6,134	5,611	5,714	-1.2%
โรงภาพยนตร์	6,382	7,231	7,205	5,360	4,456	5,318	-3.6%
ระบบขนส่งมวลชน	2,262	2,650	3,189	3,533	3,943	4,672	15.6%
สื่อกลางแจ้ง	3,962	4,319	4,471	4,161	3,987	4,450	2.4%
ห้างสรรพสินค้า	1,198	1,760	2,813	2,488	1,917	425	-18.7%
นิตยสาร	5,764	5,715	5,662	5,508	4,818	3,966	-7.2%
อินเทอร์เน็ต	328	500	645	860	989	1,241	30.5%
ห้างสรรพสินค้า	1,198	1,760	2,813	2,488	1,917	425	-18.7%
อุตสาหกรรมรวม	103,527	105,382	114,068	113,377	121,213	119,810	3.0%

ที่มา: บริษัท เดอะ นิลเซ็น คอมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด

* CAGR = 2 ปี

ส่วนแบ่งในตลาดของสื่อโฆษณานอกบ้านเปรียบเทียบกับสื่อรูปแบบเดิม
ปี 2548/49 ถึง ปี 2558/59



ที่มา: บริษัท เดอะ นิลเซ็น คอมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด

■ **การขยายตัวของเมืองส่งผลต่อการเติบโตของสื่อโฆษณานอกบ้าน**

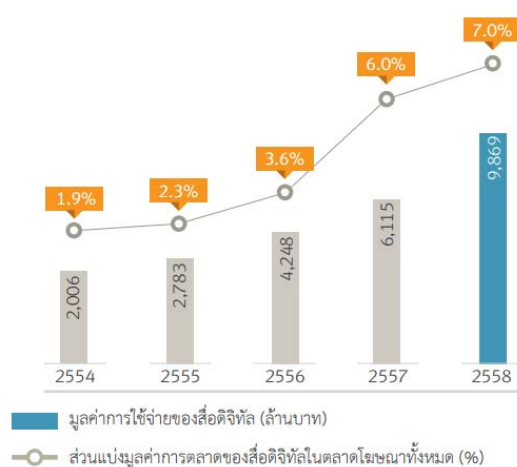
การขยายตัวของตัวเมืองนั้นส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของวิถีชีวิตคนในสังคมไทย ซึ่งมีความสัมพันธ์ต่อการเติบโตขึ้นของสื่อโฆษณานอกบ้านเป็นอย่างมาก การเพิ่มขึ้นของประชากรและปัญหาการจราจรติดขัดอันเนื่องมาจากการขยายเมืองดังกล่าวและการขาดการพัฒนาของถนนหนทาง ทำให้กทม. ต้องทำการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ทั้งนี้ ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมายอดรวมผู้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสรายปีเติบโตขึ้นจาก 145 ล้านเที่ยวคน ในปี 2552/53 เป็น 244 ล้านเที่ยวคน ในปี 2558/59 หรือคิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยรายปี (CAGR) ในช่วงดังกล่าวเท่ากับร้อยละ 10.9 แนวโน้มของการหันไปใช้ระบบรถไฟฟ้าที่เพิ่มมากขึ้นส่งผลให้เอเจนซีจัดสรรงบประมาณไปในสื่อโฆษณานอกบ้านเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะการใช้จ่ายสื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชนที่มี CAGR อยู่ที่ร้อยละ 15.6 ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา

นอกจากนี้ ผู้บริโภคในปัจจุบันใช้เวลาในบ้านมากกว่าที่เคย โดยเฉพาะใช้เวลาไปกับการเดินทางไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ รถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง อาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้าหรือสนามบิน และเพื่อเป็นการคว้าโอกาสจากการเปลี่ยนแปลงการดำเนินชีวิตของผู้บริโภค ผู้ลงโฆษณาได้หันมาใช้จ่ายสื่อโฆษณานอกบ้านเพิ่มขึ้นเป็น 9,547 ล้านบาท คิดเป็น CAGR อยู่ที่ร้อยละ 5.2 ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา

■ การเปลี่ยนแปลงไปสู่สื่อโฆษณาดิจิทัล

การเปลี่ยนแปลงที่น่าสังเกตในภาพของอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาคือความแพร่หลายของการใช้สื่อโฆษณาดิจิทัลที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ตามที่สมาคมโฆษณาดิจิทัล (ประเทศไทย) ได้ให้ข้อมูล กล่าวคือ มูลค่าการใช้จ่ายสื่อโฆษณาดิจิทัลของคนไทยเติบโตขึ้นจาก 2,006 ล้านบาทในปี 2554 เพิ่มขึ้นเป็น 9,869 ล้านบาทในปี 2558 แสดงให้เห็นได้จากอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปีอยู่ที่ร้อยละ 48.9 ยิ่งไปกว่านั้นสื่อโฆษณาดิจิทัลสามารถครองส่วนแบ่งตลาดจากมูลค่าการใช้จ่ายสื่อโฆษณาทั้งหมดเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยเติบโตจากร้อยละ 1.9 เป็นร้อยละ 7.0 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.1 ในเร็ว ๆ นี้การพัฒนาของสื่อโฆษณาดิจิทัลมีแนวโน้มว่าจะส่งผลกระทบอย่างมากกับสื่อโฆษณารูปแบบเดิม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในหนังสือพิมพ์ เห็นได้จากมูลค่าการใช้จ่ายสื่อโฆษณาของหนังสือพิมพ์ที่ลดลงร้อยละ 20.7 จาก 15,038 ล้านบาทในปี 2553/54 เป็น 11,931 ล้านบาทในปี 2558/59 การเติบโตของสื่อโฆษณาดิจิทัลนั้นถูกสนับสนุนด้วยความสามารถในการปรับเปลี่ยน แก้ไข หรือเพิ่มเติมข้อมูลได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว ซึ่งส่งผลให้เกิดเป็นสื่อที่ให้ความหลากหลาย ตลอดจนเข้าถึงผู้รับสารอย่างตรงเป้าหมายและกว้างขวางมากที่สุด เนื่องจากความสามารถในการปรับเปลี่ยนของสื่อโฆษณาดิจิทัล จึงทำให้ผู้จัดทำโฆษณาเลือกที่จะใช้สื่อดิจิทัลในการจัดกิจกรรมทางการตลาดแทนสื่อภาพนิ่ง และถือได้ว่าสื่อโฆษณาดิจิทัลกำลังกลายเป็นสื่อโฆษณาที่ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายมากกว่าสื่อรูปแบบเดิม สิ่งนี้เป็นหนึ่งในส่วนประกอบสำคัญที่สุดที่จะสามารถก้าวขึ้นมาอยู่แนวหน้าในอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาในอนาคตได้ ยิ่งไปกว่านั้นสื่อโฆษณาดิจิทัลทำให้ผู้ทำโฆษณาสามารถผลิตสื่อที่เป็นภาพเคลื่อนไหวที่ดึงดูดความสนใจและเพิ่มความสามารถในการโต้ตอบจากกลุ่มลูกค้า ทางด้านของผู้บริโภคการเพิ่มขึ้นของความต้องการข้อมูลที่เร่งด่วน ทำให้สื่อโฆษณาดิจิทัลสามารถตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคได้ ดังนั้นเจ้าของสื่อโฆษณาที่สามารถเสนอสื่อโฆษณาที่เพิ่มการสื่อสารเชื่อมโยงระหว่างผู้บริโภคกับสื่อโฆษณาได้จะทำให้ได้เปรียบทางการแข่งขัน

มูลค่าการใช้จ่ายสื่อดิจิทัลและส่วนแบ่งการตลาด



ที่มา: สมาคมโฆษณาดิจิทัล (ประเทศไทย)

2.2.2.3 ภาวะการแข่งขันของตลาดสื่อโฆษณาในภาพรวม

ผู้ให้บริการสื่อออกบ้านรายใหญ่ซึ่งอยู่ในตลาดหลักทรัพย์มีรายชื่อดังตารางด้านล่าง โดยแสดงรายชื่อดังตามรายได้ในปี 2558

บริษัท	รายได้ (ล้านบาท)	กำไรสุทธิ (ล้านบาท)
บริษัท วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย จำกัด (มหาชน)*	2,106	941
บริษัท แพลน บี มีเดีย จำกัด (มหาชน)	2,170	400
บริษัท มาสเตอร์ แอด จำกัด (มหาชน)	694	171
บริษัท อควา คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)	562	285
บริษัท ทรูวิชั่นส์ จำกัด (มหาชน)	430	(730)

* รอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2559

ในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมาแนวโน้มของการใช้โฆษณาสินค้าจะถูกจัดสรรไปในทุกสื่อโฆษณาหลากหลายประเภท เนื่องจากสื่อโฆษณาแต่ละประเภทมีจุดเด่นและประสิทธิภาพในการส่งสารเข้าถึงผู้บริโภคที่แตกต่างกัน และจะทำให้ทุกสื่อที่เลือกใช้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น เอเจนซีและเจ้าของสินค้าและบริการจึงมีการเลือกใช้สื่อโฆษณาหลากหลายสื่อผสมผสานกันตามความเหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมายและงบประมาณ เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการสร้างการรับรู้ในตราสัญลักษณ์และสรรพคุณสินค้า ตลอดจนขยายฐานผู้รับชมหรือลูกค้าให้กว้างขวางขึ้นพร้อมทั้งการต่อยอดสร้างความภักดีในสินค้า (Brand Loyalty) ด้วยเหตุนี้ การแข่งขันในอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาทุกวันนี้ จึงไม่ได้เป็นเพียงการแข่งขันชิงส่วนแบ่งตลาดในรูปแบบเดิม ๆ ที่แย่งชิงส่วนแบ่งทางการตลาดจากสื่อโฆษณาประเภทเดียวกัน แต่เป็นการแข่งขันที่ต้องแข่งกับสื่อโฆษณาทุกประเภท บริษัทเจ้าของสื่อโฆษณาที่มีเครือข่ายสื่อโฆษณาหลายรูปแบบและครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมายจึงจะเป็นบริษัทที่มีความได้เปรียบในการแข่งขันสูง จากความสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ซื้อสื่อโฆษณาได้ดีกว่า ส่งผลให้สามารถครองส่วนแบ่งตลาดได้มากกว่าเช่นกัน นอกจากนี้ ผู้บริโภคยุคปัจจุบันมีพฤติกรรมในการทำกิจกรรมหลายอย่างไปพร้อมกันในเวลาเดียวกัน (Stand-Alone) ทำให้การใช้สื่อเพียงชนิดเดียว แบบยุคเดิม ๆ จึงไม่ตอบสนองพฤติกรรมของผู้บริโภคที่เปลี่ยนไป ดังนั้นสื่อในปัจจุบันจึงมีการผสมผสานการใช้สื่อทั้งแบบดั้งเดิมและแบบดิจิทัลมากขึ้น กระแสของการสร้างสรรค์สื่อโฆษณาแบบผสมผสานจึงได้รับการตอบรับที่ดีและเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยมีลูกเล่นใหม่ ๆ ผสมสื่อแบบดั้งเดิมไปกับสื่อดิจิทัลเพื่อให้ได้รับประสบการณ์ความแปลกใหม่ที่ให้การเข้าถึงเนื้อหาต่าง ๆ มีความสนุกและน่าสนใจ

ปัจจุบันมีสื่อโฆษณาที่หลากหลายในการเข้าถึงกลุ่มผู้บริโภคเพิ่มมากขึ้น ทำให้สื่อโฆษณาแบบดั้งเดิมต้องปรับตัวตามตามแนวโน้มการใช้สื่อที่เปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากเอเจนซีหรือผู้ซื้อสื่อโฆษณาสามารถเลือกใช้จ่ายไปกับสื่อที่เหมาะสมกับกลุ่มลูกค้าเป้าหมายมากที่สุด เช่นเดียวกันกับสื่อโฆษณารูปแบบเดิมอย่างสื่อโฆษณาโทรทัศน์ระบบอนาล็อก ซึ่งเป็นหนึ่งในสื่อโฆษณาขนาดกลางที่มีบทบาทมากที่สุดในประเทศไทยก็ต้องปรับตัวและพยายามพัฒนาเพื่อที่จะรักษาความสามารถในการแข่งขันกับสื่อโฆษณาอื่น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสื่อโฆษณาที่มีความยืดหยุ่นในการนำเสนอให้เข้าถึงวิถีชีวิตของผู้บริโภคอย่างสื่อโฆษณานอกบ้าน

ยิ่งไปกว่านั้นในปี 2556 ได้มีการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญในอุตสาหกรรมโทรทัศน์ในประเทศไทยจากการที่รัฐบาลได้ประกาศให้มีการปรับเปลี่ยนระบบการออกอากาศโทรทัศน์ระบบอนาล็อกในประเทศไทยให้เป็นระบบดิจิทัลในด้านของอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาโดยรวมหลังจากการปรับเปลี่ยนระบบถูกคาดการณ์ว่า การใช้จ่ายสื่อโฆษณาในอุตสาหกรรมโทรทัศน์จะกระจายโดยเท่าเทียมกัน เพราะสื่อโฆษณาจะไม่รวมอยู่ในช่องออกอากาศโทรทัศน์ฟรีทีวีเพียงช่องทางเดียว จากที่กล่าวมาคาดว่าภายใน 3-5 ปีข้างหน้าหลังจากการปฏิรูปอุตสาหกรรมโทรทัศน์แล้วนั้นจะทำให้การ

แข่งขันในกลุ่มของสื่อโฆษณาโทรทัศน์สูงขึ้นเนื่องจากผู้ซื้อสื่อมีทางเลือกเพิ่มมากขึ้น โดยปัจจัยความสำเร็จของสื่อโฆษณาโทรทัศน์ขึ้นอยู่กับคุณภาพของเนื้อหารายการที่ใช้ดึงดูดผู้ชมให้เข้ามาชมรายการ ซึ่งจำนวนของผู้ชมรายการเป็นตัวแปรสำคัญที่จะทำให้สามารถขายโฆษณาในช่วงเวลานั้น ๆ ได้ อย่างไรก็ตามในภาพรวมแล้วสื่อโฆษณาโทรทัศน์น่าจะยังมีส่วนแบ่งการตลาดอยู่ในระดับเดิมเพียงแต่จะมีจำนวนผู้เล่นในตลาดเพิ่มขึ้น

จากแนวโน้มของการบริโภคสื่อที่เปลี่ยนไปดังที่กล่าวมา วีจีไอเชื่อมั่นว่าเครือข่ายสื่อโฆษณาของวีจีไอมีความได้เปรียบมากกว่าคู่แข่งรายอื่นจากการเป็นเครือข่ายสื่อโฆษณาที่ทันสมัยและแทรกตัวไปกับการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้บริโภคในยุคปัจจุบันที่ส่วนใหญ่ใช้เวลาอยู่นอกบ้าน อีกทั้งผู้ลงโฆษณายังสามารถเลือกกลุ่มเป้าหมายได้ทั้งในเชิงภูมิศาสตร์และประชากรศาสตร์ซึ่งจากผลสำรวจของวีจีไอพบว่าเหตุผลที่เจ้าของสินค้าและเอเจนซี่เลือกใช้สื่อโฆษณาของวีจีไอ เนื่องจากสื่อโฆษณาของวีจีไอสามารถเติมเต็มความต้องการในด้านการส่งเสริมภาพพจน์ที่ทันสมัย ยกระดับภาพลักษณ์สินค้าและสร้างความโดดเด่นให้ตราสินค้าได้เป็นอย่างดี สื่อมีความถี่ในการออกอากาศเพียงพอที่จะตอกย้ำผู้ชมสื่อและสร้างความภักดีในตัวสินค้า อีกทั้งมีศักยภาพในการเข้าถึงผู้บริโภคกลุ่มเป้าหมายได้ดี สื่อโฆษณาของวีจีไอนับเป็นสื่อที่สามารถเข้าถึงเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสามารถถ่ายทอดสรรพคุณของสินค้าและบริการไปยังผู้ใช้สื่อ ซึ่งสัมพันธ์กับวิสัยทัศน์ของวีจีไอ ในการเป็นผู้นำในเครือข่ายสื่อโฆษณาที่กลมกลืนไปกับการดำรงชีวิต วีจีไอได้มีการพัฒนาและขยายรูปแบบสื่อเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ซื้อสื่อดิจิทัลที่เพิ่มมากขึ้น

โปรดพิจารณาข้อมูลการวิเคราะห์อุตสาหกรรมสื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชน และสื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานและอื่น ๆ ได้ในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี 2558/59 (แบบ 56-1) ของวีจีไอ

2.2.2.4 กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

ผลิตภัณฑ์สื่อโฆษณาของวีจีไอสามารถเข้าถึงและครอบคลุมกลุ่มผู้ชมทุกประเภท ทั้งในกรุงเทพฯ และจังหวัดต่าง ๆ ทั่วประเทศ โดยลูกค้าที่ซื้อสื่อโฆษณาส่วนใหญ่ มีวัตถุประสงค์ในการใช้สื่อเพื่อส่งเสริมการตลาดและการขาย สร้างการรับรู้แบรนด์สินค้า (Brand Awareness) และประชาสัมพันธ์ผลิตภัณฑ์เพื่อสร้างความต้องการในการบริโภค รวมทั้งการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้แก่องค์กร ซึ่งกลุ่มลูกค้าเหล่านี้จะเป็นบริษัทหรือองค์กรขนาดใหญ่ที่มีศักยภาพในการเติบโตอย่างต่อเนื่อง

■ ลักษณะลูกค้า

ลูกค้าของวีจีไอสามารถจำแนกได้ 2 ประเภทหลัก คือ ลูกค้าประเภทเอเจนซี่ และลูกค้าที่เป็นเจ้าของสินค้าและบริการ เช่น บริษัทเอกชนหน่วยงานรัฐ เป็นต้น วีจีไอมีสัดส่วนลูกค้าที่เป็นเอเจนซี่ และลูกค้าที่เป็นเจ้าของสินค้าและบริการอยู่ที่ประมาณร้อยละ 77.40 และร้อยละ 22.60 ตามลำดับ (ข้อมูล ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559) โดยวีจีไอล็งเห็นว่าการขายสื่อโฆษณาผ่านเอเจนซี่นั้นมีประสิทธิผลมากกว่า เนื่องจากเอเจนซี่มีลูกค้าที่เป็นเจ้าของสินค้าและบริการจำนวนมากหลายราย จึงมีความคล่องตัวในการสลับปรับเปลี่ยนแผนการใช้งบโฆษณาหรือปรับเปลี่ยนวงดเวลาใช้สื่อโฆษณาของวีจีไอทำให้วีจีไอไม่ได้รับผลกระทบเมื่อเจ้าของสินค้าและบริการบางรายมีการเปลี่ยนแปลงแผนการลงโฆษณา

■ สัดส่วนลูกค้ารายใหญ่ 10 รายแรกต่อรายได้รวม ในช่วงปี 2557 – 2559 สามารถสรุปได้ดังนี้

	งวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม		
	ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559
สัดส่วนรายได้ลูกค้า 10 รายแรกต่อรายได้รวม (ร้อยละ)	72.51	72.06	74.72

ทั้งนี้ ตลอดระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา กลุ่มวีจีไอไม่มีสัดส่วนการขายให้แก่ลูกค้ารายใดรายหนึ่งเกินกว่าร้อยละ 28 ของรายได้รวมในปีนั้น ๆ

2.2.2.5 กลยุทธ์การแข่งขัน

เป้าหมายของวีจีไอ คือ การคงความเป็นผู้นำในธุรกิจเครือข่ายสื่อโฆษณาที่ครอบคลุมรูปแบบการดำเนินชีวิตสมัยใหม่ในประเทศไทยและภาคพื้นเอเชีย โดยเน้นการเชื่อมต่อบริโภคกับเจ้าของสินค้าและบริการให้ใกล้ชิดกันมากขึ้น ในการที่จะบรรลุเป้าหมายนี้ วีจีไोजึงมุ่งมั่นดำเนินการตามกลยุทธ์ดังต่อไปนี้

- สร้างความแข็งแกร่งในความเป็นผู้นำสื่อโฆษณา Lifestyle Media ด้วยการขยายเครือข่ายพื้นที่โฆษณาทั้งการลงทุนโดยตรง โดยผ่านพันธมิตรทางธุรกิจ และโดยการควบรวมกิจการเพื่อการเติบโตแบบยั่งยืนในระยะยาว

นอกจากการสรรหาพื้นที่สื่อโฆษณาเพิ่มเติมในพื้นที่ที่วีจีไอครอบครองอยู่แล้ว วีจีไอยังเน้นการขยายธุรกิจโดยการกระจายการลงทุนไปในสื่อโฆษณาอื่นที่มีความเกี่ยวข้องกับเครือข่ายพื้นที่สื่อโฆษณาเดิมที่วีจีไอมีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อที่วีจีไอจะได้รับประโยชน์จากความเกื้อหนุนกันของธุรกิจ (Synergy) เป็นการใช้จุดแข็งของสื่อโฆษณาของวีจีไอช่วยขยายผลให้กับเครือข่ายสื่อโฆษณาใหม่โดยใช้วิธีสร้างพันธมิตรทางธุรกิจ (Strategic Alliance) โดยในปีที่ผ่านมา วีจีไอได้ลงทุนในบริษัท แอโร มีเดีย กรุ๊ป เป็นสัดส่วนร้อยละ 20 และการเข้าซื้อหุ้น MACO เพิ่มเติมร้อยละ 12.46 จากกลุ่มผู้ถือหุ้นเดิม

- บริหารจัดการสื่อโฆษณาที่มีอยู่เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดโดยการนำเสนอผลิตภัณฑ์สื่อโฆษณาทั้งแบบแพ็คเกจเดี่ยว (Package) และแพ็คเกจรวม (Bundle)

สื่อโฆษณาแบบแพ็คเกจเดี่ยวจะครอบคลุมสื่อโฆษณาในระบบเดียว เช่น แพ็คเกจสื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสจะเป็นสื่อโฆษณาในตำแหน่งเดียวกันในสถานีรถไฟฟ้า 20 สถานี หรือแพ็คเกจสื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานจะเป็นสื่อโฆษณาดิจิทัลที่แสดงผลในทุกอาคารภายใต้การบริหารจัดการของวีจีไอ (ปัจจุบันมี 135 อาคาร) จากกลยุทธ์ดังกล่าวทำให้วีจีไอสามารถบริหารจัดการเครือข่ายพื้นที่สื่อโฆษณาได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การนำเสนอผลิตภัณฑ์สื่อโฆษณาแบบเป็นแพ็คเกจรวม เป็นการจัดชุดสื่อโฆษณาจากเครือข่ายที่วีจีไอมีทั้งหมดมาผสมผสานกัน เช่น การเสนอแพ็คเกจรวมสื่อโฆษณาในสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส สื่อภายใน/นอกรถไฟฟ้าบีทีเอส สื่อภายในลิฟต์โดยสารในอาคารสำนักงานไว้ด้วยกัน โดยผู้ซื้อสื่อโฆษณาสามารถเลือกได้ตามความเหมาะสมของแผนการประชาสัมพันธ์และงบประมาณของตน

- การบริหารงานลูกค้าสัมพันธ์ (Effective CRM System) เพื่อรักษารฐานลูกค้าเดิมและขยายฐานไปสู่ลูกค้ากลุ่มใหม่

วีจีไอให้ความสำคัญกับลูกค้า โดยมุ่งเน้นการให้บริการด้วยความเอาใจใส่และรับผิดชอบต่อความต้องการของลูกค้า ซึ่งหมายถึงความคาดหวังต่อคุณภาพการติดตั้งชิ้นงานโฆษณา และความตรงต่อเวลาในการส่งมอบการบริการ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนการตลาดและกิจกรรมส่งเสริมการขายที่ลูกค้ากำหนด

- ติดตามความเคลื่อนไหวของนวัตกรรมเทคโนโลยีทั้งทางด้านสื่อโฆษณา ด้านการจัดการ และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อสร้างสรรค์สื่อที่มีความน่าสนใจ และเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน

วีจีไอดำเนินการวิจัยตลาดและพัฒนาผลิตภัณฑ์ของวีจีไออย่างต่อเนื่อง ด้วยความมุ่งมั่นสรรหาพื้นที่โฆษณาที่เหมาะสมและสอดคล้องกับไลฟ์สไตล์ที่เปลี่ยนไปของผู้บริโภค เพื่อให้ฐานเครือข่ายของวีจีไอแข็งแกร่งและสามารถรองรับการขยายตัวที่ต่อเนื่องในอนาคต โดยขณะนี้จะมีแสงสว่างจากการเติบโตจากธุรกิจใหม่ ๆ เช่น สื่อดิจิทัล และสื่อออนไลน์ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ซื้อสื่อในยุคดิจิทัลที่เพิ่มมากขึ้น

2.2.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

2.2.3.1 การจัดหาสถานที่ติดตั้งสื่อโฆษณา

วีจีไอจัดหาพื้นที่ติดตั้งสื่อโฆษณาโดยเข้าเจรจากับเจ้าของพื้นที่ เพื่อให้ได้มาซึ่งสิทธิในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณา ทั้งนี้ วีจีไอมุ่งเน้นการเป็นผู้ได้รับสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณา โดยพื้นที่โฆษณาภายใต้การบริหารจัดการมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

- พื้นที่ในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส

วีจีไอได้รับสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการบริหารสื่อโฆษณาและพื้นที่เชิงพาณิชย์ในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส จำนวน 30 สถานี จากบีทีเอสซี โดยได้รับสิทธิถึงเดือนธันวาคม 2572 ซึ่งเป็นเวลาเดียวกับเวลาสิ้นสุดสัมปทานของบีทีเอสซี และหากบีทีเอสซีมีสิทธิการต่ออายุสัมปทานการเดินรถไฟฟ้าบีทีเอสกับ กทม. วีจีไอมีสสิทธิในการต่อสัญญาให้สิทธิบริหารจัดการด้านการตลาดในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสกับบีทีเอสซีก่อนบุคคลอื่น (First Right to Extend) ด้วยจำนวนปีเท่ากับที่บีทีเอสซี ต่อสัญญากับ กทม.

- พื้นที่บนรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT

บีทีเอสซีได้รับสิทธิจากบีทีเอสซีในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณาบนรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT โดยอัตราค่าตอบแทนการให้สิทธิเป็นไปตามอัตราที่ตกลงกัน ทั้งนี้ พื้นที่โฆษณาบนรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ประกอบด้วยพื้นที่โฆษณาภายนอกตัวรถ ด้านในตัวรถ บริเวณหลังเบาะรถ บริเวณทางขึ้นลง บริเวณใต้ช่องแอร์ บริเวณประตูเข้าออกผู้โดยสาร กระงะในตัวรถ และจอ LCD ในรถ

- พื้นที่ในระบบรถโดยสารสำหรับนิสิตจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วีจีไอเช่าสื่อโฆษณาในโครงการเดินรถโดยสารสำหรับนิสิตจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ซึ่งเส้นทางเดินรถรับส่งนิสิตดังกล่าวมีทั้งภายในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและครอบคลุมถึงบางส่วนของบริเวณศูนย์การค้าสยามสแควร์ ซึ่งสื่อโฆษณาภายใต้สัญญาเช่าโฆษณาดังกล่าว ได้แก่ สื่อโฆษณา ณ ป้ายรถโดยสาร สื่อโฆษณาภายในและภายนอกตัวรถ และจอ LCD ในรถโดยสาร

- พื้นที่สื่อโฆษณาที่ติดตั้งอยู่ตามท้องถนน (Street Furniture)

วีจีไอได้รับการแต่งตั้งเป็นตัวแทนขายสื่อโฆษณาที่ติดตั้งอยู่ตามท้องถนน (Street Furniture) จากบริษัท มาสเตอร์ แอนด์ มอร์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ MACO เป็นระยะเวลา 3 ปี ทั้งนี้ เป็นผลจากการลงทุนใน MACO

ด้วยวัตถุประสงค์เพื่อประโยชน์ในการขยาย และเพิ่มขนาดพื้นที่โฆษณาของวีจีไอ ซึ่งจะส่งผลให้สามารถตอบสนองความต้องการของตลาดและลูกค้ากลุ่มเป้าหมายที่มากขึ้น และ เป็นการเพิ่ม Synergy ทางด้านการขายของวีจีไอ ซึ่งจะช่วยเพิ่มโอกาสในการขายพื้นที่โฆษณาของวีจีไอ มากยิ่งขึ้น รวมทั้งยังเป็นการบริหารต้นทุนให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นในระยะยาว

■ พื้นที่ในอาคารสำนักงาน

วีจีไอทำสัญญาติดตั้งและบริหารจัดการจอดิจิทัลกับอาคารสำนักงานแต่ละแห่ง ซึ่งสัญญาส่วนใหญ่มีระยะเวลาประมาณ 3 ปี โดยวีจีไอได้รับสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในช่วงระยะเวลาตามสัญญา โดยห้ามบุคคลอื่นทำสื่อโฆษณาในรูปแบบอื่นใดภายในลิฟต์ พื้นที่รอกอยล์ลิฟต์ หรือห้องโถง (Lobby) ของอาคารในระยะ 20-30 เมตร จากพื้นที่รอกอยล์ลิฟต์

■ พื้นที่ในคอนโดมิเนียม

วีจีไอได้รับแต่งตั้งเป็นตัวแทนขายสื่อโฆษณาแต่เพียงผู้เดียว สำหรับสื่อโฆษณาประเภทจอดิจิทัลซึ่งติดตั้งในลิฟต์โดยสารในที่พักอาศัยประเภทคอนโดมิเนียม จากห้างหุ้นส่วนจำกัด อาร์ทิสต้า มีเดีย เป็นระยะเวลา 3 ปี โดยวีจีไอรับผิดชอบในส่วนการตลาดและการขายสื่อโฆษณานจอดิจิทัล ซึ่งปัจจุบันติดตั้งแล้ว 78 โครงการ 219 อาคาร รวมทั้งสิ้น 549 จอ

■ พื้นที่จอดิจิทัลในต่างจังหวัด

วีจีไอได้รับแต่งตั้งเป็นตัวแทนขายสื่อโฆษณาประเภทจอดิจิทัล ตามจุดสำคัญในหัวเมืองสำคัญตามต่างจังหวัดจากบริษัท ไมดาส โกลบอล มีเดีย จำกัด และบริษัท โคแมส จำกัด โดยวีจีไอรับผิดชอบในส่วนการตลาดและการขายสื่อโฆษณานจอดิจิทัล

2.2.3.2 การผลิตงานโฆษณา

การผลิตงานโฆษณาของสื่อแต่ละประเภทมีลักษณะ ดังนี้

■ สื่อมัลติมีเดีย

การผลิตงานโฆษณาสำหรับสื่อมัลติมีเดีย นั้น โดยส่วนใหญ่เจ้าของสินค้าและบริการจะเป็นผู้ส่งไฟล์ของงานโฆษณาในรูปแบบดิจิทัลมาให้วีจีไอ อย่างไรก็ดี วีจีไอสามารถให้บริการออกแบบงานโฆษณาร่วมกับเจ้าของสินค้าและบริการได้ โดยผลิตงานออกมาในรูปแบบของกราฟฟิก (Graphic) ภาพเคลื่อนไหวได้

■ สื่อภาพนิ่ง

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

2.2.3.3 การจัดหาอุปกรณ์ ซอฟต์แวร์และอุปกรณ์ควบคุมการบริหารสื่อมัลติมีเดีย

- สื่อมัลติมีเดียในระบบรถไฟบีทีเอส

วีจีไอได้จ้างผู้รับเหมาในการออกแบบ จัดหาอุปกรณ์ ติดตั้ง รวมถึงจัดหาซอฟต์แวร์ควบคุมระบบ โดยทำเป็นสัญญาจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ (Turnkey) ซึ่งระบบดังกล่าวเป็นระบบควบคุมบริหารสื่อโฆษณาามัลติมีเดียที่สามารถตรวจสอบและควบคุมสถานะของเครื่องเล่นและการทำงานของจอภาพจากส่วนกลาง (Central Control) ในการปรับเปลี่ยนสัญญาณภาพ ปรับระดับเสียง เปิด-ปิดสัญญาณได้ตลอดเวลา (Real-Time Monitor) โดยการส่งคำสั่งควบคุมผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ตไปยังสื่อมัลติมีเดียในที่ต่าง ๆ

- สื่อมัลติมีเดียในอาคารสำนักงาน

สำหรับระบบควบคุมบริหารสื่อโฆษณาามัลติมีเดียในอาคารสำนักงานนั้น วีจีไอใช้ซอฟต์แวร์ที่สามารถควบคุมสถานะการทำงานของสื่อโฆษณาผ่านระบบออนไลน์จากสำนักงานใหญ่ได้ ซึ่งในกรณีระบบควบคุมส่วนกลางที่สำนักงานใหญ่เกิดปัญหา วีจีไอยังสามารถควบคุมระบบการส่งสัญญาณผ่านระบบควบคุมจากอาคารสำนักงานอื่นใดที่มีสื่อโฆษณาของวีจีไอติดตั้งอยู่ก็ได้

2.3 ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

กลุ่มบริษัทได้ดำเนินธุรกิจอสังหาริมทรัพย์นับตั้งแต่เริ่มดำเนินการในปี 2511 โดยได้พัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์หลายประเภท เช่น บ้านเดี่ยว ทาวน์เฮ้าส์ คอนโดมิเนียม อาคารพักอาศัย โรงแรม อาคารสำนักงานและสนามกอล์ฟ แม้ภายหลังบริษัท จะได้มาซึ่งกิจการโดยการถือครองหุ้นส่วนใหญ่ของบีทีเอสซี ผู้ให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งปัจจุบันมีเส้นทางที่ให้บริการทั้งสิ้น 36.25 กิโลเมตร รวม 34 สถานี ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพฯ ทั้งเขตเมืองชั้นในและชั้นนอก แต่กลุ่มบริษัทยังคงดำเนินธุรกิจอสังหาริมทรัพย์อย่างต่อเนื่อง โดยมุ่งพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ในหลายรูปแบบ ทั้งจากที่ดินที่กลุ่มบริษัทถือครองกรรมสิทธิ์อยู่แล้ว และดำเนินการบริหารงานผ่านบริษัทย่อย และบริษัทร่วมทุนต่าง ๆ ที่จัดตั้งขึ้น เพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันในตลาด อีกทั้งยังเพิ่มความคล่องตัวในการบริหารให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ปัจจุบัน กลุ่มบริษัทดำเนินธุรกิจอสังหาริมทรัพย์แบ่งออกเป็น 2 ประเภทหลัก อันได้แก่ ธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์และธุรกิจบริหารอสังหาริมทรัพย์

2.3.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

2.3.1.1 ธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์

กลุ่มบริษัทดำเนินธุรกิจด้านการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ใน 2 รูปแบบ คือ โครงการอสังหาริมทรัพย์เพื่อขาย และโครงการอสังหาริมทรัพย์เพื่อเช่า

▪ ธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อขาย

กลุ่มบริษัทมีโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อขายที่ดำเนินงานเองอยู่ 2 โครงการหลัก คือ (1) โครงการคอนโดมิเนียมแบรนด์ Abstracts ซึ่งเป็นโครงการคอนโดมิเนียมบนเส้นทางให้บริการของรถไฟฟ้า และ (2) โครงการธานีดี ซึ่งเป็นโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์หลายรูปแบบ ทั้งบ้านเดี่ยว ทาวน์เฮ้าส์ คอนโดมิเนียม และที่ดินจัดสรร ซึ่งรายละเอียดของโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อขาย มีดังต่อไปนี้

ข้อมูล ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559

โครงการ	สถานที่ตั้ง	จำนวน	มูลค่า (ล้านบาท)	ความคืบหน้า ของโครงการ (ร้อยละของ มูลค่าตามบัญชี)	ความคืบหน้า ของการขาย (ร้อยละของมูลค่า ขายทั้งโครงการ)	กลุ่มลูกค้า เป้าหมาย
โครงการคอนโดมิเนียม						
Abstracts Phahonyothin Park Tower A	ถนนพหลโยธิน / ลาดพร้าว ซอย 1	1,012 ยูนิต	3,266.33	100	100	ระดับ กลาง-บน
นุเวลคอนโดมิเนียม	ธานีดี, บางนา- ตราด กม.14	905 ยูนิต	1,162.56	100	99.99	ระดับกลาง
กิ้งก่าคอนโดมิเนียม	ธานีดี, บางนา- ตราด กม.14	456 ยูนิต	299.59	100	86.04	ระดับล่าง

โครงการ	สถานที่ตั้ง	จำนวน	มูลค่า (ล้านบาท)	ความคืบหน้า ของโครงการ (ร้อยละของ มูลค่าตามบัญชี)	ความคืบหน้า ของการขาย (ร้อยละของมูลค่า ขายทั้งโครงการ)	กลุ่มลูกค้า เป้าหมาย
โครงการบ้านเดี่ยว / ทาวเฮ้าส์						
พาร์ 1 บายธนาชิตี	ธนาชิตี, บางนา- ตราด กม.14	90 หลัง	382.79	50.72	22.91	ระดับกลาง
เพรสทีจเฮาส์ II	ธนาชิตี, บางนา- ตราด กม.14	85 หลัง	797.20	100	45.23	ระดับ กลาง-บน
เพรสทีจเฮาส์ III	ธนาชิตี, บางนา- ตราด กม.14	288 หลัง	841.18	100	71.86	
ทาวเฮ้าส์ II	ธนาชิตี, บางนา- ตราด กม.14	20 หลัง	30.75	100	15.26	ระดับกลาง
ที่ดินเปล่า						
ไพรม์แลนด์ โซนบี	ธนาชิตี, บางนา- ตราด กม.14	9 แปลง	148.06	100	85.06	ระดับ กลาง-บน
ไพรม์แลนด์ โซนซี	ธนาชิตี, บางนา- ตราด กม.14	50 แปลง	593.59	100	80.71	
ไพรม์แลนด์ 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	

นอกจากโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อขายที่กลุ่มบริษัทดำเนินงานอยู่ในปัจจุบันแล้ว กลุ่มบริษัทได้เปิดโอกาสให้กับพันธมิตรทางธุรกิจที่มีความเชี่ยวชาญด้านการพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์มาร่วมพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ตลอดเส้นทางรถไฟฟ้าทั้งในปัจจุบันและอนาคต ผ่านรูปแบบการลงทุนในลักษณะบริษัทร่วมทุน โดยเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2557 บริษัทฯ และ SIRI ซึ่งถือเป็นผู้นำด้านการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ครบวงจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งคอนโดมิเนียมติดแนวรถไฟฟ้า ได้ลงนามในสัญญาข้อตกลงกรอบความร่วมมือทางธุรกิจ (Strategic Alliance Framework Agreement) เพื่อร่วมลงทุนแบบ Exclusive ในการพัฒนาโครงการที่พักอาศัยเพื่อขาย ซึ่งตั้งอยู่ภายในรัศมี 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้า ทั้งสถานที่ที่มีอยู่แล้วในปัจจุบันและสถานที่ตามเส้นทางต่าง ๆ ในอนาคต

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559 บริษัทฯ และ SIRI ได้ร่วมกันจัดตั้งบริษัทร่วมทุนซึ่งมีสัดส่วนการถือหุ้น 50:50 ภายใต้สัญญาข้อตกลงกรอบความร่วมมือทางธุรกิจ แล้วจำนวน 13 บริษัท เพื่อรองรับการพัฒนาโครงการในอนาคตตามแผนงานที่จะพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัยเพื่อขาย 25 โครงการ มูลค่าโครงการรวมกว่า 1 แสนล้านบาท ภายในเวลา 5 ปี

ในปีที่ผ่านมา โครงการคอนโดมิเนียมภายใต้บริษัทร่วมทุนดังกล่าวได้เปิดขายแล้ว 3 โครงการ ได้แก่ โครงการ เดอะไลน์ จตุจักร-หมอชิต โครงการ เดอะไลน์ สุขุมวิท 71 และโครงการ เดอะไลน์ ราชเทวี รวมมูลค่าโครงการทั้งสิ้น 10,642 ล้านบาท ซึ่งทั้ง 3 โครงการได้รับการตอบรับจากลูกค้าเป็นอย่างดี โดยสามารถปิดการขายได้แล้วทั้งหมด โดยในปี 2559/60 บริษัทฯ และ SIRI คาดว่าจะเปิดโครงการคอนโดมิเนียมอีก 6 โครงการ มูลค่าโครงการรวมประมาณ 23,000 ล้านบาท

อย่างไรก็ดี บริษัทฯ คาดว่าจะมีการรับรู้ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในการร่วมค้าระหว่างบริษัทฯ และ SIRI ภายในช่วงระยะเวลา 2-3 ปีนี้ โดยส่วนใหญ่มาจากค่าใช้จ่ายในการขายและการตลาดของโครงการ เดอะไลน์ และจะเริ่มมีการรับรู้รายได้จากการขายเมื่อมีการโอนกรรมสิทธิ์ห้องชุดตามมาตรฐานการบันทึกบัญชีของไทย โดยโครงการแรกคาดว่าจะเริ่มโอนได้ภายในปี 2559/60 เป็นต้นไป อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ จะยังคงรับรู้ส่วนแบ่งขาดทุนจากการร่วมทุนในปี 2559/60 เนื่องจากโครงการส่วนใหญ่จะมีการโอนกรรมสิทธิ์ห้องชุดในปี 2561 เป็นต้นไป ดังนั้น บริษัทฯ จึงคาดว่าจะมีการรับรู้ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในการร่วมค้าได้ตั้งแต่ปี 2561/62 เป็นต้นไป

■ ธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อเช่า

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

ข้อมูล ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559

โครงการ	สถานที่ตั้ง	พื้นที่เช่า (ตารางเมตร)	อัตราค่าเช่าเฉลี่ย (ร้อยละ)
อาคารพักอาศัย			
เดอะรอยัล เฟลส 2 และเดอะแกรนด์	ถนนราชดำริ	6,105.85	98.80
อาคารสำนักงาน			
อาคารทีเอสที ทาวเวอร์	ถนนวิภาวดี-รังสิต	16,057.50	98.12

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

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทมีแผนที่จะขยายธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ สำหรับทำประโยชน์ในระยะยาวเพิ่มเติมจากโครงการที่มีอยู่ของกลุ่มบริษัท โดยผ่านการลงทุนหลายรูปแบบ เช่น การลงทุนในหุ้นของบริษัทอสังหาริมทรัพย์รายอื่น และการจัดตั้งบริษัทร่วมทุน เป็นต้น

ในปี 2557/58 บริษัทฯ และบริษัท แกรนด์ คาแนล แลนด์ จำกัด (มหาชน) ได้ร่วมกันจัดตั้งบริษัทร่วมทุนซึ่งมีสัดส่วนการถือหุ้น 50:50 ชื่อบริษัท เบย์วอเตอร์ จำกัด โดยเมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2558 บริษัท เบย์วอเตอร์ จำกัด ได้ชนะการประมูลซื้อที่ดินบริเวณถนนพหลโยธิน ใกล้กับสี่แยกกรีซโยธิน เนื้อที่ 48-2-96.8 ไร่ (77,987.2 ตารางเมตร) มูลค่า 7,350 ล้านบาท ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวอยู่ระหว่างการพัฒนาโครงการ

ในปี 2558/59 บริษัทฯ ได้ลงทุนในหุ้นของ ยู ซิตี้ ซึ่งเป็นบริษัทที่มีความเชี่ยวชาญในด้านการประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เชิงพาณิชย์ โดยบริษัทฯ ได้จำหน่ายหุ้นสามัญทั้งหมดในบริษัทย่อย 2 บริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ได้แก่ (1) BTSA เจ้าของโรงแรมอีสติน แกรนด์ สาทร กรุงเทพฯ และที่ดินบริเวณถนนพหลโยธิน (2) ก้ามกุ้ง เจ้าของที่ดินบริเวณถนนพญาไทให้แก่ ยู ซิตี้ ในราคา 9,404.1 ล้านบาท เพื่อแลกกับหุ้นสามัญเพิ่มทุนในอัตราส่วนร้อยละ 35.64 และใบสำคัญแสดงสิทธิของยู ซิตี้ โดยในไตรมาสที่ 1 ปี 2558/59 บริษัทฯ รับรู้กำไรสุทธิ (หลังหักภาษี) จำนวน 2,528.5 ล้านบาท จากการจำหน่ายหุ้นดังกล่าวให้แก่ ยู ซิตี้ โดยบริษัทฯ มีแผนที่จะขยายและพัฒนา

อสังหาริมทรัพย์เชิงพาณิชย์ผ่านการลงทุนใน ยู ซิตี้ โดย ยู ซิตี้ คาดว่าจะพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ 2 โครงการในปี 2559/60 โดยโครงการแรกจะเป็นลักษณะโครงการอาคารเอกประสงค์ (Mixed-use) เนื้อที่โดยประมาณ 120,000 ตารางเมตรติดกับสถานีรถไฟฟ้าพญาไทและสถานีแอร์พอร์ตลิงค์ ทั้งนี้ โปรดพิจารณาข้อมูลลักษณะการประกอบธุรกิจของ ยู ซิตี้ เพิ่มเติมได้ในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี 2558/59 (แบบ 56-1) ของ ยู ซิตี้

อนึ่ง บริษัทฯ ยังคงมองหาโอกาสทางธุรกิจเพิ่มเติมให้กับธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์อย่างต่อเนื่อง ทั้งในเรื่องการแสวงหาความร่วมมือจากพันธมิตรทางธุรกิจในรูปแบบการร่วมทุน รวมถึงการถือครองที่ดินในหลากหลายทำเล และการซื้อที่ดินเพิ่มเติมในทำเลที่เล็งเห็นว่ามีความศักยภาพ เพื่อรองรับการพัฒนาต่อไปในอนาคต

นอกจากนี้ ในปีนี้ บริษัทฯ ได้เริ่มมีการควบรวมบริษัทอสังหาริมทรัพย์ในเครือและสินทรัพย์ให้เป็นการถือโดยบริษัทเดียว เพื่อการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

2.3.1.2 ธุรกิจบริการอสังหาริมทรัพย์

กลุ่มบริษัทดำเนินธุรกิจด้านการบริการอสังหาริมทรัพย์ใน 2 รูปแบบ คือ ธุรกิจโรงแรม และธุรกิจสนามกอล์ฟและสปอร์ตคลับ

▪ ธุรกิจโรงแรม

กลุ่มบริษัทดำเนินธุรกิจโรงแรมผ่านการบริหารจัดการโดยบริษัท แอ็บโซลูท โฮเทล เซอร์วิส จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างกลุ่มบริษัทกับพันธมิตรที่มีประสบการณ์ในธุรกิจโรงแรม ปัจจุบัน ธุรกิจโรงแรมของกลุ่มบริษัทดำเนินงานภายใต้แบรนด์ “U Hotels & Resorts” ที่กลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของรวม 3 แห่ง

ข้อมูล ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559

โครงการ	สถานที่ตั้ง	จำนวนห้องพัก (หน่วย)	ราคาห้องพักเฉลี่ย (บาท)	อัตราการเข้าพักเฉลี่ย (ร้อยละ)
โรงแรม ยู เชียงใหม่	ถนนราชดำเนิน เชียงใหม่	41	3,495.63	85.16
โรงแรม ยู อินจันท์ ภาณุพนบุรี	ถนนแม่น้ำแคว ภาณุพนบุรี	26	1,984.37	79.30
โครงการ ยู สาทร กรุงเทพฯ	ถนนสาทร กรุงเทพฯ	86	2,498.50	77.61
รวมจำนวนห้องพัก		153		

หมายเหตุ : บริษัทฯ ได้ขายหุ้นทั้งหมดใน BTSA ซึ่งเป็นเจ้าของโรงแรม อีสติน แกรนด์ สาทร กรุงเทพฯ ให้แก่ ยู ซิตี้ เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2558

▪ ธุรกิจสนามกอล์ฟและสปอร์ตคลับ

กลุ่มบริษัทดำเนินธุรกิจสนามกอล์ฟและสปอร์ตคลับในโครงการธานี ซิตี้ บนถนนบางนา-ตราด ขาออก กม.14 ผ่านบริษัทย่อย ชื่อบริษัท ธานี ซิตี้ กอล์ฟ แอนด์ สปอร์ต คลับ จำกัด ซึ่งให้บริการสโมสรและสนามกอล์ฟมาตรฐาน 18 หลุม ซึ่งเป็นสนามกอล์ฟเพียงแห่งเดียวในประเทศไทยที่ออกแบบโดย Greg Norman โดยได้ว่าจ้างผู้บริหารสนามกอล์ฟซึ่งเป็นบุคคลภายนอกที่มีความชำนาญพิเศษชื่อ บริษัท แอ็บโซลูท กอล์ฟ เซอร์วิส จำกัด เป็นผู้บริหารจัดการ

กลุ่มบริษัทได้ปรับปรุงอาคารกอล์ฟคลับ รวมทั้งดำเนินการตกแต่งภายในใหม่ และเปิดบริการตั้งแต่เดือนตุลาคม 2553 ปัจจุบัน สนามกอล์ฟธานี ซิตี้ได้รับการตอบรับเป็นอย่างดี ทั้งจากสมาชิกและบุคคลทั่วไป นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทได้ปรับปรุงและดำเนินการตกแต่งภายในธานี ซิตี้สปอร์ตคลับ และสร้าง Racquet Center ใหม่ขึ้น ซึ่งภายใน

ประกอบด้วยสนามฟุตบอล สนามเบตมินตันในร่ม จำนวน 5 คอร์ท สนามเทนนิส 2 คอร์ท พื้นที่สันทนาการสำหรับเด็กที่มีชื่อว่า We Play ห้องจัดเลี้ยง ห้องเอนกประสงค์ และลานสควอช 3 คอร์ท ซึ่งเปิดให้บริการเต็มรูปแบบตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2558 เป็นต้นมา ทั้งนี้ ในปี 2558/59 บริษัท ธนาซีดี กอล์ฟ แอนด์ สปอร์ต คลับ จำกัด มีรายได้จากการดำเนินงานรวม 181 ล้านบาท

2.3.2 การตลาดและการแข่งขัน

2.3.2.1 การทำการตลาดของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

■ การตลาดและการขาย

ด้านการตลาดสำหรับธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อขายในโครงการที่กลุ่มบริษัทดำเนินการอยู่ กลุ่มบริษัทมุ่งเน้นกลยุทธ์การตลาดทางตรง (Direct Marketing) และกลยุทธ์การตลาดเฉพาะส่วน (Market Focus) ไปยังกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย ทั้งในเชิงพฤติกรรม และในเชิงภูมิศาสตร์ และเนื่องจากโครงการที่กลุ่มบริษัทดำเนินการอยู่มีจำนวนยูนิตสำหรับขายเหลือเป็นจำนวนน้อย กลุ่มบริษัทจึงไม่ได้เน้นการทำตลาดเชิงรุกมากนัก อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทยังใช้ประโยชน์จากฐานข้อมูลลูกค้าหรือผู้มาเยี่ยมชมโครงการที่มีอยู่ เพื่อเข้าถึงกลุ่มลูกค้าเป้าหมายได้โดยตรง สำหรับสื่อที่ใช้สูงสุดได้แก่ ป้ายโฆษณาบริเวณใกล้เคียงที่ตั้งโครงการ เนื่องจากกลุ่มลูกค้าส่วนใหญ่จะเป็นบุคคลที่รู้จักและคุ้นเคยกับพื้นที่ที่ตั้งของโครงการ ดังนั้น สื่อดังกล่าวจึงเข้าถึงกลุ่มลูกค้าเป้าหมายได้มากกว่า

นอกจากนี้ ด้านการตลาดและการขายสำหรับธุรกิจโรงแรม กลุ่มบริษัทดำเนินงานบริหารธุรกิจโรงแรมผ่านบริษัท แอ็บโซลูท โฮเต็ล เซอร์วิส จำกัด และแอ็บโซลูท โฮเต็ล เซอร์วิส ฮองกง ลิมิเต็ด ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างกลุ่มบริษัทกับพันธมิตรที่มีประสบการณ์ในธุรกิจโรงแรม โดยมีกลยุทธ์ที่ให้ความสำคัญต่อความพึงพอใจของลูกค้า มุ่งเน้นที่จะรักษฐานลูกค้าเดิมและกลุ่มลูกค้าใหม่ และการดำรงไว้ซึ่งเอกลักษณ์ของโรงแรมผสมผสานกับการบริการที่เป็นเลิศภายใต้มาตรฐานสากล เพื่อส่งเสริมการทำธุรกิจในระยะยาวและสร้างความแข็งแกร่งให้กับกลุ่มโรงแรมภายใต้แบรนด์ “U Hotels & Resorts” นอกจากนี้ ยังมุ่งเน้นการทำกิจกรรมต่าง ๆ บนเครือข่ายสังคมออนไลน์อย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างการรับรู้ให้แก่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ รวมถึงการทำกิจกรรมทางการตลาดร่วมกับพันธมิตรต่าง ๆ เช่น บัตรเครดิต นิตยสาร ธนาคาร และอื่น ๆ โดยให้ส่วนลดพิเศษกับสมาชิกในหน่วยงานและองค์กรนั้น ๆ

■ กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

สำหรับกลุ่มลูกค้าเป้าหมายสำหรับธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อขาย กลุ่มบริษัทจะเน้นกลุ่มลูกค้าระดับกลางถึงสูงที่ตัดสินใจบนพื้นฐานของความคุ้มค่าและความแตกต่างเมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่ง ไม่ว่าจะเป็นลักษณะและรูปแบบของโครงการ ราคา หรือสิ่งอำนวยความสะดวก เป็นต้น

สำหรับกลุ่มลูกค้าเป้าหมายสำหรับธุรกิจโรงแรม กลุ่มบริษัทจะมุ่งเน้นกลุ่มลูกค้าบริษัท กลุ่มลูกค้างานจัดเลี้ยง กลุ่มลูกค้านักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ และกลุ่มไมซ์ (MICE) ที่ต้องการความคุ้มค่า และมีคุณภาพ บนความเรียบง่าย และไม่ยึดติดอยู่กับแบรนด์เดิม ซึ่งสอดคล้องกับพฤติกรรมนักท่องเที่ยว และการจองห้องพักผ่านระบบออนไลน์ที่กำลังเติบโตในปัจจุบัน

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

2.3.2.2 สภาพการแข่งขันของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

■ สภาพการแข่งขันของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ในปีที่ผ่านมา

ภาพรวมธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อขาย

ภาพรวมธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ในปีนี้อยู่ที่ว่าเป็นอีกปีหนึ่งที่ท้าทาย เป็นผลมาจากการชะลอตัวทางเศรษฐกิจ รายรับที่ลดลงและภาระหนี้สินในครัวเรือนที่เพิ่มมากขึ้นเนื่องจากอัตราการกู้ยืมสินเชื่อมีจำนวนจำกัด ปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้อุปสงค์ในตลาดอสังหาริมทรัพย์ลดลง จากแบบสำรวจของศูนย์ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์แห่งชาติแสดงให้เห็นว่าที่อยู่อาศัยสร้างเสร็จจดทะเบียนใหม่ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลในปี 2558 ลดลงร้อยละ 9.0 จากปีก่อนที่ 133,479 หน่วย เป็น 121,470 หน่วย โดยมาจากการลดลงของคอนโดมิเนียมเปิดขายใหม่ ซึ่งลดลงร้อยละ 14.1 บ้านเดี่ยวลดลงร้อยละ 4.6 อาคารพาณิชย์ลดลงร้อยละ 48.0 และบ้านแฝดลดลงร้อยละ 13.9 ยังคงมีเพียงทาวน์เฮาส์ที่ยังอยู่ในกระแสความนิยม เห็นได้จากการเพิ่มขึ้นร้อยละ 27.5 จากปีก่อน โดยในอสังหาริมทรัพย์จดทะเบียนใหม่ปีนี้ คอนโดมิเนียมคิดเป็นร้อยละ 51.3 ของหน่วยสร้างเสร็จจดทะเบียนใหม่ทั้งหมด บ้านเดี่ยว ทาวน์เฮาส์ อาคารพาณิชย์และบ้านแฝดคิดเป็นร้อยละ 27.5, 14.9, 3.0 และ 2.0 ของหน่วยสร้างเสร็จจดทะเบียนใหม่ทั้งหมด ตามลำดับ

นอกจากนี้ จากแบบสำรวจของ คอลลิเออร์ส อินเตอร์เนชั่นแนล ประเทศไทย จำนวนโครงการคอนโดมิเนียมที่เปิดตัวใหม่ในกรุงเทพฯ ในปี 2558 ลดลงถึงร้อยละ 31.1 จากปีก่อนเป็น 34,518 หน่วย การลดลงของอุปทานของคอนโดมิเนียมในกรุงเทพฯ เกิดขึ้นมาจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจ ซึ่งส่งผลต่อความเชื่อมั่นของนักลงทุนและผู้พัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ในการเปิดตัวโครงการใหม่ ๆ ในภาวะเศรษฐกิจเช่นนี้ แต่ในขณะเดียวกัน ปีนี้ก็กลับกลายเป็นปีที่คอนโดมิเนียมประเภท Super Luxury ประสบความสำเร็จในการเปิดตัวเป็นอย่างดี เห็นได้จากการทำลายสถิติทั้งในด้านราคาและอัตราการจอง เนื่องจากโครงการเหล่านี้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้ากลุ่มเป้าหมาย (กลุ่มที่มีรายได้สูง) ทั้งในเรื่องของสถานที่ คุณภาพ การออกแบบและรายละเอียดเฉพาะเจาะจงได้เป็นอย่างดี

จากการที่ผู้บริโภคเลือกใช้ชีวิตที่มีความสะดวกสบายเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้ผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ได้พัฒนาโครงการใกล้รถไฟฟ้าบีทีเอส และรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT เพื่อตอบสนองความต้องการดังกล่าว ทำให้แนวโน้มการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ตามเส้นทางรถไฟฟ้ายังเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงการในแนวรถไฟฟ้า ทั้งในส่วนต่อขยายปัจจุบันและที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต ดังนั้น ระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้าเป็นจุดขายสำคัญที่จะดึงดูดผู้อยู่อาศัย นักลงทุน และผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เห็นได้จากราคาระดับพรีเมียมของโครงการที่อยู่ในย่านศูนย์กลางธุรกิจซึ่งมีพื้นที่ใช้สอยจำนวนจำกัด ส่งผลให้มีอุปทานในการเปิดตัวธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ในระดับสูง ทั้งยังมีอุปสงค์อย่างมีนัยสำคัญจากชาวต่างชาติ

นอกจากนี้ ราคาของโครงการที่อยู่ใกล้รถไฟฟ้าจะสูงกว่าราคาของโครงการที่อยู่ห่างจากรถไฟฟ้า ซึ่งราคาขายเฉลี่ยของโครงการที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ในระยะไม่เกิน 200 เมตรจากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสเท่ากับ 202,000 บาทต่อตารางเมตร (เพิ่มขึ้นร้อยละ 59.8 จากปีก่อน) ราคาขายเฉลี่ยโครงการที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ในระยะ 201-500 เมตรจากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสเท่ากับ 145,500 บาทต่อตารางเมตร (เพิ่มขึ้นร้อยละ 20.3 จากปีก่อน) ในขณะที่โครงการที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ในระยะ 501- 1,000 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส และโครงการที่ตั้งอยู่ห่างจากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสมากกว่า 1,000 เมตร มักจะมีราคาขายเฉลี่ยต่ำกว่า แต่ในปี 2558 ได้มีการปรับตัวสูงขึ้นโดยมีราคาเฉลี่ยเท่ากับ 160,500 บาทต่อตารางเมตร (เพิ่มขึ้นร้อยละ 64.1 จากปีก่อน) คิดเป็น 72,000 บาทต่อตารางเมตร (คงที่จากปีที่แล้ว) เนื่องจากราคาของโครงการระดับ Luxury ส่งผลกับราคาเปิดเฉลี่ยในตลาดขยับตัวสูงขึ้นในภาวะที่การเปิดโครงการใหม่มีอัตราการลดลงอย่างเห็นได้ชัด

ในระยะ 3 ปีมานี้ ราคาคอนโดมิเนียมเปิดขายใหม่ที่ตั้งอยู่ในระยะ 200 เมตร และระยะ 201-500 เมตร ได้แสดงอัตราการเติบโตเฉลี่ย CAGR ที่ร้อยละ 24.0 และ 13.4 ตามลำดับ ในขณะที่โครงการที่ตั้งอยู่ในระยะมากกว่า 1,000 เมตรขึ้นไป มี CAGR ที่ร้อยละ 9.8 และดัชนีราคาคอนโดมิเนียมโดยรวม มี CAGR อยู่ที่ร้อยละ 6.8

นอกจากนี้ ในช่วง 8 ปีที่ผ่านมา ดัชนีราคาที่ดินในกรุงเทพฯ และปริมณฑลสูงขึ้นอย่างรวดเร็วจากร้อยละ 95.1 ในปี 2551 เป็นร้อยละ 157.2 ในปี 2558 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 65.3 และมีอัตราการเติบโตเฉลี่ย CAGR ที่ร้อยละ 7.4 ทำให้แนวโน้มในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่รอบนอกกรุงเทพฯ ตามโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนที่ขยายตัวออกไปมีอัตราสูงขึ้น เนื่องจากปริมาณพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาโครงการในใจกลางเมืองเหลือน้อยลง และระดับราคาที่ดินที่ปรับเพิ่มสูงขึ้นมาก ส่งผลให้โอกาสในการทำกำไรจากการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในใจกลางเมืองนับเป็นเรื่องที่ท้าทายของผู้ประกอบการ

สภาพการแข่งขันของกลุ่มบริษัท – ธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อขาย

ในปี 2558/59 กลุ่มบริษัทมุ่งเน้นการดำเนินการร่วมกับ SIRI ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุน ในการผลักดันโครงการที่อยู่อาศัยติดแนวรถไฟฟ้า ภายใต้แบรนด์ The Line ออกสู่ตลาดตามแผนงานที่จะพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัยเพื่อขาย 25 โครงการ มูลค่าโครงการรวมกว่า 1 แสนล้านบาท ภายในเวลา 5 ปี ดังนั้น ในปีนี้กลุ่มบริษัทจึงไม่ได้มีการเปิดตัวโครงการอสังหาริมทรัพย์ใหม่ที่ทำเนิการเองเข้าสู่ตลาด โดยมีโครงการที่ยังดำเนินการอยู่เหลือเพียง โครงการ พาร์วัน บายธนาซีตี้ ซึ่งเป็นโครงการบ้านเดี่ยวตั้งอยู่ในโครงการธนาซีตี้ บนถนนบางนา-ตราด กม.14 และเชื่อมต่อถนนกิ่งแก้ว ซอย 14/1 ซึ่งโครงการมียอดขายเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากปีที่ผ่านมา แม้จะเป็นจำนวนไม่มาก แต่เนื่องจากจำนวนยูนิตที่เหลือขายมีจำนวนน้อย และระดับราคาค่อนข้างสูงเพราะเป็นบ้านเดี่ยวบนเนื้อที่ขนาดใหญ่ ประกอบกับด้วยภาวะทางการเมืองและเศรษฐกิจที่ยังคงชะลอตัว แต่เมื่อเทียบกับโครงการอื่นๆ ที่มีระดับราคาขายและทำเลใกล้เคียงกัน จะเห็นว่าโครงการอสังหาริมทรัพย์เพื่อขายของกลุ่มบริษัทมีศักยภาพในการแข่งขันในตลาดได้ รวมถึงกลุ่มบริษัทยังมีศึกษา ติดตาม วิเคราะห์คู่แข่งทั้งรายปัจจุบันและรายใหม่ ในตลาดอย่างต่อเนื่อง ผนวกกับการจัดรายการส่งเสริมการขายที่ดึงดูดและตรงกับความต้องการของกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย เพื่อช่วยในการตัดสินใจซื้อโครงการของกลุ่มบริษัทได้ดียิ่งขึ้น

ภาพรวมธุรกิจบริการอสังหาริมทรัพย์ – ธุรกิจโรงแรม

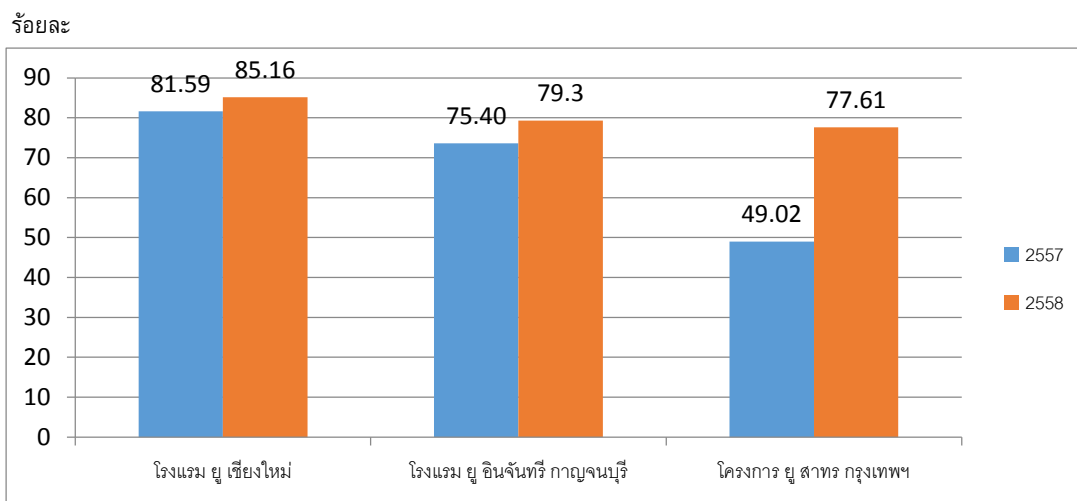
จำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยเพิ่มขึ้นเป็นสถิติสูงสุดในปีที่ผ่านมา จากข้อมูลของกรมการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวต่างประเทศที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยในปี 2558 มีจำนวน 29.9 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 20.5 จากปีก่อน นับเป็นปีที่การท่องเที่ยวสามารถฟื้นคืนสภาพกลับมาในภาวะที่ดีขึ้น ท่ามกลางปัจจัยลบจากภายนอก อาทิ การชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก และเหตุการณ์ที่นำพาวุ่นวายในประเทศไทย ซึ่งหนึ่งในเรื่องที่ทำให้คนหวาดกลัวที่สุด คือ เหตุการณ์ระเบิดบริเวณศาลพระพรหมเอราวัณ เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2558 อย่างไรก็ตาม นักท่องเที่ยวชาวจีนยังคงเป็นนักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยมากที่สุด โดยนักท่องเที่ยวจากประเทศจีนคิดเป็นร้อยละ 26.5 ของจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติทั้งหมด (เทียบกับร้อยละ 18.7 ในปี 2557) รองลงมาคือนักท่องเที่ยวจากมาเลเซียที่ร้อยละ 11.5 (เทียบกับร้อยละ 10.5 ในปี 2557) โดยนักท่องเที่ยวชาวจีนและมาเลเซียคิดเป็นร้อยละ 81 ของจำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาทั้งหมด ในขณะที่อัตราการเข้าประเทศไทยของนักท่องเที่ยวชาวรัสเซียได้ลดลงถึงร้อยละ 45 ทำให้ในขณะนี้จำนวนนักท่องเที่ยวชาวรัสเซียคิดเป็นเพียงร้อยละ 3.0 เท่านั้น เนื่องจากรัสเซียประสบปัญหาเศรษฐกิจภายในประเทศ รวมไปถึงการอ่อนตัวลงอย่างมากของเงินรูเบิลในรัสเซีย

การปรับตัวในทิศทางที่ดีของการท่องเที่ยวส่งผลให้ผู้ประกอบการธุรกิจโรงแรมได้รับผลประโยชน์โดยตรง เห็นได้จากอัตราการเข้าพักเฉลี่ยและอัตราค่าห้องพักเฉลี่ยต่อวัน (ADR) ในปีนี้เพิ่มขึ้น จากข้อมูลของบริษัท ซีบีอาร์ทีแอลเอส (ประเทศไทย) จำกัด รายงานว่าอัตราการเข้าพักเฉลี่ยของโรงแรมในกรุงเทพฯ คิดเป็นร้อยละ 75.3 (เทียบกับร้อยละ 61.9 ในปี 2557) และอัตราค่าห้องพักเฉลี่ยต่อวัน (ADR) อยู่ที่ 3,287 บาทต่อวันคิดเป็นการเพิ่มขึ้น ร้อยละ 4.3 จากปีก่อน

สภาพการแข่งขันของกลุ่มบริษัท – ธุรกิจโรงแรม

กลุ่มบริษัทมีโรงแรมที่เปิดให้บริการอยู่ 3 แห่ง ประกอบด้วย โรงแรม ยู เชียงใหม่ โรงแรม ยู อินจันท์ ภาณุจินบุรี และโครงการ ยู สาทร กรุงเทพฯ เมื่อพิจารณาจากอัตราการเข้าพักเฉลี่ยของโรงแรมแต่ละแห่งพบว่า ในปี 2558 โรงแรมทั้ง 3 แห่ง มีอัตราการเข้าพักเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากปีที่ผ่านมา สอดคล้องกับภาพรวมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในปี 2558 ที่ปรับตัวดีขึ้น

อัตราการเข้าพักเฉลี่ยเปรียบเทียบระหว่างปี 2557 และ 2558



■ แนวโน้มภาวะอุตสาหกรรมและสภาพการแข่งขันของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ในอนาคต

แนวโน้มของธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อขาย

ท่ามกลางสภาวะเศรษฐกิจไทยที่ยังคงฟื้นตัวไม่มากนักในปัจจุบัน ธนาคารแห่งประเทศไทยยังคาดการณ์ว่า ภาพรวมของสภาวะเศรษฐกิจไทยในปี 2559 จะปรับตัวดีขึ้นกว่าปีก่อน จากการที่ธนาคารแห่งประเทศไทยได้มี นโยบายลดอัตราดอกเบี้ยลงจากร้อยละ 2.0 เป็นร้อยละ 1.50 ในเดือนเมษายน 2558 เพราะเชื่อว่าการปรับลดอัตรา ดอกเบี้ยในครั้งนี้สามารถกระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศได้ (ข้อมูลจากรายงานการประชุมคณะกรรมการนโยบาย การเงิน เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2558 เผยแพร่ ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2558)

ปลายปี 2558 รัฐบาลได้ประกาศ 20 โครงการโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวกับทางราง ถนน ท่าเรือและท่าอากาศยาน รวมมูลค่ากว่า 1.8 ล้านล้านบาท โดยการก่อสร้างคาดว่าจะเกิดขึ้นภายในปี 2561 เป็นต้นไป และคาดการณ์ว่า โครงการเหล่านี้จะสามารถเพิ่มอัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศได้ร้อยละ 1 ภายใน 2 ปีข้างหน้า นอกจากนี้ ยังมีการปฏิรูปอื่นๆ เช่น การคงไว้ซึ่งอัตราภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ร้อยละ 20 ซึ่งถือว่าเป็นการสนับสนุนการ พัฒนาอสังหาริมทรัพย์และอุปสงค์โดยรวมได้อย่างมีประสิทธิภาพและในระยะยาว

นอกจากนี้ ในระหว่างปี 2558 ยังได้มีมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจระยะสั้นที่เกี่ยวกับธุรกรรมอสังหาริมทรัพย์ เช่น การลดค่าธรรมเนียมการโอนและค่าธรรมเนียมสินเชื่อที่อยู่อาศัย จัดสรรงบกู้ยืมสำหรับสินเชื่อบ้านให้แก่ผู้ซื้อบ้านที่มีคุณสมบัติเหมาะสมกว่า 10,000 ล้านบาท รวมไปถึงการเครดิตภาษีในการซื้ออสังหาริมทรัพย์ การหักลดหย่อนภาษีเงินได้จากการใช้จ่ายต่างๆ และผลิตภัณฑ์ที่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว ซึ่งจะยังคงส่งผลต่อเนื่องจนถึงปี 2559 การนำนโยบายเหล่านี้มาปฏิบัติใช้ถือเป็นการส่งสัญญาณให้ภาครัฐยังคงไว้ซึ่งมาตรการเหล่านี้ในการกระตุ้นและสนับสนุนเศรษฐกิจโดยรวมในประเทศให้ก้าวไปข้างหน้าต่อไป

แนวโน้มของธุรกิจบริการอสังหาริมทรัพย์ – ธุรกิจโรงแรม

ในปี 2559 กรมการท่องเที่ยวได้คาดการณ์ว่าจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมดที่จะเข้ามาในประเทศไทยจะมีจำนวนประมาณ 32 ล้านคน และจะสามารถมีรายได้จากการเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศถึง 2.4 แสนล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 7-8 จากปีก่อนหน้า นอกจากนี้ รัฐบาลยังมุ่งเน้นมาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยว อาทิเช่น เสนอให้มีการลดหย่อนภาษีการท่องเที่ยว สนับสนุนตลาดอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และให้มีการจัดแคมเปญใหม่ๆ ที่น่าสนใจต่อนักท่องเที่ยวต่างชาติ

นอกจากนี้ ปัญหาในส่วนของสนามบินหลักในประเทศไทยที่ไม่สามารถรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวได้เพียงพอ ก็ได้ถูกนำมาพิจารณาแก้ไข โดยมีการเปิดตัวอย่างไม่เป็นทางการของอาคารผู้โดยสาร 2 ของสนามบินดอนเมือง (Terminal 2) เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2558 ซึ่งในขณะนี้ได้เปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบแล้วในเดือนกุมภาพันธ์ 2559 ที่ผ่านมา โดยมีความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ถึง 11.5 ล้านคนต่อปี ส่งผลให้ประเทศไทยมีความสามารถในการรองรับผู้โดยสารโดยรวมต่อปีได้ถึง 40 ล้านคน และในปีนี้อคาดว่าจะการก่อสร้างเฟส 2 ที่เป็นส่วนต่อขยายของสนามบินสุวรรณภูมิจะเริ่มต้นขึ้นในเดือนมิถุนายน 2559 โดยมีจุดประสงค์เพื่อขยายจำนวนการรองรับผู้โดยสารให้ได้ 60 ล้านคนต่อปี จากปัจจุบันรองรับได้ 45 ล้านคนต่อปี

ทั้งนี้ ตั้งแต่ปี 2556 เป็นต้นมา กรุงเทพฯ ได้ครองตำแหน่งเมืองจุดหมายปลายทางอันดับหนึ่งของนักท่องเที่ยว โดยเห็นได้จากจำนวนผู้เข้าพัก (คืน) จากผลสำรวจการท่องเที่ยวภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกของมาสเตอร์การ์ด ในปี 2558 โดยมีภูเก็ตและพัทยาเรียงอันดับที่ 5 และ 8 ตามลำดับ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าประเทศไทยยังคงมีความสวยงามและสามารถเป็นจุดหมายปลายทางที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี

นอกจากการเดินทางระหว่างประเทศจะยังคงมีการเติบโตอย่างแข็งแกร่ง คาดว่าธุรกิจการท่องเที่ยวและให้บริการก็ยังจะสามารถเติบโตท่ามกลางความท้าทายในส่วนของอัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่ยังคงไม่เพิ่มขึ้นมากนัก รัฐบาลจึงได้มีความยืดหยุ่นในการกำหนดนโยบายที่จะกระตุ้นอุปสงค์ในประเทศในยามจำเป็น หากเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดภายในประเทศ

2.3.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

2.3.3.1 ลักษณะการจัดให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์หรือบริการ

การพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่กลุ่มบริษัทดำเนินการอยู่ จะเริ่มดำเนินการโดยจัดให้ฝ่ายพัฒนาโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงการ โดยทำงานร่วมกันกับฝ่ายอื่น ๆ ได้แก่ ฝ่ายการเงิน ฝ่ายกฎหมาย และฝ่ายออกแบบ โดยพิจารณาจากรูปแบบของโครงการที่จะพัฒนา ทำเลที่ตั้ง ความต้องการของกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย และผลตอบแทนจากการพัฒนาโครงการ รวมทั้งจ้างบริษัทที่ปรึกษาที่มีความเชี่ยวชาญเพื่อให้ความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเมื่อได้ข้อสรุปแล้ว กลุ่มบริษัทจะพิจารณาเลือกพัฒนาโครงการโดยอาจเลือกซื้อที่ดินที่มีศักยภาพ หรือ

เลือกพัฒนาที่ดินซึ่งเป็นกรรมสิทธิ์ของกลุ่มบริษัท หลังจากนั้น กลุ่มบริษัทจะดำเนินการผ่านกลไกการร่วมทุน หรือ บริษัทย่อย 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 2559 กลุ่มบริษัทมีโครงการที่อยู่ระหว่างการขาย ซึ่งได้มีการลงนามในสัญญาจะซื้อขายกับลูกค้าแล้วและอยู่ระหว่างการส่งมอบกรรมสิทธิ์จำนวน 1 โครงการ คือ โครงการพาร์ วัน บายธนาซีตี้ โดยมีรายละเอียดของห้องชุด/บ้านเดี่ยว ที่อยู่ระหว่างการส่งมอบกรรมสิทธิ์ให้แก่ลูกค้าดังนี้

โครงการ	บริษัทเจ้าของโครงการ	สถานที่ตั้ง	หน่วยที่รอการส่งมอบ	
			จำนวน (หน่วย/หลัง)	มูลค่าขาย (ล้านบาท)
พาร์ 1 บายธนาซีตี้	บริษัทฯ	ธนาซีตี้, บางนา-ตราด กม. 14	3	8.80

2.4 ธุรกิจบริการ

2.4.1 ธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-money)

2.4.1.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

บีเอสเอสถือหุ้นโดยบีทีเอสซีในสัดส่วนร้อยละ 90 และธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในสัดส่วนร้อยละ 10 โดยดำเนินกิจการภายใต้ใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจเป็นผู้ให้บริการการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์และหนังสืออนุญาตให้ประกอบธุรกิจบัตรเครดิตเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-money) และพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการควบคุมดูแลธุรกิจบริการการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2551 ซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของธนาคารแห่งประเทศไทยและกระทรวงการคลัง โดยบีเอสเอสได้เปิดตัวบัตรเครดิตเงินอิเล็กทรอนิกส์อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2555 ภายใต้ชื่อทางการค้าว่า “เรบบิท (Rabbit)” ธุรกิจหลักของบีเอสเอส คือ ให้บริการระบบการใช้จ่ายในระดับย่อยแบบ E-payment สำหรับระบบขนส่งมวลชน ธุรกิจค้าปลีก ตลอดจนธุรกิจบริการและการท่องเที่ยว โดยมีเป้าหมายหลัก คือ ทำให้ชีวิตประจำวันของคนเมืองเปลี่ยนแปลงไป เพิ่มความสะดวกสบาย ง่าย และสนุกสนานมากขึ้น เหมือนดังวิสัยทัศน์ของบีเอสเอสที่ว่า “เพื่อนำพากรุงเทพฯ สู่มิติไร้เงินสด 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 เงินอิเล็กทรอนิกส์ที่อยู่ในบัตรแบบทุกรูปแบบต่าง ๆ ซึ่งสามารถใช้เดินทางในระบบขนส่ง และใช้ชำระค่าสินค้าและบริการแก่ผู้ให้บริการที่เข้าร่วมรับชำระค่าบริการด้วย “บัตรเรบบิท” โดยบัตรเรบบิทมี 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 รุ่นไดร่าเอมอน ลิมิเตด อิดิชั่น ที่บีเอสเอสทำขึ้นมาเพื่อจำหน่ายในโอกาสพิเศษ เป็นต้น

บัตรร่วมแบรนด์ (Co-branded Rabbit) คือ บัตรร่วมแบรนด์ที่ออกโดยสถาบันการเงินหรือองค์กรต่าง ๆ ที่ต้องการผนวกประโยชน์ใช้สอยของบัตรร่วมแบรนด์เข้ากับการทำงานของบัตรขององค์กรนั้น เช่น บัตรเครดิต บัตรเดบิต หรือบัตรหรืออุปกรณ์ชนิดอื่น ๆ ตัวอย่างเช่น

- บัตรร่วมแบรนด์ ร่วมกับ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีทั้งประเภทบัตรเดบิตและบัตรเครดิต โดยบัตรดังกล่าวจะสามารถทำงานในฐานะที่เป็นบัตรเดบิตหรือบัตรเครดิตของธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และสามารถทำงานในฐานะที่เป็นบัตรร่วมแบรนด์ที่ใช้เดินทางในระบบขนส่งมวลชน และใช้ชำระค่าสินค้าและบริการได้ในทุกร้านค้าที่เป็นพันธมิตรกับบัตรร่วมแบรนด์ได้

- บัตรร่วมแบรนด์ ร่วมกับ บริษัท อีออน ธนสินทรัพย์ จำกัด (มหาชน) เป็นบัตรที่สามารถให้ผู้ถือบัตรเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้ง่ายขึ้น โดยบัตรนี้ได้รวมฟังก์ชันการกู้ยืมเงินส่วนบุคคล การซื้อของเงินผ่อน และการกดเงินสดของบริษัท อีออน ธนสินทรัพย์ จำกัด (มหาชน) รวมเข้าไว้กับฟังก์ชันการทำงานของบัตรร่วมแบรนด์

- เอไอเอส เอ็มเพย์ แรบบิท ซิมการ์ด ที่ใช้กับเครื่องโทรศัพท์ที่มี NFC โดยบีเอสเอส และบริษัท แอดวานซ์ เอ็มเพย์ จำกัด ได้ร่วมมือกันพัฒนาซิมการ์ดของ บริษัท แอดวานซ์ อินโฟเซอร์วิส จำกัด (มหาชน) หรือ เอไอเอส ให้สามารถใช้งานบัตรร่วมแบรนด์ได้ รวมถึงพัฒนาระบบเพิ่มเติมในส่วนของการเติมเงินกลางอากาศ (Over the Air - OTA) และลูกค้ายังสามารถเรียกดูประวัติการใช้งานผ่านหน้าจอโทรศัพท์เคลื่อนที่ได้อีกด้วย ทั้งนี้ เพื่อตอบสนองไลฟ์สไตล์ของคนสมัยใหม่ที่ต้องการความทันสมัย สะดวก และรวดเร็ว

บัตรร่วมแบรนด์เปิดให้บริการเป็นครั้งแรกตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2555 ภายในระยะเวลา 4 ปี มีฐานผู้ถือบัตรร่วมแบรนด์ในตลาดแล้วมากกว่า 5.3 ล้านใบ มีร้านค้าที่เป็นพันธมิตรในเครือข่ายมากกว่า 90 แปรนต์ และครอบคลุมจุดให้บริการมากกว่า 3,000 จุด จากหลากหลายประเภทธุรกิจที่สามารถตอบสนองความต้องการและไลฟ์สไตล์ของคนเมือง เช่น แม็คโดนัลด์ สตาร์บัคส์ โอบองแปง เบอร์เกอร์คิงส์ แบล็คแคนยอน กูร์เมต์มาร์เก็ต เมเจอร์ซีนีเพล็กซ์ เอสเอฟซีเอ็ม ร้านค้าต่าง ๆ ศูนย์อาหารในห้างดิเอ็มโพเรียม สยามพารากอน เอ็มควอเทียร์ และเอ็มบีเคพุดไอแลนด์ และร้านสะดวกซื้อ อย่างเช่น มินิบีคี่ เทสโก้ โลตัส เอ็กซ์เพรส เป็นต้น โดยในปี 2559/60 บีเอสเอสคาดว่าจะมีร้านค้าและสถานประกอบการที่ร่วมรับบัตรร่วมแบรนด์มากกว่า 4,500 จุด และมีแผนที่จะขยายฐานผู้ถือบัตรร่วมแบรนด์ในตลาดเป็น 6.5 ล้านใบ

ปัจจุบันนี้ ในแต่ละวันมีรายการที่เกิดจากการใช้บัตรร่วมแบรนด์ทั้งจากระบบขนส่งมวลชนและร้านค้าพันธมิตรที่ร่วมรับบัตรร่วมแบรนด์มากกว่า 600,000 รายการ โดยจำนวนการใช้บัตรดังกล่าวมีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตามจำนวนบัตรร่วมแบรนด์และเครือข่ายที่เพิ่มขึ้น

บีเอสเอสมีวัตถุประสงค์และนโยบายที่ชัดเจนที่ต้องการให้บัตรร่วมแบรนด์เป็นส่วนหนึ่งในชีวิตประจำวันของคนเมืองที่ทำให้ชีวิตง่าย สะดวกสบาย รวดเร็ว และสนุกสนานมากขึ้น บีเอสเอสจึงได้ร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจที่หลากหลายอุตสาหกรรมเพื่อพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการใหม่ ๆ ออกสู่ตลาด โดยเฉพาะในช่วงไตรมาสที่ 4 ปี 2557/58 บีเอสเอสได้ร่วมมือกับพันธมิตรในกลุ่มสถาบันการเงินที่ไม่ใช่ธนาคาร (Non-Bank) คือ บริษัท อีออน ธนสินทรัพย์ จำกัด (มหาชน) (“อีออน”) ในการออกบัตรสมาชิกอีออนร่วมแบรนด์ (AEON Rabbit Member Card) ซึ่งถือได้ว่าเป็นนวัตกรรมใหม่ทางการเงินที่ได้นำฟังก์ชันการใช้งานและสิทธิประโยชน์หลากหลายทั้งของบีเอสเอสและอีออนมารวมไว้ในบัตรเดียว โดยบัตรนั้นนอกจากจะสามารถใช้ชำระค่าโดยสารในระบบขนส่งมวลชน และใช้ชำระค่าสินค้าและบริการได้ในทุกร้านค้าที่เป็นพันธมิตรเหมือนกับฟังก์ชันการทำงานของบัตรร่วมแบรนด์ประเภทอื่น ๆ แล้ว ยังมีฟังก์ชันการเติมเงินอัตโนมัติ (Auto-Top-Up) และผู้ถือบัตรสามารถที่จะกู้ยืมเงินในลักษณะสินเชื่อส่วนบุคคล การกดเงินสด หรือการผ่อน

ชำระค่าสินค้าที่อยู่ในเครือข่ายการให้บริการของอีออน โดยความร่วมมือดังกล่าวจะมีระยะเวลาอย่างน้อย 5 ปี และจะมีการออกบัตรร่วมกันอย่างน้อย 600,000 ใบ

นอกเหนือจากการขยายผลิตภัณฑ์ให้หลากหลายมากขึ้น บีเอสเอสยังได้เพิ่มจุดบริการลูกค้าที่เรียกว่า จุดบริการแรบบิท จำนวน 7 จุด และศูนย์บริการแรบบิท-แครอต 1 จุด ในสถานีรถไฟฟ้าที่มีจำนวนผู้โดยสารหนาแน่น ซึ่งเป็นจุดที่ให้บริการลูกค้าในการเติมเงิน การเปิดใช้งานการเติมเงินอัตโนมัติ (Auto Top-up Activation) และให้บริการสอบถามข้อมูลอื่น ๆ เกี่ยวกับสินค้าและบริการของแรบบิท นอกจากบริการหลัก ๆ ดังกล่าวข้างต้น ในไตรมาสที่ 4 ปี 2557/58 บีเอสเอสได้เปิดให้บริการลูกค้าที่จุดบริการแรบบิท และศูนย์บริการแรบบิท-แครอตเพิ่มเติมรวม 3 บริการ ได้แก่ (1) ให้บริการทางด้านการเงิน คือ ลูกค้าสามารถที่จะมารับข้อมูลและสมัครบัตรสมาชิกอีออนแรบบิท (AEON Rabbit Member Card) ได้ (2) ให้บริการรับส่งพัสดุภายในประเทศ ซึ่งบีเอสเอสได้ร่วมมือกับพันธมิตรด้านการรับส่งพัสดุ เปิดให้ลูกค้าสามารถรับหรือส่งพัสดุภายในประเทศได้ โดยใช้บัตรแรบบิทในการจ่ายค่าบริการดังกล่าว และ (3) ให้บริการจ่ายบิล (Bill Payment) ผ่าน mPay Station โดยใช้บัตรแรบบิทในการชำระเงิน นอกจากนี้ ในส่วนของการเพิ่มช่องทางการเติมเงินเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือบัตรแรบบิทที่อยู่นอกเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส และรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT นั้น ในปี 2558/59 บีเอสเอสได้ขยายช่องทางการเติมเงินบัตรแรบบิทที่เอสโก โลตัสทุกสาขาในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ศูนย์อาหารเอ็มบีเคฟู้ดไอแลนด์ และที่โลกาซี ซึ่งเป็นธุรกิจไคเร็กมาร์เก็ตติ้ง เฉพาะสาขาในกรุงเทพฯ ในปีปัจจุบัน และจะขยายไปยังต่างจังหวัดในปี 2559/60 โดยบีเอสเอสคาดว่าจะในปี 2559/60 ผู้ถือบัตรแรบบิทจะสามารถเติมเงินได้ที่ร้านค้าพันธมิตรที่หลากหลายขึ้นทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด รวมถึงในช่องทางอื่น ๆ อีกด้วย

2.4.1.2 การตลาดและการแข่งขัน

ในปัจจุบัน ประเทศไทยมีปริมาณการใช้เงินสดทั้งสิ้นกว่าล้านล้านบาท ประชาชนส่วนใหญ่มักถอนเงินจากบัตรเอทีเอ็มหรือบัตรเดบิตเพื่อนำมาใช้จ่าย โดยข้อมูลจากธนาคารแห่งประเทศไทย ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2558 พบว่าจำนวนบัตรพลาสติกในประเทศไทยมีมากกว่า 82 ล้านใบ ในจำนวนนี้ 47 ล้านใบเป็นบัตรเดบิต ในขณะที่ 13 ล้านใบเป็นบัตรเอทีเอ็ม และอีก 22 ล้านใบเป็นบัตรเครดิต มูลค่าการใช้บัตรพลาสติกเพื่อการชำระเงินมีมูลค่ากว่า 14.50 ล้านล้านบาท ในจำนวนนี้ 10.98 ล้านล้านบาท เป็นการใช้จ่ายผ่านบัตรเดบิต 1.79 ล้านล้านบาท เป็นการใช้จ่ายผ่านบัตรเอทีเอ็ม และอีก 1.74 ล้านล้านบาท เป็นการใช้จ่ายผ่านบัตรเครดิต จะเห็นได้ว่าจำนวนบัตรพลาสติกที่อยู่ในรูปของบัตรเดบิตนั้นอยู่ในระดับสูงมาก แต่เท่าที่การใช้จ่ายเงินในบัตรเพื่อการชำระค่าสินค้าและบริการ ณ จุดขายมีเพียง 0.13 ล้านล้านบาท เท่านั้น คนส่วนใหญ่ยังนิยมใช้บัตรเดบิตเพื่อการกดเงินสดหรือการโอนเงินเป็นส่วนใหญ่ อย่างไรก็ตามจากการที่ภาครัฐให้การสนับสนุนนโยบายสังคมไร้เงินสด (Cashless Society) นั้น ปัจจุบันได้มีองค์กรธุรกิจภาคเอกชนเข้ามาดำเนินธุรกิจ E-money ประเภทผู้ให้บริการที่ไม่ใช่สถาบันการเงินมากขึ้น โดยข้อมูลจากธนาคารแห่งประเทศไทย ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2558 เปิดเผยว่า จำนวนบัตร/บัญชี E-money และมูลค่าการใช้จ่ายของผู้ให้บริการที่ไม่ใช่สถาบันการเงินมีจำนวนบัตร/บัญชี 29.29 ล้านบัญชี ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 2557 ซึ่งมีจำนวนบัตร/บัญชี 25.43 ล้านบัญชี คิดเป็นอัตราการร้อยละ 15 และมูลค่าการใช้จ่ายมีมูลค่า 63.33 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2557 ซึ่งมีมูลค่าการใช้จ่าย 53.27 ล้านบาท คิดเป็นอัตราการร้อยละ 19

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่าอัตราการเติบโตของธุรกิจ E-money มีการเติบโตค่อนข้างสูงทั้งในแง่ของจำนวนบัตร/บัญชี และมูลค่าการใช้จ่าย และยังคงมีแนวโน้มที่จะเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้เนื่องจากการสนับสนุนจากภาครัฐในแง่ของนโยบายการเงินที่ออกมาอย่างต่อเนื่อง และการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีที่ประชาชนทั่วไปหันมาพึ่งเทคโนโลยีในการทำธุรกรรมทางการเงินเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายและรวดเร็วมากขึ้น

จากอัตราการเติบโตค่อนข้างสูงของธุรกิจ E-money บีเอสเอสซึ่งได้เปรียบผู้ให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์รายอื่นในเรื่องความหลากหลายในการใช้งาน โดยเป็นผู้ประกอบการรายเดียวที่สามารถใช้เงินอิเล็กทรอนิกส์นี้จ่ายชำระค่าเดินทางขนส่งมวลชนได้ บีเอสเอสจึงได้ขยายผลิตภัณฑ์หลากหลายรูปแบบเพื่อให้ครอบคลุมกลุ่มลูกค้าในทุกอุตสาหกรรมอย่างรวดเร็ว โดยภายใน 4 ปี มีการออกบัตรแบบบัตรมือถือผู้บริโภครวมถึง 5.3 ล้านใบ นอกจากนี้ บีเอสเอสเองยังขยายฐานกลุ่มพันธมิตรที่ร่วมรับบัตรแบบบัตร เพื่อให้ผู้ถือบัตรแบบบัตรมีช่องทางการใช้งานเพิ่มมากขึ้น โดยบีเอสเอสมีแผนที่จะมุ่งเน้นการขยายบริการในธุรกิจต่าง ๆ ดังนี้

- ธุรกิจศูนย์อาหาร

บีเอสเอสจะมุ่งเน้นไปที่ศูนย์อาหารที่อยู่ในแนวเส้นทางที่รถขนส่งมวลชนผ่าน เนื่องจากในศูนย์อาหารดังกล่าวแต่ละวันมีจำนวนผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก ซึ่งหากบัตรแรบบิทสามารถนำไปใช้ชำระค่าสินค้าและบริการในศูนย์อาหารนั้นได้ จะทำให้จำนวนรายการที่เกิดขึ้นผ่านบัตรแรบบิทมีปริมาณมากขึ้น ในขณะเดียวกัน ศูนย์อาหารนั้นเองก็ลดภาระเรื่องการดูแล การขนส่งเงินสด และความผิดพลาดในเรื่องการทอนเงิน หรือเงินขาด เงินเกินจากความผิดพลาดของพนักงาน และเพื่อเป็นการให้บริการที่ครบวงจรสำหรับลูกค้าบัตรแรบบิท ผู้ถือบัตรแรบบิทยังสามารถที่จะใช้บริการเติมเงินที่ศูนย์อาหารได้อีกด้วย

- ธุรกิจร้านสะดวกซื้อ

บีเอสเอสได้ขยายฐานการรับบัตรแรบบิทเข้าไปในร้านสะดวกซื้อหลายราย ซึ่งในช่วงแรกจะเริ่มในกรุงเทพฯ และเขตปริมณฑล และจะขยายไปในต่างจังหวัดต่อไป ทั้งนี้ ร้านสะดวกซื้อเหล่านี้ยังให้บริการเติมเงินได้อีกด้วยเช่นกัน

- **ธุรกิจสถานศึกษา**

ปีเอสเอสมีแผนที่จะร่วมมือกับพันธมิตรในการเปิดตลาดสถานศึกษาเพื่อให้สถานศึกษาเหล่านั้นใช้บัตรแบบพกพาเป็นบัตรนักเรียน-นักศึกษา อีกทั้งยังสามารถนำบัตรดังกล่าวมาใช้ซื้อสินค้าในร้านค้าหรือศูนย์อาหารของสถาบันการศึกษานั้นได้

2.4.1.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

- **การจัดหาบัตร**

บีเอสเอสใช้ชิพที่เป็นมาตรฐานสากล คือ MIFARE DESFire EV1 ซึ่งผลิตโดยกลุ่มบริษัท NXP ที่ได้รับการยอมรับทั่วโลกในมาตรฐานและความน่าเชื่อถือ โดยคุณสมบัติของ MIFARE DESFire EV1 จะมีการประมวลผลที่รวดเร็ว มีความปลอดภัยสูง และรองรับแอปพลิเคชันได้หลากหลาย ในการสั่งซื้อบัตรแบบบีทในรูปแบบของบัตรนั้น บีเอสเอสจะเปิดประมูลกับผู้ที่อยู่ในอุตสาหกรรมผลิตบัตรซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ผลิตบัตรประเภทต่าง ๆ ให้กับธนาคารพาณิชย์ โดยบีเอสเอสจะเลือกผู้ผลิตบัตรจากรายที่เสนอราคาและคุณภาพที่ดีที่สุด

- **การจัดหาพันธมิตรผู้รับบัตรแรบบิทในการชำระค่าสินค้าและบริการ**

บีเอสเอสได้แต่งตั้งให้ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นตัวแทนในการจัดหาพันธมิตร ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นลูกค้าของธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) อยู่แล้ว จึงทำให้จำนวนพันธมิตรได้รับบัตรแบบพิเศษเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว

อย่างไรก็ตาม หากลูกค้าไม่ต้องการติดต่อผ่านธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บีเอสเอสก็จะดำเนินการติดต่อกับลูกค้าเองโดยตรง

■ การจัดหาผู้ให้บริการเติมเงิน

เนื่องจากการเติมเงินเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่จะทำให้ธุรกิจของบีเอสเอสประสบความสำเร็จ บีเอสเอสจึงวางกลยุทธ์ที่จะเพิ่มสถานที่ที่จะให้ผู้ถือบัตรเติมเงินได้ โดยในระยะต้นจะเน้นไปที่ร้านสะดวกซื้อรายใหญ่ ๆ โดยเริ่มจากในกรุงเทพฯ และปริมณฑล และจะขยายไปยังต่างจังหวัดต่อไป อย่างไรก็ตาม บีเอสเอสได้มีการทดลองตลาดต่างจังหวัดอยู่ในขณะนี้ โดยผู้ถือบัตรสามารถเติมเงินได้ที่แมคโดนัลด์ทุกสาขาทั้งกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด นอกจากนี้ ยังได้มีการเพิ่มช่องทางการเติมเงินในศูนย์อาหาร ซึ่งเป็นการเพิ่มความสะดวกสบายให้กับผู้ถือบัตรในการใช้งานมากยิ่งขึ้น

■ การจัดหาช่องทางการเติมเงินอื่น ๆ

บีเอสเอสได้มีการพัฒนาช่องทางการเติมเงินอื่น ๆ ดังต่อไปนี้ (1) การเติมเงินอัตโนมัติ (Auto Top-up) โดยในช่วงแรกจะสามารถทำได้เฉพาะบัตรแรบบิทร่วมระหว่างบีเอสเอสกับ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ทั้งบัตรเดบิตและบัตรเครดิตเท่านั้น และในช่วงไตรมาสที่ 4 ปี 2557/58 ได้มีการขยายบริการเติมเงินอัตโนมัติไปยังบัตรสมาชิกอออนแรบบิท (AEON Rabbit Member Card) ซึ่งเป็นบัตรแรบบิทร่วมระหว่างบีเอสเอสและอออน (2) การเติมเงินโดยตู้อัตโนมัติ โดยบีเอสเอสกำลังพัฒนาตู้เติมเงินเพื่อให้เข้าถึงและทันกับการขยายตัวของบัตรแรบบิทที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยมีการเริ่มทดลองให้บริการแล้วในช่วงปลายปี 2558/59 โดยคาดว่าจะตู้เติมเงินดังกล่าวจะสามารถให้บริการได้เต็มรูปแบบภายในปี 2559/60 และ (3) การเติมเงินที่ตู้เอทีเอ็ม โดยบีเอสเอสกำลังเจรจากับธนาคารพาณิชย์ เพื่อพัฒนาตู้เอทีเอ็มให้สามารถเติมเงินให้กับบัตรแรบบิทได้ ซึ่งคาดว่าจะสามารถให้บริการได้ในปี 2560/61

2.4.1.4 พัฒนาการที่สำคัญในปีที่ผ่านมา

บีเอสเอสได้ร่วมมือกับหุ้นส่วนธุรกิจ ในหลายภาคอุตสาหกรรมในการพัฒนาผลิตภัณฑ์เพื่อรองรับและเข้าถึงความต้องการของลูกค้าในแต่ละกลุ่ม โดยในปีบัญชีที่ผ่านมา บีเอสเอสได้ออกผลิตภัณฑ์หลักดังต่อไปนี้

- ขยายฐานการรับบัตรและเติมเงินไปยังธุรกิจศูนย์อาหาร โดยในปี 2558/59 ได้ร่วมมืออย่างต่อเนื่องกับห้างสรรพสินค้ากลุ่มเดอะมอลล์ ในการเปิดให้บริการรับบัตรแรบบิทและเป็นจุดเติมเงินได้ที่ศูนย์อาหารในห้างดิเอ็มโพเรียมเพิ่มเติมจากที่เปิดให้บริการแล้วทั้งที่สยามพารากอน และห้างสรรพสินค้าเปิดใหม่อย่างเอ็มควอเทียร์ นอกจากนี้ ยังมี การเปิดให้บริการรับบัตรแรบบิทและเป็นจุดเติมเงินเพิ่มเติมที่เอ็มบีเคฟู้ดไอแลนด์ อีกด้วย

- ขยายฐานการรับบัตรและเติมเงินไปยังธุรกิจร้านสะดวกซื้อ โดยได้ร่วมมือกับเทสโก้ โลตัส ในการขยายฐานการรับบัตรแรบบิทและการเติมเงินไปที่เทสโก้ โลตัส เอ็กซ์เพรส ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยได้มีการออกโปรโมชันร่วมกัน เพื่อเป็นการให้สิทธิพิเศษกับลูกค้าของเทสโก้ โลตัส เอ็กซ์เพรสโดยเฉพาะ

2.4.1.5 โครงการในอนาคต (Future Project)

บีเอสเอสได้ริเริ่มโครงการและเจรจาทางธุรกิจกับหุ้นส่วนธุรกิจ ในหลายภาคอุตสาหกรรมเพื่อพัฒนาผลิตภัณฑ์อย่างต่อเนื่อง โดยมีแผนงานที่จะพัฒนาโครงการดังต่อไปนี้

- การขยายช่องทางการเติมเงิน บีเอสเอสได้ติดต่อเจรจากับหุ้นส่วนทางธุรกิจหลายราย ทั้งที่เป็นห้างสรรพสินค้า ร้านสะดวกซื้อ ตู้อัตโนมัติ ศูนย์อาหาร และร้านค้าปลีกต่าง ๆ รวมถึงการพัฒนาตู้เติมเงินอัตโนมัติ และการพัฒนาตู้เอทีเอ็มของธนาคารพาณิชย์ให้สามารถเติมเงินให้กับบัตรแรบบิทได้ เพื่อให้ผู้ถือบัตรมีความสะดวกมากยิ่งขึ้น
- การขยายช่องทางการใช้บัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ นอกเหนือจากการใช้บัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ในการชำระค่าสินค้าและบริการตามร้านอาหาร ร้านค้าปลีก และศูนย์อาหารแล้ว บีเอสเอสยังมีโครงการที่จะขยายการใช้บัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ไปยังศูนย์อาหารต่าง ๆ เพิ่มเติมทั่วกรุงเทพฯ รวมถึงสถานศึกษาต่าง ๆ อีกด้วย
- บีเอสเอสมีแผนในการขยายการให้บริการไปยังเรือข้ามฟากภาคใต้ ซึ่งคาดว่าจะภายในปี 2559/60 จะสามารถเปิดให้บริการได้

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทยังได้ทำการขยายธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-money) ประเภทการจ่ายชำระแบบออนไลน์ โดยในวันที่ 31 มีนาคม 2559 บริษัท แรบบิทเพย์ ซิสเทม จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นในอัตราส่วนร้อยละ 80 ได้เข้าทำสัญญาซื้อหุ้นเพิ่มทุนของบริษัท ไลน์ บิซ พลัส จำกัด หรือ มีชื่อทางการค้าว่า “ไลน์ เพย์ (LinePay)” ในอัตราส่วนร้อยละ 50 และได้มีการเปลี่ยนชื่อจากบริษัท ไลน์ บิซ พลัส จำกัด เป็นบริษัท แรบบิท-ไลน์ เพย์ จำกัด และจะมีการเปลี่ยนชื่อทางการค้าจาก ไลน์ เพย์ เป็น “แรบบิท-ไลน์ เพย์ (Rabbit-LinePay)” ภายในไตรมาสที่ 2 ปี 2559/60 ต่อไป

จากการลงทุนในบริษัท ไลน์ บิซ พลัส จำกัด ดังกล่าวทำให้กลุ่มบริษัทเป็นผู้ให้บริการธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-money) รายเดียวที่มีบริการระบบชำระเงินทั้งแบบออฟไลน์และออนไลน์ โดยกลุ่มบริษัทมีแผนที่จะเปิดเครือข่ายระบบขนส่งมวลชน และร้านค้าพันธมิตรของบัตรแรบบิทซึ่งเป็นเครือข่ายออฟไลน์ที่มีมากกว่า 90 แปรนต์ ให้สามารถเชื่อมต่อกับระบบการชำระเงินแบบออนไลน์ได้ โดยกลุ่มบริษัทคาดว่าจะสามารถทดลองการให้บริการสำหรับร้านค้าพันธมิตรได้ในช่วงไตรมาสที่ 3 และในระบบขนส่งมวลชนได้ในไตรมาสที่ 4 ปี 2559/60

2.4.2 ธุรกิจการให้บริการลูกค้าสัมพันธ์และโปรแกรมส่งเสริมการขายด้วยตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks)

บริษัท แรบบิท รีวอร์ดส จำกัด (เดิมชื่อบริษัท แครอท รีวอร์ดส จำกัด) (“แรบบิท รีวอร์ดส”) จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2553 ให้บริการดำเนินงานลูกค้าสัมพันธ์ (CRM Loyalty Program) ที่เกี่ยวข้องกับบัตรแรบบิท ภายใต้ชื่อ “แรบบิท รีวอร์ดส (Rabbit Rewards)” ซึ่งให้บริการโปรแกรมสะสมคะแนนเพื่อดึงดูดให้ผู้ถือบัตรเข้ามาร่วมเติมมูลค่าและใช้งานบัตรแรบบิทกับผู้เข้าร่วมให้บริการ โดยคะแนนสะสมที่เรียกว่า “แครอทพอยท์ (Carrot Point)” นั้น สามารถนำมาแลกเป็นเงินเติมกลับไปยังบัตรแรบบิท รวมถึงแลกเป็นของรางวัลต่าง ๆ ที่ประชาสัมพันธ์บนเว็บไซต์ของแรบบิท รีวอร์ดส โดยรายได้ของแรบบิท รีวอร์ดส จะมาจากการขายคะแนนสะสมแก่พันธมิตรเพื่อแลกกับข้อความและโครงการส่งเสริมการขายให้แก่สมาชิก ทั้งนี้ แรบบิท รีวอร์ดส ได้เริ่มให้บริการในส่วนของลูกค้าสัมพันธ์ในวันที่ 1 พฤษภาคม 2555 และปัจจุบันมีสมาชิกกว่า 2 ล้านราย

โปรแกรมลูกค้าสัมพันธ์ของแรบบิท รีวอร์ดส นั้น สามารถเป็นสื่อกลางรองรับความต้องการขององค์กรที่ต้องการให้สิทธิประโยชน์แก่ลูกค้าของตน โดยไม่จำเป็นต้องลงทุนสร้างระบบหรือลงทุนในทรัพยากรต่าง ๆ ด้วยตัวเอง รวมทั้งลูกค้าขององค์กรเหล่านั้นยังสามารถได้รับสิทธิประโยชน์มากขึ้น เนื่องจากสามารถสะสมคะแนนแครอทพอยท์ได้จากหลายช่องทาง

ในส่วนของผู้พิมพ์คู่มืออัตโนมัติ นั้น แรบบิท รีเวอร์ตัส ได้ทำการติดตั้งผู้พิมพ์คู่มืออัตโนมัติแล้วจำนวน 139 ตัว โดยติดตั้งบนสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสจำนวน 136 ตัว และอีก 3 ตัว ที่อาคารสำนักงาน โดยผู้พิมพ์คู่มืออัตโนมัตินี้จะให้บริการแก่สมาชิกแรบบิท รีเวอร์ตัส ในการตรวจสอบคะแนนคงเหลือ แลกคะแนนสะสม และพิมพ์คู่มือส่งเสริมการขายจากร้านอาหารประเภท QSR - Quick Service Restaurants หรือสินค้าประเภท FMCG - Fast Moving Consumer Goods โดยรายได้จะมาจากการขายคู่มือและการโฆษณารายเดือน ทั้งนี้ แรบบิท รีเวอร์ตัส มีแผนที่จะขยายเครือข่ายผู้พิมพ์คู่มืออัตโนมัติเพิ่มอีกจำนวน 72 ตัวในปี 2559/60 ซึ่งผู้พิมพ์คู่มืออัตโนมัติจำนวน 43 ตัวจะเป็นระบบ Full Touch Screen นอกจากนี้ ได้มีการปรับเปลี่ยนแผนจากแผนเดิมที่จะติดตั้งผู้พิมพ์คู่มืออัตโนมัติที่ห้างสรรพสินค้าและสำนักงาน ไปเป็นการติดตั้งบนสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสแทน เพื่อเจาะกลุ่มลูกค้าที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นหลัก และลดจำนวนผู้พิมพ์คู่มืออัตโนมัติที่อาคารสำนักงานและห้างสรรพสินค้าลง เพื่อให้การบริหารผู้พิมพ์คู่มืออัตโนมัติมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2.4.2.2 การตลาดและการแข่งขัน

เป้าหมายของแรบบิท รีเวอร์ตัส คือ การขึ้นเป็นผู้นำในธุรกิจให้บริการลูกค้าสัมพันธ์และโปรแกรมส่งเสริมการขายด้วยบริการที่หลากหลายผ่านช่องทางต่าง ๆ ที่พัฒนาขึ้น แรบบิท รีเวอร์ตัส จึงนำเสนอข้อได้เปรียบในตลาด โดยเป็นระบบการส่งเสริมการขายที่มีต้นทุนต่ำ และสามารถวัดประสิทธิผลได้จริง โดยแรบบิท รีเวอร์ตัส มุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจตามกลยุทธ์ต่าง ๆ ดังนี้

- **เพิ่มจำนวนสมาชิกที่เข้าร่วมโปรแกรมสิทธิประโยชน์พิเศษ แรบบิท รีเวอร์ตัส**

เมื่อเริ่มโปรแกรม แรบบิท รีเวอร์ตัส ได้ใช้ฐานสมาชิกเดิมจากโปรแกรมหุ้นส่วนพลัสของบีทีเอสซี และขยายฐานให้กว้างขึ้นจากการดึงดูดผู้ถือบัตรแรบบิทให้มาเป็นสมาชิกแรบบิท รีเวอร์ตัส โดยนำเสนอสิทธิประโยชน์พิเศษที่เป็นที่น่าสนใจ แรบบิท รีเวอร์ตัส จึงมีอัตราการเติบโตอย่างรวดเร็วของจำนวนสมาชิก ซึ่งปัจจุบันมีสมาชิกแล้วกว่า 2 ล้านราย อันถือได้ว่าเป็นหนึ่งในโปรแกรมสมาชิกที่เติบโตในอัตราที่รวดเร็วโปรแกรมหนึ่ง นอกจากนี้ การขยายฐานจำนวนสมาชิกนับเป็นอีกช่องทางหนึ่งที่ช่วยให้แรบบิท รีเวอร์ตัส สามารถนำเสนอการเป็นเครือข่ายสำหรับการทำกิจกรรมส่งเสริมการขาย โดยที่ แรบบิท รีเวอร์ตัส จะใช้เครื่องมือทางการตลาดต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมการขายผลิตภัณฑ์ที่กิจการลูกค้าต้องการ และสื่อสารโดยตรงไปยังผู้บริโภคซึ่งเป็นสมาชิกของแรบบิท รีเวอร์ตัส แบบเป็นการเฉพาะเจาะจงกลุ่มเป้าหมายได้อีกด้วย

- **พัฒนารูปแบบของรางวัลจากการแลกคะแนนสะสมให้มีผลประโยชน์สูงสุดกลับไปสู่สมาชิก**

ปัจจัยหลักที่สำคัญอย่างหนึ่งของกิจกรรมส่งเสริม คือ ความคุ้มค่าของการแลกคะแนนสะสมที่สมาชิกได้รับจากกิจกรรมส่งเสริมการขายเหล่านั้น แรบบิท รีเวอร์ตัส จึงได้ทำการวิจัยและพัฒนารูปแบบของรางวัลอย่างต่อเนื่อง ไม่เพียงแต่จะต้องเป็นการแลกของรางวัลที่ใช้เพียงคะแนนสะสมในจำนวนต่ำในการแลก อีกทั้งยังพัฒนาชนิดของรางวัลให้แปลก จากการวิเคราะห์ความต้องการหลักของสมาชิกที่มีมาในอดีต และจัดหาของรางวัลที่ได้รับความสนใจโดยเฉพาะไปในแต่ละกลุ่มการบริโภคของสมาชิก และในอนาคต แรบบิท รีเวอร์ตัส ยังมีแผนที่จะผลิตของรางวัลประเภทของที่ระลึกโดยมีดีไซน์ และรูปแบบที่สร้างสรรค์มาจากการพัฒนาภายใน และอาจมีการนำเอกลักษณ์ของการตุนที่เป็นที่นิยมมาไว้บนผลิตภัณฑ์อีกด้วยเช่นกัน

▪ พัฒนาเพิ่มอรรถประโยชน์พิเศษต่าง ๆ เพิ่มไปยังตู้พิมพ์คู่มืออัตโนมัติ

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

ธุรกิจการส่งเสริมการขายแบบพันธมิตรดังเช่นมี แรบบิท รีเวอร์ดิส เป็นสื่อกลางนั้น ประสบความสำเร็จอย่างสูงในต่างประเทศ ทั้งในยุโรป อเมริกา รวมถึงประเทศในกลุ่มเอเชียก็กำลังมีการพัฒนาและเติบโตอย่างต่อเนื่อง การที่ แรบบิท รีเวอร์ดิส เข้ามาสู่ธุรกิจนี้เป็นรายแรก ๆ ในภูมิภาคนี้ นับเป็นข้อได้เปรียบอย่างหนึ่งในการพัฒนาเครือข่ายพันธมิตรให้กว้างขึ้น และน่าสนใจก่อนธุรกิจอื่นที่จัดตั้งหลังจากนี้

อุตสาหกรรมส่งเสริมการขายจะผันแปรในทิศทางเดียวกันกับภาวะเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศเป็นสำคัญ การชะลอตัวของเศรษฐกิจ และสภาวะความไม่มั่นคงทางการเมือง จึงส่งผลกระทบโดยตรงต่อการตัดสินใจของภาคธุรกิจในการใช้งบประมาณในการให้บริการลูกค้าสัมพันธ์และโปรแกรมส่งเสริมการขาย

2.4.2.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

การจัดหาอุปกรณ์เพื่อให้บริการตู้พิมพ์คู่มืออัตโนมัติ แรบบิท รีเวอร์ดิส ได้ว่าจ้างบริษัทที่มีความเชี่ยวชาญในการจัดหาและติดตั้งตู้พิมพ์คู่มืออัตโนมัติ ซึ่งบริษัทดังกล่าวมีบริษัทแม่อยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษฮ่องกง ซึ่งมีความเชี่ยวชาญเป็นอย่างมากในการออกแบบระบบการปฏิบัติการของเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์

2.4.2.4 พัฒนาการที่สำคัญในปีที่ผ่านมา

▪ ธุรกิจการให้บริการลูกค้าสัมพันธ์

ตั้งแต่เปิดให้บริการจนถึงปี 2558/59 นั้น โปรแกรม แรบบิท รีเวอร์ดิส มีสมาชิกที่ลงทะเบียนแล้วกว่า 2 ล้านราย และคาดว่าจะมียอดสมาชิกรวมถึง 3 ล้านราย ภายในปี 2559/60

ปัจจุบัน แรบบิท รีเวอร์ดิส ได้ขยายช่องทางการได้รับสิทธิประโยชน์พิเศษให้หลากหลายมากยิ่งขึ้น ไม่เพียงแต่จากธุรกิจเครื่องสำอาง แต่รวมถึงพันธมิตรจากสถาบันการเงิน ประกันภัย และขยายจำนวนร้านอาหารที่ร่วมเป็นพันธมิตรในการเข้าร่วมโปรแกรม อีกทั้งยังเพิ่มความน่าสนใจของการแลกสิทธิประโยชน์พิเศษด้วยสินค้าและบริการที่ได้รับความนิยมสูงจากกลุ่มสมาชิก และการจัดกิจกรรมพิเศษเพื่อเป็นการกระตุ้นความสนใจของโปรแกรมสิทธิประโยชน์พิเศษให้มีความโดดเด่นชัดเจนขึ้น

▪ ธุรกิจโปรแกรมส่งเสริมการขายด้วยตู้พิมพ์คู่มืออัตโนมัติ

ในปี 2558/59 แรบบิท รีเวอร์ดิส เปิดให้บริการตู้พิมพ์คู่มืออัตโนมัติแล้วทั้งสิ้น 139 ตู้ โดยส่วนใหญ่ติดตั้งบนสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส และคาดว่าจะเพิ่มเป็นทั้งสิ้น 211 ตู้ ภายในสิ้นปี 2559/60

ตามที่ได้กล่าวมาข้างต้น แรบบิท รีเวอร์ดิส ได้มีการเปลี่ยนแปลงที่จะติดตั้งตู้พิมพ์คู่มืออัตโนมัติที่ห้างสรรพสินค้าและสำนักงาน ไปติดตั้งบนสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสแทน และได้มีการเพิ่มตู้พิมพ์คู่มืออัตโนมัติแบบใหม่

ซึ่งเป็นระบบ Full Touch Screen ไปแล้วจำนวน 43 ตู้ และจะเพิ่มอีก 29 ตู้ บนสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส เพื่อเจาะกลุ่มลูกค้าที่ใช้งานรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นหลัก และเพื่อให้การบริหารตู้พิมพ์คู่มือป้องกันอุบัติเหตุมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังเป็นการรองรับโอกาสทางธุรกิจอื่น ๆ ในอนาคตอีกด้วย

2.4.2.5 โครงการในอนาคต (Future Project)

■ ธุรกิจการให้บริการลูกค้าสัมพันธ์

บริษัท รีเวอร์ตัส มีแผนการที่จะขยายฐานการให้สิทธิประโยชน์แก่สมาชิกกลุ่มใหม่ โดยไม่จำกัดอยู่เพียงผู้ใช้บัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ที่ออกโดยบีเอสเอสเท่านั้น ทั้งยังจะขยายช่องทางเพิ่มจำนวนพันธมิตรเข้าร่วมในระบบการออกคะแนนสะสมที่มีบริษัท รีเวอร์ตัส เป็นตัวกลาง หรือที่เรียกว่า “Coalition Model” โดยจะมีเครือข่ายพันธมิตรซึ่งมาจากผู้นำจากสายธุรกิจต่าง ๆ ซึ่งจะประกอบด้วย ธุรกิจค้าปลีก ธุรกิจสื่อสาร ธุรกิจน้ำมัน ธุรกิจร้านอาหาร ธุรกิจการเงิน ธุรกิจประกัน เป็นต้น เพื่อให้สมาชิกทั้งกลุ่มเดิม และกลุ่มใหม่สามารถได้รับคะแนนสะสมจากหลากหลายการใช้จ่ายในเครือข่ายพันธมิตร ซึ่งผลประโยชน์ที่ได้รับมิใช่เพียงทำให้พันธมิตรสามารถประหยัดต้นทุนและทรัพยากรของกิจการ แต่รวมถึง บริษัท รีเวอร์ตัส ยังสามารถให้ความช่วยเหลือในการทำการวิเคราะห์การตลาดให้อีกทางหนึ่งเช่นกัน

■ ธุรกิจตู้พิมพ์คู่มือป้องกันอุบัติเหตุ

บริษัท รีเวอร์ตัส ได้ขยายตู้พิมพ์คู่มือป้องกันอุบัติเหตุโดยได้มีการเพิ่มตู้พิมพ์คู่มือป้องกันอุบัติเหตุแบบใหม่ซึ่งเป็นระบบ Full Touch Screen เพื่อเป็นการเพิ่มความสามารถในการสั่งการตู้พิมพ์คู่มือป้องกันอุบัติเหตุโดยสมาชิกผู้ถือบัตรให้สะดวกขึ้น อีกทั้งยังเป็นการรองรับโอกาสทางธุรกิจอื่น ๆ ในอนาคต ตู้พิมพ์คู่มือป้องกันอุบัติเหตุรูปแบบใหม่นี้จะนำไปวางที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยจะทำเป็นศูนย์กลางการให้ข้อมูลผู้โดยสาร หรือเรียกว่าเป็น Touch Point ที่ผู้โดยสารจะสามารถอ่านข้อมูลต่าง ๆ หรือประกาศของรถไฟฟ้าบีทีเอสได้ การเปลี่ยนรูปแบบและการเปลี่ยนตำแหน่งของตู้พิมพ์คู่มือป้องกันอุบัติเหตุดังกล่าว บริษัท รีเวอร์ตัส คาดว่าจะมีผู้โดยสารจำนวนมากเข้ามาใช้บริการ Touch Point ดังกล่าว จึงเป็นโอกาสทางธุรกิจของบริษัท รีเวอร์ตัส ในการนำเสนอสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ ต่อผู้บริโภคโดยตรง และถือเป็นการเพิ่มความคุ้มค่าแก่สมาชิกในการร่วมกับโปรแกรม เพื่อรับสิทธิประโยชน์พิเศษในช่องทางที่เข้าถึงได้ง่ายมากขึ้น

2.4.3 ธุรกิจการให้บริการทางเทคโนโลยี

บริษัท บางกอก เพย์เมนต์ โซลูชันส์ จำกัด (“บีพีเอส”) ได้จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2557 ในลักษณะบริษัทร่วมทุนระหว่างกลุ่มบริษัท วิกซ์ เทคโนโลยี ผู้นำด้านการพัฒนาเทคโนโลยีระบบศูนย์จัดการรายได้รวม (หรือที่เรียกโดยย่อว่า “CCH”) และระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (หรือที่เรียกโดยย่อว่า “AFC”) กับบริษัทฯ โดยมีความมุ่งหมายร่วมกันที่จะเห็น บีพีเอส เป็นเครื่องจักรสำคัญในการขับเคลื่อนเพื่อพัฒนาโปรแกรม และให้บริการทางเทคโนโลยีต่าง ๆ รวมถึงเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชน และการชำระเงินของประเทศไทย

วัตถุประสงค์ของ บีพีเอส คือการจัดหาระบบจัดการชำระเงินแบบเบ็ดเสร็จต่าง ๆ ให้กับบริษัทในเครือบีพีเอส และเจ้าของธุรกิจต่าง ๆ ภายในตลาดของประเทศไทย ซึ่ง บีพีเอส มีรายได้หลัก 3 ช่องทางกล่าวคือ (1) การให้บริการสำหรับงานต่อเนื่องและงานบำรุงรักษาต่าง ๆ (2) โครงการระบบจัดการการชำระเงินแบบเบ็ดเสร็จ และ (3) การค้าอุปกรณ์เครื่องรับบัตรเครดิต โดยในปี 2558/2559 นั้น บีพีเอสได้ให้บริการโครงการต่าง ๆ ได้แก่ โครงการศูนย์ระบบจัดการรายได้รวมสำหรับรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายสีม่วง โครงการพัฒนาระบบตัวร่วมของ สนข. โครงการบำรุงรักษาระบบ

จัดการรายได้รวมของบีเอสเอส โครงการบำรุงรักษาตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติของระบบบีที วีอาร์ตัส โครงการพัฒนาและปรับปรุงระบบจัดการรายได้รวมของบีเอสเอส สำหรับบัตรระบบบีที อัลลิเพย์ (Rabbit Alipay) รวมถึงโครงการพัฒนาและปรับปรุงต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนระบบบัตรระบบบีทีและแผนการตลาดของ ระบบบีที วีอาร์ตัส

โครงการระบบตัวรวมหนี้ริเริ่มโดย สนข. เพื่อก่อตั้งระบบที่ประชาชนสามารถใช้บัตรหนึ่งใบในการเข้าถึงระบบขนส่งต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพเทียบเท่ากับการใช้จ่าย ณ ร้านค้าปลีกทั่วไป โดยในขั้นแรกของโครงการจะมุ่งเน้นไปที่การพัฒนาการจัดการรายได้รวม ซึ่ง ณ วันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2558 BSV Consortium (กิจการร่วมค้าคอนโซเนียมที่จัดตั้งขึ้นระหว่างบีทีเอสซี บริษัท สมาร์ทแทรฟฟิค จำกัด และ VIX Mobility PTY. LTD) ได้ลงนามในสัญญาโครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House : CCH) โดยในเวลาต่อมา BSV Consortium ได้ว่าจ้างช่วงส่วนงานดังกล่าวให้กับบีทีเอส และคาดการณ์ว่าจะดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปี 2561

2.4.4 ธุรกิจ Web Portal หรือ เว็บไซต์ ธุรกิจนายหน้าประกัน และ ธุรกิจเทเลมาร์เก็ตติ้ง

เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2558 กลุ่มบริษัทได้เข้าลงทุนเพิ่มในธุรกิจ Web Portal และธุรกิจนายหน้าประกัน โดยบริษัท บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ จำกัด (“บีเอสเอส โฮลดิ้งส์”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นในอัตราส่วนร้อยละ 100 ได้เข้าซื้อหุ้นเพิ่มทุนในกลุ่มบริษัทอาสค์ หนุมาน ซึ่งในการซื้อหุ้นเพิ่มทุนดังกล่าว ทำให้ บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท อาสค์ หนุมาน จำกัด ในอัตราส่วนร้อยละ 25 บริษัท เอเอสเค โบรคเกอร์ แอสโซซิเอชั่น จำกัด ในอัตราส่วนร้อยละ 51 และบริษัท เอเอสเค ไดเรค จำกัด ในอัตราส่วนร้อยละ 51 โดยหลังจากที่กลุ่มบริษัทได้เข้าไปลงทุนแล้ว บริษัท อาสค์ หนุมาน จำกัด ได้เปลี่ยนชื่อเป็นบริษัท แรบบิท อินเทอร์เน็ต จำกัด ในวันที่ 3 มีนาคม 2559 (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกบริษัททั้ง 3 นี้ว่า “กลุ่มแรบบิท อินเทอร์เน็ต”)

ธุรกิจหลักของกลุ่มแรบบิท อินเทอร์เน็ต ประกอบไปด้วย

1. ธุรกิจ Web Portal ดำเนินธุรกิจภายใต้ บริษัท แรบบิท อินเทอร์เน็ต จำกัด ภายใต้ชื่อ “แรบบิท เดลี่ (Rabbit Daily)” ซึ่งรวบรวมเว็บไซต์ และบทความต่าง ๆ โดยการจัดหมวดหมู่เพื่อให้ดูง่าย ซึ่งในช่วงแรก แรบบิท เดลี่ มีการบริการ 6 หมวดหมู่ ประกอบไปด้วย ไลฟ์สไตล์ ไอที ผู้หญิง ผู้ชาย ท่องเที่ยว และบันเทิง นอกจากการให้บริการ Web Portal แล้ว บริษัท แรบบิท อินเทอร์เน็ต จำกัด ยังประกอบกิจการให้เข้า ซอฟต์แวร์ บนหน้าเว็บไซต์ (Web-base Application) ผ่านทางอินเทอร์เน็ต ให้บริการด้านการออกแบบหรือกิจกรรมใด ๆ ที่เกี่ยวกับ E-Commerce และให้บริการจัดหาไอที รวมถึงบริการทางการตลาดออนไลน์ด้วย

รายได้หลักของธุรกิจนี้คือ 1. รายได้ค่าโฆษณา มาร์เก็ตติ้ง และคอมมิชชันจาก Web Portal 2. รายได้ค่าบริการไอที รวมถึงกิจกรรมใด ๆ ที่เกี่ยวกับ E-Commerce

2. ธุรกิจนายหน้าประกัน ดำเนินธุรกิจภายใต้ บริษัท เอเอสเค โบรคเกอร์ แอสโซซิเอชั่น จำกัด ซึ่งได้รับอนุญาตเป็นนายหน้าประกันวินาศภัย ตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ประเภทการจัดการให้มีการประกันภัยโดยตรง เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2557 ทะเบียนเลขที่ ว00021/2557 โดยให้บริการเปรียบเทียบราคาประกันออนไลน์ภายใต้ชื่อ “แรบบิท ไฟแนนซ์ (Rabbit Finance)” โดยผู้สนใจจะต้องกรอกข้อมูลของตนเอง รายละเอียดของสินทรัพย์ที่จะประกัน รวมถึงประเภทของประกันที่ต้องการลงในเว็บไซต์ หลังจากนั้นจะมีเจ้าหน้าที่ติดต่อกลับไปให้รายละเอียดรวมถึงการจ่ายเงิน

รายได้หลักของธุรกิจนี้คือ ค่านายหน้าและการตลาดจากการขายประกัน

3. ธุรกิจเทเลมาร์เก็ตติ้ง ดำเนินธุรกิจภายใต้ บริษัท เอเอสเค ไดเรค จำกัด ส่วนใหญ่เป็นการให้บริการ เทเลเซล ให้กับบริษัท เอเอสเค โบรคเกอร์ แอสโซซิเอชั่น จำกัด ในการติดต่อลูกค้าที่สนใจซื้อประกัน ติดตามลูกค้าเก่า ที่กรมธรรม์ถึงกำหนด และรวมถึงกระบวนการในการชำระเงินด้วย

รายได้หลักของธุรกิจนี้คือ รายได้ค่าบริการเทเลเซลหรือเทเลมาร์เก็ตติ้ง

2.4.4 ธุรกิจร้านอาหาร

2.4.4.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

ห้องอาหาร ChefMan เป็นร้านอาหารจีนระดับพรีเมียมที่ดำเนินการโดยบริษัท แมน คิทเชน จำกัด โดยให้บริการอาหารจีนกวางตุ้ง ซึ่งประกอบด้วยต้มยำ บาร์บีคิว อาหารซีฟู้ด เน้นรสชาติอาหารแบบจีนแท้ที่โดดเด่นและแตกต่าง โดยคัดสรรวัตถุดิบที่มีคุณภาพและปรุงอาหารโดยพ่อครัวที่มีความชำนาญ

ในปี 2558/59 กลุ่ม ChefMan ได้มีการเพิ่มช่องทางการจำหน่ายให้ครอบคลุมตลาดมากขึ้น โดยได้เปิดร้าน Chairman by Chef Man ที่ดำเนินการโดยบริษัท ไพรมารี คิทเชน จำกัด ขึ้น เพื่อให้บริการอาหารจีนสไตล์ฮ่องกงคาเฟ่ ซึ่งประกอบไปด้วย อาหารจานเดียว ขนมปังอบ อาหารว่าง คุณภาพดีในราคาที่ชนชั้นกลางขึ้นไปสามารถเข้าถึงได้ อีกทั้งยังมีการเปิดห้องอาหาร M Krub ที่ดำเนินการโดย บริษัท ลิตเติ้ล คอร์เนอร์ จำกัด ซึ่งเป็นร้านอาหารจีนแนวใหม่ ระดับพรีเมียมที่เกิดจากการผสมผสานระหว่างตะวันตกและตะวันออก โดยใช้วัตถุดิบชั้นเยี่ยมจากหลากหลายท้องที่ ผ่านการปรุงอาหารในแบบจีนดั้งเดิมผสมผสานกับการจัดวางแบบตะวันตกนำไปสู่การรับประทานอาหารในรูปแบบใหม่ ยิ่งไปกว่านั้น ในต้นปี 2559 บริษัท แมน คิทเชน จำกัด ได้เปิดร้านอาหารจีนประเภทบุฟเฟ่ต์ ที่ชื่อว่า Man Kitchen ขึ้น ซึ่งประกอบไปด้วย ต้มยำ บาร์บีคิว ออเดิร์ฟ อาหารจานร้อน ของหวาน ซึ่งถือว่าเป็นบุฟเฟ่ต์อาหารจีนแบบเต็มรูปแบบ

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559 ห้องอาหาร ChefMan มีสาขาทั้งหมด 10 สาขา ซึ่งเป็นสาขาที่รับลูกค้าที่รับประทานอาหารในร้าน (Dine-in) จำนวน 3 สาขา, ประเภทซื้อกลับบ้าน (Take Away) จำนวน 1 สาขา, ห้องอาหาร Chairman by Chef Man (ให้บริการอาหารจีนสไตล์ฮ่องกงคาเฟ่) จำนวน 4 สาขา, ร้านอาหาร M Krub (ร้านอาหารจีนแนวใหม่ระดับพรีเมียม ที่เกิดจากการผสมผสานระหว่างตะวันตกและตะวันออก) จำนวน 1 สาขา และร้านอาหาร Man Kitchen (ร้านอาหารจีนประเภทบุฟเฟ่ต์) จำนวน 1 สาขา โดยในปี 2558/59 บริษัท แมน คิทเชน จำกัด มีรายได้จากการดำเนินงานรวม 367.09 ล้านบาท

ชื่อร้าน	สาขา	ลักษณะการบริการ	จำนวนที่นั่ง	เวลาให้บริการ
Chef Man	โรงแรม อีสติน แกรนด์ สาทร กรุงเทพฯ	รับประทานในร้าน	150	11:00 – 14:00 น. และ
	รณาสิต บานา-ตราด กม.14		220	18:00 – 22:00 น.
	เดอะ รอยัลเพลส 2 ถนนราชดำริ		155	
Chef Man Take Away	เดอะ รอยัลเพลส 2 ถนนราชดำริ	ซื้อกลับบ้าน	-	11:00 – 23:00 น.
Chairman by Chef Man	ดิเอ็มควอเทียร์	รับประทานในร้าน	38	10:00 – 22:00 น.
	อาคารเอ็มไพร์ทาวเวอร์		48	07:00 – 21:00 น.
	เดอะแอสแอมทรามอินทรา		191	11:00 – 22:00 น.
	อาคารแอทนี ทาวเวอร์		90	11:00 – 21:00 น.
M Krub	อาคารมหานคร คิวบี	รับประทานในร้าน	45	11:00 – 14:00 น. และ 18:00 – 22:00 น.
Man Kitchen	อาคารดิออฟฟิศเซส เซ็นทรัลเวิลด์	รับประทานในร้าน	140	11:00 – 22:00 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 ปรุงอาหารโดยพ่อครัวที่มีความชำนาญ จึงทำให้ห้องอาหาร ChefMan ไม่เพียงแต่เป็นที่รู้จักในธุรกิจห้องอาหารจีน แต่ยังมีเมนูอาหารจานพิเศษที่มีชื่อเสียง และเป็นที่ยอมรับต่อลูกค้าอีกด้วย
- ห้องอาหาร M Krub ถือว่าเป็นร้านอาหารจีนชั้นสูง โดยมีจุดเด่นที่เน้นวัตถุดิบที่มีคุณภาพจากทั่วทุกมุมโลกผสมผสานกับการจัดวางในรูปแบบตะวันตกนำไปสู่การรับประทานอาหารในรูปแบบใหม่
- ห้องอาหาร Chairman by Chef Man เป็นร้านอาหารจีนสไตล์ Hong Kong Cafe แบบดั้งเดิมแห่งแรกในประเทศไทย โดยมีจุดเด่นที่รสชาติอาหารและเมนูในแบบฮ่องกงแต่เสิร์ฟในราคาปานกลางมีเมนูที่หลากหลายทั้งอาหารจานเดียว ของว่าง และขนมหวาน ซึ่งสามารถรับประทานได้ทุกวัน
- ร้าน Chef Man Express เน้นอาหารจานเดียวในราคาปานกลาง เหมาะสำหรับซื้อไปรับประทานที่บ้าน สำนักงาน และอาหารว่างสำหรับงานประชุม งานสัมมนา และยังมีบริการจัดส่งในละแวกใกล้เคียง หรือสามารถโทรสั่งจองเพื่อย่นระยะเวลาในการรอรับอาหาร
- ห้องอาหาร Man Kitchen เป็นร้านอาหารจีนบุฟเฟต์แบบเต็มรูปแบบ โดยมีจุดเด่นอยู่ที่ความหลากหลายของอาหาร ซึ่งมีบริการทั้งออเดิร์ฟ ต้มยำ อาหารจานร้อน อาหารที่เลือกปรุงเองได้ ของหวาน และเครื่องดื่มนานาชนิด พร้อมทั้งมีเมนูที่ได้รับความนิยมจากห้องอาหาร ChefMan รวมอยู่ด้วย

กลยุทธ์การสร้างตราสินค้าด้วยการบอกต่อ (Viral Marketing)

- ห้องอาหาร ChefMan ยังคงมุ่งเน้นกลยุทธ์การสร้างตราสินค้าด้วยการบอกต่อ ผ่านช่องทางเครือข่ายสังคมออนไลน์ ซึ่งถือว่าการตลาดที่มีประสิทธิภาพและมีค่าใช้จ่ายที่ไม่สูง เมื่อเปรียบเทียบกับโฆษณาหรือการทำการตลาดด้านอื่น ๆ อีกทั้งยังมีพลังหรือมีน้ำหนักในการสร้างความเชื่อถือมากกว่าโฆษณาแบบอื่น ๆ เพราะมีการบอกต่อและยืนยันโดยตรงจากผู้ที่ได้ใช้บริการจริง นับตั้งแต่เปิดให้บริการ ลูกค้าส่วนใหญ่ที่เข้ามาใช้บริการกลายเป็นลูกค้าประจำ อีกทั้งยังแนะนำให้ญาติหรือเพื่อนเข้ามาเป็นลูกค้าด้วย นอกจากนี้ ยังเพิ่มช่องทางผ่านเครือข่ายธนาคาร โดยร่วมกับบัตรเครดิตในการสนับสนุนการโฆษณา และแนะนำอาหารจานพิเศษที่มีชื่อเสียง
- ห้องอาหาร M Krub เน้นการสร้างการรับรู้ผ่านทั้งเครือข่ายสังคมออนไลน์และออฟไลน์ เช่น นิตยสาร หนังสือพิมพ์ และคอลัมน์ต่าง ๆ อีกทั้งยังด้วยห้องอาหาร M Krub ได้รับรางวัลจากหลายสถาบันเกี่ยวกับการเป็นร้านอาหารที่ดีที่สุดในกรุงเทพฯ ดังนั้น จึงใช้ประเด็นนี้ในการแนะนำและสร้างความเชื่อถือต่อลูกค้า

- ห้องอาหาร Chairman by Chef Man เน้นเรื่องของความหลากหลายและความแปลกใหม่ของเมนู และเวลาที่สามารถรับประทานได้ทั้งวัน รวมทั้งราคาที่สมเหตุสมผล
- ร้าน Chef Man Express มุ่งเน้นการเลือกทำเลที่ตั้งให้เข้าถึงผู้บริโภคมากขึ้น โดยเน้นทำเลใจกลางย่านธุรกิจ ที่พักอาศัยระดับสูงที่หนาแน่น ในราคาอาหารปานกลาง การออกแบบร้านให้ทันสมัย สะดวกสบาย และรวดเร็วในการบริการ
- ห้องอาหาร Man Kitchen เน้นความหลากหลาย และความคุ้มค่าของทั้งราคาและอาหาร รวมทั้งบริการที่สะดวกสบาย อยู่ในสถานที่ที่เข้าถึงง่าย และพร้อมบริการทั้งวัน

■ กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของห้องอาหาร ChefMan และห้องอาหาร M Krub คือ ลูกค้าองค์กรธุรกิจ ข้าราชการ กลุ่มครอบครัว กลุ่มคนทำงาน และกลุ่มนักธุรกิจที่มีรายได้ค่อนข้างสูง ที่ชื่นชอบอาหารจีนแบบกวางตุ้งเกรดพรีเมียม และเลือกใช้ห้องอาหาร ChefMan และห้องอาหาร M Krub เป็นที่พบปะสังสรรค์ หรือเจรจาธุรกิจ ส่วนกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของห้องอาหาร Chairman by Chef Man Chef Man Express และ Man Kitchen คือ กลุ่มคนทำงาน กลุ่มครอบครัวเดี่ยวขนาดเล็ก กลุ่มผู้ที่เริ่มทำงานใหม่ ๆ นักเรียน นักศึกษา ที่มีรายได้ปานกลางขึ้นไป รวมทั้งชาวต่างชาติที่อาศัยอยู่ในประเทศไทย ซึ่งเน้นความหลากหลายของอาหาร และต้องการความสะดวก รวดเร็วบนพื้นฐานแห่งความอร่อย

■ สภาพการแข่งขันในอุตสาหกรรมในปีที่ผ่านมา

เนื่องด้วยสภาวะทางเศรษฐกิจที่ผ่านมา ส่งผลให้พฤติกรรมของผู้บริโภคเปลี่ยนไป ไม่ว่าจะเป็นการระงับการใช้จ่ายใช้สอยและการรับประทานอาหารนอกบ้านที่ลดลง การแข่งขันทางการตลาดที่สูงขึ้น รวมถึงต้นทุนการประกอบธุรกิจร้านอาหารที่สูงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2557 เป็นต้นมา ดังนั้น ภาพรวมของธุรกิจร้านอาหารในปี 2558 จึงเกิดการปรับตัวหลายอย่าง อาทิเช่น ความพยายามเจาะช่องว่างในตลาดด้วยการนำเสนอรูปแบบใหม่สำหรับผู้บริโภครายใหม่ และความพยายามหากลยุทธ์ใหม่ ๆ สำหรับลูกค้ารายเก่า เนื่องจากผู้บริโภคมีตัวเลือกประกอบกับการคำนึงถึงความคุ้มค่ามากขึ้น อย่างไรก็ตาม โดยองค์รวมก็ยังคงมีการปรับขึ้นของมูลค่าตลาดประมาณร้อยละ 6.9 - 8.9 เนื่องจากการลงทุนโดยผู้ประกอบการรายใหม่มากขึ้น และความพยายามปรับเปลี่ยนของผู้ประกอบการเดิม รวมถึงการขยายตลาดของผู้ประกอบการที่เป็นเชนร้านอาหาร (Chain Restaurants)

■ แนวโน้มภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขันในอนาคต

ถึงแม้ว่าในช่วงต้นปี 2559 ธุรกิจร้านอาหารอาจได้รับผลกระทบระยะสั้นจากภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว แต่แนวโน้มต่อไปจะยังคงอยู่ในภาวะทรงตัว เนื่องจากแนวโน้มของตลาดจะคล้ายกับปี 2558 กล่าวคือ ปัจจัยด้านราคาและความคุ้มค่าจะเข้ามามีบทบาทสำคัญในการตัดสินใจซื้อหรือใช้บริการของผู้บริโภค ดังนั้น ผู้ประกอบการจึงต้องให้ความสำคัญในเรื่องของคุณภาพอาหารให้ดีขึ้นกว่าเดิม อีกทั้งต้องให้ความสำคัญกับการสร้างสรรค์หรือนำเสนออาหารในรูปแบบที่แตกต่างมากขึ้น มีการใส่ใจในรายละเอียด เพิ่มตัวเลือกใหม่ ๆ และนำเสนอรูปแบบการรับประทานอาหารและบริการที่หลากหลาย สะดวกสบาย และรวดเร็วแก่ผู้บริโภคมากขึ้น หากกล่าวโดยองค์รวม แนวโน้มอุตสาหกรรมร้านอาหารยังถือว่าอยู่ในจุดที่สามารถเติบโตหรือทำตลาดได้

2.4.4.3 การจัดหาวัตถุดิบและแหล่งที่มา

ในการจัดหาวัตถุดิบที่ใช้ในธุรกิจร้านอาหารของกลุ่ม ChefMan นั้น เป็นการจัดหาวัตถุดิบจากภายในประเทศเป็นหลัก เนื่องจากการปรุงอาหารจะต้องใช้วัตถุดิบที่สดใหม่ทุกวัน เพื่อให้ทุกเมนูของห้องอาหารในกลุ่ม ChefMan ได้คุณภาพ สด สะอาด มีรสชาติอร่อย โดยจะมีเพียงเครื่องปรุงบางชนิดที่จะต้องคัดสรรเป็นพิเศษ และนำเข้าจากต่างประเทศ นอกจากนี้ ห้องอาหารในกลุ่ม 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

บริษัท แอ็บโซลูท โฮเทล เซอร์วิส จำกัด (“AHS”) เป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างกลุ่มบริษัทกับคู่ค้าผู้ร่วมทุนที่มีประสบการณ์ในการบริหารโรงแรมมาอย่างยาวนาน ณ ปัจจุบัน AHS บริหารจัดการโรงแรมระดับ 3 – 5 ดาว ภายใต้แบรนด์ “อีสติน แกรนด์ โฮเทลส์” “อีสติน โฮเทลส์ แอนด์ เรสซิเดนซ์” “อีสติน อีซี่” และ “ยู โฮเทลส์ แอนด์ รีสอร์ท” ทั้งที่อยู่ในประเทศไทย เวียดนาม ลาว อินโดนีเซีย อินเดีย โอมาน และในยุโรป โดย AHS มีเป้าหมายในการดำเนินธุรกิจคือ ให้บริการให้คำปรึกษาและให้บริการโรงแรมห้องพักตามความต้องการของลูกค้าทุกกลุ่ม ทั้งกลุ่มลูกค้าที่เป็นผู้เข้าพักและใช้บริการโรงแรม ลูกค้าที่เป็นเจ้าของโรงแรม และลูกค้าที่ต้องการพัฒนากิจการโรงแรม ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559 AHS มีห้องพักภายใต้การบริหารจัดการรวม 9,200 ห้อง จากโรงแรม 68 แห่ง โดย AHS โดยรับบริหารในประเทศไทย 3,900 ห้อง ในเวียดนาม 2,100 ห้อง ในอินโดนีเซีย 900 ห้อง ในอินเดียและตะวันออกกลาง 2,000 ห้อง และในยุโรปอีก 300 ห้อง ซึ่งคาดว่าห้องทั้งหมดสามารถเริ่มให้บริการได้ภายในปี 2559/60 ทั้งนี้ ภายในวันที่ 31 มีนาคม 2560 AHS ตั้งเป้าจะมีโรงแรมภายใต้การบริหารจัดการรวม 80 แห่ง นับเป็นห้องพักรวมประมาณ 10,500 ห้อง

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 กรุงเทพฯ 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 ตามหนังสือชี้ชวนเสนอขายหน่วยลงทุนและรายงานประจำปีของกองทุน BTSGIF เพิ่มเติมได้ที่เว็บไซต์ของกองทุน BTSGIF ที่ www.btsgif.com

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

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

3.1.1 ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์

3.1.1.1 ปริมาณผู้โดยสารและรายได้จากค่าโดยสารในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก

บีทีเอสซียังมีข้อจำกัดในการปรับเพิ่มอัตราค่าโดยสารในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของภาวะตลาด แนวโน้มของตลาด หรือเหตุการณ์อื่น ๆ และในการปรับเพิ่มอัตราค่าโดยสารเพื่อชดเชยกับต้นทุนในการดำเนินการและต้นทุนอื่น ๆ อันเป็นผลมาจาก (1) การแข่งขันในตลาดและความพึงพอใจของผู้โดยสาร และ (2) ข้อกำหนดในสัญญาสัมปทาน โดยการปรับอัตราค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ (Effective Fare) และเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ (Authorized Fare) นั้น จะขึ้นอยู่กับเงื่อนไขต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในสัญญาสัมปทาน (โปรดพิจารณารายละเอียดใน หัวข้อ 2.1.1.1 ธุรกิจให้บริการรถไฟฟ้า : อัตราค่าโดยสารในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร) อย่างไรก็ตาม หากการขึ้นค่าโดยสารในขณะนั้นเป็นการขัดแย้งกับนโยบายของรัฐบาลแล้ว บีทีเอสซียังไม่ได้รับอนุญาตให้เพิ่มอัตราค่าโดยสาร แต่รัฐบาลจะจัดหามาตรการชดเชยบางประการเพื่อบรรเทาความเสียหายที่เกิดแก่บีทีเอสซี ซึ่งบริษัทฯ ไม่อาจรับประกันได้ว่ารัฐบาลจะจัดหาหรือจัดให้มีการชดเชยดังกล่าว ทั้งนี้ ข้อกำหนดเกี่ยวกับการชดเชยนี้เขียนไว้อย่างกว้าง ยังไม่มีการทดสอบ และยังไม่มีการกำหนดเฉพาะสำหรับการชดเชยดังกล่าวอยู่ในสัญญาต่าง ๆ นอกเหนือจากนั้น ถึงแม้ว่าสัญญาสัมปทานจะอนุญาตให้บีทีเอสซีสามารถขึ้นอัตราค่าโดยสารได้ก็ตาม บีทีเอสซีหรือกองทุน BTSGIF อาจเลือกที่จะไม่ขึ้นอัตราค่าโดยสารเนื่องจากเหตุผลทางการเมือง สังคม เหตุผลอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการแข่งขันในอุตสาหกรรมขนส่งมวลชน 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 ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อกำหนด

อัตราค่าโดยสาร จำนวนผู้โดยสาร และรายได้ค่าโดยสารที่ลดลง ตลอดจนการพึ่งพาระบบการส่งต่อผู้โดยสารจากระบบการขนส่งรูปแบบอื่น (Feeder System) และสถานีเชื่อมต่อ (Interchange Station) ที่จำกัด ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบในทางลบหากระบบการส่งต่อผู้โดยสารจากระบบการขนส่งรูปแบบอื่นต้องหยุดให้บริการ เกิดระบบขัดข้อง มีการพัฒนาที่ล่าช้า หรือหากการขยายพื้นที่ให้บริการของเครือข่ายระบบการส่งต่อผู้โดยสารไม่ประสบความสำเร็จ

ดังนั้น หากปริมาณผู้โดยสารของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก และ/หรือ รายได้จากค่าโดยสารลดลงหรือไม่เพิ่มขึ้นแล้ว ธุรกิจ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของกองทุน BTSGIF จะได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของกองทุน BTSGIF ให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน โดยกองทุน BTSGIF อาจไม่สามารถจ่ายเงินปันผลในหน่วยลงทุนหรือไม่สามารถรักษาระดับการจ่ายเงินปันผลได้ ซึ่งจะส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในฐานะผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนรายใหญ่ในสัดส่วนร้อยละ 33.33 อย่างไรก็ตาม นับตั้งแต่ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสเปิดให้บริการมานั้น รายได้ค่าโดยสารจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง

3.1.1.2 การดำเนินการตามกลยุทธ์การเติบโตในธุรกิจขนส่งมวลชนขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ รวมถึงการเห็นชอบของรัฐบาล

กลยุทธ์การเจริญเติบโตของกลุ่มบริษัทในธุรกิจขนส่งมวลชนมีหลายประการ ไม่ว่าจะเป็นการเข้าร่วมประมูลเพื่อบริหารงานในส่วนต่อขยายของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส การมีส่วนร่วมในการดำเนินงานของโครงการขนส่งมวลชนระบบใหม่ หรือการดำเนินการเพื่อเชื่อมต่อกับเครือข่ายโครงการขนส่งมวลชนใหม่ การที่จะประสบความสำเร็จในการดำเนินการตามกลยุทธ์ดังกล่าวนี้ นอกเหนือจากสิ่งอื่นแล้วยังขึ้นอยู่กับ การตัดสินใจและการดำเนินการของรัฐบาล เกี่ยวกับแผนการขยายตัวดังกล่าว ความสามารถของกลุ่มบริษัทในการสรรหาและประเมินผู้ร่วมลงทุนทางธุรกิจ การลงทุนที่เป็นไปได้ การสนับสนุนทางการเงิน การดำเนินการให้มีข้อสรุปการลงทุน การได้รับความเห็นชอบและสิทธิในสัมปทานที่จำเป็น และการควบคุมทางการเงินและการดำเนินการอย่างเพียงพอ รวมถึงปัจจัยอื่นบางอย่างที่อยู่ นอกเหนือการควบคุมของกลุ่มบริษัท อาทิเช่น ปัจจัยทางด้านการเมือง ซึ่งไม่สามารถรับประกันได้ว่ารัฐบาลจะดำเนินการตามแผนการขยายระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพฯ และบริบทที่มีอยู่ในปัจจุบัน หรือหากรัฐบาลตัดสินใจที่จะดำเนินการดังกล่าว ก็ไม่อาจรับประกันได้ว่ากลุ่มบริษัทจะเป็นผู้ได้รับสัมปทานดังกล่าว ดังนั้น การเติบโตในอนาคตของ กลุ่มบริษัทในธุรกิจขนส่งมวลชน จึงอาจได้รับผลกระทบในทางลบหากกลุ่มบริษัทไม่สามารถลงทุนหรือเข้าร่วมดำเนินงานดังกล่าวนี้ได้ หรือการลงทุนหรือเข้าร่วมดำเนินงานดังกล่าวไม่ประสบความสำเร็จ หรือไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่คาด

3.1.2 ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติการ

3.1.2.1 ความเสี่ยงจากการผันผวนของการปรับตัวเพิ่มขึ้นของต้นทุนการดำเนินงาน

ในการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส มีต้นทุนการดำเนินงานต่าง ๆ ซึ่งอาจมีความผันผวนและอยู่เหนือการควบคุมของบริษัทฯ เช่น ค่าใช้จ่ายทางด้านการซ่อมบำรุง ค่าไฟฟ้าที่ใช้ตามสถานีรถไฟฟ้าและสำหรับการประกอบกิจการเดินรถของบริษัทฯ ผลประโยชน์และสวัสดิการของพนักงานบีทีเอสฯ ค่าเบี้ยประกันภัย เป็นต้น ซึ่งการปรับตัวเพิ่มขึ้นของต้นทุนการดำเนินงานอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อผลการดำเนินงานของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส

สำหรับการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ซึ่งบีทีเอสซีได้ขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิจากการดำเนินงานระบบดังกล่าวให้แก่กองทุน BTS GIF แล้ว หากต้นทุนการดำเนินงานระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักปรับตัวสูงขึ้น แต่บีทีเอสซีหรือกองทุน BTS GIF ไม่สามารถเพิ่มอัตราค่าโดยสารเพื่อสะท้อนต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้นได้ จะส่งผลให้รายได้ค่าโดยสารสุทธิจากการดำเนินงานระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักที่บีทีเอสซีต้องนำส่งให้แก่กองทุน BTS GIF ลดลง และอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ การประกอบการ ผลการดำเนินงาน และแนวโน้มในการทำธุรกิจของกองทุน BTS GIF และบริษัทฯ ได้ ถึงแม้ว่าในอดีตที่ผ่านมา จะยังไม่เคยมีเหตุการณ์ที่เป็นสาเหตุให้ต้นทุนการดำเนินงานของบีทีเอสซีเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญและส่งผลกระทบต่อความสามารถในการสร้างผลกำไร และในสัญญาสัมปทานได้กำหนดให้บีทีเอสซีสามารถปรับค่าโดยสารเป็นกรณีพิเศษได้เมื่อเกิดเหตุการณ์บางประการตามที่กำหนดไว้ อย่างไรก็ตาม ต้นทุนการดำเนินงานอาจเพิ่มสูงขึ้นเพราะปัจจัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุม รวมถึงจากการที่บีทีเอสซีต้องปฏิบัติตามหน้าที่ตามสัญญาในการซ่อมบำรุง ต่ออายุ หรือทดแทนทรัพย์สินหรือโครงสร้างที่ใช้ในการประกอบการเดินรถไฟฟ้าเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐาน ซึ่ง กทม. อาจเรียกให้บีทีเอสซีดำเนินการตามมาตรฐานที่สูงขึ้น เช่น การกำหนดให้มีรถไฟฟ้าให้บริการตามระยะเวลาขั้นต่ำ และการกำหนดจำนวนเที่ยวขั้นต่ำในแต่ละวัน หรือผลประโยชน์และสวัสดิการของพนักงานบีทีเอสซีอาจต้องมีการปรับเพิ่มขึ้น หรือบีทีเอสซีอาจต้องจ่ายค่าตอบแทนให้กับซีเมนส์ตามสัญญาซ่อมบำรุงเพิ่มขึ้น หรืออาจมีการเปลี่ยนแปลงนโยบายทางการเงินหรือนโยบายอื่นใดของรัฐบาลที่มีผลต่อการดำเนินกิจการหรือความต้องการด้านการขนส่ง และไม่มีหลักประกันใด ๆ ว่าบีทีเอสซีจะมีสิทธิได้รับการชดเชยค่าใช้จ่ายใด ๆ จากรัฐบาล หรือจากกทม. หรือบีทีเอสซีจะสามารถเรียกเก็บค่าโดยสารในอัตราที่สูงขึ้นได้ เพื่อชดเชยกับต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้น ดังนั้น ค่าใช้จ่ายในอนาคตอาจเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงกว่ารายได้ค่าโดยสารในอนาคต เหตุการณ์เช่นนี้จะส่งผลให้รายได้ค่าโดยสารสุทธิจากการดำเนินงานระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักที่บีทีเอสซีจะต้องนำส่งให้แก่กองทุน BTS GIF ลดลง และอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของกองทุน BTS GIF และบริษัทฯ

สำหรับการดำเนินงานระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย แม้บีทีเอสซีจะได้รับค่าจ้างจากการให้บริการเดินรถไฟฟ้าบีทีเอสส่วนต่อขยายจากกรุงเทพมหานครตามสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว อย่างไรก็ตาม การปรับตัวเพิ่มขึ้นของต้นทุนการดำเนินงาน ไม่ว่าจะเป็นค่าใช้จ่ายทางด้านค่าซ่อมบำรุง ต้นทุนค่าไฟฟ้า ต้นทุนผลประโยชน์และสวัสดิการของพนักงาน เป็นต้น อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรของบีทีเอสซี และอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน 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 แต่ไฟฟ้าสำรองดังกล่าว

จะถูกใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการดำเนินการระบบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย การรักษาข้อมูล ระบบที่จำเป็นสำหรับการเริ่มการบริการอีกครั้ง และเพื่อนำรถไฟฟ้าไปจอด ณ สถานีที่ใกล้ที่สุด ณ กรณีที่เกิดความขัดข้องในการจ่ายไฟตามปกติเท่านั้น 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 บีทีเอสซียังต้องพึ่งพาบริษัทผู้ผลิตรถไฟฟ้าในการให้บริการดูแลรักษารถไฟฟ้า 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 ระบบแอนติสัญญา ระบบการจัดเก็บเงินอัตโนมัติ ลิฟต์ และบันไดเลื่อน) งานซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า 35 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้ ซึ่งซื้อจากซีเมนส์ งานซ่อมบำรุงใหญ่ (Overhaul) และการเปลี่ยนอุปกรณ์ต่างๆ ตามแผนการที่วางไว้ (Planned Overhauls and Asset Replacements) ทั้งนี้ ตามสัญญาซ่อมบำรุงฉบับใหม่ที่ตั้งนามกับซีเมนส์นี้ 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 บีทีเอสซีจะเป็นผู้ดูแลรักษาและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้างดงกล่าวเอง โดยตามสัญญาซื้อรถไฟฟ้า ซีอาร์ซีจะต้องทำการฝึกอบรมให้แก่พนักงานของบีทีเอสซีสำหรับการจัดการและดูแลรักษาระบบต่าง ๆ ของรถไฟฟ้า และการฝึกอบรมสำหรับการจัดการและงานซ่อมบำรุงใหญ่ (Overhaul) นอกจากนี้แล้ว ปัจจุบันบีทีเอสซีได้ดำเนินการบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าบางส่วนด้วยบุคลากรของบีทีเอสซีเอง เช่น ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ ระบบวิทยุสื่อสาร และระบบแอนติสัญญา นอกจากนี้ บีทีเอสซียังมีนโยบายในการเพิ่มศักยภาพของหน่วยงานวิศวกรรมและหน่วยงานบำรุงรักษาในการซ่อมบำรุงเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้า เพื่อเป็นการลดการพึ่งพาบริษัทผู้ผลิตรถไฟฟ้า

3.1.2.4 บีทีเอสซีต้องพึ่งพากรรมการ ผู้บริหารระดับสูง และบุคลากรที่มีความชำนาญในการประกอบการเดินรถไฟฟ้าซึ่งประเทศไทยยังมีอยู่อย่างจำกัด

กรรมการและสมาชิกในทีมผู้บริหารระดับสูงเป็นส่วนสำคัญของความสำเร็จของบีทีเอสซีเพราะเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ ความรู้ สายสัมพันธ์ทางธุรกิจและความชำนาญ และหากมีเหตุให้สูญเสียบุคลากรดังกล่าวไป ก็เป็นเรื่องยากที่จะหาบุคลากรที่มีความสามารถในระดับเดียวกันมาแทนที่ และอาจส่งผลให้ประสิทธิภาพในการดำเนินการและผลการดำเนินงานลดลง บีทีเอสซีต้องพึ่งพาบุคลากรที่มีความชำนาญและทุ่มเทในการบริหารและจัดการระบบเนื่องจากบีทีเอสซีเป็นผู้ประกอบการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนรายแรกในประเทศไทย ดังนั้น บีทีเอสซีจึงต้องมีค่าใช้จ่ายสูงในการคัดเลือกกว่าจ้าง ตลอดจนฝึกอบรมทักษะให้แก่บุคลากรเพื่อให้มีความรู้ ความชำนาญในการประกอบการเดินรถไฟฟ้าได้ นอกจากนี้ บีทีเอสซีอาจต้องเผชิญกับการแข่งขันกับผู้ประกอบการขนส่งมวลชนรายอื่น ๆ เพื่อแย่งชิงบุคลากรผู้เชี่ยวชาญของบีทีเอสซี ความสามารถในการจูงใจบุคลากรของบีทีเอสซีอาจลดลงจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งมวลชนเหล่านี้นำขยายการดำเนินงาน และการเกิดขึ้นของระบบขนส่งมวลชนใหม่ ๆ ในกรณีที่บีทีเอสซีต้องประสบกับการสูญเสียบุคลากรที่มีความชำนาญจำนวนมาก บีทีเอสซีอาจต้องพิจารณาการว่าจ้างเจ้าหน้าที่จากต่างประเทศหรือรับบุคลากรใหม่ ซึ่งจะต้องมีการฝึกอบรมทักษะความชำนาญซึ่งจะทำให้ต้นทุนการดำเนินงานเพิ่มขึ้น และจะทำให้รายได้ค่าโดยสารสุทธิที่กองทุน BTS GIF จะได้รับจากการดำเนินงานระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักลดลง และอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของกองทุน BTS GIF และบริษัท ตลอดจนอาจส่งผลให้ความสามารถในการทำกำไรจากการดำเนินงานระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพส่วนต่อขยายตามสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวของบีทีเอสซีลดลง และอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และแนวโน้มการดำเนินงานในอนาคตของบีทีเอสซีและบริษัท

3.1.2.5 ผลกระทบจากการนัดหยุดงาน หรือการเรียกร้องค่าจ้างเพิ่มขึ้นจากพนักงานหรือการขัดแย้งใด ๆ กับพนักงานของบีทีเอสซี

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559 บีทีเอสซีมีพนักงานจำนวน 2,144 คน ถึงแม้ว่าพนักงานของบีทีเอสซีไม่มีการรวมตัวกันเป็นสหภาพแรงงาน และบีทีเอสซียังไม่เคยมีประสบการณ์เกี่ยวกับการนัดหยุดงานร่วมกันของพนักงานก็ตาม แต่ไม่มีอะไรทำให้มั่นใจได้ว่าการดำเนินงานของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสจะไม่มีผลกระทบเชิงลบเนื่องจากข้อขัดแย้งหรือปัญหาอื่น ๆ กับพนักงานของบีทีเอสซี หากกรณีมีความพยายามที่จะรวมกลุ่มพนักงานของบีทีเอสซีขึ้นเป็นสหภาพแรงงานขึ้น (คล้ายกับที่เกิดขึ้นกับพนักงานของบริษัทขนส่งมวลชนทั่วโลก) อาจหันเหความสนใจของผู้บริหารและเพิ่มค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน และบีทีเอสซีอาจจะไม่สามารถที่จะเจรจาข้อตกลงที่ต่อรองจนเป็นที่ยอมรับสำหรับบุคคลที่สหภาพเลือกให้เป็นตัวแทนของตนได้ ปัจจัยดังกล่าวนี้อาจนำไปสู่การหยุดงานที่เกิดขึ้นจากสหภาพแรงงาน รวมถึงการนัดหยุดงาน (Strike) ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการทำงานของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส และอาจส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติหน้าที่ของบีทีเอสซีเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานการให้บริการขั้นต่ำตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทานและสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว และอาจส่งผลกระทบต่อจำนวนรายได้ค่าโดยสารสุทธิที่กองทุน BTS GIF จะได้รับจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก ตลอดจนธุรกิจ การประกอบการ ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของกองทุน BTS GIF และบริษัท

3.1.2.6 ความเสี่ยงจากการหยุดชะงักของธุรกิจอันเนื่องมาจากการก่อการร้าย ขวาลือ หรือการชู้ว่า จะมีการก่อการร้าย ภัยธรรมชาติ ความขัดแย้ง หรืออุบัติเหตุ

ธุรกิจของบีทีเอสมีความเสี่ยงต่อปัจจัยภายนอกที่อาจจะเป็นอุปสรรคในการดำเนินงานและทำให้ธุรกิจหยุดชะงักได้ เช่น สถานการณ์ความไม่สงบทางการเมือง การก่อการร้าย ภัยธรรมชาติต่างๆ ดังเช่น เหตุการณ์การก่อการร้ายในไตรมาสที่ 1 ปี 2553/54 ทำให้รถไฟฟ้าบีทีเอสต้องหยุดการดำเนินงานเป็นเวลา 8 วันเต็มและลดชั่วโมงการดำเนินงานลงเป็นเวลาหลายวัน ซึ่งเป็นผลให้บีทีเอสสูญเสียรายได้เป็นมูลค่าประมาณ 180 ล้านบาท ต่อมาในช่วงไตรมาสที่ 3 ปี 2554/55 ที่ผ่านมามีเหตุก่อการร้ายครั้งใหญ่ในกรุงเทพฯ ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าลดลงเล็กน้อยในช่วงเวลาดังกล่าว และในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2557/58 บีทีเอสได้ปรับลดช่วงเวลากการให้บริการลงในช่วงการประกาศเคอร์ฟิวอันเป็นผลมาจากความไม่สงบทางการเมืองในกรุงเทพฯ โดยหากในอนาคตมีเหตุการณ์ใด ๆ ในลักษณะเดียวกันเกิดขึ้น บีทีเอสอาจต้องหยุดให้บริการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสหรือให้บริการอย่างจำกัด ซึ่งเหตุการณ์เช่นนั้นจะส่งผลให้รายได้ค่าโดยสารสุทธิจากการดำเนินงานระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพฯสายหลักที่บีทีเอสจะต้องนำส่งให้แก่กองทุน BTS GIF ลดลง และอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของกองทุน BTS GIF และบริษัทฯ

กลุ่มบริษัทจึงได้ทำสัญญาประกันภัยในกรณีธุรกิจหยุดชะงักและประกันภัยความเสียหายต่อทรัพย์สินจากสาเหตุต่างๆ รวมถึงการก่อการร้าย การชุมนุมทางการเมือง และภัยธรรมชาติเพื่อที่จะป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่กลุ่มบริษัทจากเหตุการณ์อันไม่คาดคิด อย่างไรก็ตาม การเอาประกันภัยตามสัญญาต่างๆ นั้นได้มีการกำหนดมูลค่าความเสียหายขั้นต่ำไว้ ดังนั้น หากความเสียหายจากการที่ธุรกิจหยุดชะงักลงนั้นต่ำกว่ามูลค่าขั้นต่ำที่กำหนดไว้ การเรียกร้องค่าความเสียหายจากประกันภัยนั้นก็อาจไม่คุ้มค่า

3.1.3 ความเสี่ยงด้านการเงิน

3.1.3.1 บีทีเอสอาจได้รับผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนของบีทีเอสเกิดจากต้นทุนค่าบำรุงรักษาและการซื้อขบวนรถไฟฟ้าและอะไหล่ โดยบีทีเอสมีภาระผูกพันของรายจ่ายฝ่ายทุนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานเป็นเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558 เป็นจำนวนเงิน 2 ล้านยูโร และ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559 เป็นจำนวนเงิน 3 ล้านยูโร ซึ่งจะถูกปันส่วนเพื่อเรียกเก็บจากกองทุน BTS GIF ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ดังนั้น หากค่าเงินบาทอ่อนตัวลงเมื่อเทียบกับสกุลเงินตราต่างประเทศในอนาคต บีทีเอสอาจได้รับผลกระทบจากการเพิ่มขึ้นของภาระผูกพันดังกล่าวได้ ดังนั้น ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลประกอบการ และศักยภาพในการประกอบธุรกิจของบีทีเอสและบริษัทฯ

3.1.4 ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมาย

3.1.4.1 สัญญาสัมปทาน และสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวอาจถูกยกเลิกโดย กทม. และกรุงเทพมหานคร ตามลำดับ หากมีเหตุบางประการตามที่ระบุไว้ในสัญญาดังกล่าว เกิดขึ้น

ตามสัญญาสัมปทาน หากมีเหตุการณ์บางประการ หรือเหตุการณ์ที่ก่อขึ้นโดย กทม. กทม. หรือ บีทีเอสซี ตามลำดับ อาจบอกเลิกสัญญาสัมปทานได้ เว้นแต่เหตุการณ์ดังกล่าวจะได้รับการเยียวยาหรือแก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ กทม. มีสิทธิบอกเลิกสัญญาสัมปทานได้ในกรณีที่ บีทีเอสซี ล้มละลาย หรือในกรณีที่ บีทีเอสซี ใจผิดสัญญาสัมปทานในสาระสำคัญอย่างต่อเนื่อง ซึ่งในกรณีดังกล่าวนี้ กทม. จะต้อง มีหนังสือบอกกล่าวการยกเลิกสัญญาสัมปทานล่วงหน้าหนึ่งเดือน (ในกรณีที่แก้ไขไม่ได้) หรือ กทม. จะต้อง มีหนังสือบอกกล่าวไปยัง บีทีเอสซี ล่วงหน้าไม่น้อยกว่าหกเดือน (ในกรณีที่แก้ไขได้) หาก บีทีเอสซี ไม่สามารถแก้ไขเหตุผิดสัญญาได้ในเวลาดังกล่าว เจ้าหน้าที่ของ บีทีเอสซี (ซึ่งรวมถึงกองทุน BTSGIF) มีสิทธิหาบุคคลภายนอกมารับโอนสิทธิและหน้าที่ภายใต้สัญญาสัมปทานได้ภายในระยะเวลาอีกหกเดือนถัดไป หากเจ้าหน้าที่ไม่สามารถหาบุคคลภายนอกที่เหมาะสมมารับโอนสิทธิและหน้าที่ภายในระยะเวลาดังกล่าว กทม. มีสิทธิบอกเลิกสัญญาสัมปทาน โดย บีทีเอสซี จะต้องชดเชยค่าเสียหายให้แก่ กทม. และกรรมสิทธิ์ในอุปกรณ์ อุปกรณ์ควบคุม และทรัพย์สินอื่น ๆ ซึ่งตั้งอยู่บนที่ดินที่ใช้สำหรับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักจะถูกโอนให้แก่ กทม. ในกรณีที่สัญญาสัมปทานถูกยกเลิก บีทีเอสซี จะไม่สามารถดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักได้ ซึ่งจะมีผลกระทบในทางลบอย่างร้ายแรงต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และแนวโน้มการดำเนินงานในอนาคตของ บีทีเอสซี กองทุน BTSGIF และบริษัท อย่างไรก็ตาม ในอดีตที่ผ่านมา ไม่เคยเกิดเหตุการณ์ที่เป็นเหตุในการบอกเลิกสัญญาสัมปทาน ซึ่งส่งผลให้ กทม. ต้องแจ้ง บีทีเอสซี ให้ทราบถึงการกระทำผิดสัญญาสัมปทาน

นอกจากนี้ หากสัญญาสัมปทานถูกยกเลิก จะถือเป็นเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ซึ่งเป็นเหตุให้กองทุน BTSGIF สามารถบังคับให้บริษัท ชำระหนี้ตามภาระค้ำประกันโดยบังคับจำหน่ายหุ้น บีทีเอสซี ทั้งหมดตามสัญญาจำหน่ายหุ้น หรือให้บริษัท โอนหุ้น บีทีเอสซี ทั้งหมดให้แก่กองทุน BTSGIF ตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นได้ นอกจากนี้ กองทุน BTSGIF ยังอาจสามารถใช้สิทธิในการรับโอนสัญญาสัมปทาน (Step-in Right) ในฐานะเป็นตัวแทนเจ้าหน้าที่ของ บีทีเอสซี ตามเงื่อนไขและข้อกำหนดในสัญญาสัมปทาน (โปรดพิจารณารายละเอียดใน หัวข้อ 6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น)

สำหรับสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวนั้น มีข้อสัญญาเกี่ยวกับเหตุบอกเลิกสัญญาที่คล้ายคลึงกับสัญญาสัมปทาน โดย กรุงเทพมหานคร มีสิทธิบอกเลิกสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวได้ในกรณีที่ บีทีเอสซี ล้มละลาย หรือในกรณีที่ บีทีเอสซี ไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ตามสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวในส่วนที่เป็นสาระสำคัญและไม่ทำการแก้ไขภายในเวลาอันสมควร ซึ่งหากมีการบอกเลิกสัญญาดังกล่าว บีทีเอสซี จะไม่สามารถดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพในส่วนต่อขยายสายสีลมและส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ทั้งนี้ หากมีผู้ประกอบการรายอื่นมาดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพในส่วนต่อขยายดังกล่าว ผู้โดยสารอาจประสบกับความไม่สะดวกในกรณีที่ผู้โดยสารเริ่มต้นการเดินทางในส่วนต่อขยายและสิ้นสุดการเดินทางในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก หรือในทางกลับกัน ความไม่สะดวกดังกล่าวอาจส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารภายในเส้นทางเดินทางของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักลดลง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อรายได้ค่าโดยสารและผลการดำเนินงานของกองทุน BTSGIF และบริษัท นอกจากนี้ หากสัญญาการให้บริการเดินรถ

และซ่อมบำรุงระยะยาวถูกบอกเลิก จะทำให้บีทีเอสซีไม่ได้รับค่าจ้างตามสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวอีกต่อไป และบีทีเอสซียังอาจต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดจากการผิดสัญญาหรือการเลิกสัญญาดังกล่าว ซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อรายได้ ธุรกิจ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบีทีเอสซีและบริษัทฯ

3.2 ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสื่อโฆษณา

3.2.1 ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์

3.2.1.1 การประกอบธุรกิจของวีจีไอพึ่งพิงคู่สัญญาทางธุรกิจน้อยราย

รายได้หลักของวีจีไอ มาจากการให้บริการสื่อโฆษณาและพื้นที่เชิงพาณิชย์ในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยในรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2559 วีจีไอมีรายได้จากการให้บริการสื่อโฆษณาและพื้นที่เชิงพาณิชย์ในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ประมาณ 1,813.17 ล้านบาท คิดเป็นประมาณร้อยละ 84.03 ของรายได้รวมทั้งหมดของวีจีไอ ดังนั้น หากวีจีไอสูญเสียสิทธิในการบริหารจัดการสื่อโฆษณาและพื้นที่เชิงพาณิชย์กับบีทีเอสซี อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของวีจีไอได้

ทั้งนี้ สัญญาให้สิทธิบริหารจัดการด้านการตลาดในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักระหว่างวีจีไอ กับบีทีเอสซีอาจสิ้นสุดหรือถูกยกเลิกไปโดยปริยาย หากสัญญาสัมปทานระหว่างบีทีเอสซีกับ กทม. ถูกยกเลิก (โปรดพิจารณาในหัวข้อ 3.1.4.1 สัญญาสัมปทาน และสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวอาจถูกยกเลิกโดย กทม. และกรุงเทพมหานคร ตามลำดับ หากมีเหตุบางประการตามที่ระบุไว้ในสัญญาดังกล่าวเกิดขึ้น) ซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจและฐานะการเงินของวีจีไอ และอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของวีจีไอให้แก่ผู้ถือหุ้นซึ่งบีทีเอสซีและบริษัทฯ ในฐานะผู้ถือหุ้นรายใหญ่ก็จะได้รับผลกระทบในทางลบด้วย

อย่างไรก็ดี เพื่อลดความเสี่ยงจากการพึ่งพิงคู่สัญญาทางธุรกิจน้อยราย วีจีไอมีนโยบายในการขยายการดำเนินธุรกิจไปยังสื่อโฆษณาอื่น ๆ เพื่อให้ครอบคลุมกลุ่มผู้บริโภคได้มากขึ้น โดยในปีที่ผ่านมา วีจีไอขยายเครือข่ายสื่อโฆษณาไปยังสื่อโฆษณาในที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียม และสื่อโฆษณาในสนามบินผ่านการลงทุนในบริษัท แอโรมีเดีย กรุ๊ป จำกัด

3.2.1.2 การพึ่งพิงบริษัทตัวแทนโฆษณารายใหญ่

ลูกค้าของวีจีไอแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มหลัก คือ กลุ่มเอเจนซี่ และกลุ่มเจ้าของสินค้าและบริการ ซึ่งโดยทั่วไปเจ้าของสินค้าและบริการจะจ้างเอเจนซี่เป็นผู้วางแผนกลยุทธ์การใช้สื่อโฆษณา รวมถึงกำหนดแผนการใช้งบประมาณโฆษณาและตัดสินใจเลือกใช้สื่อโฆษณา โดยปัจจุบัน วีจีไอมีลูกค้ากลุ่มเอเจนซี่มากกว่า 20 ราย โดยเป็นเอเจนซี่รายใหญ่ประมาณ 10 ราย รายได้จากเอเจนซี่รายใหญ่ 5 อันดับแรกมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 60.96 ของรายได้จากการให้บริการสื่อโฆษณาทั้งหมดของวีจีไอ ดังนั้น หากวีจีไอไม่สามารถรักษาความสัมพันธ์อันดีกับเอเจนซี่รายใหญ่ อาจส่งผลให้เอเจนซี่ดังกล่าวไม่แนะนำสื่อโฆษณาของวีจีไอให้กับเจ้าของสินค้าและบริการ ซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของวีจีไอ

อย่างไรก็ดี วีจีไอไม่มีการพึ่งพิงเอเจนซี่รายใดรายหนึ่งเกินกว่าร้อยละ 28 ของรายได้จากการให้บริการสื่อโฆษณาทั้งหมดของวีจีไอ นอกจากนี้ วีจีไอมีความเชื่อมั่นว่าจะสามารถบริหารความเสี่ยงนี้ได้ เนื่องจากวีจีไอมี (1) การ

ประกอบกิจการด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรม (2) เครือข่ายสื่อโฆษณาที่สามารถเข้าถึงวิถีการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้คนในยุคปัจจุบัน อันทำให้สื่อโฆษณาของวีจีโอมีฐานผู้ชมจำนวนมาก ครอบคลุมกลุ่มผู้บริโภคทุกกลุ่ม และได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้น และ (3) วีจีโอให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการความสัมพันธ์กับลูกค้า โดยมีการจัดกิจกรรมที่เสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับลูกค้า

3.2.1.3 ธุรกิจสื่อโฆษณาแปรผันกับภาวะเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ

แนวโน้มธุรกิจสื่อโฆษณาแปรผันในทิศทางเดียวกันกับภาวะเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ ปัจจุบัน เศรษฐกิจไทยได้รับผลกระทบจากปัจจัยลบทั้งภายในและภายนอกประเทศ เช่น การชะลอตัวของภาคการผลิต การส่งออก และอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ปัญหาการว่างงาน และสถานการณ์ทางการเมือง ปัจจัยเหล่านี้ส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อรายได้และกำลังซื้อ พฤติกรรมการใช้จ่าย และระดับความเชื่อมั่นของผู้บริโภค

ภาวะเศรษฐกิจดังกล่าวส่งผลให้การใช้งบประมาณโฆษณาของเจ้าของสินค้าและบริการชะลอตัวลง ซึ่งส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมสื่อโฆษณาโดยรวม อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดี เนื่องจากโครงสร้างอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาในปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม กล่าวคือ เจ้าของสินค้าและบริการมีแนวโน้มจะจัดสรรงบประมาณโฆษณาให้กับสื่อโฆษณาประเภทใหม่ ๆ ที่สามารถครอบคลุมกลุ่มผู้บริโภคเป้าหมายได้ในวงกว้างและมีโอกาสพบเห็นได้บ่อยครั้งในชีวิตประจำวัน เช่น สื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชน (Mass Transit Media) ซึ่งมีอัตราการเติบโตสูงกว่าอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาโดยรวมอย่างมีนัยสำคัญ สอดคล้องกับลักษณะการประกอบธุรกิจของกลุ่มวีจีโอที่มีเครือข่ายสื่อโฆษณาครอบคลุมตลอดการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้บริโภค (Modern Lifestyle Media) กล่าวคือ การเดินทางด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอส การทำงานในอาคารสำนักงาน และการพักอาศัยในคอนโดมิเนียม โดยวีจีโอเชื่อมั่นว่า ด้วยที่ตั้งลักษณะ และรูปแบบของสื่อโฆษณาของวีจีโอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสจะได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจดังกล่าวเพียงเล็กน้อย นอกจากนี้ วีจีโอมีความพยายามในการขยายเครือข่ายสื่อโฆษณาของวีจีโอไปยังสื่อโฆษณาประเภทใหม่ ๆ ตลอดจนขยายฐานธุรกิจไปยังต่างประเทศเพื่อเพิ่มโอกาสทางธุรกิจให้กับวีจีโอ

อย่างไรก็ดี วีจีโอไม่สามารถรับรองได้ว่า ธุรกิจ ฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของวีจีโอจะไม่ได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ หากภาวะเศรษฐกิจดังกล่าวยังคงดำเนินต่อไป

3.2.1.4 การขยายการลงทุนในธุรกิจใหม่

วีจีโอมีกลยุทธ์ในการขยายการลงทุนไปยังธุรกิจใหม่ที่เกื้อหนุนและเอื้อประโยชน์ต่อการดำเนินธุรกิจของวีจีโอทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งเป็นการต่อยอดธุรกิจปัจจุบันและเพิ่มโอกาสการเติบโตในระยะยาวของวีจีโอ อย่างไรก็ตาม ด้วยการลงทุนในธุรกิจใหม่ในแต่ละครั้ง อาจต้องใช้งบลงทุนและทรัพยากรต่าง ๆ ของวีจีโอเป็นจำนวนมาก ดังนั้น หากการลงทุนไม่สามารถสร้างผลตอบแทนตามที่วีจีโอประมาณการไว้ อาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของวีจีโอโดยรวมได้

เพื่อลดความเสี่ยงจากการขยายการลงทุนในธุรกิจใหม่ วีจีโอจะพิจารณาโครงการที่มีศักยภาพและคัดเลือกหุ้นส่วนทางกลยุทธ์ (Strategic Partner) ที่แข็งแกร่ง รวมทั้งเน้นการลงทุนที่หลากหลายที่อยู่ในความชำนาญของกลุ่มวีจีโอ ทั้งนี้ ก่อนการลงทุนในแต่ละครั้ง วีจีโอได้มีการจัดทำแผนการศึกษาความเป็นไปได้ในการเข้าทำธุรกิจ (Feasibility Study) ซึ่งจัดทำบนสมมติฐาน 3 กรณี ได้แก่ (ก) กรณีปกติ (Base Case) (ข) กรณีเลวร้าย (Worst Case) และ (ค) กรณีที่ดีที่สุด (Best Case) โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ต่อวีจีโอและผู้ถือหุ้นเป็นสำคัญ

ในปี 2558/59 วีจีไอได้เข้าซื้อหุ้นในบริษัท แอโร มีเดีย กรุ๊ป จำกัด ซึ่งประกอบธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณาภายในบริเวณพื้นที่ของสนามบิน 13 แห่งในประเทศ เพื่อขยายเครือข่ายสื่อโฆษณานอกบ้านของวีจีไอไปยังสื่อโฆษณาในสนามบิน โดยเล็งเห็นถึง (ก) การเติบโตของจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยเครื่องบิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งสายการบินราคาประหยัด และ (ข) จำนวนผู้ให้บริการสื่อโฆษณาในสนามบินยังมีจำนวนน้อย ซึ่งจะส่งผลให้วีจีไอสามารถตอบสนองความต้องการของตลาด และกลุ่มลูกค้า ทั้งลูกค้าเอเจนซี่และลูกค้าซึ่งเป็นเจ้าของสินค้าและบริการ รวมทั้งสามารถเพิ่มอัตราผลตอบแทนให้แก่ผู้ถือหุ้นของวีจีไอมากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ วีจีไอยังอยู่ระหว่างการเข้าซื้อหุ้นและทำข้อเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดในบริษัท มาสเตอร์ แอด จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้นำธุรกิจสื่อโฆษณาป้ายขนาดใหญ่ (Billboard) และประกอบธุรกิจให้บริการและรับจ้างผลิตสื่อโฆษณาภายนอกที่อยู่อาศัย เพื่อเพิ่มความหลากหลายของรูปแบบสื่อโฆษณาให้กับบริษัทฯ และรักษาความเป็นผู้นำในธุรกิจสื่อโฆษณาภายนอกที่อยู่อาศัย

3.2.1.5 การเติบโตของรายได้แปรผันกับจำนวนและพฤติกรรมของผู้บริโภค

การเพิ่มขึ้นของจำนวน ตลอดจนพฤติกรรมของผู้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส เป็นปัจจัยสำคัญในการพิจารณาประมาณโฆษณาของเอเจนซี่และเจ้าของสินค้าและบริการ ทั้งในด้านการใช้พื้นที่สื่อโฆษณาและอำนาจต่อรองอัตราค่าโฆษณา วีจีไอมียอดรายได้หลักจากการให้บริการสื่อโฆษณาและพื้นที่เชิงพาณิชย์ในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ดังนั้น ปัจจัยใด ๆ ที่มีผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสอย่างมีนัยสำคัญ เช่น การประท้วงหรือชุมนุมทางการเมือง หรือการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส เช่น ความนิยมในการติดตามรับชมข่าวสารหรือรายการบันเทิงผ่านสมาร์ตโฟนหรือแท็บเล็ต เป็นต้น อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อรายได้ ตลอดจนอำนาจต่อรองอัตราค่าโฆษณา และผลการดำเนินงานของกลุ่มวีจีไอ

อย่างไรก็ดี วีจีไอเชื่อมั่นว่าความเสี่ยงดังกล่าวอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจาก (ก) เส้นทางเดินรถไฟฟ้าบีทีเอสในปัจจุบัน ผ่านพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจของกรุงเทพฯ ทำให้ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสมีการเชื่อมต่อกับเครือข่ายระบบขนส่งมวลชนในรูปแบบต่าง ๆ เช่น รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT รถโดยสารด่วนพิเศษ BRT รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ เป็นต้น และการพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ในปัจจุบัน นิยมก่อสร้างตามแนวเส้นทางเดินรถไฟฟ้าบีทีเอส ส่งผลให้อัตราผู้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสเพิ่มขึ้น (ข) สื่อโฆษณาของวีจีไอยังคงมีอิทธิพลกับผู้ให้บริการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสผ่านการรับฟังเสียง และ (ค) วีจีไอยังมีการปรับปรุงและพัฒนาสื่อโฆษณาให้ทันสมัยและสอดคล้องกับพฤติกรรมของผู้บริโภค

3.2.1.6 การแข่งขันกับผู้ให้บริการสื่อโฆษณารายอื่น

ปัจจุบัน มีผู้ให้บริการสื่อโฆษณารายใหม่เพิ่มมากขึ้น ทำให้การแข่งขันในตลาดทวีความรุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการแข่งขันในด้านราคา เนื่องจากผู้ให้บริการแต่ละรายต้องการรักษาหรือเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาด ซึ่งหากวีจีไอไม่สามารถตอบสนองต่อการแข่งขันดังกล่าวได้ทันทั่วถึงและด้วยต้นทุนที่เหมาะสม การแข่งขันดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของวีจีไอ อย่างไรก็ดี วีจีไอเชื่อมั่นว่าเครือข่ายสื่อโฆษณาภายใต้การบริหารจัดการของกลุ่มวีจีไอนั้น ครอบคลุมและสอดคล้องกับรูปแบบการดำเนินชีวิตในยุคสมัยใหม่ (Modern Lifestyle Media) และมีประสิทธิภาพในการเข้าถึงผู้บริโภคทุกกลุ่ม

3.2.2 ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติการ

3.2.2.1 การดำเนินธุรกิจของวีจีไอต้องพึ่งพิงบุคลากรที่มีความชำนาญเฉพาะด้านและมีความสัมพันธ์อันดีกับลูกค้า

ธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณาของกลุ่มวีจีไอเป็นธุรกิจบริการซึ่งต้องพึ่งพิงบุคลากรในการติดต่อและนำเสนอผลิตภัณฑ์ให้แก่เอเจนซีและเจ้าของสินค้าและบริการ ดังนั้น บุคลากรในฝ่ายขายและการตลาด ตลอดจนผู้บริหารของกลุ่มวีจีไอจำเป็นต้องมีความสัมพันธ์อันดีกับเอเจนซีและเจ้าของสินค้าและบริการ นอกจากนี้ การบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการใช้พื้นที่โฆษณา และการสร้างสรรค์รูปแบบของสื่อโฆษณาให้ตรงตามวัตถุประสงค์ของเจ้าของสินค้าและบริการ ยังต้องอาศัยผู้บริหารและบุคลากรที่มีความรู้ ความชำนาญ และประสบการณ์ในการวางแผนบริหารจัดการสื่อโฆษณา ดังนั้น หากกลุ่มวีจีไอไม่สามารถรักษาดูแลผู้บริหารและบุคลากรดังกล่าวไว้ได้ อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจและโอกาสทางธุรกิจของกลุ่มวีจีไอ

ด้วยเหตุนี้ กลุ่มวีจีไอจึงให้ความสำคัญต่อการบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกลุ่มวีจีไออย่างต่อเนื่อง โดยแบ่งลักษณะการทำงานเป็นทีม ซึ่งบุคลากรภายในทีมจะสามารถทำงานทดแทนกันได้ นอกจากนี้ กลุ่มวีจีไอได้จัดให้มีหลักสูตรการฝึกอบรมสำหรับบุคลากรของกลุ่มวีจีไอ และสนับสนุนให้ผู้บริหารระดับกลางมีส่วนร่วมในการวางแผนบริหารจัดการเพื่อเสริมสร้างศักยภาพ และเพิ่มพูนความรู้และประสบการณ์ของบุคลากร ตลอดจนให้ความสำคัญต่อค่าตอบแทนและผลประโยชน์ระยะยาวของบุคลากร ซึ่งจะเป็นการลดความเสี่ยงด้านการพึ่งพิงบุคคลกรในการดำเนินธุรกิจของกลุ่มวีจีไอได้ นอกจากนี้ วีจีไอได้จัดให้มีแผนสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) เพื่อเตรียมความพร้อมในการสร้างผู้บริหารรุ่นถัดไปเพื่อรักษาและเสริมสร้างการเติบโตขององค์กรในระยะยาว

3.2.2.2 การพึ่งพิงผู้ให้บริการน้อยรายในการบำรุงรักษาเครือข่ายเทคโนโลยี

สื่อโฆษณาที่กลุ่มวีจีไอให้บริการมีทั้งสื่อโฆษณาภาพนิ่ง (Static) และสื่อโฆษณามัลติมีเดีย (Multimedia) ในส่วนของสื่อโฆษณามัลติมีเดีย นั้น กลุ่มวีจีไอใช้ระบบควบคุมจากส่วนกลาง (Central Control) ซึ่งบางระบบเป็นเทคโนโลยีจากต่างประเทศ ซึ่งต้องมีการบำรุงรักษาและซ่อมแซมอย่างต่อเนื่อง ทำให้กลุ่มวีจีไอมีภาระค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาค่อนข้างสูง อีกทั้งบุคลากรของกลุ่มวีจีไอยังไม่มีความชำนาญในการบำรุงรักษาและซ่อมแซมระบบที่ออกแบบมาเฉพาะด้าน เช่น ระบบงาน (System) งานพัฒนาซอฟต์แวร์และเครือข่าย เป็นต้น กลุ่มวีจีไอจึงจำเป็นต้องพึ่งพิงผู้ให้บริการในการบำรุงรักษาเครือข่ายเทคโนโลยีดังกล่าว ดังนั้น หากผู้ให้บริการละทิ้งงาน หรือทำงานไม่เป็นไปตามข้อตกลงระหว่างกลุ่มวีจีไอกับผู้ให้บริการจนทำให้ระบบงานของกลุ่มวีจีไอหยุดชะงัก อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจรายได้ และผลการดำเนินงานของกลุ่มวีจีไอได้

อย่างไรก็ดี ในแต่ละสายธุรกิจ กลุ่มวีจีไอใช้ระบบควบคุมสื่อโฆษณามัลติมีเดียจากผู้ให้บริการต่างรายกัน ซึ่งหากเกิดปัญหากับระบบหนึ่งระบบใด จะไม่ส่งผลกระทบต่อระบบอื่น นอกจากนี้ กลุ่มวีจีไอได้จัดจ้างพนักงานประจำ ที่มีความรู้ความสามารถเข้ามาดูแลการบำรุงรักษา และซ่อมแซมระบบในเบื้องต้น ตลอดจนมีการตรวจสอบการจัดเก็บรักษาอุปกรณ์ ความเสถียรภาพของระบบ การบริหารจัดการ และการให้บริการกับผู้ให้บริการอย่างต่อเนื่อง และมีการเปรียบเทียบมาตรฐานผู้ให้บริการรายปัจจุบันกับผู้ให้บริการรายอื่น ๆ และพบว่าผู้ให้บริการรายปัจจุบันถือเป็นบริษัทที่มีความน่าเชื่อถือ และได้รับการยอมรับจากบริษัทชั้นนำ

3.2.3 ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมาย

3.2.3.1 การเปลี่ยนแปลงของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจโฆษณา

การเปลี่ยนแปลงของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสื่อโฆษณาอาจมีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของวีจีไอ ทั้งนี้ วีจีไอมีการติดตามการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสื่อโฆษณาอย่างต่อเนื่อง เพื่อกำหนดแนวทางการดำเนินงานและเตรียมแผนการรองรับ นอกจากนี้ เพื่อให้การประกอบธุรกิจสื่อโฆษณาของวีจีไอสอดคล้องตามกฎหมาย วีจีไอยังจะดำเนินการตรวจสอบเนื้อหาของโฆษณา รวมถึงคุณภาพของสื่อโฆษณา เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด ก่อนการติดตั้งลงบนพื้นที่โฆษณา

3.3 ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

3.3.1 ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์

3.3.1.1 ความเสี่ยงจากภาวะการแข่งขัน

ภาวะการแข่งขันในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ในกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่รุนแรงในปัจจุบัน อันเป็นผลมาจากการที่ผู้ประกอบการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รายใหญ่และรายย่อยมีข้อได้เปรียบทางทรัพยากร ที่ดิน บุคลากร เงินทุน เทคโนโลยีการก่อสร้าง และ/หรือ ความแข็งแกร่งของชื่อเสียงที่มีอยู่เดิม อย่างไรก็ดีอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างรวมกัน อาจส่งผลให้ผลการขายโครงการของกลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้

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 นอกจากนี้ ความไม่แน่นอนทางการเมืองยังส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อการที่ผู้บริโภคลดการใช้จ่ายในสินค้าอุปโภคบริโภคด้วย ทั้งนี้ สถานะของธุรกิจโรงแรม หรือคอนโดมิเนียม รวมไปถึงอาคารสำนักงาน จะมีลักษณะความผันผวนที่แตกต่างกันไป แต่ปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้กระทบกับผลประกอบการของกลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์โดยตรง

3.3.1.3 ความมีชื่อเสียงและการมีแบรนด์ที่เป็นที่ยอมรับเป็นสิ่งสำคัญสำหรับธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

การกำหนดกลยุทธ์การแข่งขันของกลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ให้ความสำคัญกับการสร้างแบรนด์ให้เป็นที่ยอมรับ และเป็นที่ยอมรับ เนื่องจากแบรนด์ที่แข็งแกร่งจะสามารถทำให้เจ้าของแบรนด์เป็นผู้กำหนดราคาขายต่อการสร้างความแตกต่าง (Differentiation) และง่ายต่อการสร้างความภักดีต่อตัวสินค้า (Brand Loyalty) สามารถดึงดูดลูกค้ารายใหม่ และรักษาลูกค้าเดิมเอาไว้ได้ ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะทำให้กลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ได้เปรียบด้านการแข่งขันในระยะยาว แต่ทั้งนี้การสร้างแบรนด์ขึ้นมาใหม่ท่ามกลางคู่แข่งอื่น ๆ ที่มีอยู่แล้ว ย่อมต้องใช้ทรัพยากรเป็นจำนวนมาก และใช้ระยะเวลาที่ยาวนานเป็นเครื่องพิสูจน์ กลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ได้สร้างแบรนด์ของกลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์มาเป็นระยะเวลาหนึ่งแล้ว และกำลังอยู่ในระหว่างการพัฒนาแบรนด์เดิมและสร้างแบรนด์ขึ้นมาใหม่เพิ่มเติมสำหรับโครงการที่มีอยู่ในปัจจุบันหรือโครงการที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งทำให้กลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์อาจจะต้องรับภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น และไม่สามารถรับประกันได้ว่าแบรนด์เดิมและแบรนด์ใหม่ของกลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์จะเป็นแบรนด์ที่ได้รับการยอมรับจากบรรดาลูกค้าทั้งหลายในปัจจุบันและลูกค้าในอนาคต การที่กลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์อาจไม่สามารถรักษาไว้ซึ่งชื่อเสียงและแบรนด์ซึ่งได้รับการยอมรับดังกล่าว หรือการที่กลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ไม่สามารถที่จะทำให้แบรนด์ที่สร้างขึ้นใหม่ได้รับการยอมรับจากบรรดาลูกค้าได้นั้น ย่อมส่งผลกระทบต่อความสำเร็จของโครงการต่าง ๆ ของกลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ส่วนแบ่งการตลาด ธุรกิจ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และแนวโน้มการดำเนินงานในอนาคตของกลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

3.3.2 ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติการ

3.3.2.1 ความเสี่ยงจากความผันผวนหรือการปรับตัวเพิ่มขึ้นของต้นทุนโครงการ

ความเสี่ยงจากต้นทุนที่ดิน การมีผู้ประกอบการเพิ่มมากขึ้น มีการแข่งขันที่สูงจากผู้ประกอบการทั้งรายใหม่และรายเดิม อาจทำให้ราคาที่ดินที่จะนำไปพัฒนามีราคาสูงขึ้นโดยเฉพาะในบางทำเล และในทางกลับกัน การแข่งขันที่สูงจะทำให้ราคาเฉลี่ยของอสังหาริมทรัพย์ต่ำลง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงาน ทำให้ไม่เป็นไปตามประมาณการที่กำหนดไว้ได้

ความเสี่ยงจากต้นทุนการก่อสร้าง ซึ่งวัสดุก่อสร้างและค่าแรงงานถือเป็นต้นทุนการก่อสร้างที่สำคัญในการพัฒนาโครงการ ราคาวัสดุก่อสร้างจะมีความผันแปรไปตามปัจจัยต่าง ๆ เช่น อุปสงค์และอุปทานของวัสดุก่อสร้างแต่ละชนิดและภาวะราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้น รวมถึงการเติบโตของโครงการก่อสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานของภาครัฐและโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของภาคเอกชน ก่อให้เกิดการขาดแคลนแรงงานและต้นทุนค่าแรงงานสูงขึ้น

เพื่อรองรับความเสี่ยงดังกล่าว ในการบริหารโครงการอสังหาริมทรัพย์ กลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ได้ใช้นโยบายการว่าจ้างผู้รับเหมาแบบที่รวมค่าวัสดุและค่าแรงของทั้งโครงการไว้ในสัญญาว่าจ้างแล้ว ซึ่งผู้รับเหมาจะเป็นผู้รับความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาวัสดุ อย่างไรก็ตาม การปรับตัวสูงขึ้นของราคาวัสดุก่อสร้างย่อมส่งผลให้ต้นทุนการก่อสร้างโครงการโดยรวมของกลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์เพิ่มขึ้น ดังนั้น ความผันผวนและการปรับตัวขึ้นของราคาวัสดุก่อสร้างจึงอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไร ธุรกิจ ฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

3.3.2.2 ความเสี่ยงจากความล่าช้าและการไม่สามารถควบคุมโครงการให้เป็นไปตามประมาณการ

โดยทั่วไปการพัฒนาและการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์อาจประสบกับความเสี่ยงจากความล่าช้าของการก่อสร้างโครงการ ซึ่งอาจเกิดขึ้นจากสาเหตุหลายประการ เช่น ปัญหาการขาดแคลนแรงงาน หรือภัยธรรมชาติ ซึ่งส่งผลให้เกิดค่าใช้จ่ายและต้นทุนทางการเงินที่เกิดขึ้นจริงสูงเกินกว่างบประมาณที่กำหนดไว้ ความเป็นไปได้ที่จะไม่ได้รับเงินในจำนวนตามที่คาดว่าจะได้รับจากลูกค้าจากการเสนอขายโครงการอสังหาริมทรัพย์ก่อนเริ่มการก่อสร้าง (Pre-sales) (สำหรับกรณีโครงการคอนโดมิเนียม) หรือการที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมและกฎหมายอื่น ๆ เป็นต้น ซึ่งเหตุการณ์หนึ่งหรือหลายเหตุการณ์ดังกล่าวอาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และแนวโน้มการดำเนินงานในอนาคตของกลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

3.3.2.3 ความเสี่ยงที่เกิดจากผู้รับเหมาก่อสร้างและผู้ให้บริการต่าง ๆ แก่กลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

กลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ได้ทำสัญญากับผู้รับเหมาก่อสร้างและผู้ให้บริการ (ทั้งที่เป็นบริษัทในกลุ่มและเป็นบุคคลภายนอก) เพื่อให้บริการต่าง ๆ กับกลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ โดยระยะเวลาและคุณภาพในการก่อสร้างโครงการต่าง ๆ ที่กลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ทำการพัฒนาอยู่ ขึ้นอยู่กับความสามารถและความพร้อมในการทำงานของผู้รับเหมาก่อสร้างเหล่านี้ ทั้งนี้ เหตุการณ์อื่นไม่คาดคิด เช่น การขาดแคลนแรงงานและวัตถุดิบ หรือปัญหาทางการเงินของผู้รับเหมาก่อสร้าง อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการปฏิบัติงานก่อสร้างต่าง ๆ ให้เสร็จลุล่วง ซึ่งจะส่งผลให้กำหนดเสร็จสมบูรณ์ของโครงการที่ทำการพัฒนามีความล่าช้าออกไป หรือส่งผลให้กลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ต้องรับภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมได้ ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ไม่สามารถรับประกันได้ว่าการให้บริการของผู้รับเหมาก่อสร้างเหล่านี้จะอยู่ในระดับที่น่าพึงพอใจหรืออยู่ในระดับเทียบเท่ากับระดับคุณภาพที่กลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ตั้งเป้าหมายไว้ ซึ่งโครงการที่ไม่ได้รับการก่อสร้างตามมาตรฐานคุณภาพที่เหมาะสมเหล่านี้ อาจส่งผลให้กลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์มีกำไรลดลง หรือในบางกรณีอาจจะก่อให้เกิดความสูญเสียที่รุนแรง และในสถานการณ์เหล่านี้ กลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์อาจจำเป็นต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม เพื่อทำการแก้ไขความบกพร่องดังกล่าวและทำการปรับปรุงอสังหาริมทรัพย์ให้อยู่ในมาตรฐานคุณภาพที่เหมาะสม เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการพัฒนาโครงการของกลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งปัจจัยอันหนึ่งอันใดหรือหลายปัจจัยเหล่านี้อาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และแนวโน้มการดำเนินงานในอนาคตของกลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

3.3.3 ความเสี่ยงด้านการเงิน

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

ในปัจจุบัน กลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ได้รับความไว้วางใจจากธนาคารในระดับที่น่าพอใจ ส่งผลให้ได้รับดอกเบี้ยในอัตราที่เหมาะสมเมื่อกู้ยืมเงินหรือขอสินเชื่อจากธนาคาร

3.3.4 ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมาย

3.3.4.1 ความเสี่ยงจากความล่าช้าในการขออนุญาตจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง

ในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ กลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ต้องดำเนินการเพื่อให้ได้ใบอนุญาต ใบรับรองและการได้รับอนุญาตต่าง ๆ จากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง ในแต่ละขั้นตอนการดำเนินการ เพื่อที่จะทำการพัฒนาและดำเนินการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ให้เสร็จลุล่วงไปได้ ซึ่งกลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์อาจจะประสบกับปัญหาต่าง ๆ ในการได้มาซึ่งใบอนุญาตต่าง ๆ และ/หรือ การดำเนินโครงการอสังหาริมทรัพย์อาจประสบกับความล่าช้าอันเนื่องมาจากการปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้เพื่อให้ได้รับอนุญาต

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์อาจมีความยากลำบากหรืออาจไม่สามารถที่จะปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ หรือนโยบายที่ถูกแก้ไขเปลี่ยนแปลงใหม่และอาจมีผลใช้บังคับเป็นการทั่วไปกับธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ในแต่ละช่วงเวลา โดยหากกลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ประสบปัญหาความล่าช้าหรือไม่สามารถที่จะขอและรักษาไว้ซึ่งใบอนุญาตที่เกี่ยวข้อง หรือไม่สามารถปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องได้ กลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์อาจถูกลงโทษ ประสิทธิภาพความล่าช้าในการพัฒนาโครงการ ถูกเพิกถอนใบอนุญาต หรือสูญเสียกรรมสิทธิ์หรือสิทธิในการพัฒนาหรือบริหารจัดการทรัพย์สิน ซึ่งเหตุการณ์อันหนึ่งอันใดหรือหลายเหตุการณ์เหล่านี้ อาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และแนวโน้มการดำเนินงานในอนาคตของกลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ได้

อย่างไรก็ดี กลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ได้ดำเนินการติดตามความเคลื่อนไหวของการออกและแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมาย กฎระเบียบ หรือนโยบายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจอสังหาริมทรัพย์อยู่เสมอ เพื่อให้กลุ่มบริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์สามารถเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ หรือนโยบายที่ออกใหม่หรือเปลี่ยนแปลงได้

3.3.4.2 ความเสี่ยงจากการซื้อที่ดินจากการขายทอดตลาดเพื่อพัฒนาโครงการของบริษัทร่วมในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

บริษัทร่วมในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 50 ได้ประมูลซื้อที่ดินจากการขายทอดตลาดทรัพย์สินของลูกหนี้ในคดีล้มละลายจากกรมบังคับคดี และรับโอนกรรมสิทธิ์ที่ดินดังกล่าว พร้อมชำระราคาแก่เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์แล้วเป็นเงินจำนวน 7,350 ล้านบาท ปรากฏว่าลูกหนี้ในคดีล้มละลายได้ร้องต่อศาลล้มละลายกลางเพื่อขอให้ศาลมีคำสั่งเพิกถอนการขายทอดตลาด ขณะนี้ คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล

หากศาลมีคำสั่งเพิกถอนการขายทอดตลาดหรือมีคำสั่งอื่นใดอันเป็นคุณแก่ลูกหนี้ คำสั่งดังกล่าวอาจส่งผลให้บริษัทร่วมในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ของบริษัทฯ ต้องโอนกรรมสิทธิ์ที่ดินดังกล่าวคืนให้แก่กองทรัพย์สินของลูกหนี้ซึ่งอยู่ในความดูแลของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ และสูญเสียเงินค่าธรรมเนียม ภาษีอากร และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการโอนกรรมสิทธิ์ที่ดินที่ได้ชำระไปแล้ว โดยบริษัทร่วมในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ของบริษัทฯ จะได้รับคืนเงินค่าที่ดินเต็มจำนวน อย่างไรก็ตาม เหตุดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อการประกอบธุรกิจ ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทร่วมในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าว

อนึ่ง จากความเห็นของที่ปรึกษากฎหมายของบริษัทฯ และบริษัทร่วมในธุรกิจสังหาริมทรัพย์ที่ได้พิจารณาคำร้อง ข้อเท็จจริง แนวคำพิพากษาของศาลฎีกา และข้อกฎหมายแล้ว เห็นว่าข้ออ้างในการร้องขอเพิกถอนการขายทอดตลาดของลูกหนี้ น่าจะไม่มีน้ำหนักเพียงพอให้ศาลมีคำสั่งเพิกถอนการขายทอดตลาดดังกล่าว

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 ที่มีผลกระทบในทางลบต่อจำนวนผู้ถือบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ จำนวนผู้เข้าร่วมให้บริการ และอัตราค่าโดยสารของผู้ให้บริการระบบขนส่งมวลชนและค่าสินค้าหรือบริการของผู้ให้บริการที่เป็นร้านค้า จะมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อรายได้หลักของบีเอสเอส

3.4.1.2 การล้มละลายของสถาบันการเงินที่รับฝากเงินอิเล็กทรอนิกส์

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

ด้วยเหตุดังกล่าว ความมั่นคงของสถาบันการเงินจึงเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องและอาจส่งผลถึงความสามารถในการชำระหนี้ให้แก่ทั้งผู้ให้บริการและผู้ให้บริการซึ่งบีเอสเอสมีภาระผูกพันอยู่

3.4.1.3 ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการให้บริการลูกค้าสัมพันธ์และโปรแกรมส่งเสริมการขายด้วยตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks)

ธุรกิจหลักของเรบบิท รีวอร์ดส คือ การจัดการเกี่ยวกับการร่วมในการให้บริการลูกค้าสัมพันธ์ (CRM Loyalty Program) และเครื่องขายตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks) ซึ่งความสำเร็จทางธุรกิจ คือ จำนวนสมาชิกซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของผู้ถือบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ที่ออกโดยบีเอสเอส และจำนวนพันธมิตรที่เข้าร่วมให้คะแนนสะสมแครอทพอยท์ (Carrot Point) จากปัจจัยความสำเร็จข้างต้น หากจำนวนผู้ถือบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งเป็นฐานสมาชิกของเรบบิท รีวอร์ดส ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ก็จะส่งผลให้ธุรกิจไม่บรรลุวัตถุประสงค์ตามที่กำหนดไว้ และส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อจำนวนรายได้ที่เรบบิท รีวอร์ดส ตั้งเป้าหมายไว้ ซึ่งความน่าสนใจของธุรกิจลูกค้าสัมพันธ์ (CRM Loyalty Program) ขึ้นอยู่กับจำนวนและความน่าสนใจของโปรแกรมสะสมคะแนนของพันธมิตรที่เข้าร่วมโครงการ หากจำนวนพันธมิตรที่เข้าร่วมโครงการมีจำนวนน้อย หรือมีข้อเสนอที่ไม่น่าสนใจ ก็อาจส่งผลกระทบในทางลบต่อการดึงดูดความสนใจของสมาชิกที่มีศักยภาพให้มาเข้าร่วมโครงการ และความสามารถของเรบบิท รีวอร์ดส ที่จะสร้างรายได้ผ่านการออกจำนวนคะแนน

ในส่วนของธุรกิจตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks) ของเรบบิท รีวอร์ดสนั้น ก็มีความเสี่ยงในเรื่องของกลุ่มคู่แข่งด้วย หากบริษัทอื่นเริ่มมีตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติที่คล้ายคลึงกันก็จะก่อให้เกิดความเสี่ยงในเรื่องการปรับลดของอัตราค่าธรรมเนียมในการโฆษณาและรายได้ของเรบบิท รีวอร์ดส ดังนั้น การเลือกสถานที่ตั้งตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติทั้งที่ระบบขนส่งมวลชน ศูนย์การค้า และอาคารสำนักงาน จึงเป็นปัจจัยสำคัญในการแข่งขันและเพิ่มจำนวนผู้ใช้งานตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติให้มีจำนวนสูงขึ้น เพื่อให้ลูกค้าเห็นศักยภาพของการโฆษณาผ่านตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติของเรบบิท รีวอร์ดส

3.4.1.4 ความเสี่ยงจากการชะลอตัวทางเศรษฐกิจและความไม่แน่นอนทางการเมือง

ปัจจัยความสำเร็จของธุรกิจบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ของบีเอสเอสนั้น ส่วนหนึ่งมาจากผู้ให้บริการระบบขนส่งมวลชน โดยเฉพาะรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ ซึ่งจำนวนผู้ใช้บริการบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์จะมาจากฐานผู้ถือบัตรโดยสารรถไฟฟ้าเป็นส่วนใหญ่ แต่เนื่องจากผู้ให้บริการบางรายอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลหรือได้รับสัมปทานจากภาครัฐ รวมทั้งอาจได้รับผลกระทบจากนโยบายภาครัฐ เช่น โครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ซึ่งอาจมีผลให้โครงสร้างสภาพแวดล้อมทางธุรกิจไม่สอดคล้องกับสมมุติฐานของแผนธุรกิจที่วางไว้ อีกทั้งหากรัฐยังไม่มีกำหนดวิธีการที่ชัดเจนในการดำเนินการตามนโยบายการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม หากนโยบายของภาครัฐดังกล่าวสนับสนุนการดำเนินการของบีเอสเอส ก็จะทำให้บีเอสเอสสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ตามที่ตั้งไว้ แต่หากนโยบายดังกล่าวไม่สนับสนุนหรือไม่สอดคล้องกับแนวทางธุรกิจของบีเอสเอส ก็อาจจะเป็นอุปสรรคสำคัญในการดำเนินงานของบีเอสเอส

การเติบโตของธุรกิจบริการส่งเสริมการขายขึ้นอยู่กับภาวะเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศเป็นสำคัญ หากภาวะเศรษฐกิจโดยรวมไม่ดี หรือมีความไม่แน่นอนจากปัจจัยต่าง ๆ เช่น เสถียรภาพทางการเมือง ความผันผวนของค่าเงินและแนวโน้มการเพิ่มสูงขึ้นของราคาน้ำมัน และค่าครองชีพต่าง ๆ เป็นต้น ปัจจัยเหล่านี้จะส่งผลให้การใช้จ่ายของประชากรลดน้อยลง ทั้งยังเป็นปัจจัยหลัก ในการปรับลดงบประมาณการออกแคมเปญการส่งเสริมการขายจากภาครัฐ

3.4.2 ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติการ

3.4.2.1 ความเสี่ยงเกี่ยวกับระบบการให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์

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

3.4.2.2 ความเสี่ยงทางด้านเทคโนโลยี

ธุรกิจพื้นฐานของเรบบิท รีวอร์ดส ทั้งธุรกิจลูกค้าสัมพันธ์ (CRM Loyalty Program) และตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks) ขึ้นอยู่กับซอฟต์แวร์และเทคโนโลยีของบุคคลภายนอก ดังนั้น การชะงักงันในการให้บริการของระบบที่เป็นสาระสำคัญ อาจทำให้สมาชิกมีความเชื่อมั่นในรูปแบบการให้บริการน้อยลงและอาจส่งผลกระทบต่อความพึงพอใจในการให้บริการลดลงด้วย

3.4.3 ความเสี่ยงด้านการเงิน

3.4.3.1 ความเสี่ยงที่เกิดจากการที่บีเอสเอสไม่สามารถชำระหนี้เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน

บีเอสเอสมีการกู้ยืมเงินจากธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559 จำนวนรวม 206 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นเงินลงทุนในศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House) โดยสัญญา มีระยะเวลาการปลอดจ่ายคืนเงินต้น 3 ปี และจะต้องชำระคืนเงินต้นตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2557 เป็นต้นไป เป็นระยะเวลา 7 ปี นอกจากนี้ บีเอสเอสต้องดำรงสัดส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt Service Coverage Ratio : DSCR) ไม่น้อยกว่า 1.25 เท่า ณ วันสิ้นรอบระยะเวลาบัญชี ทั้งนี้ จำนวนพันธบัตรทางธุรกิจผู้ให้บริการที่รับบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์เป็นสื่อในการชำระหนี้ จำนวนสมาชิกผู้ถือบัตร รวมถึงความถี่ของการใช้บัตร อาจจะมีจำนวนไม่มากที่จะทำให้รายได้ค่าธรรมเนียมเพียงพอในการจ่ายชำระคืนเงินต้น อย่างไรก็ตาม บีเอสเอสมีนโยบายการขยายฐานรายได้โดยการเก็บค่าสิทธิต่อเนื่อง (Royalty Fee) กับพันธมิตรทางธุรกิจที่ร่วมกันออกบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ (Co-branded) และพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ สู่ตลาด ซึ่งรายได้ในส่วนนี้มีมูลค่ามากเพียงพอที่จะทำให้บีเอสเอสสามารถที่จะชำระหนี้ได้ในขณะที่รายได้หลักจากค่าธรรมเนียมยังมีมูลค่าไม่สูงมากเพียงพอ

3.4.3.3 ความเสี่ยงจากการชะงักงันในการขยายกิจการเนื่องจากแหล่งเงินทุนมาจากเงินกู้ยืมเป็นหลัก

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559 เรบบิท รีวอร์ดส มีภาระหนี้สินที่เกิดจากการกู้ยืมทั้งสิ้นจำนวน 326.5 ล้านบาท และในปี 2559/60 ยังเป็นช่วงของการขยายการลงทุนทั้งในระบบลูกค้าสัมพันธ์ (CRM Loyalty Program) และตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks) โดยแหล่งที่มาของเงินทุนทั้งหมดนั้นมาจากบริษัทแม่ ดังนั้น หากบริษัทแม่ไม่ให้การสนับสนุนเงินกู้ยืมดังกล่าว เรบบิท รีวอร์ดส อาจประสบปัญหาและมีผลกระทบในการขาดเงินทุนในการขยายกิจการ

3.4.4 ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมาย

3.4.4.1 การถูกเพิกถอนหรือไม่ได้รับการต่อใบอนุญาตประกอบกิจการเงินอิเล็กทรอนิกส์

เนื่องจากบีเอสเอสได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งเป็นธุรกิจที่อยู่ภายใต้การควบคุมดูแลโดยธนาคารแห่งประเทศไทย 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 ของกำไรสุทธิจากการดำเนินงาน ซึ่งไม่รวมรายการพิเศษบางรายการ (โปรดพิจารณารายละเอียดใน หัวข้อ 7.4.2 นโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทย่อย) อย่างไรก็ตาม การจ่ายเงินปันผลและการกำหนดจำนวนเงินปันผลที่บริษัทย่อยจะจ่ายให้กับบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ ซึ่งบริษัทฯ ต้องคำนึงถึงนอกเหนือจากความต้องการใช้เงินของบริษัทฯ เช่น เงื่อนไขในการก่อหนี้ของแต่ละบริษัทย่อย ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน กระแสเงินสด แผนการลงทุน และแนวโน้มทางธุรกิจของบริษัทย่อยแต่ละบริษัท ทั้งนี้ หากบริษัทฯ ไม่ได้รับเงินปันผลในจำนวนที่เพียงพอจากบริษัทย่อย ก็อาจส่งผลกระทบต่อฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ

3.5.2 กองทุน BTSGIF อาจไม่สามารถจ่ายเงินปันผลในหน่วยลงทุนหรือไม่สามารถรักษาระดับการจ่ายเงินปันผลได้

รายได้ค่าโดยสารสุทธิที่กองทุน BTSGIF ได้รับขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย ซึ่งรวมถึงจำนวนเงินค่าโดยสารที่ได้รับรวมทั้งค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ในกรณีที่รายได้ค่าโดยสารสุทธิจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก และทรัพย์สินอื่น ๆ ที่กองทุน BTSGIF อาจได้มาหรือถือครองในภายหลังไม่สามารถสร้างรายได้เพียงพอ จะทำให้รายได้กระแสเงินสดและความสามารถของกองทุน BTSGIF ในการจ่ายเงินปันผลได้รับผลกระทบในทางลบ ตลอดจนกองทุน BTSGIF อาจไม่สามารถรักษาระดับของอัตราการจ่ายเงินปันผลตามนโยบายการจ่ายเงินปันผลที่กำหนดไว้ (กองทุน BTSGIF มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนมากกว่าปีละ 1 ครั้ง และไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 ของกำไร

สุทธิที่ปรับปรุงแล้ว) ดังนั้น จึงอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ

3.5.3 ความเสี่ยงจากการไม่ได้รับผลตอบแทนจากการลงทุนในการบริหารเงินสดสภาพคล่องส่วนเกินตามที่ได้คาดการณ์ไว้

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

3.5.4 การสูญเสียหุ้นบีทีเอสซี กรณีเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ และกองทุน BTSGIF ใช้สิทธิบังคับจำหน่ายหุ้นบีทีเอสซี หรือใช้สิทธิซื้อหุ้นบีทีเอสซี

ในการเข้าทำธุรกรรมการขายและโอนสิทธิในรายได้ค่าโดยสารสุทธิที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครหลักให้แก่กองทุน BTSGIF บริษัทฯ ในฐานะผู้สนับสนุน ได้เข้าทำสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน เพื่อที่จะคำประกันการปฏิบัติตามภาระผูกพันของบีทีเอสซีภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ รวมถึงหน้าที่ของบีทีเอสซีในการชำระเงินตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิในรายได้สุทธิ การคำประกันภายใต้สัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุนซึ่งบริษัทฯ ให้แก่กองทุน BTSGIF จะให้โดยจำกัด โดยกองทุน BTSGIF จะไม่สามารถบังคับให้บริษัทฯ ชำระหนี้ตามภาระคำประกันได้โดยวิธีการอื่นใดนอกจากการบังคับเอาจากหุ้นบีทีเอสซีซึ่งถือหรือจะได้อีกโดยบริษัทฯ เท่านั้น โดยการบังคับเอาจากหุ้นบีทีเอสซีดังกล่าวจะสามารถทำได้โดยการบังคับจำหน่ายหุ้นบีทีเอสซีทั้งหมดโดยการขายทอดตลาดตามสัญญาจำหน่ายหุ้น หรือให้บริษัทฯ โอนหุ้นบีทีเอสซีทั้งหมดให้แก่กองทุน BTSGIF ตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น อย่างไรก็ตาม การคำประกันตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุนดังกล่าวจำกัดอยู่ที่การโอนหุ้นทั้งหมดที่บริษัทฯ ถืออยู่ในบีทีเอสซี แต่ไม่รวมทรัพย์สินของบีทีเอสซีที่กองทุน BTSGIF ไม่ได้ซื้อซึ่งจะโอนคืนบริษัทฯ หรือบุคคลที่บริษัทฯ กำหนดตามเงื่อนไขในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิและสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน ซึ่งเมื่อหากกองทุน BTSGIF ใช้สิทธิบังคับจำหน่ายหุ้นบีทีเอสซี หรือใช้สิทธิบังคับซื้อหุ้นบีทีเอสซีแล้ว แม้ภาระคำประกันของบริษัทฯ จะสิ้นสุดลง แต่บริษัทฯ จะสูญเสียหุ้นบีทีเอสซีและอำนาจควบคุมในบีทีเอสซีไป และจะเกิดการเปลี่ยนแปลงอำนาจการควบคุมในบีทีเอสซีจากบริษัทฯ ไปเป็นกองทุน BTSGIF หรือบุคคลอื่นที่ได้มาซึ่งหุ้นบีทีเอสซี ไม่ว่าจะเป็นจากการขายทอดตลาดตามการบังคับจำหน่ายหุ้นตามสัญญาจำหน่ายหุ้น หรือเป็นบุคคลที่กองทุน BTSGIF ได้กำหนดให้เป็นผู้รับโอนหรือซื้อหุ้นบีทีเอสซีตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น ซึ่งหากเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้น จะส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบีทีเอสซี และบริษัทฯ

อย่างไรก็ดี ในกรณีที่มิมีเหตุผิดนัดผิดสัญญาบางประการตามที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ บีทีเอสซีสามารถเสนอแผนการเพื่อแก้ไขเยียวยาเหตุผิดนัดผิดสัญญาต่อกองทุน BTSGIF ได้ และหากกองทุน BTSGIF เห็นชอบด้วยกับแผนการเยียวยา กองทุน BTSGIF จะไม่ใช้สิทธิเรียกร้องให้บีทีเอสซีชำระหนี้ตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิ

รายได้สุทธิ หรือเรียกให้บริษัท ในฐานะผู้สนับสนุนปฏิบัติตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน หรือใช้สิทธิอื่นใดที่กองทุน BTSGIF มีสำหรับกรณีเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาดังกล่าว โดยในระหว่างระยะเวลาการแก้ไขเยียวยา บริษัท จะให้สิทธิแก่กองทุน BTSGIF ในการใช้สิทธิออกเสียงในหุ้นบีทีเอสซีตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิและสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน และหากมีการจ่ายเงินปันผลจากบีทีเอสซี บริษัทฯ ตกลงจะนำเงินปันผลที่ตนเองจะได้รับจากการถือหุ้นบีทีเอสซีมาชำระจำนวนเงินที่ค้างจ่ายและถึงกำหนดชำระให้แก่กองทุน BTSGIF

3.6.1 การออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุน เพื่อรองรับการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W3 ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA และใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB และ BTS-WC ของบริษัทฯ อาจส่งผลกระทบให้สัดส่วนการถือหุ้นของผู้ลงทุนในหุ้นของบริษัทฯ ลดลง (Control Dilution)

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559 บริษัทฯ มีใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W3 จำนวนทั้งสิ้น 3,944,626,464 หน่วย ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA คงเหลือจำนวน 6,225,750 หน่วย ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB จำนวนทั้งสิ้น 11,137,670 หน่วย และมีใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WC จำนวนทั้งสิ้น 16,000,000 หน่วย โดยมีหุ้นรองรับใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W3 จำนวน 3,971,617,378 หุ้น หุ้นรองรับใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA จำนวน 806,853 หุ้น หุ้นรองรับใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB จำนวน 11,137,670 หุ้น และหุ้นรองรับใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WC จำนวน 16,000,000 หุ้น ดังนั้น หากมีการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W3 ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB และใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WC เต็มจำนวน จะทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นเดิมลดลงไม่เกินร้อยละ 24.98 ร้อยละ 0.01 ร้อยละ 0.09 และร้อยละ 0.13 ตามลำดับ หรือในกรณีมีการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W3 ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB และใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WC ครบทั้งหมด จะทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นเดิมลดลงทั้งหมดไม่เกินร้อยละ 25.11 (คำนวณโดยใช้ฐานหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559 จำนวน 11,929,349,186 หุ้น)

3.6.2 ความเสี่ยงจากบริษัทฯ มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ >25%

ณ วันปิดสมุดทะเบียนหุ้น เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2559 กลุ่มนายคิริ กาญจนพาสณ์ (โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 7.2 ผู้ถือหุ้น) ถือหุ้นในบริษัทฯ จำนวนรวม 4,886,135,039 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 41.29 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทฯ แม้กลุ่มนายคิริ กาญจนพาสณ์ จะถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 50 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทฯ ซึ่งยังไม่อาจถือได้ว่าสามารถควบคุมมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นที่ต้องใช้เสียงส่วนใหญ่ของที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้ อย่างไรก็ตาม กลุ่มนายคิริ กาญจนพาสณ์ เป็นกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่กลุ่มเดียวที่ถือหุ้นในบริษัทฯ เกินกว่าร้อยละ 25 ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายอื่นอาจมีความลำบากในการรวบรวมคะแนนเสียงเพื่อถ่วงดุลเรื่องที่ผู้ถือหุ้นใหญ่เสนอได้

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

ทรัพย์สินสำคัญที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

4.1 ทรัพย์สินถาวรหลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559 ทรัพย์สินถาวรหลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย สามารถแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ (1) ต้นทุนโครงการ และอุปกรณ์ และ (2) ที่ดิน โครงการอสังหาริมทรัพย์ และสิทธิการเช่า ดังนี้

4.1.1 ต้นทุนโครงการ และอุปกรณ์

รายการทรัพย์สินถาวร	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชี ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
ต้นทุนโครงการ - โฆษณา	สัมปทาน	2,297.4	ไม่มี
อุปกรณ์ – ขนส่งมวลชน	เป็นเจ้าของ	130.6	ไม่มี
อุปกรณ์สื่อโฆษณา	เป็นเจ้าของ	1,102.2	ไม่มี
สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง - โฆษณา	เป็นเจ้าของ	108.8	ไม่มี
ต้นทุนโครงการ - แรบบิท	เป็นเจ้าของ	83.3	ไม่มี
อุปกรณ์ - แครอท รีเวิร์ดส	เป็นเจ้าของ	74.5	ไม่มี
อุปกรณ์ – ร้านอาหาร	เป็นเจ้าของ	258.1	ไม่มี
รวม		4,054.9	

4.1.2 ที่ดิน โครงการอสังหาริมทรัพย์

4.1.2.1 รายละเอียดโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่ดำเนินการอยู่ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน/ห้องชุด			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค. 59 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการประเมิน		
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัท									
1. โครงการธนชาติ ถนนบางนา – ตราด กม.14									
1.1 บ้านพร้อมที่ดิน									
1.1.1 เพรสที่จ.เจ้า II	ต.บางโฉลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	38 แปลง	27	1	15.9	327.48	31 มี.ค. 59	91.02	-
1.1.2 เพรสที่จ.เจ้า III	ต.บางโฉลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	83 แปลง	22	-	73.1	248.45	31 มี.ค. 59	73.65	-
1.1.3 พาร์วัน	ต.บางโฉลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	70 แปลง	10	3	29.50	185.45	31 มี.ค. 59	126.91	-
1.2 ทาวน์เฮ้าส์									
1.2.1 ทาวน์เฮ้าส์ฮาบิแทต	ต.บางโฉลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	16 แปลง	1	3	68.80	21.53	31 มี.ค. 59	14.79	-
1.3 คอนโดมิเนียม									
1.3.1 นูเวลคอนโดมิเนียม	ต.บางโฉลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 ห้องชุด	58.57 ตารางเมตร			1.5	31 มี.ค. 59	0.82	หลักประกันในการขอสินเชื่อเพื่อการประกันค้ำประกันระหว่างอุทธรณ์ มูลค่ารวม 66.20 ล้านบาท ทั้งนี้ ณ วันที่ 27 เม.ย. 59 ได้มีการถอนหลักประกันดังกล่าวแล้ว
1.3.2 ธนาเพลสคอนโดมิเนียม	ต.บางโฉลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	2 ห้องชุด	127.64 ตารางเมตร			2.00	31 มี.ค. 59	1.47	-

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน/ห้องชุด			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค. 59 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการ ประเมิน		
1.4 ที่ดินเปล่าจัดสรร									
1.4.1 ที่ดินเปล่าไพรม์แลนด์โซนบี, ซี และดี	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	29 แปลง	21	1	55.80	257	31 มี.ค. 59	71.34	-
1.4.2 แคลิฟอร์เนีย	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	30 แปลง	7	1	82.6	84.00	31 มี.ค. 59	24.87	-
1.4.3 ที่ดินเปล่า	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	12 แปลง	4	3	5.5	57.20	31 มี.ค. 59	7.13	-
1.4.4 ที่ดินแปลงใหญ่ ฮาบิแทต	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	9	-	53	91.30	31 มี.ค. 59	30.46	-
1.4.5 ที่ดินตรงข้ามเพรสทีจ คอนโดมิเนียม	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	4	3	44	48.60	31 มี.ค. 59	16.21	-
1.4.6 ที่ดินตรงข้ามเพรสทีจเฮ้าส์	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	3	-	38	31.00	31 มี.ค. 59	10.32	-
1.4.7 ที่ดินข้างไพรม์แลนด์ โซนบี	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	11	3	34	118.40	31 มี.ค. 59	39.48	-
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ ของบริษัทย่อย									
1. ที่ดินเปล่าจัดสรร ภายในโครงการพาณิชย์ ถิ่นบางนา – ตราด กม.14									
1.1 ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ.เดอะคอมมูนิตี้ วัน)	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	11	2	17	115.40	31 มี.ค. 59	38.50	-
1.2 ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ.เดอะคอมมูนิตี้ ทุ)	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	24	-	2	240.10	31 มี.ค. 59	80.07	-

4.1.2.2 รายละเอียดอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559

(ก) โครงการเพื่อให้เช่า

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดห้องชุด			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค. 59 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
			-	-	ตาราง เมตร	(ล้านบาท)	วันที่ทำการ ประเมิน		
1. อาคารพักอาศัยโครงการเดอะรอยัลเพลส และเดอะแกรนด์ (เพื่อให้เช่า)									
1.1 เดอะรอยัลเพลส 2	ซอยมหาดเล็กหลวง 2 ถนนราชดำริ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ	45 ห้อง	-	-	3,242.50	112.04	31 มี.ค. 59	74.51	-
1.2 เดอะแกรนด์	ซอยมหาดเล็กหลวง 2 ถนนราชดำริ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ	26 ห้อง	-	-	1,591	48.24	31 มี.ค. 59	37.34	-

หมายเหตุ:

ที่ดินและอาคารเดอะรอยัลเพลส 2 และเดอะแกรนด์ เป็นการเช่าระยะยาวกับสำนักงานพระคลังข้างที่ โดยสัญญาเช่าเดอะรอยัลเพลส 2 และเดอะแกรนด์จะสิ้นสุดวันที่ 30 พฤศจิกายน 2570

(ข) ที่ดินเปล่า

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค. 59 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการ ประเมิน		
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ									
1. ที่ดินเปล่า	ถนนบ้านน้ำลาด – บ้านแม่ยาว ต.ริมกก อ.เมืองเชียงราย จ.เชียงราย	4 แปลง	21	3	60	14.20	31 มี.ค. 59	11.00	-

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค. 59 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการ ประเมิน		
2. ที่ดินเปล่า	ถนนเทพกษัตรี ต.เกาะแก้ว อ.เมือง ภูเก็ต จ.ภูเก็ต	2 แปลง	37	1	35	141.90	31 มี.ค. 59	29.75	หลักประกันในการ ขอทุเลาการการ บังคับคดีระหว่าง อุทธรณ์ มูลค่ารวม 66.20 ล้านบาท ทั้งนี้ ณ วันที่ 27 เม.ย. 59 ได้มีการ ถอนหลักประกัน ดังกล่าวแล้ว
3. ที่ดินเปล่า	ถนนเทพกษัตรี ต.เกาะแก้ว อ.เมือง ภูเก็ต จ.ภูเก็ต	2 แปลง	-	-	73.50	0.70	31 มี.ค. 59	4.29	
4. ที่ดินเปล่า	ถนนสายบ้านนา-แก่งคอย ต.ชะอม อ.แก่งคอย จ.สระบุรี	4 แปลง	95	-	93	10.50	31 มี.ค. 59	7.60	หลักประกันในการ ขอทุเลาการการ บังคับคดีระหว่าง อุทธรณ์ มูลค่ารวม 66.20 ล้านบาท ทั้งนี้ ณ วันที่ 27 เม.ย. 59 ได้มีการ ถอนหลักประกัน ดังกล่าวแล้ว
5. ที่ดินเปล่า	แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว กรุงเทพฯ	12 แปลง	-	3	1	13.50	31 มี.ค. 59	10.55	-

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค. 59 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการ ประเมิน		
6. ที่ดินเปล่า	แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว กรุงเทพฯ	1 แปลง	-	-	50	2.30	31 มี.ค. 59	1.75	หลักประกันในการ ขอกู้เงินเพื่อการ บังคับคดีระหว่าง อุทธรณ์ มูลค่ารวม 66.20 ล้านบาท ทั้งนี้ ณ วันที่ 27 เม.ย. 59 ได้มีการ ถอนหลักประกัน ดังกล่าวแล้ว
7. ที่ดินเปล่า	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	12 แปลง	204	-	82	2,393.71	31 มี.ค. 59	376.59	-
8. ที่ดินเปล่า	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	7	-	8	82.29	31 มี.ค. 59	2.39	หลักประกันในการ ขอกู้เงินเพื่อการ บังคับคดีระหว่าง อุทธรณ์ มูลค่ารวม 66.20 ล้านบาท ทั้งนี้ ณ วันที่ 27 เม.ย. 59 ได้มีการ ถอนหลักประกัน ดังกล่าวแล้ว



รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค. 59 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการ ประเมิน		
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัทย่อย									
1. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. สยาม เพจจิ้ง แอนด์ คอมมิวนิเคชั่น)	ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ	2 แปลง	-	-	71	15.60	31 มี.ค. 59	14.20	-
2. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. ยงสุ)	ต.คลองควาย อ.สามโคก จ.ปทุมธานี	1 แปลง	26	-	11	36.00	31 มี.ค. 59	14.16	หลักประกันในการ ขอกู้เงินเพื่อการ บังคับคดีระหว่าง อุทธรณ์ มูลค่ารวม 66.20 ล้านบาท ทั้งนี้ ณ วันที่ 27 เม.ย. 59 ได้มีการ ถอนหลักประกัน ดังกล่าวแล้ว
3. ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง (กรรมสิทธิ์ ของ บจ. มรรค)	ถนนสายท่ามะปรางค์ - หนองคุ่ม ต.หมูสี อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา	4 แปลง	16	1	56	156.30	31 มี.ค. 59	150.13	-
4. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. ราษฎร์บูรณะ พร็อพเพอร์ตี้)	ถนนราษฎร์บูรณะ แขวงราษฎร์บูรณะ กรุงเทพฯ	1 แปลง	27	2	10	1,211.10	31 มี.ค. 59	660.75	-
5. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. กิงแก้ว แอสเสทส์)	ต.ราชาเทวะ อ.บางพลี (บางพลีใหญ่) จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	10	2	6	36.80	31 มี.ค. 59	15.80	-

4.1.2.3 รายละเอียดอสังหาริมทรัพย์เพื่อใช้ในการดำเนินธุรกิจ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559

(ก) ธุรกิจโรงแรม

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค. 59 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการ ประเมิน		
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัทย่อย									
1. โรงแรม ยู เชียงใหม่ (กรรมสิทธิ์ ของ บจ. เมืองทอง แอสเซ็ทส์) *	ถนนราชดำเนิน ต.ศรีภูมิ อ.เมือง จ.เชียงใหม่	1 แปลง	1	1	38	139	31 มี.ค. 59	59.05	-
2. โรงแรม ยู อินจันท์ กาญจนบุรี (กรรมสิทธิ์ของ บจ. เมืองทอง แอสเซ็ทส์)	ถนนแม่น้ำแคว ต.ท่ามะขาม อ.เมือง จ.กาญจนบุรี	13 แปลง	5	1	30	86	31 มี.ค. 59	70.55	-
3. โครงการ ยู สาทร กรุงเทพฯ (กรรมสิทธิ์ของ บจ. เมืองทอง แอสเซ็ทส์) **	ซอยงามดูพลี แขวงทุ่งมหาเมฆ เขต สาทร กรุงเทพฯ	1 แปลง	9	-	40.38	778	31 มี.ค. 59	599.56	-

หมายเหตุ:

* ที่ดินและโรงแรม ยู เชียงใหม่ เป็นการเช่าระยะยาวจากนางสาวจารุณี มณีกุล โดยสัญญาเช่าจะสิ้นสุดวันที่ 31 มกราคม 2571

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

(ข) สนามกอล์ฟ

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค. 59 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการ ประเมิน		
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ									
สนามกอล์ฟและคลับเฮาส์ *	ถนนบางนา-ตราด กม.14 ต.บางโฉบ อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	5 แปลง	475	-	23.5	1,342	31 มี.ค. 59	2,608.18	ติดจำนองกับ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วงเงิน 420 ล้าน บาท

หมายเหตุ:

* การประเมินมูลค่าทรัพย์สินใช้วิธีรายได้ (Income Approach)

(ค) พื้นที่เช่าภายในอาคารพักอาศัย

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดห้องชุด			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค. 59 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
			-	-	ตารางเมตร	(ล้านบาท)	วันที่ทำการประเมิน		
โครงการเดอะรอยัลเพลส 2 *	ซอยมหาดเล็กหลวง 2 ถนนราชดำริ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ	9 ห้อง	-	-	1,272.35	43.96	31 มี.ค. 59	29.59	-

หมายเหตุ:

* ที่ดินและอาคารเดอะรอยัลเพลส 2 เป็นการเช่าระยะยาวกับสำนักงานพระคลังข้างที่ โดยสัญญาเช่าจะสิ้นสุดวันที่ 30 พฤศจิกายน 2570 (บริษัทฯ ตกลงให้ บจ. แม่น คิซเซ่น เช่าพื้นที่ภายในอาคารพักอาศัย)

4.1.2.4 รายละเอียดที่ดินและโครงการรอการพัฒนาในอนาคต ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน/ห้องชุด			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค. 59 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการ ประเมิน		
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัทย่อย									
1. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. ปราณศิริ แอสเซ็ทส์)	ต.โป่งตาลอง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา	15 แปลง	447	3	2	409.98	31 มี.ค. 59	198.93	-
2. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. ธนายง ฟู้ด แอนด์ เบเวอเรจ)	ต.โป่งตาลอง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา	1 แปลง	87	3	94	61.59	31 มี.ค. 59	33.84	-
3. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. สยาม เพจจิ้ง แอนด์ คอมมูนิตี้เคชั่น)	ต.โป่งตาลอง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา	2 แปลง	56	1	76	39.50	31 มี.ค. 59	22.10	-
4. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. เมืองทอง แอสเซ็ทส์)	ต.โป่งตาลอง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา	1 แปลง	20	-	-	14.00	31 มี.ค. 59	16.05	-
5. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. คีย์สโตน เอสเตท จำกัด) *	ต.บางโหลง อ.บางพลี (บางพลีใหญ่) จ.สมุทรปราการ	29 แปลง	114	-	77.50	1,042.50	31 มี.ค. 59	1,012.27	-

หมายเหตุ:

* เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2559 บจ. คีส์โตน เอสเตท ได้รับโอนกรรมสิทธิ์ที่ดินเปล่า ต.บางโหลง อ.บางพลี (บางพลีใหญ่) จ.สมุทรปราการ เพิ่มอีก 1 แปลง เนื้อที่ 9-0-66 ไร่

4.1.2.5 รายละเอียดเงินจ่ายล่วงหน้าค่าที่ดิน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค. 59 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการ ประเมิน		
1. ที่ดินเปล่า (จ่ายโดย บจ. ปรานศิริ แอสเซทส์) *	ต.โป่งตาลอง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา	1 แปลง	28	2	28	20.00	31 มี.ค. 59	10.86	-
2. ที่ดินเปล่า (จ่ายโดย บจ. สยาม เพจจิ้ง แอนด์ คอมมิวนิเคชั่น) **	แขวงสามเสนนอก (สามเสนนอกฝั่ง เหนือ) เขตห้วยขวาง (บางซื่อ) กรุงเทพฯ	6 แปลง	6	-	99	-	-	83.81	-

หมายเหตุ:

* เงินมัดจำค่าที่ดินของ บจ. ปรานศิริ แอสเซทส์ ถูกตั้งสำรองไว้แล้วเต็มจำนวน

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

4.1.3 ทรัพย์สินที่รอโอนชำระหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน/ห้องชุด			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค. 59 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการ ประเมิน		
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ									
1. กิ่งแก้วคอนโดมิเนียม	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	73 ห้องชุด	3,774.21 ตารางเมตร			39.92	2 เม.ย. 47	39.92	บจ. บริหาร สินทรัพย์กรุงเทพ พาณิชย์ มูลค่า 39,921,275 บาท

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน/ห้องชุด			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค. 59 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการ ประเมิน		
2. บ้านมิตราคอนโดมิเนียม	ถนนสุขุมวิท 39 แขวงคลองตัน เขตพระโขนง กรุงเทพฯ	3 ห้องชุด	438.05 ตารางเมตร			13.56	2 เม.ย. 47	0.02	บจ. บริหาร สินทรัพย์กรุงเทพ พาณิชย์ มูลค่า 13,500,000 บาท
3. ที่ดินเปล่า	ต.ทับไทร อ.โป่งน้ำร้อน จ.จันทบุรี	1 แปลง	2	-	96.7	2.24	18 มี.ค. 47	2.24	บจ. บริหาร สินทรัพย์กรุงเทพ พาณิชย์ มูลค่า 2,240,000 บาท
4. ที่ดินเปล่า	ทล. 108 กม. 77 ต.แม่สอย อ.จอมทอง จ.เชียงใหม่	3 แปลง	6	-	60	0.74	1 มิ.ย. 47	0.74	บจ. บริหาร สินทรัพย์กรุงเทพ พาณิชย์ มูลค่า 738,000 บาท
5. ที่ดินเปล่า	บริเวณนอกโครงการธนาซีดี ถนนบางนา-ตราด ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	4 แปลง	12	-	-	36.0	2 เม.ย. 47	25.34	บจ. บริหาร สินทรัพย์กรุงเทพ พาณิชย์ มูลค่า 36,000,000 บาท

4.2 ทรัพย์สินท่ไม่มีตัวตนท่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559 ทรัพย์สินท่ไม่มีตัวตนท่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อยสามารถแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ (1) สัญญาสัมปทาน (2) เครื่องหมายการค้าและเครื่องหมายบริการ และ (3) โปรแกรมคอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์ ดังนี้


4.2.1 สัญญาสัมปทาน



บีทีเอสซีได้ลงนามในสัญญาสัมปทานกับททท. เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2535 ซึ่งมีการแก้ไขเพิ่มเติม 2 ครั้งภายใต้สัญญาสัมปทาน 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 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเครื่องหมายการค้าและเครื่องหมายบริการที่สำคัญต่อการประกอบธุรกิจซึ่งได้จดทะเบียนในประเทศไทย ดังนี้

ลำดับ	รูปแบบเครื่องหมายการค้า / เครื่องหมายบริการ	ชื่อเจ้าของ	ประเภทสินค้า / บริการ	ระยะเวลาคุ้มครอง
1.	เครื่องหมายการค้า / เครื่องหมายบริการ 	บีทีเอสซี	การขนส่ง (โดยรถไฟฟ้า) การขนส่งผู้โดยสาร การขนส่งทางรถ การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่ง การรับขนส่ง การให้เช่าพื้นที่โฆษณา การให้เช่าวัสดุโฆษณา การโฆษณาสินค้าที่ระลึกหรือส่งเสริมการขายประเภทต่างๆ เช่น ตัว พวงกุญแจ ตุ๊กตา นาฬิกา เสื้อ เนคไท หมวก ดินสอ ปากกา แก้วน้ำ	ตั้งแต่ปี 2542 - 2562

ลำดับ	รูปแบบเครื่องหมายการค้า / เครื่องหมายบริการ	ชื่อเจ้าของ	ประเภทสินค้า / บริการ	ระยะเวลาคุ้มครอง
2.	<p>เครื่องหมายการค้า / เครื่องหมายบริการ หนูตัวโนอิริยาบถต่างๆ : หนูตัวพนมมือ หนูตัวแบมือ 2 ข้าง หนูตัวหลบตาขวาพนมมือ หนูตัวแบมือขวา หนูตัวชวนแอะ</p> 	บีทีเอสซี	<p>การขนส่ง (โดยรถไฟฟ้า) การขนส่งผู้โดยสาร การขนส่งทางรถ การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่ง การรับขนส่ง การให้เช่าเนื้อที่โฆษณา การให้เช่าวัสดุโฆษณา การโฆษณา การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยว การให้ข้อมูลข่าวสารในเรื่องที่ได้รับความสนใจทั่วไป ผ่านทางเว็บไซต์ บริการตรวจสอบและรับรองคุณภาพของสินค้าและบริการแก่บุคคลอื่น จัดการขายสินค้า การจัดการขายอาหารและเครื่องดื่ม สินค้าที่ระลึกหรือส่งเสริมการขายประเภทต่าง ๆ เช่น ตัว พวงกุญแจ ตุ๊กตา นาฬิกา เสื้อ เนคไท หมวก ดินสอ ปากกา สติกเกอร์ แก้วน้ำ ชุดถ้วยกาแฟ</p>	ตั้งแต่ปี 2543 - 2563
3.	<p>เครื่องหมายบริการ</p> 	บีทีเอส แลนด์	<p>การจัดการอสังหาริมทรัพย์ ตัวแทนธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ บริการสินเชื่อเพื่อการเช่าซื้อ ประเมินราคาอสังหาริมทรัพย์ พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ ซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ งานวิศวกรรม งานสถาปัตยกรรม ออกแบบตกแต่งภายใน โรงแรม ภัตตาคาร</p>	ตั้งแต่ปี 2553 - 2563

ลำดับ	รูปแบบเครื่องหมายการค้า / เครื่องหมายบริการ	ชื่อเจ้าของ	ประเภทสินค้า / บริการ	ระยะเวลาคุ้มครอง
4.	เครื่องหมายการค้า / เครื่องหมาย บริการ 	บีเอสเอส	ให้บริการบัตรเงินสดและบัตรเครดิตทาง การเงิน บริการทางการเงินเกี่ยวกับเครดิต บริการรวบรวมข้อมูลการใช้จ่ายผ่านบัตร บริการให้ข้อมูลการใช้จ่ายผ่านบัตร บริการ หักบัญชี บริการส่งเสริมการขาย บริการ จัดการธุรกิจด้านการจัดจำหน่ายบัตรใช้ชำระ สินค้า/บริการ การจัดการค่าปลีก บริการ เข้าถึงฐานข้อมูล บริการโปรแกรมข้อมูล สำเร็จรูปบนบัตร บริการการควบคุมระบบ การเข้าออกของบุคคลด้วยระบบ อิเล็กทรอนิกส์ สินค้าที่ระลึกหรือส่งเสริมการ ขายประเภทต่าง ๆ เช่น พวงกุญแจ เสื้อ หมวก แอบริตซ์มือ	ตั้งแต่ปี 2554 - 2564
5.	เครื่องหมายการค้า / เครื่องหมาย บริการ 	แครอท รีวอร์ดส	บริการส่งเสริมการขาย บริการลูกค้าสมาชิก สัมพันธ์ บริการให้ข้อมูลทางการค้าเกี่ยวกับ การสะสมและให้คะแนนสะสมสำหรับสมาชิก ทางการค้า บริการทางการค้าโดยการ ตรวจสอบคะแนนสะสม และแลกคูโปน ส่วนลดให้แก่สมาชิกทางการค้า เครื่องออก คูโปนอัตโนมัติ ซอฟต์แวร์คอมพิวเตอร์ บัตร สมาร์ทการ์ด แผ่นซีดี แผ่นดีวีดี แฟลชไดรฟ์ สิ่งพิมพ์อิเล็กทรอนิกส์ สินค้าที่ระลึกหรือ ส่งเสริมการขายประเภทต่าง ๆ เช่น พวงกุญแจ เสื้อ หมวก แอบริตซ์มือ สาย คล้อง ปากกา ดินสอ แฟ้มเอกสาร สิ่งพิมพ์ สมุด ป้ายติดกระจกทำด้วยกระดาษ สาย คล้องคอพร้อมป้ายชื่อ โทรศัพท์มือถือ ซองและหน้ากากใส่โทรศัพท์มือถือ กล้องใส่ ซีดี กระเป๋าใส่ของ ร่ม นาฬิกา สร้อยข้อมือ สร้อยคอ จี้ประดับ	ตั้งแต่ปี 2554 - 2564
6.	เครื่องหมายการค้า / เครื่องหมาย บริการ 	แมน คิทเชน	ภัตตาคาร ควบคุมจัดการภัตตาคาร จัด อาหารนอกสถานที่ ให้คำแนะนำและ คำปรึกษาในเรื่องอาหาร สินค้า เช่น เป็ดย่าง เม็ดย่างหมักหมม หอยเชลล์อบแห้ง หอย เป่าฮื้ออบแห้ง เห็ดหอมอบแห้ง ซาลาเปา ขนมจีบ ขนมไหว้พระจันทร์ ซอสปรุงรส ซอสน้ำจิ้ม น้ำดื่ม	ตั้งแต่ปี 2557 - 2567

หมายเหตุ:

เครื่องหมายการค้าและเครื่องหมายบริการมีอายุ 10 ปี นับตั้งแต่วันที่ได้จดทะเบียนต่อกรมทรัพย์สินทางปัญญา กระทรวงพาณิชย์ ทั้งนี้
เมื่อสิ้นสุดอายุเครื่องหมายการค้า / เครื่องหมายบริการ เจ้าของเครื่องหมายการค้า / เครื่องหมายบริการ สามารถต่ออายุได้ครั้งละ 10 ปี
โดยยื่นคำขอต่ออายุภายใน 90 วันก่อนวันสิ้นสุดอายุต่อกรมทรัพย์สินทางปัญญา

4.2.3 โปรแกรมคอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีโปรแกรมคอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์ ดังนี้

รายการ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
โปรแกรมคอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์	เป็นเจ้าของ	345.5	ไม่มี

หมายเหตุ:

โปรแกรมคอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์ ได้แก่ โปรแกรมคอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน ธุรกิจสื่อโฆษณา ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับบัตรแรบบิท ซอฟต์แวร์ระบบบัญชี และซอฟต์แวร์สำนักงาน เป็นต้น

4.3 นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

4.3.1 นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อย

บริษัทฯ มีนโยบายลงทุนในกิจการที่สอดคล้องหรือสนับสนุนธุรกิจหลักของแต่ละสายธุรกิจ โดยใช้บริษัทย่อยเป็นตัวกำหนดตำแหน่งทางการตลาดและความชัดเจนของแต่ละสายธุรกิจ และเพิ่มประสิทธิภาพในการประกอบธุรกิจและความคล่องตัวในการเติบโตในแต่ละสายธุรกิจ โดยเฉพาะการลงทุนในกิจการที่สามารถเอื้อประโยชน์ให้กับธุรกิจอื่น ๆ ที่อยู่ในกลุ่มบริษัทด้วยกันได้

4.3.2 นโยบายการลงทุนในบริษัทร่วม

บริษัทฯ มีนโยบายร่วมลงทุนกับบริษัทที่มีความชำนาญเฉพาะด้านเพื่อเสริมธุรกิจหลักของกลุ่มบริษัท โดยจะร่วมลงทุนไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 เว้นแต่ในกรณีที่มีเหตุอันสมควรหรือเหมาะสมที่จะร่วมลงทุนในสัดส่วนที่ต่ำกว่าร้อยละ 25

4.4 สรุปสาระสำคัญของสัญญาที่มีนัยสำคัญต่อการประกอบธุรกิจ

โปรดพิจารณาสัญญาที่มีนัยสำคัญต่อการประกอบธุรกิจใน หัวข้อ 6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559 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 ได้จัดประมุขขายทรัพย์สินหลักประกันเพื่อชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ (รวมถึงผู้ถือหุ้นกู้) จึงไม่มีการบังคับคดีตามคำพิพากษาศาลอุทธรณ์กับบริษัทย่อยทั้ง 2 แห่ง
- (2) บีทีเอสซีในฐานะผู้ว่าจ้าง ถูกฟ้องเป็นจำเลยร่วมกับบริษัท อิตาลีเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ในฐานะผู้รับจ้าง และบริษัท ไทยมารูเคน จำกัด ในฐานะผู้รับจ้างช่วง โดยบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด และบริษัท ประกันภัย 2 บริษัท เนื่องจากท่อขนส่งน้ำมันของบริษัทฯ ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ได้รับความเสียหายจากการที่บริษัท ไทยมารูเคน จำกัด ตอกซีทไฟลลงไปในดินเพื่อก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าวัดให้แก่อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด ศาลแพ่งพิพากษาให้บริษัท ไทยมารูเคน จำกัด ชำระหนี้ให้แก่โจทก์ รวมเป็นเงินประมาณ 59 ล้านบาท ซึ่งบริษัท ไทยมารูเคน จำกัด ได้ยื่นอุทธรณ์ และศาลอุทธรณ์พิพากษากลับให้ยกฟ้องโจทก์ ต่อมาโจทก์ได้ยื่นฎีกาต่อศาลฎีกา ซึ่งเมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2558 ศาลฎีกาพิพากษากลับให้บริษัท ไทยมารูเคน จำกัด ชำระหนี้ให้แก่โจทก์รวมเป็นเงินประมาณ 59 ล้านบาท
- (3) บีทีเอสซีถูกฟ้องเป็นจำเลยร่วมกับกทม. โดยผู้ฟ้องคดี 3 ราย ซึ่งเป็นคนพิการ ฟ้องขอให้มีการจัดทำลิฟต์และอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนพิการที่สถานีรถไฟฟ้าวัดให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ศาลปกครองกลางพิพากษายกฟ้อง โดยเห็นว่าขณะทำสัญญาสัมปทานยังไม่มีกฎกระทรวงกำหนดให้มีการจัดทำลิฟต์และอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนพิการ ต่อมา ผู้ฟ้องคดีทั้ง 3 ได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุด โดยเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2558 ศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษากลับคำพิพากษาศาลปกครองกลาง โดยพิพากษาให้กทม. จัดทำลิฟต์และอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนพิการที่สถานีรถไฟฟ้าวัดบีทีเอสทั้ง 23 สถานี และจัดทำอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกบนรถไฟฟ้าแก่คนพิการ โดยจัดให้มีที่ว่างสำหรับเก้าอี้เข็นคนพิการ รวบรวมสำหรับคนพิการบริเวณทางขึ้นลง และติดตั้งสัญลักษณ์คนพิการทั้งในและนอกตัวรถคันที่จัดไว้สำหรับคนพิการ ทั้งนี้ ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 1 ปีนับแต่วันที่คำพิพากษา โดยให้บีทีเอสซีให้ความร่วมมือสนับสนุนกทม. ในการจัดให้มีอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนพิการ รวมทั้งสัญลักษณ์ที่แสดงให้เห็นว่ามีอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนพิการ ในฐานะที่บีทีเอสซีเป็นบุคคลผู้มีสิทธิครอบครองและใช้สอยอสังหาริมทรัพย์ที่กทม. จัดสร้างขึ้น และเป็นเจ้าของอุปกรณ์และเครื่องมือควบคุมตามสัญญาสัมปทานปัจจุบัน กทม. อยู่ระหว่างดำเนินการติดตั้งลิฟต์และอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนพิการ โดยคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน 2559

- (4) กทม. ยื่นคำขอรับชำระหนี้ในคดีพื้นฟูกิจการของบีทีเอสซีเป็นจำนวนประมาณ 306.5 ล้านบาท เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์มีคำสั่งอนุญาตให้ กทม. ได้รับชำระหนี้ค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุ เป็นเงินประมาณ 8.3 ล้านบาท และค่าธรรมเนียมหนังสือคำประกัน เป็นเงินประมาณ 12.3 ล้านบาท และยกคำร้องในส่วนมูลหนี้ค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินจำนวนประมาณ 72.4 ล้านบาท และหนี้ค่าเช่าอาคารจำนวนประมาณ 201.4 ล้านบาท กทม. ได้ยื่นคำร้องโต้แย้งคำสั่งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ต่อศาลล้มละลายกลาง ซึ่งศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกคำร้องของกทม. และกทม. ได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งศาลล้มละลายกลาง ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกาแผนกคดีล้มละลาย
- (5) บีทีเอสซีถูกเรียกร้องให้ชำระเงินค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุจากกทม. เป็นจำนวนเงินประมาณ 132 ล้านบาท (เงินต้น 64.7 ล้านบาท เบี้ยปรับเงินเพิ่ม 67.3 ล้านบาท) รวมถึงค่าปรับและเงินเพิ่มของเงินที่ค้างชำระในอัตราร้อยละ 18 ต่อปี และค่าธรรมเนียมหนังสือคำประกันสัญญาก่อสร้างอาคาร เป็นเงินประมาณ 8.2 ล้านบาท โดยบีทีเอสซีได้โต้แย้งคัดค้านว่า บีทีเอสซีไม่มีหน้าที่ต้องชำระค่าใช้จ่ายดังกล่าว เนื่องจากตามสัญญาสัมปทาน บีทีเอสซีมีสิทธิใช้ที่ดินดังกล่าวในโครงการระบบขนส่งมวลชนกทม. โดยไม่ต้องรับภาระค่าใช้จ่าย ค่าเช่าค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายอื่นใดที่เกิดขึ้น ปัจจุบัน สถาบันอนุญาตตุลาการได้มีคำสั่งจำหน่ายข้อพิพาทนี้ออกจากสารบบความเป็นการชั่วคราว เพื่อรอฟังผลคำพิพากษาศาลฎีกาในคดีพื้นฟูกิจการที่กทม. ได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลฎีกาแผนกคดีล้มละลาย เนื่องจากเป็นมูลหนี้รายเดียวกัน (คดีตาม (4)) ทั้งนี้ บีทีเอสซีเชื่อว่าคดีดังกล่าวนี้จะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อบีทีเอสซีอย่างเป็นสาระสำคัญ
- (6) เจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ รายหนึ่ง (ธนาคารนครหลวงไทย จำกัด (มหาชน) – ปัจจุบันคือธนาคารธนชาติ จำกัด (มหาชน)) ได้ยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลาง ขอให้ศาลมีคำสั่งเปลี่ยนแปลงคำสั่งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์เกี่ยวกับการยกคำขอรับชำระหนี้ของเจ้าหนี้ดังกล่าว ซึ่งศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งยืนตามคำสั่งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์โดยให้ยกคำขอรับชำระหนี้เช่นเดียวกัน ต่อมา เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2551 เจ้าหนี้ดังกล่าวได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งศาลล้มละลายกลางต่อศาลฎีกา และเมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2558 ศาลล้มละลายกลางได้อ่านคำพิพากษาของศาลฎีกา โดยศาลฎีกามีคำพิพากษาให้ยกคำขอชำระหนี้ตามคำสั่งของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์
- (7) เจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ รายหนึ่ง (บรรษัทบริหารสินทรัพย์ไทย – ปัจจุบันคือบริษัท บริหารสินทรัพย์ กรุงเทพพาณิชย์ จำกัด) ได้ยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลาง ขอให้ศาลมีคำสั่งเปลี่ยนแปลงคำสั่งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์เกี่ยวกับจำนวนหนี้ที่มีสิทธิได้รับชำระหนี้ ซึ่งศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งให้แก้ไขจำนวนหนี้ที่มีสิทธิได้รับชำระหนี้แต่ไม่เต็มตามจำนวนหนี้ที่เจ้าหนี้ดังกล่าวร้องขอ ดังนั้น เจ้าหนี้ดังกล่าวจึงได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งศาลล้มละลายกลางต่อศาลฎีกา ปัจจุบัน คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกาแผนกคดีล้มละลาย โดยจำนวนเงินสูงสุดที่บริษัทฯ จะต้องจ่ายหรือโอนสินทรัพย์ตามแผนฟื้นฟูกิจการจะเป็นเงินทั้งสิ้นประมาณ 587 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ 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 ขณะเดียวกัน

ศาลล้มละลายกลางได้มีหนังสือแจ้งให้ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด आयัดหุ้นของ บริษัทฯ ที่เกิดจากการแปลงหนี้เป็นทุนที่บริษัทฯ ได้สำรองไว้สำหรับชำระหนี้เจ้าหนี้รายนี้ จำนวน 3,896,518 หุ้น อย่างไรก็ดี เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2559 บริษัทฯ ได้เปลี่ยนทรัพย์สินหลักประกันเป็นหนังสือสัญญาค้ำประกันของธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 66.3 ล้านบาท และศาลล้มละลายกลางได้รับหนังสือค้ำประกันของธนาคารไว้แทนที่ทรัพย์สินหลักประกันเดิม ปัจจุบัน คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกาแผนกคดีล้มละลาย อย่างไรก็ดีตาม 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. ธุรกิจสังหาริมทรัพย์ 4. ธุรกิจบริการ
เลขทะเบียนบริษัท	0107536000421
ทุนจดทะเบียน	63,715,644,348 บาท
ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว	47,717,396,744 บาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559
จำนวนหุ้นที่ออกจำหน่ายแล้ว	หุ้นสามัญจำนวน 11,929,349,186 หุ้น ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559
จำนวนหุ้นที่ออกจำหน่ายแล้วหักหุ้นซื้อคืน	หุ้นสามัญจำนวน 11,833,509,286 หุ้น ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559
มูลค่าหุ้นที่ตราไว้	หุ้นละ 4 บาท
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
เว็บไซต์	www.btsgroup.co.th
สำนักเลขานุการบริษัท	โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8611-5 ต่อ 1525, 1534 โทรสาร: +66 (0) 2273 8610 อีเมล: CompanySecretary@btsgroup.co.th

ฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์

โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8631, +66 (0) 2273 8637

โทรสาร: +66 (0) 2273 8610

อีเมล: ir@btsgroup.co.th

นายทะเบียนหลักทรัพย์

(หุ้นและใบสำคัญแสดงสิทธิ)

บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด

93 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ถนนรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์: +66 (0) 2009 9000, Call Center: +66 (0) 2009 9999

โทรสาร: +66 (0) 2009 9991

อีเมล: SETContactCenter@set.or.thเว็บไซต์: <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 ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน
3844

ที่ปรึกษากฎหมาย

บริษัท สำนักงานกฎหมาย แคปปิตอล จำกัด

44 อาคารสมูทไไลฟ์ 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 2559)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	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 (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 0.25 บาท)	หุ้นสามัญ	97.46
กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบ ขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท (BTSGIF)	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 5996	61,786,900,000	5,788,000,000 หน่วย (มูลค่าที่ตราไว้ หน่วยละ 10.675 บาท)	หน่วยลงทุน	33.33

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
2. ธุรกิจสื่อโฆษณา						
บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย	ธุรกิจให้บริการเครือข่ายสื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชน (ระบบรถไฟฟ้า บีทีเอส) สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงาน และอื่น ๆ	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ชั้น 9 ถ. วิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8884 โทรสาร: +66 (0) 2273 8883	686,432,185.20	6,864,321,852 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 0.10 บาท)	หุ้นสามัญ	74.30 (ร้อยละ 51 ถือโดย บมจ. ระบบขนส่ง มวลชนกรุงเทพ และ ร้อยละ 23.30 ถือ โดยบริษัทฯ)
บจ. วีจีไอ แอตเวอร์ไทซ์ มีเดีย	ธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณา (ปัจจุบันหยุดประกอบกิจการ เนื่องจากการสิ้นสุดสัญญาใน Tesco Lotus)	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ชั้น 9 ถ. วิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8884 โทรสาร: +66 (0) 2273 8883	10,000,000	100,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)
บจ. 888 มีเดีย	ธุรกิจให้บริการและรับจ้างผลิตสื่อโฆษณา	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ชั้น 9 ถ. วิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8884 โทรสาร: +66 (0) 2273 8883	20,000,000	2,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 10 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)
บจ. พอยท์ ออฟ วิว (พีโอวี) มีเดีย กรุ๊ป	ธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณาในอาคารสำนักงาน	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ชั้น 9 ถ. วิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8884 โทรสาร: +66 (0) 2273 8883	10,000,000	1,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 10 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บมจ. มาสเตอร์ แอด	ธุรกิจให้บริการและรับจ้างผลิตสื่อโฆษณาภายนอกที่อยู่อาศัย	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 (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 0.10 บาท)	หุ้นสามัญ	24.96 (ถือโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)
บจ. แอร์ มีเดีย กรุ๊ป (เดิมชื่อ บจ. แอลอีดี แอดวานซ์ และได้เปลี่ยนชื่อบริษัท เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2558)	ธุรกิจให้บริการด้านการตลาดและการ ให้เช่าพื้นที่โฆษณาภายในบริเวณ พื้นที่ของสนามบิน	540 อาคารเมอร์คิวรี ทาวเวอร์ ชั้น 11 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขต ปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์: +66 (0) 2697 9944 โทรสาร: +66 (0) 2697 9945	75,000,000	75,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 1,000 บาท)	หุ้นสามัญ	20.00 (ถือโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
3. ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์						
บมจ. ยู ซิตี้ (เดิมชื่อ บมจ. แนนเซอร์ พาร์ค และได้เปลี่ยนชื่อบริษัท เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2558)	ถือครองที่ดิน และพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	21 ซอยเฉยพวง ถ.วิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8838 โทรสาร: +66 (0) 2273 8868-9	561,362,298,976	561,362,298,976 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 1 บาท)	หุ้นสามัญ	35.64
บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์	ลงทุนในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์	21 ซอยเฉยพวง ถ. วิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8516	10,000,000	100,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00
บจ. ปราณศิริ แอสเซทส์	ถือครองที่ดิน และพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	21 ซอยเฉยพวง ถ. วิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8516	311,000,000	3,110,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)
บจ. สยาม เพจจิ่ง แอนด์ คอมมิวนิเคชั่น	ถือครองที่ดิน และพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	21 ซอยเฉยพวง ถ. วิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8516	5,000,000	50,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)
บจ. ดีแนล	อาคารสำนักงานให้เช่า	21 ซอยเฉยพวง ถ. วิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8833 โทรสาร: +66 (0) 2273 8131	50,000,000	500,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. เมืองทอง แอสเซทส์	โรงแรม	21 ซอยเฉยพวง ถ. วิทยาดิ-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8516	125,000,000	1,250,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)
บจ. บีทีเอส แลนด์	พัฒนาแบรนด์สำหรับธุรกิจ อสังหาริมทรัพย์และบริการ และลงทุนในหลักทรัพย์	21 ซอยเฉยพวง ถ. วิทยาดิ-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8516	10,000,000	100,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)
บจ. ธนาคาร ฟู้ด แอนด์ เบเวอร์เรจ	ถือครองที่ดิน และพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	100-100/1 หมู่ 4 ถ. บางนา-ตราด กม.14 ต. บางโกลง อ. บางพลี จ. สมุทรปราการ 10540 โทรศัพท์: +66 (0) 2336 1938-9 โทรสาร: +66 (0) 2336 1985	1,000,000	10,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)
บจ. ธนาคาร พร็อพเพอร์ตี้ แมนเนจเม้นท์	บริหารอาคาร	100-100/1 หมู่ 4 ถ. บางนา-ตราด กม.14 ต. บางโกลง อ. บางพลี จ. สมุทรปราการ 10540 โทรศัพท์: +66 (0) 2336 1938-9 โทรสาร: +66 (0) 2336 1985	1,000,000	10,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)
บจ. บงสุ	หยุดประกอบกิจการ	21 ซอยเฉยพวง ถ. วิทยาดิ-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8516	234,000,000	2,340,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. ธนาธิปไตย กอล์ฟ แอนด์ สปอร์ต คลับ	บริหารและดำเนินกิจการสนาม 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 (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)
บจ. มรรคศ	ถือครองที่ดิน และพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	21 ซอยเฉยพวง 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 (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)
บจ. คีย์สโตน เอสเตท	ลงทุนในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์	21 ซอยเฉยพวง ถ.วิทยาดิ-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8516	10,000,000	100,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)
บจ. ราษฎร์บูรณะ พร็อพเพอร์ตี้	พัฒนาธุรกิจอสังหาริมทรัพย์	21 ซอยเฉยพวง ถ.วิทยาดิ-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8516	10,000,000	100,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)
บจ. กิงแก้ว แอสเสทส์	พัฒนาธุรกิจอสังหาริมทรัพย์	21 ซอยเฉยพวง ถ.วิทยาดิ-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8516	10,000,000	100,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. เดอะ คอมมูนิตี้ วัน	พัฒนารูรกิจอสังหาริมทรัพย์	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 (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)
บจ. เดอะ คอมมูนิตี้ ทุ	พัฒนารูรกิจอสังหาริมทรัพย์	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 (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)
บจ. ไนน์ สแควร์ พร็อพเพอร์ตี้	พัฒนารูรกิจอสังหาริมทรัพย์	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 (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)
บจ. เบย์วอเตอร์	ถือครองที่ดิน และพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	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 (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	50.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)
บจ. บีทีเอส แอสเสรี โฮลดิ้ง วัน	พัฒนาอสังหาริมทรัพย์	475 อาคารสิริปัญญา ชั้น 8 ถนนศรีอยุธยา แขวงถนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์: +66 (0) 2201 3905-6 โทรสาร: +66 (0) 2201 3904	100,000,000	1,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	50.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. บีทีเอส แอสเสอรี่ โฮลดิ้ง ฑู	พัฒนาอสังหาริมทรัพย์	475 อาคารสิริภิญโญ ชั้น 8 ถนนศรีอยุธยา แขวงถนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์: +66 (0) 2201 3905-6 โทรสาร: +66 (0) 2201 3904	100,000,000	1,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	50.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)
บจ. บีทีเอส แอสเสอรี่ โฮลดิ้ง ตรี	พัฒนาอสังหาริมทรัพย์	475 อาคารสิริภิญโญ ชั้น 8 ถนนศรีอยุธยา แขวงถนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์: +66 (0) 2201 3905-6 โทรสาร: +66 (0) 2201 3904	100,000,000	1,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	50.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)
บจ. บีทีเอส แอสเสอรี่ โฮลดิ้ง โฟร์	พัฒนาอสังหาริมทรัพย์	475 อาคารสิริภิญโญ ชั้น 8 ถนนศรีอยุธยา แขวงถนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์: +66 (0) 2201 3905-6 โทรสาร: +66 (0) 2201 3904	100,000,000	1,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	50.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)
บจ. บีทีเอส แอสเสอรี่ โฮลดิ้ง ไฟฟ์	พัฒนาอสังหาริมทรัพย์	475 อาคารสิริภิญโญ ชั้น 8 ถนนศรีอยุธยา แขวงถนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์: +66 (0) 2201 3905-6 โทรสาร: +66 (0) 2201 3904	100,000,000	1,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	50.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)
บจ. บีทีเอส แอสเสอรี่ โฮลดิ้ง ซิกซ์	พัฒนาอสังหาริมทรัพย์	475 อาคารสิริภิญโญ ชั้น 8 ถนนศรีอยุธยา แขวงถนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์: +66 (0) 2201 3905-6 โทรสาร: +66 (0) 2201 3904	100,000,000	1,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	50.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. บีทีเอส แอสเสอรี่ โฮลดิ้ง เซเว่น	พัฒนาอสังหาริมทรัพย์	475 อาคารสิริภิญโญ ชั้น 8 ถนนศรีอยุธยา แขวงถนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์: +66 (0) 2201 3905-6 โทรสาร: +66 (0) 2201 3904	100,000,000	1,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	50.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)
บจ. บีทีเอส แอสเสอรี่ โฮลดิ้ง เอท	พัฒนาอสังหาริมทรัพย์	475 อาคารสิริภิญโญ ชั้น 8 ถนนศรีอยุธยา แขวงถนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์: +66 (0) 2201 3905-6 โทรสาร: +66 (0) 2201 3904	100,000,000	1,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	50.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)
บจ. บีทีเอส แอสเสอรี่ โฮลดิ้ง ไนน์	พัฒนาอสังหาริมทรัพย์	475 อาคารสิริภิญโญ ชั้น 8 ถนนศรีอยุธยา แขวงถนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์: +66 (0) 2201 3905-6 โทรสาร: +66 (0) 2201 3904	100,000,000	1,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	50.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)
บจ. บีทีเอส แอสเสอรี่ โฮลดิ้ง อีเลฟเว่น	พัฒนาอสังหาริมทรัพย์	475 อาคารสิริภิญโญ ชั้น 8 ถนนศรีอยุธยา แขวงถนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์: +66 (0) 2201 3905-6 โทรสาร: +66 (0) 2201 3904	100,000,000	1,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	50.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)
บจ. บีทีเอส แอสเสอรี่ โฮลดิ้ง เทเวลฟ์	พัฒนาอสังหาริมทรัพย์	475 อาคารสิริภิญโญ ชั้น 8 ถนนศรีอยุธยา แขวงถนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์: +66 (0) 2201 3905-6 โทรสาร: +66 (0) 2201 3904	100,000,000	1,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	50.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. บีทีเอส แอสเสอรี่ โฮลดิ้ง โฟร์ทีน	พัฒนาอสังหาริมทรัพย์	475 อาคารสิริปัญญา ชั้น 8 ถนนศรีอยุธยา แขวงถนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์: +66 (0) 2201 3905-6 โทรสาร: +66 (0) 2201 3904	100,000,000	1,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	50.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)
บจ. นิวโวลีน เอเจนซี่	ถือครองที่ดิน และพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	475 อาคารสิริปัญญา ชั้น 8 ถนนศรีอยุธยา แขวงถนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์: +66 (0) 2201 3905-6 โทรสาร: +66 (0) 2201 3904	375,000,000	3,750,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	50.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
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 (มูลค่าที่ตราไว้ 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 (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ HKD 1)	หุ้นสามัญ	100.00
บจ. แรบมิท รีวอร์ดส (เดิมชื่อ บจ. แครอท รีวอร์ดส และ ได้เปลี่ยนชื่อบริษัท เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2559)	ให้บริการดำเนินงานลูกค้าสัมพันธ์ (CRM Loyalty Program) และ เครือข่ายเครื่องพิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks)	21 อาคารทีเอสทีทาวเวอร์ ชั้น 19 ถ. วิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์ +66 (0) 2618 3799 โทรสาร +66 (0) 2618 3798	2,000,000	20,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00
บจ. ไพรมารี คิทเชน	ธุรกิจร้านอาหาร และธุรกิจเกี่ยวกับ อาหาร	21 ซอยเฉยพวง ถ.วิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8516	93,844,000	1,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00
บจ. แมน คิทเชน	ธุรกิจร้านอาหาร และธุรกิจเกี่ยวกับ อาหาร	21 ซอยเฉยพวง ถ. วิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8516	165,800,000	3,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	70.00

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. ลิตเติล คอร์ปอเรชั่น	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 (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	69.00 (ถือโดย บจ. แมน คิทเซ่น)
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	1,200,000,000	12,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00
บจ. บางกอก สมาร์ทการ์ด ซิสเต็ม	ให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-money) และระบบตั๋วร่วม (Common Ticketing System) สำหรับระบบขนส่งมวลชนและร้านค้า	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 (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	90.00 (ถือโดย บมจ. ระบบ ขนส่งมวลชนกรุงเทพ)
บจ. แรบบิทเพย์ ซิสเต็ม	ให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ การชำระเงิน ทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านอุปกรณ์หรือ ผ่านเครือข่าย และการรับชำระเงินแทน และลงทุนในหลักทรัพย์ของบริษัทอื่น	21 อาคารทีเอสทีทาวเวอร์ ชั้น 19 ซอยเฉยพวง ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์ +66 (0) 2617 8338 โทรสาร +66 (0) 2617 8339	800,000,000	8,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	80.00 (ถือโดย บจ. บีเอสเอส โฮลดิ้งส์)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. บางกอก เพย์เมนต์ โซลูชันส์	ประกอบกิจการค้า นำเข้าส่งออก ซ่อมแซมเครื่องวิทยุการคมนาคม เครื่องมือสื่อสาร และอุปกรณ์ที่ เกี่ยวข้อง รวมถึงพัฒนาซอฟต์แวร์ และให้บริการทางเทคโนโลยี	21 ทีเอสทีทาวเวอร์ ชั้น 24 ถ.วิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2617 9880 โทรสาร: +66 (0) 2617 9881	25,000,000	5,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 5 บาท)	หุ้นสามัญ	60.00 (ถือโดย 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 กรุงเทพฯ 10110 โทรศัพท์ +66 (0) 2689 7000 โทรสาร +66 (0) 2689 7010	40,000	400 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นบุริมสิทธิ และ หุ้นสามัญ	51.00 (ถือโดย บจ. บีเอสเอส โฮลดิ้งส์)
บจ. เอเอสเค ไตเร็กซ์ กรุ๊ป	ให้บริการขายสินค้า ผลิตภัณฑ์ทุก ประเภท โดยเทลเซล และเทลมาร์ เกิดขึ้น	1032/14 ดิกริตี ชั้น 2 ถนน พระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120 โทรศัพท์: +66 (0) 2022 1222	1,000,000	1,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 1,000 บาท)	หุ้นสามัญ	51.00 (ถือโดย บจ. บีเอสเอส โฮลดิ้งส์)
บจ. เอเอสเค โบรคเกอร์ แอสโซซิ เอชั่น	ประกอบกิจการเป็นนายหน้าประกัน วินาศภัย	1032/1-5 ดิกริตี ชั้น 2 ถนน พระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120 โทรศัพท์: +66 (0) 2022 1222	4,300,000	43,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	51.00 (ถือโดย บจ. บีเอสเอส โฮลดิ้งส์)
บจ. แรบบิท อินเทอร์เน็ต (เดิมชื่อ บจ. อาสค์ หนูมาน และได้ เปลี่ยนชื่อบริษัท เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2559)	ให้บริการระบบบนหน้าเว็บเพจ และ ให้บริการผ่านช่องทางเทลมาร์เกิดขึ้น	1032/1-5,14 ชั้น 2 ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120 โทรศัพท์: +66 (0) 2022 1222	4,001,000	4,001 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 1,000 บาท)	หุ้นบุริมสิทธิ และ หุ้นสามัญ	25.00 (ถือโดย บจ. บีเอสเอส โฮลดิ้งส์)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. เอชเอชที คอนสตรัคชั่น	รับเหมาและบริหารงานก่อสร้าง	21 ซอยเฉยพวง ถ. วิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8733 โทรสาร: +66 (0) 2273 8730	25,000,000	5,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 5 บาท)	หุ้นสามัญ	51.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)
บจ. แอ็บโซลูท โฮเทล 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 (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 10 บาท)	หุ้นสามัญ	50.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)
แอ็บโซลูท โฮเทล เซอร์วิส ฮองกง ลิมิเต็ด (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 (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ HKD 1)	หุ้นสามัญ	50.00 (ร้อยละ 12.26 ถือ โดย ธานยง ฮองกง ลิมิเต็ด และร้อยละ 37.74 ถือโดย บจ. แอ็บโซลูท โฮเทล เซอร์วิส*)

* บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 50.00 ใน บจ. แอ็บโซลูท โฮเทล เซอร์วิส และ บจ. แอ็บโซลูท โฮเทล เซอร์วิส ถือหุ้นร้อยละ 75.47 ในแอ็บโซลูท โฮเทล เซอร์วิส ฮองกง ลิมิเต็ด ดังนั้น สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ในแอ็บโซลูท โฮเทล เซอร์วิส ฮองกง ลิมิเต็ด ผ่านทางบจ. แอ็บโซลูท โฮเทล เซอร์วิส จึงเท่ากับร้อยละ 37.74 ($75.47 \times 50.00 = 37.74$)

หมายเหตุ:

- (1) เมื่อวันที่ 8 เมษายน 2559 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยใหม่ในสายธุรกิจบริการ ชื่อ บจ. เค เอ็ม เจ 2016 โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 51
- (2) เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2559 บจ. แรบบิทเพย์ ซิสเทม ได้เข้าซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนใน บจ. แรบบิท-ไลน์ เพย์ จำนวน 1,999,999 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 50 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของ บจ. แรบบิท-ไลน์ เพย์ ทำให้ บจ. แรบบิท-ไลน์ เพย์ กลายเป็นบริษัทร่วมใหม่ในสายธุรกิจบริการ
- (3) เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2559 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยใหม่ในสายธุรกิจบริการ ชื่อ บจ. แมน ฟู้ด โปรดักส์ โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 100

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. เค เอ็ม เจ 2016	ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับร้านอาหาร อาหารและเครื่องดื่ม	เลขที่ 87 อาคารโครงการเดอะแอส รามอินทรา ห้องเลขที่ เอ 220 ถนนลาดปลาเค้า แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10220	41,000,000	410,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	51.00
บจ. แรบบิท-ไลน์ เพย์ (เดิมชื่อ บจ. ไลน์ บิซ พลัส และได้ เปลี่ยนชื่อบริษัท เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2559)	บริการรับชำระเงินแทนผ่านช่องทาง อิเล็กทรอนิกส์และออนไลน์	1 อาคารเอ็มไพร์ ทาวเวอร์ ห้องเลขที่ 4609 – 4610 ชั้น 46 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120 โทรศัพท์: +66 (0) 2118 3164	399,999,800	3,999,998 (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	50.00 (ถือโดย บจ. แรบบิท เพย์ ซิสเทม)
บจ. แมน ฟู้ด โปรดักส์	ประกอบกิจการผลิตและจำหน่าย อาหาร	21 ซอยเฉยพ่วง ถนนวิภาวดี- รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8516	60,000,000	1,000,000 หุ้น (มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00

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	338,000,000	6,760 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 50,000 บาท)	หุ้นสามัญ	15.15
บจ. จัดการทรัพย์สินและชุมชน	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 (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 10 บาท)	หุ้นสามัญ	15
บจ. ไมดาส โกลบอล มีเดีย	ธุรกิจให้บริการด้านการขาย การตลาด และการจัดการพื้นที่สื่อ โฆษณา	349 อาคารเอสเจ อินฟินิท วัน บิสซิเนส คอมเพล็กซ์ ชั้น 12 ห้องเลขที่ 1204-1205 ถ. วิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2019 5619 โทรสาร: +66 (0) 2 019 5618	360,000,000	36,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 10 บาท)	หุ้นสามัญ	11.11 (ถือโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)

6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

สรุปสาระสำคัญของสัญญาที่สำคัญของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เป็นดังนี้

1. สัญญาสัมปทานระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ระหว่าง บีทีเอสซี และ กรุงเทพมหานคร (กทม.) ฉบับลงวันที่ 9 เมษายน 2535 และแก้ไขเพิ่มเติมเมื่อวันที่ 25 มกราคม 2538 และวันที่ 28 มิถุนายน 2538

บีทีเอสซีเป็นผู้ออกแบบ ก่อสร้าง ดำเนินงาน และบำรุงรักษาระบบ เป็นระยะเวลา 30 ปี หลังจากทีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเริ่มดำเนินงานในเชิงพาณิชย์ ซึ่งภายใต้เงื่อนไขของสัญญา บีทีเอสซีมีสิทธิได้รับรายได้จากกิจการที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก อันรวมถึง การโฆษณา การให้สิทธิ และการเก็บค่าโดยสารในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก เป็นระยะเวลา 30 ปี นับแต่วันแรกที่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเริ่มดำเนินงานในเชิงพาณิชย์

สิทธิและหน้าที่ของบีทีเอสซีตามสัญญา	<p>การดำเนินงานและการบำรุงรักษา (Operation and Maintenance) บีทีเอสซีจะเป็นผู้ประกอบการและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักตลอดระยะเวลาที่ได้รับสัมปทานในการดำเนินงานของบีทีเอสซี หากปริมาณผู้ใช้บริการมีมากกว่าความสามารถของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร บีทีเอสซีสามารถขยายการลงทุนได้อีก แต่หากความสามารถของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสูงกว่าปริมาณผู้ใช้บริการ บีทีเอสซีอาจลดความถี่ของการให้บริการรถไฟฟ้าได้โดยต้องแจ้งให้กทม. ทราบก่อน และหากเป็นการขยายการให้บริการของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครโดยความต้องการของกทม. บีทีเอสซีจะได้รับผลตอบแทนซึ่งเป็นที่ยอมรับกันทั้งจากกทม. และบีทีเอสซี</p> <p>บีทีเอสซีมีสิทธิที่จะกำหนดกฎระเบียบในการดำเนินงานได้ ขณะที่กทม. มีสิทธิกำหนดกฎระเบียบเกี่ยวกับความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก 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 และหลังจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ บีทีเอสซีจะดำเนินการให้หุ้นของบีทีเอสซีถือโดยประชาชนและเป็นบุคคลสัญชาติไทยไม่ต่ำกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด
-------------------------------------	--

<p>สิทธิและหน้าที่ของกทม. ตามสัญญา</p>	<p>: กทม. เป็นผู้รับผิดชอบในการจัดหาที่ดินที่ใช้ในการก่อสร้างให้แก่บีทีเอสซี โดยบีทีเอสซีได้รับอนุญาตเป็นการเฉพาะให้ใช้ที่ดินเพื่อก่อสร้างและดำเนินงาน สำหรับการเคลื่อนย้ายสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ก่อสร้างทั้งหมด (ยกเว้นส่วนอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงสถานีขนส่งตลาดหมอชิต) บีทีเอสซีจะเป็นผู้รับผิดชอบภายในวงเงินไม่เกิน 500 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายส่วนเกินจากจำนวนนี้ กทม. จะเป็นผู้ชำระ สำหรับพื้นที่ก่อสร้างส่วนอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงสถานีขนส่งตลาดหมอชิต บีทีเอสซีจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายสาธารณูปโภค รวมทั้งบีทีเอสซีมีสิทธิที่จะใช้สิ่งปลูกสร้างที่เกิดขึ้นบนพื้นที่นี้ ไม่ว่าจะสำหรับระบบหรือเพื่อวัตถุประสงค์อื่นทางพาณิชย์ หากบีทีเอสซีมีข้อผูกพันกับบุคคลภายนอกเป็นระยะเวลาเกินอายุสัมปทาน บีทีเอสซีจะต้องขออนุมัติจากกทม. ก่อน กทม. จะประสานงานให้บีทีเอสซีได้ซื้อไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวงในราคาที่ไม่สูงเกินกว่าราคาของการไฟฟ้านครหลวงขายให้แก่บริษัทอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ หรือหากบีทีเอสซีต้องการตั้งสถานีผลิตไฟฟ้าเอง กทม. จะให้ความสะดวกแก่บีทีเอสซีในขอบเขตเท่าที่กทม. มีอำนาจกระทำได้ โดยการอนุญาตให้บีทีเอสซีจัดตั้งสถานีผลิตไฟฟ้าดังกล่าวได้ในกทม.</p>
<p>อัตราค่าโดยสาร</p>	<p>: การเก็บค่าโดยสาร จะเรียกเก็บจากผู้โดยสารสำหรับการเข้าออกระบบต่อหนึ่งครั้ง รวมทั้งสิทธิผ่านออกเพื่อต่อเปลี่ยนสายทางระหว่างสายสีลมและสายสุขุมวิท (ค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ (Effective Fare)) บีทีเอสซีอาจปรับเพดานอัตราค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้เป็นคราว ๆ ไป โดยค่าโดยสารที่เรียกเก็บจะต้องไม่เกินกว่าเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ (Authorized Fare) ที่มีผลใช้บังคับอยู่ในขณะนั้น บีทีเอสซีอาจปรับค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ไม่เกิน 1 ครั้ง ในทุกระยะเวลา 18 เดือน (เว้นแต่กทม. ยินยอมให้ปรับได้บ่อยกว่านั้น) และบีทีเอสซีจะต้องแจ้งให้กทม. และประชาชนทั่วไปทราบถึงค่าโดยสารที่เรียกเก็บใหม่ล่วงหน้าอย่างน้อย 30 วัน ทั้งนี้ บีทีเอสซีอาจปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ใน 2 กรณี ได้แก่ การปรับปกติ และการปรับกรณีพิเศษ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ การปรับปกติ สามารถปรับได้ในกรณีที่ดัชนีราคาผู้บริโภคชุดทั่วไปประจำเดือนของกรุงเทพฯ (Bangkok Consumer Price Index) (“ดัชนี”) (จากการสำรวจโดยกระทรวงพาณิชย์) เมื่อเทียบกับดัชนีอ้างอิงย้อนหลังไม่น้อยกว่า 12 เดือน สูงขึ้นเท่ากับหรือมากกว่าร้อยละ 5 บีทีเอสซีจะสามารถปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้เพิ่มขึ้นไม่เกินร้อยละ 7 (ดัชนีอ้างอิง หมายถึง ดัชนีที่ใช้ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งล่าสุด) โดยบีทีเอสซีจะแจ้งให้ กทม. ทราบถึงการปรับดังกล่าว หากกทม. ไม่ได้โต้แย้งการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ดังกล่าวเป็นหนังสือภายใน 30 วันนับแต่วันที่บีทีเอสซีแจ้ง ให้ถือว่ากทม. เป็นอันตกลงด้วยกับการปรับดังกล่าว อย่างไรก็ตาม หากกทม. และบีทีเอสซีไม่สามารถตกลงกันได้ ให้เสนอปัญหาดังกล่าวแก่คณะกรรมการที่ปรึกษา (Advisory Committee) เพื่อวินิจฉัย ▪ การปรับกรณีพิเศษ เมื่อเกิดเหตุการณ์ดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> - ดัชนีมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นหรือลดลงเกินกว่าร้อยละ 9 เมื่อเทียบกับดัชนีอ้างอิงย้อนหลังไม่น้อยกว่า 12 เดือน

		<ul style="list-style-type: none"> - อัตราแลกเปลี่ยนระหว่างสกุลเงินบาทและเงินเหรียญสหรัฐ สูงหรือต่ำกว่าอัตราแลกเปลี่ยนอ้างอิงเกินกว่าร้อยละ 10 (อัตราแลกเปลี่ยนอ้างอิง หมายถึง อัตราแลกเปลี่ยนที่ธนาคารแห่งประเทศไทยประกาศที่ใช้ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งหลังสุด ซึ่งเท่ากับ 39.884 บาทต่อ 1 เหรียญสหรัฐ) - อัตราดอกเบี้ยเงินกู้เงินตราต่างประเทศและในประเทศของบีทีเอสซี สูงหรือต่ำกว่าอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงเกินกว่าร้อยละ 10 (อัตราดอกเบี้ยอ้างอิง หมายถึง อัตราดอกเบี้ยเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยลูกค้าชั้นดีของธนาคารกรุงเทพ ธนาคารกรุงไทย ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารไทยพาณิชย์ ที่ใช้ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งหลังสุด และอัตราดอกเบี้ยต่างประเทศอ้างอิง หมายถึง อัตราดอกเบี้ยสำหรับการกู้เงินระหว่างธนาคารในตลาดเงินในกรุงลอนดอน (LIBOR) ที่ใช้ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งหลังสุด) - บีทีเอสซีต้องรับภาระค่าไฟฟ้าสูงขึ้นหรือลดลงอย่างมาก - บีทีเอสซีต้องมีการลงทุนนอกเหนือจากขอบเขตของงานที่กำหนดไว้ - บีทีเอสซีมีความเสี่ยงที่เป็นกรณียกเว้น (Exceptional Risk) การปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ในกรณีพิเศษนั้น คู่สัญญาจะต้องเห็นชอบด้วยกันทั้ง 2 ฝ่าย ถ้าไม่สามารถตกลงกันได้ภายใน 30 วัน ให้เสนอไปยังคณะกรรมการที่ปรึกษา (Advisory Committee) เป็นผู้ตัดสิน ถ้าหากรัฐบาลมีนโยบายตรึงราคาโดยสาร รัฐบาลจะจัดหามาตรการมาชดเชยตามความเหมาะสมแก่ส่วนที่บีทีเอสซีต้องเสียหาย ในขณะที่ยังไม่ปรับค่าโดยสารที่เรียกเก็บ
คณะกรรมการที่ปรึกษา (Advisory Committee)	:	บีทีเอสซี และกทม. จะต้องจัดตั้งคณะกรรมการที่ปรึกษา ประกอบด้วย กรรมการจากบีทีเอสซี จำนวน 2 คน กรรมการจาก กทม. จำนวน 2 คน และกรรมการอิสระที่ได้รับการแต่งตั้งจากกรรมการทั้ง 4 คนดังกล่าวจำนวน 3 คน ซึ่งคณะกรรมการที่ปรึกษานี้มีหน้าที่ให้ความเห็นเกี่ยวกับการดำเนินงานเชิงพาณิชย์ของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก พิจารณาการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดกรณีพิเศษ และหน้าที่อื่น ๆ ตามที่จะตกลงกันระหว่าง กทม. และ บีทีเอสซี
ภาษี (Taxation)	:	กทม. จะเป็นผู้รับผิดชอบภาระภาษีโรงเรือนและภาษีที่ดินตามกฎหมายในส่วนของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ยกเว้นในส่วนที่บีทีเอสซีใช้ในการกิจการเชิงพาณิชย์ซึ่งบีทีเอสซีจะต้องรับผิดชอบ ส่วนบีทีเอสซีจะรับผิดชอบภาระอื่น ๆ ได้แก่ ภาษีป้ายและภาษีอื่น ๆ ในการประกอบการระบบขนส่งมวลชนตามสัญญา
การประกันภัย (Insurance)	:	บีทีเอสซีจะต้องจัดให้มีการประกันวินาศภัย ประเภท All Risks รวมถึงประกันภัยเพื่อความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม (Third Party Liability) ภายใต้งบประมาณที่ผู้ประกอบกิจการแบบเดียวกันในสิ่งแวดล้อมเดียวกันเอาประกัน ซึ่งบีทีเอสซีได้แต่งตั้งที่ปรึกษาทางด้านการประกันภัย เพื่อให้คำปรึกษาเกี่ยวกับข้อเสนอเงื่อนไขความคุ้มครองที่เหมาะสม

<p>กรรมสิทธิ์ และการโอนกรรมสิทธิ์ (Ownership, Transfer of Ownership and Security)</p>	<p>: อสังหาริมทรัพย์ที่ก่อสร้างบนที่ดินของกทม. หรือบนที่ดินที่กทม. จัดหามาให้หรือสิ่งปลูกสร้างจะเป็นกรรมสิทธิ์ของกทม. เมื่อการก่อสร้างเสร็จ ทั้งนี้ กทม. ตกลงให้บีทีเอสซีมีสิทธิและหน้าที่แต่เพียงผู้เดียวในการครอบครองและใช้อสังหาริมทรัพย์ดังกล่าว สำหรับอุปกรณ์ (เช่น รถไฟฟ้าระบบควบคุม หรือ อะไหล่) และเครื่องมือควบคุมที่ใช้กับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ระบบไฟฟ้าและเครื่องกลควบคุมต่าง ๆ ซึ่งติดตั้งบนอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวจะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกทม. เมื่อสัญญาสัมปทานสิ้นสุดลง ในส่วนของอุปกรณ์และเครื่องมือควบคุมที่ติดตั้งนอกบริเวณที่ดินของกทม. และเครื่องใช้สำนักงาน หาก กทม. แจ้งความประสงค์ไปยังบีทีเอสซี บีทีเอสซีจะโอนกรรมสิทธิ์ให้แก่กทม. เมื่อสัญญาสิ้นสุดลง</p> <p>เมื่อสัญญาสิ้นสุดลง บีทีเอสซีจะโอนสิทธิและข้อผูกพันใด ๆ ที่มีกับเจ้าของทรัพย์สินที่ต่อเชื่อมเข้ากับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก หรือเจ้าของทรัพย์สินอื่นที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก รวมทั้งสิทธิและข้อผูกพันในซอฟต์แวร์ ลิขสิทธิ์ และสิทธิบัตรที่เป็นของบีทีเอสซี หรือบีทีเอสซีมีสิทธิใช้ในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักให้แก่ กทม.</p> <p>ตราบเท่าที่ยังไม่มีการโอนกรรมสิทธิ์ บีทีเอสซียังคงเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในอุปกรณ์และทรัพย์สินอื่น ๆ นอกจากอสังหาริมทรัพย์ที่ก่อสร้างบนที่ดินกทม. หรือที่ดินที่กทม. จัดหามาให้ และมีสิทธิในการก่อภาระติดพันและใช้เป็นหลักประกันกับเจ้าหนี้ได้</p>
<p>เหตุการณ์ที่เป็นความเสี่ยงที่เป็นข้อยกเว้น (Exceptional Risks)</p>	<p>: บีทีเอสซีไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายใด ๆ อันเกิดขึ้นเนื่องจากความเสี่ยงที่เป็นข้อยกเว้น เหตุการณ์ที่เป็นความเสี่ยงที่เป็นข้อยกเว้น ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ เหตุสุดวิสัยที่อยู่นอกเหนือความควบคุมของบีทีเอสซี ที่ไม่สามารถเอาประกันภัยได้ในราคาปกติ ▪ การชะงักงันอย่างมีนัยสำคัญในธุรกิจก่อสร้างภายในประเทศ หรืออุตสาหกรรมวัสดุก่อสร้าง ▪ การกระทำของรัฐบาล ซึ่งรวมถึงการเข้ามาแทรกแซงโครงการโดยรัฐบาลโดยไม่ชอบการเปลี่ยนแปลงเส้นทางของโครงการ หรือการให้บุคคลอื่นประกอบการขนส่งมวลชนทับเส้นทางของบีทีเอสซี ซึ่งส่งผลกระทบอย่างร้ายแรงต่อบีทีเอสซี ▪ ความล่าช้าอย่างมากในการเคลื่อนย้ายหรือเปลี่ยนแปลงสิ่งสาธารณูปโภค ▪ ความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจอย่างรุนแรงในประเทศไทย ▪ การนัดหยุดงานอันไม่เกี่ยวข้องกับบีทีเอสซี
<p>การเลิกสัญญา</p>	<p>: กทม. มีสิทธิบอกเลิกสัญญา ในกรณีดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ บีทีเอสซีไม่สามารถดำเนินการทดสอบระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักให้เสร็จสิ้นได้ภายในกำหนดเวลาของสัญญาสัมปทาน หรือตามกำหนดเวลาอื่นที่ตกลงกันติดต่อกันไม่น้อยกว่า 2 ครั้ง และเป็นที่ชัดแจ้งว่าบีทีเอสซีไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาสัมปทานให้แล้วเสร็จในเวลาที่กำหนดได้ ▪ บีทีเอสซีถูกศาลสั่งพิทักษ์ทรัพย์เด็ดขาดในคดีล้มละลาย

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บีทีเอสซึ่งใจผิดสัญญาในสาระสำคัญอย่างต่อเนื่องก่อนจะใช้สิทธิบอกเลิกสัญญา หากเป็นกรณีที่แก้ไขไม่ได้ กทม. จะมีหนังสือถึงบีทีเอสชี้แจงล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 1 เดือน หากเป็นกรณีที่แก้ไขได้ กทม. จะมีหนังสือให้บีทีเอสชี้แจงภายในกำหนดเวลา แต่ต้องไม่น้อยกว่า 6 เดือน ในกรณีฉุกเฉิน กทม. อาจร่วมกับเจ้าหน้าที่ของบีทีเอสในการเข้าดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักเป็นการชั่วคราว และหากบีทีเอสไม่สามารถแก้ไขได้ในระยะเวลาที่กำหนดให้แก้ไข และหากกทม. มีเจตนาจะบอกเลิกสัญญา กทม. จะแจ้งเป็นหนังสือไปยังกลุ่มเจ้าหน้าที่ เพื่อให้กลุ่มเจ้าหน้าที่ดำเนินการจัดหาบุคคลอื่นมารับโอนจากบีทีเอสซึ่งสิทธิและหน้าที่ตามสัญญาสัมปทานของบีทีเอส โดยกทม. ต้องให้เวลากลุ่มเจ้าหน้าที่ไม่น้อยกว่า 6 เดือน แต่หากกลุ่มเจ้าหน้าที่ไม่จัดหาบุคคลอื่นมารับโอนสิทธิและหน้าที่ภายในเวลาดังกล่าว กทม. มีสิทธิบอกเลิกสัญญาสัมปทานนี้ได้ โดยบีทีเอสจะต้องชดเชยความเสียหายให้แก่กทม. พร้อมทั้งโอนกรรมสิทธิ์ในอุปกรณ์ให้แก่กทม. โดยตรง และยินยอมให้กทม. เรียกเงินจากรถโดยสารผู้โดยสารหนังสือค่าประกันการปฏิบัติตามสัญญาสัมปทาน ▪ ในกรณีที่กทม. บอกเลิกสัญญาสัมปทานนี้กับบีทีเอส กทม. จะจ่ายเงินสำหรับส่วนของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักที่ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกทม. ในราคาเท่ากับมูลค่าทางบัญชี (Book Value) <p>บีทีเอสมีสิทธิบอกเลิกสัญญาสัมปทาน ในกรณีดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ กทม. ใจผิดสัญญาในสาระสำคัญอย่างต่อเนื่อง จนเป็นเหตุให้บีทีเอสไม่อาจปฏิบัติตามสัญญาต่อไปได้ ▪ รัฐบาลไทย หรือรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย หรือหน่วยงานราชการ หรือกทม. แก้ไขหรือยกเลิกการอนุญาตการก่อสร้างและการดำเนินงาน หรือปรับเปลี่ยนเงื่อนไข หรือยกเลิกสิทธิโดยไม่ใช้ความผิดของบีทีเอส ซึ่งส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อบีทีเอส จนไม่สามารถดำเนินงานต่อไปได้ ▪ การแทรกแซงของรัฐบาลในกรณีเหตุการณ์ที่เป็น “ความเสี่ยงที่เป็นข้อยกเว้น” ตามความหมายที่กล่าวไว้แล้วข้างต้น <p>หากเป็นความผิดพลาดที่สามารถแก้ไขได้ บีทีเอสจะต้องส่งหนังสือแจ้งกทม. ทำการแก้ไขหรือปฏิบัติให้ถูกต้องหรือปรับปรุงการดำเนินการภายในเวลาที่กำหนดซึ่งต้องไม่น้อยกว่า 6 เดือน ทั้งนี้ ถ้า กทม. ไม่สามารถปรับปรุงหรือแก้ไขการดำเนินการได้ภายในเวลาดังกล่าว บีทีเอสจะแจ้งเป็นหนังสือบอกเลิกสัญญาไปยังกทม. หากเป็นกรณีที่บีทีเอสไม่สามารถแก้ไขได้ บีทีเอสก็ต้องมีหนังสือแจ้งกทม. ล่วงหน้าภายใน 1 เดือน</p> <p>การยกเลิกสัญญาดังกล่าว กทม. จะต้องชดเชยความเสียหายแก่บีทีเอส ซึ่งครอบคลุมถึงเงินลงทุนและค่าใช้จ่ายของบีทีเอสที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก โดยจ่ายเงินสำหรับส่วนของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักในราคาเท่ากับมูลค่าทางบัญชี (Book Value) ของทรัพย์สินและค่าเสียหายอื่นใดที่บีทีเอสพึงได้รับ เพราะเหตุจากการเลิกสัญญานี้</p>
--	--

การขยายอายุสัญญาและสิทธิในการดำเนินงานในเส้นทางสายใหม่ก่อนบุคคลอื่น	:	หากบีทีเอสซีประสงค์จะขยายอายุสัญญา บีทีเอสซีจะต้องแจ้งความประสงค์ดังกล่าวในเวลาไม่มากกว่า 5 ปี และไม่น้อยกว่า 3 ปี ก่อนวันสิ้นอายุของสัญญา ทั้งนี้ การขยายอายุของสัญญาจะต้องผ่านความเห็นชอบของรัฐมนตรี กระทรวงมหาดไทยก่อน นอกจากนี้ หากกทม. มีความประสงค์ที่จะดำเนินการสายทางเพิ่มเติมในระหว่างอายุสัญญาสัมปทาน หรือจะขยายเส้นทางของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก บีทีเอสซีจะมีสิทธิเป็นรายแรกที่จะเจรจากับกทม. ก่อน เพื่อขอรับสิทธิทำการและดำเนินการเส้นทางสายใหม่ดังกล่าว หากบีทีเอสซียินดียินยอมที่จะได้รับเงื่อนไขที่ดีที่สุดที่มีผู้เสนอต่อกทม.
การใช้สัญญาเป็นหลักประกัน	:	กทม. ยินยอมให้บีทีเอสซีโอนสิทธิตามสัญญานี้เพื่อเป็นหลักประกันให้แก่บุคคลผู้ให้ความสนับสนุนทางการเงินแก่บีทีเอสซี เพื่อสนับสนุนระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก โดยที่ต้องไม่เป็นการก่อภาระทางการเงินแก่กทม.
เขตอำนาจการพิจารณาข้อพิพาท	:	สัญญานี้จะอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายไทย กรณีมีข้อพิพาทระหว่างคู่สัญญานี้เกี่ยวกับข้อกำหนดของสัญญานี้ หรือเกี่ยวเนื่องกับการปฏิบัติตามสัญญานี้ ให้เสนอข้อพิพาทนั้นต่ออนุญาโตตุลาการตามข้อบังคับอนุญาโตตุลาการของสถาบันอนุญาโตตุลาการ สำนักงานศาลยุติธรรม หรือตามข้อบังคับอื่นที่คู่สัญญาเห็นชอบ
วันที่สัญญาจะมีผลบังคับใช้	:	สัญญาจะมีผลบังคับใช้เมื่อบีทีเอสซีลงนามในสัญญาทางการเงินกับสถาบันการเงินที่ให้กู้เพื่อสนับสนุนสัญญานี้ 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	:	ผู้บริหารระบบมีความประสงค์ที่จะว่าจ้างผู้ที่มีความชำนาญเพื่อให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพส่วนต่อขยาย รวมทั้งเก็บเงินค่าโดยสารของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพส่วนต่อขยายตามที่กำหนดไว้ในสัญญาฉบับนี้
ระยะเวลาตามสัญญา	:	30 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 3 พฤษภาคม 2555 ถึงวันที่ 2 พฤษภาคม 2585 โดยแบ่งออกเป็น 2 ระยะ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ระยะที่ 1 ก่อนหมดระยะเวลาสัมปทานของเส้นทางสัมปทาน (ตั้งแต่วันที่ 8 พฤษภาคม 2555 ถึงวันที่ 4 ธันวาคม 2572) แบ่งช่วงเวลากิจการดำเนินงานเป็น 3 ช่วง ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> ช่วงที่ 1 นับจากวันที่ 8 พฤษภาคม 2555 ถึงวันที่ 4 ธันวาคม 2555 <p>ผู้ให้บริการดำเนินงานในเส้นทางส่วนต่อขยาย 2 เส้นทาง ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> ส่วนต่อขยายสายสีลม จากสะพานตากสิน-ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ระยะทาง 2.2 กม. ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ตอนที่ 1 จากซอยสุขุมวิท 85-ซอยสุขุมวิท 107 ระยะทาง 5.25 กม.

		<p>(2) ช่วงที่ 2 นับจากวันที่ 5 ธันวาคม 2555 ถึงวันที่ 11 สิงหาคม 2556 ผู้ให้บริการดำเนินงานในเส้นทางส่วนต่อขยาย 3 เส้นทาง ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> - ส่วนต่อขยายสายสีลม จากสะพานตากสิน-ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ระยะทาง 2.2 กม. - ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ตอนที่ 1 จากซอยสุขุมวิท 85-ซอยสุขุมวิท 107 ระยะทาง 5.25 กม. - ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-เพชรเกษม) จากสถานีวงเวียนใหญ่ถึงสถานีตลาดพลู ระยะทาง 5.3 กม. <p>(3) ช่วงที่ 3 นับจากวันที่ 12 สิงหาคม 2556 ถึงวันที่ 4 ธันวาคม 2572 ผู้ให้บริการดำเนินงานในเส้นทางส่วนต่อขยาย 3 เส้นทาง ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> - ส่วนต่อขยายสายสีลม จากสะพานตากสิน-ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ระยะทาง 2.2 กม. - ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ตอนที่ 1 จากซอยสุขุมวิท 85-ซอยสุขุมวิท 107 ระยะทาง 5.25 กม. - 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"> - ส่วนต่อขยายสายสีลม จากสะพานตากสิน-ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ระยะทาง 2.2 กม. - ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ตอนที่ 1 จากซอยสุขุมวิท 85-ซอยสุขุมวิท 107 ระยะทาง 5.25 กม. - ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-เพชรเกษม) จากสถานีวงเวียนใหญ่ถึงสถานีตลาดพลู ระยะทาง 5.3 กม. - 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>

<p>การสิ้นสุดของสัญญา</p>	<p>การยกเลิกสัญญาโดยผู้บริจากระบบ</p> <ul style="list-style-type: none"> หากผู้ให้บริการไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ตามสัญญาฉบับนี้ในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (ซึ่งไม่รวมกรณีการชำระค่าปรับเนื่องจากการเดินรถต่ำกว่ามาตรฐานการตรงต่อเวลา) และไม่ทำการแก้ไขภายในเวลาอันสมควรที่ผู้บริจากระบบแจ้งให้ทราบเป็นหนังสือ ผู้บริจากระบบมีสิทธิที่จะบอกเลิกสัญญาฉบับนี้ได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ผู้ให้บริการทราบอีก หากผู้ให้บริการล้มละลาย หรือตั้งเรื่อง หรือเตรียมการกับเจ้าหนี้ หรือมีข้อเสนอที่จะขอล้มละลายโดยสมัครใจ หรือได้ยื่นเรื่องขอแต่งตั้งผู้จัดการหนี้ หรือมีคำสั่งชำระบัญชี หรือมีมติให้ชำระหนี้โดยสมัครใจ (ยกเว้นวัตถุประสงค์สำหรับการฟื้นฟูกิจการ) หรือได้มีการแต่งตั้งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ หรือมีการยึดทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องโดยหรือในนามของเจ้าหนี้ หรือถูกดำเนินการใดในลักษณะข้างต้นตามกฎหมายที่ใช้บังคับอันมีผลถึงการให้บริการ ให้ผู้บริจากระบบมีสิทธิที่จะบอกเลิกสัญญาฉบับนี้ได้ทันทีโดยไม่ต้องแจ้งให้ผู้ให้บริการทราบ <p>การยกเลิกสัญญาโดยผู้ให้บริการ</p> <ul style="list-style-type: none"> หากผู้บริจากระบบไม่ชำระค่าจ้างที่มีได้มีข้อพิพาทใดตามสัญญาภายใน 30 วันหลังจากครบกำหนดชำระ ผู้ให้บริการมีสิทธิที่จะทำหนังสือแจ้งว่าผู้บริจากระบบผิดสัญญาเพื่อให้ผู้บริจากระบบชำระหนี้ค้างภายใน 60 วันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือหรือเกินกว่านั้นตามแต่ที่ผู้ให้บริการจะระบุในหนังสือแจ้ง หากผู้บริจากระบบไม่ชำระค่าจ้างตามหนังสือแจ้งก่อนสิ้นสุดช่วงเวลาที่กำหนดไว้ในหนังสือแจ้งแล้ว ผู้ให้บริการอาจบอกเลิกสัญญาได้โดยแจ้งให้ผู้บริจากระบบทราบเป็นหนังสือซึ่งจะมีผลบังคับทันที
---------------------------	--

3. สัญญาจ้างผู้เดินรถพร้อมจัดการโดยสาร โครงการรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) สายช่องนนทรี - สะพานกรุงเทพ (ช่องนนทรี - ราชพฤกษ์) เลขที่ กธ.ส. 001/53 ระหว่าง บีทีเอสซี (ในฐานะ “ผู้รับจ้าง”) และ กรุงเทพมหานคร (ในฐานะ “ผู้ว่าจ้าง”) ฉบับลงวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2553

<p>วัตถุประสงค์</p>	<p>ผู้รับจ้างตกลงรับจ้างเดินรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) สายช่องนนทรี - สะพานกรุงเทพ (ช่องนนทรี - ราชพฤกษ์) พร้อมจัดการโดยสารมาวิ่งให้บริการ ตลอดจนจัดหาแรงงาน และวัสดุ เครื่องมือเครื่องใช้ ตลอดจนอุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อใช้ในการปฏิบัติตามสัญญา</p>
<p>ระยะเวลาตามสัญญา</p>	<p>สัญญานี้จะมีผลใช้บังคับภายหลังจากวันที่ผู้ว่าจ้างได้ลงนามสัญญาจ้างบริหารจัดการเดินรถโครงการบริหารจัดการการให้บริการรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) สายช่องนนทรี - สะพานกรุงเทพ (ช่องนนทรี - ราชพฤกษ์) กับกรุงเทพมหานคร แล้ว</p> <p>ทั้งนี้ ผู้รับจ้างมีหน้าที่ปฏิบัติตามสัญญาภายในระยะเวลาดังต่อไปนี้</p> <p><i>การจัดให้มีรถโดยสาร</i></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><i>การบริหารจัดการเดินรถโดยสาร</i></p> <p>ผู้รับจ้างจะต้องดำเนินการบริหารจัดการเดินรถเป็นระยะเวลา 7 ปี นับแต่วันที่ผู้ว่าจ้างให้เริ่มเปิดการเดินรถ</p> <p>นอกจากนี้ ผู้รับจ้างจะต้องเอาประกันภัยประเภทต่าง ๆ ในวงเงินตามที่กำหนดไว้ในสัญญา โดยสัญญาประกันภัยดังกล่าวจะต้องมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันเริ่มปฏิบัติงานตามสัญญา และตลอดระยะเวลาที่สัญญามีผลบังคับใช้</p>
เงื่อนไขการชำระเงิน	<p>: ค่าตอบแทนตามสัญญาจำนวน 535,000,000 บาท ประกอบด้วยค่าจ้างคงที่ประมาณ 450,000,000 บาท และค่าจ้างผันแปรประมาณ 85,000,000 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีอากรอื่น ๆ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ) โดยจะแบ่งชำระเป็นงวดตามผลสำเร็จของงานที่ได้ส่งมอบจริง ซึ่งจะต้องได้รับการตรวจสอบอนุมัติจากผู้ว่าจ้างและกรุงเทพมหานคร</p>
ความรับผิดชอบกรณีผิดสัญญา	<p>: ผู้รับจ้างจะต้องชำระค่าปรับให้แก่ผู้ว่าจ้างในกรณีดังต่อไปนี้</p> <p><i>การจัดให้มีรถโดยสาร</i></p> <p>หากผู้รับจ้างไม่สามารถส่งมอบรถโดยสารให้ครบถ้วนตามเวลาที่กำหนด (รวมทั้งระยะเวลาที่ได้รับขยาย (ถ้ามี)) โดยมีสาเหตุเกิดจากผู้รับจ้าง ผู้รับจ้างจะต้องชำระค่าปรับเป็นรายวันคิดเป็นร้อยละ 0.1 ของค่าตอบแทนตามสัญญา หรือคิดเป็นจำนวนเงินวันละ 535,000 บาท</p> <p><i>การบริหารจัดการเดินรถโดยสาร</i></p> <p>หากผู้รับจ้างไม่สามารถดำเนินการให้บริการเดินรถ ซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้โดยสารและผู้ว่าจ้างในวันดังกล่าวอย่างร้ายแรง ผู้รับจ้างจะต้องชำระค่าปรับเป็นรายวันคิดเป็นร้อยละ 0.4 ของค่าตอบแทนตามสัญญา หรือคิดเป็นจำนวนเงินวันละ 2,104,000 บาท</p> <p><i>การควบคุมการตรงต่อเวลาของการให้บริการเดินรถ</i></p> <p>หากผู้รับจ้างไม่สามารถควบคุมการเดินรถโดยสารให้เป็นไปตามมาตรฐานการตรงต่อเวลาตามที่กำหนดไว้ในสัญญา โดยมีสาเหตุโดยตรงจากความบกพร่องโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้รับจ้าง ผู้รับจ้างจะต้องชำระค่าปรับในอัตราร้อยละ 1.5 ของค่าจ้างเดินรถในเดือนนั้น ๆ</p> <p><i>การไม่ปฏิบัติตามสัญญาของผู้รับจ้างในกรณีอื่น ๆ</i></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 เนื่องจากผู้รับจ้างมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการทำงานร่วมกับผู้รับจ้างรายอื่นในโครงการ เช่น งานบริหารระบบ งานระบบตั๋วโดยสารอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection System-AFC) งานระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transportation System: ITS) ผู้รับจ้างตกลงไม่ปฏิเสธความรับผิดชอบและยินยอมเข้าร่วม รับผิดชอบใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นให้แก่ผู้ว่าจ้างอย่างลูกหนี้ร่วม</p>
การสิ้นสุดของสัญญา	<p>สิทธิในการบอกเลิกสัญญาของผู้ว่าจ้างเนื่องจากผู้รับจ้างผิดสัญญา</p> <p>ผู้ว่าจ้างมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ หากผู้รับจ้างไม่สามารถปฏิบัติตาม หรือไม่ปฏิบัติตามสัญญาข้อใดข้อหนึ่ง และผู้รับจ้างไม่ดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้องในทันทีนับตั้งแต่วันที่ได้รับแจ้ง หรือในกรณีที่ผู้รับจ้าง ลูกจ้าง พนักงานหรือตัวแทนของผู้รับจ้าง กระทำการใด ๆ ที่ไม่เหมาะสมอันก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ว่าจ้างและกรุงเทพมหานคร และ/หรือ เป็นการกระทำความผิดอาญา ทั้งนี้ ผู้รับจ้างจะต้องรับผิดชอบชดเชยค่าเสียหาย และค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่อาจเกิดขึ้นแก่ผู้ว่าจ้างในระบะเวลาดังกล่าว และจะต้องรับผิดชอบหรือชดเชยให้แก่กรุงเทพมหานคร ตลอดจนผู้รับจ้างงานอื่น ๆ และผู้รับจ้างช่วงงานอื่น ๆ ของโครงการ อย่างไรก็ดี หากการไม่ปฏิบัติตามสัญญาก่อให้เกิดความเสียหายต่อผลประโยชน์ของประชาชนผู้ใช้บริการ หรือเกี่ยวกับความปลอดภัยของประชาชน หรือมาตรฐานการยอมรับของสากลเกี่ยวกับความปลอดภัยของยานพาหนะ การขนส่งผู้โดยสาร หรือโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ หรือเกี่ยวกับการไม่สามารถส่งมอบรถโดยสารให้ครบถ้วนตามเวลาที่กำหนด (รวมทั้งระยะเวลาที่ได้รับขยาย (ถ้ามี)) ผู้ว่าจ้างมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ทันที</p> <p>สิทธิในการบอกเลิกสัญญาของผู้ว่าจ้างเนื่องจากผู้รับจ้างอยู่ในฐานะที่ไม่สามารถให้บริการเดินรถได้</p> <p>ผู้ว่าจ้างมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ หากผู้รับจ้างตกเป็นบุคคลล้มละลายหรือมีหนี้สินล้นพ้นตัว ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการให้บริการเดินรถ</p> <p>สิทธิในการบอกเลิกสัญญาของผู้ว่าจ้างโดยเหตุผลกรณีพิเศษ</p> <p>ผู้ว่าจ้างมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ หากกรุงเทพมหานครสั่งยุติการเดินรถ หรือยกเลิกสัญญาจ้างเป็นบริการระบบกับผู้ว่าจ้าง หรือเนื่องจากเหตุผลทางด้านความปลอดภัยของอุโมงค์รถ ความปลอดภัยของยานพาหนะ การขนส่งผู้โดยสารหรือเหตุผลอื่น ๆ ในทำนองเดียวกัน</p> <p>ความสิ้นสุดลงของสัญญานี้หรือสัญญาจ้างผู้บริหารสถานีโครงการรถไฟฟ้าโดยสารด่วนพิเศษ (BRT) สายชองนนทบุรี – สะพานกรุงเทพ (ชองนนทบุรี – ราชพฤกษ์) เลขที่ กส.ส. 003/53</p> <p>ในกรณีที่สัญญาจ้างผู้บริหารสถานีสิ้นสุดลงไม่ว่าด้วยเหตุใด ๆ ก็ตาม ให้ถือว่าสัญญานี้มีผลเป็นอันสิ้นสุดลง และในทางกลับกัน (ตามที่กำหนดในสัญญาจ้างผู้บริหารสถานี)</p>

4. สัญญาจ้างผู้บริหารสถานี โครงการรถไฟฟ้าโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (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 ก้าว และงานซ่อมบำรุงของโครงการรถไฟฟ้าโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) สายชองนนทบุรี - สะพานกรุงเทพ (ชองนนทบุรี - ราชพฤกษ์) ตลอดจนจัดหาแรงงาน และวัสดุ เครื่องมือเครื่องใช้ ตลอดจนอุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อใช้ในการปฏิบัติตามสัญญา</p> <p>นอกจากนี้ ผู้รับจ้างมีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการบริหารและการดำเนินการตามขอบเขตงาน รวมถึงงานอื่นใดที่จำเป็น เพื่อให้สามารถดำเนินการได้ตามวัตถุประสงค์ของกรุงเทพมหานคร</p> <p>ในกรณีที่ผู้ว่าจ้างได้รับสิทธิพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ตามสัญญานี้จากกรุงเทพมหานคร ผู้ว่าจ้างตกลงให้สิทธิแก่ผู้รับจ้างในการยื่นข้อเสนอแผนพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ และจะรับพิจารณาเป็นรายแรกก่อนผู้เสนอรายอื่น โดยผู้รับจ้างจะต้องยื่นแผนพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์เป็นหนังสือแก่ผู้ว่าจ้างภายใน 60 วันนับจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้งจากผู้ว่าจ้าง</p>
ระยะเวลาตามสัญญา	:	<p>สัญญานี้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 7 เมษายน 2553 โดยแบ่งระยะเวลาการดำเนินการเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงเตรียมความพร้อมในการบริหารสถานี (เริ่มตั้งแต่วันที่ผู้ว่าจ้างรับมอบพื้นที่สถานี พร้อมอาคารสำนักงานต่าง ๆ จากกรุงเทพมหานคร จนถึงวันก่อนเปิดเดินรถ) และช่วงเวลาดำเนินการบริหารจัดการโครงการ 7 ปีนับแต่วันที่เริ่มเปิดการเดินรถตามสัญญาจ้างผู้เดินรถพร้อมจัดหา รถโดยสาร โครงการรถไฟฟ้าโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) สายชองนนทบุรี-สะพานกรุงเทพ (ชองนนทบุรี-ราชพฤกษ์) เลขที่ กธ.ส. 001/53 ฉบับลงวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2553 (“สัญญาจ้างเดินรถ”)</p> <p>ทั้งนี้ ผู้รับจ้างจะต้องดำเนินการจัดเตรียมความพร้อมของโครงการและระบบการให้บริการทั้งโครงการตามสัญญาให้พร้อมให้บริการในวันที่ 15 พฤษภาคม 2553</p> <p>นอกจากนี้ ผู้รับจ้างจะต้องเอาประกันภัยประเภทต่าง ๆ ในวงเงินตามที่กำหนดไว้ในสัญญา โดยสัญญาประกันภัยดังกล่าวจะต้องมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ได้รับมอบสถานีจากกรุงเทพมหานครและผู้ว่าจ้างซึ่งถือว่าเป็นวันเริ่มปฏิบัติงานตามสัญญา และตลอดระยะเวลาที่สัญญามีผลบังคับใช้</p>
เงื่อนไขการชำระเงิน	:	<p>ค่าตอบแทนตามสัญญาจำนวน 737,034,083 บาท ประกอบด้วยค่าจ้างช่วงเตรียมความพร้อม ประมาณ 13,729,705 บาท และค่าจ้างช่วงการเปิดให้บริการประมาณ 723,304,378 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีอากรอื่น ๆ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ) โดยจะแบ่งชำระเป็นงวดตามผลสำเร็จของงานที่ได้ส่งมอบจริงในแต่ละเดือน ซึ่งจะต้องได้รับการตรวจสอบอนุมัติจากผู้ว่าจ้างและกรุงเทพมหานคร</p>
ความรับผิดชอบกรณีผิดสัญญา	:	<p>ผู้รับจ้างจะต้องชำระค่าปรับให้แก่ผู้ว่าจ้างในกรณีดังต่อไปนี้</p> <p>ในช่วงเตรียมความพร้อม</p> <p>หากผู้รับจ้างไม่สามารถบริหารระบบเพื่อเปิดการให้บริการเดินรถได้ตามกำหนดเวลาในสัญญา โดยมีสาเหตุเกิดจากผู้รับจ้าง ผู้รับจ้างจะต้องชำระค่าปรับให้แก่ผู้ว่าจ้างเป็นรายวันคิดเป็นร้อยละ 0.3 ของค่าตอบแทนตามสัญญา หรือคิดเป็นจำนวนเงินวันละ 2,211,102 บาท</p>

	<p><i>ในช่วงการเปิดให้บริการเดินรถ</i></p> <p>หากผู้รับจ้างไม่สามารถดำเนินการให้บริการเดินรถ ซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้โดยสารและผู้ว่าจ้างในวันดังกล่าวอย่างร้ายแรง ผู้รับจ้างจะต้องชำระค่าปรับเป็นรายวันคิดเป็นวันละ 0.3 ของค่าตอบแทนตามสัญญา หรือคิดเป็นจำนวนเงินวันละ 2,211,102 บาท</p> <p><i>การควบคุมการตรงต่อเวลาของการให้บริการเดินรถ</i></p> <p>หากผู้รับจ้างไม่สามารถควบคุมการเดินรถโดยสารให้เป็นไปตามมาตรฐานการตรงต่อเวลาตามที่กำหนดไว้ในสัญญา โดยมีสาเหตุโดยตรงจากความบกพร่องโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้รับจ้างตามสัญญานี้ หรือทั้งที่เกิดจากสัญญาจ้างเดินรถและสัญญานี้รวมกัน ผู้รับจ้างจะต้องชำระค่าปรับตามจำนวนเงินที่ผู้ว่าจ้างจะต้องชำระให้แก่กรุงเทพมหานครอันเนื่องมาจากเหตุดังกล่าวทุกจำนวน</p> <p><i>การไม่ปฏิบัติตามสัญญาของผู้รับจ้างในกรณีอื่น ๆ</i></p> <p>หากผู้รับจ้างไม่สามารถดำเนินการแก้ไขการไม่ดำเนินการใด ๆ ตามสัญญาภายในระยะเวลาที่ผู้ว่าจ้างได้ระบุไว้ในหนังสือบอกกล่าว ผู้รับจ้างจะต้องชำระค่าปรับเป็นรายวันคิดเป็นร้อยละ 0.1 ของค่าตอบแทนตามสัญญา หรือคิดเป็นจำนวนเงินวันละ 737,034 บาท</p> <p>อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ผู้ว่าจ้างมีสิทธิปรับผู้รับจ้างตามสัญญาจ้างเดินรถและสัญญานี้ ผู้ว่าจ้างสามารถปรับผู้รับจ้างรวมกันทั้งสองสัญญาไม่เกินจำนวนเงินที่กรุงเทพมหานครมีสิทธิปรับผู้ว่าจ้างอันเนื่องมาจากเหตุดังกล่าว</p> <p>นอกจากนี้ เว้นแต่กรณีที่ผู้ว่าจ้างบอกเลิกสัญญาโดยเหตุผลกรณีพิเศษ ผู้ว่าจ้างมีสิทธิรับหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญาทั้งหมดหรือบางส่วนตามที่เห็นสมควร และผู้รับจ้างจะต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น รวมถึงค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นในการทำงานนั้นให้แล้วเสร็จตามสัญญาและค่าใช้จ่ายในการควบคุมงานเพิ่ม (ถ้ามี)</p> <p>ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นกับผู้ว่าจ้าง เนื่องจากผู้รับจ้างมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการทำงานร่วมกับผู้รับจ้างรายอื่นในโครงการ เช่น งานบริหารระบบ งานระบบตั๋วโดยสารอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection System-AFC) งานระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transportation System: ITS) ผู้รับจ้างตกลงไม่ปฏิเสธความรับผิดชอบและยินยอมเข้าร่วมรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นให้แก่ผู้ว่าจ้างอย่างลูกหนี้ร่วม</p>
<p>การสิ้นสุดของสัญญา</p>	<p><i>สิทธิในการบอกเลิกสัญญาของผู้ว่าจ้างเนื่องจากผู้รับจ้างผิดสัญญา</i></p> <p>ผู้ว่าจ้างมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ หากผู้รับจ้างไม่สามารถปฏิบัติตาม หรือไม่ปฏิบัติตามสัญญาข้อใดข้อหนึ่ง และผู้รับจ้างไม่ดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้องในทันทีนับตั้งแต่วันที่ได้รับแจ้ง หรือในกรณีที่ผู้รับจ้าง ลูกจ้าง พนักงานหรือตัวแทนของผู้รับจ้าง กระทำการใด ๆ ที่ไม่เหมาะสมอันก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ว่าจ้างและกรุงเทพมหานคร และ/หรือเป็นการกระทำความผิดอาญา ทั้งนี้ ผู้รับจ้างจะต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหาย และค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่อาจเกิดขึ้นแก่ผู้ว่าจ้างในระยะเวลาดังกล่าว และจะต้องรับผิดชอบหรือชดใช้ให้แก่กรุงเทพมหานคร ตลอดจนผู้รับจ้างงานอื่น ๆ และผู้รับจ้างช่วงงานอื่น ๆ ของโครงการ อย่างไรก็ดี หากการไม่ปฏิบัติตามสัญญาก่อให้เกิดความเสียหายต่อผลประโยชน์ของประชาชนผู้ให้บริการ หรือเกี่ยวกับความปลอดภัยของประชาชน</p>

	<p>หรือมาตรฐานการยอมรับของสากลเกี่ยวกับความปลอดภัยของยานพาหนะ การขนส่งผู้โดยสาร หรือโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ หรือเกี่ยวกับการไม่สามารถดำเนินการเปิดการเดินรถโดยสารตามที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ว่าจ้างมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ทันที</p> <p>สิทธิในการบอกเลิกสัญญาของผู้ว่าจ้างเนื่องจากผู้รับจ้างอยู่ในฐานะที่ไม่สามารถให้บริการเดินรถได้</p> <p>ผู้ว่าจ้างมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ หากผู้รับจ้างตกเป็นบุคคลล้มละลายหรือมีหนี้สินล้นพ้นตัว ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการให้บริการเดินรถและงานตามสัญญา</p> <p>สิทธิในการบอกเลิกสัญญาของผู้ว่าจ้างโดยเหตุผลกรณีพิเศษ</p> <p>ผู้ว่าจ้างมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ หากกรุงเทพมหานครสั่งยุติการเดินรถ หรือยกเลิกสัญญาจ้างเป็น ผู้บริการระบบกับผู้ว่าจ้าง หรือเนื่องจากเหตุผลทางด้านความปลอดภัยของอุโมงค์รถ ความปลอดภัยของยานพาหนะ การขนส่งผู้โดยสารหรือเหตุผลอื่น ๆ ในทำนองเดียวกัน</p> <p>ความสิ้นสุดลงของสัญญานี้หรือสัญญาจ้างเดินรถ</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	:	บีทีเอสซีให้สิทธิวีจีไอแต่เพียงผู้เดียวในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณา พื้นที่โฆษณาภายนอกตัวรถไฟฟ้า พื้นที่วางขายสินค้า และพื้นที่เพิ่มเติม ภายในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ภายใต้ข้อตกลงและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา
ระยะเวลาของสัญญา	:	18 พฤษภาคม 2555 - 4 ธันวาคม 2572 (“ช่วงเวลาเริ่มแรก”) และในกรณีที่บีทีเอสซีมีสิทธิขยายสัญญาสัมปทานกับ กทม. วีจีไอจะได้รับสิทธิเป็นรายแรกในการขยายเวลาการให้สิทธิบริหารจัดการดังกล่าวเพิ่มเติม เป็นจำนวนปีเท่ากับปีที่บีทีเอสซีได้สิทธิจาก กทม. ภายใต้ข้อตกลงและเงื่อนไขในช่วงเวลาเดียวกันกับช่วงเวลาเริ่มแรก
ค่าตอบแทนการให้สิทธิบริหารจัดการ	:	<p>เพื่อตอบแทนการให้สิทธิใช้พื้นที่โฆษณา พื้นที่โฆษณาภายนอกตัวรถไฟฟ้า พื้นที่วางขายสินค้า และพื้นที่เพิ่มเติม วีจีไอจะต้องชำระเงินค่าตอบแทนรายปีให้แก่บีทีเอสซี ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ช่วง 18 พฤษภาคม 2555 ถึง 17 พฤษภาคม 2560 เป็นจำนวนเท่ากับร้อยละ 5 (ห้า) ของรายได้รวมรายปีทั้งหมดที่เกิดจากการใช้พื้นที่โฆษณา พื้นที่โฆษณาภายนอกตัวรถไฟฟ้า พื้นที่วางขายสินค้า และพื้นที่เพิ่มเติม (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ช่วง 18 พฤษภาคม 2560 ถึง 17 พฤษภาคม 2565 เป็นจำนวนเท่ากับร้อยละ 10 (สิบ) ของรายได้รวมรายปีทั้งหมดที่เกิดจากการใช้พื้นที่โฆษณา พื้นที่โฆษณาภายนอกตัวรถไฟฟ้า พื้นที่วางขายสินค้า และพื้นที่เพิ่มเติม (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ช่วง 18 พฤษภาคม 2565 ถึง 17 พฤษภาคม 2570 เป็นจำนวนเท่ากับร้อยละ 15 (สิบห้า) ของรายได้รวมรายปีทั้งหมดที่เกิดจากการใช้พื้นที่โฆษณา พื้นที่โฆษณาภายนอกตัวรถไฟฟ้า พื้นที่วางขายสินค้า และพื้นที่เพิ่มเติม (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)

	<ul style="list-style-type: none"> ช่วง 18 พฤษภาคม 2570 ถึง 4 ธันวาคม 2572 เป็นจำนวนเท่ากับร้อยละ 20 (ยี่สิบ) ของรายได้รวมรายปีทั้งหมดที่เกิดจากการใช้พื้นที่โฆษณาภายนอกตัวรถไฟ พื้นที่วางขายสินค้า และพื้นที่เพิ่มเติม (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) <p>ทั้งนี้ ค่าตอบแทนรายปีดังกล่าวกำหนดให้แบ่งชำระเป็นรายไตรมาส โดยกำหนดชำระภายใน 60 วัน นับจากวันสุดท้ายของแต่ละไตรมาสตามปีปฏิทิน ซึ่งงวดแรกกำหนดชำระภายในวันที่ 30 พฤศจิกายน 2555</p>
การให้สิทธิรายแรกแก่วีจีไอ	<p>กรณีที่บีทีเอสซีได้สิทธิใด ๆ จากรัฐบาล หน่วยงานรัฐ องค์กร และ/หรือ เอกชนใด ๆ เพื่อการดำเนินโครงการการเดินรถไฟ และ/หรือ รถประเภทใด ๆ และ/หรือ โครงการใด ๆ ก็ตาม บีทีเอสซีตกลงให้สิทธิรายแรกแก่วีจีไอในการเจรจาเพื่อสิทธิในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณา และ/หรือ พื้นที่วางขายสินค้า และ/หรือ พื้นที่เชิงพาณิชย์ใด ๆ ภายใต้เงื่อนไขที่เหมาะสม</p>
หน้าที่และภาระผูกพันของวีจีไอ	<p>การลงทุนก่อสร้าง/การติดตั้ง</p> <ul style="list-style-type: none"> ป้ายโฆษณา การโฆษณาภายนอกตัวรถไฟ ร้านจำหน่ายสินค้า และส่งเสริมการขาย <p>วีจีไอจะเป็นผู้ลงทุนในวัสดุอุปกรณ์ทั้งหมดที่จำเป็นสำหรับการก่อสร้าง/การติดตั้งป้ายโฆษณา การโฆษณาภายนอกตัวรถไฟ ร้านจำหน่ายสินค้า รวมถึงการติดตั้งและการบำรุงรักษามาตรวัดไฟฟ้า และชำระค่าใช้จ่ายในส่วนของคุณค่าสาธารณูปโภคทั้งหมดที่เกี่ยวกับการก่อสร้าง/การติดตั้ง</p> <ul style="list-style-type: none"> รั้วและประตูอัตโนมัติบริเวณขอบชานชาลา <p>วีจีไอจะเป็นผู้ลงทุนในวัสดุอุปกรณ์ทั้งหมดที่จำเป็นสำหรับการก่อสร้าง/การติดตั้งรั้วและประตูอัตโนมัติบริเวณขอบชานชาลา รวมถึงการติดตั้งและการบำรุงรักษามาตรวัดไฟฟ้า และชำระค่าใช้จ่ายในส่วนของคุณค่าสาธารณูปโภคทั้งหมดที่เกี่ยวกับการก่อสร้าง/การติดตั้งจำนวนไม่เกิน 23 สถานี ตลอดอายุสัญญา</p> <p>กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน</p> <p>สิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งติดตั้ง แผ่นป้าย แผง ดิสเพลย์ และเคาน์เตอร์เพื่อการพาณิชย์ สายไฟฟ้า แผงสับเปลี่ยนไฟฟ้า รั้วและประตูอัตโนมัติบริเวณขอบชานชาลา และอุปกรณ์อื่น ๆ ที่ติดตั้งโดยวีจีไอ รวมถึงป้ายโฆษณา ร้านจำหน่ายสินค้า เฉพาะในส่วนทรัพย์สินเคลื่อนที่ไม่ได้ (ทรัพย์สินเคลื่อนที่ไม่ได้ หมายถึง หากมีการเคลื่อนย้ายทรัพย์สินเคลื่อนที่ไม่ได้ ทรัพย์สินเคลื่อนที่ไม่ได้ดังกล่าวจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่สถานที่) จะตกเป็นทรัพย์สินของผู้ให้สัมปทานของบีทีเอสซี หรือ บีทีเอสซี (แล้วแต่บีทีเอสซีจะกำหนด) เมื่อหมดอายุหรือสิ้นสุดสัญญา</p> <p>การบำรุงรักษาและซ่อมแซม</p> <p>วีจีไอจะทำการบำรุงรักษาและซ่อมแซม ป้ายโฆษณา โฆษณาภายนอกตัวรถไฟ ร้านจำหน่ายสินค้า รั้วและประตูอัตโนมัติบริเวณขอบชานชาลาด้วยค่าใช้จ่ายของวีจีไอแต่ฝ่ายเดียว</p>

	<p>ต้นทุนและค่าใช้จ่าย</p> <p>วีจีไอจะต้องรับภาระต้นทุนและค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการบริหารจัดการป้ายโฆษณา การโฆษณาออกตัวรถไฟฟ้า ร้านจำหน่ายสินค้า รั่วและประตูอัตโนมัติบริเวณขอบชานชาลา รวมถึงเงินลงทุน ค่าดำเนินการธุรกิจ ค่าทำความสะอาด ค่าใช้จ่ายสาธารณูปโภค เช่น น้ำประปา ไฟฟ้า และโทรศัพท์ และภาษี ค่าธรรมเนียมของรัฐและค่าอากรแสตมป์ (ถ้ามี) ทุกชนิด</p> <p>การประกันภัย</p> <p>วีจีไอต้องจัดให้มีกรมธรรม์ประกันความเสี่ยงภัยทุกประเภท (All Risk) และบุคคลที่สาม (Third Party Insurance) อันจะเป็นประโยชน์แก่และระบุชื่อบีทีเอสซี และบุคคลอื่น ๆ ตามที่บีทีเอสซีอาจกำหนดให้เป็นผู้เอาประกัน ด้วยค่าใช้จ่ายของวีจีไอ</p>
การสิ้นสุดสัญญา	<p>สัญญาจะสิ้นสุดลงในกรณีดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> เมื่อช่วงเวลาเริ่มแรกของสัญญาสิ้นสุดลงโดยไม่มีการแจ้งขอต่ออายุ/ขยายเวลาโดยวีจีไอ เมื่อคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งผิดสัญญาในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ หรือเป็นการให้สัญญาที่ไม่ถูกต้องและคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งได้มีหนังสือบอกกล่าวให้คู่สัญญาฝ่ายที่ผิดสัญญาดำเนินการแก้ไขเยียวยาเหตุแห่งการผิดสัญญาดังกล่าวแล้ว แต่คู่สัญญาฝ่ายที่ผิดสัญญาไม่ได้ดำเนินการแก้ไขเหตุแห่งการผิดสัญญาดังกล่าวภายในระยะเวลา 60 (หกสิบ) วันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือบอกกล่าวเช่นนั้น และคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งใช้สิทธิบอกเลิกสัญญา ในกรณีที่มีความเสียหายหรือการถูกทำลายอย่างรุนแรงของอาคารและสิ่งปลูกสร้างซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้าในสายสายสีลม และสายสุขุมวิทรวม 23 สถานี ของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก และวิศวกรอิสระซึ่งเป็นที่ยอมรับของทั้งสองฝ่ายมีคำตัดสินว่าความเสียหาย หรือการถูกทำลายดังกล่าวไม่สามารถซ่อมแซมให้คืนดีได้ภายในระยะเวลาอันควร ในกรณีที่วีจีไกลายเป็นบุคคลที่มีหนี้สินล้นพ้นตัว หรือตกเป็นบุคคลล้มละลาย และบีทีเอสซีใช้สิทธิบอกเลิกสัญญา

6. สรุปสาระสำคัญสัญญาให้สิทธิบริหารจัดการพื้นที่ส่งเสริมการเดินทางโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ระหว่าง บีทีเอสซี และ วีจีไอ ฉบับลงวันที่ 6 พฤษภาคม 2558

บีทีเอสซีตกลงให้สิทธิวีจีไอแต่เพียงผู้เดียวในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณา พื้นที่วางขายสินค้า และพื้นที่อื่นเพิ่มเติมภายในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทและสายสีลม จำนวน 7 สถานี (ได้แก่ สถานีกรุงธนบุรี สถานีวงเวียนใหญ่ สถานีบางจาก สถานีปทุมวัน สถานีอุดมสุข สถานีบางนา และสถานีแบริ่ง) เป็นระยะเวลารวม 13 ปี โดยสัญญาจะสิ้นสุดวันที่ 4 ธันวาคม 2572 วีจีไอได้ตกลงชำระค่าตอบแทนการให้สิทธิดังกล่าวในอัตราคงที่ (Fixed Rate) และส่วนแบ่งรายได้ (Revenue Sharing) ตามอัตราที่ตกลงกัน ทั้งนี้ ข้อตกลงและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญามีสาระสำคัญเช่นเดียวกันกับสัญญาให้สิทธิบริหารจัดการด้านการตลาด (License to Manage Marketing Services Agreement) ระหว่าง บีทีเอสซี และ วีจีไอ ฉบับลงวันที่ 18 พฤษภาคม 2555

7. สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ระหว่าง บีทีเอสซี (ในฐานะผู้ขาย) และ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกธ (“กองทุน”) (ในฐานะผู้ซื้อ) ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556

วัตถุประสงค์	:	บีทีเอสซีตกลงที่จะขายและโอนรายได้สุทธิให้แก่กองทุน และกองทุนตกลงที่จะซื้อและรับโอนรายได้สุทธิ ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ (“วันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น”)
คำจำกัดความ	:	<p>ค่าใช้จ่าย O&M : ต้นทุน ค่าใช้จ่าย ภาษีสรรพสามิต ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีโรงเรือนและที่ดิน ภาษีศุลกากร อากรแสตมป์ ภาษีอื่นใด ค่าใช้จ่ายสินทรัพย์ทุน และค่าธรรมเนียมรวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการดำเนินคดีที่บีทีเอสซีก่อขึ้นอย่างเหมาะสมเกี่ยวกับการดำเนินงานและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก (รวมถึงความเสียหายเกี่ยวกับการฟ้องคดีความที่เป็นผลมาจากการดำเนินงานและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก) ภายหลังวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น โดยไม่รวม (ก) ค่าใช้จ่ายในการจัดหาเงินทุนหมุนเวียนหรือสินเชื่ออื่นใดที่บีทีเอสซีต้องใช้ (ข) ภาษีนิติบุคคลของบีทีเอสซี และความรับผิดในทางภาษีอื่นใดอันเกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของบีทีเอสซี (ค) ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการดำเนินงานและบำรุงรักษาทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อ (นอกเหนือไป จากค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการดำเนินงานและบำรุงรักษาทรัพย์สิน อุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องของบีทีเอสซีซึ่งมีการใช้และจำเป็นสำหรับการดำเนินงานและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักซึ่งมีการปันส่วนค่าใช้จ่ายกันระหว่างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักและทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อ) และ (ง) ค่าใช้จ่ายที่บีทีเอสซีจะต้องรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ในเอกสารธุรกรรม</p> <p>ค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวัน : งบประมาณค่าใช้จ่าย O&M สำหรับเดือนที่เกี่ยวข้อง หาดด้วย จำนวนวันของเดือนที่เกี่ยวข้องนั้น โดยเศษสตางค์ที่เกิดขึ้นจากการคำนวณดังกล่าวให้นำมาปรับในวันสุดท้ายของเดือน</p> <p>โครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด : โครงการดังต่อไปนี้: (ก) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-คูคต) (ข) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (บางซื่อ-สมุทรปราการ) (ค) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สนามกีฬาแห่งชาติ-ยศเส) (ง) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (คูคต-ลำลูกกา) (จ) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สมุทรปราการ-บางปู) (ฉ) สัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว และ (ช) สัญญาต่ออายุสัญญาสัมปทาน (หากมี) ที่บีทีเอสซี บีทีเอสจี หรือบริษัทในเครือได้เข้าทำหรือเป็นเจ้าของ และ/หรือจะได้เข้าทำหรือเป็นเจ้าของในอนาคต</p> <p>งบประมาณค่าใช้จ่าย O&M : งบประมาณค่าใช้จ่ายดำเนินงานของบีทีเอสซีซึ่งแสดงค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการสำหรับปีหนึ่ง ๆ ซึ่งบีทีเอสซีต้องจัดส่งตามความที่กำหนดไว้ในสัญญานี้และที่กองทุนอนุมัติ</p>

	<p>ทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อ : ทรัพย์สิน รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ และ/หรือผลประโยชน์ของ บีทีเอสซี ซึ่งรวมถึง (แต่ไม่จำกัดอยู่เพียง) หุ่นบีเอสเอสและหุ่นในวีจีไอ สิทธิและประโยชน์ต่าง ๆ ภายใต้สัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง ระยะยาว และสิทธิและประโยชน์ต่าง ๆ ภายใต้สัญญาที่เกี่ยวกับโครงการ รถโดยสารด่วนพิเศษ (BRT) สายชองนนทบุรี-สะพานกรุงเทพ (ชองนนทบุรี ราชพฤกษ์) แต่ไม่รวมถึงรายได้สุทธิ</p> <p>เป้าหมายรายได้ ค่าโดยสารสุทธิประจำปี : เป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปี บีทีเอสซีมีหน้าที่ต้องจัดทำและ นำส่งแก่กองทุนในแต่ละรอบปีบัญชี โดยแสดงรายได้ค่าโดยสารสุทธิที่ คาดว่าจะได้รับสำหรับรอบปีบัญชีนั้น</p> <p>ผู้สนับสนุน หรือ บีทีเอสจี : บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)</p> <p>ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ และปริมาณ : บริการขนส่งสาธารณะใด ๆ ที่เป็นทางเลือกแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เพื่อการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลซึ่งหมายถึงความถึง จังหวัดนนทบุรี จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรสาคร จังหวัด ปทุมธานี และ จังหวัดนครปฐม</p> <p>ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย : ส่วนต่อขยายจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก ซึ่งขณะนี้ มีบีทีเอสซี เป็นผู้ให้บริการ ดำเนินการและบำรุงรักษาแก่กรุงเทพมหานคร ซึ่งครอบคลุมส่วนต่อขยายสายสีลมระยะทาง 2.2 กิโลเมตร จากสถานี สะพานตากสินถึงสถานีวงเวียนใหญ่ ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทระยะทาง 5.25 กิโลเมตร จากสถานีอ่อนนุชถึงสถานีแบริ่ง และส่วนต่อขยายสาย สีลมระยะทาง 5.3 กิโลเมตร ตามถนนเพชรเกษม จากสถานีวงเวียนใหญ่ ถึงสถานีบางหว้า</p> <p>ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครสายหลัก : ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายแรกเริ่ม ซึ่งครอบคลุมระยะทาง 23.5 กิโลเมตร ได้แก่ สายสุขุมวิท ระยะทาง 17 กิโลเมตรจากสถานีหมอชิต ถึงสถานีอ่อนนุช และสายสีลม ระยะทาง 6.5 กิโลเมตร จากสถานีสนามกีฬา แห่งชาติถึงสถานีสะพานตากสิน</p> <p>รายได้ค่าโดยสารสุทธิ : รายได้ค่าโดยสารทั้งหมดที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก นับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้นจนถึงวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน หักด้วยค่าใช้จ่าย O&M</p> <p>รายได้สุทธิ : รายได้ค่าโดยสารทั้งหมดที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก นับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้นจนถึงวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน หักด้วยค่าใช้จ่าย O&M ทั้งนี้ รายได้สุทธิ รวมถึงเงินที่ได้รับจากการใช้สิทธิเรียกร้อง ค่าตัดสิน ค่าพิพากษา คดีความที่ตัดสินให้แก่บีทีเอสซี รวมทั้งการดำเนินการหรือสิทธิอื่นใดซึ่ง บีทีเอสซีมีสิทธิได้รับที่เกิดขึ้นจากหรือเกี่ยวกับรายได้สุทธิ และสัญญา สัมปทานที่เกี่ยวกับการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ</p>
--	--

	<p>สายหลัก (แต่ไม่รวมถึงสิทธิเรียกร้องหรือสิทธิในการได้รับเงินที่เกี่ยวกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นก่อนวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น ไม่ว่าการเรียกร้องเงินหรือการได้รับเงินดังกล่าวจะเกิดขึ้นก่อนหรือหลังวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น)</p>
รายได้สุทธิรายวัน	: รายได้สุทธิของวันใดวันหนึ่ง (นับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น) หลังจากการหักค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวัน
วันทำการของคู่สัญญา	: วันเปิดทำการตามปกติของธนาคารพาณิชย์ในกรุงเทพมหานคร (อันนอกเหนือไปจากวันเสาร์ วันอาทิตย์ และวันหยุดทำการของบริษัทจัดการกองทุนหรือบีทีเอสซี)
วันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน	: วันที่ 4 ธันวาคม 2572 ซึ่งเป็นวันที่สัญญาสัมปทานจะสิ้นสุดลง
สัญญาโครงการ	: (ก) สัญญาสัมปทาน (ข) สัญญาบำรุงรักษา ฉบับลงวันที่ 30 ธันวาคม 2547 ระหว่าง บีทีเอสซี และซีเมนส์ ตามที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม (ค) สัญญาระบบสัญญาฉบับลงวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2550 ระหว่าง บีทีเอสซี และบอมบาร์เดียร์ และ (ง) สัญญาให้บริการ BSS Card Scheme ฉบับลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2555 เกี่ยวกับการดำเนินการให้บริการบัตรสมาร์ตการ์ด ระหว่าง บีทีเอสซี และบีเอสเอส
สัญญาสัมปทาน	: สัญญาสัมปทานฉบับลงวันที่ 9 เมษายน 2535 ซึ่งทำขึ้นระหว่าง กทม. และบีทีเอสซี เกี่ยวกับการดำเนินการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก ตลอดจนสัญญาที่แก้ไขเพิ่มเติม ซึ่งมีอายุสัมปทานเป็นเวลา 30 ปีนับจากวันเริ่มดำเนินการในเชิงพาณิชย์เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2542 และสิ้นสุดลงในวันที่ 4 ธันวาคม 2572
สัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว	: สัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพส่วนต่อขยาย และ ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก (เมื่อสัมปทานภายใต้สัญญาสัมปทานสิ้นสุดอายุ) ฉบับลงวันที่ 3 พฤษภาคม 2555 ระหว่างกรุงเทพมหานครในฐานะผู้บริหารระบบ และบีทีเอสซี ในฐานะผู้ให้บริการ
หุ้นกู้บีทีเอสซี	: หุ้นกู้ของบีทีเอสซี ครั้งที่ 1/2552 ชุดที่ 1 ครบกำหนดไถ่ถอนปี 2555 ชุดที่ 2 ครบกำหนดไถ่ถอนปี 2556 ชุดที่ 3 ครบกำหนดไถ่ถอนปี 2557 ชุดที่ 4 ครบกำหนดไถ่ถอนปี 2558 และ ชุดที่ 5 ครบกำหนดไถ่ถอนปี 2559

		เอกสารธุรกรรม : (1) สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ (2) สัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน (3) สัญญาจำหน่ายหุ้น (4) สัญญาจะซื้อจะขายหุ้น (5) สัญญาสลักหลังกรรมกรรมประกันภัย (6) หนังสือบอกกล่าวไปยัง กทม. และ (7) สัญญาโอนสิทธิในบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ที่มีเงื่อนไข
คำตอบแทนตามสัญญา	:	61,399,000,000 บาท
ภาระหน้าที่หลักของบีทีเอสซี	:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บีทีเอสซีจะต้องจัดหาและนำส่งรายได้สุทธิให้แก่กองทุน โดยโอนรายได้สุทธิรายวันทั้งหมดไว้ในบัญชีรายได้ของกองทุนภายในเวลา 14.00 น. ของแต่ละวันทำการของคู่สัญญาถัดจากวันที่มีรายได้ค่าโดยสารเกิดขึ้น ▪ บีทีเอสซีจะต้องนำฝากจำนวนเงินที่เท่ากับค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันไว้ในบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ภายในเวลา 14.00 น. ของแต่ละวันทำการของคู่สัญญาถัดจากวันที่มีรายได้ค่าโดยสารเกิดขึ้น ทั้งนี้ เป็นไปตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญา ▪ นับตั้งแต่วันแรกของเดือนแต่ละเดือนตั้งแต่เดือนหลังจากเดือนที่วันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้นเกิดขึ้นเป็นต้นไป หากกองทุนยังไม่ได้มีจดหมายเรียกให้บีทีเอสซีชำระหนี้กรณีมีเหตุผิดนัดตามสัญญา บีทีเอสซีสามารถนำเงินในจำนวนที่เท่ากับจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันสำหรับเดือนก่อนหน้าฝากไว้ในบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ออกจากบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ได้ เพื่อนำไปจ่าย ค่าใช้จ่าย O&M ตามที่อนุญาต ▪ บีทีเอสซีต้องจัดส่งรายงานประจำวันแก่กองทุนและผู้ดูแลผลประโยชน์ของกองทุน โดยมีรายละเอียดตามที่กำหนดไว้ในสัญญา ▪ หากจำนวนรายได้สุทธิรายวันที่บีทีเอสซีส่งมอบให้แก่กองทุนในเดือนใดมีจำนวนน้อยกว่าจำนวนรายได้สุทธิรายวันที่แสดงไว้ในรายงานประจำวันของเดือนนั้นรวมกัน บีทีเอสซีจะต้องส่งมอบเงินจำนวนที่ขาดของเดือนนั้นให้แก่กองทุนภายใน 15 วันถัดจากวันสิ้นเดือนของเดือนนั้น ▪ บีทีเอสซีจะต้องจัดทำงบประมาณค่าใช้จ่าย O&M แสดงค่าใช้จ่าย O&M ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับแต่ละรอบปีบัญชี และจัดทำเป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปีโดยแสดงรายได้ค่าโดยสารสุทธิที่คาดว่าจะได้รับสำหรับแต่ละรอบปีบัญชี และนำส่งแก่กองทุนภายในระยะเวลาที่กำหนดก่อนวันเริ่มต้นรอบปีบัญชีแต่ละปี เพื่อให้กองทุนพิจารณาให้ความเห็นชอบ ทั้งนี้ หากกองทุนไม่ให้ความเห็นชอบ ให้คู่สัญญาร่วมกันแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญเพื่อกำหนดงบประมาณค่าใช้จ่าย O&M หรือเป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปี (แล้วแต่กรณี) และปฏิบัติตามขั้นตอนและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ณ สิ้นไตรมาสของแต่ละไตรมาส บีทีเอสซีจะต้องจัดส่งสำเนาใบแจ้งหนี้และเอกสารประกอบแสดงค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงที่บีทีเอสซีได้ชำระไปในระหว่างช่วงไตรมาสก่อนหน้า ทั้งนี้ เพื่อให้มีการกระทบยอดระหว่างค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับไตรมาสนั้นกับจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันที่บีทีเอสซีได้หักไว้ก่อนนำเสนอรายได้สุทธิรายวันให้แก่กองทุนในช่วงไตรมาสนั้น ในกรณีที่ค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับช่วงไตรมาสนั้นน้อยกว่าจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันสำหรับช่วงไตรมาสนั้นที่บีทีเอสซีได้หักไว้ก่อนนำเสนอรายได้สุทธิรายวันให้แก่กองทุน บีทีเอสซีจะชำระคืนส่วนที่เกินให้แก่กองทุนภายใน 5 วันทำการของคู่สัญญาหลังจากที่กองทุนได้ตรวจทานค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับไตรมาสนั้นเสร็จสิ้น <p>ในกรณีที่ค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับช่วงไตรมาสนั้นมากกว่าจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันสำหรับช่วงไตรมาสนั้นที่บีทีเอสซีได้หักไว้ก่อนนำเสนอรายได้สุทธิรายวันให้แก่กองทุน กองทุนจะชำระคืนส่วนที่ขาดในไตรมาสนั้น ๆ ให้แก่บีทีเอสซีตามเงื่อนไขและขั้นตอนที่ระบุไว้ในสัญญานี้ ทั้งนี้ การตรวจทานค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงในแต่ละไตรมาสโดยกองทุน จะต้องทำให้เสร็จภายใน 15 วันหลังจากที่ได้รับสำเนาใบแจ้งหนี้และเอกสารประกอบแสดงค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงครบถ้วน</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ บีทีเอสซีตกลงให้สิทธิกองทุนในการร่วมบริหารจัดการกิจการของบีทีเอสซีผ่านกระบวนการดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> (ก) กองทุนมีสิทธิเสนอชื่อแต่งตั้งกรรมการจำนวนหนึ่งในสามของกรรมการทั้งหมดของบีทีเอสซี และ (ข) กองทุนมีสิทธิเสนอชื่อบุคคลหนึ่งคนเข้าสังเกตการณ์ในการประชุมของคณะกรรมการที่ปรึกษาภายใต้สัญญาสัมปทาน (หาก กทม. ไม่ขัดข้อง) ▪ บีทีเอสซีจะต้องรับผิดชอบภาษีธุรกิจเฉพาะที่กองทุนอาจต้องเสียเนื่องจากการได้รับรายได้สุทธิภายใต้สัญญานี้ โดยหน้าที่ของบีทีเอสซีดังกล่าวจะสิ้นสุดลงเมื่อกองทุนไม่มีหน้าที่ต้องเสียภาษีธุรกิจเฉพาะดังกล่าวแล้ว
สิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) และสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal)	<p>บีทีเอสซีตกลงให้สิทธิโดยเพิกถอนมิได้ แก่กองทุนดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (ก) สิทธิของกองทุนในการซื้อ (Right to Purchase) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนของบีทีเอสซีหรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซีที่เกี่ยวข้องโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด และ (ข) ในกรณีที่บีทีเอสซีหรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ได้รับข้อเสนอจากบุคคลภายนอก สิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนใด ๆ ที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ และ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่แล้วเสร็จที่บีทีเอสซีหรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ได้เข้าทำหรือจะเข้าทำสัญญาหรือดำเนินการหรือจะดำเนินการโครงการที่เกี่ยวข้องดังกล่าวซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โดยโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่แล้วเสร็จ ให้หมายความรวมถึงสัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว และสัญญาที่ได้ต่ออายุสัญญาสัมปทานใด ๆ (ถ้ามี) ด้วย

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ สำหรับกรณีที่กองทุนใช้สิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) ราคาซื้อขายรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดนั้นต้องมีการเจรจาตกลงกันโดยสุจริตระหว่างกองทุนและบีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซี หากตกลงราคาซื้อขายไม่ได้ ให้คู่สัญญาร่วมกันแต่งตั้งผู้ประเมินค่าเพื่อประเมินมูลค่ายุติธรรมของทรัพย์สินดังกล่าวและปฏิบัติตามขั้นตอนและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ ทั้งนี้ ในกรณีที่ราคาซื้อขายตามที่ผู้ประเมินค่าประเมินได้ ให้อัตราผลตอบแทนต่อบีทีเอสซีหรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ควรจะได้รับในฐานะผู้ถือหุ้นต่ำกว่าอัตราผลตอบแทนของพันธบัตรรัฐบาลที่มีระยะเวลาครบกำหนด 10 ปีตามที่ประกาศโดยสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย (หรือองค์กรอื่นที่เทียบเท่า) ณ หรือ ในเวลาใกล้เคียงกับวันคำนวณราคาซื้อขายบวกด้วยร้อยละ 3 (“อัตราผลตอบแทนขั้นต่ำ”) กองทุนมีสิทธิ (แต่ไม่มีหน้าที่) ที่จะซื้อขายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวจากบีทีเอสซี หรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ในราคาที่ให้อัตราผลตอบแทนขั้นต่ำ ทั้งนี้ การคำนวณอัตราผลตอบแทนขั้นต่ำข้างต้นให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ <p>ภายใน 30 วันหลังจากที่ผู้ประเมินค่าได้กำหนดราคาซื้อขายของรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าว กองทุนและบีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซีจะแจ้งต่อกันให้ทราบเป็นลายลักษณ์อักษรว่าประสงค์จะทำการซื้อขายรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวระหว่างกันหรือไม่ หากในเวลา 30 วันดังกล่าว บีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซีแจ้งเป็นหนังสือต่อกองทุนว่าบีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซีประสงค์จะเจรจากับบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระเพื่อเสนอขายรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวให้แก่บุคคลภายนอก บีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซีอาจดำเนินการเจรจากับบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระนั้นได้ภายใน 60 วัน หลังจากผู้ประเมินค่ากำหนดราคาซื้อขายของรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวเพื่อเสนอขายรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวให้แก่บุคคลภายนอกนั้นในราคาที่สูงกว่าราคาประเมินของผู้ประเมินค่าได้ โดยหากภายในระยะเวลา 60 วันดังกล่าว บีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซี ได้รับข้อเสนอที่แน่นอนจากบุคคลภายนอกดังกล่าวว่าจะซื้อขายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดในราคาที่สูงกว่าราคาประเมินของผู้ประเมินค่า บีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซีจะต้องแจ้งให้กองทุนทราบถึงข้อเสนอที่แน่นอนของบุคคลภายนอกดังกล่าวและให้สิทธิกองทุนในการซื้อรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวในราคาเดียวกัน ทั้งนี้ หากกองทุนปฏิเสธที่จะใช้สิทธิซื้อดังกล่าว บีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซี จะต้องขายรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวให้แก่บุคคลภายนอกที่มาเสนอซื้ออันนั้นภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขของข้อเสนอที่แน่นอนของบุคคลภายนอกดังกล่าวให้แล้วเสร็จภายใน 120 วันนับจาก</p>
--	---

	<p>วันที่บีทีเอสซี 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 การลงทุนที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวในราคาซื้อขายตามที่ผู้ประเมินค่าประเมินได้ ซึ่งต้องเป็นราคาที่ให้อัตราผลตอบแทนกับบีทีเอสซีหรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ไม่ต่ำกว่าอัตราผลตอบแทนขั้นต่ำ</p> <p>ทั้งนี้ การใช้สิทธิในการซื้อหรือสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ และกระบวนการที่เกี่ยวข้องจะต้องดำเนินการตามวิธีการที่กำหนดไว้ในสัญญา</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ สำหรับกรณีที่กองทุนใช้สิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) ราคาซื้อขายของรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนใด ๆ ที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ และ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่แล้วเสร็จที่บีทีเอสซีหรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ได้เข้าทำหรือจะเข้าทำสัญญาหรือดำเนินการหรือจะดำเนินการโครงการที่เกี่ยวข้องดังกล่าวซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดนั้นจะต้องเท่ากับราคาที่บุคคลภายนอกเสนอซื้อจากบีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซี ▪ ระยะเวลาที่กองทุนสามารถใช้สิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) และสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรก (Right of First Refusal) ดังกล่าวตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ คือ 20 ปี นับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น ทั้งนี้ หากเกิดกรณีผิดนัดตามสัญญานี้ขึ้นและกองทุนได้มีจดหมายเรียกให้ชำระหนี้กรณีมีเหตุผิดนัดตามสัญญา กองทุนจะไม่มีสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) ในรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวข้องกับโครงการใด ๆ ที่บีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซี ได้เข้าทำ ได้มา หรือเข้าลงทุนภายหลังจากที่กองทุนได้มีจดหมายเรียกให้ชำระหนี้กรณีมีเหตุผิดนัดตามสัญญาดังกล่าว เว้นแต่รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดซึ่งกองทุนสามารถใช้สิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) และ/หรือ สิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) จนกว่าจะสิ้นสุดกำหนดระยะเวลา 20 ปีข้างต้น
<p>หน้าที่หลักของกองทุน</p>	<p>:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ หากจำนวนรายได้สุทธิรายวันที่บีทีเอสซีส่งมอบให้แก่กองทุนในเดือนใดมีจำนวนมากกว่าจำนวนรายได้สุทธิรายวันที่แสดงไว้ในรายงานประจำวันของเดือนนั้นรวมกัน กองทุนจะต้องคืนจำนวนเงินที่เกินของเดือนนั้นให้แก่บีทีเอสซีภายใน 15 วันถัดจากวันสิ้นเดือนของเดือนนั้น ▪ ณ สิ้นไตรมาสของแต่ละไตรมาส บีทีเอสซีจะมีการกระทบยอดระหว่างค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงกับจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันที่บีทีเอสซีได้หักไว้ก่อน นำส่งรายได้สุทธิรายวันให้แก่กองทุนในช่วงไตรมาสนั้น ในกรณีที่ค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับช่วงไตรมาสนั้นมากกว่าจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันสำหรับช่วงไตรมาสนั้นที่บีทีเอสซีได้หักไว้ก่อนนำส่งรายได้สุทธิรายวันให้แก่กองทุน กองทุนจะจ่ายส่วนที่

		<p>ขาดในไตรมาส นั้น ๆ ให้แก่บีทีเอสซี ทั้งนี้ ตามเงื่อนไขและขั้นตอนที่ระบุไว้ในสัญญานี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ตรรกะที่ไม่มีเหตุผิวนัดผิดสัญญาภายใต้สัญญานี้ที่จะกระทบความสามารถของ บีทีเอสซีในการนำเสนอรายได้สุทธิให้แก่กองทุนเกิดขึ้น กองทุนตกลงชำระค่าตอบแทนพิเศษ ให้แก่บีทีเอสซีในอัตราดังต่อไปนี้ <p>(ก) ในกรณีที่รายได้ค่าโดยสารสุทธิสำหรับปีใดสูงกว่าร้อยละ 100 แต่ไม่เกินร้อยละ 125 ของเป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปีสำหรับปีนั้น บีทีเอสซีจะได้รับค่าตอบแทน พิเศษในอัตราร้อยละ 10 ของจำนวนรายได้ค่าโดยสารสุทธิในส่วนที่เกินกว่าร้อยละ 100 แต่ไม่เกินร้อยละ 125</p> <p>(ข) ในกรณีที่รายได้ค่าโดยสารสุทธิสำหรับปีใดสูงกว่าร้อยละ 125 ขึ้นไปของเป้าหมาย รายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปีสำหรับปีนั้น บีทีเอสซีจะได้รับค่าตอบแทนพิเศษในอัตรา ร้อยละ 15 ของจำนวนรายได้ค่าโดยสารสุทธิในส่วนที่เกินกว่าร้อยละ 125</p>
ประกันภัย	:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บีทีเอสซีตกลงทำประกันตามที่ทำเป็นปกติ รวมถึงประกันความรับผิดชอบการ และตกลงว่าจะ คงไว้ซึ่งประกันดังกล่าวตลอดเวลา ▪ บีทีเอสซีตกลงเป็นผู้รับผิดชอบชำระค่าเสียหายใด ๆ ที่เกินไปกว่าส่วนที่ประกันคุ้มครอง ทั้งนี้ เฉพาะส่วนของความเสียหายที่เกิดจากความจงใจ หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของ บีทีเอสซี ▪ กองทุนตกลงเป็นผู้รับผิดชอบชำระค่าเสียหายและความสูญเสียใด ๆ ที่เกิดขึ้นแก่ระบบรถไฟฟ้ าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ในส่วนที่ (ก) เกินไปกว่าวงเงินประกัน (ข) เกี่ยวข้องกับ เหตุการณ์ที่ไม่ได้รับความคุ้มครอง และ (ค) ธรรมชาติประกันภัยยกเว้นหรือไม่ครอบคลุม และ ตรรกะที่ความเสียหายหรือความสูญเสียดังกล่าวมิได้เกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อ อย่างร้ายแรงของบีทีเอสซี ทั้งนี้ ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ แต่ไม่ว่าใน กรณีใด ๆ หน้าที่ของกองทุนในการรับผิดชอบชำระค่าเสียหายและความสูญเสียใด ๆ ที่เกิดขึ้น แก่ระบบรถไฟฟ้ าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักจะสิ้นสุดลงในวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน ▪ ในกรณีที่บริษัทประกันจ่ายเงินประกันล่าช้า บีทีเอสซีตกลงจะจ่ายเงินล่วงหน้าเพื่อการช่อมแซม ความเสียหายที่เกิดขึ้น สำหรับจำนวนห้าสิบล้านบาทแรก และ กองทุนจะจ่ายส่วนที่เกินห้าสิบล้านบาทโดยไม่ล่าช้า ▪ ไม่ว่ากรณีใดก็ตาม หากบีทีเอสซีได้จ่ายเงินล่วงหน้า กองทุนจะต้องชำระคืนเงินที่บีทีเอสซีจ่าย ล่วงหน้าไปนั้น ภายในระยะเวลาที่กำหนดในสัญญา ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่าย O&M
เรื่องสงวนไว้ (Reserved Matters) และ ข้อตกลงว่าจะ ไม่กระทำการ (Negative Undertakings)	:	<p>บีทีเอสซีจะกระทำเรื่องสงวนไว้ หรือเรื่องที่ห้ามได้ก็ต่อเมื่อ (1) ในกรณีที่เป็นเรื่องสงวนไว้ (Reserved Matters) บีทีเอสซีจะต้องได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการของบีทีเอสซีโดยมีเสียง สนิบสนุนอย่างน้อยสองเสียงจากกรรมการของบีทีเอสซีซึ่งกองทุนเป็นผู้เสนอชื่อ (โดยหนึ่งในสาม ของกรรมการของบีทีเอสซีเป็นบุคคลที่กองทุนเสนอชื่อ) และ (2) ในกรณีที่เป็นเรื่องที่ห้าม บีทีเอสซีกระทำภายใต้ข้อตกลงว่าจะ ไม่กระทำการ (Negative Undertakings) ที่กำหนดไว้ใน สัญญานี้ บีทีเอสซีจะต้องได้รับความยินยอมจากกองทุนตามความของสัญญานี้เสียก่อน ทั้งนี้ ภายใต้สัญญานี้ ในกรณีที่กรรมการของบีทีเอสซีซึ่งกองทุนเป็นผู้เสนอชื่อ อย่างน้อยสองท่านได้ให้</p>

	<p>ความเห็นชอบให้บีทีเอสซีเข้าทำเรื่องสงวนไว้ หากเรื่องสงวนไว้นั้นเป็นเรื่องเดียวกันกับเรื่องที่ห้าม บีทีเอสซีกระทำให้ภายใต้ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings) ให้ถือว่าความเห็นชอบของกรรมการดังกล่าวเป็นการที่กองทุนยินยอมให้บีทีเอสซีเข้าทำเรื่องที่ห้ามกระทำ ภายใต้ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings) เรื่องเดียวกันนั้น</p> <p>ตัวอย่างของเรื่องสงวนไว้ เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ การแต่งตั้งหรือถอดถอนคณะผู้บริหารระดับสูงของบีทีเอสซี ซึ่งได้แก่ ประธานกรรมการบริหาร (Chief Executive Officer) ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงิน (Chief Financial Officer) หรือ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการ (Chief Operating Officer) ของบีทีเอสซี และการกำหนดค่าตอบแทนของผู้บริหารดังกล่าว ▪ การแก้ไขเพิ่มเติมหนังสือบริคณห์สนธิ หรือข้อบังคับบริษัทของบีทีเอสซี ▪ การที่บีทีเอสซีเข้าร่วม ดำเนินการ หรือมีผลประโยชน์ในธุรกิจหรือกิจการใด (ยกเว้น (ก) การประกอบและการบำรุงรักษาตามธุรกิจปกติของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักและของธุรกิจอื่นของบีทีเอสซี (ข) การดำเนินการตามสัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว (ค) ธุรกิจหรือกิจการใดที่ลงทุนโดยบริษัทย่อยของบีทีเอสซีโดยใช้กระแสเงินสดคงเหลือของบีทีเอสซี (นอกเหนือจากรายได้สุทธิ) เงินที่ได้จากทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อ หรือเงินที่ได้จากการเพิ่มทุนที่ได้รับอนุญาตจากกองทุน (ง) การดำเนินการ และ/หรือ บำรุงรักษาทรัพย์สินโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ หรือโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่แล้วเสร็จ ที่บีทีเอสซี หรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ได้เข้าทำหรือจะเข้าทำสัญญาหรือดำเนินการหรือจะดำเนินการ ทั้งนี้ เฉพาะกรณีที่บีทีเอสซีได้รับค่าธรรมเนียมจากการให้บริการดำเนินการ และ/หรือ บำรุงรักษาดังกล่าว และผู้ว่าจ้างของบีทีเอสซีได้ตกลงที่จะรับผิดชอบและชดเชยความเสียหายหรือความรับผิดชอบของบีทีเอสซีที่อาจเกิดขึ้นจากการให้บริการดังกล่าวเต็มจำนวน หรือ (จ) กิจการอื่นใดที่เอกสารธุรกรรมอนุญาตให้กระทำได้) ▪ การที่บีทีเอสซีเข้าทำข้อผูกพัน ธุรกรรม หรือการดำเนินการใด ๆ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต ไม่ว่าในลักษณะใดก็ตาม (เว้นแต่ (ก) ที่เอกสารธุรกรรมมุ่งให้กระทำ (ข) ตามที่ได้รับอนุญาตจากกองทุน หรือ (ค) การก่อกวนที่อนุญาตให้ทำได้ตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้) ▪ การเข้าทำเอกสารหรือสัญญาใด ๆ (เว้นแต่ (ก) ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการที่ได้รับอนุญาตภายใต้เอกสารธุรกรรม (ข) การเข้าทำสัญญาเพื่อการดำเนินการและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักซึ่งมีค่าใช้จ่ายตามที่ได้รับอนุมัติภายใต้งบประมาณค่าใช้จ่าย O&M (ค) การเข้าทำสัญญาเกี่ยวกับทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อตามที่สัญญานี้อนุญาตหรือในกรณีที่มูลค่าไม่เกินกว่างบประมาณที่ได้รับอนุมัติโดยคณะกรรมการของบีทีเอสซี (ง) การเข้าทำสัญญานอกเหนือจาก (ก) (ข) หรือ (ค) ที่มีมูลค่าความรับผิดชอบของบีทีเอสซีรวมทุกสัญญาในปีหนึ่ง ๆ น้อยกว่า 50,000,000 บาท (จ) การเข้าทำสัญญาเกี่ยวกับธุรกรรมที่สัญญานี้อนุญาตให้เข้าทำได้ หรือไม่จำกัดสิทธิในการเข้าทำ หรือ (จ) กิจการอื่นใดที่กองทุนอนุญาตให้กระทำได้)
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ (ก) การที่บีทีเอสซีแก้ไข เปลี่ยนแปลง สละสิทธิ เพิ่มเติม หรือยกเลิก หรือตกลงที่จะแก้ไข เปลี่ยนแปลง สละสิทธิ เพิ่มเติม หรือยกเลิกสัญญาสัมปทาน หรือ (ข) การที่บีทีเอสซีแก้ไข เปลี่ยนแปลง สละสิทธิ หรือเพิ่มเติม หรือตกลงที่จะแก้ไข เปลี่ยนแปลง สละสิทธิ หรือเพิ่มเติม ข้อกำหนดที่เป็นสาระสำคัญของสัญญาโครงการอื่น (ที่ไม่ใช่สัญญาสัมปทาน) ▪ 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 หรือเช่า ทำการดำเนินการให้บรรลุสิทธิอันมีผลเช่นเดียวกัน (ยกเว้น (ก) ในกรณีการขายรายได้สุทธิตาม สัญญานี้ (ข) หลักประกันที่ก่อขึ้นตามเอกสารหลักประกันภายใต้สัญญานี้ (ค) การโอนหุ้นตาม เอกสารธุรกรรม (ง) การขาย โอน หรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อบางประเภท (จ) การก่อ หรือยอมให้ก่อหลักประกันเหนือทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อบางประเภท หรือการก่อหลักประกันใน บัญชีหุ้นกู้บีทีเอสซี (Baht Debentures Fund Account) และ/หรือ การลงทุนที่อนุญาตให้ทำได้ โดยใช้เงินจากบัญชีหุ้นกู้บีทีเอสซี โดยเป็นการให้หลักประกันแก่ธนาคารผู้ออกหนังสือค้ำประกัน เพื่อเป็นประกันการชำระหนี้ของบีทีเอสซีตามหนังสือค้ำประกันที่ธนาคารผู้ออกหนังสือค้ำประกัน ได้ออกไว้เพื่อค้ำประกันการชำระหนี้เงินต้นและดอกเบี้ยของบีทีเอสซีภายใต้หุ้นกู้ บีทีเอสซี (ฉ) การขายหรือโอนสัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวหรือสัญญาที่เกี่ยวข้อง กับเส้นทางเดินรถไฟฟ้าหรือโครงการในอนาคตให้แก่บีทีเอสซี หรือ (ซ) ตามที่กองทุนได้ให้ คำยินยอม) ▪ 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) หนี้ที่เกิดขึ้นตาม เอกสารธุรกรรม (ข) หนี้ที่มีอยู่แล้วตามที่ได้กำหนดไว้ในสัญญานี้ (ค) ยอดเงินต้นรวมคงค้างของ หนี้ดังกล่าว 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 (เว้นแต่เป็นการลดทุนของบีทีเอสซีเพื่อการคืนเงินหุ้นให้แก่ผู้ถือหุ้น และการลดทุนนั้นไม่ทำให้ทุนจดทะเบียนของบีทีเอสซีต่ำกว่า 3,000,000,000 บาท และการลดทุนนั้นไม่ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบีทีเอสซีลดลง) ▪ การที่บีทีเอสซีจดทะเบียนหรือยอมให้จดทะเบียนโอนหุ้นที่จำหน่ายไว้นอกเหนือไปจากที่กำหนดไว้ในสัญญาจำหน่ายหุ้น หรือสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น ▪ การที่บีทีเอสซีเปลี่ยนตัวผู้สอบบัญชี ▪ การจ่ายเงินปันผลในระหว่างที่เกิดเหตุผิดนัดภายใต้สัญญานี้ <p>ตัวอย่างของกิจกรรมที่บีทีเอสซีห้ามกระทำภายใต้ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings) เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ การลงทุนในธุรกิจใหม่ (เว้นแต่การลงทุนในธุรกิจใหม่โดยบริษัทย่อยของบีทีเอสซีโดยใช้กระแสเงินสดคงเหลือของบีทีเอสซี (นอกเหนือไปจากรายได้สุทธิ) เงินที่ได้จากทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อหรือเงินที่ได้จากการเพิ่มทุนซึ่งการลงทุนดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากกองทุน) ▪ การลดทุน (เว้นแต่การลงทุนนั้นไม่ทำให้ทุนจดทะเบียนของบีทีเอสซีต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในสัญญานี้) ▪ การเพิ่มทุน (เว้นแต่การออกหุ้นใหม่ของบีทีเอสซี ซึ่งไม่ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบีทีเอสซีลดลงและต้องมีการจำหน่ายหุ้นดังกล่าวกับกองทุน) ▪ การแก้ไขข้อกำหนดของสัญญาสัมปทาน หรือข้อกำหนดที่เป็นสาระสำคัญของสัญญาโครงการอื่นหรือสัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว ▪ การยกเลิกสัญญาสัมปทาน ▪ การก่อกวนในจำนวนที่มากกว่าจำนวนหรือมีใช้ประเภทที่อนุญาตไว้ ▪ การลดอัตราค่าโดยสารในส่วนจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก เว้นแต่เป็นการกระทำตามข้อกำหนดในสัญญาสัมปทาน ▪ การก่อกวนหลักประกันหรือภาระค้ำประกันเหนือทรัพย์สินของบีทีเอสซี (เว้นแต่การก่อกวนหลักประกันตามเอกสารธุรกรรม การก่อกวนหลักประกันหรือภาระค้ำประกันเหนือทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อบางประเภท) ▪ การจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ (เว้นแต่ทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อบางประเภท โดยเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญานี้) เป็นต้น
--	--

<p>เหตุผิดนัดผิดสัญญาและผล แห่งการผิดนัด ผิดสัญญา</p>	<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) การให้สิทธิแก่กองทุนในการใช้สิทธิออกเสียงในหน้าที่ผู้สนับสนุนถืออยู่ในบีทีเอสซีตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ และ (ค) การที่กองทุนจะไม่ใช้สิทธิเรียกให้บีทีเอสซีชำระหนี้ตามจำนวนและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ หรือ เรียกให้ผู้สนับสนุนปฏิบัติตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน หรือ ใช้สิทธิอื่นใดที่กองทุนมีสำหรับกรณีเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาดังกล่าว</p> <p>แต่ในกรณีที่เหตุผิดนัดผิดสัญญาที่สัญญานี้ มิได้กำหนดให้ต้องมีการเจรจาหรือระหว่างกองทุนกับบีทีเอสซีก่อน (เช่น บีทีเอสซีไม่นำส่งรายได้สุทธิหรือชำระเงินอื่นใดให้แก่กองทุนภายในเวลาที่กำหนด และยังคงไม่นำส่งหรือไม่ชำระเงินดังกล่าวเป็นเวลา 5 วันทำการของคู่สัญญาติดต่อกันนับจากวันที่ครบกำหนดชำระ) หรือในกรณีที่บีทีเอสซีหรือผู้สนับสนุนไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ของตนที่กำหนดไว้ให้ต้องปฏิบัติตามภายหลังกองทุนอนุมัติให้มีการดำเนินการตามแผนการเยียวยาซึ่งกรณีดังกล่าวจะถือเป็นเหตุผิดนัดผิดสัญญาภายใต้สัญญานี้ หรือในกรณีที่กองทุนไม่อนุมัติแผนในการแก้ไขเยียวยาเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามที่บีทีเอสซีเสนอภายในเวลาที่กำหนด กองทุนมีสิทธิใช้สิทธิที่ตนมีตามเอกสารธุรกรรมได้ทุกประการ</p> <ul style="list-style-type: none"> สิทธิบังคับของกองทุนตามเอกสารธุรกรรม เช่น สิทธิการบังคับจำหน่ายหุ้นตามสัญญาจำหน่ายหุ้น สิทธิในการซื้อหุ้นในบีทีเอสซีที่ผู้สนับสนุนถืออยู่ตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น สิทธิในการเพิกถอนการแต่งตั้งบีทีเอสซีจากการเป็นตัวแทนของกองทุนในการจัดเก็บรายได้สุทธิ เพื่อและในนามของกองทุนและแต่งตั้งบุคคลอื่นทำหน้าที่จัดเก็บรายได้สุทธิ เป็นต้น นอกจากนี้ กองทุนอาจสามารถใช้สิทธิเข้ารับโอนสัญญาสัมปทาน ในฐานะตัวแทนของกลุ่มเจ้าหน้าที่ของบีทีเอสซีตามหนังสือบอกกล่าวไปยัง กทม. ในกรณีที่ กทม. มีเจตนาที่จะบอกเลิกสัญญาสัมปทานอันเนื่องมาจากบีทีเอสซีปฏิบัติผิดสัญญาสัมปทาน
---	---

	<ul style="list-style-type: none"> หากกองทุนซื้อหุ้นบีทีเอสจากบีทีเอสจี้ตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น หรือเข้าเป็นเจ้าของหุ้น บีทีเอสจี้จากการบังคับสิทธิตามสัญญาจำหน่ายหุ้น กองทุนตกลงที่จะดำเนินการบางประการ เช่น <ol style="list-style-type: none"> เมื่อผู้สนับสนุนร้องขอ จะดำเนินการให้บีทีเอสจี้แยกรายได้ของบีทีเอสจี้ที่เกิดจากทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อ ออกจากกระแสเงินสดของบีทีเอสจี้และโอนรายได้จากทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อดังกล่าวให้แก่ผู้สนับสนุน หรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนด เมื่อผู้สนับสนุนร้องขอ จะโอนทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อบางประเภทซึ่งยังคงอยู่กับบีทีเอสจี้ให้แก่ผู้สนับสนุนหรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนด หลังจากวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน หากกองทุนยังคงถือหุ้นบีทีเอสจี้ที่รับโอนมาจาก บีทีเอสจี้ในช่วงเวลาดังกล่าว กองทุนจะต้องโอนหุ้นดังกล่าวกลับไปยังผู้สนับสนุน หรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนดตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ และในกรณีที่ บีทีเอสจี้ยังจัดส่งรายได้สุทธิให้แก่กองทุนซึ่งยังชำระไม่ครบถ้วนตามสัญญานี้ ก่อนที่ กองทุนจะโอนหุ้นดังกล่าวให้แก่ผู้สนับสนุนหรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนดดังกล่าว ผู้สนับสนุนจะต้องเข้าทำสัญญากับกองทุน (ในรูปแบบที่กองทุนพอใจ โดยสมเหตุสมผล) ว่าผู้สนับสนุนจะดำเนินการให้บีทีเอสจี้จัดส่งรายได้สุทธิซึ่งยังชำระไม่ครบถ้วนตามสัญญานี้ให้แก่กองทุน การดำเนินการอื่น ๆ ที่กองทุนจะตกลงเพื่อให้บีทีเอสจี้สามารถยังคงดำเนินกิจการและ เป็นเจ้าของทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อได้ต่อไปอย่างเหมาะสม ทั้งนี้ ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ <p>โดยผู้สนับสนุนมีหน้าที่ชำระต้นทุน ค่าใช้จ่ายและภาษีทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากการโอนรายได้ หรือทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อหรือหุ้นบีทีเอสจี้ดังกล่าว</p>
--	---

8. สัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน ระหว่าง บีทีเอสจี้ บีทีเอสซี และ กองทุน ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556

วัตถุประสงค์	:	<p>บีทีเอสจี้ในฐานะผู้ถือหุ้นใหญ่ของบีทีเอสจี้ตกลงคำประกันการปฏิบัติหน้าที่ของบีทีเอสจี้ภายใต้ สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ โดยการรับประกันแบบจำกัดความรับผิด และเป็นไปตาม ข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้</p> <p>ทั้งนี้ คำจำกัดความใดที่มีได้กำหนดไว้ในสัญญานี้ ให้มีความหมายเช่นเดียวกับที่กำหนดไว้ใน สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ</p>
หน้าที่หลัก ของบีทีเอสจี้	:	<ul style="list-style-type: none"> บีทีเอสจี้ตกลงรักษาสัดส่วนการถือหุ้นของตนในบีทีเอสจี้ไว้ตลอดเวลาตราบเท่าที่ภาระหน้าที่ ตามสัญญานี้ยังคงมีอยู่ และจะไม่โอนหรือก่อภาระติดพันในหุ้นบีทีเอสจี้ดังกล่าว

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บีทีเอสจិតกลงให้กองทุนมีส่วนร่วมในคณะกรรมการของบีทีเอสซี ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> (ก) ให้มีการแต่งตั้งกรรมการจำนวนหนึ่งในสามของกรรมการทั้งหมดของบีทีเอสซีจากบุคคลที่กองทุนเสนอชื่อ และ (ข) ให้มีการแต่งตั้งกรรมการจำนวนหนึ่งในสามของกรรมการทั้งหมดของบีทีเอสซีซึ่งมีคุณสมบัติตามที่กำหนดเป็นกรรมการอิสระในคณะกรรมการบริษัทของบีทีเอสซี ▪ บีทีเอสจิตกลงที่จะมิให้บีทีเอสซีเข้าทำธุรกรรมใด ๆ ที่เป็นเรื่องสงวนไว้ เว้นเสียแต่ว่าคณะกรรมการของบีทีเอสซีโดยมีเสียงสนับสนุนจากกรรมการของบีทีเอสซีซึ่งกองทุนเป็นผู้เสนออย่างน้อยสองท่านได้อนุมัติให้บีทีเอสซีเข้าทำได้ ▪ บีทีเอสซีเห็นด้วยกับข้อกำหนดและเงื่อนไขของเอกสารธุรกรรม และตกลงที่จะกระทำการทุกประการที่จำเป็นเพื่อให้บีทีเอสซีปฏิบัติตามภาระผูกพันทั้งหลายของตนตามเอกสารธุรกรรมทั้งนี้ ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญา ▪ บีทีเอสจิตกลงจำนำหุ้นที่ตนถืออยู่ในบีทีเอสซี เพื่อเป็นประกันการปฏิบัติหน้าที่ของตนตามสัญญา ▪ บีทีเอสจิตกลงให้การค้ำประกันการปฏิบัติภาระหน้าที่ของบีทีเอสซีตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ทั้งนี้ กองทุนจะไม่สามารถบังคับให้บีทีเอสซีชำระหนี้ตามภาระค้ำประกันได้โดยวิธีการอื่นใด นอกจากการบังคับเอาหุ้นบีทีเอสซีเท่านั้น ภายใต้สัญญาจะซื้อจะขายหุ้น หรือสัญญาจำนำหุ้น และเมื่อมีการโอนหุ้นบีทีเอสซีภายใต้สัญญาจะซื้อจะขายหุ้น หรือสัญญาจำนำหุ้นแล้ว บีทีเอสซีจะหลุดพ้นจากภาระหน้าที่ของบีทีเอสซีที่เกี่ยวข้องกับการค้ำประกันและที่เกี่ยวข้องกับความเป็นผู้ถือหุ้นของบีทีเอสซีภายใต้สัญญานี้ทันที แต่สิทธิของกองทุนบางประการ เช่น สิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) และสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) ตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องในสัญญานี้ เป็นต้น ยังคงมีอยู่ตามความของสัญญานี้ และหน้าที่บางประการของบีทีเอสซีตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ ยังคงมีอยู่จนกว่าบีทีเอสซีและบีทีเอสจีจะได้ปฏิบัติหน้าที่ตามภาระผูกพันของตนภายใต้เอกสารธุรกรรมที่ตนเป็นคู่สัญญาจนครบถ้วน หรือพ้นกำหนดเวลาอื่นตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ ▪ หากบีทีเอสซีมีสิทธิเรียกร้องใด ๆ ต่อบีทีเอสซีไม่ว่าภายใต้เอกสารธุรกรรมหรืออื่นใดบีทีเอสจิตกลงไม่ใช้สิทธิเรียกร้องใด ๆ เอาจากบีทีเอสซีจนกว่าบีทีเอสจีและบีทีเอสซีจะได้ปฏิบัติหน้าที่ตามภาระผูกพันทั้งหมดภายใต้เอกสารธุรกรรมจนครบถ้วนให้แก่กองทุนแล้ว เว้นแต่เป็นไปตามข้อยกเว้นที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ ▪ ในกรณีที่กองทุนอนุญาตให้บีทีเอสซีดำเนินการตามแผนการเยียวยาเหตุผิดนัดผิดสัญญาภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธินั้น ในช่วงระหว่างเวลาที่กองทุนและบีทีเอสซีเริ่มดำเนินการพิจารณาหรือแผนการเยียवादังกล่าวจนถึงเวลาที่เหตุผิดนัดผิดสัญญาได้รับการเยียวยาตามแผนที่กองทุนเห็นชอบจนกองทุนพอใจหรือกองทุนยกเว้นเหตุผิดนัดผิดสัญญาดังกล่าวให้บีทีเอสจีและกองทุนตกลงกระทำการหรือไม่กระทำการตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ ซึ่งรวมถึง (ก) การที่บีทีเอสจีจะต้องนำเงินปันผลที่ตนเองได้รับจากการถือหุ้นบีทีเอสซีมาชำระจำนวนเงินที่บีทีเอสซีค้างจ่ายและถึงกำหนดชำระภายใต้เอกสารธุรกรรมให้แก่กองทุน (ข) การให้สิทธิแก่กองทุนในการใช้สิทธิออกเสียงในหุ้นที่ผู้สนับสนุนถืออยู่ในบีทีเอสซีตาม
--	--

	<p>เงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญา และ (ค) การที่กองทุนจะไม่ใช้สิทธิเรียกให้บีทีเอสชำระหนี้ตามจำนวนและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ หรือ เรียกให้ผู้สนับสนุนปฏิบัติตามสัญญา หรือ ใช้สิทธิอื่นใดที่กองทุนมีสำหรับกรณีเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาดังกล่าว</p> <p>ในกรณีที่บีทีเอสหรือผู้สนับสนุนไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ของตนที่กำหนดไว้ให้ต้องปฏิบัติตามภายหลังกองทุนอนุมัติให้มีการดำเนินการตามแผนการเยียวยา กรณีดังกล่าวจะถือเป็นเหตุผิดนัดผิดสัญญาภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ซึ่งกองทุนมีสิทธิใช้สิทธิของตนได้ตามเอกสารธุรกรรมได้ทุกประการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ หากกองทุนซื้อหุ้นบีทีเอสจากบีทีเอสจตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น หรือเข้าเป็นเจ้าของหุ้น บีทีเอสจากการบังคับสิทธิตามสัญญาจำหน่ายหุ้น กองทุนตกลงที่จะดำเนินการบางประการ เช่น <ol style="list-style-type: none"> (1) เมื่อผู้สนับสนุนร้องขอ จะดำเนินการให้บีทีเอสชี้แจงรายได้ของบีทีเอสที่เกิดจากทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อ ออกจากกระแสเงินสดของบีทีเอสและโอนรายได้จากทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อดังกล่าวให้แก่ผู้สนับสนุน หรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนด (2) เมื่อผู้สนับสนุนร้องขอ จะโอนทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อบางประเภทซึ่งยังคงอยู่กับบีทีเอสให้แก่ผู้สนับสนุนหรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนด (3) หลังจากวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน หากกองทุนยังคงถือหุ้นบีทีเอสที่ได้รับโอนมาจากบีทีเอสอยู่ในช่วงเวลาดังกล่าว กองทุนจะต้องโอนหุ้นดังกล่าวกลับไปยังผู้สนับสนุนหรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนดตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญา และในกรณีที่บีทีเอสยังจัดส่งรายได้สุทธิให้แก่กองทุนซึ่งยังชำระไม่ครบถ้วนตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ก่อนที่กองทุนจะโอนหุ้นดังกล่าวให้แก่ผู้สนับสนุนหรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนดดังกล่าว ผู้สนับสนุนจะต้องเข้าทำสัญญากับกองทุน (ในรูปแบบที่กองทุนพอใจ โดยสมเหตุสมผล) ว่าผู้สนับสนุนจะดำเนินการให้บีทีเอสจัดส่งรายได้สุทธิซึ่งยังชำระไม่ครบถ้วนตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิให้แก่กองทุน (4) การดำเนินการอื่น ๆ ที่กองทุนจะตกลงเพื่อให้บีทีเอสสามารถยังคงดำเนินกิจการและเป็นเจ้าของทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อได้ต่อไปอย่างเหมาะสม ทั้งนี้ ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญา <p>โดยผู้สนับสนุนมีหน้าที่ชำระต้นทุน ค่าใช้จ่ายและภาษีทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากการโอนรายได้หรือทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อหรือหุ้นบีทีเอสดังกล่าว</p>
--	---

<p>สิทธิที่จะซื้อ (Right to Purchase) และสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal)</p>	<p>: บีทีเอสจัดตกลงให้สิทธิโดยเพิกถอนมิได้ แก่กองทุน ดังนี้ (ก) สิทธิของกองทุนในการซื้อ (Right to Purchase) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือการลงทุนของบีทีเอสหรือบริษัทในเครือของบีทีเอสซึ่งเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด และ (ข) ในกรณีที่บีทีเอสหรือ บริษัทในเครือของบีทีเอส (แล้วแต่กรณี) ได้รับข้อเสนอจากบุคคลภายนอก สิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนใด ๆ ที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ และ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่แล้วเสร็จที่บีทีเอส และ/หรือ บริษัทในเครือของบีทีเอสได้เข้าทำหรือจะเข้าทำสัญญาหรือดำเนินการหรือจะดำเนินการโครงการที่เกี่ยวข้องดังกล่าวซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด</p> <p>ทั้งนี้ ข้อกำหนดและเงื่อนไขของสิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) และสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) ที่บีทีเอสให้แก่กองทุนจะมีลักษณะเดียวกันกับที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ</p>
<p>สิทธิของ บีทีเอสในการซื้อหุ้นบีทีเอส</p>	<p>: ในกรณีที่</p> <p>(ก) กองทุนใช้สิทธิซื้อหุ้นที่บีทีเอสถืออยู่ในบีทีเอสตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น และกองทุนประสงค์จะขายหุ้นดังกล่าวให้แก่บุคคลใด ๆ ที่มายื่นขอเสนอซื้อให้แก่กองทุน หรือ</p> <p>(ข) กองทุนไม่ซื้อหุ้นที่บีทีเอสถืออยู่ในบีทีเอสตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นด้วยตนเองแต่ประสงค์จะขายหุ้นนั้นให้แก่บุคคลภายนอกที่เป็นอิสระ (นอกเหนือจากบริษัทในเครือของกองทุน) โดยกำหนดให้บุคคลภายนอกดังกล่าวเป็นคนที่รับโอนหุ้นจากบีทีเอสตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น</p> <p>ในกรณีดังกล่าว กองทุนตกลงที่จะให้สิทธิแก่บีทีเอสในการปฏิเสธเป็นรายแรก (Right of First Refusal) ที่จะซื้อหุ้นดังกล่าวในราคาเท่ากับข้อเสนอที่กองทุนได้รับ (กรณี (ก)) หรือชำระค่าซื้อหุ้นดังกล่าวให้แก่กองทุนเท่ากับราคาที่บุคคลภายนอกที่เป็นอิสระเสนอให้แก่กองทุน (กรณี (ข)) ภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขอื่นเกี่ยวกับการซื้อขายหรือโอนอันเป็นสาระสำคัญที่ไม่ให้สิทธิแก่ผู้เสนอซื้อหรือบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระนั้นดีไปกว่าที่เสนอให้แก่บีทีเอส โดยกองทุนจะมีหนังสือแจ้งไปยังบีทีเอสโดยระบุชื่อของผู้ที่มาเสนอซื้อจากกองทุนหรือบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระที่กองทุนประสงค์จะขายหุ้นให้ (แล้วแต่กรณี) ราคาเสนอซื้อ และข้อกำหนดและเงื่อนไขอื่นที่เป็นสาระสำคัญของข้อเสนอในการซื้อนั้น ทั้งนี้ การใช้สิทธิซื้อหุ้นจากกองทุน (กรณี (ก)) หรือชำระค่าซื้อหุ้นดังกล่าวให้แก่กองทุน (กรณี (ข)) บีทีเอสต้องดำเนินการตามวิธีการและภายในเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ ในกรณีที่บีทีเอสไม่แสดงความประสงค์ซื้อหุ้นจากกองทุนหรือชำระค่าซื้อหุ้น (แล้วแต่กรณี) ภายในเวลาที่กำหนดเป็นหนังสือ หรือไม่ทำการซื้อหุ้นดังกล่าวจากกองทุนหรือชำระค่าซื้อหุ้นให้แก่กองทุน (แล้วแต่กรณี) ให้เสร็จสิ้นภายในเวลาที่กำหนด กองทุนมีสิทธิขายหุ้นดังกล่าวให้บุคคลที่มาเสนอซื้อจากกองทุนหรือบุคคลอื่นในราคาที่เท่ากับหรือสูงกว่าราคาที่ให้สิทธิแก่บีทีเอสดังกล่าว หรือดำเนินการให้มีการโอนหุ้นไปยังบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระ (แล้วแต่กรณี) ได้ ภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขอื่นเกี่ยวกับการซื้อขายหรือโอนอันเป็นสาระสำคัญที่ไม่ให้สิทธิแก่ผู้ซื้อหรือบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระนั้นดีไปกว่าที่เสนอให้แก่บีทีเอส</p>

		ทั้งนี้ คู่สัญญาตกลงว่าในกรณีที่บุคคลที่กองทุนกำหนดให้เป็นผู้รับโอนหุ้นจากบีทีเอสจีตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นนั้นเป็นบริษัทในเครือของกองทุน การโอนหุ้นให้แก่บริษัทในเครือของกองทุนดังกล่าวสามารถกระทำได้โดยกองทุนไม่ต้องให้สิทธิแก่บีทีเอสจีในการปฏิเสธเป็นรายแรก (Right of First Refusal) ดังที่กล่าวไว้ข้างต้นก่อน โดยมีเงื่อนไขว่าเมื่อบริษัทในเครือของกองทุนเข้ามาเป็นเจ้าของหุ้นตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นแล้ว กองทุนจะดำเนินการให้บริษัทในเครือดังกล่าวทำความตกลงเป็นหนังสือไปยังบีทีเอสจีว่าจะให้สิทธิแก่บีทีเอสจีในการปฏิเสธเป็นรายแรก (Right of First Refusal) ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญานี้
ข้อตกลงที่จะไม่ขายหน่วยลงทุน	:	บีทีเอสจีตกลงที่จะไม่ขาย โอน หรือจำหน่ายด้วยประการอื่นใดซึ่งหน่วยลงทุนที่บีทีเอสจีจองซื้อในจำนวนไม่น้อยกว่าหนึ่งในสามของหน่วยลงทุนทั้งหมด เป็นระยะเวลา 10 ปี นับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น เว้นแต่จะได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรล่วงหน้าจากกองทุน
ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings)	:	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

9. สัญญาจำหน่ายหุ้นระหว่าง บีทีเอสจี และ กองทุน ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556

วัตถุประสงค์	:	เพื่อจำหน่ายหุ้นที่บีทีเอสจีถือในบีทีเอสจีให้แก่กองทุน เพื่อเป็นประกันการปฏิบัติหน้าที่ของตนตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน
สิทธิหน้าที่หลักของบีทีเอสจี	:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บีทีเอสจีตกลงจำหน่ายหุ้นที่ตนถือในบีทีเอสจีให้แก่กองทุน เพื่อเป็นประกันการปฏิบัติหน้าที่ของตนตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน ▪ บีทีเอสจีจะจัดให้บีทีเอสจีบันทึกการจำหน่ายหุ้นไว้ในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นด้วย ▪ บีทีเอสจีตกลงว่าถ้าไม่ว่าในเวลาใด ๆ บีทีเอสจีได้หุ้นในบีทีเอสจีมาเพิ่มเติมอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงทุนจดทะเบียนของบีทีเอสจี บีทีเอสจีจะจำหน่ายหุ้นเพิ่มเติมดังกล่าวให้แก่กองทุน ทั้งนี้ เพื่อให้หุ้นบีทีเอสจีที่บีทีเอสจีถืออยู่ได้นำมาจำหน่ายและส่งมอบไว้ให้แก่กองทุน ▪ บีทีเอสจีเป็นผู้มีสิทธิออกเสียงและได้รับเงินปันผลที่ได้จากหุ้นนั้น ก่อนที่กองทุนจะบังคับจำหน่ายหุ้นและมีหนังสือแจ้งไปยังบีทีเอสจีและบีทีเอสจีในกรณีผิดนัดผิดสัญญาภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ
สิทธิหลักของกองทุน	:	กองทุนอาจใช้สิทธิหักกลบลบหนี้ระหว่างหนี้ที่บีทีเอสจีมีต่อกองทุนตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุนและเอกสารธุรกรรมอื่นที่บีทีเอสจีเป็นคู่สัญญากับหนี้ที่กองทุนเป็นหนี้ต่อบีทีเอสจีก็ได้ โดยไม่คำนึงถึงสถานที่ชำระเงิน

การบังคับจำหน่าย :	บีทีเอสจี และกองทุนตกลงกำหนดเงื่อนไขในการขายทอดตลาดหุ้นนั้น ให้บุคคลภายนอกที่ชนะการประมูลจะต้องเข้าทำสัญญาที่มีรูปแบบ และเนื้อหาเหมือนกับสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน
--------------------	--

10. สัญญาจะซื้อจะขายหุ้น ระหว่าง บีทีเอสจี บีทีเอสซี กองทุน และ ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน) (“ผู้ดูแลผลประโยชน์”) ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556

วัตถุประสงค์ :	เพื่อที่จะขายหุ้นที่บีทีเอสจีถือในบีทีเอสซีให้แก่กองทุน เมื่อเป็นตามข้อตกลงและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้
สิทธิหน้าที่หลักของ บีทีเอสจี :	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บีทีเอสจีตกลงขายหุ้นที่ตนถืออยู่ในบีทีเอสซีให้แก่กองทุน และกองทุนตกลงซื้อหุ้นจากบีทีเอสจีเมื่อเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิและกองทุนได้ส่งหนังสือให้แก่บีทีเอสจีเพื่อใช้สิทธิในการซื้อหุ้นดังกล่าว ▪ บีทีเอสจีตกลงแต่งตั้งและมอบอำนาจโดยเพิกถอนมิได้ให้ผู้ดูแลผลประโยชน์ และ/หรือผู้รับโอนสิทธิของผู้ดูแลผลประโยชน์ ทำการโอนหุ้นนั้นให้แก่กองทุน ▪ บีทีเอสจีตกลงว่ากองทุนอาจใช้สิทธิหักกลบลบหนี้ราคาซื้อหุ้นกับภาระผูกพันซึ่งบีทีเอสจีมีอยู่ตามสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุนได้ ทั้งนี้ บีทีเอสจีตกลงที่จะไม่เรียกร้องให้กองทุนต้องชำระราคาซื้อหุ้นเป็นเงิน ▪ บีทีเอสจีตกลงกระทำการทั้งหมดเพื่อให้มีการโอนหุ้นให้แก่กองทุน รวมถึงการจัดให้บีทีเอสซีบันทึกการโอนหุ้นดังกล่าวไว้ในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น
สิทธิและหน้าที่หลักของ กองทุน :	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กองทุนมีสิทธิซื้อหุ้นจากบีทีเอสจีเมื่อเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ▪ ราคาซื้อหุ้นดังกล่าวจะได้มีการกำหนดขึ้นตามวิธีการที่กำหนดไว้ในสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น ▪ กองทุนอาจใช้สิทธิหักกลบลบหนี้ระหว่างวันที่บีทีเอสจีมีต่อกองทุนตามสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุนและเอกสารธุรกรรมอื่นที่บีทีเอสจีเป็นผู้สัญญากับหน้าที่กองทุนเป็นหนี้ต่อบีทีเอสจีก็ได้ โดยไม่คำนึงถึงสถานที่ชำระเงิน ทั้งนี้ บีทีเอสจีตกลงที่จะไม่เรียกร้องให้กองทุนต้องชำระราคาซื้อหุ้นเป็นเงิน

11. สัญญาโอนสิทธิในบัญชีค่าใช้จ่าย O&M อย่างมีเงื่อนไข ระหว่าง บีทีเอสซี และ กองทุน ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556

วัตถุประสงค์ :	เพื่อโอนสิทธิในบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ให้แก่กองทุนเมื่อบีทีเอสซีผิดนัดภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ
สิทธิหน้าที่หลักของ บีทีเอสซี :	บีทีเอสซีตกลงที่จะโอนสิทธิในบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ให้แก่กองทุนเมื่อเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ และกองทุนได้ส่งหนังสือให้แก่บีทีเอสซีและธนาคาร

12. สรุปสาระสำคัญข้อตกลง ระหว่าง บีทีเอสซี กองทุน และ บีเอสเอส ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556

วัตถุประสงค์	:	เพื่อให้บีเอสเอสรับทราบถึงสิทธิของกองทุนในรายได้ค่าโดยสารสุทธิ และยอมรับที่จะทำหน้าที่เป็นตัวแทนกองทุนในการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสารสุทธิ รวมทั้งจะนำส่งรายได้ค่าโดยสารสุทธิที่ได้รับให้แก่กองทุนโดยผ่านบีทีเอสซี หรือในกรณีที่บีทีเอสซีไม่สามารถส่งรายได้ค่าโดยสารสุทธิให้แก่กองทุนได้ตามปกติ (เช่น กรณีล้มละลาย) บีเอสเอสจะนำส่งรายได้ค่าโดยสารสุทธิให้แก่กองทุนโดยตรง
--------------	---	---

13. สรุปสาระสำคัญของการสลักหลังกรรมธรรม์ประกันภัย

ตามที่ได้กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ จะมีการระบุชื่อของกองทุนเป็นผู้เอาประกันร่วมและผู้รับประโยชน์ร่วมภายใต้กรรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวข้องที่บีทีเอสซีมีอยู่ ในกรณีนี้ บีทีเอสซีจะส่งคำบอกกล่าวไปยังบริษัทประกันภัยที่เกี่ยวข้องภายใน 30 วันนับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น เพื่อให้มีการสลักหลังกรรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้กองทุนเข้าเป็นผู้เอาประกันร่วมและผู้รับผลประโยชน์ร่วมในกรรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวข้องที่บีทีเอสซีทำไว้ คำบอกกล่าวนั้นจะส่งให้บริษัทประกันภัยสำหรับกรรมธรรม์ประกันภัยทุกฉบับที่บีทีเอสซีทำไว้

14. สรุปสาระสำคัญสัญญาหลักเกี่ยวกับทรัพย์สินที่กองทุนไม่ได้ซื้อ ระหว่าง บีทีเอสจี และ บีทีเอสซี ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556

เพื่อกำหนดรายละเอียดและเงื่อนไขหลัก และการเข้าทำสัญญาประกอบต่าง ๆ เพื่อดำเนินการกับทรัพย์สินที่กองทุนไม่ได้ซื้อจากบีทีเอสซีตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ โดยหากเกิดกรณีผิดนัดผิดสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ และกองทุนใช้สิทธิบังคับการค้ำประกันที่บีทีเอสจีภายใต้สัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน ไม่ว่าจะโดยการบังคับจำหน่ายหรือการซื้อหุ้นบีทีเอสซีที่บีทีเอสจีถืออยู่ภายใต้สัญญาจำหน่ายหุ้นบีทีเอสซี หรือสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ซึ่งในกรณีดังกล่าว บีทีเอสจีจะต้องโอนทรัพย์สินของตนที่กองทุนไม่ได้ซื้อ ให้แก่บีทีเอสจีหรือบุคคลที่บีทีเอสจีกำหนด ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขในสัญญาหลักและสัญญาประกอบที่เข้าทำระหว่างบีทีเอสจีและบีทีเอสซี เพื่อชดเชยความเสียหายที่บีทีเอสจีสูญเสียหุ้นบีทีเอสซีตามสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน ทั้งนี้ การค้ำประกันตามสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุนจำกัดอยู่ที่หุ้นบีทีเอสซี โดยไม่รวมทรัพย์สินของบีทีเอสซีที่กองทุนไม่ได้ซื้อตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

สัญญาประกอบสัญญาหลักเกี่ยวกับทรัพย์สินที่กองทุนไม่ได้ซื้อ รวมถึง สัญญาเกี่ยวกับการซื้อขาย การโอน การโอนสิทธิ และ/หรือ การแปลงหนี้ใหม่ ในทรัพย์สินที่กองทุนไม่ได้ซื้อ แบบมีเงื่อนไขบังคับก่อนว่าจะมีผลบังคับต่อเมื่อหุ้นบีทีเอสซีถูกบังคับตามสัญญาจำหน่ายหุ้นหรือสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น หรือมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าจะเกิดการบังคับกับหุ้นบีทีเอสซี ตลอดจนการให้หลักประกันโดยบีทีเอสซีแก่บีทีเอสจี เพื่อการปฏิบัติตามสัญญาหลักเกี่ยวกับทรัพย์สินที่กองทุนไม่ได้ซื้อ