

ส่วนที่ 1 : การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) (เดิมชื่อ บริษัท ธนായ จำกัด (มหาชน)) (“บริษัทฯ”) จดทะเบียนก่อตั้งขึ้นครั้งแรกในรูปแบบบริษัทจำกัด ชื่อ บริษัท ธนาย 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 เซอร์วิสอพาร์ทเม้นท์ อาคารสำนักงาน โรงแรม และโครงการสาธารณูปโภคขนาดใหญ่

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

ผลกระทบจากวิกฤติเศรษฐกิจในปี 2540 ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อภาคธุรกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประกอบการที่กู้ยืมเงินจากต่างประเทศ การลอยตัวของค่าเงินบาทส่งผลให้เงินกู้ยืมที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นอย่างมากเมื่อเทียบเป็นสกุลเงินบาท และบริษัทฯ ก็เป็นหนึ่งในผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤติเศรษฐกิจดังกล่าว โดยในระหว่างปี 2545-2549 บริษัทฯ ได้ทำการปรับปรุงโครงสร้างหนี้และเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ และบริษัทฯ ได้สูญเสียหุ้นบีทีเอสซีให้แก่เจ้าหนี้ทั้งจากกระบวนการปรับโครงสร้างหนี้นอกการฟื้นฟูกิจการและตามแผนฟื้นฟูกิจการ 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 ธนาย จำกัด (มหาชน) เป็น บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) และเปลี่ยนธุรกิจหลักจากอสังหาริมทรัพย์เป็นธุรกิจระบบขนส่งมวลชน และเพื่อให้สอดคล้องกับธุรกิจหลักใหม่ของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2553 บริษัทฯ จึงได้เปลี่ยนหมวดธุรกิจในตลาดหลักทรัพย์เป็น “ขนส่งและโลจิสติกส์” ภายใต้กลุ่มอุตสาหกรรม “บริการ” และได้เปลี่ยนชื่อย่อในการซื้อขายหลักทรัพย์เป็น “BTS”

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” โดยบีทีเอสซีได้ขายรายได้ค่าโดยสารถิของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ระยะทางรวม 23.5 กิโลเมตร ภายใต้สัญญาสัมปทานให้แก่กองทุน BTSGIF ที่ราคาขายสุทธิ 61,399 ล้านบาท และบริษัทฯ ได้เข้าจองซื้อและเป็นผู้ถือหน่วยลงทุนจำนวน 1/3 (ร้อยละ 33.33) ของกองทุน BTSGIF

ธุรกิจของบริษัทฯ ประกอบด้วย 4 กลุ่มธุรกิจ ได้แก่

■ **ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน** เป็นธุรกิจหลักของบริษัทฯ โดยบีทีเอสซี (บริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 97.46) ได้รับสัมปทานจาก กทม. ในปี 2535 ให้เป็นผู้ให้บริการรถไฟฟ้าบนทางวิ่งยกระดับสายแรกของกรุงเทพฯ ซึ่งครอบคลุมสายสุขุมวิทและสายสีลม ระยะทางรวม 23.5 กิโลเมตร เป็นระยะเวลา 30 ปี ซึ่งจะสิ้นสุดสัญญาสัมปทานในวันที่ 4 ธันวาคม 2572 โดยรถไฟฟ้าบีทีเอสเปิดให้บริการประชาชนเป็นครั้งแรกเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2542 อนึ่ง เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 บีทีเอสซีได้ขายรายได้ค่าโดยสารถิ (ตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 จนถึงวันสิ้นสุดสัญญาสัมปทาน) ของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักนี้ ให้แก่กองทุน BTSGIF และบริษัทฯ ได้เข้าจองซื้อและเป็นผู้ถือหน่วยลงทุนจำนวน 1/3 (ร้อยละ 33.33) ของกองทุน BTSGIF

เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2555 บีทีเอสซีได้เข้าลงนามในสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร กับ บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด (“กรุงเทพมหานคร”) ซึ่งเป็นบริษัทที่จัดตั้งขึ้นโดย กทม. และมี กทม. เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ในการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครเป็นระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 8 พฤษภาคม 2555 จนถึงวันที่ 2 พฤษภาคม 2585 ซึ่งมีเส้นทางประกอบด้วย ส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ ระยะทาง 2.2 กิโลเมตร ส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 2 ช่วงวงเวียนใหญ่-บางหว้า ระยะทาง 5.3 กิโลเมตร และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง ระยะทาง 5.25 กิโลเมตร และจะรวมเส้นทางเดิมภายใต้สัญญาสัมปทานภายหลังครบกำหนดอายุสัมปทานในวันที่ 4 ธันวาคม 2572

นอกจากนี้ บีทีเอสซียังได้รับการว่าจ้างจากกรุงเทพมหานครให้เป็นผู้ให้บริการเดินรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ตั้งแต่วันที่ 29 พฤษภาคม 2553

อนึ่ง เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2559 บีทีเอสซีได้ลงนามในสัญญาขายและติดตั้งระบบไฟฟ้าและเครื่องกล (E&M) โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ กับกรุงเทพมหานคร และต่อมาเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2559 บีทีเอสซีได้รับการว่าจ้างเพิ่มเติมจากกรุงเทพมหานครให้เป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต (“โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือ”) ระยะทาง 18.20 กิโลเมตร และช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ (“โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวใต้”) ระยะทาง 12.58 กิโลเมตร เป็นระยะเวลา 25 ปี นับตั้งแต่วันที่ 3 เมษายน 2560 จนถึงวันที่ 2

พฤษภาคม 2555 ซึ่งระยะเวลาการสิ้นสุดสัญญาดังกล่าวจะเป็นระยะเวลาเดียวกันกับการสิ้นสุดสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร โดยได้เริ่มเปิดให้บริการเดินรถสถานีแรกของช่วงแบร์ริง-สมุทรปราการ (สถานีสำโรง) แล้ว เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2560

นอกจากนี้ เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2559 บริษัทฯ ได้ร่วมกับบริษัท ชีโน-ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) (“STEC”) และบริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) (“RATCH”) ในนามของ “กิจการร่วมค้า บีเอสอาร์” ยื่นข้อเสนอเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู (ช่วงแคราย-มีนบุรี) ระยะทาง 34.5 กิโลเมตร รวมถึงข้อเสนอเกี่ยวกับส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู (“โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู”) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ช่วงลาดพร้าว- สำโรง) ระยะทาง 30.4 กิโลเมตร รวมถึงข้อเสนอเกี่ยวกับส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง (“โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง”) ต่อการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”) และเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2559 รฟม. ได้มีหนังสือเลขที่ รฟม. 004/3227 และ รฟม. 004/3228 แจ้งว่ากิจการร่วมค้า บีเอสอาร์ เป็นผู้ยื่นข้อเสนอที่ดีที่สุดสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ซึ่งเมื่อวันที่ 3 เมษายน 2560 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2560 ได้มีมติอนุมัติการเข้าทำสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู รวมถึงส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง รวมถึงส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ตลอดจนเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง กับ รฟม. อนึ่ง เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2560 บริษัทฯ STEC และ RATCH ได้ร่วมกันจัดตั้งบริษัทร่วมทุนจำนวน 2 บริษัท ชื่อ “บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด” และ “บริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด” โดยบริษัทฯ STEC และ RATCH ถือหุ้นในแต่ละบริษัทในสัดส่วนร้อยละ 75 ร้อยละ 15 และร้อยละ 10 ตามลำดับ โดยบริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด และ บริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด ได้เข้าลงนามในสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู รวมถึงข้อผูกพันเกี่ยวกับส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด ได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง รวมถึงข้อผูกพันเกี่ยวกับส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง กับ รฟม. เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2560

ตั้งแต่เปิดให้บริการมา จำนวนผู้โดยสารของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2559/60 ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักได้ให้บริการผู้โดยสารเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 238.04 ล้านเที่ยวคน และหากนับรวมจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการทั้งในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก และระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายแล้ว จะมีจำนวนผู้โดยสารสูงถึง 249.84 ล้านเที่ยวคน ในปี 2559/60 หรือคิดเป็นจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 684,492 เที่ยวคนต่อวัน ทั้งนี้ จำนวนผู้โดยสารสูงสุดในวันทำงานยังอยู่ในปี 2556/57 คือ 913,084 เที่ยวคน (รวมสายหลักและส่วนต่อขยาย) ในวันที่ 13 มกราคม 2557

▪ **ธุรกิจสื่อโฆษณา** ดำเนินการโดยกลุ่มวีจีไอ ซึ่งดำเนินธุรกิจหลักในการเป็นผู้ให้บริการเครือข่ายสื่อโฆษณาที่สอดคล้องกับรูปแบบการดำเนินชีวิตในยุคสมัยใหม่ (Lifestyle Media) โดยมุ่งไปสู่การเป็นศูนย์กลางสื่อโฆษณายึดฐานข้อมูลแบบครบวงจร (Data Centric Media Hypermarket) โดยปัจจุบัน ธุรกิจหลักของกลุ่มวีจีไอแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ (1) ธุรกิจสื่อโฆษณานอกบ้าน ซึ่งครอบคลุม 5 พื้นที่สำคัญ ประกอบด้วย (ก) สื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชนทั้งในประเทศและต่างประเทศ (ข) สื่อโฆษณากลางแจ้ง ผ่านการลงทุนในบริษัท มาสเตอร์ แอด จำกัด มหาชน (“MACO”) (ค) สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงาน ผ่านการลงทุนในบริษัท พอยท์ ออฟ วิว (พีโอวี) จำกัด (ง) สื่อโฆษณาในสนามบิน ผ่านการลงทุนในบริษัท แอโร มีเดีย กรุ๊ป จำกัด (จ) การสาธิตสินค้า ผ่านการลงทุนในบริษัท เดโม เพาเวอร์ (ประเทศไทย) จำกัด และ (2) ธุรกิจบริการด้านดิจิทัล ผ่านการลงทุนใน บริษัท บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ จำกัด (“บีเอสเอส โฮลดิ้งส์”) และบริษัท บางกอก สมาร์ทการ์ด ซิสเต็ม จำกัด (“บีเอสเอส”) (รวมเรียกว่า “Rabbit Group”)

โดยวิธีแบ่งธุรกิจหลักของ Rabbit Group เป็น 3 ประเภท ได้แก่ (ก) ธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-money) (ข) ธุรกิจบริการ และ (ค) ธุรกิจสื่อโฆษณาแบบผสมผสานสื่อออฟไลน์และสื่อออนไลน์

■ **ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์** กลุ่มบริษัทดำเนินธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ โดยแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ (1) อสังหาริมทรัพย์เชิงที่พักอาศัย ประกอบด้วยบ้านเดี่ยว ทาวน์เฮ้าส์ และคอนโดมิเนียม (2) อสังหาริมทรัพย์เชิงพาณิชย์ ประกอบด้วย เซอร์วิสอพาร์ทเมนต์ อาคารสำนักงาน โรงแรม และสนามกอล์ฟและสปอร์ตคลับ และ (3) ที่ดิน ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทมุ่งพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ในหลายรูปแบบ ภายใต้ความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจต่างๆ เพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันในตลาด และความคล่องตัวในการบริหารให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

■ **ธุรกิจบริการ** เป็นธุรกิจให้บริการที่สนับสนุนการดำเนินงานในธุรกิจหลักของกลุ่มบริษัทในด้านต่าง ๆ ซึ่งประกอบด้วย ธุรกิจบริการซึ่งดำเนินการโดย Rabbit Group ภายใต้การบริหารงานของวิธีไอ ได้แก่ ธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-money) ทั้งแบบออฟไลน์ ในชื่อ “บัตรแรบบิท (rabbit)” และแบบออนไลน์ ในชื่อ “แรบบิท ไลน์ เพย์ (Rabbit LINE Pay)” ธุรกิจ Web Portal หรือเว็บท่า ในชื่อ “แรบบิท เดลี่ (Rabbit Daily)” ธุรกิจนายหน้าประกันภัย โดยให้บริการเปรียบเทียบราคาผลิตภัณฑ์ประกันออนไลน์ ในชื่อ “แรบบิท ไฟแนนซ์ (Rabbit Finance)” และธุรกิจเทเลมาร์เก็ตติ้ง โดยส่วนใหญ่ให้บริการเทเลเซลเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของธุรกิจนายหน้าประกันภัย นอกจากนี้ ธุรกิจบริการของกลุ่มบริษัทยังมีธุรกิจให้บริการลูกค้าสัมพันธ์ ภายใต้ชื่อ “แรบบิท รีวอร์ดส (Rabbit Rewards)” และโปรแกรมส่งเสริมการขายด้วยตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks) และธุรกิจให้บริการทางเทคโนโลยี

นอกจากนี้ ธุรกิจบริการยังครอบคลุมถึงธุรกิจร้านอาหารจีน ภายใต้แบรนด์ร้านอาหารที่หลากหลาย เพื่อให้ครอบคลุมผู้บริโภคในกลุ่มต่าง ๆ ได้แก่ “ChefMan” “Man Kitchen” “M Krub” และ “Chairman by Chef Man” และ “Round Table by Chef Man” ธุรกิจบริหารจัดการโรงแรม ภายใต้แบรนด์ “U Hotels & Resorts” และ “Eastin” ทั้งสำหรับโครงการโรงแรมของกลุ่มบริษัทเองและของบุคคลอื่น ธุรกิจรับเหมาและบริหารโครงการก่อสร้าง และธุรกิจบริหารจัดการโครงการอสังหาริมทรัพย์ ทั้งโครงการที่พักอาศัยแนวราบ คอนโดมิเนียม และอาคารสำนักงาน

1.1 วิสัยทัศน์ พันธกิจ คุณค่าที่มุ่งหวัง กลยุทธ์ และเป้าหมายระยะยาวของกลุ่มบริษัท

วิสัยทัศน์	: นำเสนอแนวคิด “ชีวิต ไซลูชั่นส์” ที่ครบวงจรและโดดเด่นแก่ชุมชน อันจะนำมาซึ่งวิถีชีวิตที่ดีขึ้น
พันธกิจ	: เรามุ่งมั่นที่จะส่งมอบแนวคิด “ชีวิต ไซลูชั่นส์” 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 เราดำเนินธุรกิจในแนวทางปฏิบัติที่ช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเมื่อเปรียบเทียบกับสินค้าหรือบริการของกลุ่มคู่แข่ง

การพัฒนาชุมชน : เราเป็นส่วนสำคัญของชุมชนที่ดำเนินธุรกิจด้วยแนวคิด “ซีดี โซลูชั่นส์” ที่ทำให้ลูกค้ามีจิตสำนึกที่ดีต่อชุมชน เราสนับสนุนรายได้และทรัพยากรต่างๆ เพื่อทำงานร่วมกับชุมชนและท้องถิ่นในเรื่องการศึกษาและสวัสดิการของเด็ก รวมทั้งส่งเสริมในด้านสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดีของพนักงานและครอบครัว

กลยุทธ์และเป้าหมายระยะยาว : กลุ่มบริษัทบีทีเอสมุ่งหมายเป็นผู้นำในการพัฒนาและให้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่ดีที่สุดของไทย เสริมสร้างความเป็นผู้นำในธุรกิจโฆษณาที่มีอยู่ในวิถีการดำเนินชีวิตและขยายเครือข่ายสื่อโฆษณาในภูมิภาค ASEAN ดำเนินธุรกิจจอสั่งหาริมทรัพย์อย่างระมัดระวัง และนำพากรุงเทพฯ สู่มิติไร้เงินสดผ่านบริการ Micro Payment ในระบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ โดยกำหนดกลยุทธ์อยู่บนพื้นฐานสำคัญ 5 ประการคือ

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

กลุ่มบริษัทจะขยายธุรกิจทั้งสี่ด้านอย่างสอดคล้องกับการพัฒนาสังคมเมืองของประเทศไทย และนำเสนอแนวคิด “ซีดี โซลูชั่นส์” ที่ครบวงจรและโดดเด่นแก่ชุมชน อันจะนำมาซึ่งวิถีชีวิตที่ดีขึ้น

1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญ

- 2549
- ☐ ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งให้ยกเลิกการฟื้นฟูกิจการ เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2549
 - ☐ ตลาดหลักทรัพย์อนุญาตให้หลักทรัพย์ของบริษัทฯ ซื้อขายได้ในหมวดพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ตั้งแต่วันที่ 28 ธันวาคม 2549 เป็นต้นไป
- 2550
- ☐ บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทร่วมทุน ชื่อ บริษัท กมลลา บีช รีสอร์ท แอนด์ โฮเต็ล แมนเนจเม้นท์ จำกัด เพื่อประกอบกิจการโรงแรมและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในจังหวัดภูเก็ต
 - ☐ บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทร่วมทุน ชื่อ บริษัท ฮีบเฮง คอนสตรัคชั่น (ประเทศไทย) จำกัด (ปัจจุบันชื่อ บริษัท เอชเอชที คอนสตรัคชั่น จำกัด) เพื่อดำเนินธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง
- 2551
- ☐ บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทร่วมทุน ชื่อ บริษัท แอ็บโซลูท โฮเต็ล เซอร์วิส จำกัด เพื่อดำเนินธุรกิจบริหารจัดการโรงแรม
- 2552
- ☐ เมื่อเดือนพฤษภาคม 2552 รถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ ระยะทาง 2.2 กิโลเมตร เปิดให้บริการ โดยบีทีเอสซีเป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงในส่วนต่อขยายนี้ ภายใต้สัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง
 - ☐ 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
 - ☐ เมื่อเดือนสิงหาคม 2552 บริษัทฯ ออกและจัดสรรใบสำคัญแสดงสิทธิ TYONG-W1 จำนวน 856,016,666 หน่วย ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ตามสัดส่วนการถือหุ้น
 - ☐ เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2552 มีการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิ TYONG-W1 ทำให้ทุนจดทะเบียนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 6,848,133,333 บาท เป็น 7,614,391,803 บาท
- 2553
- ☐ เมื่อเดือนมีนาคม 2553 บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทย่อย ชื่อ ธนายง อ่องกง ลิมิเตด ในฮ่องกง เพื่อดำเนินธุรกิจลงทุนในหลักทรัพย์
 - ☐ เมื่อเดือนเมษายน 2553 บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทร่วมทุน ชื่อ แอ็บโซลูท โฮเต็ล เซอร์วิส อ่องกง ลิมิเตด 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 มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 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 ภายใต้สัญญาจ้างผู้เดินรถพร้อมจัดการโดยสารและสัญญาจ้างผู้บริหารสถานี
 - 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 มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 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 รีวอร์ดส จำกัด) เพื่อดำเนินธุรกิจให้การสนับสนุนและบริการด้านเทคโนโลยี
 - เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2553 บริษัทฯ ได้ออกและจัดสรรใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W2 จำนวน 5,027,000,448 หน่วย ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ที่มีการจองซื้อหุ้นเพิ่มทุน และกลุ่มผู้ลงทุนประเภทสถาบันการเงินหรือกลุ่มลูกค้าของบริษัทหลักทรัพย์ที่ทำหน้าที่เป็นผู้จัดจำหน่ายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ
 - เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2553 ตลาดหลักทรัพย์ประกาศให้หลักทรัพย์ BTS ได้รับเลือกเข้าคำนวณในดัชนี 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 ได้จดทะเบียนลดทุนโดยลดมูลค่าที่ตราไว้ของหุ้นของบริษัทฯ 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 สามารถ

จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นเป็นครั้งแรกนับตั้งแต่บริษัทฯ 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 โฮเต็ล แมนเนจเม้นท์ จำกัด กับหุ้นร้อยละ 80 ที่บีทีเอสซีถืออยู่ในบริษัท นิว ไวน์ เอเจนซี่ จำกัด
 - เมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2554 บริษัทฯ ได้ออกและจำหน่ายหุ้นจำนวน 1,298,998,791 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 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 มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.64 บาท และทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ 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 ได้โอนหุ้นทั้งหมดในบริษัท ก้ามกุ้ง พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด (“ก้ามกุ้ง”) และบริษัท ก้ามปู พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด ให้บริษัทฯ แทนการชำระคืนหนี้เงินกู้ยืมระหว่างบริษัทเป็นเงินสด ทำให้บริษัทฯ ถือหุ้นก้ามกุ้ง และบริษัท ก้ามปู พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด โดยตรง
 - เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2555 จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสทำสถิติสูงสุดในวันธรรมดาที่ 714,575 เที่ยวคน
 - เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2555 วิจิไอได้จัดระเบียบขนส่งจากบริษัทจำกัดเป็นบริษัทมหาชน จำกัด
 - เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2555 บริษัท บางกอก สมาร์ทการ์ด ซิสเต็ม จำกัด 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 จัดทะเบียนเปลี่ยนแปลงจำนวนหุ้นและมูลค่าที่ตราไว้ของบริษัทฯ ทำให้มูลค่าที่ตราไว้ของบริษัทฯ 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 (มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท) ในราคาใช้สิทธิที่ 4.375 บาทต่อหุ้น โดยหุ้นของบริษัทฯ เริ่มซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ด้วยมูลค่าที่ตราไว้ใหม่เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2555
- เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2555 บีทีเอสซีได้จำหน่ายเงินลงทุนในบริษัท กมลา บีช รีสอร์ท แอนด์ โฮเทล แมนเนจเม้นท์ จำกัด บริษัทย่อยที่ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินที่หาดกมลา จังหวัดภูเก็ต
- เดือนกันยายน-ตุลาคม 2555 วีจีไอและบีทีเอสซีได้เสนอขายหุ้นวีจีไอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และผู้ถือหุ้นของบีทีเอสซี และต่อประชาชนเป็นครั้งแรก เป็นจำนวนรวม 88 ล้านหุ้น ในราคาเสนอขายหุ้นละ 35 บาท (มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท) โดยหุ้นวีจีไอได้เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์และเริ่มทำการซื้อขายครั้งแรกในวันที่ 11 ตุลาคม 2555 โดยในวันเดียวกัน บริษัทฯ ได้ซื้อหุ้นวีจีไอจำนวน 59 ล้านหุ้น จากบีทีเอสซีในราคา 35 บาทต่อหุ้น ตามสัญญาซื้อขายหุ้นฉบับลงวันที่ 20 สิงหาคม 2555
- เมื่อวันที่ 26 ตุลาคม 2555 และ 10 มกราคม 2556 บริษัทฯ ได้เข้าซื้อหุ้นในบีทีเอสซีเพิ่มเติมอีกจำนวนร้อยละ 1.02 จากผู้ถือหุ้นรายย่อย ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ในบีทีเอสซีเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 96.44 เป็นร้อยละ 97.46 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบีทีเอสซี
- เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2555 บริษัทฯ ได้จำหน่ายเงินลงทุนใน บริษัท ก้ามปู พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด บริษัทย่อยที่ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสสนามนา
- ในเดือนตุลาคม 2555 BTSA ได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ โรงแรม อีสติน แกรนด์ สาทร กรุงเทพฯ บนถนนสาทรใต้ ติดกับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสสุรศักดิ์
- 2556 □ เมื่อวันที่ 4 มกราคม 2556 บริษัทฯ จัดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W2 ในวันกำหนดการใช้สิทธิครั้งแรก ทำให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 43,701,282,432 บาท เป็น 43,707,025,888 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญที่ออกจำหน่ายแล้วจำนวน 10,926,756,472 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 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 มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.64 บาท และจำนวน 1,944,721,838 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 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 จัดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W2 ในวันกำหนดการใช้สิทธิ ครั้งที่ 2 ทำให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 44,426,538,376 บาท เป็น 45,611,174,124 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญที่จำหน่ายแล้วจำนวน 11,402,793,531 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท
- ❑ เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 ได้มีการจัดตั้งกองทุน BTSGIF แล้วเสร็จ มีขนาดกองทุน (Fund Size) เท่ากับ 62,510.4 ล้านบาท (5,788 ล้านหน่วยลงทุน ที่ราคา 10.80 บาทต่อหน่วย) โดยบีทีเอสซีได้ขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ระยะทางรวม 23.5 กิโลเมตร ภายใต้สัญญาสัมปทานให้แก่กองทุน BTSGIF ที่ราคาขายสุทธิ 61,399 ล้านบาท (เป็นจำนวนเงินสุทธิภายหลังการหักค่าใช้จ่ายในการจัดตั้งกองทุน BTSGIF จำนวนเงินประมาณ 1,111 ล้านบาท) นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เข้าจองซื้อและเป็นผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนของกองทุน BTSGIF จำนวน 1/3 (ร้อยละ 33.33) ของกองทุน BTSGIF (จำนวน 1,929 ล้านหน่วยลงทุน ที่ราคา 10.80 บาทต่อหน่วย หรือ 20,833.2 ล้านบาท) โดยหน่วยลงทุน BTSGIF เริ่มทำการซื้อขายครั้งแรกในตลาดหลักทรัพย์เมื่อวันที่ 19 เมษายน 2556
- ❑ เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2556 บริษัทฯ ได้ประกาศเพิ่มนโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ จะจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้นไม่น้อยกว่า 21,000 ล้านบาท สำหรับ 3 รอบระยะเวลาบัญชี กล่าวคือ บริษัทฯ จะจ่ายเงินปันผลไม่น้อยกว่า 6,000 ล้านบาท, 7,000 ล้านบาท และ 8,000 ล้านบาท 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 มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท
- เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2556 หลักทรัพย์ VGI ได้ทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ภายหลังการแตกมูลค่าที่ตราไว้จากเดิมหุ้นละ 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 มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 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 มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท
- เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2556 บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อ บริษัท แมน คิทเชน จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจร้านอาหารและธุรกิจเกี่ยวกับอาหาร รวมถึงธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 70.0
- เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2556 บริษัทฯ ได้ออกและจัดสรรใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W3 จำนวน 3,944,626,464 หน่วย ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ตามสัดส่วนการถือหุ้น (Rights Offering) โดยไม่คิดมูลค่า ในอัตราการจัดสรรที่ 3 หุ้นสามัญเดิม ต่อ 1 หน่วยใบสำคัญแสดงสิทธิ โดยมีอัตราการใช้สิทธิที่ 1 หน่วยใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W3 ต่อ 1 หุ้นสามัญ ที่ราคาใช้สิทธิ 12 บาทต่อหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 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 โดยการลดมูลค่าที่ตราไว้จากหุ้นละ 1 บาท เป็นหุ้นละ 0.25 บาท และบริษัทฯ ในฐานะผู้ถือหุ้นบีทีเอสซีจำนวนร้อยละ 97.46 จึงได้รับเงินลดทุนจำนวน 11,744.5 ล้านบาท คืนจากบีทีเอสซีเมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2556
- เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2556 บริษัทฯ จัดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W2 ในวันกำหนดการใช้สิทธิครั้งสุดท้าย ทำให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มจาก 47,352,017,324 บาท เป็น 47,656,922,100 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญที่จำหน่ายแล้วจำนวน 11,914,230,525 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท ทั้งนี้ ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W2 ได้หมดอายุและสิ้นสุดการเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แล้วตั้งแต่วันที่ 12 พฤศจิกายน 2556
- เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2556 MSCI ได้ประกาศให้หลักทรัพย์ BTS ได้รับคัดเลือกให้เป็นหลักทรัพย์ที่ถูกลำดับในดัชนี MSCI Global Standard Indices มีผลวันที่ 27 พฤศจิกายน 2556

- 2557
- เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2556 รถไฟฟ้าบีทีเอสเปิดให้บริการประชาชนในสถานีพัฒนาและสถานีบางหว้าของส่วนต่อขยายสายสีลม (วงเวียนใหญ่-บางหว้า)
 - 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 วิจิไอได้ลดสัดส่วนการถือหุ้นบริษัท วิ จี ไอ มัลติเทค อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (ปัจจุบันชื่อบริษัท ไมตาส 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 (ต่อมา เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2558 บริษัท บีทีเอส แลนด์ จำกัด ได้โอนหุ้นทั้งหมดที่ถือในบริษัท บางกอก เพย์เมนต์ โซลูชันส์ จำกัด ให้กับ บีเอสเอส โฮลดิ้งส์) บริษัท วิกซ์ เทคโนโลยี (เบงค็อก) จำกัด ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 30 และบริษัท อินเทลชั่น จำกัด ถือหุ้นในอีกสัดส่วนร้อยละ 10
 - เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2557 วิจิไอได้เข้าซื้อหุ้นจำนวน 73,500,000 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 24.43 ใน 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 ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัท 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 จัดระเบียบเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA สำหรับวันกำหนดการใช้สิทธิงวดวันที่ 30 กันยายน 2557 ทำให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มจาก 47,656,922,100 บาท เป็น 47,677,000,644 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญที่จำหน่ายแล้วจำนวน 11,919,250,161 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท
- เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาข้อตกลงความร่วมมือทางธุรกิจ กับ บริษัท แอสสิริ จำกัด (มหาชน) (“SIRI”) ในการเป็น Exclusive Partner เพื่อร่วมกันพัฒนาโครงการที่พักอาศัยเพื่อขาย ซึ่งตั้งอยู่ภายในรัศมี 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้า (ทั้งสถานีที่มีอยู่แล้วในปัจจุบันและสถานีตามเส้นทางต่าง ๆ ในอนาคต) โดยโครงการที่พักอาศัยที่ตกลงว่าจะพัฒนาร่วมกันนั้น จะต้องเป็นโครงการที่มีประมาณการมูลค่าการขายขั้นต่ำที่ 3,000 ล้านบาท โดยจะพัฒนาและดำเนินการโดยบริษัทร่วมทุนในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ และ SIRI
- เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ และ SIRI ชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง วัน จำกัด เพื่อพัฒนาโครงการที่พักอาศัยบนที่ดินเนื้อที่ประมาณ 5 ไร่ ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสหมอชิต ซึ่งเป็นโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์โครงการแรกภายใต้สัญญาข้อตกลงความร่วมมือทางธุรกิจระหว่างบริษัทฯ และ SIRI
- 2558 □ เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2558 บริษัทฯ บริษัท บางกอก สมาร์ทการ์ด ซิสเต็ม จำกัด และบริษัท อีออนธนสินทรัพย์ (ไทยแลนด์) จำกัด มหาชน (“AEONTS”) ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงเพื่อความร่วมมือทางธุรกิจในระยะยาวระหว่างกลุ่มบริษัทบีทีเอส และ AEONTS เพื่อดำเนินโครงการออกบัตรแรบบิทร่วม (Co-Branded Rabbit Program) และการดำเนินโครงการแปลง

สินทรัพย์เป็นหลักทรัพย์ (Securitization) เพื่อรับโอนสิทธิเรียกร้องในสินเชื่อเพื่อผู้บริโภคที่เกิดจากการเบิกใช้สินเชื่อผ่านบัตรเครดิตอออน-แรมบิท ตามพระราชกำหนดนิติบุคคลเฉพาะกิจเพื่อการแปลงสินทรัพย์เป็นหลักทรัพย์ พ.ศ. 2540

- ❑ เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2558 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อ บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ เพื่อประกอบธุรกิจลงทุนในหลักทรัพย์ของบริษัทอื่น โดยบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100
- ❑ เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2558 BSV Consortium (กิจการร่วมค้าคอนซอเดียมที่จัดตั้งขึ้นระหว่างบีทีเอสซี บริษัท สมาร์ทแทรฟฟิค จำกัด และ VIX Mobility PTY. LTD) ได้ลงนามในสัญญาโครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางกับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร โดย BSV Consortium เป็นผู้พัฒนาระบบสำหรับโครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่หลักในการให้บริการหักบัญชี (Clearing) ระหว่างผู้ให้บริการ (Operators) (ทั้งให้บริการระบบขนส่งและไม่ใช้ระบบขนส่ง) ในระบบตัวร่วม
- ❑ เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2558 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสเสรี โฮลดิ้งส์ จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ กับ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงกรอบความร่วมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- ❑ เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2558 บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ และ AEONTS ได้ร่วมกันจัดตั้งบริษัทชื่อ บริษัท เอทีเอส แรมบิท นิติบุคคลเฉพาะกิจ จำกัด โดย บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 51 และ AEONTS ถือหุ้นในอีกสัดส่วนร้อยละ 49 โดยนิติบุคคลเฉพาะกิจนี้จะประกอบธุรกิจแปลงสินทรัพย์เป็นหลักทรัพย์ โดยการรับโอนสิทธิเรียกร้องที่ AEONTS มีสิทธิที่จะได้รับชำระคืนเงินกู้ยืมที่ผู้ถือบัตรเครดิตอออน-แรมบิท ได้เบิกใช้สินเชื่อเพื่อผู้บริโภคของ AEONTS ผ่านบัตรเครดิตอออน-แรมบิท ตามโครงการแปลงสินทรัพย์เป็นหลักทรัพย์ 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) โดยแต่งตั้งนายคง ชี เคื่อง (Mr. Kong Chi Keung) เข้าดำรงตำแหน่งรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และ (3) เพิ่มคณะกรรมการที่ปรึกษา (Advisory Board) ในโครงสร้างองค์กร
- ❑ เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2558 บริษัทฯ ได้จำหน่ายหุ้นสามัญทั้งหมดที่บริษัทฯ ถือใน BTSA และ ก้ามกุ้ง ให้แก่ ยู ซีตี้ ในราคารวมทั้งสิ้น 9,404.08 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ได้รับค่าตอบแทนเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนของยู ซีตี้ จำนวน 200,086,877,212 หุ้น ในราคาหุ้นละ 0.047 บาท (คิดเป็นการถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 35.64 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของยู ซีตี้) และ ใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของยู ซีตี้ 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 มรรคส์ จำกัด บริษัทย่อยซึ่งประกอบธุรกิจถือครองที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ในบริษัท มรรคส์ จำกัด เพิ่มขึ้นจากเดิมในสัดส่วนร้อยละ 87.5 เป็นสัดส่วนร้อยละ 100
- เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2558 วิจิไธได้จำหน่ายเงินลงทุนทั้งหมดใน บริษัท 999 มีเดีย จำกัด ซึ่งประกอบธุรกิจให้บริการสื่อวิทยุ ณ จุดขายในโมเดิร์นเทรด
- เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2558 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนจำนวน 4 บริษัท ชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ตรี จำกัด, บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง โฟว์ จำกัด, บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ไฟฟ์ จำกัด และ บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ซิกซ์ จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ กับ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงความร่วมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2558 บริษัทฯ จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB สำหรับวันกำหนดการใช้สิทธิงวดวันที่ 30 มิถุนายน 2558 ทำให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 47,677,000,644 บาท เป็น 47,696,313,964 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญที่จำหน่ายแล้วจำนวน 11,924,078,491 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท
- เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2558 วิจิไธได้ลดสัดส่วนการถือหุ้นบริษัท ไมดาส โกลบอล มีเดีย จำกัด จากร้อยละ 30 เหลือร้อยละ 22.62
- เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2558 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง เซเว่น จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ กับ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงความร่วมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2558 บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับราคาการใช้สิทธิและอัตราการใช้สิทธิของใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA เป็นใบสำคัญแสดงสิทธิ 1 หน่วย มีสิทธิซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ ได้ 0.166 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 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 แอสสิริ โฮลดิ้ง เอท จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ กับ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงความร่วมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2558 วิจิไธได้สละสิทธิในการซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัท ไมดาส โกลบอล มีเดีย จำกัด ส่งผลให้สัดส่วนการถือหุ้นของวิจิไธในบริษัท ไมดาส โกลบอล มีเดีย จำกัด ลดลงจากร้อยละ 22.62 เป็นร้อยละ 18.41 ซึ่งต่อมาวิจิไธได้ลดสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท ไมดาส โกลบอล มีเดีย จำกัด เพิ่มเติมอีก จากร้อยละ 18.41 เหลือร้อยละ 11.11

- เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2558 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ไลน์ จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ กับ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงกรอบความร่วมมือทางธุรกิจ 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 ภายใต้สัญญาข้อตกลงกรอบความร่วมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2558 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อ บริษัท คีย์สโตน เอสเตท จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจลงทุนในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ โดยบริษัท ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100
- เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2558 บริษัทฯ จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA และใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB สำหรับวันกำหนดการใช้สิทธิถึงวันที่ 30 กันยายน 2558 ทำให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 47,696,313,964 บาท เป็น 47,717,396,744 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญที่จำหน่ายแล้วจำนวน 11,929,349,186 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท
- เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2558 บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อ บริษัท แรบบิทเพย์ ซิสเต็ม จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-money) การชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ การชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านอุปกรณ์หรือผ่านเครือข่ายและการรับชำระเงินแทน และลงทุนในหลักทรัพย์ของบริษัทอื่น โดยบีเอสเอส โฮลดิ้งส์ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 80 และบริษัท โลจิสติกส์ (ไทยแลนด์) จำกัด ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 20
- เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2558 บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ ได้เข้าซื้อหุ้นของกลุ่มบริษัทซึ่งประกอบธุรกิจให้บริการเว็บไซต์ในการขายผลิตภัณฑ์ประกันภัยและผลิตภัณฑ์ทางการเงิน ได้แก่ (1) หุ้นบุริมสิทธิเพิ่มทุนของบริษัท อาสค หนุมาน จำกัด ("ASKH") (ปัจจุบันชื่อ บริษัท แรบบิท อินเทอร์เน็ต จำกัด) จำนวน 1,001 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 25 ของหุ้นทั้งหมดของ ASKH (2) หุ้นสามัญของบริษัท เอเอสเค ไดเรค กรุ๊ป จำกัด ("ASKD") จำนวน 501 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมดของ ASKD และ (3) หุ้นสามัญของบริษัท เอเอสเค โบรคเกอร์ แอสโซซิเอชัน จำกัด ("ASKB") (ปัจจุบันชื่อ บริษัท แรบบิท อินชัวร์นส์ โบรคเกอร์ จำกัด) จำนวน 21,900 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมดของ ASKB ซึ่งภายหลังการเข้าทำธุรกรรมดังกล่าว ASKH ASKD และ ASKB มีสภาพเป็นบริษัทย่อยของบีเอสเอส โฮลดิ้งส์ และบริษัทฯ
- เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนจำนวน 2 บริษัทชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง อีเลฟเว่น จำกัด และ บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง เทวล์ จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ กับ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงกรอบความร่วมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์

- เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อย 2 บริษัทชื่อ บริษัท ราษฎร์บูรณะ พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด และบริษัท กิ่งแก้ว แอสเซทส์ 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 เพจจิง แอนด์ คอมมิวนิเคชั่น จำกัด (4) บริษัท ดีแนล จำกัด (5) บริษัท เมืองทอง แอสเซทส์ จำกัด (6) บริษัท ธนาียง ฟู้ด แอนด์ เบเวอเรจ จำกัด (7) บริษัท ธนาียง พร็อพเพอร์ตี้ แมเนจเม้นท์ จำกัด (8) บริษัท ยงสุ จำกัด (9) บริษัท ธนาซิติ กอล์ฟ แอนด์ สปอร์ต คลับ จำกัด (10) บริษัท มรรคธ จำกัด (11) บริษัท เอชเอชที คอนสตรัคชั่น จำกัด (12) บริษัท แอ็บโซลูท โฮเทล เซอร์วิส จำกัด (13) บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง วัน จำกัด (14) บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ทุ จำกัด (15) บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ทรี จำกัด (16) บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง โฟร์ จำกัด (17) บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ไฟฟ์ จำกัด (18) บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ซิกซ์ จำกัด (19) บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง เซเว่น จำกัด (20) บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง เอท จำกัด (21) บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ไนน์ จำกัด (22) บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง อีเลฟเว่น จำกัด (23) บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ทเวลฟ์ จำกัด รวมทั้งสิ้น 23 บริษัทให้แก่บริษัท ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด เพื่อดำเนินการปรับโครงสร้างภายในกลุ่มธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ของบริษัทฯ
- เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยใหม่ 2 บริษัทชื่อ บริษัท เดอะคอมมูนิตี้ วัน จำกัด และ บริษัท เดอะ คอมมูนิตี้ ทุ จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ 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 แอสสิริ โฮลดิ้ง โฟร์ทีน จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ กับ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงการร่วมมือทางธุรกิจ 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 ซิสเต็ม 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 วิจิไอได้เข้าซื้อหุ้นสามัญใน MACO เพิ่มเติมจำนวน 375,000,000 หุ้น ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 12.46 ของจำนวนหุ้นสามัญที่ออกจำหน่ายแล้วใน MACO โดยคิดเป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น 412,500,000 บาท ส่งผลให้วิจิไอถือหุ้นใน MACO รวมทั้งสิ้น จำนวน 1,125,967,400 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 37.42 ของจำนวนหุ้นสามัญที่ออกจำหน่ายแล้วใน MACO
- เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2559 วิจิไอได้เข้าร่วมลงทุนในสัดส่วนร้อยละ 19 ในบริษัทร่วมทุนชื่อ Titanium Compass Sdn Bhd เพื่อยื่นข้อเสนองานในการทำสื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าสาย SBK (MRT1) ซึ่งเป็นรถไฟฟ้าสายใหม่ในประเทศมาเลเซีย
- เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2559 บีทีเอสซีได้ลงนามในสัญญาขายและติดตั้งระบบไฟฟ้าและเครื่องกล (E&M) โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแคร้ง-สมุทรปราการ กับกรุงเทพมหานคร
- เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2559 บริษัทฯ จัดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA และใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB สำหรับวันกำหนดใช้สิทธิในวันที่ 30 มิถุนายน 2559 ทำให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มจาก 47,717,396,744 บาท เป็น 47,739,517,248 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญที่จำหน่ายแล้วจำนวน 11,934,879,312 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท
- เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2559 บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับราคาการใช้สิทธิและอัตราการใช้สิทธิของใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA เป็นใบสำคัญแสดงสิทธิ 1 หน่วย มีสิทธิซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ ได้ 0.170 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท ในราคาใช้สิทธิที่ 4.117 บาทต่อหุ้น ซึ่งเป็นการปรับใช้สิทธิตามเงื่อนไขข้อกำหนดสิทธิของใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA เนื่องจากบริษัทฯ จ่ายเงินปันผลเกินกว่าอัตราร้อยละ 80 ของกำไรสุทธิตามงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัทฯ หลังหักภาษีเงินได้นิติบุคคล สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2559
- เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2559 บีทีเอสซีได้เข้าลงนามในสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแคร้ง-สมุทรปราการ กับกรุงเทพมหานคร เป็นระยะเวลา 25 ปี นับตั้งแต่วันที่ 3 เมษายน 2560 จนถึงวันที่ 2 พฤษภาคม 2585 ซึ่งระยะเวลาการสิ้นสุดสัญญาดังกล่าวจะเป็นระยะเวลาเดียวกันกับการสิ้นสุดสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ
- เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2559 วิจิไอได้สละสิทธิในการซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ ไมดาส โกลบอล มีเดีย จำกัด ส่งผลให้สัดส่วนการถือหุ้นของวิจิไอในบริษัท ไมดาส โกลบอล มีเดีย จำกัด ลดจากร้อยละ 11.11 เป็นร้อยละ 9.09
- เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2559 บริษัท ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด ได้เข้าซื้อหุ้นสามัญจำนวน 500,000 หุ้น หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 50 ของทุนที่เรียกชำระแล้วของบริษัทฯ พัฒนสิริ เอสเตท จำกัด (ปัจจุบันชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ฟิฟทีน จำกัด) จาก SIRI ในราคาซื้อขายทั้งสิ้น 50,000,000 บาท โดยมีวัตถุประสงค์ให้บริษัท พัฒนสิริ เอสเตท จำกัด เป็นบริษัทร่วม

ทุนในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ และ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงกรอบความร่วมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์

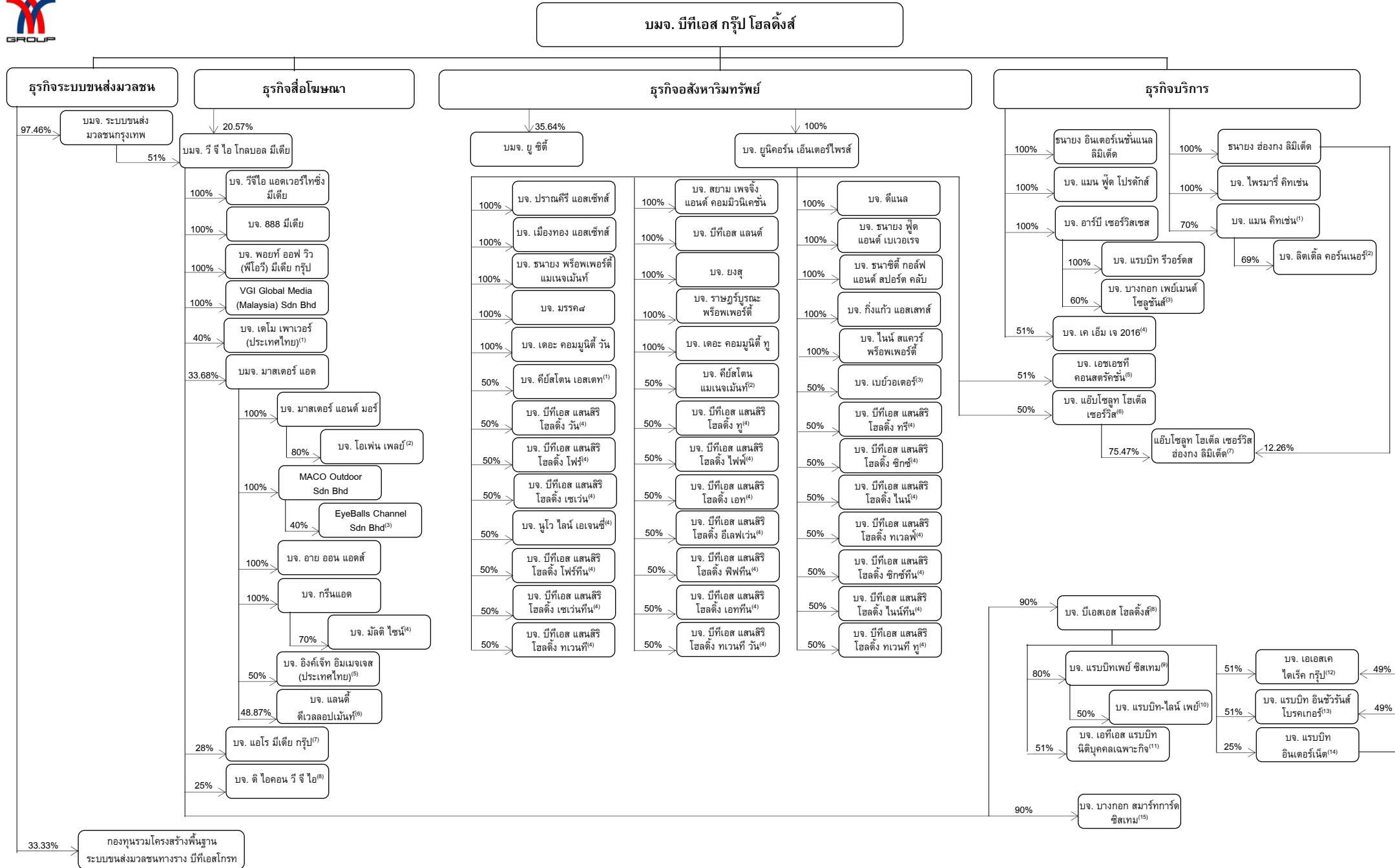
- เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2559 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนจำนวน 3 บริษัท ชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสเสรี โฮลดิ้ง ซิกซ์ทีน จำกัด, บริษัท บีทีเอส แอสเสรี โฮลดิ้ง เซเว่นทีน จำกัด, และ บริษัท บีทีเอส แอสเสรี โฮลดิ้ง เอททีน จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ กับ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงกรอบความร่วมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2559 บริษัท ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด ได้เข้าซื้อหุ้นสามัญจำนวน 500,000 หุ้น หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 50 ของทุนที่เรียกชำระแล้วของบริษัท เอวา โฮลดิ้ง จำกัด (ปัจจุบันชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสเสรี โฮลดิ้ง ทเวนท์ จำกัด) จาก SIRI ในราคาซื้อขายทั้งสิ้น 50,000,000 บาท โดยมีวัตถุประสงค์ให้บริษัท เอวา โฮลดิ้ง จำกัด เป็นบริษัทร่วมทุนในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ และ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงกรอบความร่วมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2559 บริษัทฯ ร่วมกับบริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) ในนามของ “กิจการร่วมค้า บีเอสอาร์” ได้ยื่นข้อเสนอเข้าร่วมลงทุนเพื่อประมูลโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู (ช่วงแคราย – มีนบุรี) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ช่วงลาดพร้าว – สำโรง) ต่อการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2559 วิจิไธได้เข้าซื้อหุ้นสามัญในบริษัท เดโม เพอร์เวอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นผู้ให้บริการจัดกิจกรรมทางการตลาด รวมถึงการแจกสินค้าตัวอย่างและสาธิตการใช้สินค้าเพื่อส่งเสริมการขาย จำนวน 12,000 หุ้น หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 40 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัท เดโม เพอร์เวอร์ (ประเทศไทย) จำกัด จากเดโม เพอร์เวอร์ ลิ้มิตเต็ด
- เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสเสรี โฮลดิ้ง ไนน์ทีน จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ กับ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงกรอบความร่วมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2559 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้มีหนังสือเลขที่ รพม. 004/3227 และ รพม. 004/3228 แจ้งว่ากิจการร่วมค้า บีเอสอาร์ เป็นผู้ยื่นข้อเสนอที่ดีที่สุดสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง
- เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสเสรี โฮลดิ้ง ทเวนท์ วัน จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ กับ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงกรอบความร่วมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- เมื่อวันที่ 10 มกราคม 2560 บริษัทฯ จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W3 ในวันกำหนดการใช้สิทธิครั้งแรก ซึ่งตรงกับวันที่ 30 ธันวาคม 2559 ทำให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 47,739,517,248 บาท เป็น 47,739,817,248 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญที่จำหน่ายแล้วจำนวน 11,934,954,312 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท
- เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2560 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อ บริษัท อาร์บี เซอร์วิสเชส จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจลงทุนในหลักทรัพย์ของบริษัทอื่น โดยบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100

- เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2560 บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ ได้ออกรับหุ้นทั้งหมดที่ถืออยู่ในบริษัท บางกอก เพย์เมนต์ โซลูชันส์ จำกัด ให้แก่บริษัท อาร์บี เซอร์วิสเชส จำกัด ทั้งนี้ เพื่อดำเนินการปรับโครงสร้างภายในกลุ่มธุรกิจบริการของบริษัทฯ
- เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2560 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ทเวนตี ฟู จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ กับ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงการร่วมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2560 บริษัทฯ ได้ออกรับหุ้นทั้งหมดที่บริษัทฯ ถืออยู่ในบริษัท แรบบิท รีเวอร์ตัส จำกัด ให้แก่บริษัท อาร์บี เซอร์วิสเชส จำกัด ทั้งนี้ เพื่อดำเนินการปรับโครงสร้างภายในกลุ่มธุรกิจบริการของบริษัทฯ
- เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2560 บริษัท ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด ได้จำหน่ายหุ้นสามัญ จำนวนทั้งสิ้น 9,370,000 หุ้น หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 50 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัท คีส์โตน เอสเตท จำกัด ให้กับผู้ร่วมทุนโครงการโรงเรียนนานาชาติ ซึ่งได้แก่ Gold Diamond Holding Limited และนายประเสริฐ อารยะการกุล ในราคาซื้อขายทั้งสิ้น 946,370,000 บาท โดยมีวัตถุประสงค์ให้บริษัท คีส์โตน เอสเตท จำกัด เป็นบริษัทร่วมทุนในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ และผู้ร่วมทุนดังกล่าว นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุน ชื่อ บริษัท คีส์โตน แมเนจเม้นท์ จำกัด เพื่อใช้ประกอบธุรกิจโครงการโรงเรียนนานาชาติ โดยบริษัท ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 50 Fortune Hand Ventures Limited ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49 และนายประเสริฐ อารยะการกุล ถือหุ้นในอีกสัดส่วนร้อยละ 1
- เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2560 วีจีไอได้จัดตั้งบริษัทย่อยในประเทศมาเลเซีย ชื่อ VGI Global Media (Malaysia) Sdn Bhd เพื่อประกอบธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณา โดยวีจีไอถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100
- เมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2560 บริษัทฯ ได้จำหน่ายหุ้นสามัญของบริษัทย่อยให้แก่วีจีไอ เพื่อการปรับโครงสร้างภายในกลุ่มบริษัท ดังนี้ (1) จำหน่ายหุ้นสามัญที่บริษัทฯ ถือใน บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ จำนวน 10,800,000 หุ้น หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 90.00 ของหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมดของ บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ ในราคาซื้อขายทั้งสิ้น 1,292,652,000 บาท ซึ่งจะทำให้วีจีไอเข้าเป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมในบริษัทย่อยของบีเอสเอส โฮลดิ้งส์ จำนวนทั้งสิ้น 6 บริษัท ได้แก่ บริษัท แรบบิทเพย์ ชิสเทม จำกัด, บริษัท แรบบิท-ไลน์ เพย์ จำกัด, บริษัท เอทีเอส แรบบิท นิตบุคคณเฉพาะกิจ จำกัด, บริษัท แรบบิท อินเทอร์เน็ต จำกัด, บริษัท เอเอสเค โบรคเกอร์ แอสโซซิเอชั่น จำกัด และ บริษัท เอเอสเค ไตเร็ค กรุ๊ป จำกัด (2) จำหน่ายหุ้นสามัญที่บีทีเอสซีถือในบีเอสเอส จำนวน 3,600,000 หุ้น หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 90.00 ของหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมดของบีเอสเอส ในราคาซื้อขายทั้งสิ้น 663,804,000 บาท นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จำหน่ายหุ้นสามัญที่บริษัทฯ ถือในบีเอสเอส โฮลดิ้งส์ จำนวน 1,200,000 หุ้น หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10.00 ของหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมดของบีเอสเอส โฮลดิ้งส์ ในราคาซื้อขายทั้งสิ้น 143,628,000 บาท ให้กับ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
- เมื่อวันที่ 8 มิถุนายน 2560 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาร่วมทุนกับบริษัท บางกอกแอนด์ จำกัด (มหาชน) ("BR") เพื่อร่วมลงทุนในธุรกิจร้านอาหารและภัตตาคาร โดยการจัดตั้งบริษัท ร่วมทุนชื่อบริษัท แมน ฟู้ด โฮลดิ้งส์ จำกัด และปรับโครงสร้างการถือหุ้นภายในกลุ่มบริษัท โดยการขายหุ้นทั้งหมดที่บริษัทฯ ถืออยู่ในบริษัท แมน คิทเชน จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 70

บริษัท ไพรมารี่ คิทเชน จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 100 และบริษัท เค เอ็ม เจ 2016 จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 51 ให้กับบริษัท แมน ฟู้ด โฮลดิ้งส์ จำกัด ในการนี้ บริษัทฯ BR และนายไวยิน มาน ถือหุ้นในบริษัท แมน ฟู้ด โฮลดิ้งส์ จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 42.50 ร้อยละ 42.50 ร้อยละ 15 ตามลำดับ

- เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2560 บริษัทฯ ได้ร่วมกับได้ร่วมกับบริษัท ชีโน-ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) จัดตั้งบริษัทชื่อ บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด เพื่อเป็นประกอบธุรกิจโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด เพื่อเป็นประกอบธุรกิจโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง โดยบริษัทฯ บริษัท ชีโน-ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 75 ร้อยละ 15 และร้อยละ 10 ตามลำดับ
- เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2560 บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู รวมถึงข้อผูกพันเกี่ยวกับส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง รวมถึงข้อผูกพันเกี่ยวกับส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง กับ รฟม.

โครงสร้างกลุ่มธุรกิจและการถือหุ้นของกลุ่มบริษัทบีทีเอส ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560



หมายเหตุ:

ธุรกิจสื่อโฆษณา

- (1) บจ. เคโม เพาเวอร์ (ประเทศไทย) ถือหุ้นโดย บจ. โอเอ็มจี โฮลดิ้งส์ (ประเทศไทย) 49%, บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย 40% และ เคโม เพาเวอร์ ลิมิเต็ด (ฮ่องกง) 11%
- (2) บจ. โอเพ่น เพลย์ ถือหุ้นโดย บจ. มาสเตอร์ แอนด์ มอร์ 80%, นายหลิว เตอะ คัง 10% และ นายทัพพัชรพจน์ กล้ายบุญณะ 10%
- (3) EyeBalls Channel Sdn Bhd ถือหุ้นโดย MACO Outdoor Sdn Bhd 40% และอื่น ๆ 60%
- (4) บจ. มัลติ ไซน์ ถือหุ้นโดย บจ. กรีนแอต 70%, นายอิตญพงส์ เข้มทอง 9.9%, นายจักรกฤษณ์ เข้มทอง 9.9%, นายกวิน สุทธิรักษ์ 9.6%, และ นายพรชัย สุทธิรักษ์ 0.6%
- (5) บจ. อิงค์เจ็ท อิมเมจเจส (ประเทศไทย) ถือหุ้นโดย บมจ. มาสเตอร์ แอต 50%, บมจ. ปิโก (ไทยแลนด์) 22.2%, นายลิ้ม ชี มิน 16.7% และ น.ส. พรทิพย์ โล่ห์รัตนเสน่ห์ 11.1%
- (6) บจ. แลนด์ ดีเวลลอปเม้นท์ ถือหุ้นโดย บมจ. มาสเตอร์ แอต 48.87%, บจ. แลนด์ โฮม (ประเทศไทย) 36.24% และ บมจ. ใดอิ กรุ๊ป 14.89%
- (7) บจ. แอโร มีเดีย กรุ๊ป ถือหุ้นโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย 30% และอื่น ๆ 70% (ข้อมูล ณ วันที่ 15 พฤษภาคม 2560)
- (8) บจ. ดี ไอคอน วี จี ไอ ถือหุ้นโดย บจ. ไอคอนสยาม รีเทล 74.97%, บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย 25% และอื่น ๆ 0.03%

ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

- (1) บจ. คีย์สโตน เอสเตท ถือหุ้นโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์ 50%, โกลด์ ไดมอนด์ โฮลดิ้ง ลิมิเต็ด 49% และ นายประเสริฐ อารยะการกุล 1%
- (2) บจ. คีย์สโตน แมเนจเม้นท์ ถือหุ้นโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์ 50%, ฟอรั่ม แอนด์ เวเนเจอร์ ลิมิเต็ด 49% และ นายประเสริฐ อารยะการกุล 1%
- (3) บจ. เบย์วอเตอร์ ถือหุ้นโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์ 50% และ บจ. รัชดา แอชเชทส์ โฮลดิ้ง 50%
- (4) บจ. บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง วัน, บจ. บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ทุ, บจ. บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ทร, บจ. บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง โฟร์, บจ. บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ไฟฟ์, บจ. บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ซิกซ์, บจ. บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง เซเว่น, บจ. บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง เอท, บจ. บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ไนน์, บจ. นูโว โลน เอเจนซี่, บจ. บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง อีลฟ์เว่น, บจ. บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ทเวล์ฟ, บจ. บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ฟอร์ทีน, บจ. บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ฟิฟทีน, บจ. บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ซิกซ์ทีน, บจ. บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง เซเวนทีน, บจ. บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง เอททีน, บจ. บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ไนน์ทีน, บจ. บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ทเวนที, บจ. บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ทเวนที วัน และ บจ. บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ทเวนที ทุ ถือหุ้นโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์ 50% และ บมจ. แอสสิริ 50%

ธุรกิจบริการ

- (1) บจ. แมน คิทเชน ถือหุ้นโดย บมจ. บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ 70% และ นายไว ยิน มาน 30%
- (2) บจ. ลิตเติล คอร์เนอร์ ถือหุ้นโดย บจ. แมน คิทเชน 69%, นายอนุฤทธิ์ เกิดสินชัย 25%, นายกิตติศักดิ์ จิระวัฒนาศักดิ์ 2%, น.ส. มัทธนา เนียมก่องกิจ 1%, นายโกศลป์ ภัทรธีรานนท์ 1%, นายอดิศักดิ์ สุขุมวิทยา 1% และ น.ส. ศิริมา เจนจินดาวงศ์ 1%
- (3) บจ. บางกอก เพย์เมนต์ โซลูชันส์ ถือหุ้นโดย บจ. อาร์บี เซอร์วิสเซส 60%, บจ. วิกซ์ เทคโนโลยี (แบงก์อิก) 30% และ บจ. อินเทลชัน 10%
- (4) บจ. เค เอ็ม เจ 2016 ถือหุ้นโดย บมจ. บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ 51% และ น.ส. จุฑามาศ สุขุมวิทยา 49%
- (5) บจ. เอชเอชที คอนสตรัคชั่น ถือหุ้นโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์ 51% และ บจ. ลี เค เอ็นจิเนียริง 49%
- (6) บจ. แอ็บโซลูท โฮเทล เซอร์วิส ถือหุ้นโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์ 50%, นายโจนาธาน แม็กซ์เวล วิกส์บี้ 35%, นายจอห์น มาร์ค เวลโดบี 5%, นางกิตติยา เวลโดบี 5%, และ น.ส. นพรัตน์ พงศ์วัฒนกุลศิริ 5%
- (7) บจ. แอ็บโซลูท โฮเทล เซอร์วิส ฮ่องกง ลิมิเต็ด ถือหุ้นโดย บจ. แอ็บโซลูท โฮเทล เซอร์วิส 75.47%, ธนาียง ช่องกง ลิมิเต็ด 12.26%, นายโจนาธาน วิกส์บี้ 9.81% และ นายจอห์น มาร์ค เวลโดบี 2.45%
- (8) บจ. บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ ถือหุ้นโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย 90% และ บมจ. ธนาคารกรุงเทพ 10%
- (9) บจ. แรบบิทเพย์ ซิสเทม ถือหุ้นโดย บจ. บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ 80% และ บจ. โลจิสติกส์ (ไทยแลนด์) 20%
- (10) บจ. แรบบิท-โลน เพย์ ถือหุ้นโดย บจ. แรบบิทเพย์ ซิสเทม 50%, โลน บิซ พลัส พีทีอี ลิมิเต็ด 25% และ บจ. โลน คอมพานี (ประเทศไทย) 25%
- (11) บจ. เอทีเอส แรบบิท นิตบูคคลเฉพาะกิจ ถือหุ้นโดย บจ. บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ 51% และ บมจ. อีออน ธนสินทรัพย์ (ไทยแลนด์) 49%
- (12) บจ. เอเอสเค ไดเร็ก กรุ๊ป ถือหุ้นโดย บจ. บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ 51% และ บจ. แรบบิท อินเทอร์เน็ต 49%
- (13) บจ. แรบบิท อินเทอร์เน็ต โบรคเกอร์ ถือหุ้นโดย บจ. บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ 51% และ บจ. แรบบิท อินเทอร์เน็ต 49 %
- (14) บจ. แรบบิท อินเทอร์เน็ต ถือหุ้นโดย บจ. บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ 25%, เซียวิ ลิมิเต็ด 52.2%, มาเวลริคส์ 1988 ลิมิเต็ด 10.5%, สัมโอ 1984 ลิมิเต็ด 10.5% และ นายพงษ์ไพชยนต์ ทองเจือ 1.8%
- (15) บจ. บางกอก สمارท์การ์ด ซิสเทม ถือหุ้นโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย 90% และ บมจ. ธนาคารกรุงเทพ 10%

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

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

ธุรกิจ	ผู้ดำเนินการ
1. ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการระบบรถไฟฟ้า รวมถึงขายและติดตั้งระบบการเดินรถ (E&M) และรับจ้างบริหารระบบรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT (Bus Rapid Transit)	บีทีเอสซี
2. ธุรกิจสื่อโฆษณา ให้บริการเครือข่ายสื่อโฆษณา โดยแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ (1) ธุรกิจสื่อโฆษณานอกบ้าน และ (2) ธุรกิจบริการด้านดิจิทัล (ธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ ธุรกิจบริการ และธุรกิจสื่อโฆษณาแบบผสมผสานสื่อออฟไลน์และสื่อออนไลน์)	กลุ่มวีจีไอ และ Rabbit Group ภายใต้การบริหารงานของวีจีไอ
3. ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ โดยแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ (1) อสังหาริมทรัพย์เชิงที่พักอาศัย เช่น บ้านเดี่ยว ทาวน์เฮ้าส์ และคอนโดมิเนียม (2) อสังหาริมทรัพย์เชิงพาณิชย์ เช่น เซอร์วิสอพาร์ทเมนต์ อาคารสำนักงาน โรงแรม และสนามกอล์ฟและสปอร์ตคลับ และ (3) ที่ดิน	บริษัทฯ และบริษัทย่อยในสายธุรกิจอสังหาริมทรัพย์
4. ธุรกิจบริการ ธุรกิจให้บริการลูกค้าสัมพันธ์และโปรแกรมส่งเสริมการขายด้วยตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks), ธุรกิจให้บริการทางเทคโนโลยี, ธุรกิจร้านอาหารจีน, ธุรกิจบริหารจัดการโรงแรม ธุรกิจรับเหมาและบริหารโครงการก่อสร้าง และธุรกิจบริหารจัดการโครงการอสังหาริมทรัพย์	บริษัทย่อยและบริษัทร่วมในสายธุรกิจบริการ

โครงสร้างรายได้

ในปี 2559/60 รายได้จากการดำเนินงาน⁽¹⁾ ของบริษัทฯ มาจากรายได้จากธุรกิจระบบขนส่งมวลชน⁽²⁾ (รายได้จากการให้บริการเดินรถในส่วนต่อขยายสายสีลมและสายสุขุมวิท รถโดยสารด่วนพิเศษ BRT รายได้จากการให้บริการติดตั้งงานระบบและจากการจัดหารถไฟฟ้าภายใต้สัญญาสัมปทาน ดอกเบี้ยรับภายใต้สัญญาสัมปทานและสัญญาซื้อขายพร้อมติดตั้งระบบการเดินรถ และส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนในกองทุน BTSGIF) คิดเป็นร้อยละ 49.2 ของรายได้จากการดำเนินงาน รองลงมาคือ รายได้จากธุรกิจสื่อโฆษณา (รายได้จากการให้เช่าและบริการโฆษณาบนรถไฟฟ้า สถานีรถไฟฟ้า กลางแจ้ง อาคารสำนักงาน ด้านดิจิทัลและอื่น ๆ) รายได้จากธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ (รายได้จากการขายอสังหาริมทรัพย์ รายได้ค่าเช่าและการบริการ และรายได้จากกิจการสนามกอล์ฟ) และรายได้จากธุรกิจบริการ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35.0, 7.2 และ 8.6 ของรายได้จากการดำเนินงาน ตามลำดับ รายได้จากการดำเนินงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 37.0 จากปี 2558/59 สาเหตุหลักเกิดจากการเพิ่มขึ้นของรายได้จากการดำเนินงานของธุรกิจระบบขนส่งมวลชน และธุรกิจสื่อโฆษณา

	งวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม					
	2560		2559		2558	
	งบการเงินรวม		งบการเงินรวม (ปรับปรุงใหม่)		งบการเงินรวม	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการให้บริการเดินรถ (รายได้จากการให้บริการเดินรถในส่วนต่อขยายสายสีลม และสายสุขุมวิทและรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT)	1,661.0	15.7	1,593.3	14.6	1,549.3	16.5
รายได้จากการให้บริการติดตั้งงานระบบและจากการ จัดหารถไฟฟ้าภายใต้สัญญาสัมปทาน	1,444.1	13.7	-	-	-	-
รายได้จากการให้เช่าและบริการโฆษณา (รายได้จากธุรกิจให้เช่าพื้นที่ร้านค้าและให้บริการสื่อ โฆษณาบนรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส กลางแจ้ง อาคารสำนักงาน ด่านดิจิทัล และอื่น ๆ)	3,009.6	28.5	2,318.4	21.2	3,116.3	33.3
รายได้จากการขายอสังหาริมทรัพย์ (รายได้จากโครงการ Abstracts พหลโยธิน พาร์ค โครงการธานีดี และที่ดินนอกโครงการธานีดี)	33.2	0.3	297.7	2.7	410.6	4.4
รายได้ค่าเช่าและบริการ (รายได้ค่าเช่าและบริการจากธุรกิจโรงแรม อาคารที่พัก อาศัย อาคารสำนักงาน และสนามกอล์ฟ)	583.9	5.5	598.8	5.5	944.2**	10.1
รายได้จากการบริการอื่น (รายได้จากธุรกิจร้านอาหาร รายได้จากแรมบิท รีเวอร์ตส์ และตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks) รายได้ จากการรับเหมาก่อสร้าง และอื่น ๆ)	742.9	7.0	492.0	4.5	357.6	3.8
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในกองทุน BTSGIF	945.0*	8.9	847.4*	7.7	724.2*	7.7
ดอกเบี้ยรับภายใต้สัญญาสัมปทานและสัญญาซื้อขาย พร้อมติดตั้งระบบการเดินรถ	186.5	1.8	132.8	1.2	136.6	1.5
รวมรายได้จากการดำเนินงาน ⁽¹⁾	8,606.2	81.4	6,280.3	57.4	7,238.7	77.3
รายได้อื่น ๆ						
กำไรจากการขายใบสำคัญแสดงสิทธิ	-	-	-	-	53.4	0.6
กำไรจากการขายเงินลงทุน	416.2	3.9	183.4	1.7	270.9	2.9
กำไรจากการเปลี่ยนสถานะเงินลงทุน	207.4	2.0	-	-	-	-
กำไรจากการแลกหุ้น	-	-	3,458.6	31.7	-	-
กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์/ที่ดิน	-	-	-	-	367.6	3.9
โอนกลับเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ	149.4	1.4	95.6	0.9	-	-
เงินปันผลรับ	271.3	2.6	280.8	2.6	41.7	0.5
ดอกเบี้ยรับ ⁽³⁾	577.3	5.5	368.6	3.4	917.4**	9.8
อื่น ๆ	335.5	3.2	249.0	2.3	472.7**	5.0
รายได้รวม	10,563.3	100.0	10,916.3	100.0	9,362.4	100.0
* (หัก) ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในกองทุน BTSGIF ซึ่งแสดงรวมใน "ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัท ร่วม" ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	(945.0)		(847.4)		(724.2)	

	งวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม					
	2560		2559		2558	
	งบการเงินรวม		งบการเงินรวม (ปรับปรุงใหม่)		งบการเงินรวม	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
** (หัก) รายได้ของ BTSA ซึ่งถูกจัดประเภทเป็นกำไรจากการดำเนินงานที่ยกเลิกในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ						
- รายได้จากการบริการ	-		-		(508.0)	
- ดอกเบี้ยรับ	-		-		(0.5)	
- รายได้อื่น	-		-		(3.6)	
รายได้รวมตามงบการเงิน	9,618.3		10,068.9		8,126.1	

หมายเหตุ :

- (1) รายได้จากการดำเนินงาน คำนวณจากรายได้จากการดำเนินงานจาก 4 หน่วยธุรกิจ, ส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนใน BTSGIF และดอกเบี้ยรับภายใต้สัญญาสัมปทานและสัญญาซื้อขายพร้อมติดตั้งระบบการเดินรถ แต่ไม่รวมถึงดอกเบี้ยรับ เงินปันผลรับ รายได้อื่น และรายการที่ไม่เกิดขึ้นเป็นประจำ (Non-recurring Items)
- (2) รายได้จากธุรกิจระบบขนส่งมวลชน รวมส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนในกองทุน BTSGIF จำนวนเงิน 945.0 ล้านบาท, 847.4 ล้านบาท และ 724.2 ล้านบาท ซึ่งแสดงรวมอยู่ใน "ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม" และรวมดอกเบี้ยรับภายใต้สัญญาสัมปทานและสัญญาซื้อขายพร้อมติดตั้งระบบการเดินรถ จำนวนเงิน 186.5 ล้านบาท, 132.8 ล้านบาท และ 136.6 ล้านบาท ซึ่งแสดงรวมอยู่ใน "ดอกเบี้ยรับ" ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ สำหรับปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2560, 2559 และ 2558 ตามลำดับ
- (3) ดอกเบี้ยรับ ไม่รวมดอกเบี้ยรับภายใต้สัญญาสัมปทานและสัญญาซื้อขายพร้อมติดตั้งระบบการเดินรถ ซึ่งได้รวมอยู่ในรายได้จากการดำเนินงานแล้ว

2.1 ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน

โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี 2559/60 (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 บีทีเอสซีได้รับการว่าจ้างจากกรุงเทพมหานครให้เป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ส่วนต่อขยาย 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)

ตั้งแต่เปิดให้บริการ จำนวนผู้โดยสารของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ในปี 2559/60 ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯสายหลักได้ให้บริการผู้โดยสารเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 238.04 ล้านเที่ยวคน หรือคิดเป็นจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 652,156 เที่ยวคนต่อวัน และหากนับรวมจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการทั้งในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯสายหลัก และระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯส่วนต่อขยายแล้ว จะมีจำนวนผู้โดยสารสูงถึง 249.84 ล้านเที่ยวคน หรือคิดเป็นจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 684,492 เที่ยวคนต่อวัน

เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 บีทีเอสซีได้ขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯสายหลัก ซึ่งครอบคลุมสายสุขุมวิทและสายสีลม (ระยะทางรวม 23.5 กิโลเมตร) ภายใต้สัญญาสัมปทาน ตลอดระยะเวลาอายุสัมปทานที่เหลืออยู่ประมาณ 17 ปี ให้แก่กองทุน BTSGIF เป็นจำนวนเงิน 61,399 ล้านบาท (จำนวนเงินสุทธิภายหลังจากหักค่าใช้จ่ายในการจัดตั้งกองทุน BTSGIF จำนวนเงินประมาณ 1,111 ล้านบาท) โดยบีทีเอสซีและกองทุน BTSGIF ได้เข้าลงนามในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้ค่าโดยสารสุทธิ ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556 ทั้งนี้ หลังจากการเข้าทำสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ บีทีเอสซียังคงเป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯสายหลัก เพื่อประโยชน์ของกองทุน BTSGIF ภายใต้การกำกับดูแลและควบคุมของกองทุน BTSGIF ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ โปรดพิจารณารายละเอียดในหัวข้อ 2.1.1.3 กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน

เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2559 บีทีเอสซีได้ลงนามในสัญญาขายและติดตั้งระบบไฟฟ้าและเครื่องกล (E&M) โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือ ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต (ระยะทางรวม 18.20 กิโลเมตร) และโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวใต้ ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ (ระยะทางรวม 12.58 กิโลเมตร) กับกรุงเทพมหานคร และต่อมาเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2559 บีทีเอสซีได้รับการว่าจ้างเพิ่มเติมจากกรุงเทพมหานครให้เป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการรถไฟฟ้าดังกล่าว เป็นระยะเวลา 25 ปี นับตั้งแต่วันที่ 3 เมษายน 2560 จนถึงวันที่ 2 พฤษภาคม 2585 ซึ่งเป็นระยะเวลาเดียวกันกับการสิ้นสุดสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯส่วนต่อขยาย (สายสีลมและสายสุขุมวิท) โดยได้เริ่มเปิดให้บริการเดินรถสถานีแรกในช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ (สถานีสำโรง) แล้ว เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2560

■ เส้นทางให้บริการในปัจจุบัน

ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักและส่วนต่อขยาย ประกอบด้วย (1) สายสุขุมวิทและส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (2) สายสีลมและส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 และตอนที่ 2 และ (3) ส่วนต่อขยายสายสีเขียว (ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ) โดยปัจจุบันเส้นทางให้บริการมีสถานียกระดับเหนือพื้นดินรวมทั้งสิ้น 35 สถานี ดังนี้

สายสุขุมวิทและส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท : สายสุขุมวิทมีระยะทางทั้งสิ้น 17 กิโลเมตร เริ่มต้นจากสถานีอ่อนนุชไปยังสถานีหมอชิต วิ่งผ่านถนนสุขุมวิท เฟลินจิต พระราม 1 พญาไท และพหลโยธิน มีสถานีรวมทั้งสิ้น 17 สถานี ได้แก่ สถานีหมอชิต สถานีสะพานควาย สถานีอาร์เรีย สถานีสนามเป้า สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ สถานีพญาไท สถานีราชเทวี สถานีสยาม สถานีชิดลม สถานีเฟลินจิต สถานีนาana สถานีโศก สถานีพร้อมพงษ์ สถานีทองหล่อ สถานีเอกมัย สถานีพระโขนง และสถานีอ่อนนุช และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทมีระยะทางทั้งสิ้น 5.25 กิโลเมตร เริ่มต้นจากสถานีอ่อนนุช มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกไปยังซอยแบริ่ง มีสถานีรวมทั้งสิ้น 5 สถานี ได้แก่ สถานีบางจาก สถานีปทุมวัน สถานีอุดมสุข สถานีบางนา และสถานีแบริ่ง โดยส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทเปิดให้บริการประชาชนเมื่อวันที่ 12 สิงหาคม 2554

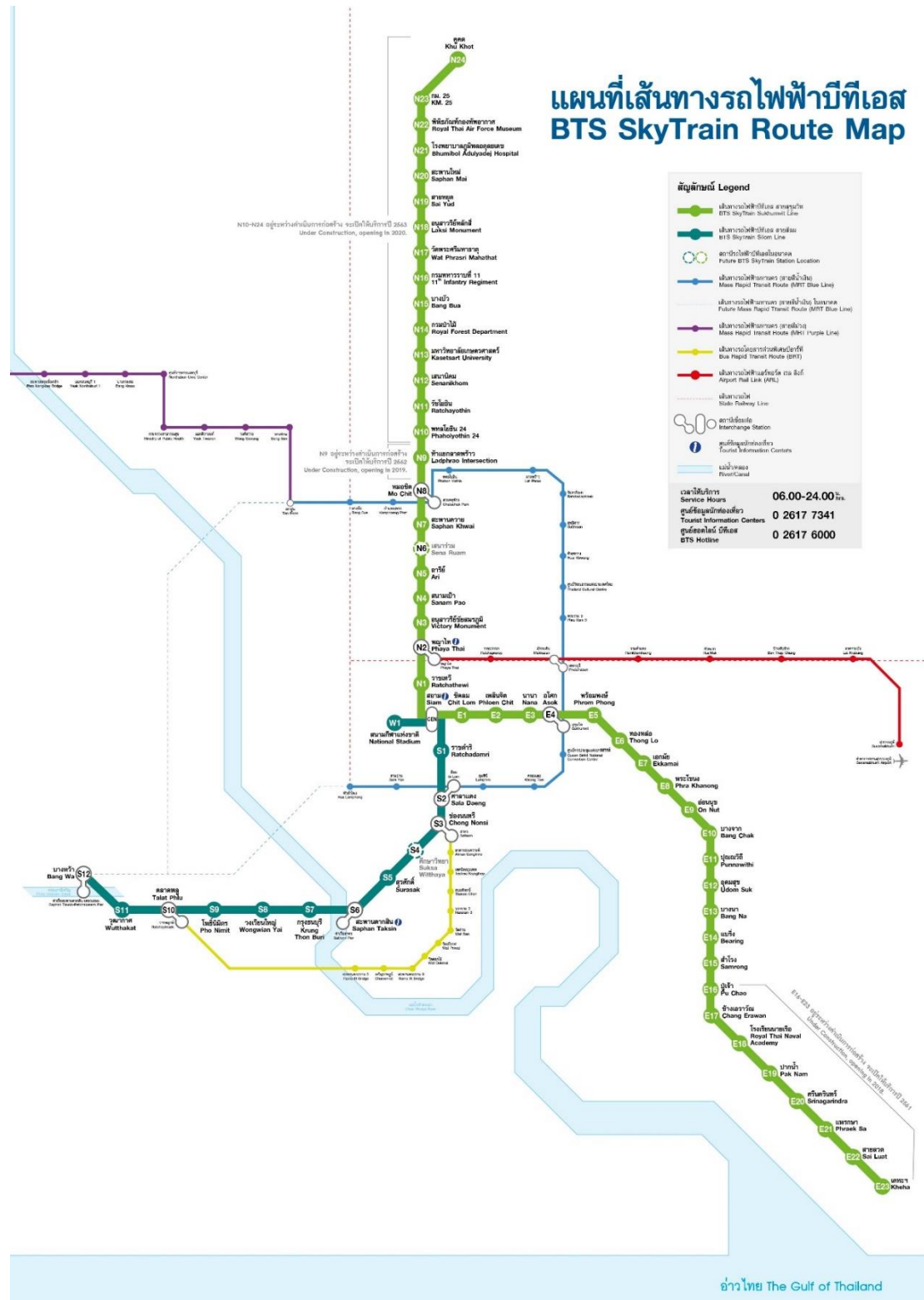
สายสีลมและส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 และตอนที่ 2 : สายสีลมมีระยะทางทั้งสิ้น 6.5 กิโลเมตร เริ่มต้นจากสะพานตากสินฝั่งถนนเจริญกรุง วิ่งผ่านถนนสาทร คลองช่องนนทรี สีลม ราชดำริ และพระราม 1 ก่อนสิ้นสุดที่ฝั่งตะวันออกของถนนบรรทัดทองใกล้กับสนามกีฬาแห่งชาติที่อยู่บนถนนพระราม 1 มีสถานีรวมทั้งสิ้น 7 สถานี ได้แก่ 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 ซึ่งเปิดให้บริการประชาชนครบทั้ง 4 สถานี เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2556

กทม. เป็นผู้ลงทุนก่อสร้างงานโยธาและโครงสร้างพื้นฐาน (Civil Works) และระบบไฟฟ้าและเครื่องกล (Electrical and Mechanical Works) ของส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 (สะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่) ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (อ่อนนุช-แบริ่ง) และส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 2 (วงเวียนใหญ่-บางหว้า) และจัดหาเอกชนมาเป็นผู้รับจ้างเดินรถและซ่อมบำรุงระบบผ่านกรุงเทพมหานคร โดยเมื่อเดือนพฤษภาคม 2552 พฤศจิกายน 2553 และตุลาคม 2554 กรุงเทพมหานครได้จ้างให้บีทีเอสซีดำเนินงานส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 (สะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่) ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (อ่อนนุช-แบริ่ง) และส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 2 (วงเวียนใหญ่-บางหว้า) ตามลำดับ ภายใต้สัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะสั้นสามฉบับ ต่อมาเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2555 สัญญาระยะสั้นทั้งสามฉบับดังกล่าวได้ถูกแทนที่ด้วยสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว ซึ่งมีระยะเวลา 30 ปี สิ้นสุดปี 2585 ทั้งนี้ สัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวนี้จะครอบคลุมถึงงานรับจ้างเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก (สายสีลมและสายสุขุมวิท ระยะทาง 23.5 กิโลเมตร) ภายหลังครบกำหนดอายุสัญญาสัมปทานในเดือนธันวาคม 2572 โดย กทม. จะเป็นผู้รับรายได้จากค่าโดยสารของส่วนต่อขยายทั้งหมด รวมถึงรายได้จากค่าโดยสารของสายสีลมและสายสุขุมวิทหลังจากเดือนธันวาคม 2572 โดยบีทีเอสซีจะได้รับค่าตอบแทนเป็นค่าจ้างการเดินรถและซ่อมบำรุงตามสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวดังกล่าว

ส่วนต่อขยายสายสีเขียว (ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ) : ส่วนต่อขยายสายสีเขียวได้มีระยะทางทั้งสิ้น 18.20 กิโลเมตร เริ่มต้นจากสถานีสำโรงไปยังสถานีเคหะสมุทรปราการ รวมทั้งสิ้น 9 สถานี ได้แก่ สถานีสำโรง สถานีปู่เจ้าสมิงพราย สถานีเอราวัณ สถานีโรงเรียนนายเรือ สถานีสมุทรปราการ สถานีศรีนครินทร์ สถานีแพรกษา สถานีสายลวด และ

สถานีเคหะสมุทรปราการ โดยเมื่อวันที่ 3 เมษายน 2560 ได้เปิดให้บริการแล้ว 1 สถานี (สถานีสำโรง) ระยะทาง 1.8 กิโลเมตร

แผนที่เส้นทางการเดินรถของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักและส่วนต่อขยาย
และเส้นทางการเดินรถของรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT



■ แผนการขยายเส้นทางส่วนต่อขยายสายสีเขียว

แผนการขยายเส้นทางของโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียว มีดังนี้ (1) ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท แบ่งออกเป็น 3 ช่วง คือ ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ, ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และ ช่วงสะพานใหม่-คูคต (ข้อมูลจากเว็บไซต์ของกระทรวงคมนาคม <http://www.mot.go.th> และ รฟม. <http://www.mrta.co.th>) และ (2) ส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 3 ช่วงบางหว้า-ตลิ่งชัน (ข้อมูลจากเว็บไซต์ของ กทม. <http://www.bangkok.go.th>)

ส่วนต่อขยายสายสีเขียวใต้ (ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ) : ระยะทาง 12.58 กิโลเมตร เป็นทางวิ่งยกระดับทั้งหมด มี 9 สถานี แนวเส้นทางเริ่มต้นต่อเนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส จากส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ตอนที่ 1 ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง ที่บริเวณซอยสุขุมวิท 107 (ซอยแบริ่ง) ไปตามแนวถนนสุขุมวิท ผ่านแยกเทพารักษ์ แยกปู่เจ้าสมิงพราย เลี้ยวซ้ายที่แยกศาลากลาง ผ่านแยกการไฟฟ้า จนถึงแยกสายลวด แล้วเลี้ยวซ้ายออกไปทางบางปู จนถึงสิ้นสุดโครงการที่บริเวณซอยเทศบาล 55 ซึ่งจะเป็นที่ตั้งของโรงจอดและซ่อมบำรุง โดย รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินงานโยธาและโครงสร้างพื้นฐานของโครงการ ณ เดือนมกราคม 2560 การก่อสร้างงานโยธาเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยได้เริ่มดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และได้เปิดให้บริการสถานีแรกแล้ว (สถานีสำโรง) เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2560

ส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือ (ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) : ระยะทาง 18.20 กิโลเมตร เป็นทางวิ่งยกระดับทั้งหมด มี 16 สถานี แนวเส้นทางเริ่มต้นต่อเนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอสที่สถานีหมอชิต ข้ามทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์บริเวณห้าแยกลาดพร้าว ผ่านแยกรัชโยธิน แยกเกษตร ไปจนถึงบริเวณซอยพหลโยธิน 55 จากนั้นแนวเส้นทางจะเบี่ยงออกไปเลียบกับแนวถนนฝั่งขวาจนถึงอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญหรือวงเวียนหลักสี่ และเบี่ยงกลับมาแนวเกาะกลางถนนที่บริเวณซอยหมู่บ้านราชดกมัย ตรงมาทางสะพานใหม่ บริเวณหน้าตลาดยิ่งเจริญ และเมื่อถึงประมาณกิโลเมตรที่ 25 ของถนนพหลโยธินแนวเส้นทางจะเบี่ยงไปทางด้านทิศตะวันออก (ด้านเหนือของพื้นที่ประตูกรุงเทพฯ) ข้ามคลองสอง ผ่านบริเวณด้านข้างของสถานีตำรวจภูธรคูคต เข้าสู่บริเวณเกาะกลางของถนนลำลูกกา และสิ้นสุดที่บริเวณคลองสอง (บริเวณสถานีคูคต) ซึ่งจะเป็นที่ตั้งของศูนย์ซ่อมบำรุงและศูนย์ควบคุมการเดินรถ โดย รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินงานโยธาและโครงสร้างพื้นฐานของโครงการ ณ เดือนพฤษภาคม 2560 การก่อสร้างงานโยธามีความก้าวหน้ารวมร้อยละ 33.70

ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2559 กระทรวงคมนาคม รฟม. และ กทม. ได้ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) เรื่อง การมอบหมายให้ กทม. เป็นผู้จัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือ และโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวใต้ เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการให้ประชาชนเกิดความสะดวกและปลอดภัยสูงสุด ในการเดินทางอย่างต่อเนื่อง ต่อมาเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2559 กทม. ได้ทำบันทึกข้อตกลงมอบหมายให้กรุงเทพมหานคร เป็นผู้จัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าดังกล่าว ซึ่งเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2559 กรุงเทพมหานครได้ทำสัญญาว่าจ้างบีทีเอสซีเป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือ และโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวใต้ โดยมีระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 3 เมษายน 2560 ถึงวันที่ 2 พฤษภาคม 2585

ส่วนต่อขยายสายสีเขียว (ช่วงบางหว้า-ตลิ่งชัน) : จากผลการศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด จะก่อสร้างไปบนถนนราชพฤกษ์ โดยเริ่มต้นที่จุดเชื่อมต่อกับโรงจอดปัจจุบันของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่สถานีบางหว้า (S12) วิ่งไปทางทิศเหนือตามแนวถนนราชพฤกษ์ ผ่านทางแยกตัดถนนบางแวก (ซอยเจริญสนิทวงศ์ 13) และทางแยกตัดถนนพรานนก-พุทธมณฑลสาย 4 จากนั้นจะยกระดับข้ามทางคู่ขนานลอยฟ้าบรมราชชนนีและทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ไปสิ้นสุดที่สะพานข้ามโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน

(ช่วงตลิ่งชัน-บางซื่อ) บริเวณหน้าซอยราชพฤกษ์ 24 รวมระยะทาง 7.5 กม. จำนวน 6 สถานี โดยเมื่อเดือนกรกฎาคม 2559 โครงการอยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)

ทั้งนี้ โปรดพิจารณารายละเอียดการดำเนินโครงการรถไฟฟ้า 12 เส้นทาง ตามนโยบายของรัฐบาลเพิ่มเติมได้ ในหัวข้อ 2.1.2.1 ภาพรวมของการขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

■ อัตราค่าโดยสาร

ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก : ค่าโดยสารที่บีทีเอสซีเรียกเก็บต่อเที่ยวสำหรับการเดินทางระหว่างสองสถานีในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก คือ ค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ (Effective Fare) ภายใต้สัญญาสัมปทาน โดยจะต้องไม่เกินกว่าเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ (Authorized Fare) ซึ่งมีผลใช้บังคับอยู่ในขณะนั้น ปัจจุบัน บีทีเอสซีได้แจ้งปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ต่อ กทม. ในอัตรา 20.11 - 60.31 บาท ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญาสัมปทาน โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2556 เป็นต้นไป

ตามสัญญาสัมปทาน บีทีเอสซีอาจปรับขึ้นค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ โดยจะต้องมีระยะเวลาห่างจากการปรับค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ในครั้งก่อนไม่น้อยกว่า 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 โดยอาจมีการให้ส่วนลดตามแผนการส่งเสริมการขาย 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

ทั้งนี้ บีทีเอสซีอาจปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ (Authorized Fare) ใน 2 กรณี ดังนี้

การปรับปกติ บีทีเอสซีสามารถขอปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 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 (อัตราแลกเปลี่ยนอ้างอิง หมายถึง อัตราแลกเปลี่ยนกลางที่ธนาคารแห่งประเทศไทยประกาศ ที่ใช้ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งล่าสุด ซึ่งเท่ากับ 39.884 บาท ต่อ 1 เหรียญสหรัฐ)

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

- บีทีเอสซีรับภาระค่าไฟฟ้าที่สูงขึ้นหรือลดลงอย่างมาก
- บีทีเอสซีลงทุนเพิ่มขึ้นมากนอกเหนือขอบเขตของงานที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน
- บีทีเอสซีมีความเสี่ยงที่เป็นข้อยกเว้น (Exceptional Risk) ตามที่ระบุไว้ในสัญญาสัมปทานเกิดขึ้น

การปรับเพดานอัตราดอกเบี้ยโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ในกรณีพิเศษนั้น คู่สัญญาต้องเห็นชอบด้วยกันทั้งสองฝ่าย แต่ถ้าไม่สามารถตกลงกันได้ภายใน 30 วัน คู่สัญญาที่ประสงค์ให้มีการปรับเพดานอัตราดอกเบี้ยโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้อาจร้องขอให้เสนอเรื่องดังกล่าวไปยังคณะกรรมการที่ปรึกษา (Advisory Committee) ให้เป็นผู้วินิจฉัย และหากคณะกรรมการที่ปรึกษาเห็นชอบให้ปรับเพดานอัตราดอกเบี้ยโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้แล้ว แต่รัฐบาลมีนโยบายจะตรึงราคาอัตราดอกเบี้ยเพื่อความเหมาะสมแก่สถานการณ์ บีทีเอสซีจะยังไม่สามารถปรับขึ้นค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ โดยสัญญาสัมปทานกำหนดให้รัฐบาลจัดมาตรการทดแทนแก่บีทีเอสซี ตามความเหมาะสมแก่ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บีทีเอสซีในขณะที่ยังไม่ปรับขึ้นค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้

ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย : อัตราค่าโดยสารสำหรับเส้นทางส่วนต่อขยายสายสีลม ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท และส่วนต่อขยายสายสีเขียว (ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ) เป็นไปตามประกาศของ กทม. โดยบีทีเอสซีรับจ้างเป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้า

■ จำนวนผู้โดยสารและรายได้ค่าโดยสารจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก

ตั้งแต่เปิดให้บริการ จำนวนผู้โดยสารและรายได้ค่าโดยสารของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในปี 2558/59 และปี 2559/60 จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.3 และร้อยละ 2.4 ตามลำดับจากปัจจัยของ (1) การเติบโตตามธรรมชาติอย่างต่อเนื่องของธุรกิจ (2) ความนิยมในการเดินทางโดยระบบรถไฟฟ้าอันเนื่องมาจากการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า (3) การเปิดให้บริการเต็มปีของส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท และส่วนต่อขยายสายสีลม และ (4) จำนวนรถไฟฟ้าที่ให้บริการเพิ่มขึ้น โดยปรับเปลี่ยนเป็นรถไฟฟ้าแบบ 4 ตู้ต่อขบวน

ตารางแสดงข้อมูลผู้โดยสารและอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก

	งวดบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม				
	2556	2557	2558	2559	2560
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านเที่ยวคน)	197.2	214.7	218.7	232.5	238.04
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	12.0	8.9	1.9	6.3	2.4
จำนวนวันที่ให้บริการ (วัน)	365	365	365	366	365
จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน (เที่ยวคน/วัน)	540,233	588,335	599,250	637,087	652,156
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	12.3	8.9	1.9	6.3	2.4

	งวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม				
	2556	2557	2558	2559	2560
จำนวนผู้โดยสารในวันทำงาน (ล้านเที่ยวคน)	147.9	160.9	164.3	172.5	176.4
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	11.4	8.8	2.1	5.0	0.7
จำนวนวันทำงาน (วัน)	245	245	244	242	240
จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันทำงาน (เที่ยวคน/วัน)	603,696	656,770	673,162	720,155	735,081
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	11.4	8.8	2.5	7.0	2.1
ค่าโดยสารก่อนหักส่วนลด (ล้านบาท)	4,903.7	5,681.6	5,878.7	6,401.4	6,639.20
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	14.0	15.9	3.47	8.9	3.7
อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยต่อคน (บาทต่อเที่ยวคน)	24.87	26.46	26.88	27.53	27.89
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	1.8	6.4	1.6	2.4	1.3

ตารางแสดงข้อมูลผู้โดยสารของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักและส่วนต่อขยาย

	งวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม				
	2556	2557	2558	2559	2560
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านเที่ยวคน)*	202.4	222.2	229.0	243.9	249.8
จำนวนวันที่ให้บริการ (วัน)	365	365	365	366	365
จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน (เที่ยวคน/วัน)*	554,654	608,692	627,472	666,504	684,492
จำนวนผู้โดยสารในวันทำงาน (ล้านเที่ยวคน)*	151.9	166.6	172.1	181.1	185.3
จำนวนวันทำงาน (วัน)	245	245	244	242	240
จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันทำงาน (เที่ยวคน/วัน)	620,002	680,011	705,502	748,440	772,132

* นับรวมจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการทั้งในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก และระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย

■ การประเมินประสิทธิภาพในการดำเนินงานในปี 2559/60

ในปี 2559/60 บีทีเอสยังคงรักษาความน่าเชื่อถือของความปลอดภัยและการให้บริการที่ได้มาตรฐานอย่างต่อเนื่อง โดยตัวชี้วัดหลักในการประเมินประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ได้แก่ (1) ความน่าเชื่อถือของการให้บริการ (2) ความน่าเชื่อถือของรถไฟฟ้า และ (3) ความน่าเชื่อถือของตัวโดยสาร ซึ่งความน่าเชื่อถือของการให้บริการวัดจากเปอร์เซ็นต์ค่าความตรงต่อเวลาในการเดินทางของผู้โดยสาร (Passenger Journey On Time: PJOT) โดยมีเป้าหมายในการวัด คือ ผู้โดยสารจะต้องเดินทางได้ตรงเวลาไม่น้อยกว่าร้อยละ 99.5 เทียบกับความล่าช้าที่เกิดขึ้นที่กินเวลาตั้งแต่ 5 นาทีขึ้นไป ทั้งนี้ ความน่าเชื่อถือของการให้บริการในปี 2559/60 เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 99.86 ซึ่งดีกว่าปีก่อนและดีกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ ตัวชี้วัดต่อมา คือ ความน่าเชื่อถือของรถไฟฟ้า วัดจากระยะทางก่อนที่จะเกิดการขัดข้อง โดยมีเป้าหมายที่ตั้งไว้ คือ ไม่น้อยกว่า 35,000 ตู้กิโลเมตรต่อการขัดข้อง 1 ครั้ง โดยในปี 2559/60 อยู่ที่ 89,076 ตู้กิโลเมตรต่อการขัดข้อง 1 ครั้ง ซึ่งดีกว่าปีก่อนและดีกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ ตัวชี้วัดสุดท้าย คือ ความน่าเชื่อถือของตัวโดยสาร วัดได้จากจำนวนเที่ยวการเดินทางก่อนพบความผิดปกติ รวมถึงการขัดข้องของอุปกรณ์และการใช้บัตรโดยสารผิดวิธี โดยมีเป้าหมายที่ตั้งไว้จะต้องไม่น้อยกว่า 15,000 ครั้งต่อการพบความผิดปกติ 1 ครั้ง โดยความน่าเชื่อถือของตัวโดยสารสำหรับปี 2559/60 อยู่ที่ 37,905 ครั้งต่อการพบความผิดปกติ 1 ครั้ง ซึ่งถือว่าทำได้ดีกว่าปีก่อนและดีกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ ในการนี้ บีทีเอสยังคงพัฒนาอุปกรณ์และเครื่องมืออย่างต่อเนื่องเพื่อปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานต่อไป

ตารางเปรียบเทียบประสิทธิภาพในการดำเนินงานกับเป้าหมาย

ตัวชี้วัดประสิทธิภาพ	เป้าหมาย	2558/59	2559/60
ความน่าเชื่อถือของการให้บริการ : ความตรงต่อเวลาในการเดินทางของผู้โดยสาร	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 99.5 ต่อความล่าช้าตั้งแต่ 5 นาทีขึ้นไป	ร้อยละ 99.84	ร้อยละ 99.86
ความน่าเชื่อถือของรถไฟฟ้า	ไม่น้อยกว่า 35,000 ตู้กิโลเมตรต่อการขัดข้อง	71,949	89,076
ความน่าเชื่อถือของตัวโดยสาร	ไม่น้อยกว่า 15,000 ครั้งต่อการขัดข้อง	22,168	37,905

2.1.1.2 ธุรกิจดำเนินการรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT

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

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

ภายใต้สัญญาจ้างผู้เดินรถพร้อมจัดการรถโดยสาร กทม. เป็นผู้รับรายได้จากค่าโดยสารของรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ทั้งหมด โดยบีทีเอสซีจะได้รับค่าตอบแทนเป็นค่าจ้างการเดินรถและจัดการรถโดยสารเป็นเงินจำนวน 529.6 ล้านบาท ตลอดอายุสัญญา 7 ปี นับตั้งแต่วันที่ 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 และเงินลงทุนในการซื้อรถโดยสาร โดยบีทีเอสซีได้สั่งซื้อรถโดยสารจำนวน 25 คัน จำนวนรวมทั้งสิ้น 174.8 ล้านบาท จากบริษัท สยาม สเตนดาร์ด เอ็นจิเนียริง จำกัด ซึ่งผลิตโดยบริษัทในประเทศจีนชื่อบริษัท Shanghai Shenlong Bus รถโดยสารดังกล่าวเป็นรถโดยสารปรับอากาศซึ่งใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง และมีคุณลักษณะเฉพาะสูงกว่ารถโดยสารทั่วไปในประเทศไทย สำหรับรถโดยสารอีกจำนวน 5 คันที่บีทีเอสซีจะต้องส่งมอบภายในปี 2556 นั้น กรุงเทพมหานครได้มีหนังสือแจ้งให้บีทีเอสซีชะลอการสั่งซื้อออกไป เนื่องจากการให้บริการเดินรถจำนวน 25 คัน ยังสามารถรองรับปริมาณความต้องการเดินทางของประชาชนได้อย่างเพียงพอ ซึ่งบีทีเอสซีและกรุงเทพมหานครได้

ตกลงปรับลดค่าตอบแทนนับจากปีที่ 3 ถึงปีที่ 7 ตามสัญญาจ้างผู้เดินรถพร้อมจัดหารถโดยสารอันเนื่องจากการชะลอการสั่งซื้อรถโดยสารเพิ่มอีก 5 คันดังกล่าวนี้ เป็นจำนวนเงินประมาณ 50.4 ล้านบาท

ภายใต้สัญญาจ้างบริหารสถานี บีทีเอสซีจะได้รับค่าตอบแทนเป็นเงินจำนวนทั้งหมด 737 ล้านบาท ตลอดอายุสัญญา 7 ปี นับตั้งแต่วันที่ 29 พฤษภาคม 2553 เพื่อให้การบริหารสถานีรถโดยสาร พื้นที่ลานจอดรถและเดินรถ พื้นที่ควบคุมส่วนกลาง และสถานีบริการเติมก๊าซ และการให้บริการซ่อมบำรุงรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT โดยค่าตอบแทนดังกล่าวประกอบด้วยค่าใช้จ่ายเริ่มต้นจำนวน 13.7 ล้านบาท และค่าตอบแทนส่วนที่เหลือ ซึ่งจะชำระให้เป็นรายงวดตั้งแต่ 84.2 ล้านบาทถึง 112.9 ล้านบาท ตลอดอายุสัญญา 7 ปี

นอกเหนือจากรายได้ที่จะได้รับจากการรับจ้างเดินรถและบริหารสถานีแล้ว บีทีเอสซีคาดว่าจะระบบรถไฟฟ้า บีทีเอสจะได้รับผลประโยชน์จากโครงการรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ซึ่งจะช่วยเพิ่มความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารที่จะเข้ามาใช้บริการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส จากเส้นทางรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ซึ่งผ่านแหล่งที่อยู่อาศัยและย่านธุรกิจที่มีประชากรหนาแน่นและการจราจรติดขัด และยังเชื่อมต่อโดยตรงกับสถานีช้อปปิ้งนันทรีอีกด้วย

ทั้งนี้ ระยะเวลาตามสัญญาจ้างผู้เดินรถพร้อมจัดหารถโดยสาร และสัญญาจ้างบริหารสถานีดังกล่าวได้สิ้นสุดลงในวันที่ 28 พฤษภาคม 2560 ซึ่งปัจจุบัน กทม. ได้ว่าจ้างบีทีเอสซีเป็นผู้ให้บริการเดินรถและบริหารสถานีโครงการรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ต่อเป็นระยะเวลา 95 วัน ตั้งแต่วันที่ 29 พฤษภาคม 2560 จนถึงวันที่ 31 สิงหาคม 2560 ซึ่งในระบะเวลาดังกล่าว กทม. โดยกรุงเทพมหานคร จะดำเนินการประกวดราคาคัดเลือกผู้รับสิทธิในการดำเนินโครงการรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ต่อไป

2.1.1.3 กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน

เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2555 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2555 ของบริษัทฯ มีมติอนุมัติให้บีทีเอสซีขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิในอนาคตที่บีทีเอสซีจะได้รับจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ระยะทางรวม 23.5 กิโลเมตร ได้แก่ สายสุขุมวิทระยะทาง 17 กิโลเมตร จากสถานีหมอชิตถึงสถานีอ่อนนุช และสายสีลมระยะทาง 6.5 กิโลเมตร จากสถานีสนามกีฬาแห่งชาติถึงสถานีสะพานตากสิน ภายใต้สัญญาสัมปทาน ตลอดระยะเวลาอายุสัมปทานที่เหลืออยู่ให้แก่กองทุน BTSGIF

ต่อมาเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 สำนักงาน ก.ล.ต. ได้อนุมัติการจดทะเบียนกองทรัสต์ติดตามโครงการกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกท (BTSGIF) เป็นกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน

บีทีเอสซีและกองทุน BTSGIF ได้เข้าลงนามในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556 โดยบีทีเอสซีได้ขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักให้แก่กองทุน BTSGIF เป็นจำนวนเงิน 61,399 ล้านบาท (จำนวนเงินสุทธิภายหลังจากหักค่าใช้จ่ายในการจัดตั้งกองทุน BTSGIF จำนวนเงินประมาณ 1,111 ล้านบาท) ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เข้าจองซื้อและเป็นผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนของกองทุน BTSGIF จำนวน 1,929 ล้านหน่วย ราคา 10.80 บาทต่อหน่วย เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 20,833.2 ล้านบาท หรือเท่ากับจำนวน 1/3 (ร้อยละ 33.33) ของหน่วยลงทุนทั้งหมด 5,788 ล้านหน่วย โดยหน่วยลงทุน BTSGIF เริ่มทำการซื้อขายครั้งแรกในตลาดหลักทรัพย์เมื่อวันที่ 19 เมษายน 2556

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เข้าสนับสนุนและค้ำประกัน (โดยมีการจำกัดความรับผิด) การปฏิบัติหน้าที่ของบีทีเอสซีที่มีต่อกองทุน BTSGIF ตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิดังกล่าวข้างต้น โดยการเข้าทำสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556 และสัญญาจำนำหุ้นบีทีเอสซี ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556

และให้สิทธิแก่กองทุน BTSGIF ในการซื้อหุ้นบีทีเอสซี โดยการเข้าทำสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นบีทีเอสซี ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556 เพื่อเป็นหลักประกันภาระผูกพันที่บริษัทฯ มีต่อกองทุน BTSGIF ภายใต้สัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน

นอกจากนี้ บริษัทฯ และบีทีเอสซียังได้เข้าทำสัญญาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องหรือเกี่ยวเนื่องกับการทำธุรกรรมกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน โดยเป็นการดำเนินการที่สอดคล้องกับสัญญาและข้อตกลงที่เกี่ยวข้องกับธุรกรรมกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานตามที่ระบุข้างต้น โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมใน หัวข้อ 6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

2.1.2 ตลาดและภาวะการแข่งขัน

ข้อมูลในส่วนนี้ ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอุปสงค์ ความสามารถ จำนวนผู้โดยสาร จำนวนเที่ยว และส่วนแบ่งการตลาดมาจากเอกสารที่เปิดเผยต่อสาธารณะ เอกสารของทางราชการ และเอกสารซึ่งมีแหล่งที่มาจากภาคอุตสาหกรรม บริษัทฯ และบีทีเอสซีไม่รับรองความถูกต้องของเนื้อหาของข้อมูลนี้ แหล่งข้อมูลเหล่านี้จัดทำขึ้นบนสมมติฐานทางเศรษฐศาสตร์และสมมติฐานอื่น ๆ ซึ่งอาจพิสูจน์ได้ว่าไม่ถูกต้อง ข้อมูลภาวะอุตสาหกรรมบางส่วนซึ่งปรากฏอยู่ในส่วนนี้ เป็นการประมาณการโดยปราศจากการรับรองยืนยันอย่างเป็นทางการจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ในประเทศ

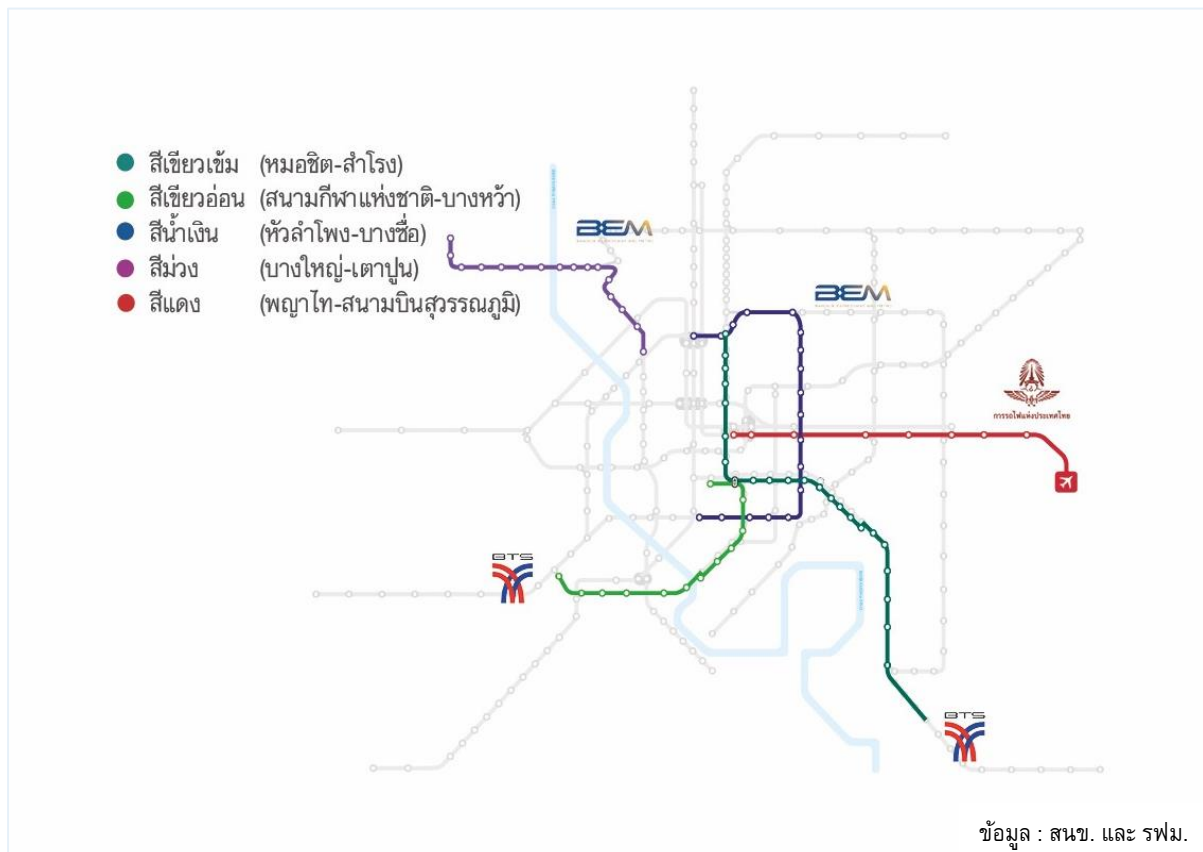
2.1.2.1 ภาพรวมของการขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

ตั้งแต่เปิดให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งเป็นระบบรถไฟฟ้าสายแรกของกรุงเทพฯ เมื่อเดือนธันวาคม 2542 การเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้ามีการพัฒนาอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยในปี 2556 สถิติการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ ทั้งหมดคิดเป็นประมาณ 1.02 ล้านเที่ยวต่อวัน หรือร้อยละ 6.4 ต่อจำนวนเที่ยวการเดินทางของระบบขนส่งมวลชนทั้งหมดที่ประมาณ 15.82 ล้านเที่ยวต่อวัน ทั้งนี้ จากข้อมูลของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (“สนข.”) กระทรวงคมนาคม ระบบขนส่งมวลชนหลักในกรุงเทพฯ ในปัจจุบัน แบ่งเป็นระบบขนส่งทางราง (รถไฟฟ้าบีทีเอส รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT และรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์) ระบบขนส่งทางถนน (รถโดยสารประจำทาง) ระบบขนส่งทางน้ำ (เรือโดยสาร) และอื่น ๆ (รถตุ๊กตุ่นและรถสามล้อ) โดยการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนหลักในกรุงเทพฯ (ซึ่งวัดจากจำนวนเที่ยวของการเดินทางต่อวันของแต่ละประเภทการเดินทาง) ในปี 2556 มีสัดส่วนแบ่งเป็นการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง ร้อยละ 88.1 ระบบรถไฟฟ้า ร้อยละ 6.4 เรือโดยสาร ร้อยละ 0.7 และอื่น ๆ ร้อยละ 4.7 ซึ่งจากข้อมูลการศึกษาของ สนข. คาดการณ์ว่า การขยายตัวของระบบรถไฟฟ้าจะทำให้อุปสงค์การเดินทางในระบบรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้น และจะส่งผลให้สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าค่อย ๆ เพิ่มขึ้นมาทดแทนสัดส่วนการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางในปีต่อ ๆ ไป

ในปี 2559 มีการเปิดขยายเส้นทางรถไฟฟ้าเส้นทางใหม่ จำนวน 24.8 กิโลเมตร ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (คลองบางไผ่-เตาปูน) ระยะทาง 23.0 กิโลเมตร จำนวน 16 สถานี เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559 และโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวใต้สถานีแรก (สถานีสำโรง) ระยะทาง 1.8 กิโลเมตร เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 3 เมษายน 2560 ทำให้ปัจจุบันโครงข่ายระบบรถไฟฟ้า อันประกอบไปด้วยระบบรถไฟฟ้ายกระดับ ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน และระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ครอบคลุมระยะทางทั้งสิ้น 109.6 กิโลเมตร เพิ่มขึ้นจาก 84.8 กิโลเมตร ในปีก่อน อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดี อัตราการครอบคลุมพื้นที่ของรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ และปริมณฑลยังมีสัดส่วนน้อย เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นในภูมิภาคเดียวกัน (พิจารณาโดยเปรียบเทียบระยะทางของระบบขนส่งมวลชนทางรางต่อประชากร 1 ล้านคน) โดยในปี 2559 อัตราการครอบคลุมพื้นที่ของรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ และปริมณฑลอยู่ที่ 10.2 กิโลเมตรต่อประชากรล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนที่ 7.9 กิโลเมตรต่อประชากรล้านคน กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น อยู่ที่

42.0 กิโลเมตรต่อประชากรล้านคน ฮ่อมกงอยู่ที่ 35.0 กิโลเมตรต่อประชากรล้านคน และสิงคโปร์อยู่ที่ 35.6 กิโลเมตรต่อประชากรล้านคน จากข้อมูลเชิงเปรียบเทียบดังกล่าว แสดงให้เห็นว่า กรุงเทพฯ ยังคงต้องการการพัฒนาที่เร่งด่วนสำหรับโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางเพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของความหนาแน่นของประชากร ประกอบกับสภาพการจราจรที่แออัดในปัจจุบัน

โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ ในปัจจุบัน (109.6 กิโลเมตร)



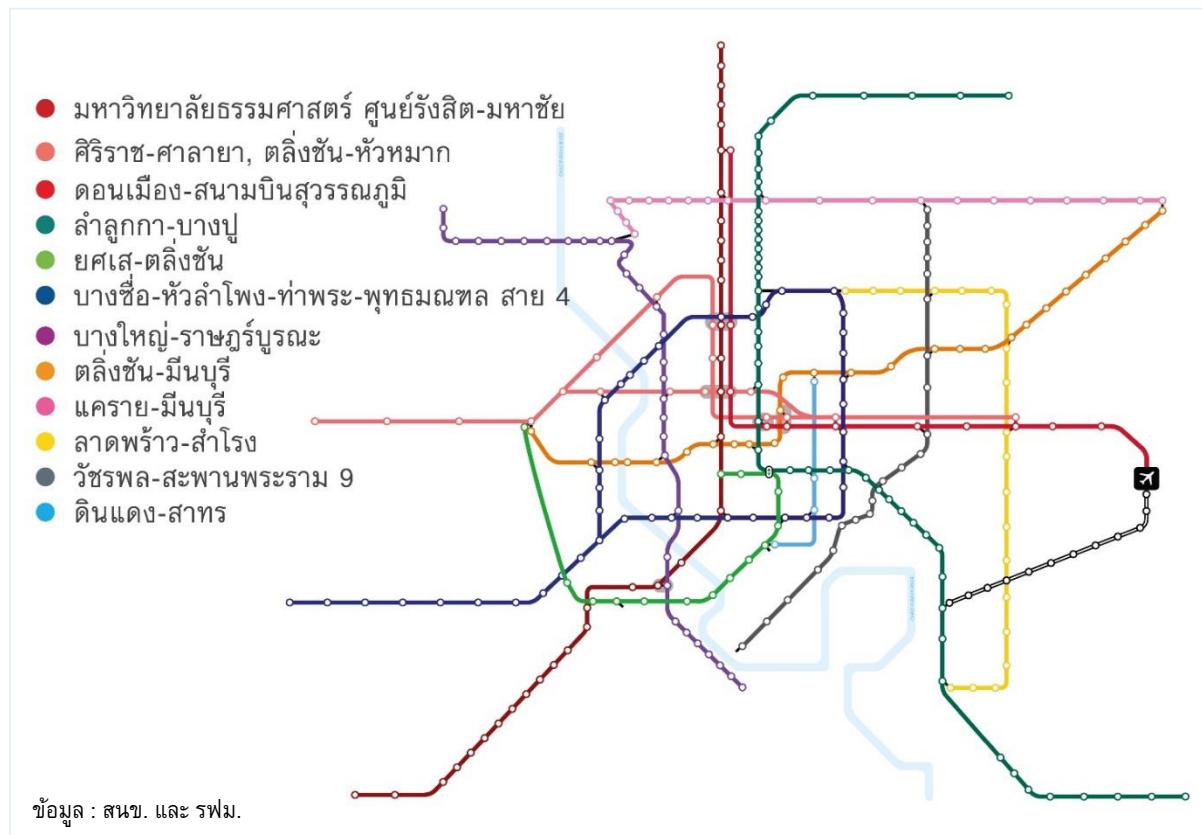
แผนเร่งรัดพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในส่วนของโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าได้ถูกผลักดันให้เป็นวาระแห่งชาติที่รัฐบาลได้ให้ความสำคัญอย่างต่อเนื่อง ดังเห็นได้จากคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติแผนแม่บทฉบับ: แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-Map) เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2553 โดยแผนแม่บทฉบับนี้ ซึ่งถูกสร้างขึ้นเพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ และปริมณฑล (รวมจังหวัดนครปฐม ปทุมธานี นนทบุรี สมุทรปราการและสมุทรสาคร) ในช่วงระยะเวลา 20 ปีข้างหน้า (2553-2572) ซึ่งรัฐบาลต่อไป มาได้ปรับแผนแม่บทดังกล่าวโดยเน้นการเร่งรัดพัฒนาโครงการรถไฟฟ้า 12 เส้นทาง ครอบคลุมระยะทาง 515.2 กิโลเมตร และคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2572 ซึ่งในปัจจุบัน ส่วนต่อขยายและรถไฟฟ้าสายใหม่ระยะทาง 104.9 กิโลเมตร กำลังอยู่ระหว่างขั้นตอนการก่อสร้าง ซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือ (หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ระยะทาง 18.2 กิโลเมตร และโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวใต้ (สำโรง-สมุทรปราการ) ระยะทาง 12.6 กิโลเมตร

การดำเนินโครงการรถไฟฟ้า 12 เส้นทางตามนโยบายของรัฐบาล

โครงการ	ช่วง	ระยะทาง
สายสีแดงเข้ม	มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต – มหาชัย	80.5 กม.
สายสีเขียวเข้ม	ลำลูกกา – บางปู	67.1 กม.
สายสีน้ำเงิน	บางซื่อ – หัวลำโพง – ท่าพระ – พุทธมณฑล สาย 4	55.0 กม.
สายสีแดงอ่อน	ศิริราช – ศาลายา, ดลิ่งชัน – หัวหมาก	58.5 กม.
แอร์พอร์ต ลิงก์	ดอนเมือง – สนามบินสุวรรณภูมิ	50.3 กม.
สายสีม่วง	บางใหญ่ – ราษฎร์บูรณะ	42.8 กม.
สายสีส้ม	ดลิ่งชัน – มีนบุรี	39.6 กม.
สายสีชมพู	แคราย – มีนบุรี	34.5 กม.
สายสีเหลือง	ลาดพร้าว – สำโรง	30.4 กม.
สายสีเทา	วัชรพล – สะพานพระราม 9	26.0 กม.
สายสีเขียวอ่อน	ยศเส – ดลิ่งชัน	21.0 กม.
สายสีฟ้า	ดินแดง – สาทร	9.5 กม.

ข้อมูล : สนข. และ รฟม.

โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (M-MAP) (515.2 กิโลเมตร)



■ ระบบขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

นอกจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักและส่วนต่อขยาย และระบบรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ซึ่งบีทีเอสซีเป็นผู้ดำเนินงาน ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น มีระบบขนส่งมวลชนทางรางอื่น ๆ ดังนี้

ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT

รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT เป็นระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนใต้ดินสายแรกของประเทศไทย และเริ่มเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการในวันที่ 3 กรกฎาคม 2547 ระยะทางรวม 20 กิโลเมตร มีสถานีรวมทั้งสิ้น 18 สถานี เริ่มตั้งแต่สถานีรถไฟหัวลำโพงไปจนถึงบางซื่อ (โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน) ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ให้บริการโดยขบวนรถไฟฟ้าขนาด 3 ตู้ จำนวน 19 ขบวน ซึ่งสามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารสูงสุดเท่ากับ 122.9 ล้านเที่ยว โดยในปี 2558 และปี 2559 ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ให้บริการผู้โดยสารเป็นจำนวนทั้งสิ้น 95.0 ล้านเที่ยว และ 98.5 ล้านเที่ยว หรือคิดเป็นร้อยละ 77.3 และร้อยละ 80.2 ของจำนวนผู้โดยสารที่ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT สามารถรองรับได้ ตามลำดับ ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT มีสถานีเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักจำนวนทั้งสิ้น 3 สถานี ได้แก่ สถานีศาลาแดง สถานีอนุสาวรีย์ และสถานีหมอชิต

ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ดำเนินการโดยบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บีอีเอ็ม”) (เดิมคือ บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งต่อมาได้ควบรวมกิจการกับ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 5 มกราคม 2559 และใช้ชื่อบริษัทใหม่ว่าบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)) ภายใต้สัญญาสัมปทานกับ รฟม. โดยเป็นผู้ให้บริการโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน) ทั้งนี้ สัมปทานดังกล่าวประกอบด้วย สิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ในปัจจุบัน และสิทธิในการบริหารจัดการพื้นที่ในเชิงพาณิชย์และพื้นที่โฆษณาภายในระบบเป็นระยะเวลา 25 ปี สิ้นสุดปี 2572 โดย รฟม. เป็นผู้ลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด และบีอีเอ็มเป็นผู้ลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า ภายใต้สัญญาสัมปทาน บีอีเอ็มต้องจ่ายส่วนแบ่งรายได้ค่าโดยสารและรายได้จากการประกอบธุรกิจ ในอัตราตามที่ได้กำหนดไว้ รวมทั้งค่าธรรมเนียมรายปีให้แก่ รฟม.

นอกจากนี้ ในเดือนกันยายน 2556 บีอีเอ็มได้รับสัมปทานโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม บางใหญ่-ราชบุรีบูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง) ซึ่งเป็นรถไฟฟ้ายกระดับ ระยะทางรวม 23.0 กิโลเมตร จำนวน 16 สถานี เป็นระยะเวลา 30 ปี สิ้นสุดปี 2586 ภายใต้สัญญาสัมปทานนี้ รฟม. เป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานโยธาทั้งหมด และบีอีเอ็มเป็นผู้ลงทุนในงานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง โดยเริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559

ระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport Rail Link) (“แอร์พอร์ตลิงก์”) เป็นหนึ่งในโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ซึ่งดำเนินการโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (“รฟท.”) ระยะทางรวม 28.5 กิโลเมตร จำนวน 8 สถานี มีวัตถุประสงค์เฉพาะในการรองรับการเดินทางเชื่อมโยงศูนย์กลางเมืองกับท่าอากาศยานเพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วแก่ผู้โดยสาร โดยเป็นระบบรถไฟฟ้าทั้งใต้ดินและยกระดับ มีสถานีใต้ดินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 ระบบรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์ เชื่อมต่อโดยตรงกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักโดยมีทางเดินเชื่อมต่อกับสถานีพญาไท

ระบบรถไฟฟ้าชานเมือง

ระบบรถไฟฟ้าชานเมืองเป็นหนึ่งในโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ดำเนินการโดย รฟท. ระยะทางรวม 15.3 กิโลเมตร จำนวน 4 สถานี (บางซื่อ-ตลิ่งชัน) โดยเปิดทดลองเดินรถด้วยรถดีเซลราง ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2555 ถึงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2555 และเริ่มเปิดให้บริการชั่วคราวในวันที่ 5 ธันวาคม 2555 ทั้งนี้ ระบบรถไฟฟ้าชานเมืองจะเปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบระหว่างสถานีบางซื่อและสถานีรังสิต ในปี 2563

■ ระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

หากพิจารณารูปแบบการเดินทางของประชาชนในกรุงเทพฯ อาจแบ่งออกได้เป็น 2 รูปแบบหลัก ได้แก่ การเดินทางโดยยานพาหนะส่วนบุคคลและการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ ทั้งนี้ ระบบขนส่งสาธารณะหลักที่จัดอยู่ในบริการขนส่งมวลชน ซึ่งรองรับการเดินทางของประชาชนในกรุงเทพฯ ในปัจจุบันยังคงเป็นรถโดยสารประจำทาง

ในอดีตที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑลค่อนข้างมีข้อจำกัด เนื่องจากต้องใช้เส้นทางถนนในการสัญจรร่วมกับรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งต้องเผชิญกับสภาพการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน

หากพิจารณาการเพิ่มระยะทางของถนนในกรุงเทพฯ จะพบว่าตั้งแต่ปี 2548 จำนวนระยะทางของถนนในกรุงเทพฯ มิได้มีการเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ในทางกลับกันจำนวนรถที่จดทะเบียนในกรุงเทพฯ กลับเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากความแตกต่างระหว่างอุปสงค์ของผู้ใช้ระบบคมนาคมที่พึ่งพาถนนและอุปทานของถนนในกรุงเทพฯ ทำให้ปัญหาการจราจรทวีคูณขึ้น ซึ่งปัจจัยดังกล่าวเป็นปัจจัยที่สำคัญในการเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้เดินทางให้หันมาใช้บริการของระบบขนส่งมวลชนทางรางเพิ่มมากขึ้น

จำนวนและอัตราการเติบโตของรถที่จดทะเบียนในกรุงเทพฯ					
หน่วย : คัน	2555	2556	2557	2558	2559
รถที่จดทะเบียน (คัน)	7,523,381	8,216,859	8,651,172	9,018,594	9,363,588
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	9.8	9.2	5.3	4.2	3.8

ที่มา: กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางยังต้องเผชิญกับสภาพการจราจรที่ติดขัดมากขึ้นโดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ระบบขนส่งประเภทรถประจำทาง ขสมก. ในเขตกรุงเทพฯ จึงมีอัตราความเร็วเฉลี่ยอยู่ในเกณฑ์ต่ำ อย่างไรก็ตาม จำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางรวมเพิ่มขึ้นจาก 0.97 ล้านคนต่อวัน ในปี 2555 เป็น 1.40 ล้านคนต่อวันในปี 2559 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.44

จำนวนและอัตราการเติบโตของผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันในเขตกรุงเทพฯ					
หน่วย : คนต่อวัน	2555	2556	2557	2558	2559
รถโดยสาร ขสมก.ธรรมดา	411,892	397,507	381,141	389,936	928,979
รถโดยสาร ขสมก.ปรับอากาศ	558,420	538,218	482,864	499,783	498,933
รวมรถโดยสารประจำทาง	970,312	935,726	864,005	889,719	1,397,912
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	-0.06	-0.04	-0.08	0.03	0.57

ที่มา: องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

อย่างไรก็ดี จำนวนผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนทางราง ซึ่งเป็นระบบการเดินทางที่ใหม่กว่า และมีความสะดวกสบายมากขึ้น เช่น ระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน และระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส มีผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

จำนวนและอัตราการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน								
หน่วย : คนต่อวัน	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559
รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT	174,657	181,870	189,310	220,225	236,811	253,255	260,325	273,637
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	2.9	4.1	4.1	6.3	7.5	6.9	2.8	5.1
รถไฟฟ้าบีทีเอส ⁽¹⁾⁽²⁾	395,873	406,797	500,085	554,654	608,692	627,472	666,504	684,492
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	6.3	2.8	22.9	10.9	9.7	3.1	6.2	2.7

ที่มา: ข้อมูลจากบีอีเอ็มและบีทีเอสซี

(1) นับรวมทั้งผู้โดยสารที่ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักและส่วนต่อขยาย

(2) นับจำนวนผู้โดยสารตามรอบปีบัญชีของบีทีเอสซี (ตั้งแต่ 1 เมษายน ถึง 31 มีนาคม) เช่น ปี 2559 หมายถึง ปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2560

■ การเพิ่มขึ้นของรายได้ทำให้ผู้โดยสารสามารถใช้บริการการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น

แม้ว่าระบบขนส่งมวลชนทางรางจะเป็นรูปแบบการขนส่งที่รวดเร็วและน่าเชื่อถือ ค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนทางรางค่อนข้างสูงกว่าค่าโดยสารของการขนส่งในรูปแบบอื่น ตัวอย่างเช่น รถโดยสารประจำทางธรรมดาของ ขสมก. มีอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำอยู่ที่ 6.50 บาท สำหรับเส้นทางส่วนใหญ่ภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล และรถโดยสารประจำทางปรับอากาศของ ขสมก. มีอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำอยู่ที่ 10 บาท โดยจะเพิ่มขึ้นตามระยะทางการเดินทาง ในขณะที่ระบบขนส่งมวลชนทางรางมีอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำที่ 15 บาท โดยค่าโดยสารจะเพิ่มขึ้นตามระยะทางการเดินทาง

ในช่วงที่ผ่านมาระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะรถโดยสารประจำทางธรรมดาหรือปรับอากาศ มีการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าโดยสารไม่มากนัก ถึงแม้ว่าราคาน้ำมันได้ปรับตัวสูงขึ้นแต่รัฐบาลได้ออกมาตรการเพื่อตรึงราคา ค่าโดยสารโดยการแบกรับต้นทุนค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้นผ่านเงินสนับสนุน ดังนั้น อัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนส่วนใหญ่จึงไม่มีการปรับอัตราขึ้นมากนัก ค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนต่างๆ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560 สรุปได้ดังนี้

อัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ		
ประเภท	อัตราค่าโดยสาร (บาท)	หมายเหตุ
รถมินิบัส	9.00	ราคาเดียวตลอดสาย
รถสองแถว	7.00	ราคาเดียวตลอดสาย
รถธรรมดา ครีม-แดง	6.50	ราคาเดียวตลอดสาย
รถธรรมดา บริการทั้งคืน	8.00	ราคาเดียวตลอดสาย
รถธรรมดา ขาว – น้ำเงิน	7.50	ราคาเดียวตลอดสาย
รถทางด่วน ครีม – แดง	8.50	ราคาเดียวตลอดสาย
รถทางด่วน ขาว – น้ำเงิน	9.50	ราคาเดียวตลอดสาย
รถโดยสารปรับอากาศ ครีม – น้ำเงิน	10.00 – 18.00	ราคาตามระยะทาง
รถปรับอากาศ (ยูโร II)	11.00 – 23.00	ราคาตามระยะทาง
รถแท็กซี่	≥ 35.00	เริ่มต้นที่ 35 บาท สำหรับระยะทาง 1 กิโลเมตรแรก หลังจากนั้นคิดตามระยะทาง กรณีรถไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้เกินกว่า 6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อัตรานาทีละ 2 บาท

อัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ		
ประเภท	อัตราค่าโดยสาร (บาท)	หมายเหตุ
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 พบว่าอัตราการขยายตัวของผลผลิตมวลรวมที่แท้จริงของประเทศไทย (Real GDP Growth) มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2559 เฉลี่ยทั้งปีอยู่ที่ร้อยละ 3.2

การเพิ่มขึ้นของรายได้ทำให้ผู้โดยสารในกรุงเทพฯ มีกำลังใช้จ่ายสำหรับการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนทางรางเพิ่มขึ้น เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร และการขยายตัวของเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ จึงมีการคาดการณ์ว่าจะมีผู้โดยสารที่เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะทางถนนเปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งมวลชนทางรางที่ค่อนข้างรวดเร็ว และสะดวกสบายเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมีแผนส่วนต่อขยายของระบบขนส่งมวลชนทางราง ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ของกรุงเทพฯ และเขตปริมณฑล

■ การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร

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

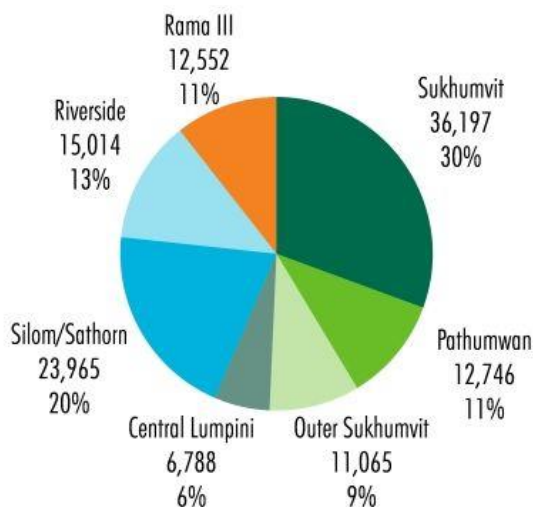
ปัจจุบันการเดินทางในกรุงเทพฯ ถือได้ว่าเป็นปัญหาหลักที่เกิดขึ้น เนื่องจากความหนาแน่นของประชากรและระบบขนส่งมวลชนที่ไม่ครอบคลุมเพียงพอ ณ สิ้นปี 2559 จำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพฯ เฉพาะตามสำมะโนประชากร มีจำนวน 5.7 ล้านคน

จำนวนและอัตราการเติบโตของประชากรในกรุงเทพฯ ตามสำมะโนประชากร ณ วันที่ 31 ธันวาคม								
หน่วย : คน	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559
ประชากรกรุงเทพฯ	5,702,595	5,701,394	5,674,843	5,673,560	5,686,252	5,692,284	5,696,409	5,686,646
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	-0.2	0.0	-0.5	0.0	0.2	0.1	0.1	- 0.2

ที่มา: กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

พื้นที่ในเส้นทางของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสซึ่งส่วนใหญ่อยู่ภายในย่านศูนย์กลางธุรกิจ (Central Business District) ซึ่งรวมถึงพื้นที่ถนนสีลม สาทร สุรวงศ์ พระราม 4 เพลินจิต วิทยุ สุขุมวิทตอนต้น และโอโศก) มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยจะเห็นได้จากอัตราการเติบโตของอุปทานของคอนโดมิเนียมในใจกลางกรุงเทพฯ (พื้นที่ใจกลางกรุงเทพฯ รวมถึงพื้นที่ภายในย่านศูนย์กลางธุรกิจ ถนนสุขุมวิทตอนปลายและถนนพระราม 3) โดยอัตราการเติบโตในปี 2559 ยังคงอยู่ในระดับสูง จึงน่าจะเป็นประโยชน์ต่อระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสที่ให้บริการครอบคลุมพื้นที่ภายในย่านศูนย์กลางธุรกิจ

อุปทานของคอนโดมิเนียมในใจกลางกรุงเทพฯ



ที่มา: CBRE Research (ไตรมาส 3 ปี 2559)

2.1.2.2 ภาวะการแข่งขันและกลยุทธ์การแข่งขัน

บีทีเอสซีต้องแข่งขันกับการให้บริการการเดินทางหลายรูปแบบในกรุงเทพฯ ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT รถแท็กซี่ และรถยนต์ส่วนบุคคล โดยรถโดยสารประจำทางและรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT จัดเป็นคู่แข่งสำคัญของบีทีเอสซีในการขนส่งมวลชนรายวัน อย่างไรก็ตาม แม้จะเป็นคู่แข่ง แต่มีบทบาทในฐานะเป็นผู้ขนส่งและรับผู้โดยสารจากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสด้วยเช่นกัน

รถโดยสารประจำทางเป็นผู้ให้บริการด้านการขนส่งมวลชนที่ใหญ่ที่สุดเมื่อวัดจากจำนวนเที่ยวโดยสาร โดยในช่วงระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา ตั้งแต่ปี 2555 – 2559 ไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญต่อค่าโดยสารสำหรับการขนส่งมวลชนในรูปแบบต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถโดยสารประจำทาง ทั้งนี้ แม้ว่าราคาน้ำมันจะสูงขึ้นมาโดยตลอด แต่รัฐบาลมีนโยบายตรึงราคาค่าโดยสารไว้โดยการเพิ่มเงินสนับสนุน ดังนั้น บริษัทรถโดยสารประจำทางส่วนใหญ่จึงไม่ได้ปรับขึ้นราคาค่าโดยสารแต่อย่างใด นอกจากนี้ ในปัจจุบัน บริษัทรถโดยสารประจำทางบางบริษัทให้บริการแก่ประชาชนโดยไม่คิดค่าบริการ บีทีเอสซีคาดว่าในอนาคต รถโดยสารประจำทางจะยังคงเป็นผู้ให้บริการระบบขนส่งมวลชนหลักอยู่ อย่างไรก็ตาม การให้บริการของรถโดยสารประจำทางได้รับผลกระทบจากสภาพจราจรที่ติดขัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ดังนั้น บีทีเอสซีจึงสามารถแข่งขันกับรถโดยสารประจำทางได้จากระยะเวลาในการเดินทางที่รวดเร็วกว่า และมีความสะดวกสบายมากกว่า เนื่องจากรถไฟฟ้าบีทีเอสไม่ได้รับผลกระทบจากการจราจรที่ติดขัด มีเครื่องปรับอากาศภายในรถ และเดินทางด้วยความรวดเร็ว

■ การเพิ่มศักยภาพของบีทีเอสซีในการให้บริการลูกค้าและการเพิ่มจำนวนผู้โดยสาร

บีทีเอสซีมุ่งเน้นการเพิ่มศักยภาพในการให้บริการลูกค้าและการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารด้วยการเพิ่มตู้รถโดยสาร เนื่องจากบีทีเอสซีคาดว่าจำนวนผู้โดยสารจะยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะเมื่อมีการเปิดให้บริการส่วนต่อขยายในอนาคต ทั้งจากเส้นทางให้บริการเดิมและจากจุดเชื่อมต่อไปยังจุดหมายปลายทางต่าง ๆ ทั้งนี้ ปัจจุบัน ได้ปรับเปลี่ยนรถไฟฟ้าให้บริการทั้งหมดจำนวน 52 ขบวน เป็นรถไฟฟ้าแบบ 4 ตู้ต่อขบวนทั้งหมดแล้ว โดยในอนาคตบีทีเอสซีจะยังสั่งซื้อขบวนรถไฟฟ้าและตู้โดยสารเพิ่มเติมเพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

บีทีเอสซึ่งยังคงเพิ่มจุดเชื่อมต่อกับอาคารต่าง ๆ ตลอดแนวเส้นทางระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก โดยเจ้าของอาคารจะเป็นผู้ออกค่าก่อสร้างและการดูแลรักษาทางเชื่อม และได้พัฒนาระบบตัวร่วมโดยบีทีเอส ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ปัจจุบันบริษัท ถือหุ้นผ่านวีจีไอ ในสัดส่วนร้อยละ 90 ภายใต้ชื่อ “บัตร์แรบบิท (rabbit)” โดยระบบตัวร่วม จะทำให้บัตร์ไบเดี่ยวสามารถนำไปชำระค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนหลายประเภทที่แตกต่างกัน ปัจจุบัน บัตร์แรบบิทสามารถใช้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส รถโดยสารด่วนพิเศษ BRT และในอนาคตจะสามารถใช้กับเครือข่ายระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ ซึ่งบีทีเอสซึ่งเชื่อว่าจะเพิ่มความสะดวกสบายให้แก่ผู้โดยสารและจะส่งผลให้มีการใช้รถไฟฟ้าบีทีเอสมากขึ้น นอกจากนี้ การนำสมาร์ตการ์ดมาใช้ ยังจะทำให้การบริหารค่าใช้จ่ายของบีทีเอสซึ่งมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เนื่องจากระบบของสมาร์ตการ์ดดังกล่าวไม่ต้องการบำรุงรักษามากเท่ากับระบบบัตรแถบแม่เหล็กเดิม

■ การเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน

แม้ว่าบีทีเอสซึ่งจะมีประสิทธิภาพและความสามารถในการรักษาระดับต้นทุนในการดำเนินการ (Operational Leverage) บีทีเอสซึ่งยังคงปรับปรุงและพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมถึงการบำรุงรักษาระบบที่มีความสำคัญต่าง ๆ ด้วยตนเองแทนการใช้บริการของบุคคลภายนอก เพื่อให้มั่นใจว่าบุคลากรของบีทีเอสซึ่งจะได้รับการถ่ายทอดความรู้จากผู้ขาย และเป็นการเพิ่มศักยภาพการบริหารต้นทุนการบำรุงรักษา

บีทีเอสซึ่งได้ทำการบำรุงรักษาระบบไฟฟ้าและเครื่องกลที่สำคัญ ซึ่งรวมถึงระบบการเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ ในปี 2548 และระบบ TETRA Train Radio ที่ได้รับการปรับปรุงในปี 2553 และได้บำรุงรักษาขบวนรถไฟฟ้าจำนวน 17 ขบวน ที่ซื้อจากซีอาร์อาร์ซี (ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry Group Corp. ซึ่งเป็นบริษัทผลิตรถไฟและรถไฟฟ้าชั้นนำในประเทศจีน) ด้วยตนเอง นอกจากนี้ บีทีเอสซึ่งยังดำเนินการซ่อมบำรุงอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้ดีอยู่เสมอ (Preventive Maintenance) เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานของอุปกรณ์ ตลอดจนเป็นการยืดอายุการใช้งานของอุปกรณ์ให้ยาวนานขึ้น ซึ่งเป็นการลดภาระค่าใช้จ่ายการลงทุนในอุปกรณ์

■ การยกระดับความปลอดภัยของผู้โดยสารที่สถานีรถไฟ

บีทีเอสซึ่งได้ดำเนินการให้วีจีไอทำการติดตั้งประตูชานชาลาอัตโนมัติ (Half Height Platform Screen Door) ในสถานีที่มีผู้ใช้บริการจำนวนมากและหนาแน่น จำนวน 9 สถานี ได้แก่ อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ พญาไท สยาม ชิดลม อโศก พร้อมพงษ์ อ่อนนุช ศาลาแดง และช่องนนทรี ทั้งนี้ เพื่อลดความเสี่ยงต่ออันตรายที่อาจเกิดกับผู้โดยสารที่รอขบวนรถไฟฟ้าอยู่บนชานชาลา โดยระบบประตูชานชาลาอัตโนมัตินี้ได้มีการออกแบบให้เชื่อมโยงกับระบบควบคุมขบวนรถไฟฟ้า เพื่อให้มีการเปิดและปิดพร้อม ๆ กัน และป้องกันไม่ให้ขบวนรถไฟฟ้าเคลื่อนที่ในกรณีที่มีเหตุขัดข้องที่อาจมีผลต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร

■ ความตระหนักและห่วงใยต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

บีทีเอสซึ่งมีความตระหนักและใส่ใจในสิ่งแวดล้อมตลอดแนวเส้นทางของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยได้จัดทำระบบจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2004 ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาองค์กรให้ก้าวหน้าและเป็นที่ยอมรับในเชิงพาณิชย์และทางสังคม และได้ผ่านการรับรองจากบริษัท บูโร เวิร์ทส์ เซอทิฟิเคชั่น (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นหน่วยงานผู้ให้การรับรอง เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2557 และตลอดช่วง 3 ปีที่ผ่านมา บีทีเอสซึ่งยังคงรักษาระบบจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2004 อย่างต่อเนื่อง และยังได้พัฒนาระบบการจัดการพลังงานเพื่อส่งเสริมวัตถุประสงค์ในการดูแลสิ่งแวดล้อม โดยมีโครงการประหยัดพลังงานหลายโครงการ เช่น การเปลี่ยนเครื่องปรับอากาศแบบแยกส่วน (Split Type) การเปลี่ยนโคมไฟส่องสว่างใต้สถานีรถไฟฟ้า (Street Light) 23 สถานีให้เป็นแบบ LED

จำนวน 540 โคม การรณรงค์ ปิดไฟ ปิดคอมพิวเตอร์ และปรับอุณหภูมิเครื่องปรับอากาศจาก 24 เป็น 25 องศาเซลเซียส ตลอดจนการซ่อมแผนฉุกเฉินด้านการป้องกันผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในกรณีเกิดอุบัติเหตุในโรงซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า

2.1.2.3 กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

ด้วยจุดเด่นของรถไฟฟ้าบีทีเอส ไม่ว่าจะเป็นความเร็ว ตรงต่อเวลา สะอาด มีความปลอดภัยสูง อัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม รวมถึงเส้นทางที่ผ่านจุดสำคัญในย่านศูนย์กลางของธุรกิจการค้า จึงทำให้เป็นที่ยอมรับว่ารถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นผู้นำในระบบการเดินทางที่มีคุณภาพและเป็นส่วนหนึ่งในชีวิตประจำวันของคนกรุงเทพฯ ไม่ว่าจะเดินทางไปทำงาน เรียนหนังสือ ติดต่อธุรกิจ ประชุม สัมมนาต่าง ๆ รวมถึงเพื่อการท่องเที่ยว จั๊บจ่ายซื้อของ รับประทานอาหาร และพักผ่อน ตามห้างสรรพสินค้า โรงแรมชั้นนำ หรือสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ ซึ่งอยู่ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส ทั้งนี้ กลุ่มลูกค้าของรถไฟฟ้าบีทีเอส สามารถแยกแยะจากการสำรวจความพึงพอใจประจำปีได้ ดังนี้

■ ลักษณะทางกายภาพ

จากผลการสำรวจปี 2559 โดยสวนดุสิตโพล จากผู้ให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสที่เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 2,833 คน สามารถแบ่งกลุ่มผู้โดยสารตามเพศ อายุ การศึกษา อาชีพ และรายได้ของผู้เดินทาง ได้ดังนี้

ข้อมูล		จำนวน (คน)	ร้อยละ
เพศ	ชาย	836	29.51
	หญิง	1,997	70.49
	รวม	2,833	100
อายุ	ต่ำกว่า 15 ปี	93	3.28
	16-20 ปี	339	11.97
	21-25 ปี	521	18.39
	26-30 ปี	460	16.24
	31-40 ปี	655	23.12
	41 ปีขึ้นไป	763	26.93
	ไม่แสดงความคิดเห็นเรื่องอายุ	2	0.07
	รวม	2,833	100
การศึกษา	ประถมศึกษา	39	1.38
	มัธยมตอนต้น	174	6.14
	มัธยมตอนปลาย/ปวช.	383	13.52
	ปวส./อนุปริญญา	152	5.37
	ปริญญาตรี	1,638	57.82
	สูงกว่าปริญญาตรี	442	15.60
	ไม่แสดงความคิดเห็นเรื่องการศึกษา	5	0.17
	รวม	2,833	100

ข้อมูล		จำนวน (คน)	ร้อยละ
อาชีพ	นักเรียน/นักศึกษา	602	21.25
	พนักงานบริษัท	1,264	44.62
	ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	277	9.78
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	283	9.99
	รับจ้างทั่วไป	192	6.78
	แม่บ้าน	96	3.39
	อื่น ๆ เช่น เกษียณอายุ ว่างาน	105	3.71
	ไม่แสดงความคิดเห็นเรื่องอาชีพ	14	0.48
	รวม	2,833	100
รายได้ต่อเดือน	ไม่เกิน 10,000 บาท	321	11.33
	10,001-20,000 บาท	784	27.67
	20,001-30,000 บาท	594	20.97
	30,001-40,000 บาท	329	11.61
	40,001-50,000 บาท	180	6.35
	มากกว่า 50,000 บาท	257	9.07
	ไม่มีรายได้	241	8.51
	ไม่แสดงความคิดเห็นเรื่องรายได้	127	4.49
	รวม	2,833	100

■ พฤติกรรมและความถี่ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

จากผลการสำรวจปี 2559 โดยสวนดุสิตโพล จากผู้ให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 2,833 คน เมื่อพิจารณาพฤติกรรมและความถี่ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส พบว่าผู้โดยสารใช้บริการมากที่สุด 4-5 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 34.10 รองลงมาคือ 6-7 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 22.80 และ 2-3 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 21.92 และมีผู้โดยสารที่ให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสน้อยกว่า 1-2 ครั้งต่อเดือน ร้อยละ 7.02 นาน ๆ ครั้ง ร้อยละ 7.48 1 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 5.82 และไม่แน่นอนอีกร้อยละ 0.84

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

2.1.2.4 กฎหมายและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

■ กรุงเทพมหานคร (กทม.)

กทม. เป็นหน่วยงานที่ควบคุมดูแลพื้นที่จังหวัดกรุงเทพฯ หน้าที่ของกทม. ได้แก่ การดูแลรักษากฎหมายและความสงบเรียบร้อย การวางผังเมือง การสร้างและดูแลรักษาถนน ทางน้ำและระบบระบายน้ำ การจัดการขยะของเสีย 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 ค่าเช่าทรัพย์สินของ กทม. รายได้พิเศษมาจากเงินสมทบจากรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับโครงการที่รัฐบาลกำหนดไว้

ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน กทม. เป็นผู้รับผิดชอบการกำกับดูแลให้การดำเนินงานของ บีทีเอสซี เป็นไปตามสัญญาสัมปทาน นอกจากนี้ กทม. ยังเป็นผู้รับผิดชอบการอนุมัติแบบก่อสร้างต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส รวมถึงทางเชื่อมระหว่างสถานีรถไฟฟ้ากับอาคารข้างเคียง

■ สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (สวล.)

ภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 โครงการที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานขนาดใหญ่ที่อาจมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจำเป็นต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติก่อนดำเนินการก่อสร้าง เนื่องจากพระราชบัญญัติฉบับนี้มีผลบังคับใช้วันที่ 9 เมษายน 2535 ซึ่งเป็นวันเดียวกับวันลงนามในสัญญาสัมปทานและภายหลังสัมปทานได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี บีทีเอสซีจึงไม่จำเป็นต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติสำหรับโครงการ อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติฉบับนี้จะมีผลบังคับใช้กับโครงการส่วนต่อขยาย รวมถึงส่วนเพิ่มเติมภายใต้สัญญาแก้ไขสัญญาสัมปทาน

■ 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 ประเด็นที่เจรจาท่องเรื่องผลประโยชน์ของรัฐ และร่างสัญญาร่วมลงทุนต่อ สคร. เพื่อให้ความเห็นและส่งให้รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัด ตลอดจน

ให้ส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุน ให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา โดยให้สำนักงานอัยการสูงสุดดำเนินการให้แล้วเสร็จและเสนอร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ตรวจพิจารณาแล้วต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัด จากนั้นให้รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดพิจารณาเสนอความเห็นประกอบเรื่องทั้งหมดแล้วนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรี และเมื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนแล้ว ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุนต่อไป

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

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

2.1.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

■ ระบบบัตรโดยสารและประเภทของบัตรโดยสาร

ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติของรถไฟฟ้าบีทีเอสอยู่ภายใต้การควบคุมของระบบคอมพิวเตอร์ศูนย์กลาง ประกอบด้วยอุปกรณ์ประตูอัตโนมัติ ซึ่งสามารถรองรับบัตรโดยสารได้ทั้งบัตรแถบแม่เหล็ก และบัตรสมาร์ทการ์ดแบบไร้สัมผัส (Contactless Smartcard) ปัจจุบัน บีทีเอสมีประเภทของบัตรโดยสาร ดังนี้

ประเภทบัตร	ปี 2559/60 สัดส่วนรายได้ (ร้อยละ)
บัตรประเภทเที่ยวเดียว (Single Journey Ticket) ค่าโดยสารแตกต่างกันตามจำนวนสถานี โดยค่าโดยสารอยู่ระหว่าง 15-42 บาท	39.0
บัตรประเภทเติมเงิน	27.2
บัตรประเภท 30 วัน (30 Day Smart Pass) สำหรับบุคคลทั่วไป บัตรมีการกำหนดจำนวนเที่ยวที่สามารถใช้ได้โดยไม่จำกัดระยะทาง อายุการใช้งาน 30 วัน	26.3
บัตรประเภท 30 วัน (30 Day Smart Pass) สำหรับนักเรียน นักศึกษา บัตรมีการกำหนดจำนวนเที่ยวที่สามารถใช้ได้โดยไม่จำกัดระยะทาง อายุการใช้งาน 30 วัน	4.7
บัตรประเภท 1 วัน (One Day Pass) เป็นบัตรโดยสารไม่จำกัดเที่ยวการเดินทางใน 1 วัน	1.4
บัตรแบบพิเศษสำหรับผู้สูงอายุ (Senior Smart Pass) สำหรับผู้โดยสารสัญชาติไทยอายุตั้งแต่ 60 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป	1.3

ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2555 บีทีเอสได้เปิดให้บริการบัตรแบบพิเศษของบีทีเอส โดยบัตรดังกล่าวเป็นบัตรสมาร์ทการ์ด ซึ่งผู้ถือบัตรสามารถใช้ชำระค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนรูปแบบต่าง ๆ ได้แก่ รถไฟฟ้าบีทีเอส รถโดยสารด่วนพิเศษ BRT และในอนาคตจะสามารถใช้กับเครือข่ายระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ นอกจากนี้ ยังสามารถใช้ชำระค่าสินค้าและบริการในร้านค้าพันธมิตรในเครือข่ายของบัตรแบบพิเศษ ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทส่งเสริมให้ผู้โดยสารใช้บริการบัตรแบบพิเศษ โดยการจัดทำโปรแกรมสะสมคะแนน “แบบพิเศษ รีวอร์ดส (Rabbit Rewards)” ซึ่งผู้ถือบัตรสามารถนำ

คะแนนสะสมมาแลกเปลี่ยนเป็นเงินอิเล็กทรอนิกส์เพื่อเติมเงินในบัตรแรบบิท ของก้านัล หรือบัตรก้านัลเงินสด โปรดพิจารณารายละเอียดเกี่ยวกับบัตรแรบบิทและโปรแกรมสะสมคะแนนแรบบิท รีวอร์ดส เพิ่มเติมใน หัวข้อ 2.4.1 ธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-money) และ หัวข้อ 2.4.3 ธุรกิจให้บริการลูกค้าสัมพันธ์และโปรแกรมส่งเสริมการขายด้วยตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks)

■ โครงสร้างรางรถไฟ (Trackwork) และสะพานทางวิ่ง (Viaduct)

รถไฟฟ้ามหานครบีทีเอสวิ่งอยู่บนรางคู่ระดับสูงประมาณ 12 เมตรเหนือพื้นถนน ยกเว้นสถานีสะพานตากสินซึ่งเป็นสถานีเดียวที่มีรางรถไฟฟ้ามหานครเดี่ยว เนื่องจากมีพื้นที่ที่จำกัด รางรถไฟวางอยู่บนหมอนรับรางที่เป็นคอนกรีตซึ่งหล่ออยู่บนสะพานทางวิ่ง (Viaduct) ซึ่งรองรับด้วยเสาโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก โดยเสาแต่ละต้นนั้น ตั้งอยู่บนเสาเข็มลึกประมาณ 55 เมตร มีรางที่สามวางขนานกับทางวิ่งรถไฟฟ้ามหานครเพื่อจ่ายไฟฟ้าให้ขบวนรถ (Third Rail System) ตัวรางจ่ายกระแสไฟฟ้านั้นทำจากเหล็กปลอดสนิมและอลูมิเนียม ปิดครอบด้วยโลหะอีกชั้นหนึ่งเพื่อความปลอดภัย หมอนรับรางทำจากคอนกรีตหล่อและตั้งขึ้นด้วยเสาค้ำและวางเข้าล็อกกัน ระยะห่างระหว่างกันประมาณ 35 เมตร หรือมากกว่าสำหรับเสาที่อยู่บริเวณทางแยก ทั้งนี้ เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารและการดำเนินการ

ภายหลังการเปิดให้บริการส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ และช่วงวงเวียนใหญ่-บางหว้า (ระยะทางรวม 7.5 กิโลเมตร) แล้ว สถานีสะพานตากสินซึ่งมีรางรถไฟฟ้ามหานครเดี่ยวเป็นอุปสรรคในการให้บริการเดินรถของบีทีเอสซี เนื่องจากมีรอบการเดินรถที่ถี่มากขึ้น เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นจากการเปิดให้บริการดังกล่าว ในการนี้ กทม. ได้พิจารณาแก้ไขโครงสร้างรางรถไฟ เพื่อเพิ่มรางรถไฟฟ้ามหานครที่บริเวณสถานีสะพานตากสิน การดำเนินการดังกล่าวต้องขออนุญาตจากกรมทางหลวงชนบท เนื่องจากต้องใช้พื้นที่สะพานตากสินบางส่วนเพื่อเพิ่มรางรถไฟและขยายสถานี อย่างไรก็ตาม กทม. ได้ขอใช้พื้นที่ดังกล่าวจากกรมทางหลวงชนบทได้ขอให้ กทม. นำเสนอรูปแบบอื่นที่ไม่ต้องใช้พื้นที่สะพานตากสิน ปัจจุบัน กทม. อยู่ระหว่างการปรับเปลี่ยนรูปแบบ เพื่อนำเสนอกรมทางหลวงชนบทอีกครั้ง

■ ขบวนรถไฟฟ้า (Rolling Stock)

ในเริ่มแรก บีทีเอสซีมีขบวนรถไฟฟ้าทั้งสิ้น 35 ขบวน โดยขบวนรถไฟฟ้าทั้งหมดผลิตโดยกลุ่มบริษัท ซีเมนส์ ซึ่งออกแบบให้ใช้งานกับสภาวะของกรุงเทพฯ โดยเฉพาะ โดยขบวนรถไฟฟ้า 1 ขบวน ประกอบด้วยตู้โดยสารจำนวน 3 ตู้ แต่ละขบวนสามารถรับผู้โดยสารได้สูงสุด 1,106 คน แบ่งเป็นผู้โดยสารนั่ง 126 คน และผู้โดยสารยืน 980 คน ขบวนรถฟ้ามหานครบีทีเอสสามารถรองรับขบวนรถไฟฟ้าที่มีตู้โดยสารถึง 6 ตู้ต่อขบวน ขบวนรถไฟฟ้าใช้มอเตอร์ไฟฟ้ากระแสสลับในการขับเคลื่อน โดยจะรับกระแสไฟฟ้าตรงจากรางที่สาม (Third Rail) 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 และมีการบำรุงรักษาตามตารางที่กำหนด ภายใต้ระบบนี้ พนักงานขับรถมีหน้าที่เพียงควบคุมการเปิดประตูและสั่งการออกรถ ระบบ ATO ทำให้รถไฟฟ้าสามารถขับเคลื่อนได้หลายรูปแบบ ในช่วงเวลาเร่งด่วน ระบบ ATO จะปรับรูปแบบการวิ่งเพื่อให้สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้สูงสุด ในขณะที่นอกเวลาเร่งด่วน ระบบ

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 ความเร็วของรถไฟฟ้าจะถูกจำกัดไว้ไม่เกิน 35 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นของโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก และส่วนต่อขยาย (สายสีลมและสายสุขุมวิท) บีทีเอสซีได้เพิ่มขบวนรถไฟฟ้า เป็น 52 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้ โดยรถไฟฟ้า 1 ขบวน จะสามารถรับผู้โดยสารได้สูงสุด 1,490 คน แบ่งเป็นผู้โดยสารนั่ง 168 คน และผู้โดยสารยืน 1,322 คน รายละเอียดของการเพิ่มจำนวนรถไฟฟ้า มีดังนี้ (1) เพิ่มขบวนรถไฟฟ้าจากซีอาร์อาร์ซี จำนวน 12 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้ ในเดือนกุมภาพันธ์ 2554 (2) เพิ่มตู้โดยสารจากกลุ่มบริษัทซีเมนส์ จำนวน 35 ตู้ ทำให้รถไฟฟ้า 35 ขบวนเดิม ขบวนละ 3 ตู้ เปลี่ยนเป็นขบวนละ 4 ตู้ ในเดือนพฤษภาคม 2556 และ (3) เพิ่มขบวนรถไฟฟ้าจากซีอาร์อาร์ซี จำนวน 5 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้ ในเดือนธันวาคม 2556

นอกจากนี้ ในเดือนพฤษภาคม 2559 บีทีเอสซีได้ลงนามในสัญญาจัดซื้อรถไฟฟ้าเพิ่มเติมอีก จำนวน 46 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้ รวมทั้งอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง จากกลุ่มบริษัทซีเมนส์ และซีอาร์อาร์ซี คิดเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ประมาณ 270 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นของโครงการรถไฟฟ้าช่วงต้น และโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือ และสายสีเขียวใต้ ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง และปัจจุบันเปิดให้บริการแล้ว จำนวน 1 สถานี (สถานีสำโรง) ในช่วงเบร้ง-สมุทรปราการ โดยบริษัทฯ คาดว่าจะมีการนำส่งรถไฟฟ้ารอบแรกภายในเดือนมีนาคม 2561 และรอบสุดท้ายภายในเดือนมีนาคม 2563

■ สถานีรถไฟฟ้า

ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก มีสถานียกระดับรวม 23 สถานี โดยมีสถานีเชื่อมต่อหรือสถานีกลางที่สถานีสยาม และเมื่อรวมสถานีของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายซึ่งประกอบด้วยส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 จำนวน 2 สถานี ส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 2 จำนวน 4 สถานี ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท จำนวน 5 สถานี และส่วนต่อขยายสายสีเขียวใต้ จำนวน 1 สถานีแล้ว จะมีสถานียกระดับรวมทั้งสิ้น 35 สถานี

โดยทั่วไป สถานีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักแต่ละแห่งจะมีความยาว 150 เมตร โดยส่วนใหญ่จะได้รับการออกแบบให้อยู่เหนือพื้นดิน เพื่อหลีกเลี่ยงสิ่งก่อสร้างบนพื้นถนน และไม่ทำให้การจราจรติดขัด โดยวางรถไฟฟ้ายกระดับ และสถานีเกือบทั้งหมดได้รับการออกแบบให้มีโครงสร้างแบบเสาเดี่ยว โครงสร้างของสถานีแบ่งออกเป็น 3 ชั้น ได้แก่ ชั้นพื้นถนน ชั้นจำหน่ายบัตรโดยสาร และชั้นชานชาลา โดยทุกสถานีจะมีหลังคาและมีชานชาลาอยู่ด้านข้าง และมีรถไฟฟ้าอยู่ตรงกลาง ยกเว้นสถานีสยาม ซึ่งเป็นสถานีเชื่อมต่อระหว่างสายสีลมและสายสีสุขุมวิท จะมีชานชาลา 2 ชั้น โดยแต่ละชั้น ชานชาลาจะอยู่ตรงกลางระหว่างรางรถไฟฟ้าสองราง เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนเส้นทางระหว่างสายสีลมและสายสีสุขุมวิทได้

เพื่อความสะดวกของผู้โดยสารที่เป็นผู้พิการ กทม. ได้จัดสร้างลิฟต์โดยสารในส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 และตอนที่ 2 และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ครบทุกสถานี สำหรับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักนั้น กทม. ได้จัดสร้างลิฟต์โดยสารในสถานี 5 แห่ง ได้แก่ สถานีหมอชิต สถานีสยาม สถานีโอโซน สถานีอ่อนนุช และสถานี

ชองนนทรี ทั้งนี้ กทม. อยู่ระหว่างการติดตั้งลิฟต์โดยสารเพิ่มเติมให้ครบทุกสถานีภายในปี 2560 โดย กทม. จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างและติดตั้งลิฟต์โดยสาร และบีทีเอสซีจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา

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 รวมไปถึงบริการจำหน่ายตั๋วสองเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา บริการโทรศัพท์ทางไกล บริการอินเทอร์เน็ต และการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก โดยเปิดทำการทุกวันตั้งแต่ 8.00 น. ถึง 20.00 น.

สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสซีมีการเชื่อมต่อทางเดินเข้าสู่อาคารต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า ไม่ว่าจะเป็นโรงแรม ศูนย์การค้า สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT และศูนย์ธุรกิจ บีทีเอสซีได้รับคำตอบแทนจากการอนุญาตให้เชื่อมต่อทางเชื่อมกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก โดยเจ้าของอาคารจะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างและดูแลรักษาทางเชื่อม ทั้งนี้ สัญญาสัมปทานไม่ครอบคลุมทางเชื่อมเหล่านี้ และ กทม. มีนโยบายไม่ให้มีการจัดหาประโยชน์เชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงการให้เช่าพื้นที่โฆษณาและทำการค้าบนทางเชื่อมดังกล่าว

นอกจากนี้ รถไฟฟ้าบีทีเอสยังมีการเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ที่บริเวณ 3 สถานี ได้แก่ สถานีหมอชิต อโศก และศาลาแดง เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์ ที่สถานีพญาไท และเชื่อมต่อกับรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ที่สถานีชองนนทรี

■ กระแสไฟฟ้า

ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสรับกระแสไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวง (“กฟน.”) จากสถานีจ่ายกระแสไฟฟ้า 2 แห่ง คือ ที่สถานีหมอชิตและที่ซอยไผ่สิงห์โต ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสได้รับการออกแบบให้สามารถใช้กระแสไฟฟ้าจากทั้ง 2 สถานี หรือจากสถานีใดสถานีหนึ่งก็ได้ เพื่อให้ระบบสามารถให้บริการได้หากสถานีจ่ายกระแสไฟฟ้าสถานีใดสถานีหนึ่งไม่สามารถจ่ายกระแสไฟฟ้าได้ ทั้งนี้ ตั้งแต่เปิดให้บริการ บีทีเอสซีไม่เคยต้องหยุดเดินรถเนื่องจากสถานีจ่ายกระแสไฟฟ้าไม่สามารถจ่ายไฟได้ และไม่เคยมีเหตุการณ์ที่ทั้ง 2 สถานีไม่สามารถจ่ายไฟได้ในเวลาเดียวกัน นอกจากนี้ บีทีเอสซีใช้เทคโนโลยีซึ่งเมื่อรถไฟฟ้าเบรก จะสามารถสร้างกระแสไฟฟ้าเพื่อนำกลับมาสู่ระบบเพื่อใช้ในรถไฟฟ้าขบวนอื่นต่อไปได้ นับเป็นอีกทางหนึ่งที่เป็นการลดการใช้ไฟฟ้าในระบบ หากเกิดไฟฟ้าดับหรือ กฟน. ไม่สามารถจ่ายไฟฟ้าได้นั้น ระบบไฟฟ้าสำรองจะทำงานทันที ซึ่งระบบไฟฟ้าสำรองนั้นได้ถูกติดตั้งไว้เพื่อป้องกันการสูญเสียข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่สำคัญ ลดระยะเวลาในการกลับสู่สภาพการให้บริการปกติและสร้างความมั่นใจต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร

■ ศูนย์ควบคุมการเดินรถไฟฟ้า

ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสถูกควบคุมจากศูนย์กลางซึ่งตั้งอยู่ที่สำนักงานใหญ่ของบีทีเอสซี บริเวณหมอชิต โดยมีเจ้าหน้าที่ควบคุมการเดินรถไฟฟ้าประจำการอยู่ตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งเจ้าหน้าที่แต่ละคนจะมีเครื่องมือควบคุมการเดินรถไฟฟ้า คือ แผงควบคุมคอมพิวเตอร์และจอภาพควบคุม ศูนย์ควบคุมนี้มีหน้าที่ในการควบคุมดูแลการเดินรถไฟฟ้าให้เป็นไปตามกำหนดการเดินรถไฟฟ้าในแต่ละวันและควบคุมการเดินรถไฟฟ้าให้เป็นไปตามเส้นทางที่กำหนด

ศูนย์ควบคุมจะกำหนดระยะห่างของขบวนรถไฟฟ้าในระบบให้มีระยะห่างที่อยู่ในระยะปลอดภัยตลอดเวลา โดยที่ศูนย์ควบคุมนี้จะมีจอภาพจากระบบโทรทัศน์วงจรปิดที่แสดงให้เห็นถึงตำแหน่งของรถไฟฟ้าในระบบทั้งหมด ทำให้บีทีเอสซีสามารถควบคุมระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสอย่างมีประสิทธิภาพได้ตลอดเวลา นอกจากนี้ ศูนย์ควบคุมยังมีวิทยุสื่อสารเพื่อใช้ติดต่อระหว่างศูนย์ควบคุมกับพนักงานขับรถไฟฟ้าในแต่ละขบวน และติดต่อระหว่างศูนย์ควบคุมกับนายสถานีแต่ละสถานีได้ ดังนั้น ศูนย์ควบคุมนี้จึงเป็นศูนย์กลางในการประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในระบบได้เป็นอย่างดี

■ ระบบอาณัติสัญญาณ (Signaling System)

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

ในเดือนกุมภาพันธ์ 2550 บีทีเอสซีได้ลงนามในสัญญากับกลุ่มบริษัทบอมบาร์เดียร์ เพื่อปรับเปลี่ยนระบบอาณัติสัญญาณเดิมทั้งหมดเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบรถไฟฟ้า ลดค่าซ่อมบำรุงรักษา และเตรียมความพร้อมสำหรับการขยายเส้นทางในอนาคต ระบบอาณัติสัญญาณใหม่เป็นระบบการสื่อสารด้วยระบบคอมพิวเตอร์ ซึ่งได้ติดตั้งเมื่อเดือนกรกฎาคมและเดือนสิงหาคม 2554 ระบบอาณัติสัญญาณใหม่ยังทำให้มีความยืดหยุ่นในการตั้งห้องควบคุมระยะไกลชั่วคราว (Remote Access Temporary Control Room) ในกรณีที่ห้องควบคุมกลางเกิดเหตุขัดข้อง ทั้งนี้ภายใต้สัญญาดังกล่าว กลุ่มบริษัทบอมบาร์เดียร์จะต้องให้การสนับสนุนทางเทคนิคและการฝึกอบรมแก่บีทีเอสซี และเพื่อลดการพึ่งพาบุคคลภายนอก บีทีเอสซีตั้งใจที่จะเป็นผู้ดูแลรักษาและซ่อมบำรุงระบบดังกล่าวเองต่อไปภายหลังหมดระยะเวลาประกัน 104 สัปดาห์ การติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณนี้จะช่วยลดระยะเวลาระหว่างขบวนรถไฟฟ้าต่ำสุดจาก 2 นาที เหลือ 1 นาทีครึ่ง โดยระบบดังกล่าวจะทำให้บีทีเอสซีสามารถควบคุมการใช้พลังงานได้ดีขึ้น โดยมีการใช้ระบบอาณัติสัญญาณใหม่ทั้งในสายสีลมและสายสุขุมวิท

■ ระบบสื่อสาร (Communication System)

ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสมีระบบสื่อสารที่ซับซ้อน ซึ่งติดต่อผ่านโทรศัพท์ วิทยุ อินเทอร์เน็ต ระบบโทรทัศน์วงจรปิด และระบบกระจายเสียงสาธารณะ การสื่อสารหลักจะกระทำผ่านระบบใยแก้วนำแสงโดยจะมีโทรศัพท์ติดตั้งอยู่ในบริเวณสำคัญทุกจุด และจะมีอินเทอร์เน็ตไร้สายเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถติดต่อกับพนักงานขับรถได้ในกรณีฉุกเฉิน สำหรับระบบกระจายเสียงสาธารณะสามารถทำได้จากสถานีควบคุมถึงชานชาลา และจากพนักงานขับรถถึงผู้โดยสาร

■ ระบบความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย

บีทีเอสซีเชื่อว่าระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นระบบการขนส่งมวลชนที่ปลอดภัยที่สุดระบบหนึ่ง โดย บีทีเอสซีได้รับการรับรองระบบบริหารจัดการคุณภาพ ISO 9001:2008 ระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย OHSAS 18001:2007 และระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยในการขนส่งระบบรางตาม Best Practice Model ของ Ricardo Rail ซึ่งเป็นบริษัทในระดับสากลที่เป็นผู้ตรวจและให้การรับรองมาตรฐานด้านระบบรถไฟฟ้า และนับตั้งแต่เปิดให้บริการ ไม่มีอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บสาหัส บีทีเอสซีตั้งใจเสมอมาในการใช้กฎระเบียบข้อบังคับและวิธีปฏิบัติด้านความปลอดภัยในระบบที่เคร่งครัด โดยรถไฟฟ้าทุกขบวนและสถานีรถไฟฟ้าทุกสถานีมีการติดตั้งอุปกรณ์สำหรับเหตุฉุกเฉิน นอกจากนี้ บีทีเอสซีมีคู่มือปฏิบัติการเกี่ยวกับกฎระเบียบ และแนวทางการปฏิบัติเพื่อดูแลผู้โดยสารทุกรายสำหรับรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน บีทีเอสซีได้ทดลองระบบเป็นระยะเวลา 6 เดือนก่อนเปิดให้บริการเดินรถอย่างเป็นทางการ เพื่อทดสอบให้แน่ใจว่าไม่มีข้อบกพร่องในระบบความปลอดภัย และได้จัดให้มีการอบรมพนักงานรวมถึงการทดสอบและฝึกซ้อมระบบความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ

รถไฟฟ้าทุกขบวนมีการติดตั้งระบบป้องกันรถไฟฟ้าอัตโนมัติ (Automatic Train Protection: ATP) ซึ่งทำให้แน่ใจว่าระยะห่างระหว่างขบวนรถไฟฟ้าแต่ละขบวนอยู่ในระยะที่ปลอดภัยและควบคุมให้มีการใช้ความเร็วที่เหมาะสมตลอดเวลาที่รถไฟฟ้าปฏิบัติการ นอกจากนี้ ประตูดับเพลิงของรถไฟฟ้ามีระบบป้องกันมิให้ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ ในเหตุการณ์ฉุกเฉินผู้โดยสารสามารถสื่อสารกับพนักงานขับรถผ่านระบบอินเตอร์คอม และยังมีระบบวิทยุจากขบวนรถซึ่งพนักงานขับรถสามารถสื่อสารกับศูนย์ควบคุมกลางได้ตลอดเวลา

สถานีรถไฟฟ้าทุกสถานีได้รับการออกแบบโดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นหลัก และได้ก่อสร้างตามมาตรฐานความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด รวมถึงได้มีการออกแบบให้มีทางออกฉุกเฉิน มีระบบกระจายเสียงสำหรับประกาศภาวะฉุกเฉิน ระบบป้องกันอัคคีภัยตามมาตรฐาน (National Fire Protection Association: NFPA) และมีการติดตั้งสายล่อฟ้า นอกจากนี้ ทุกสถานียังติดตั้งระบบโทรทัศน์วงจรปิด ระบบควบคุมกลางสำหรับการควบคุมลิฟต์ และบันไดเลื่อนในสถานี และระบบควบคุมจากศูนย์กลางสามารถควบคุมรถไฟฟ้าอยู่ตลอดเวลา

ขบวนรถไฟฟ้าได้รับการออกแบบมาเพื่อไม่ให้เกิดกรณีรถไฟฟ้าล่าช้าหรือดำเนินงานไม่ได้มาตรฐานอันเป็นผลมาจากการขัดข้องด้านกระแสไฟฟ้าหรือเครื่องจักรกล มอเตอร์ขับเคลื่อนของรถไฟฟ้ามีกำลังสูงเพียงพอที่รถไฟฟ้าแม้จะบรรทุกผู้โดยสารเต็มขบวนก็สามารถลาก หรือดันรถไฟฟ้าอีกคันที่บรรทุกผู้โดยสารเต็มขบวนไปยังสถานีที่ใกล้ที่สุดเพื่อทำการขนถ่ายผู้โดยสารเมื่อระบบเกิดเหตุขัดข้อง นอกจากนี้ เมื่อเกิดไฟฟ้าดับ รถไฟฟ้าจะมีระบบไฟฟ้าสำรองเพื่อให้ระบบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยยังทำงานต่อได้

ในส่วนของการรักษาความปลอดภัย บีทีเอสซีได้ (1) จัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยที่ผ่านการฝึกอบรมเป็นอย่างดี ปฏิบัติหน้าที่บนสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส อาคารศูนย์บริหารและควบคุมการเดินรถไฟฟ้าบีทีเอส และโรงจอดซ่อมบำรุง ตลอด 24 ชั่วโมง โดยได้เสริมให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยผู้หญิง เพื่อคอยให้ความช่วยเหลือผู้โดยสารที่เป็นสุภาพสตรีในกรณีต่างๆ (2) กำหนดมาตรการการตรวจสอบสัมภาระของผู้โดยสาร โดยได้ตั้งจุดตรวจไว้ที่ชั้นจำหน่ายตั๋ว ในเขตชวาระเงิน บริเวณใกล้ประตูทางเข้า-ออกอัตโนมัติทั้ง 2 ฝั่ง ทุกสถานี และกำหนดให้มีการตรวจสอบสัมภาระผู้โดยสารให้ได้มากที่สุด เพื่อป้องกันปรามการก่ออาชญากรรมหรือการก่อวินาศกรรมในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ตลอดจนนำระบบตรวจการณ์อิเล็กทรอนิกส์ (Patrol Management System) ซึ่งประกอบด้วย แท่งตรวจการณ์ (Guard Tour Reader) และจุดตรวจ (RFID Checkpoint) มาช่วยเสริมประสิทธิภาพการทำงานของนายสถานี และ รปภ. เพื่อตรวจตราความเรียบร้อยของพื้นที่ตามเวลาและจุดตรวจที่กำหนดทั่วทุกพื้นที่ (3) การประสานไปยังกองกำกับการ 5 สุนัข และม้าตำรวจ กองบังคับการตำรวจปฏิบัติการพิเศษ เพื่อจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจและสุนัขตรวจค้นหาวัตถุระเบิด (K-9)

ปฏิบัติหน้าที่ตรวจหาเหตุการณ์ในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสทุก ๆ วัน และ (4) จัดให้มีศูนย์เฝ้าระวังและรักษาความปลอดภัย (CCTV Security Center) อยู่ที่สถานีสยาม ซึ่งมีพนักงานปฏิบัติหน้าที่ประจำศูนย์ฯ ดูแลความปลอดภัยของผู้โดยสารตลอดเวลาเปิดให้บริการ ทั้งนี้ เมื่อตรวจพบวัตถุหรือบุคคลต้องสงสัย จะประสานงานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการทันที

■ ระบบป้องกันอัคคีภัย

เนื่องจากระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นระบบรางยกระดับ ผู้โดยสารจึงมีความเสี่ยงจากอาการบาดเจ็บจากอัคคีภัยหรือควันไฟต่ำกว่าระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน รถไฟฟ้าทุกขบวนมีอุปกรณ์ดับเพลิงติดตั้งอยู่ นอกจากนี้ วัสดุหลักที่ใช้ในรถไฟฟ้าได้รับการออกแบบมาเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการลามของเปลวเพลิง หรือมีควันไฟทั่วรถในกรณีเกิดอัคคีภัย ซึ่งได้รับการทดสอบแล้วว่าไม่ติดไฟ อีกทั้งยังมีทางออกฉุกเฉินจากขบวนรถไฟฟ้าที่บริเวณส่วนหัวและท้ายขบวน

ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสมีระบบป้องกันอัคคีภัยตามมาตรฐานของ NFPA โดยได้ติดตั้งระบบฉีดน้ำที่อาคารสำนักงานและศูนย์ซ่อมบำรุงต่าง ๆ และยังได้ทำการติดตั้งเครื่องสูบน้ำเพิ่มกำลังและถังเก็บน้ำสำรองด้วย บีทีเอสซียังได้ติดตั้งตู้ดับเพลิง (Fire Hose Cabinet) หัวจ่ายน้ำดับเพลิง พร้อมทั้งถังดับเพลิงชนิดมือถือตามจุดต่าง ๆ ของสถานี ทั้งนี้ ในบริเวณที่น้ำอาจทำให้อุปกรณ์ต่าง ๆ เสียหายได้ บีทีเอสซีได้ติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงชนิดก๊าซแทน นอกจากนี้ บีทีเอสซีได้ติดตั้งระบบสัญญาณเตือนอัคคีภัย ทั้งที่ใช้มือดึงและอัตโนมัติไว้ทั่วบริเวณศูนย์ซ่อมรถ และตามสถานี

■ ระบบป้องกันน้ำท่วม

หลังจากเหตุการณ์อุทกภัยน้ำท่วมครั้งใหญ่ในพื้นที่กรุงเทพฯ ที่ผ่านมา แม้ว่าจะระดับน้ำท่วมจะยังไม่ถึงขั้นส่งผลกระทบต่อการเดินรถไฟฟ้า แต่บีทีเอสซีได้ตระหนักถึงความปลอดภัยและเสถียรภาพของระบบรถไฟฟ้า โดยได้ดำเนินการก่อสร้างกำแพงป้องกันน้ำท่วม (Retaining Wall Flood Protection) มีลักษณะเป็นโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กชั้นรอบพื้นที่ศูนย์ควบคุมการเดินรถ เพิ่มเติมจากเดิมที่มีเพียงเขื่อนดินที่บริเวณโรงจอดซ่อมบำรุง ทั้งนี้ เพื่อให้การป้องกันน้ำท่วมมีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดของศูนย์ควบคุมการเดินรถและโรงจอดซ่อมบำรุง โดยระบบป้องกันน้ำท่วมทั้งหมดนี้สามารถป้องกันน้ำท่วมได้ถึงระดับ +1.40 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลาง จึงมั่นใจได้ว่าระบบรถไฟฟ้าสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่องหากเกิดเหตุอุทกภัยครั้งใหญ่ขึ้นอีกในอนาคต

■ งานซ่อมบำรุง

กลุ่มบริษัทซีเมนส์ เป็นผู้ให้บริการงานซ่อมบำรุงต่าง ๆ แก่บีทีเอสซี ภายใต้สัญญาซ่อมบำรุงกับกลุ่มบริษัทซีเมนส์ 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 กันในสกุลเงินบาท และสกุลเงินยูโร ตามที่ระบุไว้ในสัญญา

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

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

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

นอกจากนี้ พนักงานของบีทีเอสซีจะเป็นผู้ดูแลรักษาและซ่อมบำรุงระบบอาณัติสัญญาณเอง โดยผ่านการฝึกอบรมจากกลุ่มบริษัทบอมบาร์เดียร์

■ ประกันภัย

รายละเอียดเกี่ยวกับวงเงินประกันภัย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560 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)
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 8,273,640,000 บาท (สำหรับแต่ละและทุก ๆ เหตุการณ์) (2) กรณีที่เกิดจาก 2.2 ข้างต้น 25,000,000 เหรียญสหรัฐ (สำหรับแต่ละและทุก ๆ เหตุการณ์) วงเงินประกันภัยที่ระบุไว้ในข้อ 2.1, 2.2 และ 2.3 จะมียกเว้น คุ้มครองย่อยจำนวน 15,000,000 เหรียญสหรัฐ สำหรับความ เสียหายจากอุทกภัย
3.	ประกันภัยสำหรับภัยจากการก่อการร้าย (Property Terrorism)	10,000,000 เหรียญสหรัฐ (สำหรับแต่ละและทุก ๆ เหตุการณ์และรวมกันทั้งหมดระหว่างระยะเวลาเอาประกันภัย)

โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับข้อตกลงเรื่องการประกันภัยของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ระหว่างบีทีเอสซีและกองทุน BTSGIF ใน หัวข้อ 6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

ในการประกันภัยความเสียหายต่อทรัพย์สินและความเสียหายต่อเครื่องจักร บีทีเอสซีได้จัดทำประกันภัยครอบคลุมทรัพย์สินต่าง ๆ ซึ่งมีมูลค่าที่ได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์คือ 1,662 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ 53,243 ล้านบาท) ซึ่งประเมินโดยวิธีต้นทุนทดแทน (Replacement Cost) วงเงินประกันภัยความเสียหายต่อทรัพย์สินและความเสียหายต่อเครื่องจักร กำหนดไว้ที่ 300 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อเหตุการณ์ (สำหรับแต่ละและทุก ๆ เหตุการณ์) และขยายความคุ้มครองถึงความเสียหายต่อเครื่องจักรในวงเงิน 25 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อเหตุการณ์ (สำหรับแต่ละเหตุการณ์ และทุก ๆ เหตุการณ์) รวมถึงภัยพิบัติต่าง ๆ ที่อาจทำให้เกิดความเสียหายร้ายแรง เช่น แผ่นดินไหว พายุ เฮอริเคน ไฟไหม้ เป็นต้น

ส่วนประกันภัยในกรณีธุรกิจหยุดชะงักอันเนื่องมาจากความเสียหายต่อทรัพย์สินและเครื่องจักร บีทีเอสซีได้จัดทำประกันภัยไว้ที่วงเงิน 8,273.64 ล้านบาท ซึ่งคำนวณจากประมาณการผลกำไรจากค่าโดยสารของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักใน 12 เดือนข้างหน้าบวกกับค่าใช้จ่ายคงที่ โดยได้มีการขยายความคุ้มครองถึงกรณีธุรกิจหยุดชะงักอันเนื่องมาจากเครื่องจักรหยุดชะงักในวงเงิน 25 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อเหตุการณ์ (สำหรับแต่ละเหตุการณ์ และทุก ๆ เหตุการณ์)

นอกจากนี้ บีทีเอสซีมีกรมธรรม์ประกันวินาศภัยสำหรับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายประเภทที่ครอบคลุมความเสียหายที่เกิดต่อบุคคลที่สาม และความเสียหายที่เกิดจากสินค้า (General Third Party Liability and Product Liability Insurance) และประกันภัยความเสียหายต่อทรัพย์สินของบีทีเอสซี ความเสียหายต่อเครื่องจักร และความเสียหายในกรณีธุรกิจหยุดชะงัก (Property "All Risks", Machinery Breakdown and Business Interruption Insurance) ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว ทั้งนี้ ผู้รับผลประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัย คือ กทม. กรุงเทพมหานคร บีทีเอสซี และกองทุน BTSIGIF โดยรายละเอียดเกี่ยวกับวงเงินประกันภัย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560 มีรายละเอียดความคุ้มครองเช่นเดียวกันกับการประกันภัยของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร เว้นแต่การประกันภัยความเสียหายต่อทรัพย์สินและความเสียหายต่อเครื่องจักรของส่วนต่อขยายสายสีลม และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท บีทีเอสซีได้จัดทำประกันภัยครอบคลุมทรัพย์สินต่าง ๆ ซึ่งมีมูลค่าที่ได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์คือ 511 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ 16,374 ล้านบาท) ส่วนการประกันภัยในกรณีธุรกิจหยุดชะงัก อันเนื่องมาจากความเสียหายต่อทรัพย์สินและเครื่องจักร บีทีเอสซีได้จัดทำประกันภัยไว้ที่วงเงิน 1,178 ล้านบาท ซึ่งคำนวณจากประมาณการรายได้จากค่าโดยสารของส่วนต่อขยายสายสีลมและส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทใน 12 เดือนข้างหน้าบวกกับค่าใช้จ่ายคงที่

2.2 ธุรกิจสื่อโฆษณา

บริษัทฯ ประกอบธุรกิจสื่อโฆษณาผ่านกลุ่มวีจีไอ ทั้งนี้ ในแบบ 56-1 นี้ จะแสดงข้อมูลเกี่ยวกับธุรกิจสื่อโฆษณา โดยสังเขป สำหรับรายละเอียดเพิ่มเติม โปรดพิจารณาแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี 2559/60 (แบบ 56-1) ของวีจีไอ

2.2.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

ในรอบระยะเวลาบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2560 วีจีไอได้ขับเคลื่อนธุรกิจโดยการขยายเครือข่ายสื่อโฆษณา เข้าไปยังหลากหลายพื้นที่สื่อโฆษณานอกบ้านที่สำคัญ รวมไปถึงการปฏิรูประบบรูปแบบการขายสื่อจากเดิมที่เป็นเพียง ผู้จัดทำให้บริการพื้นที่สื่อโฆษณา ไปสู่การเป็นศูนย์กลางสื่อโฆษณาภายใต้ฐานข้อมูลแบบครบวงจร (Data Centric Media Hypermarket) ทั้งนี้ จากกลยุทธ์ดังกล่าว วีจีไอประสบความสำเร็จในการรวบรวมสื่อโฆษณาที่หลากหลายเข้ามาอยู่ภายใต้การบริหารจัดการ ประกอบกับการรุกคืบเข้าเป็นผู้บริหารจัดการพื้นที่สื่อโฆษณาหลากหลายประเภท ซึ่ง 2 ธุรกิจหลักที่วีจีไอมุ่งเน้น คือ ธุรกิจสื่อโฆษณานอกบ้าน และธุรกิจบริการด้านดิจิทัล

2.2.1.1 ธุรกิจสื่อโฆษณานอกบ้าน

ธุรกิจสื่อโฆษณานอกบ้านครอบคลุม 5 พื้นที่สำคัญ ประกอบด้วย (ก) สื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชนทั้งในประเทศและต่างประเทศ ("สื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชน") (ข) สื่อโฆษณากลางแจ้ง (ค) สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงาน (ง) สื่อโฆษณาในสนามบิน และ (จ) การสาธิตสินค้าในพื้นที่ห้างสรรพสินค้า โดยวีจีไอเป็นผู้บริหารงานโดยตรงในสื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชนและสื่อโฆษณาในอาคารสำนักงาน สำหรับสื่อโฆษณานอกบ้านประเภทอื่นๆ นั้น วีจีไอประกอบธุรกิจผ่านบริษัทย่อยและบริษัทร่วมของวีจีไอ

(ก) สื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชน

วีจีไอเป็นผู้นำในสื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชน ซึ่งพิสูจน์ได้จากการมีส่วนแบ่งการตลาดที่มากถึงร้อยละ 60 และมีอัตรารายได้เติบโตเฉลี่ยร้อยละ 19.50 ในระยะเวลา 15 ปีที่ผ่านมา โดยในปีที่ผ่านมา วีจีไอมีรายได้จากสื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชนประมาณ 1,865 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 61.1 ของรายได้จากการให้บริการรวม ทั้งนี้ ในปี 2559/60 วีจีไอยังได้ขยายเครือข่ายสื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชนไปยังประเทศมาเลเซียผ่านการจัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อ Titanium Compass Sdn Bhd โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 19

วีจีไอได้รับสิทธิให้บริการสื่อโฆษณาและการให้เข้าพื้นที่เชิงพาณิชย์ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวหลักจำนวน 23 สถานี ตามสัญญาให้สิทธิบริหารจัดการด้านการตลาดในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส และในโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียว จำนวน 7 สถานี ได้แก่ สถานีกรุงธนบุรี วงเวียนใหญ่ บางจาก ปุณณวิถี อุดมสุข บางนา และแบริ่ง ตามสัญญาบริหารจัดการพื้นที่ส่งเสริมการเดินทางโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ซึ่งวีจีไอได้รับสิทธิแต่เพียงผู้เดียวจากบีทีเอสซี จนถึงเดือนธันวาคม 2572 ซึ่งเป็นช่วงเวลาเดียวกับการสิ้นสุดของสัญญาสัมปทานระหว่าง บีทีเอสซี กับ กทม. ทั้งนี้ บีทีเอสซีเป็นผู้ลงทุนในการจัดหาและติดตั้งเครือข่ายสื่อโฆษณาพร้อมวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ดำเนินการต่าง ๆ รวมไปถึงรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการติดตั้งป้ายโฆษณา การบำรุงรักษาซ่อมแซมอุปกรณ์ให้คงสภาพดีตลอดระยะเวลาของสัญญา

(ข) สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงาน

วีจีไอได้ขยายเครือข่ายสื่อโฆษณานอกบ้านไปยังสื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานในปี 2552 ผ่านการเข้าลงทุนในบริษัท พอยท์ ออฟ วิว (พีโอวีว) มีเดีย กรุ๊ป จำกัด โดยตลอด 7 ปีของการก้าวเข้ามาในธุรกิจนี้ วีจีไอสามารถสร้าง

เครือข่ายอาคารสำนักงานที่แข็งแกร่ง รวมถึงปรับปรุงกลยุทธ์ในการขายสื่อโฆษณาจนสามารถพิสูจน์ความเป็นผู้นำในธุรกิจสื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานและมีส่วนแบ่งการตลาดมากกว่าร้อยละ 75 ในอาคารสำนักงานเกรด A และ B ทั่วพื้นที่กรุงเทพฯ ทั้งนี้ ในปี 2559/60 วีจีไอได้รับสิทธิในการบริหารจัดการสื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานทั้งสิ้น 162 อาคาร และสามารถสร้างรายได้ประมาณ 227 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.4 ของรายได้จากการให้บริการรวม ทั้งนี้ ธุรกิจสื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานพิสูจน์แล้วว่า เป็นธุรกิจที่มีศักยภาพ โดยมีอัตราการรายได้เติบโตเฉลี่ยถึงร้อยละ 42.5 ใน 7 ปีที่ผ่านมา

สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานภายใต้การบริหารจัดการของวีจีไอ ครอบคลุม 2 พื้นที่หลัก ได้แก่ สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานและสื่อโฆษณาในที่พักอาศัยประเภทคอนโดมิเนียม ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560 วีจีไอมีอาคารสำนักงานภายใต้การบริหารจัดการ จำนวน 162 อาคารทั่วกรุงเทพฯ โดยเป็นสื่อประเภทจอดิจิทัลทั้งหมด 1,245 จอ นอกจากนี้ยังได้รับการแต่งตั้งจากห้างหุ้นส่วนจำกัด อาร์ทิสต้า มีเดีย ให้เป็นตัวแทนขายแต่เพียงผู้เดียวสำหรับสื่อโฆษณาประเภทจอดิจิทัลซึ่งติดตั้งในลิฟต์โดยสารในที่พักอาศัยประเภทคอนโดมิเนียม ภายใต้แบรนด์ของบริษัท เอพี (ไทยแลนด์) จำกัด (มหาชน) บริษัท แอล.พี.เอ็น. ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท แกรนด์ ยูนิตี้ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด จำนวน 242 อาคาร และมีจำนวนหน้าจอตงสิ้น 571 จอ ซึ่งทำให้วีจีไอมีเครือข่ายสื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานและที่พักอาศัยประเภทคอนโดมิเนียมที่ใหญ่ที่สุดในประเทศครอบคลุมอาคารทั้งสิ้น 404 อาคาร และมีสื่อประเภทจอดิจิทัลมากถึง 1,816 จอ

(ค) สื่อโฆษณากลางแจ้ง

สื่อโฆษณากลางแจ้งถือเป็นอีกหนึ่งสื่อโฆษณาที่วีจีไอให้ความสนใจ โดยประกอบธุรกิจผ่าน MACO โดย MACO ถือเป็นผู้ให้บริการสื่อโฆษณากลางแจ้งที่ใหญ่เป็นอันดับสองของประเทศไทย ด้วยเครือข่ายสื่อโฆษณามากกว่า 2,200 จุด ครอบคลุมทุกจังหวัดทั่วประเทศ ซึ่งทำให้วีจีไอสามารถขยายเครือข่ายและยกระดับการเป็นบริษัทที่มีสื่อโฆษณากระจุกตัวในกรุงเทพฯ เป็นบริษัทที่มีเครือข่ายสื่อโฆษณาแบบครบวงจรครอบคลุมทั่วประเทศ ทั้งนี้ ในปี 2559/60 วีจีไอมีรายได้จากสื่อโฆษณากลางแจ้งทั้งสิ้น 550 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 18 ของรายได้จากการให้บริการรวม นับเป็นสื่อโฆษณาที่สร้างรายได้ให้กับวีจีไอมากที่สุดเป็นอันดับสอง ทั้งนี้ สินค้าและบริการของ MACO สามารถแบ่งตามประเภทของสื่อโฆษณาได้ 2 ประเภทหลักดังนี้

- ป้ายบิลบอร์ด – ประกอบด้วยป้ายบิลบอร์ดในหลายรูปแบบ ได้แก่ (1) ป้ายบิลบอร์ดขนาดใหญ่ ซึ่งติดตั้งในพื้นที่ยุทธศาสตร์สำคัญ ปัจจุบัน MACO มีป้ายบิลบอร์ดขนาดใหญ่มากกว่า 178 ป้าย ครอบคลุมหัวเมืองหลัก 22 จังหวัดทั่วประเทศ (2) ป้ายบิลบอร์ดบริเวณต่างจังหวัด มีเครือข่ายทั้งสิ้นจำนวน 860 ป้าย ครอบคลุมทุกจังหวัดของประเทศไทย (3) ป้ายโฆษณาภายในสถานีบริการน้ำมัน ปตท. โดยมีจำนวนป้ายมากกว่า 262 ป้าย และ (4) ดิจิทัลบิลบอร์ด ซึ่งประกอบด้วยป้ายดิจิทัลบิลบอร์ดขนาดใหญ่จำนวน 20 ป้าย และจอดิจิทัลประเภทแอลซีดี จำนวน 255 จอ
- ป้ายโฆษณาที่ติดตั้งอยู่ตามท้องถนน (Street Furniture) – ประกอบด้วยป้ายโฆษณาขนาดเล็กจนถึงขนาดกลาง ซึ่งติดตั้งในจุดใจกลางเมืองและบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น โดย MACO ได้รับ (1) สิทธิในการบริหารจัดการแต่เพียงผู้เดียวจากบีทีเอสซีสำหรับการติดตั้งและบริหารป้ายโฆษณา จำนวน 188 ป้าย และ (2) สิทธิในการบริหารจัดการจาก กทม. สำหรับติดตั้งและบริหารป้ายโฆษณา จำนวน 316 ป้าย นอกจากนี้ ยังมีสื่อโฆษณาบริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารหมอชิต และสื่อโฆษณาซึ่งติดตั้งตามจุดชำระเงินบริเวณทางด่วนพิเศษเฉลิมมหานครและทางด่วนพิเศษศรีรัช รวมทั้งสิ้นจำนวน 124 ป้าย

(ง) สื่อโฆษณาในสนามบิน

สื่อโฆษณาในสนามบินนับเป็นสื่อโฆษณานอกบ้านอีกประเภทหนึ่งที่มีประสิทธิภาพในการเข้าถึงผู้ชมสื่อโฆษณา โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มเป้าหมายที่มีกำลังซื้อสูงทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ดังนั้น วิจิไอดีจึงได้ขยายฐานธุรกิจไปยังสื่อโฆษณาในสนามบินผ่านการลงทุนในบริษัท แอโร มีเดีย กรุ๊ป จำกัด โดยการถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 28 ซึ่งนับตั้งแต่การเข้าลงทุนดังกล่าวก็สามารถแสดงศักยภาพในการเติบโตอย่างรวดเร็วทั้งทางด้านผลประกอบการและการขยายเครือข่ายสื่อโฆษณา ทำให้ปัจจุบันบริษัท แอโร มีเดีย กรุ๊ป จำกัด ก้าวขึ้นเป็นบริษัทสื่อโฆษณาในสนามบินที่ใหญ่ที่สุดเป็นอันดับสองของประเทศไทย โดยเป็นผู้ให้บริการสื่อโฆษณาใน 13 สนามบินทั่วประเทศไทย รวมทั้งสนามบินหลักอย่างสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมือง ซึ่งสนามบินเหล่านี้มีผู้โดยสารใช้บริการมากกว่า 1,309 ล้านคนต่อปี โดยได้รับสิทธิในการบริหารจัดการสื่อโฆษณาหลากหลายประเภทในรูปแบบที่แตกต่างกัน ซึ่งประกอบด้วย (1) จอดิจิทัลประเภทแอลอีดี จำนวน 342 จอ (2) สะพานเทียบเครื่องบินหรือวงช้าง จำนวน 57 ชุด (3) สื่อโฆษณาบนรถเข็นกระเป๋า จำนวน 7,000 คัน ใน 5 สนามบินหลัก (4) สื่อโฆษณาในเครื่องบินของสายการบินแอร์ เอเชีย จำนวน 30 ลำ และสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ จำนวน 24 ลำ และ (5) งานบริหารเว็บไซต์ให้แก่ท่าอากาศยาน ซึ่งรวมถึงแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์เคลื่อนที่ของท่าอากาศยาน และเว็บไซต์สำหรับการให้บริการอินเทอร์เน็ตไร้สายความเร็วสูงฟรี

(จ) การสาธิตสินค้า

วิจิไอดีขยายธุรกิจเข้าไปยังธุรกิจการสาธิตสินค้า ซึ่งมักจะคุ้นเคยกันในนามธุรกิจการแจกสินค้าทดลอง (Product Sampling) ผ่านการเข้าลงทุนใน บริษัท เดโม เพาเวอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ผู้ให้บริการสาธิตสินค้าและผลิตภัณฑ์ที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชียและในประเทศไทย ด้วยการเข้าถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 40 ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 เมษายน 2560 บริษัท เดโม เพาเวอร์ (ประเทศไทย) จำกัด มีเครือข่ายร้านค้าครอบคลุมมากกว่า 1,000 ร้านค้าทั่วประเทศไทย ประกอบด้วยสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการบริหารจัดการและจัดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการสาธิตสินค้าในห้างสรรพสินค้าชั้นนำ จำนวน 360 แห่ง ในเครือของกลุ่มค้าปลีก Tesco Lotus, Big C, ท็อปส์ ซูเปอร์มาร์เก็ต และวิลล่า มาร์เก็ต และสิทธิในการบริหารจัดการและจัดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการสาธิตสินค้าในพื้นที่ 650 สาขาของห้างสรรพสินค้า แม็คโคร แม็กซ์แวลู ฟู้ดแลนด์ซูเปอร์มาร์เก็ต เซเว่น อีเลฟเว่น และแฟมิลีมาร์ท

2.2.1.2 ธุรกิจบริการด้านดิจิทัล

ในปี 2559/60 วิจิไอดีประสบความสำเร็จในการขยายกิจการไปสู่ธุรกิจบริการด้านดิจิทัลผ่านการเข้าลงทุนใน Rabbit Group ด้วยการเข้าถือหุ้นใน บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ ในสัดส่วนร้อยละ 90 ของหุ้นทั้งหมดจากบริษัทฯ และบีเอสเอส ในสัดส่วนร้อยละ 90 ของหุ้นทั้งหมดจากบีทีเอสซี โดยธุรกิจหลักของ Rabbit Group สามารถจำแนกออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

(ก) ธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-money) ซึ่งประกอบด้วยธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ประเภทการชำระเงินแบบออฟไลน์ หรือที่เรียกว่าบัตรแรบบิท ซึ่งดำเนินการโดยบีเอสเอส และธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ประเภทการชำระเงินค่าสินค้าหรือบริการแบบออนไลน์ แทนการใช้เงินสด ซึ่งดำเนินการโดยบริษัท แรบบิท-ไลน์ เพย์ จำกัด โดยบริษัท แรบบิทเพย์ ซิสเต็ม จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบีเอสเอส โฮลดิ้งส์ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 50 ทั้งนี้ โปรดพิจารณาข้อมูลเพิ่มเติมได้ใน หัวข้อ 2.4 ธุรกิจบริการ

(ข) ธุรกิจบริการ ได้แก่ ธุรกิจ Web Portal หรือเว็บท่า ธุรกิจนายหน้าประกัน และธุรกิจเทเลมาร์เก็ตติ้ง ผ่านการลงทุนใน บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ ทั้งนี้ โปรดพิจารณาข้อมูลเพิ่มเติมได้ใน หัวข้อ 2.4 ธุรกิจบริการ

(ค) ธุรกิจสื่อโฆษณาแบบผสมผสานสื่อออฟไลน์และสื่อออนไลน์ ภายใต้ชื่อ Rabbit Media ซึ่งเป็นการวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมของผู้บริโภคบนฐานข้อมูลอันหลากหลายจากบริการต่าง ๆ ของ Rabbit Group รวมกับการเลือกใช้สื่อโฆษณาของวีจีไอ เพื่อนำเสนอการโฆษณาทั้งแบบออฟไลน์และออนไลน์ที่สามารถเจาะกลุ่มเป้าหมายและวัดผลได้

ทั้งนี้ โปรดพิจารณาข้อมูลโอกาสการเติบโตในอนาคตของสื่อโฆษณาแต่ละประเภทได้ในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี 2559/60 (แบบ 56-1) ของวีจีไอ

2.2.2 ตลาดและการแข่งขัน

2.2.2.1 ภาพรวมธุรกิจสื่อโฆษณา

ในปี 2559 ธนาคารแห่งประเทศไทยรายงานการเติบโตของเศรษฐกิจไทยที่ร้อยละ 3.2 (เทียบกับปี 2558 ที่ร้อยละ 2.8) โดยปัจจัยสนับสนุนหลักยังคงมาจากการใช้จ่ายของภาครัฐ ตามด้วยการฟื้นตัวของภาคการส่งออกและการบริโภคของภาคเอกชนซึ่งเติบโตจากปีก่อนที่ร้อยละ 0.5 และร้อยละ 3.1 ตามลำดับ แม้ว่าจะมีปัจจัยสนับสนุนการเติบโตของเศรษฐกิจจากการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมัน และการส่งออกที่เริ่มกลับมามีบทบาทหลังจากที่หดตัวต่อเนื่องตลอดระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม มูลค่าการใช้จ่ายสื่อโฆษณาสำหรับปี 2559/60 ปรับตัวลดลงถึงร้อยละ 11.2 จากปีก่อน โดยมีมูลค่าทั้งสิ้น 106,702 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการงดโฆษณาบนสื่อดิจิทัลเป็นเวลา 1 เดือนและการงดจัดกิจกรรมรีโนเรจในช่วงการไว้อาลัยการเสด็จสวรรคตของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช ทั้งนี้ สื่อโฆษณาที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ สื่อโฆษณารูปแบบดั้งเดิม (หนังสือพิมพ์ นิตยสาร และวิทยุ) ซึ่งปรับตัวลดลงมากถึงร้อยละ 21.2 จากปีก่อน อยู่ที่ 17,071 ล้านบาท ตามมาด้วยกลุ่มโทรทัศน์ (โทรทัศน์ ดิจิทัลทีวี และเคเบิลทีวี) ซึ่งปรับตัวลดลงร้อยละ 14.9 จากปีก่อน อยู่ที่ 70,051 ล้านบาท

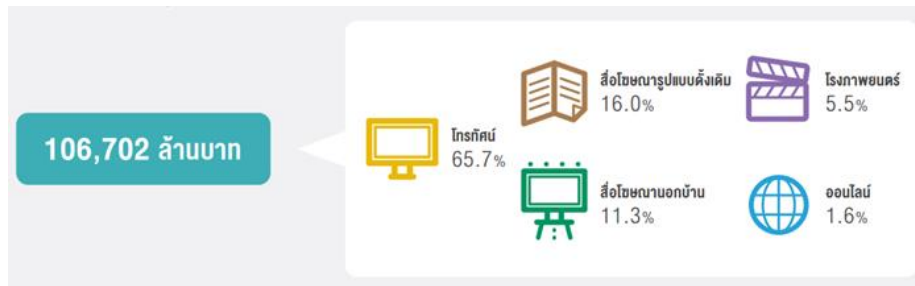
ในขณะที่สื่อโฆษณานอกบ้าน (สื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชน สื่อโฆษณากลางแจ้ง และสื่อโฆษณาในห้างสรรพสินค้า) และสื่อออนไลน์ มีมูลค่าการใช้จ่ายสื่อโฆษณาอยู่ที่ 12,052 ล้านบาทและ 1,687 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อนถึงร้อยละ 25.5 และร้อยละ 35.9 ตามลำดับ สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการดำเนินชีวิตของคนยุคใหม่ที่ใช้เวลานอกบ้านนานขึ้น รวมถึงอิทธิพลของสื่อออนไลน์ที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม สาเหตุหนึ่งของการขยายตัวอย่างโดดเด่นมาจากราคาที่ต่ำในปีก่อน

ภาพรวมของมูลค่าการใช้จ่ายสื่อโฆษณานอกบ้านยังคงกระจุกตัวอยู่ในกรุงเทพฯ เป็นหลัก ขณะที่ร้อยละ 80.0 ของจำนวนครัวเรือนทั้งหมดอาศัยอยู่ในต่างจังหวัด และร้อยละ 75.0 ของรายได้ครัวเรือนมาจากนอกเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล แต่มีการกระจายงบประมาณเพียงร้อยละ 30.0 ของมูลค่าการใช้จ่ายสื่อโฆษณานอกบ้านทั้งหมดในต่างจังหวัด ทั้งนี้ ด้วยศักยภาพของโครงสร้างประชากรและเศรษฐกิจในต่างจังหวัดดังกล่าว ทำให้การรุกขยายสื่อโฆษณานอกบ้านไปยังต่างจังหวัดจะเป็นโอกาสใหม่ที่น่าจับตามอง และเชื่อว่าจะทำให้การใช้จ่ายสื่อโฆษณานอกบ้านเติบโตอย่างต่อเนื่อง

สำหรับการประกอบธุรกิจของกลุ่มวีจีไอที่มีสื่อโฆษณานอกบ้านในรูปแบบที่หลากหลาย ได้แก่ สื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชน สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงาน สื่อโฆษณากลางแจ้ง สื่อโฆษณาในสนามบิน และการสาธิตสินค้า โดยมีกำลังการผลิตสื่อโฆษณารวมมากกว่า 6,000 ล้านบาท ครอบคลุมทั่วประเทศ มีโอกาสในการเติบโตอย่างต่อเนื่องจากปัจจัยสนับสนุน ตัวอย่างเช่น การขยายตัวของเครือข่ายระบบขนส่งมวลชนทั้งในและต่างประเทศ การขยายตัวของอาคารสำนักงาน การพัฒนาป้ายภาพนิ่งเป็นรูปแบบดิจิทัลของสื่อโฆษณากลางแจ้ง และความนิยมที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องของสายการบินราคาประหยัด นอกจากนี้ วีจีไอยังคงมุ่งมั่นพัฒนาสื่อโฆษณานอกบ้าน โดยนำธุรกิจบริการด้าน

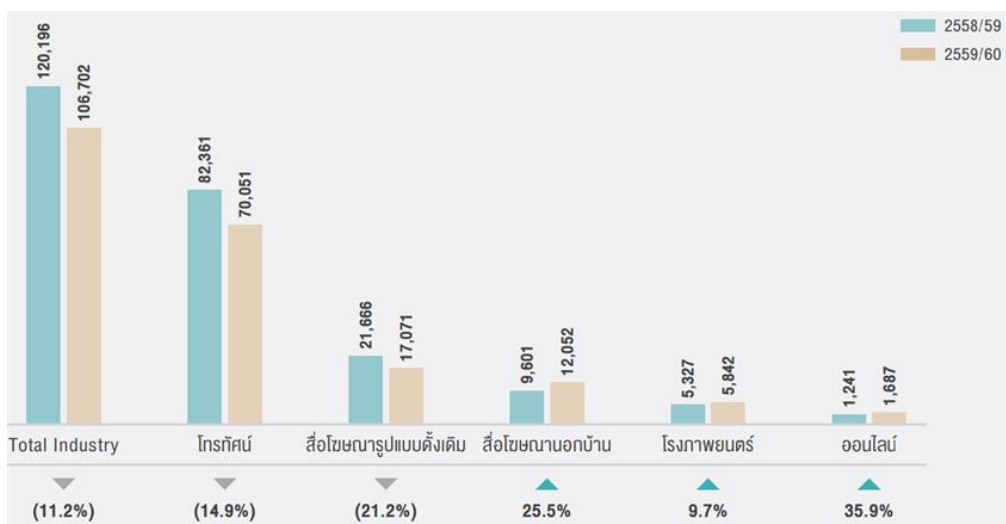
ดิจิทัลเข้ามาช่วยสร้างสรรค์สื่อโฆษณาให้ได้ตรงกลุ่มเป้าหมายและสามารถวัดผลได้ เพื่อสร้างโอกาสในการเติบโตของธุรกิจสื่อโฆษณานอกบ้านและสื่อออนไลน์ในอนาคต

ส่วนแบ่งการตลาดอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาในประเทศไทย ปี 2559/60



ที่มา: บริษัท เดอะนีสัน คอมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด

มูลค่าการใช้จ่ายในอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาในประเทศไทย ปี 2559/60 เทียบกับ 2558/59 (ล้านบาท)



ที่มา: บริษัท เดอะนีสัน คอมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด

2.2.2.2 แนวโน้มของสื่อโฆษณา

■ สื่อโฆษณานอกบ้าน

ในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา เกิดการเปลี่ยนแปลงที่น่าสังเกตในรูปแบบของการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้บริโภคในปัจจุบัน ผู้บริโภคใช้เวลากับโทรศัพท์เคลื่อนที่และใช้เวลาบนอกบ้านมากขึ้น โดยใช้เวลาไปกับการเดินทางไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ รถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง อาคารสำนักงานและห้างสรรพสินค้า ทั้งนี้ รูปแบบการเดินทางของคนในกรุงเทพฯ เปลี่ยนไปใช้บริการระบบรถไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากผู้ใช้งานสามารถกำหนดระยะเวลาการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพและช่วยย่นเวลาการเดินทาง

ปัจจุบันระบบขนส่งมวลชนหลักของประเทศไทยประกอบด้วยระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสและระบบรถไฟฟ้าเอ็มอาร์ที โดยระบบขนส่งมวลชนเหล่านี้ได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สะท้อนให้เห็นจากการเติบโตของจำนวนผู้โดยสาร

ที่เพิ่มขึ้นจาก 134 ล้านเที่ยวคน ในปี 2547/48 เป็น 350 ล้านเที่ยวคน ในปี 2559/60 คิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยที่ร้อยละ 8.3 ต่อปี นอกจากระบบรถไฟฟ้าแล้ว การเดินทางด้วยเครื่องบินถือเป็นอีกหนึ่งทางเลือกที่ได้รับความนิยมสะท้อนจากการเติบโตของผู้โดยสารอย่างเห็นได้ชัด ซึ่งการเดินทางด้วยสายการบินราคาประหยัดนับเป็นทางเลือกใหม่ที่สะดวกและมีราคาที่สมเหตุสมผล ในช่วง 12 ปีที่ผ่านมา ยอดผู้ใช้บริการสนามบินในประเทศเติบโตมากกว่าร้อยละ 11.0 ต่อปี ซึ่งมีความสัมพันธ์ต่อการเติบโตของมูลค่าการใช้จ่ายสื่อโฆษณาภายนอกบ้านเป็นอย่างมาก

การเปลี่ยนแปลงข้างต้นส่งผลให้เอเจนซีและลูกค้าสื่อโฆษณามีการจัดสรรงบประมาณสื่อโฆษณาจากสื่อโฆษณารูปแบบดั้งเดิมไปสู่สื่อโฆษณาภายนอกบ้าน เพื่อคว้าโอกาสจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการดำเนินชีวิตของผู้บริโภค จะเห็นได้ว่า สื่อโฆษณาภายนอกบ้านมีการเติบโตอย่างต่อเนื่องในอัตราที่สูงกว่าการเติบโตของสื่อโฆษณาอื่น ๆ ได้แก่ โทรทัศน์ สื่อโฆษณารูปแบบดั้งเดิม และโรงภาพยนตร์ แม้ว่าสื่อโทรทัศน์ระบบบนาล็อกและสื่อโฆษณารูปแบบดั้งเดิมจะมีสัดส่วนในตลาดถึงร้อยละ 59.1 อย่างไรก็ตาม แนวโน้มการใช้จ่ายสื่อโฆษณาเปลี่ยนไปใช้ในตลาดสื่อโฆษณาภายนอกบ้านมากขึ้น สะท้อนจากการเติบโตอย่างรวดเร็วของการใช้จ่ายสื่อโฆษณา โดยในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ระหว่างปี 2554/55 ถึง 2559/60 สื่อโฆษณาภายนอกบ้านมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี อยู่ที่ร้อยละ 6.7 เติบโตมากกว่าสื่อโฆษณารูปแบบดั้งเดิม โรงภาพยนตร์ และโทรทัศน์ระบบบนาล็อก ซึ่งมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี อยู่ที่ร้อยละ -8.3 ร้อยละ -4.2 และร้อยละ -6.0 ตามลำดับ ทั้งนี้ สื่อโฆษณาภายนอกบ้านมีส่วนแบ่งการตลาดที่เติบโตมากที่สุด โดยเติบโตจากร้อยละ 6.3 ในปี 2548/49 เป็นร้อยละ 11.3 ในปี 2559/60 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.0 เปรียบเทียบกับสื่อโทรทัศน์ระบบบนาล็อกและสื่อโฆษณารูปแบบดั้งเดิมที่มีส่วนแบ่งการตลาดลดลงจากร้อยละ 92.1 ในปี 2548/49 เป็นร้อยละ 59.1 ในปี 2559/60 หรือลดลงร้อยละ 33.0

■ สื่อโฆษณาดิจิทัลและออนไลน์

การตลาดแบบดิจิทัลและออนไลน์กลายเป็นหนึ่งช่องทางที่สำคัญสำหรับตลาดสื่อโฆษณา โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการใช้งานอินเทอร์เน็ตที่เพิ่มมากขึ้น รวมไปถึงความนิยมในการใช้งานโทรศัพท์เคลื่อนที่ (หรือสมาร์ตโฟน) ซึ่งนักการตลาดสามารถใช้ช่องทางนี้ในการเข้าถึงผู้ชมในวงกว้างและครอบคลุมทุกพื้นที่

การเติบโตที่รวดเร็วของการใช้งานดิจิทัล ทั้งในด้านการใช้งานอินเทอร์เน็ตในหลากหลายรูปแบบ และระยะเวลาการใช้งานอินเทอร์เน็ตโดยเฉลี่ยที่ยาวขึ้น กลายเป็นโอกาสที่สำคัญสำหรับธุรกิจดิจิทัล ปัจจุบัน อัตราการใช้งานอินเทอร์เน็ตในประเทศไทยคิดเป็นร้อยละ 67.0 เทียบกับจำนวนประชากรทั้งหมด ในขณะที่ระยะเวลาการใช้งานอินเทอร์เน็ตผ่านโทรศัพท์เคลื่อนที่อยู่ที่ 250 นาทีต่อวัน และผ่านคอมพิวเตอร์ส่วนบุคคลหรือแท็บเล็ตมากกว่า 500 นาทีต่อวัน เติบโตอย่างเห็นได้ชัดภายในไม่กี่ปีที่ผ่านมาซึ่งมีผู้ใช้งานอินเทอร์เน็ตเพียง 300 นาทีต่อวัน

ลูกค้าสื่อโฆษณาต่างตระหนักถึงการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญดังกล่าว จึงทำให้มีการจัดสรรงบประมาณไปยังสื่อโฆษณาที่สามารถตอบโจทย์ผู้บริโภคได้ สมาคมโฆษณาดิจิทัล (ประเทศไทย) ได้รายงาน ว่า มูลค่าการใช้จ่ายสื่อโฆษณาดิจิทัลของคนไทยเติบโตขึ้นจาก 2,006 ล้านบาท ในปี 2554 เป็น 9,477 ล้านบาท ในปี 2559 คิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 36.4 ต่อปี ยิ่งไปกว่านั้น สื่อโฆษณาดิจิทัลสามารถครองส่วนแบ่งการตลาดจากมูลค่าการใช้จ่ายสื่อโฆษณาทั้งหมดที่เพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยเติบโตจากร้อยละ 1.9 เป็นร้อยละ 8.8 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.9 ในเร็ว ๆ นี้ การพัฒนาของสื่อโฆษณาดิจิทัลมีแนวโน้มว่าจะส่งผลกระทบอย่างมากกับสื่อโฆษณารูปแบบดั้งเดิมโดยเฉพาะอย่างยิ่งหนังสือพิมพ์ เห็นได้จากมูลค่าการใช้จ่ายสื่อโฆษณาของหนังสือพิมพ์ที่ลดลงร้อยละ 37.6 จาก 15,038 ล้านบาทในปี 2553/54 เป็น 9,385 ล้านบาทในปี 2559/60

การเติบโตของสื่อโฆษณาดิจิทัลนั้น ถูกสนับสนุนด้วยความสามารถในการปรับเปลี่ยน แก้ไข หรือเพิ่มเติมข้อมูลได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว ซึ่งส่งผลให้เกิดเป็นสื่อที่ให้ความหลากหลาย ตลอดจนเข้าถึงผู้รับสารอย่างตรงเป้าหมายและกว้างขวางมากที่สุด เนื่องจากความสามารถในการปรับเปลี่ยนของสื่อโฆษณาดิจิทัล จึงทำให้ผู้จัดทำโฆษณาเลือกที่จะใช้สื่อดิจิทัลในการจัดกิจกรรมทางการตลาดแทนสื่อภาพนิ่ง และถือได้ว่าสื่อโฆษณาดิจิทัลกำลังกลายเป็นสื่อโฆษณาที่ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายมากกว่าสื่อโฆษณารูปแบบเดิม สิ่งนี้เป็นหนึ่งในส่วนประกอบสำคัญที่จะสามารถก้าวขึ้นมาอยู่แนวหน้าในอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาในอนาคตได้

2.2.2.3 ภาวะการแข่งขันและกลยุทธ์การแข่งขัน

ผู้ให้บริการสื่อออกบ้านรายใหญ่ซึ่งอยู่ในตลาดหลักทรัพย์ มีรายชื่อดังตารางด้านล่าง โดยแสดงรายชื่อดังตามรายได้ในปี 2559

	รายได้ (ล้านบาท)	กำไรสุทธิ (ล้านบาท)
บริษัท วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย จำกัด (มหาชน)*	3,052	826
บริษัท แพลน บี มีเดีย จำกัด (มหาชน)	2,448	352
บริษัท มาสเตอร์ แอด จำกัด (มหาชน)	756	102
บริษัท อควา คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)	683	237
บริษัท ทริซิกตีไฟว์ จำกัด (มหาชน)	443	(281)

* รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2560 และไม่รวมรายได้อื่น

ในช่วง 3-4 ปีที่ผ่านมา แนวโน้มการใช้งบประมาณโฆษณาสินค้าจะถูกจัดสรรไปในสื่อโฆษณาหลากหลายประเภท เนื่องจากสื่อโฆษณาแต่ละประเภทมีจุดเด่นและประสิทธิภาพในการส่งสารเข้าถึงผู้บริโภคที่แตกต่างกัน อันจะทำให้ทุกสื่อโฆษณาที่เลือกใช้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น เอเจนซีและเจ้าของสินค้าและบริการจึงมีการเลือกใช้สื่อโฆษณาที่หลากหลายผสมผสานกันตามความเหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมายและงบประมาณ เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการสร้างการรับรู้แบรนด์และสรรพคุณสินค้า ตลอดจนขยายฐานผู้รับชมหรือลูกค้าให้กว้างขวางขึ้น พร้อมทั้งการต่อยอดสร้างความภักดีในสินค้า (Brand Loyalty) ด้วยเหตุนี้ การแข่งขันในอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาทุกวันนี้ จึงไม่ได้เป็นเพียงการแข่งขันชิงส่วนแบ่งการตลาดในรูปแบบเดิม ที่แย่งชิงส่วนแบ่งการตลาดจากสื่อโฆษณาประเภทเดียวกัน แต่เป็นการแข่งขันที่ต้องแข่งกับสื่อโฆษณาทุกประเภท นอกจากนี้ ผู้บริโภคยุคปัจจุบันมีพฤติกรรมในการทำกิจกรรมหลายอย่างในช่วงเวลาเดียวกัน ทำให้การใช้สื่อโฆษณาประเภทเดียว (Stand-Alone) แบบยุคเดิม ไม่ตอบสนองพฤติกรรมของผู้บริโภคที่เปลี่ยนไป ดังนั้น สื่อโฆษณาในปัจจุบันจึงมีการผสมผสานการใช้สื่อโฆษณาทั้งในรูปแบบดั้งเดิมและแบบดิจิทัลมากขึ้น กระแสของการสร้างสรรค์สื่อโฆษณาแบบผสมผสานจึงได้รับการตอบรับที่ดีและเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยมีลูกเล่นใหม่ ๆ ผสมสื่อโฆษณารูปแบบดั้งเดิมไปกับสื่อโฆษณาดิจิทัล เพื่อให้ได้รับประสบการณ์ความแปลกใหม่ที่ทำให้การเข้าถึงเนื้อหาต่าง ๆ มีความสนุกและน่าสนใจ

การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญอย่างต่อเนื่องในการปรับเปลี่ยนไปสู่สื่อโฆษณาดิจิทัล บรอดแบนด์ไร้สาย และการเคลื่อนย้ายของประชากรที่เพิ่มมากขึ้น จะช่วยยกระดับการให้บริการสื่อโฆษณานอกบ้านและธุรกิจบริการด้านดิจิทัลของวีจีไอ ให้กลายเป็นศูนย์กลางการโฆษณาอย่างครบวงจร (One-stop Solution) และส่งผลให้วีจีไอสามารถครองส่วนแบ่งการตลาดได้มากขึ้นเช่นกัน กลุ่มวีจีไอได้ริเริ่มการผสมผสานสื่อออฟไลน์และสื่อออนไลน์เข้าไว้ด้วยกัน เพื่อสร้างสรรค์สื่อโฆษณาที่สามารถเจาะกลุ่มเป้าหมายอย่างตรงจุดและสามารถวัดผลได้อย่างแม่นยำ และเชื่อมั่นว่า ด้วยเครือข่ายสื่อโฆษณานอกบ้านที่ครบวงจรของวีจีไอซึ่งสามารถเชื่อมโยงและเป็นส่วนหนึ่งของหนึ่งของการเติบโตของ

อินเทอร์เน็ตและบรอดแบนด์ไร้สาย จะเป็นโอกาสสำคัญให้วีจีไอสามารถครองส่วนแบ่งการตลาดเพิ่มขึ้นในการแข่งขันระดับแนวหน้าและทำให้มีความได้เปรียบมากกว่าคู่แข่งรายอื่น

ในการนี้ วีจีไอได้วางกลยุทธ์ในอีก 5 ปี ข้างหน้า รายละเอียดมีดังนี้



ปี 2559/60 ถูกขับเคลื่อนด้วยการลงทุนในบริษัทที่มีศักยภาพ ได้แก่ (1) MACO ผู้ประกอบธุรกิจสื่อโฆษณากลางแจ้งที่ใหญ่เป็นอันดับสองของประเทศไทย และมีเครือข่ายป้ายโฆษณาจำนวนมากกว่า 2,000 ป้ายทั่วประเทศ (2) บริษัท แอโร มีเดีย กรุ๊ป จำกัด ผู้เล่นอันดับสองในสื่อโฆษณาในสนามบินที่ให้บริการสื่อโฆษณาใน 13 สนามบิน รวมถึงสนามบินหลักอย่างสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมือง อีกทั้งยังได้รับสิทธิในการบริหารจัดการสื่อโฆษณาในเครื่องบินของสายการบินราคาประหยัดอย่างสายการบินแอร์ เอเชีย และสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ และ (3) บริษัท เดโม เพาเวอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ผู้ประกอบธุรกิจให้บริการสาธิตสินค้าและผลิตภัณฑ์ที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชียและประเทศไทย ซึ่งการลงทุนเหล่านี้จะช่วยวีจีไอ สามารถขยายธุรกิจจากเดิมที่มีเครือข่ายสื่อโฆษณากระจุกตัวอยู่ในกรุงเทพฯ ไปสู่การเป็นผู้เล่นที่มีสื่อโฆษณาครอบคลุมทั่วประเทศ ซึ่งวีจีไอสามารถทำได้สำเร็จก่อนเป้าหมายเดิมที่ตั้งไว้ภายใน 2 ปี (วีจีไอตั้งเป้าหมายนี้ในปี 2558/59) โดยใช้เงินลงทุนทั้งสิ้น 907 ล้านบาท ปัจจุบันกลุ่มวีจีไอรวมถึงบริษัทร่วมเป็นกลุ่มบริษัทสื่อโฆษณานอกบ้านที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทยและมีประเภทของสื่อโฆษณาที่หลากหลาย ได้แก่ สื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชน สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงาน สื่อโฆษณากลางแจ้ง สื่อโฆษณาในสนามบิน และการสาธิตสินค้าในพื้นที่ห้างสรรพสินค้า

ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2560 วีจีไอได้เข้าลงทุนใน Rabbit Group ซึ่งประกอบด้วย บีเอสเอส และบีเอสเอส โฮลดิ้งส์ ด้วยมูลค่าการลงทุนประมาณ 1,956 ล้านบาท โดยการลงทุนในครั้งนี้ จะช่วยยกระดับให้กลุ่มวีจีไอ กลายเป็น “ศูนย์กลางสื่อโฆษณาภายใต้ฐานข้อมูลแบบครบวงจร (Data Centric Media Hypermarket)” โดย Rabbit Group จะช่วยให้วีจีไอสามารถให้บริการเชิงลึกแก่ลูกค้าผ่านการใช้ประโยชน์จากความเชี่ยวชาญในด้านดิจิทัลของ Rabbit Group เพื่อให้วีจีไอสามารถนำเสนอโฆษณาได้ตรงกับกลุ่มเป้าหมายและสามารถวัดผลได้ผ่านการวิเคราะห์ ข้อมูลด้านพฤติกรรมของผู้บริโภค ในปี 2559/2560 วีจีไอ และ Rabbit Group ได้ร่วมกันเปิดตัว Rabbit Media เพื่อดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมของผู้บริโภคบนฐานข้อมูลอันหลากหลายจากบริการต่าง ๆ ของ Rabbit Group รวมกับการเลือกใช้สื่อโฆษณาของวีจีไอ เพื่อนำเสนอการโฆษณาทั้งแบบออฟไลน์และออนไลน์ที่เจาะกลุ่มเป้าหมาย ให้แก่ลูกค้า และสามารถวัดผลการทำแคมเปญของสื่อโฆษณาต่าง ๆ ได้ดียิ่งขึ้น โดย Rabbit Media จะช่วยส่งเสริมและ เชื่อมโยงสื่อโฆษณานอกบ้านของกลุ่มวีจีไอ ที่มีกำลังการผลิตสื่อโฆษณารวมมากกว่า 6,000 ล้านบาท กับฐานข้อมูล จากธุรกิจบริการด้านดิจิทัลที่มีจำนวนผู้ลงทะเบียนอีกกว่า 3 ล้านราย ตัวอย่างของสื่อโฆษณารูปแบบใหม่ที่กลุ่มวีจีไอ นำเสนอแก่ลูกค้า ได้แก่ สื่อโฆษณาแบบเหมาทั้งสถานี ซึ่ง Rabbit Media ได้ใช้ความสามารถในการวิเคราะห์ข้อมูล พฤติกรรมรายวันของผู้เดินทางรถไฟฟ้าบีทีเอส รวมกับการเลือกใช้สื่อโฆษณารูปแบบต่าง ๆ ของวีจีไอทำให้ลูกค้า สามารถสร้างการรับรู้ถึงแบรนด์สินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีการใช้ช่องทางออนไลน์ผ่านโทรศัพท์เคลื่อนที่ที่ สามารถดึงดูดผู้เดินทางได้ตลอดการเดินทาง นอกจากนี้ วีจีไอยังได้รับผลตอบแทนที่ดีจากการกระตุ้นให้เกิด Call-to-actions ที่ร้านค้าหรือผ่านช่องทาง E-commerce ทั้งนี้ แคมเปญที่รวมสื่อออฟไลน์และสื่อออนไลน์ดังกล่าว ไม่เพียงแต่ แสดงให้เห็นถึงความสามารถในการพัฒนาผลลัพธ์ให้ดียิ่งขึ้น แต่ยังสามารถปรับปรุงและวัดผลตอบแทนจากการลงทุน ของลูกค้าและนักโฆษณา รวมถึงยังช่วยให้วีจีไอสามารถเพิ่มอัตราการใช้สื่อโฆษณาในกลุ่มต่าง ๆ ได้อีกด้วย นอกจากนี้ Rabbit Media มีแผนที่จะนำแคมเปญนี้ ไปใช้ให้เกิดประโยชน์กับ MACO และบริษัท แอโร มีเดีย กรุ๊ป จำกัด ในอนาคต

2.2.2.4 กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

ผลิตภัณฑ์สื่อโฆษณาของวีจีไอสามารถเข้าถึงและครอบคลุมกลุ่มผู้ชมทุกประเภท ทั้งในกรุงเทพฯ และจังหวัด ต่าง ๆ ทั่วประเทศ โดยลูกค้าที่ซื้อสื่อโฆษณาส่วนใหญ่ มีวัตถุประสงค์ในการใช้สื่อโฆษณาเพื่อส่งเสริมการตลาดและ การขาย สร้างการรับรู้แบรนด์สินค้า (Brand Awareness) และประชาสัมพันธ์ผลิตภัณฑ์เพื่อสร้างความต้องการในการ บริโภค รวมทั้งสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้แก่องค์กร ซึ่งกลุ่มลูกค้าเหล่านี้จะเป็นบริษัทหรือองค์กรขนาดใหญ่ที่มีศักยภาพใน การเติบโตอย่างต่อเนื่อง

ลูกค้าของวีจีไอ สามารถจำแนกได้ 2 ประเภทหลัก คือ ลูกค้าประเภทเอเจนซี่ และลูกค้าที่เป็นเจ้าของสินค้า และบริการ เช่น บริษัทเอกชน หน่วยงานรัฐ เป็นต้น

วีจีไอมีสัดส่วนลูกค้าประเภทเอเจนซี่ และลูกค้าที่เป็นเจ้าของสินค้าและบริการอยู่ที่ประมาณร้อยละ 76.11 และ ร้อยละ 23.89 ตามลำดับ (ข้อมูล ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560) โดยวีจีไอเล็งเห็นว่าการขายสื่อโฆษณาผ่านเอเจนซี่นั้นมี ประสิทธิภาพมากกว่า เนื่องจากเอเจนซี่มีลูกค้าที่เป็นเจ้าของสินค้าและบริการจำนวนมาก จึงมีความคล่องตัวในการ สลับปรับเปลี่ยนแผนการใช้งบโฆษณาหรือปรับเปลี่ยนช่วงเวลาการใช้สื่อโฆษณาของวีจีไอ ทำให้วีจีไอไม่ได้รับ ผลกระทบเมื่อเจ้าของสินค้าและบริการบางรายมีการเปลี่ยนแปลงแผนการลงโฆษณา ทั้งนี้ สัดส่วนลูกค้ารายใหญ่ 10 รายแรกต่อรายได้รวม ในช่วงปี 2558 – 2560 คิดเป็นร้อยละ 72.06 ร้อยละ 74.72 และร้อยละ 77.34 ตามลำดับ โดย ตลอดระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา กลุ่มวีจีไอไม่มีสัดส่วนการขายให้แก่ลูกค้ารายใดรายหนึ่งเกินกว่าร้อยละ 28 ของรายได้รวม ในปีนั้น ๆ

2.2.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

2.2.3.1 การจัดหาสถานที่ติดตั้งสื่อโฆษณา

วีจีโอจัดหาพื้นที่ติดตั้งสื่อโฆษณาโดยเข้าเจรจากับเจ้าของพื้นที่ เพื่อให้ได้มาซึ่งสิทธิในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณา ทั้งนี้ วีจีโอมุ่งเน้นการเป็นผู้ได้รับสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณา

2.2.3.2 การผลิตงานโฆษณา

■ สื่อมัลติมีเดีย

การผลิตงานโฆษณาสำหรับสื่อมัลติมีเดีย นั้น โดยส่วนใหญ่เจ้าของสินค้าและบริการจะเป็นผู้ส่งไฟล์ของงานโฆษณาในรูปแบบดิจิทัลมาให้วีจีโอ อย่างไรก็ตาม วีจีโอสามารถให้บริการออกแบบงานโฆษณาร่วมกับเจ้าของสินค้าและบริการได้ โดยผลิตงานออกมาในรูปแบบของกราฟฟิก (Graphic) ภาพเคลื่อนไหวได้

■ สื่อภาพนิ่ง

วีจีโอจะเป็นผู้รับแบบงานโฆษณา (Artwork) จากเจ้าของสินค้า เพื่อนำไปดำเนินการผลิตและติดตั้งให้แล้วเสร็จ หากเจ้าของสินค้าไม่มีแบบงานโฆษณา วีจีโอสามารถให้บริการออกแบบสื่อโฆษณาร่วมกับเจ้าของสินค้าได้ และหลังจากแบบโฆษณาเรียบร้อยแล้ว วีจีโอจะจ้างให้บริษัทสิ่งพิมพ์ (Printing Suppliers) ที่เป็นคู่ค้าหลักที่วีจีโอวางใจในผลงาน ดำเนินการผลิตให้ภายใต้ระบบควบคุมคุณภาพของวีจีโอ เพื่อให้ตรงตามแบบที่ลูกค้าต้องการ และตรงตามมาตรฐานของจุดติดตั้งต่าง ๆ

2.2.3.3 การจัดหาอุปกรณ์ ซอฟต์แวร์และอุปกรณ์ควบคุมการบริหารสื่อมัลติมีเดีย

■ สื่อมัลติมีเดียในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส

วีจีโอได้จ้างผู้รับเหมาในการออกแบบ จัดหาอุปกรณ์ ติดตั้ง รวมถึงจัดหาซอฟต์แวร์ควบคุมระบบ โดยทำเป็นสัญญาจ้างเหมาแบบเบ็ดเสร็จ (Turnkey) ซึ่งระบบดังกล่าวเป็นระบบควบคุมบริหารสื่อโฆษณามัลติมีเดียที่สามารถตรวจสอบและควบคุมสถานะของเครื่องเล่นและการทำงานของจอภาพจากส่วนกลาง (Central Control) ในการปรับเปลี่ยนสัญญาณภาพ ปรับระดับเสียง เปิด-ปิดสัญญาณได้ตลอดเวลา (Real-Time Monitor) โดยการส่งคำสั่งควบคุมผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ตไปยังสื่อมัลติมีเดียในที่ต่างๆ

■ สื่อมัลติมีเดียในอาคารสำนักงาน

สำหรับระบบควบคุมบริหารสื่อโฆษณามัลติมีเดียในอาคารสำนักงานนั้น วีจีโอใช้ซอฟต์แวร์ที่สามารถควบคุมสถานะการทำงานของสื่อโฆษณาผ่านระบบออนไลน์จากสำนักงานใหญ่ได้ ซึ่งในกรณีระบบควบคุมส่วนกลางที่สำนักงานใหญ่เกิดการขัดข้อง วีจีโอยังสามารถควบคุมระบบการส่งสัญญาณผ่านระบบควบคุมจากอาคารสำนักงานอื่นใดที่มีสื่อโฆษณาของวีจีโอติดตั้งอยู่ได้

2.2.3.4 การจัดหาบัตรแรบบิท ร้านค้าพันธมิตร และช่องทางการเติมเงิน

โปรดพิจารณาข้อมูลเพิ่มเติมได้ใน หัวข้อ 2.4 ธุรกิจบริการ

2.3 ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

บริษัทฯ ได้ดำเนินธุรกิจอสังหาริมทรัพย์นับตั้งแต่เริ่มดำเนินการในปี 2511 โดยได้พัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์หลายประเภท เช่น บ้านเดี่ยว ทาวน์เฮ้าส์ คอนโดมิเนียม อาคารพักอาศัย โรงแรม อาคารสำนักงานและสนามกอล์ฟ แม้ภายหลังบริษัทฯ จะได้มาซึ่งกิจการโดยการถือครองหุ้นส่วนใหญ่ของบีทีเอสซี ผู้ให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส แต่กลุ่มบริษัทยังคงดำเนินธุรกิจอสังหาริมทรัพย์อย่างต่อเนื่อง โดยมุ่งพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ในหลายรูปแบบ ทั้งจากที่ดินที่กลุ่มบริษัทถือกรรมสิทธิ์อยู่แล้ว และดำเนินการบริหารงานผ่านบริษัทย่อย และบริษัทร่วมทุนต่าง ๆ เพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันในตลาด และเพิ่มความคล่องตัวในการบริหารให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ปัจจุบัน ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ของกลุ่มบริษัทแบ่งออกเป็น 3 ประเภทหลัก คือ (1) อสังหาริมทรัพย์เชิงที่พักอาศัย (2) อสังหาริมทรัพย์เชิงพาณิชย์ และ (3) ที่ดิน

2.3.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

2.3.1.1 อสังหาริมทรัพย์เชิงที่อยู่อาศัย

อสังหาริมทรัพย์เชิงที่อยู่อาศัยของกลุ่มบริษัท ได้รับการพัฒนาในหลากหลายรูปแบบ ได้แก่ บ้านเดี่ยว ทาวน์เฮ้าส์ และคอนโดมิเนียม ซึ่ง ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560 มีรายละเอียดของโครงการต่าง ๆ ที่ดำเนินการอยู่ ดังนี้

โครงการ	สถานที่ตั้ง	จำนวน	มูลค่า (ล้านบาท)	ความคืบหน้า ของโครงการ (ร้อยละของมูลค่า ตามบัญชี)	ความคืบหน้า ของการขาย (ร้อยละของมูลค่า ขายทั้งโครงการ)	กลุ่มลูกค้า เป้าหมาย
โครงการคอนโดมิเนียม						
นุเวลคอนโดมิเนียม	ธนาคีรี, บางนา-ตราด กม.14	905 ยูนิต	1,162.56	100	99.92	ระดับกลาง
กิ้งก่าคอนโดมิเนียม	ธนาคีรี, บางนา-ตราด กม.14	456 ยูนิต	299.59	100	86.04	ระดับล่าง
โครงการบ้านเดี่ยว / ทาวน์เฮ้าส์						
พาร์ วัน บายธนาคีรี	ธนาคีรี, บางนา-ตราด กม.14	90 หลัง	273.27	100	44.23	ระดับกลาง
เพรสทีจเฮ้าส์ II	ธนาคีรี, บางนา-ตราด กม.14	85 หลัง	797.20	100	45.23	ระดับ กลาง-บน
เพรสทีจเฮ้าส์ III	ธนาคีรี, บางนา-ตราด กม.14	288 หลัง	933.43	100	29.19	
ทาวน์เฮ้าส์ II	ธนาคีรี, บางนา-ตราด กม.14	20 หลัง	36.29	100	15.26	ระดับกลาง

นอกจากโครงการที่กลุ่มบริษัทดำเนินการเองในปัจจุบันแล้ว บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้กับพันธมิตรทางธุรกิจที่มีความเชี่ยวชาญด้านการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์มาร่วมพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ตลอดแนวเส้นทางรถไฟฟ้าทั้งในปัจจุบันและอนาคต ผ่านรูปแบบการลงทุนในลักษณะบริษัทร่วมทุน โดยเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2557 บริษัทฯ และ SIRI ได้ลงนามในสัญญาข้อตกลงกรอบความร่วมมือทางธุรกิจ (Strategic Alliance Framework Agreement) เพื่อร่วมลงทุนแบบ Exclusive ในการพัฒนาโครงการที่พักอาศัยเพื่อขาย ซึ่งตั้งอยู่ภายในรัศมี 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้า ทั้งสถานีที่มีอยู่แล้วในปัจจุบันและสถานีตามแนวเส้นทางต่าง ๆ ในอนาคต

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560 บริษัทฯ และ SIRI ได้ร่วมกันจัดตั้งบริษัทร่วมทุนแล้ว จำนวน 21 บริษัท จาก 25 บริษัท ซึ่งมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 50:50 ภายใต้สัญญาข้อตกลงความร่วมมือทางธุรกิจ เพื่อรองรับการพัฒนาโครงการในอนาคต ตามแผนการพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัยเพื่อขาย 25 โครงการ มูลค่าโครงการรวมกว่า 1 แสนล้านบาท ภายในระยะเวลา 5 ปี

ในปีที่ผ่านมา บริษัทฯ และ SIRI ได้เปิดตัวคอนโดมิเนียมใหม่อีก 5 โครงการ ได้แก่ “เดอะไลน์ อโศก รัชดา”, “เดอะ เบส พระราม 9”, “เดอะไลน์ ประดิพัทธ์”, “เดอะไลน์ สุขุมวิท 101” และ “คุณ บาย ยู” มีจำนวนห้องรวมกัน 3,019 ห้อง มูลค่าโครงการรวมประมาณ 19,497 ล้านบาท (ข้อมูล ณ เดือนพฤษภาคม 2560) ทั้งนี้ โครงการคอนโดมิเนียมยังคงได้รับความสนใจจากลูกค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะลูกค้าชาวจีนฮ่องกง สิงคโปร์ และไต้หวัน ซึ่งเป็นการเน้นย้ำถึงความโดดเด่นด้านที่ตั้งของโครงการซึ่งตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า นอกจากนี้ ยังสะท้อนให้เห็นถึงความสำเร็จจากการผนึกกำลังระหว่างบริษัทฯ ซึ่งเป็นที่รู้จักอย่างกว้างขวาง และการทำการตลาดที่เชี่ยวชาญของ SIRI ได้เป็นอย่างดี

นับตั้งแต่การเริ่มต้นความร่วมมือในปี 2557/58 โครงการคอนโดมิเนียมภายใต้บริษัทร่วมทุนดังกล่าวได้เปิดขายแล้ว 8 โครงการ มูลค่าโครงการรวมกว่า 30,000 ล้านบาท โดย 4 ใน 8 โครงการสามารถปิดการขายอย่างรวดเร็ว ตั้งแต่วัน Pre-sale ในขณะที่อีก 4 โครงการได้รับการตอบรับที่ดีจากลูกค้าเช่นกัน ทั้งนี้ ในปัจจุบันโครงการคอนโดมิเนียมภายใต้บริษัทร่วมทุนระหว่างบริษัทฯ และ SIRI มีดังนี้

โครงการ	สถานที่ตั้ง	จำนวน (ยูนิต)	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)	เปิดขาย
เดอะไลน์ จตุจักร-หมอชิต	ถนนพหลโยธิน กรุงเทพมหานคร	841	5,728.00	ปี 2558/59
เดอะไลน์ สุขุมวิท 71	ถนนสุขุมวิท 71 กรุงเทพมหานคร	291	2,009.10	
เดอะไลน์ ราชเทวี	ถนนเพชรบุรี กรุงเทพมหานคร	231	2,868.74	
เดอะไลน์ อโศก-รัชดา	เขตดินแดง กรุงเทพมหานคร	473	3,006.82	ปี 2559/60
เดอะเบส การ์เด้น พระราม 9	เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร	639	2,297.01	
เดอะไลน์ พลัส ประดิพัทธ์	ถนนประดิพัทธ์ กรุงเทพมหานคร	981	5,810.39	
คุณ บาย ยู	เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร	148	4,039.11	
เดอะไลน์ สุขุมวิท 101	เขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร	778	4,343.70	

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เริ่มทยอยรับรู้รายได้จากการโอนห้องชุดโครงการ เดอะไลน์ สุขุมวิท 71 ซึ่งเป็นโครงการคอนโดมิเนียมภายใต้บริษัทร่วมทุนโครงการแรก ที่ก่อสร้างแล้วเสร็จและเริ่มโอนห้องในปีนี้

ในปี 2560/61 บริษัทฯ และ SIRI คาดว่าจะเปิดตัวโครงการคอนโดมิเนียมใหม่ อย่างน้อยอีก 4 โครงการ มูลค่าโครงการรวมกว่า 12,000 ล้านบาท ทั้งนี้ คาดว่าในปี 2560/61 จะสามารถรับรู้ส่วนแบ่งกำไรจากบริษัทร่วมทุนดังกล่าว จำนวน 200 ล้านบาท (เทียบกับการรับรู้ส่วนแบ่งขาดทุน ในปี 2559/60 จำนวน 253 ล้านบาท) ปัจจัยหลักของการรับรู้ผลกำไร จะมาจากการโอนห้องชุดโครงการคอนโดมิเนียมที่เปิดตัวเป็นอันดับถัดมา นั่นคือ โครงการ เดอะไลน์ จตุจักร-หมอชิต และจากการโอนห้องชุดที่เหลือในโครงการ เดอะไลน์ สุขุมวิท 71 ทั้งนี้ โปรดพิจารณาข้อมูลลักษณะการประกอบธุรกิจของ SIRI เพิ่มเติมได้ในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี 2559/60 (แบบ 56-1) ของ SIRI

2.3.1.2 อสังหาริมทรัพย์เชิงพาณิชย์

อสังหาริมทรัพย์เชิงพาณิชย์ของกลุ่มบริษัทประกอบด้วย เซอร์วิสอพาร์ทเมนท์ อาคารสำนักงาน โรงแรม และ สนามกอล์ฟและสปอร์ตคลับ ซึ่ง ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560 มีรายละเอียดของโครงการต่าง ๆ ที่ดำเนินการอยู่ ดังนี้

■ เซอร์วิสอพาร์ทเมนท์และอาคารสำนักงาน

โครงการ	สถานที่ตั้ง	พื้นที่เช่า (ตารางเมตร)	อัตราค่าเช่าเฉลี่ย (ร้อยละ)
เซอร์วิสอพาร์ทเมนท์			
เดอะรอยัล เฟลส 2 และเดอะแกรนด์	ถนนราชดำริ	5,868.35	66.58
อาคารสำนักงาน			
อาคารทีเอสที ทาวเวอร์*	ถนนวิภาวดี-รังสิต	16,057.50	99.40

* อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ เป็นส่วนหนึ่งของทรัพย์สินที่เป็นหลักประกันตามแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ ซึ่งศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งให้ประมุขขายทรัพย์สินดังกล่าว โดยรายได้จากการประมูลจะจัดสรรให้เจ้าหนี้ตามสัดส่วนหนี้ โดยขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการเพื่อโอนทรัพย์สินให้แก่ผู้ชนะการประมูล นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้บันทึกตัดบัญชีมูลค่าของสินทรัพย์ และยอดคงเหลือของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการออกจากบัญชี และบันทึกผลต่างเป็นกำไรจากการวางทรัพย์สินเพื่อเป็นหลักประกันในการชำระหนี้ในปี 2553/54

■ โรงแรม

ปัจจุบันกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของโรงแรมรวม 3 แห่ง ซึ่งธุรกิจโรงแรมของกลุ่มบริษัทดำเนินงานภายใต้แบรนด์ “U Hotels & Resorts” ที่บริหารจัดการโดยบริษัท แอ็บโซลูท โฮเทล เซอร์วิส จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างกลุ่มบริษัทกับพันธมิตรที่มีประสบการณ์ในธุรกิจบริหารจัดการโรงแรม ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560 มีรายละเอียดของโรงแรมที่ดำเนินการอยู่ ดังนี้

โครงการ	สถานที่ตั้ง	จำนวนห้องพัก (หน่วย)	ราคาห้องพักเฉลี่ย (บาท)	อัตราค่าเช่าเฉลี่ย (ร้อยละ)
โรงแรม ยู เชียงใหม่	ถนนราชดำเนิน เชียงใหม่	41	3,586.25	86.90
โรงแรม ยู อินจันท์ กาญจนบุรี	ถนนแม่น้ำแคว กาญจนบุรี	50	2,008.91	68.79
โครงการ ยู สาทร กรุงเทพฯ	ถนนสาทร กรุงเทพฯ	86	2,825.55	78.70
รวมจำนวนห้องพัก		177		

■ สนามกอล์ฟและสปอร์ตคลับ

ธนชาติ กอล์ฟ แอนด์ สปอร์ตคลับ ตั้งอยู่ในโครงการธนชาติ บনถนนบางนา-ตราด กม.14 ดำเนินงานผ่านบริษัทย่อย ชื่อบริษัท ธนชาติ กอล์ฟ แอนด์ สปอร์ต คลับ จำกัด ซึ่งให้บริการสโมสรและสนามกอล์ฟมาตรฐาน 18 หลุม ซึ่งเป็นสนามเพียงแห่งเดียวในประเทศไทยที่ออกแบบโดย Greg Norman โดยได้ว่าจ้าง บริษัท แอ็บโซลูท กอล์ฟ เซอร์วิส จำกัด เป็นผู้จัดการจัดการสนามกอล์ฟ

ปัจจุบัน สนามกอล์ฟธนชาติได้รับการตอบรับเป็นอย่างดี ทั้งจากสมาชิกและบุคคลทั่วไป นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทได้ปรับปรุงและดำเนินการตกแต่งภายในธนชาติสปอร์ตคลับ และสร้าง Racquet Center ใหม่ขึ้น ซึ่งภายในประกอบด้วย สนามฟุตซอล สนามเบดมินตันในร่ม 5 คอร์ท สนามเทนนิสแบบพื้นแข็ง (Hard Court) 2 คอร์ท พื้นที่สนทนาสำหรับเด็กที่มีชื่อว่า We Play ห้องจัดเลี้ยง ห้องเอนกประสงค์ และลานสควอช 3 คอร์ท ซึ่งเปิดให้บริการเต็มรูปแบบแล้วตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2558 เป็นต้นมา

นอกจากนี้ ในปี 2559/60 กลุ่มบริษัทได้ติดตั้งระบบส่องสว่างเพื่อการเล่นกอล์ฟในเวลากลางคืน (Night Vision System) ในพื้นที่สนามกอล์ฟบางส่วน รวมถึงดำเนินการปรับปรุงพื้นที่ภายในสปอร์ตคลับเพิ่มเติม เพื่อสร้างสนามเทนนิสแบบสนามดินสังเคราะห์ (Clay Court) อีก 5 คอร์ท ซึ่งคาดว่าจะสนามเทนนิสใหม่จะเปิดให้บริการได้ภายในปี 2560

นอกจากโครงการต่าง ๆ ที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว บริษัทฯ ได้ขยายธุรกิจสังหาริมทรัพย์เชิงพาณิชย์เพิ่มเติม โดยผ่านการลงทุนหลายรูปแบบ เช่น การลงทุนในหุ้นของบริษัทอสังหาริมทรัพย์รายอื่น และการจัดตั้งบริษัทร่วมทุน เป็นต้น

ในปี 2557/58 บริษัทฯ และบริษัท แกรนด์ คาแนล แลนด์ จำกัด (มหาชน) (“แกรนด์ คาแนล”) ได้ร่วมกันจัดตั้งบริษัทร่วมทุนซึ่งมีสัดส่วนการถือหุ้น 50:50 ชื่อบริษัท เบย์วอเตอร์ จำกัด โดยเมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2558 บริษัท เบย์วอเตอร์ จำกัด ได้ชนะการประมูลซื้อที่ดินบริเวณถนนพหลโยธิน ใกล้กับสี่แยกรัชโยธิน เนื้อที่ 48-2-96.8 ไร่ (77,987.2 ตารางเมตร) มูลค่า 7,350 ล้านบาท ซึ่งอยู่ห่างจากสถานี N10 ของโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือเพียง 200 เมตร ทั้งนี้ ในปี 2559/60 โครงการดังกล่าวอยู่ระหว่างการปรับพื้นที่และเริ่มพัฒนาระบบสาธารณูปโภคในโครงการ นอกจากนี้ ยังได้แบ่งที่ดินจำนวน 10 ไร่ ช่วงระหว่างกลางเพื่อก่อสร้างเป็นถนนขนาด 30 เมตร ประมาณ 7-8 ช่องจราจร เพื่อเชื่อมการเดินทางจากถนนพหลโยธินซอย 19/1 ถึงถนนวิภาวดีรังสิต ระยะทางกว่า 1 กิโลเมตร ค่าก่อสร้างประมาณ 200 ล้านบาท ซึ่งจะเปิดให้ประชาชนใช้ได้โดยไม่เก็บค่าผ่านทาง ทั้งนี้ คาดว่าถนนดังกล่าวจะก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน 2560

ในปี 2558/59 บริษัทฯ ได้ลงทุนในหุ้นของ ยู ซิตี้ โดยบริษัทฯ ได้จำหน่ายหุ้นทั้งหมดในบริษัทย่อย 2 บริษัทในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ให้แก่ ยู ซิตี้ ได้แก่ (1) BTSA เจ้าของโรงแรมอีสติน แกรนด์ สาทร กรุงเทพฯ และที่ดินบริเวณถนนพหลโยธิน (2) ก้ามกุ้ง เจ้าของที่ดินบริเวณถนนพญาไท ในราคา 9,404.1 ล้านบาท เพื่อแลกกับหุ้นสามัญเพิ่มทุนในอัตราส่วนร้อยละ 35.64 และใบสำคัญแสดงสิทธิของยู ซิตี้

ยู ซิตี้ ตั้งเป้าที่จะเข้าซื้อและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ซึ่งตั้งอยู่ในแนวเส้นทางรถไฟฟ้าที่มีอยู่ในปัจจุบันและที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต ทั้งในและนอกประเทศ โดยในช่วงปีที่ผ่านมา โครงการ พญาไท คอมเพล็กซ์ ของ ยู ซิตี้ ได้รับการอนุมัติในส่วนของការวิเคราะห์ผลกระทบต่องสิ่งแวดล้อม (EIA) เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ในเดือนธันวาคม 2559 และคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างอาคารเอนกประสงค์ (Mixed-use) เนื้อที่ประมาณ 120,000 ตารางเมตร ติดกับสถานีรถไฟฟ้าพญาไท และสถานีแอร์พอร์ตลิงค์ ในปี 2560/61 นอกจากนี้ ยู ซิตี้ ยังได้ขยายฐานรายได้ผ่านการเข้าซื้ออาคารสำนักงาน จำนวน 2 แห่งในกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ ในเดือนกันยายน 2559 และเดือนพฤษภาคม 2560 และได้เข้าทำสัญญาจะซื้อจะขายสิทธิในการครอบครองโรงแรมในกลุ่มประเทศยุโรปและแพลตฟอร์มการบริหารจัดการโรงแรม ซึ่งมีห้องพักมากกว่า 6,700 ห้อง ด้วยมูลค่าสุทธิประมาณ 330 ล้านยูโร ซึ่งคาดว่าจะคาดว่าจะธุรกรรมนี้จะเสร็จสิ้นในเดือนกรกฎาคม 2560 โดยการลงทุนข้างต้นเป็นการขยายพอร์ตอสังหาริมทรัพย์ที่จะก่อให้เกิดรายได้ประจำ ซึ่งจะส่งผลให้มูลค่าของยู ซิตี้ เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ และจะส่งผลดีต่อส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนใน ยู ซิตี้ ในปี 2560/61 เป็นต้นไป ทั้งนี้ โปรดพิจารณาข้อมูลลักษณะการประกอบธุรกิจของ ยู ซิตี้ เพิ่มเติมได้ในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี 2559/60 (แบบ 56-1) ของ ยู ซิตี้

ในปี 2559/60 บริษัทฯ มีแผนที่จะขยายธุรกิจของกลุ่มบริษัทไปยังธุรกิจด้านการศึกษา โดยได้ร่วมมือกับผู้ร่วมทุนที่มีประสบการณ์ในการดำเนินธุรกิจโรงเรียนนานาชาติในต่างประเทศ ได้แก่ Gold Diamond Holding Limited และ Fortune Hand Ventures Limited และนายประเสริฐ อารยะการกุล เพื่อลงทุนและก่อตั้งโรงเรียนนานาชาติในประเทศไทย บนที่ดินซึ่งมีเนื้อที่รวม 167-3-40.7 ไร่ ตั้งอยู่บริเวณใกล้โครงการธนาซิตี้ ของกลุ่มบริษัท บนถนนบางนา-ตราด ก.ม.14 ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวอยู่ระหว่างการพัฒนาโครงการ

2.3.1.3 ที่ดิน

บริษัทฯ มองหาโอกาสทางธุรกิจเพิ่มเติมให้กับธุรกิจอสังหาริมทรัพย์อย่างต่อเนื่อง ทั้งในเรื่องการแสวงหาความร่วมมือจากพันธมิตรทางธุรกิจในรูปแบบการร่วมทุน รวมถึงการถือครองที่ดินในหลากหลายทำเล และการซื้อที่ดินเพิ่มเติมในทำเลที่เล็งเห็นว่ามีศักยภาพ เพื่อรองรับการพัฒนาต่อไปในอนาคต ปัจจุบัน กลุ่มบริษัทถือครองที่ดินหลายแห่ง ทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด มูลค่ารวม 1,818.16 ล้านบาท ทั้งนี้ โปรดพิจารณาข้อมูลในหัวข้อ 4.1.2 ที่ดินโครงการอสังหาริมทรัพย์และสิทธิการเช่า

2.3.2 ตลาดและภาวะการแข่งขัน

2.3.2.1 ภาพรวมธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

■ ภาพรวมธุรกิจอสังหาริมทรัพย์เชิงที่อยู่อาศัยในกรุงเทพฯ

ในปีที่ผ่านมา ภาพรวมธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ยังคงเติบโตด้วยความท้าทาย อันเป็นผลมาจากเศรษฐกิจที่เติบโตร้อยละ 3.2 จากปีก่อน โดยปัจจัยหลักของการเติบโตมาจากการใช้จ่ายของภาครัฐ มากกว่าความต้องการซื้อของภาคเอกชนและการฟื้นตัวของภาคการส่งออก ซึ่งปัจจัยสองส่วนหลังนี้ ส่งผลกระทบต่ออำนาจซื้อของผู้บริโภคและทำให้เกิดการชะลอในการอุปโภคบริโภคของภาคครัวเรือน นอกจากนี้ แม้ระดับหนี้ในครัวเรือนจะสูงถึงร้อยละ 81 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) จากการสำรวจของธนาคารแห่งประเทศไทย แต่การลดการก่อหนี้จากภาคครัวเรือนส่งผลให้ความต้องการซื้อลดลง อีกทั้งสถาบันทางการเงินเริ่มมีความเข้มงวดมากขึ้นในหลักเกณฑ์การปล่อยสินเชื่อ ทำให้อัตราการปล่อยสินเชื่อจากสถาบันการเงินมีจำนวนจำกัด จากปัจจัยต่างๆ เหล่านี้ ส่งผลให้ผู้ประกอบการและผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ได้รับแรงกดดันมากขึ้น

จากแบบสำรวจของบริษัท คอลลิเออร์ส อินเตอร์เนชั่นแนล ประเทศไทย จำกัด จำนวนคอนโดมิเนียมที่เปิดตัวใหม่ในกรุงเทพฯ ในปี 2559 มีทั้งหมด 39,046 ยูนิต เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.6 จากปีก่อน ซึ่งมีคอนโดใหม่ 34,666 ยูนิต แต่โดยรวมแล้ว ยอดขายคอนโดมิเนียมลดลงจากร้อยละ 61 เป็นร้อยละ 60 แสดงให้เห็นว่าความต้องการซื้อเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 10.8 คิดเป็นอัตราการเติบโตที่น้อยกว่าการเติบโตของความต้องการขาย นอกจากนี้ โดยทั่วไปแล้ว คอนโดมิเนียมที่อยู่ในแนวเส้นทางรถไฟฟ้า (ระยะไม่เกิน 200 เมตร) จะขายดีกว่าโครงการที่ไกลออกไป เนื่องจากการเข้าถึงที่ง่ายและสะดวกสบายกว่า แม้ว่าราคาห้องจะสูงกว่าก็ตาม

ในช่วงปีที่ผ่านมา รัฐบาลออกมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจต่าง ๆ อาทิ มาตรการส่งเสริมการให้สินเชื่อส่วนบุคคลเพื่อที่อยู่อาศัยแก่ผู้มีรายได้น้อยถึงปานกลาง มาตรการลดค่าธรรมเนียมการโอนและจดจำนองอสังหาริมทรัพย์ และมาตรการให้สิทธิลดหย่อนภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาสำหรับการซื้อบ้านหลังแรก ทั้งหมดนี้ ล้วนเป็นมาตรการเพื่อกระตุ้นความต้องการซื้อ ในขณะเดียวกัน ผู้มีรายได้สูงยังคงมีการใช้จ่ายอย่างต่อเนื่อง สังเกตได้จากยังคงมีการเปิดตัวโครงการคอนโดมิเนียมประเภท Super Luxury ซึ่งมีราคาตั้งแต่ 300,000 บาทต่อตารางเมตร ออกมา ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในสัดส่วนของโครงการคอนโดมิเนียมที่เปิดตัวใหม่ จะเห็นได้ว่าส่วนแบ่งการตลาดของโครงการคอนโดมิเนียมระดับกลางถึงระดับสูง (ราคามากกว่า 100,000 บาทต่อตารางเมตร) เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 42 ในปีก่อน เป็นร้อยละ 47 ของโครงการคอนโดมิเนียมทั้งหมดที่เปิดตัวใหม่ในปี

ทั้งนี้ ราคาที่ดินยังคงเป็นเรื่องท้าทายสำหรับผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ด้วยโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนยังไม่สมบูรณ์และยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ทำให้การพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ตาม

แนวเส้นทางรถไฟฟ้าเกิดขึ้นอย่างกระจุกตัว ทั้งนี้ ด้วยจำนวนพื้นที่ของที่ดินที่มีอยู่อย่างจำกัด โดยเฉพาะตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า จะส่งผลให้เกิดแรงกดดันต่อราคาที่ดินเพิ่มมากขึ้น

■ ภาพรวมธุรกิจโรงแรม

ในปีนี้ จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาในประเทศไทยอยู่ที่ 32.6 ล้านคน มากกว่าเป้าหมายที่วางไว้ที่ 30 ล้านคน และคิดเป็นอัตราการเติบโตที่ร้อยละ 9.0 จากปีก่อน รายได้จากภาคการท่องเที่ยวมีมูลค่ารวมทั้งหมดถึง 2.51 ล้านล้านบาท (เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.9 จากปีก่อน และเพิ่มขึ้นมากกว่าเป้าหมายที่วางไว้ที่ 2.4 ล้านล้านบาท) แบ่งเป็นรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติ จำนวน 1.64 ล้านล้านบาท และนักท่องเที่ยวไทย จำนวน 0.87 ล้านล้านบาท ในส่วนของนักท่องเที่ยวต่างชาติแบ่งตามประเทศ นักท่องเที่ยวชาวจีนยังคงให้ความสนใจในการมาท่องเที่ยวในประเทศไทย เห็นได้จากสัดส่วนจำนวนนักท่องเที่ยวชาวจีนที่เข้ามาในประเทศไทยสูงถึงร้อยละ 26.9 ของนักท่องเที่ยวทั้งหมด (เพิ่มจากร้อยละ 26.5 ในปี 2558) และเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.4 จากปีก่อน แม้ว่าเศรษฐกิจในประเทศจีนจะอยู่ในภาวะถดถอย และจากการปราบปรามทัวร์ศูนย์เหรียญ ในช่วงเดือนธันวาคม 2559 ซึ่งน่าจะทำให้นักท่องเที่ยวชาวจีนที่มีงบประมาณจำกัดจำนวนมากหายไป แต่ยังเป็นที่น่าจับตามองว่านักท่องเที่ยวชาวจีนจะยังคงหลั่งไหลเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยมากขึ้นจากปีก่อน นอกจากนี้ การฟื้นตัวของจำนวนนักท่องเที่ยวรัสเซียเริ่มกลับมาให้เห็นมากขึ้น โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 23.3 จากปีก่อน หลังจากการหดตัวลงถึง 2 ปี ถึงอย่างนั้น สัดส่วนนักท่องเที่ยวรัสเซียก็ยังน้อยกว่าในปี 2556 ที่มีสัดส่วนถึงร้อยละ 37.6 อย่างไรก็ดี จากการเสด็จสวรรคตของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช ในเดือนตุลาคม 2559 ทำให้มีการงดการจัดกิจกรรมรื่นเริงต่าง ๆ ในช่วงไว้อาลัย ปัจจัยดังกล่าวส่งผลกระทบต่อธุรกิจโรงแรมเช่นกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในจุดหมายปลายทางหรือเมืองที่ไม่ค่อยโด่งดังนัก ซึ่งสถานที่เหล่านี้ฝากความหวังไว้กับนักท่องเที่ยวไทยและการจัดประชุม สัมมนา การจัดแสดงสินค้าท้องถิ่น

ทั้งนี้ ในภาพรวม อัตราการเข้าพักเฉลี่ยและอัตราราคาห้องพักเฉลี่ยต่อวัน (ADR) ยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่องในกรุงเทพฯ ทำให้รายได้ต่อห้องพัก (RevPAR) ยังคงปรับตัวสูงขึ้น จากข้อมูลของบริษัท ซีบีอาร์อี (ประเทศไทย) จำกัด รายงานว่า อัตราการเข้าพักเฉลี่ยของโรงแรมในกรุงเทพฯ ในปี 2559 คิดเป็นประมาณร้อยละ 77.5 (เทียบกับร้อยละ 75.3 ในปี 2558) อัตราราคาห้องพักเฉลี่ยต่อวันอยู่ที่ประมาณ 3,400 บาทต่อคืน และรายได้ต่อห้องพักอยู่ที่ประมาณ 2,635 บาทต่อคืน คิดเป็นอัตราการเติบโตที่ร้อยละ 3.4 และร้อยละ 6.5 จากปีก่อน ตามลำดับ

2.3.2.2 แนวโน้มของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

■ แนวโน้มของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์โดยรวม

ธนาคารแห่งประเทศไทยยังคงประกาศใช้นโยบายการเงินที่เอื้อต่อระบบเศรษฐกิจ โดยยังคงอัตราดอกเบี้ยนโยบายไว้ที่ร้อยละ 1.50 เนื่องจากภาวะเงินเฟ้อและค่าเงินบาทที่แข็งค่าเมื่อเทียบกับค่าเงินดอลลาร์สหรัฐและยูโร ทั้งนี้ จากการคาดการณ์โดยทั่วไป จะยังไม่มีเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยนโยบาย ในปี 2560

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานยังคงเป็นปัจจัยหลักต่อการเติบโตของภาคเศรษฐกิจโดยรวมและภาคอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งปัจจัยดังกล่าวเป็นการกระตุ้นทั้งในด้านความต้องการซื้อและความต้องการขาย (อุปสงค์และอุปทาน) ของการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ รวมทั้งการจัดหาที่ดินสำหรับการพัฒนาโครงการต่าง ๆ อย่างไรก็ดี ในปี 2560 รัฐบาลยังคงตั้งเป้าหมายในการมุ่งเน้นโครงการลงทุนและก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้วยมูลค่าเงินลงทุนกว่า 895,000 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นการลงทุนในรถไฟรางคู่เพื่อส่งเสริมด้านการขนส่งสินค้า (Cargo Logistics) ในสัดส่วนร้อยละ 46 การลงทุนในระบบขนส่งมวลชนภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ในสัดส่วนร้อยละ 28 การลงทุน

ในทางด่วนพิเศษในสัดส่วนร้อยละ 21 การลงทุนในการจราจรทางน้ำ ในสัดส่วนร้อยละ 4 และอีกร้อยละ 1 ที่เหลือเป็นการจราจรทางอากาศ นอกจากนี้ รัฐบาลได้แสดงให้เห็นถึงความสำเร็จในการลดระยะเวลาในการดำเนินงานของโครงการต่าง ๆ ภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) โดยกำหนดระยะเวลาการดำเนินงานโครงการจากเดิมที่ใช้เวลาประมาณ 2 ปี ให้เหลือ 9 เดือน อย่างไรก็ดี แม้ว่าจะมีการคาดว่าจะมีความล่าช้าในการเริ่มปฏิบัติงาน แต่ยังคงเห็นว่าภาครัฐมีความมุ่งมั่นในการลดระยะเวลาโครงการ ซึ่งถือเป็นองค์ประกอบสำคัญในการผลักดันโครงการภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน ให้บรรลุผลตามที่ได้กำหนดไว้

นอกจากนี้ ในปีที่ผ่านมา รัฐบาลได้เห็นชอบให้มีการปรับปรุงโครงสร้างภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา รวมถึงการเพิ่มรายการสำหรับการหักค่าใช้จ่ายและค่าลดหย่อนหลายรายการ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มความสามารถในการอุปโภคบริโภคและจับจ่ายใช้สอย โดยเฉพาะสำหรับผู้มีเงินได้ระดับปานกลางที่ต้องเสียภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา อีกทั้งยังมีค่าลดหย่อนบุตรและการศึกษาบุตรเพิ่มเติม (สำหรับผู้มีเงินได้ที่มิบุตร) นอกจากนี้ รัฐบาลยังให้ความสำคัญในการผลักดันให้มีการจัดตั้งอุตสาหกรรมแห่งอนาคต (New S-curve) ซึ่งถือเป็นกลไกสำคัญอีกประการหนึ่งในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทย โดยภาครัฐมีการให้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษี การให้สินเชื่อสำหรับธุรกิจใหม่ และสิทธิประโยชน์อื่น ๆ ที่มุ่งเน้นการก่อให้เกิดอุตสาหกรรมที่พัฒนามาจากนวัตกรรมทางเทคโนโลยีและความรู้สมัยใหม่ การพัฒนาอุตสาหกรรมแห่งอนาคตเหล่านี้ จะทำให้อาقتصادไทยมีศักยภาพในบริเวณดังกล่าวเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องเช่นกัน

■ แนวโน้มของธุรกิจโรงแรม

การท่องเที่ยวโดยรวมคาดว่าจะมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยกรมการท่องเที่ยวได้คาดการณ์ว่าจำนวนนักท่องเที่ยวที่จะเข้ามาในประเทศไทยจะเพิ่มสูงขึ้นถึง 35 ล้านคน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.4 จากปี 2559) และจะสามารถสร้างรายได้ให้ประเทศได้ถึง 2.7 ล้านล้านบาท (คิดเป็นอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.0 จากปี 2559) แบ่งเป็นรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติ จำนวน 1.78 ล้านล้านบาท และนักท่องเที่ยวชาวไทย จำนวน 0.93 ล้านล้านบาท ทั้งนี้ รัฐบาลยังคงสนับสนุนภาคการท่องเที่ยวซึ่งเป็นปัจจัยหลักในการเติบโตของเศรษฐกิจไทยมาโดยตลอด เห็นได้จากในปีที่ผ่านมา รัฐบาลมีนโยบายลดหย่อนภาษีจากการท่องเที่ยวในประเทศและมีการจัดสรรงบประมาณด้านการตลาดและโฆษณามากขึ้น เพื่อดึงดูด "นักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ" ซึ่งมีการใช้จ่ายต่อคนค่อนข้างมาก

นอกจากนี้ ยังมีการสนับสนุนการท่องเที่ยวเชิงผสมผสานเฉพาะกลุ่ม อาทิ การท่องเที่ยวที่ผสมผสานการกีฬา สุขภาพเข้าไว้ด้วยกัน การท่องเที่ยวของคู่รักหรือการโปรโมทให้คู่รักมาจัดงานแต่งงานในประเทศไทย หรือการท่องเที่ยวที่เน้นการเดินทางด้วยเรือและรถไฟ และอีกเทรนด์หนึ่งที่กำลังเป็นที่จับตามอง คือ "Foodie Tourism" เมื่อเร็วๆ นี้ มิซลิน ทราเวล พาร์ทเนอร์ ได้ร่วมลงนามในข้อตกลงความร่วมมือกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เพื่อส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวทั่วโลกได้มาสัมผัสประสบการณ์ด้านอาหารและการท่องเที่ยวของไทย ผ่านการจัดทำคู่มือแนะนำร้านอาหารและร้านสอนทำอาหารในกรุงเทพฯ (MICHELIN Guidebook Bangkok) โดยประเทศไทยเป็นประเทศที่ห้าที่มีการจัดทำคู่มือดังกล่าว

ทั้งนี้ ตั้งแต่ปี 2556 เป็นต้นมา กรุงเทพฯ ยังคงครองตำแหน่งเมืองจุดหมายปลายทางอันดับหนึ่งของนักท่องเที่ยว จากผลสำรวจการท่องเที่ยวกุมิภาคเอเชียแปซิฟิกของมาสเตอร์การ์ดปี 2559 โดยมีภูเก็ตและพัทยาตามมาเป็นอันดับที่ 6 และ 8 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่า ประเทศไทยยังคงเป็นจุดหมายปลายทางที่ดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี ด้วยเหตุนี้ คาดว่าการเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวจะยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง

อย่างไรก็ตาม การเติบโตดังกล่าวยังเต็มไปด้วยความท้าทาย ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาขยายโครงสร้างพื้นฐาน หรือการรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืนควบคู่ไปกับการพัฒนา ดังนั้น รัฐบาลยังคงต้องเข้ามากำกับดูแลอย่างต่อเนื่อง โดยเน้นไปที่การวางยุทธศาสตร์ระยะยาวเพื่อบรรเทาแรงกดดันจากปัญหาดังกล่าว

2.3.2.3 ภาวะการแข่งขันและกลยุทธ์การแข่งขัน

■ ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์เชิงที่อยู่อาศัย

สำหรับธุรกิจอสังหาริมทรัพย์เชิงที่อยู่อาศัยที่กลุ่มบริษัทดำเนินการเอง กลุ่มบริษัทมุ่งเน้นกลยุทธ์การตลาดทางตรง (Direct Marketing) และกลยุทธ์การตลาดเฉพาะส่วน (Market Focus) ไปยังกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย ทั้งในเชิงพฤติกรรม และในเชิงภูมิศาสตร์ อย่างไรก็ดี เนื่องจากโครงการที่กลุ่มบริษัทดำเนินการอยู่มีจำนวนยูนิตสำหรับขายเหลือเป็นจำนวนน้อย กลุ่มบริษัทจึงไม่ได้เน้นทำการตลาดเชิงรุกมากนัก อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทยังใช้ประโยชน์จากฐานข้อมูลลูกค้าหรือผู้มาเยี่ยมชมโครงการที่มีอยู่ เพื่อเข้าถึงกลุ่มลูกค้าเป้าหมายได้โดยตรง สำหรับสื่อที่ใช้สูงสุดได้แก่ป้ายโฆษณาบริเวณใกล้กับที่ตั้งโครงการ เนื่องจากกลุ่มลูกค้าส่วนใหญ่จะเป็นบุคคลที่รู้จักและคุ้นเคยกับพื้นที่ที่ตั้งของโครงการ ดังนั้น สื่อดังกล่าวจึงเข้าถึงกลุ่มลูกค้าเป้าหมายได้มากกว่า นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทยังศึกษา ติดตาม วิเคราะห์คู่แข่งทั้งรายเดิมและรายใหม่ในตลาดอย่างต่อเนื่อง ผสมกับการจัดรายการส่งเสริมการขายที่ดึงดูดและตรงกับความต้องการของกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย เพื่อช่วยในการตัดสินใจซื้อโครงการของกลุ่มบริษัทได้ดียิ่งขึ้น

ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทยังคงพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์เชิงที่อยู่อาศัยอย่างต่อเนื่อง ผ่านความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจที่มีความเชี่ยวชาญด้านการพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ เพื่อต่อยอดการดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัท โดยกลุ่มบริษัทได้ร่วมมือกับ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงความร่วมมือทางธุรกิจ เพื่อพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัยเพื่อขาย 25 โครงการ มูลค่าโครงการรวมกว่า 1 แสนล้านบาท ภายในระยะเวลา 5 ปี

ในปี 2559/60 กลุ่มบริษัทมุ่งเน้นการดำเนินงานร่วมกับ SIRI ในการผลักดันโครงการที่อยู่ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า ภายใต้แบรนด์ เดอะไลน์ ออกสู่ตลาดเป็นหลัก ดังนั้น ในปีนี้ กลุ่มบริษัทจึงไม่มีการเปิดตัวโครงการอสังหาริมทรัพย์ใหม่ที่ดำเนินการเองเข้าสู่ตลาด โดยมีโครงการที่ยังดำเนินการอยู่เหลือเพียง โครงการ พาร์ วัน บาชนาซิตี ซึ่งเป็นโครงการบ้านเดี่ยวตั้งอยู่ในโครงการธนาซิตี บนถนนบางนา-ตราด กม.14 และเชื่อมต่อถนนกิ่งแก้วซอย 14/1 ซึ่งโครงการมียอดขายเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากปีที่ผ่านมา แม้จะเป็นจำนวนไม่มาก แต่เนื่องจากจำนวนยูนิตที่เหลือมีจำนวนน้อย และระดับราคาค่อนข้างสูงเพราะเป็นบ้านเดี่ยวบนเนื้อที่ขนาดใหญ่ ประกอบกับภาวะทางการเมืองและเศรษฐกิจที่ยังคงชะลอตัว แต่เมื่อเทียบกับโครงการอื่นๆ ที่มีระดับราคาขายและทำเลใกล้เคียงกัน จะเห็นว่าโครงการอสังหาริมทรัพย์ของกลุ่มบริษัทมีศักยภาพในการแข่งขันในตลาดได้

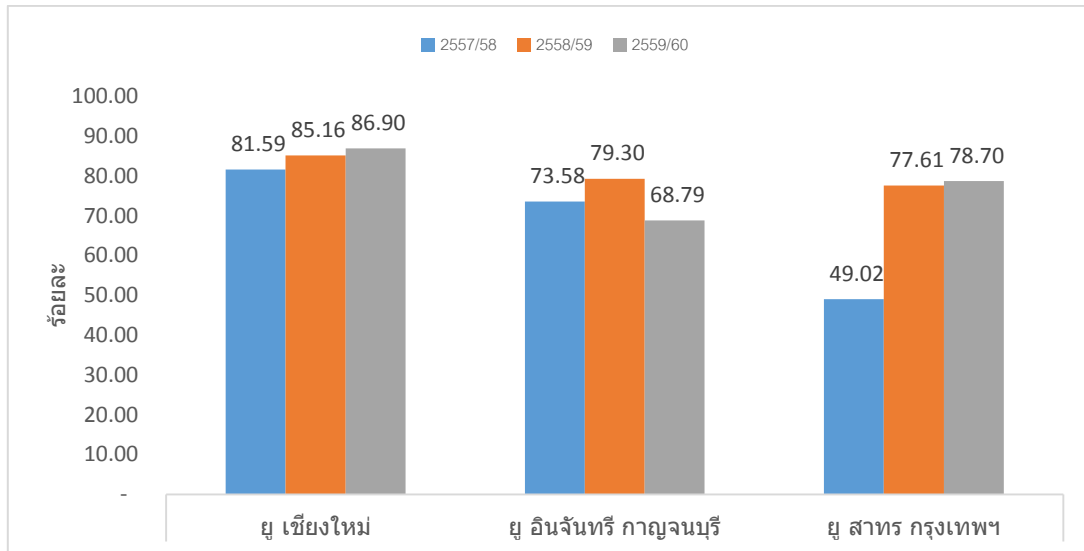
■ ธุรกิจโรงแรม

กลุ่มบริษัทดำเนินการบริหารจัดการธุรกิจโรงแรมผ่านบริษัท แอ็บโซลูท โฮเต็ล เซอร์วิส จำกัด และแอ็บโซลูท โฮเต็ล เซอร์วิส อ่องกง ลิมิเต็ด ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างกลุ่มบริษัทกับพันธมิตรที่มีประสบการณ์ในธุรกิจบริหารจัดการโรงแรม โดยมีกลยุทธ์ที่ให้ความสำคัญต่อการวาง Position ของโรงแรมภายใต้การบริหารจัดการที่แตกต่าง ในราคาที่สามารถแข่งขันกับคู่แข่งในตลาดได้ รวมถึงการคาดการณ์ผลการดำเนินงานของโรงแรมล่วงหน้าได้อย่างแม่นยำ

ปัจจุบัน กลุ่มบริษัทมีโรงแรมที่เปิดให้บริการ 3 แห่ง ประกอบด้วย โรงแรม ยู เชียงใหม่ โรงแรม ยู อินจันทรียาญจนบุรี และโครงการ ยู สาทร กรุงเทพฯ เมื่อพิจารณาจากอัตราการเข้าพักเฉลี่ยของโรงแรมแต่ละแห่งพบว่า ในปี 2559/60 โรงแรม ยู เชียงใหม่ และโครงการ ยู สาทร กรุงเทพฯ มีอัตราการเข้าพักเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากปีที่ผ่านมา

สอดคล้องกับภาพรวมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในปี 2559 ที่ปรับตัวดีขึ้น ในขณะที่โรงแรม ยู อินจันท์ กาญจนบุรี มีอัตราการเข้าพักเฉลี่ยปรับตัวลดลงเล็กน้อยจากปีก่อน ทั้งนี้ เป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนห้องพักจาก 26 ห้อง เป็น 50 ห้อง ในเดือนพฤศจิกายน 2559 ปัจจุบัน อยู่ระหว่างการขออนุญาตประกอบธุรกิจโรงแรมเพิ่มเติม

อัตราการเข้าพักเฉลี่ยปี 2557/58 ถึง ปี 2559/60



2.3.2.4 กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

สำหรับกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์เชิงที่อยู่อาศัย กลุ่มบริษัทจะเน้นกลุ่มลูกค้าระดับกลางถึงระดับสูงที่ตัดสินใจบนพื้นฐานของความคุ้มค่าและความแตกต่างเมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่ง ไม่ว่าจะเป็นลักษณะและรูปแบบของโครงการ ราคา หรือสิ่งอำนวยความสะดวก เป็นต้น

สำหรับกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของธุรกิจโรงแรม กลุ่มบริษัทจะเน้นกลุ่มลูกค้าองค์กร กลุ่มลูกค้างานจัดเลี้ยง กลุ่มลูกค้านักท่องเที่ยวทั้งชาวต่างชาติและชาวไทย และกลุ่มไมซ์ (MICE)¹ ที่ต้องการความคุ้มค่าและคุณภาพ บนความเรียบง่าย และไม่ยึดติดอยู่กับแบรนด์เดิม ซึ่งสอดคล้องกับพฤติกรรมการท่องเที่ยว และการจองห้องพักผ่านระบบออนไลน์ที่กำลังเติบโตในปัจจุบัน

2.3.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

2.3.3.1 การพัฒนาโครงการ

การพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่กลุ่มบริษัทดำเนินการอยู่ จะเริ่มดำเนินการโดยจัดให้ฝ่ายพัฒนาโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงการ โดยทำงานร่วมกันกับฝ่ายอื่น ๆ ได้แก่ ฝ่ายการเงิน ฝ่ายกฎหมาย และฝ่ายออกแบบ โดยพิจารณาจากรูปแบบของโครงการที่จะพัฒนา ทำเลที่ตั้ง ความต้องการของกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย และผลตอบแทนจากการพัฒนาโครงการ รวมทั้งจ้างบริษัทที่ปรึกษาที่มีความเชี่ยวชาญเพื่อให้ความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทจะพิจารณาพัฒนาโครงการโดยอาจเลือกซื้อที่ดินที่มีศักยภาพ หรือเลือกพัฒนาที่ดินซึ่งเป็น

¹ กลุ่มไมซ์ (MICE) หมายถึง นักท่องเที่ยวที่มีวัตถุประสงค์หลักในการเดินทางที่เฉพาะเจาะจง ที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางเพื่อร่วมประชุมบริษัท การท่องเที่ยวจากรางวัลที่ได้รับ การเข้าร่วมงานประชุมนานาชาติ หรือการเข้าร่วมงานแสดงสินค้าหรือนิทรรศการนานาชาติ คำว่า MICE ย่อมาจากคำในภาษาอังกฤษว่า Meetings, Incentive Travel, Conventions, Exhibitions (th.wikipedia.org)

กรรมสิทธิ์ของกลุ่มบริษัท หลังจากนั้น กลุ่มบริษัทจะดำเนินการผ่านกลไกการร่วมทุน หรือบริษัทย่อย เพื่อดำเนินโครงการให้ลุล่วงต่อไป

2.3.3.2 การจัดซื้อวัสดุก่อสร้างและการจัดหาผู้รับเหมา

วัสดุก่อสร้างและค่าแรงงานถือเป็นต้นทุนการก่อสร้างที่สำคัญในการพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ กลุ่มบริษัทมีนโยบายการว่าจ้างผู้รับเหมาก่อสร้าง (ทั้งที่เป็นบริษัทในเครือและบุคคลภายนอก) โดยการทำสัญญาก่อสร้างแบบเบ็ดเสร็จ ซึ่งจะรวมค่าวัสดุก่อสร้างและค่าแรงงานของทั้งโครงการไว้ในสัญญา (Turnkey Construction Contract) เพื่อควบคุมการเปลี่ยนแปลงราคาวัสดุก่อสร้าง และต้นทุนค่าแรงงานที่อาจเพิ่มสูงขึ้น

2.3.3.2 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

สำหรับธุรกิจอสังหาริมทรัพย์นั้น กลุ่มบริษัทได้คำนึงถึงระบบการจัดการสาธารณสุขปลอดภัยของโครงการต่าง ๆ อย่างครอบคลุมในทุกมิติให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด เพื่อป้องกันการเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

2.3.4 งานที่อยู่ระหว่างการส่งมอบ

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560 กลุ่มบริษัทมีโครงการที่อยู่ระหว่างการขาย ซึ่งได้มีการลงนามในสัญญาจะซื้อจะขายกับลูกค้าแล้วและอยู่ระหว่างการส่งมอบกรรมสิทธิ์จำนวน 1 โครงการ คือ โครงการพาร์ วัน บายธนาชีตี โดยมีรายละเอียดของห้องชุด/บ้านเดี่ยว ที่อยู่ระหว่างการส่งมอบกรรมสิทธิ์ให้แก่ลูกค้า ดังนี้

โครงการ	บริษัทเจ้าของโครงการ	สถานที่ตั้ง	หน่วยที่รอการส่งมอบ	
			จำนวน (หน่วย/หลัง)	มูลค่าขาย (ล้านบาท)
พาร์ วัน บายธนาชีตี	บริษัทฯ	ธนาชีตี, บางนา-ตราด กม.14	6	31.56

2.4 ธุรกิจบริการ

ธุรกิจบริการของกลุ่มบริษัท เป็นธุรกิจให้บริการที่สนับสนุนการดำเนินงานในธุรกิจหลักของกลุ่มบริษัทในด้านต่าง ๆ ซึ่งประกอบด้วย ธุรกิจบริการซึ่งดำเนินการโดย Rabbit Group ได้แก่ ธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-money) ธุรกิจ Web Portal หรือเว็บท่า ธุรกิจนายหน้าประกันภัย และธุรกิจเทเลมาร์เก็ตติ้ง นอกจากนี้ ยังมีธุรกิจให้บริการลูกค้าสัมพันธ์และโปรแกรมส่งเสริมการขายด้วยตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks) และธุรกิจให้บริการทางเทคโนโลยี

อนึ่ง เมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2560 บริษัทฯ และบีทีเอสซีได้จำหน่ายหุ้นใน Rabbit Group ให้แก่วีจีไอ เพื่อการปรับโครงสร้างภายในกลุ่มบริษัท ดังนี้ (1) หุ้นที่บริษัทฯ ถือในบีเอสเอส โฮลดิ้งส์ ในสัดส่วนร้อยละ 90.00 ของหุ้นทั้งหมดของบีเอสเอส โฮลดิ้งส์ ซึ่งทำให้วีจีไอเข้าเป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมในบริษัทย่อยของบีเอสเอส โฮลดิ้งส์ จำนวนทั้งสิ้น 6 บริษัท ได้แก่ บริษัท แรบบิท เพย์ ซิสเต็ม จำกัด, บริษัท แรบบิท-ไลน์ เพย์ จำกัด, บริษัท เอทีเอส แรบบิท นิติบุคคลเฉพาะกิจ จำกัด, บริษัท แรบบิท อินเทอร์เน็ต จำกัด, บริษัท เอเอสเค โปรเคอร์ แอสโซซิเอชัน จำกัด และ บริษัท เอเอสเค ไดเรค กรุ๊ป จำกัด และ (2) หุ้นที่บีทีเอสซีถือในบีเอสเอส ในสัดส่วนร้อยละ 90.00 ของหุ้นทั้งหมดของบีเอสเอส

ทั้งนี้ ผลสำเร็จจากการเข้าทำธุรกรรมดังกล่าว ทำให้โครงสร้างของธุรกิจบริการของกลุ่มบริษัทเปลี่ยนแปลงไป โดยปัจจุบัน ธุรกิจบริการซึ่งดำเนินการโดย Rabbit Group ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น จะอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของวีจีไอ ยกเว้นธุรกิจให้บริการลูกค้าสัมพันธ์และโปรแกรมส่งเสริมการขายด้วยตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks) และธุรกิจให้บริการทางเทคโนโลยี ซึ่งบริษัทฯ จะเป็นผู้ดำเนินการผ่านบริษัทย่อย

นอกจากนี้ ธุรกิจบริการของกลุ่มบริษัทยังครอบคลุมถึงธุรกิจร้านอาหารจีน ธุรกิจบริหารจัดการโรงแรม ธุรกิจรับเหมาและบริหารโครงการก่อสร้าง และธุรกิจบริหารจัดการโครงการอสังหาริมทรัพย์

2.4.1 ธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-money)

2.4.1.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

ธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-money) ของกลุ่มบริษัท ประกอบด้วยธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ประเภทการชำระเงินแบบออฟไลน์ และธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ประเภทการชำระเงินแบบออนไลน์

ธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ประเภทการชำระเงินแบบออฟไลน์ เป็นการให้บริการชำระเงินผ่านบัตรแรบบิท ซึ่งดำเนินการโดยบีเอสเอส ภายใต้ใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจเป็นผู้ให้บริการการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์และหนังสืออนุญาตให้ประกอบธุรกิจบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-money) และพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการควบคุมดูแลธุรกิจบริการการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2551 ซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของธนาคารแห่งประเทศไทยและกระทรวงการคลัง บีเอสเอสได้เปิดตัวบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2555 ภายใต้ชื่อทางการค้าว่า “แรบบิท (rabbit)” โดยเป็นการให้บริการระบบการใช้จ่ายในระดับย่อยแบบ E-payment สำหรับระบบขนส่งมวลชน ธุรกิจค้าปลีก ตลอดจนธุรกิจบริการและการท่องเที่ยว

ผลิตภัณฑ์หลักของบีเอสเอส คือ เงินอิเล็กทรอนิกส์ที่อยู่ในบัตรแรบบิทรูปแบบต่าง ๆ ซึ่งสามารถใช้เดินทางในระบบขนส่งมวลชน และชำระค่าสินค้าและบริการกับร้านค้าพันธมิตรในเครือข่ายของบัตรแรบบิทได้

บัตรแรบบิทมี 4 ประเภทหลัก คือ

(1) บัตรแรบบิทมาตรฐาน (Standard Rabbit) แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ (1) บุคคลทั่วไป (2) นักเรียน-นักศึกษา และ (3) ผู้สูงอายุ ซึ่งบัตรแรบบิทมาตรฐานนี้ ผู้ถือบัตรสามารถออกบัตรได้ที่ห้องจำหน่ายตั๋วโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสทุกสถานี ในปัจจุบัน สามารถออกบัตรแรบบิทมาตรฐานได้ในราคา 200 บาท (ราคารวมค่าธรรมเนียมการออกบัตรแรบบิท 100 บาท และมูลค่าเริ่มต้น 100 บาท สำหรับการพร้อมใช้งาน)

(2) บัตรแรบบิทธุรกิจ (Corporate Rabbit) คือ บัตรแรบบิทรูปแบบเฉพาะที่สร้างขึ้นตามความต้องการขององค์กรต่าง ๆ ที่ต้องการรวมคุณสมบัติของบัตรแรบบิทเข้ากับวัตถุประสงค์เฉพาะขององค์กรนั้น ๆ เช่น บัตรประจำตัวพนักงาน บัตรนักเรียน-นักศึกษา หรือบัตรสมาชิกสำหรับสินค้าอื่น ๆ เป็นต้น

(3) บัตรแรบบิทพิเศษ (Special Rabbit) คือ บัตรแรบบิทรูปแบบพิเศษที่ออกและจำหน่ายโดย บีเอสเอส ซึ่งเป็นผู้ให้บริการระบบบัตรแรบบิท โดยจะออกวางจำหน่ายเป็นของที่ระลึกหรือของสะสมเนื่องในโอกาสพิเศษต่าง ๆ ในหลากหลายรูปแบบ อาทิ บัตร สินค้า หรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ตัวอย่างเช่น บัตรแรบบิทพิเศษ รุ่นคิตตี้ หรือ รุ่นคุมามง อิดิซัน ที่บีเอสเอสทำขึ้นมาเพื่อจำหน่ายในปีที่ผ่านมา เป็นต้น

(4) บัตรแรบบิทร่วม (Co-branded Rabbit) คือ บัตรแรบบิทที่ออกโดยสถาบันการเงินหรือองค์กรต่าง ๆ ที่ต้องการผนวกประโยชน์ใช้สอยของบัตรแรบบิทเข้ากับการทำงานของบัตรขององค์กรนั้น เช่น บัตรเครดิต บัตรเดบิต หรือบัตรหรืออุปกรณ์ชนิดอื่น ๆ ตัวอย่างเช่น

- บัตรแรบบิท ร่วมกับ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีทั้งประเภทบัตรเดบิตและบัตรเครดิต โดยบัตรดังกล่าวสามารถทำงานในฐานะที่เป็นบัตรเดบิตหรือบัตรเครดิตของธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และสามารถทำงานในฐานะที่เป็นบัตรแรบบิทที่ใช้เดินทางในระบบขนส่งมวลชน และใช้ชำระค่าสินค้าและบริการในร้านค้าพันธมิตรในเครือข่ายของบัตรแรบบิทได้
- บัตรแรบบิท ร่วมกับ บริษัท อีออน ธนรินทร์พรี จำกัด (มหาชน) ในการออกบัตรสมาชิกอีออนแรบบิท (AEON Rabbit Member Card) ซึ่งนับเป็นนวัตกรรมทางการเงินรูปแบบใหม่ที่ได้นำฟังก์ชันการใช้งานและสิทธิประโยชน์หลากหลายทั้งของบีเอสเอสและอีออนมารวมไว้ในบัตรเดียว โดยเป็นบัตรที่สามารถใช้ชำระค่าโดยสารในระบบขนส่งมวลชน และใช้ชำระค่าสินค้าและบริการในร้านค้าพันธมิตรในเครือข่ายของบัตรแรบบิทได้ นอกจากนี้ ผู้ถือบัตรยังสามารถกู้ยืมเงินในลักษณะสินเชื่อส่วนบุคคล กดเงินสด และผ่อนชำระค่าสินค้าที่อยู่ในเครือข่ายให้บริการของอีออนได้อีกด้วย
- เอไอเอส เอ็มเพย์ แรบบิท ซิมการ์ด ที่ใช้กับโทรศัพท์ที่มี NFC โดยบีเอสเอส และบริษัท แอดวานซ์ เอ็มเพย์ จำกัด ได้ร่วมมือกันพัฒนาซิมการ์ดของ บริษัท แอดวานซ์ อินโฟเซิร์ฟวิส จำกัด (มหาชน) หรือ เอไอเอส ให้สามารถใช้งานบัตรแรบบิทได้ รวมถึงพัฒนาระบบเพิ่มเติมในส่วนของการเติมเงินกลางอากาศ (Over the Air - OTA) และลูกค้ายังสามารถเรียกดูประวัติการใช้งานผ่านหน้าจอโทรศัพท์เคลื่อนที่ได้อีกด้วย ทั้งนี้ เพื่อตอบสนองไลฟ์สไตล์ของคนสมัยใหม่ที่ต้องการความทันสมัย สะดวก และรวดเร็ว

ในปี 2559/60 กลุ่มบริษัทได้ขยายธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-money) ไปยังธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ประเภทการชำระเงินแบบออนไลน์ โดยเมื่อวันที่ 25 เมษายน 2559 บริษัท แรบบิทเพย์ ซิสเทม จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 80 ได้เข้าซื้อหุ้นของบริษัท ไลน์ บิซ พลัส จำกัด หรือที่มีชื่อทางการค้าว่า “ไลน์ เพย์ (LinePay)” ในสัดส่วนร้อยละ 50 และได้มีการเปลี่ยนชื่อบริษัทเป็น บริษัท แรบบิท-ไลน์ เพย์ จำกัด และ

เปลี่ยนชื่อทางการค้าเป็น “เรบบิท ไลน์ เพย์ (Rabbit LINE Pay)” ผลสำเร็จของการเข้าทำธุรกรรมดังกล่าว ทำให้เกิดการให้บริการร่วมระหว่างระบบการชำระเงินทั้งแบบออฟไลน์และออนไลน์ครั้งแรกของประเทศไทย

Rabbit LINE Pay เป็นช่องทางการชำระเงินรูปแบบหนึ่ง โดยระบบการชำระเงินออนไลน์ของ Rabbit LINE Pay นั้นเป็นส่วนหนึ่งของ LINE Application ซึ่งมีผู้ใช้งานกว่า 35 ล้านคนในประเทศไทย โดยผู้ลงทะเบียนสามารถใช้ Rabbit LINE Pay ในการชำระเงินได้ทั้งแบบออนไลน์และออฟไลน์ (ผ่าน QR Reader ที่ติดตั้งในร้านค้าพันธมิตรในเครือข่ายของเรบบิท) โดยสามารถเลือกชำระเงินผ่านบัตรเครดิตที่ได้ลงทะเบียนไว้ หรือผ่าน E-wallet โดยการเติมเงินเข้าไปในบัญชีของตนเอง ซึ่งรายได้หลักของบริษัท เรบบิท-ไลน์ เพย์ จำกัด จะมาจาก MDR (Merchant Discount Rate) Fee ซึ่งเป็นการคิดค่าธรรมเนียมส่วนลดจากร้านค้า เมื่อลูกค้ามีการใช้บริการและชำระเงินผ่าน Rabbit LINE Pay โดยเรียกเก็บเป็นสัดส่วนร้อยละของจำนวนเงินที่ลูกค้าชำระให้แก่ร้านค้านั้น ๆ

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของ Rabbit LINE Pay คือผู้ใช้สมาร์ทโฟนในช่วงอายุ 15-35 ปี ที่อาศัยอยู่ในบริเวณกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยปัจจุบัน การชำระเงินผ่าน Rabbit LINE Pay ครอบคลุมถึงธุรกิจ E-commerce การจัดส่งพัสดุ เกมส์ การเติมเงินโทรศัพท์เคลื่อนที่ และ Bill Payment

2.4.1.2 ตลาดและภาวะการแข่งขัน

ในปัจจุบัน ประเทศไทยมีปริมาณการใช้เงินสดทั้งสิ้นกว่าล้านล้านบาท ประชาชนส่วนใหญ่มองเงินจากบัตรเอทีเอ็มหรือบัตรเดบิตเพื่อนำมาใช้จ่าย โดยข้อมูลจากธนาคารแห่งประเทศไทย ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2559 พบว่าจำนวนบัตรพลาสติกในประเทศไทยมีมากกว่า 84 ล้านใบ ในจำนวนนี้ 50 ล้านใบเป็นบัตรเดบิต ในขณะที่ 11 ล้านใบเป็นบัตรเอทีเอ็ม และอีก 23 ล้านใบเป็นบัตรเครดิต ทั้งนี้ การใช้บัตรพลาสติกเพื่อชำระค่าสินค้าและบริการ มีมูลค่ากว่า 14,563 พันล้านบาท ในจำนวนนี้ เป็นการใช้จ่ายผ่านบัตรเดบิต 11,247 พันล้านบาท การใช้จ่ายผ่านบัตรเอทีเอ็ม 1,492 พันล้านบาท และการใช้จ่ายผ่านบัตรเครดิตอีก 1,824 พันล้านบาท จะเห็นได้ว่าจำนวนบัตรพลาสติกที่อยู่ในรูปของบัตรเดบิตนั้นอยู่ในระดับสูงมาก แต่การใช้จ่ายผ่านบัตรเดบิตเพื่อชำระค่าสินค้าและบริการ ณ จุดขายมีเพียง 159 พันล้านบาทเท่านั้น คนส่วนใหญ่ยังคงนิยมใช้บัตรเดบิตเพื่อถอนเงินสดหรือโอนเงินเป็นส่วนใหญ่ อย่างไรก็ตาม จากการที่ภาครัฐให้การสนับสนุนนโยบายสังคมไร้เงินสด (Cashless Society) นั้น ปัจจุบันได้มีองค์กรธุรกิจภาคเอกชนเข้ามาดำเนินธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-money) ประเภทผู้ให้บริการที่ไม่ใช่สถาบันการเงินเพิ่มมากขึ้น โดยข้อมูลจากธนาคารแห่งประเทศไทย ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2559 เปิดเผยว่า บัตร/บัญชีเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-money) ของผู้ให้บริการที่ไม่ใช่สถาบันการเงินมีจำนวน 37.06 ล้านบัญชี ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 2558 ซึ่งมีจำนวน 29.29 ล้านบัญชี คิดเป็นร้อยละ 26.53 และมีมูลค่าการใช้จ่ายจำนวน 84,598 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2558 ซึ่งมีจำนวน 63,330 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 33.58

จากอัตราการเติบโตของธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-money) ซึ่งมีอัตราการเติบโตค่อนข้างสูงทั้งในแง่ของจำนวนบัตร/บัญชี และมูลค่าการใช้จ่าย และยังคงมีแนวโน้มที่จะเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ เนื่องจากการสนับสนุนของภาครัฐผ่านนโยบายทางการเงินที่ออกมาอย่างต่อเนื่อง และการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยี ซึ่งทำให้ประชาชนทั่วไปหันมาพึ่งพาเทคโนโลยีในการทำธุรกรรมทางการเงิน เพื่อเพิ่มความสะดวกและความรวดเร็วมากขึ้น บีเอสเอสจึงได้ขยายผลิตภัณฑ์หลากหลายรูปแบบเพื่อให้ครอบคลุมกลุ่มลูกค้าทุกกลุ่มอย่างรวดเร็ว

ทั้งนี้ ภายในระยะเวลา 5 ปี นับตั้งแต่บัตรเรบบิทเปิดให้บริการ มีจำนวนผู้ถือบัตรเรบบิทอยู่ในตลาดแล้วมากกว่า 7.3 ล้านใบ โดยมีร้านค้าพันธมิตรในเครือข่ายมากกว่า 110 แปรนต์ จากหลากหลายประเภทธุรกิจ และครอบคลุมจุดให้บริการมากกว่า 4,000 จุด สามารถตอบสนองความต้องการและไลฟ์สไตล์ของคนเมือง ทั้งร้านอาหาร

และเครื่องดื่ม เช่น แม็คโดนัลด์ โอบองแปง ฮ่องกงหู้ดเดิ้ล คาปู โอชายา และธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับความบันเทิง เช่น เมเจอร์ซีนีเพล็กซ์ และเอสเอฟซีนีมา รวมทั้งร้านค้าต่าง ๆ และศูนย์อาหารในห้างสรรพสินค้ากลุ่มเดอะมอลล์ เช่น ดีเอ็มโพเรียม สยามพารากอน เดอะมอลล์ และศูนย์อาหารเอ็มบีเคฟู้ดไอแลนด์ และร้านสะดวกซื้อ เช่น มินิมาร์ท และเทสโก้ โลตัส เอ็กซ์เพรส เป็นต้น โดยในปี 2560/61 บีเอสเอสคาดว่าจะมีร้านค้าพันธมิตรในเครือข่ายของบัตรระบบบัตรครอบคลุมจุดให้บริการมากกว่า 4,800 จุด และมีแผนที่จะขยายฐานผู้ถือบัตรระบบบัตรในตลาดเป็น 9 ล้านใบ

ปัจจุบัน มีรายการที่เกิดจากการใช้บัตรระบบบัตรทั้งในระบบขนส่งมวลชน และร้านค้าพันธมิตรในเครือข่ายของบัตรระบบบัตรมากกว่า 600,000 รายการต่อวัน โดยคาดว่าจะมีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตามจำนวนบัตรระบบบัตรและร้านค้าพันธมิตรที่เพิ่มขึ้น

สำหรับ Rabbit LINE Pay นั้น มีผู้ลงทะเบียนใช้งานผ่าน LINE Application แล้วทั้งสิ้น 2 ล้านบัญชี ในปี 2559/60 และคาดว่าจะมีผู้ลงทะเบียนเพิ่มขึ้นเป็น 3 ล้านบัญชี ในปี 2560/61 ทั้งนี้ ในไตรมาส 4 ของปี 2559/60 ได้มีการนำ Rabbit LINE Pay เข้าให้บริการในร้านค้าพันธมิตรในเครือข่ายของบัตรระบบบัตรมากกว่า 110 แปรนต์แล้ว และคาดว่าจะสามารถให้บริการในระบบขนส่งมวลชนได้ภายในไตรมาส 2 ของปี 2560/61 โดยได้ติดตั้ง QR Reader ร่วมกับเครื่องอ่านบัตรระบบบัตรแล้วเสร็จกว่า 800 จุด ครอบคลุมทั้งการให้บริการเติมเงินเข้าบัญชี Rabbit LINE Pay และการชำระค่าสินค้าและบริการ และคาดว่าจะขยายช่องทางการชำระเงินแบบออฟไลน์เป็น 2,500 จุด ภายในปี 2560/61 ซึ่งเมื่อรวมกับฐานร้านค้าออนไลน์ที่มีอยู่กว่า 300 ร้านแล้ว จะทำให้ Rabbit LINE Pay ก้าวขึ้นสู่การเป็นผู้นำในธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-money) ประเภทการชำระเงินแบบออนไลน์และออฟไลน์

ทั้งนี้ ในระยะเริ่มต้นนี้ Rabbit LINE Pay ได้ออกรายการส่งเสริมการขาย โดยการให้ส่วนลดเมื่อลูกค้าชำระค่าสินค้าและบริการผ่าน Rabbit LINE Pay โดยจะคืนเงินเข้าบัญชี E-wallet ในบัญชี Rabbit LINE Pay ของลูกค้า เพื่อเป็นการสร้างประสบการณ์และความคุ้นเคย รวมถึงกระตุ้นให้ลูกค้ากลับมาใช้บริการของ Rabbit LINE Pay อย่างสม่ำเสมอ ซึ่งได้รับการตอบรับเป็นอย่างดี

2.4.1.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

■ การจัดหาบัตรระบบบัตร

บีเอสเอสใช้ชิปที่เป็นมาตรฐานสากล คือ MIFARE DESFire EV1 ในการผลิตบัตรระบบบัตร ซึ่งผลิตโดยกลุ่มบริษัท NXP ที่ได้รับการยอมรับทั่วโลกในมาตรฐานและความน่าเชื่อถือ โดยคุณสมบัติของ MIFARE DESFire EV1 จะมีการประมวลผลที่รวดเร็ว มีความปลอดภัยสูง และรองรับแอปพลิเคชันได้หลากหลาย ในการสั่งซื้อบัตรระบบบัตรนั้น บีเอสเอสจะเปิดประมูลกับผู้ที่อยู่ในอุตสาหกรรมผลิตบัตรซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ผลิตบัตรประเภทต่าง ๆ ให้กับธนาคารพาณิชย์ โดยบีเอสเอสจะเลือกผู้ผลิตบัตรที่เสนอราคาและคุณภาพที่ดีที่สุด

■ การจัดหาร้านค้าพันธมิตร

บีเอสเอสมีแผนที่จะขยายฐานร้านค้าพันธมิตรในเครือข่ายของบัตรระบบบัตรในธุรกิจต่าง ๆ เช่น ธุรกิจศูนย์อาหาร ธุรกิจร้านสะดวกซื้อ และธุรกิจสถานศึกษา เป็นต้น เพื่อให้ผู้ถือบัตรระบบบัตรมีช่องทางในการใช้บริการเพิ่มมากขึ้น บีเอสเอสได้แต่งตั้งให้ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นตัวแทนในการจัดหาร้านค้าพันธมิตร ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นลูกค้าของธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) อยู่แล้ว จึงทำให้จำนวนร้านค้าพันธมิตรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว อย่างไรก็ตาม หากลูกค้าใดไม่ต้องการติดต่อผ่านธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บีเอสเอสจะดำเนินการติดต่อกับลูกค้าเองโดยตรง

■ การจัดหาช่องทางการเติมเงิน

เนื่องจากการเติมเงินเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่จะทำให้ธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-money) ของบีเอสเอสประสบความสำเร็จ บีเอสเอสจึงได้วางกลยุทธ์ที่จะเพิ่มช่องทางการเติมเงิน โดยในระยะต้นจะเน้นไปที่ร้านสะดวกซื้อรายใหญ่ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล และจะขยายไปยังต่างจังหวัดต่อไป

ปัจจุบัน บีเอสเอสได้เพิ่มช่องทางการเติมเงินเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือบัตรแบบบีทีที่อยู่นอกเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส และรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT โดยได้ขยายช่องทางการเติมเงินบัตรแบบบีทีที่ มินิบิ๊กซี เทสโก้ โลตัส ทุกสาขาในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ห้างสรรพสินค้ากลุ่มเดอะมอลล์ เฉพาะสาขาในกรุงเทพฯ และศูนย์อาหารเอ็มบีเคฟู้ดไอแลนด์ เป็นต้น นอกจากนี้ บีเอสเอสได้มีการทดลองตลาดต่างจังหวัดอยู่ในขณะนี้ โดยผู้ถือบัตรแบบบีทีสามารถเติมเงินได้ที่แมคโดนัลด์ทุกสาขาทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด โดยบีเอสเอสคาดว่าจะในปี 2560/61 ผู้ถือบัตรแบบบีทีจะสามารถเติมเงินบัตรแบบบีทีได้ที่ร้านค้าพันธมิตรที่หลากหลายขึ้นทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด รวมถึงในช่องทางอื่น ๆ อีกด้วย

■ การจัดหาช่องทางการเติมเงินอื่น ๆ

บีเอสเอสได้มีการพัฒนาช่องทางการเติมเงินอื่น ๆ ดังต่อไปนี้ (1) การเติมเงินอัตโนมัติ (Auto Top-up) โดยในช่วงแรกจะสามารถทำได้เฉพาะบัตรแบบบีทีร่วมระหว่างบีเอสเอสกับ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ทั้งบัตรเดบิตและบัตรเครดิตเท่านั้น และในช่วงไตรมาส 4 ของปี 2557/58 ได้มีการขยายช่องทางการเติมเงินอัตโนมัติไปยังบัตรสมาชิกอีออนแบบบีที (AEON Rabbit Member Card) ซึ่งเป็นบัตรแบบบีทีร่วมระหว่างบีเอสเอสและอีออน (2) การเติมเงินโดยตู้อัตโนมัติ เพื่อให้เข้าถึงและทันกับการขยายตัวของบัตรแบบบีทีที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และ (3) การเติมเงินที่ตู้เอทีเอ็ม ซึ่งปัจจุบันอยู่ในระหว่างการเจรจากับสถาบันการเงิน เพื่อเพิ่มช่องทางการเติมเงินที่ตู้เอทีเอ็มของธนาคารพาณิชย์อีกหนึ่งช่องทาง โดยคาดว่าจะสามารถให้บริการได้ในปี 2560/61

2.4.2 ธุรกิจ Web Portal หรือเว็บท่า ธุรกิจนายหน้าประกัน และธุรกิจเทเลมาร์เก็ตติ้ง

เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2558 กลุ่มบริษัทได้เข้าลงทุนเพิ่มในธุรกิจ Web Portal หรือเว็บท่า ธุรกิจนายหน้าประกัน และธุรกิจเทเลมาร์เก็ตติ้ง โดย บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ ได้เข้าซื้อหุ้นในกลุ่มบริษัทอาสค์หนุมาน ซึ่งทำให้บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท อาสค์ หนุมาน จำกัด (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท แรบบิท อินเทอร์เน็ต จำกัด) ในอัตราส่วนร้อยละ 25 บริษัท เอเอสเค โบรคเกอร์ แอสโซซิเอชั่น จำกัด (ปัจจุบันชื่อ บริษัท แรบบิท อินชัวร์นซ์ โบรคเกอร์ จำกัด) ในอัตราส่วนร้อยละ 51 และบริษัท เอเอสเค ไดเร็ค กรุ๊ป จำกัด ในอัตราส่วนร้อยละ 51 (รวมเรียกว่า “กลุ่มแรบบิท อินเทอร์เน็ต”)

ธุรกิจหลักของกลุ่มแรบบิท อินเทอร์เน็ต ประกอบด้วย

(1) ธุรกิจ Web Portal หรือเว็บท่า ดำเนินการโดย บริษัท แรบบิท อินเทอร์เน็ต จำกัด ภายใต้ชื่อ “แรบบิท เดลี่ (Rabbit Daily)” ซึ่งนำเสนอและรวบรวมเว็บไซต์ และบทความต่าง ๆ ที่น่าสนใจ ครอบคลุมไลฟ์สไตล์ของคนในยุคสมัยใหม่ โดยในช่วงแรก แรบบิท เดลี่ มีการบริการ 6 หมวดหมู่ ประกอบไปด้วย ไลฟ์สไตล์ ไอที ผู้หญิง ผู้ชาย ท่องเที่ยว และบันเทิง ปัจจุบัน มีผู้เข้าชมเว็บไซต์ของ แรบบิท เดลี่ มากกว่า 4 ล้านรายต่อเดือน นอกจากนี้ ยังมีบริการให้เช่าซอฟต์แวร์บนหน้าเว็บไซต์ (Web-base Application) ผ่านทางอินเทอร์เน็ต รวมถึงการออกแบบ การพัฒนาระบบซอฟต์แวร์ และการทำสื่อโฆษณาออนไลน์ด้วย ทั้งนี้ รายได้หลักของธุรกิจนี้ ประกอบด้วย รายได้ค่าโฆษณา มาร์เก็ตติ้ง และรายได้ค่าบริการ IT

(2) ธุรกิจนายหน้าประกัน ดำเนินการโดย บริษัท แรบบิท อินชัวร์نس โบรคเกอร์ จำกัด ซึ่งได้รับอนุญาตเป็นนายหน้าประกันวินาศภัย ตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ประเภทการจัดการให้มีการประกันภัยโดยตรง เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2557 ทะเบียนเลขที่ ว00021/2557 และนายหน้าประกันชีวิต ตามพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2535 ประเภทการจัดการให้มีการประกันภัยโดยตรง เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2559 ทะเบียนเลขที่ ช00011/2559 โดยให้บริการเปรียบเทียบราคาผลิตภัณฑ์ประกัน และผลิตภัณฑ์ทางการเงินอื่นๆ ออนไลน์ ภายใต้ชื่อ “แรบบิทไฟแนนซ์ (Rabbit Finance)” ทั้งนี้ รายได้หลักของธุรกิจนี้ คือ ค่านายหน้าและการตลาดจากการขายประกัน และผลิตภัณฑ์ทางการเงินอื่นๆ

(3) ธุรกิจเทเลมาร์เก็ตติ้ง ดำเนินการโดย บริษัท เอเอสเค ไดเรคท์ กรุ๊ป จำกัด ส่วนใหญ่เป็นการให้บริการเทเลเซลให้กับบริษัท แรบบิท อินชัวร์نس โบรคเกอร์ จำกัด ในการติดต่อลูกค้าที่สนใจซื้อประกัน ติดตามลูกค้าเก่าที่กรมธรรม์ครบกำหนด และรวมถึงกระบวนการในการชำระเงินด้วย ทั้งนี้ รายได้หลักของธุรกิจนี้ คือ รายได้ค่าบริการเทเลเซลหรือเทเลมาร์เก็ตติ้ง

2.4.3 ธุรกิจให้บริการลูกค้าสัมพันธ์และโปรแกรมส่งเสริมการขายด้วยตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks)

ธุรกิจให้บริการลูกค้าสัมพันธ์และโปรแกรมส่งเสริมการขายด้วยตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks) ดำเนินการโดยบริษัท แรบบิท รีวอร์ดส จำกัด (เดิมชื่อบริษัท แครอท รีวอร์ดส จำกัด) (“แรบบิท รีวอร์ดส”) ปัจจุบันบริษัท อาร์บี เซอร์วิสเชส จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมดในแรบบิท รีวอร์ดส อันเป็นผลมาจากการปรับโครงสร้างภายในกลุ่มบริษัท

แรบบิท รีวอร์ดส ให้บริการดำเนินงานลูกค้าสัมพันธ์ (CRM Loyalty Program) ที่เกี่ยวข้องกับบัตรแรบบิท ภายใต้ชื่อ “แรบบิท รีวอร์ดส (Rabbit Rewards)” ซึ่งเป็นโปรแกรมสะสมคะแนนและสิทธิพิเศษสำหรับผู้ถือบัตรแรบบิท เพื่อดึงดูดให้ผู้ถือบัตรร่วมเติมเงินและใช้บริการบัตรแรบบิท โดยผู้ถือบัตรแรบบิทที่ลงทะเบียนเป็นสมาชิกแรบบิท รีวอร์ดส จะได้รับคะแนนสะสม “แรบบิท พ้อยท์ (Rabbit Point)” เมื่อใช้บัตรแรบบิทชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส หรือรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT หรือค่าสินค้าหรือบริการในร้านค้าพันธมิตรในเครือข่ายบัตรแรบบิท รวมถึง Rabbit LINE Pay ทั้งนี้ ผู้ถือบัตรสามารถนำคะแนนสะสมมาแลกเป็นเงินอิเล็กทรอนิกส์เพื่อเติมเงินในบัตรแรบบิท ของกานัลหรือบัตรกานัลเงินสด โดยรายได้ของแรบบิท รีวอร์ดส จะมาจากการขายคะแนนสะสมให้แก่ร้านค้าพันธมิตรเพื่อแลกกับข้อความและโปรแกรมส่งเสริมการขายให้แก่สมาชิกแรบบิท รีวอร์ดส

ทั้งนี้ โปรแกรมลูกค้าสัมพันธ์ของแรบบิท รีวอร์ดส นั้น สามารถเป็นสื่อกลางรองรับความต้องการขององค์กรที่ต้องการให้สิทธิประโยชน์แก่ลูกค้าของตน โดยเป็นโปรแกรมส่งเสริมการขายที่มีต้นทุนต่ำ วัดประสิทธิผลได้จริง และสามารถนำมาประกอบการวิเคราะห์ทางการตลาดได้อีกทางหนึ่งด้วย นอกจากนี้ ลูกค้าขององค์กรเหล่านั้นยังได้รับสิทธิประโยชน์มากขึ้น เนื่องจากสามารถสะสมคะแนนแรบบิท พ้อยท์ ได้จากหลายช่องทาง

แรบบิท รีวอร์ดส เปิดให้บริการดำเนินงานลูกค้าสัมพันธ์ เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2555 ปัจจุบัน มีสมาชิกแรบบิท รีวอร์ดส กว่า 2.7 ล้านราย และคาดว่าจะมียอดสมาชิกรวมถึง 3 ล้านราย ภายในปี 2560/61 โดยแรบบิท รีวอร์ดส มีแผนที่จะขยายฐานสมาชิกแรบบิท รีวอร์ดส โดยไม่จำกัดเพียงผู้ถือบัตรแรบบิทเท่านั้น อีกทั้งจะขยายฐานร้านค้าพันธมิตรในโปรแกรมลูกค้าสัมพันธ์ให้ครอบคลุมสายธุรกิจต่างๆ ให้มากขึ้น โดยมีแรบบิท รีวอร์ดส เป็นตัวกลาง หรือที่เรียกว่า “Coalition Model” เพื่อให้สมาชิกแรบบิท รีวอร์ดส สามารถได้รับคะแนนสะสมจากหลากหลายเครือข่ายร้านค้าพันธมิตร

สำหรับตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks) นั้น จะให้บริการแก่สมาชิกแรมบิท รีเวอร์ดส์ ในการตรวจสอบคะแนนคงเหลือ แลกคะแนนสะสม และพิมพ์คูปองส่งเสริมการขายจากร้านอาหารประเภท QSR - Quick Service Restaurants หรือสินค้าประเภท FMCG – Fast Moving Consumer Goods โดยรายได้จะมาจากการขายคูปองและการโฆษณารายเดือนปัจจุบัน แรมบิท รีเวอร์ดส์ ได้ติดตั้งตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติแล้วจำนวน 154 ตู้ โดยติดตั้งบนสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสจำนวน 150 ตู้ และอีก 4 ตู้ ที่อาคารสำนักงาน

แรมบิท รีเวอร์ดส์ มีแผนที่จะขยายเครือข่ายตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติเพิ่มอีกจำนวน 86 ตู้ในปี 2560/61 ซึ่งตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติจำนวน 40 ตู้จะเป็นระบบ Full Touch Screen โดยจะมุ่งเน้นการติดตั้งบนสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส เพื่อเจาะกลุ่มลูกค้าที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นหลัก โดยจะทำเป็นศูนย์กลางการให้ข้อมูลผู้โดยสาร หรือ Touch Point ที่ผู้โดยสารสามารถอ่านข้อมูลต่าง ๆ หรือประกาศของรถไฟฟ้าบีทีเอสได้ด้วย ทั้งนี้ แรมบิท รีเวอร์ดส์ คาดว่าจะมีผู้โดยสารจำนวนมากเข้ามาใช้บริการ Touch Point ดังกล่าว จึงถือเป็นโอกาสทางธุรกิจของแรมบิท รีเวอร์ดส์ ในการนำเสนอสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ ต่อผู้บริโภคโดยตรง

2.4.4 ธุรกิจการให้บริการทางเทคโนโลยี

บริษัท บางกอก เปย์เมนต์ โซลูชันส์ จำกัด (“บีพีเอส”) ได้จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2557 ในลักษณะบริษัทร่วมทุนระหว่างกลุ่มบริษัท วิกซ์ เทคโนโลยี (VIX Group) ผู้นำด้านการพัฒนาเทคโนโลยีระบบศูนย์จัดการรายได้รวม (Central Clearing House) และระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection) กับ บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ โดยมีจุดมุ่งหมายร่วมกันที่จะเห็น บีพีเอส เป็นเครื่องจักรสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาโปรแกรมซอฟต์แวร์และเทคโนโลยีต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชน และการชำระเงินของประเทศไทย

ปัจจุบัน บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ ได้โอนหุ้นทั้งหมดที่ถืออยู่ในบีพีเอส ในสัดส่วนร้อยละ 60 ให้แก่บริษัท อาร์บี เซอร์วิสเชส จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ เพื่อดำเนินการปรับโครงสร้างภายในกลุ่มบริษัท

บีพีเอส มีรายได้หลัก 3 ช่องทาง ได้แก่ (1) การพัฒนาระบบบริหารจัดการรายได้กลางและระบบจัดเก็บรายได้ (2) การให้บริการสำหรับงานต่อเนื่องและงานบำรุงรักษาต่าง ๆ และ (3) การจำหน่ายอุปกรณ์เครื่องรับบัตร

ทั้งนี้ ในปี 2559/60 บีพีเอส ซึ่งได้รับการว่าจ้างจาก BSV Consortium (กิจการร่วมค้าที่จัดตั้งขึ้นระหว่าง บีทีเอสซี บริษัท สมาร์ทแทรฟฟิค จำกัด และ VIX Mobility PTY. LTD) ซึ่งเป็นผู้ชนะการประกวดราคาโครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House) ของ สนข. ได้ดำเนินการส่งมอบงานระบบบริหารจัดการรายได้กลางและระบบการจัดเก็บรายได้สำหรับโครงการพัฒนาระบบตั๋วร่วม หรือบัตรแมงมุม ให้แก่ สนข. แล้ว นอกจากนี้ บีพีเอสยังได้ให้บริการในโครงการต่าง ๆ ได้แก่ งานศูนย์ระบบจัดการรายได้รวมสำหรับรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง งานบำรุงรักษาระบบจัดการรายได้รวมของบีเอสเอส งานบำรุงรักษาตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติของแรมบิท รีเวอร์ดส์ งานพัฒนาและปรับปรุงระบบจัดการรายได้รวมของบีเอสเอส รวมถึงงานพัฒนาปรับปรุงและขายอุปกรณ์เครื่องรับบัตร เป็นต้น

โครงการระบบตั๋วร่วมนั้นริเริ่มโดย สนข. เพื่อก่อตั้งระบบที่ประชาชนทั่วไปสามารถใช้บัตรโดยสารใบเดียวในการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพเทียบเท่ากับการใช้จ่าย ณ ร้านค้าปลีกทั่วไป ซึ่งคาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในไตรมาส 3 ของปี 2560 นี้

2.4.5 ธุรกิจร้านอาหาร

ห้องอาหาร ChefMan เป็นร้านอาหารจีนระดับพรีเมียมที่ดำเนินการโดยบริษัท แม่น คิทเชน จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บริษัท ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 70 โดยให้บริการอาหารจีนกวางตุ้ง ซึ่งประกอบด้วยต้มยำ บาร์บีคิว อาหารซีฟู้ด เน้นรสชาติอาหารแบบสูตรดั้งเดิมที่โดดเด่นและแตกต่าง โดยคัดสรรวัตถุดิบที่มีคุณภาพและปรุงอาหารโดยพ่อครัวที่มีความชำนาญ

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560 ห้องอาหาร ChefMan มีสาขาทั้งหมด 11 สาขา ซึ่งเป็นสาขาที่รับลูกค้าที่รับประทานอาหารในร้าน (Dine-in) จำนวน 3 สาขา, ประเภทซื้อกลับบ้าน (Take Away) จำนวน 1 สาขา, ห้องอาหาร Chairman by Chef Man (อาหารจีนสไตล์ฮ่องกงคาเฟ่) จำนวน 3 สาขา, ห้องอาหาร M Krub (อาหารจีนแนวใหม่ระดับพรีเมียม ผสมผสานระหว่างตะวันตกและตะวันออก) จำนวน 1 สาขา, ห้องอาหาร Man Kitchen (อาหารจีนประเภทบุฟเฟต์) จำนวน 1 สาขา และห้องอาหาร Round Table by Chef Man จำนวน 2 สาขา

ในปี 2559/60 กลุ่มบริษัทมีรายได้จากการดำเนินงานธุรกิจร้านอาหารรวม 437.68 ล้านบาท

ชื่อร้าน	สาขา	ลักษณะการบริการ	จำนวนที่นั่ง	เวลาให้บริการ
ChefMan	โรงแรม อีสติน แกรนด์ สาทร์ กรุงเทพฯ	รับประทานในร้าน	150	11:00 – 14:00 น. และ 18:00 – 22:00 น.
	ธานีดี บางนา-ตราด กม.14		220	
	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	42	10:00 – 22:00 น.
	ฮาบิโตะ		54	10:00 – 21:00 น.
	อาคารแอทนี ทาวเวอร์		71	11:00 – 21:00 น.
M Krub	อาคารมหานคร คิวบี	รับประทานในร้าน	45	18:00 – 22:00 น.
Man Kitchen	อาคารดิออฟฟิศเซต เซ็นทรัลเวิลด์	รับประทานในร้าน	140	11:00 – 22:00 น.
Round Table by Chef Man	เดอะแจสแอสทราโมอินทรา	รับประทานในร้าน	120	11:00 – 14:00 น. และ 18:00 – 22:00 น.
	เดอะแจสศรีนครินทร์		154	

กลุ่มบริษัทมุ่งเน้นทำการตลาดสำหรับห้องอาหารในเครือ ChefMan ด้วย 2 กลยุทธ์หลัก คือ กลยุทธ์ด้านผลิตภัณฑ์ (Product Strategy) และกลยุทธ์การสร้างตราสินค้าด้วยการบอกต่อ (Viral Marketing) โดยมีกลุ่มลูกค้าเป้าหมายซึ่งแบ่งเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ (1) กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของห้องอาหาร ChefMan และห้องอาหาร M Krub คือลูกค้าองค์กร ข้าราชการ กลุ่มครอบครัว กลุ่มคนทำงาน และกลุ่มนักธุรกิจที่มีรายได้ค่อนข้างสูง ที่ชื่นชอบอาหารจีนแบบกวางตุ้งเกรดพรีเมียม และเลือกใช้ห้องอาหาร ChefMan และห้องอาหาร M Krub เป็นที่พบปะสังสรรค์ หรือเจรจาธุรกิจ (2) กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของห้องอาหาร Chairman by Chef Man และ Man Kitchen คือ กลุ่มคนทำงาน กลุ่มครอบครัวเดี่ยวขนาดเล็ก กลุ่มผู้เริ่มทำงาน นักเรียน นักศึกษา ที่มีรายได้ปานกลางขึ้นไป รวมทั้งชาวต่างชาติที่อาศัยอยู่ในประเทศไทย ซึ่งเน้นความหลากหลายของอาหาร และต้องการความสะดวกรวดเร็วบนพื้นฐานแห่งความอร่อย และ (3) กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของร้าน Round Table by Chef Man คือกลุ่มลูกค้าครอบครัว ข้าราชการ กลุ่มคนทำงานที่ต้องการรับประทานอาหารจีนในบรรยากาศที่สวยงาม รสชาติดี และราคาสมเหตุสมผล

ปัจจุบัน บริษัทฯ อยู่ระหว่างการปรับโครงสร้างธุรกิจของห้องอาหาร ChefMan โดยจะดำเนินการผ่านการรวมทุนกับ บริษัท บางกอกแอนด์ จำกัด (มหาชน) (BR) ซึ่งเป็นผู้นำในธุรกิจผลิตอาหารจากเนื้อเปิดแบบครบวงจร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อร่วมลงทุนในธุรกิจร้านอาหารและภัตตาคาร

2.4.6 ธุรกิจบริหารจัดการโรงแรม

บริษัท แอ็บโซลูท โฮเทล เซอร์วิส จำกัด (“AHS”) เป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างกลุ่มบริษัทกับพันธมิตรที่มีประสบการณ์ในธุรกิจบริหารจัดการโรงแรม โดย AHS เป็นหนึ่งใน 4 อันดับสูงสุดของบริษัทที่ดำเนินธุรกิจบริหารจัดการโรงแรมในประเทศไทย พิจารณาจากจำนวนห้องพักภายใต้การบริหารจัดการเอง และจำนวนห้องพักที่บริหารจัดการร่วมกับไมเนอร์ (Minor) เซนทารา (Centara) และโอนิกซ์ (Onyx) ทั้งนี้ AHS นับเป็นบริษัทที่มีอัตราการเติบโตอย่างก้าวกระโดด ทั้งในด้านจำนวนโรงแรมและจำนวนห้องพักที่อยู่ภายใต้การบริหารจัดการ อีกทั้งยังมีการบริหารจัดการในต่างประเทศ เช่น เวียดนามและอินเดียมากที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับบริษัทอื่นๆ ในกลุ่มธุรกิจนี้

AHS มีเป้าหมายในการดำเนินธุรกิจ ในการให้คำปรึกษาและให้บริการห้องพักตามความต้องการของลูกค้าทุกกลุ่ม ทั้งกลุ่มลูกค้าที่เข้าพักและใช้บริการโรงแรม กลุ่มลูกค้าที่เป็นเจ้าของโรงแรม และลูกค้าที่ต้องการพัฒนากิจการโรงแรม

ปัจจุบัน AHS บริหารจัดการโรงแรมระดับ 3 – 5 ดาว ภายใต้แบรนด์ “U Hotels & Resorts” และ “Eastin” ทั้งที่อยู่ในประเทศไทย เวียดนาม ลาว อินโดนีเซีย อินเดีย โอมาน และในยุโรป โดย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560 AHS มีห้องพักภายใต้การบริหารจัดการรวม 9,350 ห้อง จากโรงแรม 68 แห่ง ซึ่งในจำนวนนี้ แบ่งเป็นห้องพักที่อยู่ในประเทศไทย 3,900 ห้อง ในเวียดนาม 3,400 ห้อง ในอินโดนีเซีย 900 ห้อง ในอินเดียและตะวันออกกลาง 1,000 ห้อง และในยุโรปอีก 150 ห้อง ทั้งนี้ ภายในวันที่ 31 มีนาคม 2561 AHS ตั้งเป้าจะมีจำนวนห้องพักภายใต้การบริหารจัดการทั้งสิ้นประมาณ 11,500 ห้อง จากโรงแรมทั้งหมด 80 แห่ง

2.4.7 ธุรกิจรับเหมาและบริหารโครงการก่อสร้าง

บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัท เอชเอชที คอนสตรัคชั่น จำกัด (“HHT”) เพื่อดำเนินธุรกิจรับเหมาและบริหารโครงการก่อสร้าง โดยพันธกิจของบริษัทคือ มุ่งมั่นที่จะบริการและสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับลูกค้า โดยตระหนักเรื่องของคุณภาพ มาตรฐานด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม ในราคายุติธรรม ส่งมอบงานตรงเวลา และมุ่งเน้นพัฒนาทักษะและความเชี่ยวชาญของแรงงาน

ผลงานที่ผ่านมาของ HHT ได้แก่ โครงการโรงแรมอีสติน แกรนด์ สาทร กรุงเทพฯ โครงการ ยู สาทร กรุงเทพฯ โครงการ Abstracts Phahonyothin Park โครงการปรับปรุงสนามกอล์ฟ ธนาซีดี แอนด์ สปอร์ตคลับ และห้องอาหาร ChefMan สาขาต่าง ๆ ซึ่งเป็นโครงการของกลุ่มบริษัท นอกจากนี้ HHT ยังได้รับความไว้วางใจจากองค์กรภายนอก โดยได้ดำเนินการก่อสร้างอาคารในสถาบันการศึกษาที่มีชื่อเสียงอย่าง โรงเรียนนานาชาติฮาร์วาร์ด เป็นต้น

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560 HHT อยู่ระหว่างดำเนินงานก่อสร้างหลายโครงการ มูลค่ารวม 784.66 ล้านบาท เช่น โครงการ The Eastin Residence (Plot 1 – 3) โครงการ TC Master Plan Renovation และโครงการห้องอาหาร ChefMan ซึ่งตั้งอยู่ภายในโครงการธนาซีดี ของกลุ่มบริษัท และในปี 2560/61 HHT คาดว่าจะมีโครงการก่อสร้างภายใต้การดำเนินงาน มูลค่ารวม 710 ล้านบาท ซึ่งเป็นโครงการต่อเนื่องจากการดำเนินงานในปี 2559/60

3. ปัจจัยความเสี่ยง

ในหัวข้อนี้ บริษัทฯ ได้ชี้แจงปัจจัยความเสี่ยงต่าง ๆ ของธุรกิจหลักของบริษัทฯ ทั้ง 4 ธุรกิจ โดยวิเคราะห์ตามประเภทของความเสี่ยงซึ่งแบ่งเป็น ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติการ ความเสี่ยงด้านการเงิน ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมาย และความเสี่ยงด้านการทุจริต ทั้งนี้ ปัจจัยความเสี่ยงที่รายงานนี้เป็นเพียงปัจจัยความเสี่ยงสำคัญบางประการที่บริษัทฯ พิจารณามีความสำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ และบริษัทย่อย ตลอดจนสิทธิและการลงทุนของผู้ถือหุ้นหลักของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม อาจมีปัจจัยความเสี่ยงอื่นที่บริษัทฯ มีอาจคาดหมายในขณะนี้ หรือที่บริษัทฯ พิจารณาว่าไม่มีความสำคัญในปัจจุบัน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ และบริษัทย่อยในอนาคตได้ สำหรับข้อมูลที่อ้างถึงหรือเกี่ยวข้องกับรัฐบาลหรือเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศ ได้มาจากข้อมูลที่มีการเปิดเผยหรือคัดย่อจากสิ่งพิมพ์ของรัฐบาลหรือจากแหล่งข้อมูลอื่น ๆ โดยที่บริษัทฯ มิได้ทำการตรวจสอบหรือรับรองความถูกต้องของข้อมูลดังกล่าวแต่ประการใด

สำหรับรายละเอียดเกี่ยวกับปัจจัยความเสี่ยงของธุรกิจระบบขนส่งมวลชนและธุรกิจสื่อโฆษณา โปรดพิจารณาแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ของบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัท วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย จำกัด (มหาชน) เพิ่มเติม

3.1 ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์

3.1.1 ความเสี่ยงจากภาวะเศรษฐกิจ

ผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท ขึ้นอยู่กับอุปสงค์ภายในประเทศเป็นหลัก ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากการปรับตัวของเศรษฐกิจในประเทศ เช่น การชะลอตัวของอัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) อัตราเงินเฟ้อที่อยู่ในระดับสูง และความสามารถในการใช้จ่ายของผู้บริโภคปรับตัวลดลง เป็นต้น

ภาวะเศรษฐกิจดังกล่าว อาจส่งผลกระทบต่อการกำหนดอัตราค่าโดยสาร และแนวโน้มของจำนวนผู้โดยสารในธุรกิจระบบขนส่งมวลชน นอกจากนี้ ยังส่งผลกระทบต่อการพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ งบประมาณทางการตลาด และการใช้งบประมาณสื่อโฆษณาให้ชะลอตัวลง

กลุ่มบริษัทเชื่อว่า ถึงแม้เศรษฐกิจจะชะลอตัว แต่การกำหนดราคาการให้บริการที่เหมาะสม ประกอบกับคุณภาพการให้บริการที่ดี จะช่วยรักษาอัตราการเติบโตของกลุ่มบริษัทได้ ดังจะเห็นได้จากผลการดำเนินงานในอดีตของการให้บริการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสที่เติบโตอย่างแข็งแกร่งท่ามกลางความท้าทายต่าง ๆ

3.1.2 ความเสี่ยงจากกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจ

กลยุทธ์การดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัท ไม่ว่าจะเป็นการเข้าร่วมประมูลโครงการรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ การร่วมลงทุนและการเชื่อมต่อกับโครงการระบบขนส่งมวลชนใหม่ การเป็นศูนย์กลางสื่อโฆษณาภายใต้ฐานข้อมูลแบบครบวงจร (Data Centric Media Hypermarket) และการลงทุนพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ โดยการร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจที่มีความเชี่ยวชาญ เป็นต้น อาจต้องเผชิญกับความไม่แน่นอน และขึ้นอยู่กับปัจจัยที่สำคัญต่าง ๆ เช่น ความผันผวนของภาวะเศรษฐกิจ ปัจจัยทางการเมือง การแข่งขันในตลาด การเปลี่ยนแปลงของกฎหมาย และนโยบายของภาครัฐ ซึ่งอาจทำให้กลุ่มบริษัทไม่สามารถบรรลุเป้าหมายการดำเนินธุรกิจตามที่กำหนดไว้ เหตุดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของกลุ่มบริษัท

สำหรับธุรกิจระบบขนส่งมวลชน ปัจจัยความสำเร็จของกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจขึ้นอยู่กับ การตัดสินใจและการดำเนินการของภาครัฐเกี่ยวกับแผนการขยายตัวของระบบขนส่งมวลชนของประเทศ ความสามารถของกลุ่มบริษัทในการสรรหาและประเมินผู้ร่วมลงทุนทางธุรกิจ การลงทุนที่เป็นไปได้ การสนับสนุนทางการเงิน การได้รับสัมปทาน และการควบคุมทางการเงินและการดำเนินงาน รวมถึงปัจจัยอื่นที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของกลุ่มบริษัท อาทิเช่น ปัจจัยทางการเมือง ซึ่งบริษัทฯ ไม่สามารถรับรองได้ว่าภาครัฐจะดำเนินการตามแผนการขยายระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่มีอยู่ในปัจจุบัน หรือกลุ่มบริษัทจะเป็นผู้ได้รับสัมปทานโครงการระบบขนส่งมวลชนตามกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจดังกล่าว

ในการนี้ กลุ่มบริษัทมีการกำหนดและทบทวนกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัทอย่างสม่ำเสมอ โดยติดตามสถานการณ์ทางการเมืองและการเปลี่ยนแปลงด้านนโยบายของภาครัฐอย่างใกล้ชิด เพื่อปรับเปลี่ยนกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจให้เหมาะสม

3.1.3 ความเสี่ยงด้านรายได้

การดำเนินธุรกิจระบบขนส่งมวลชนของบีทีเอสซี มีข้อจำกัดในการปรับอัตราค่าโดยสารของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯสายหลัก โดยการปรับอัตราค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ (Effective Fare) และเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ (Authorized Fare) นั้น จะขึ้นอยู่กับเงื่อนไขต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในสัญญาสัมปทาน และอาจขึ้นอยู่กับนโยบายของรัฐบาลในขณะนั้น ๆ ซึ่งหากบีทีเอสซีไม่ได้รับอนุญาตให้ปรับอัตราค่าโดยสาร รัฐบาลอาจจัดทำมาตรการชดเชยบางประการเพื่อบรรเทาความเสียหายให้แก่บีทีเอสซี อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่อาจรับรองได้ว่ารัฐบาลจะจัดหาหรือจัดให้มีการชดเชยดังกล่าว ทั้งนี้ ข้อกำหนดเกี่ยวกับการชดเชยนี้เขียนไว้อย่างกว้าง ยังไม่มีการทดสอบ และยังไม่มีการกำหนดเฉพาะสำหรับการชดเชยดังกล่าวในสัญญาต่าง ๆ นอกจากนี้ บีทีเอสซีหรือกองทุน BTSGIF อาจเลือกที่จะไม่ปรับอัตราค่าโดยสารเนื่องจากเหตุผลทางการเมือง สังคม การแข่งขันในอุตสาหกรรมระบบขนส่งมวลชน และเหตุผลอื่น ๆ ซึ่งอาจรวมถึงความพึงพอใจของผู้โดยสาร และแนวโน้มของจำนวนผู้โดยสาร ซึ่งเหตุดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อรายได้จากค่าโดยสาร

ทั้งนี้ แนวโน้มของจำนวนผู้โดยสารขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ ซึ่งส่วนใหญ่อยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ เช่น ความต้องการของผู้โดยสาร การแข่งขันในอุตสาหกรรมระบบขนส่งมวลชน สภาพการจราจร สภาพเศรษฐกิจโดยรวม ราคาน้ำมัน การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส การชุมนุมประท้วงทางการเมือง และความเสี่ยงด้านการก่อการร้าย นอกจากนี้ แนวโน้มของจำนวนผู้โดยสารยังอาจได้รับผลกระทบจากการพึ่งพาระบบการส่งต่อผู้โดยสาร (Feeder System) และสถานีเชื่อมต่อ (Interchange Station) ที่จำกัด ซึ่งหากการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนเป็นไปอย่างล่าช้า หรือระบบขนส่งมวลชนรูปแบบอื่นเกิดการขัดข้องหรือหยุดชะงัก อาจส่งผลกระทบต่อระบบการส่งต่อผู้โดยสาร (Feeder System) และแนวโน้มของจำนวนผู้โดยสาร

ดังนั้น หากรายได้จากค่าโดยสารหรือปริมาณผู้โดยสารของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯสายหลักลดลงหรือไม่เพิ่มขึ้นแล้ว อาจส่งผลกระทบต่อรายได้และความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของกองทุน BTSGIF โดยกองทุน BTSGIF อาจไม่สามารถจ่ายเงินปันผลในหน่วยลงทุนหรือไม่สามารถรักษาระดับอัตราดอกเบี้ยเงินปันผลได้ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในฐานะผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนรายใหญ่ในสัดส่วนร้อยละ 33.33 อย่างไรก็ตาม นับตั้งแต่ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสเปิดให้บริการมานั้น รายได้ค่าโดยสารจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯสายหลักมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง

สำหรับกองทุน BTSGIF มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนมากกว่าปีละ 1 ครั้ง และไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 ของกำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้ว ทั้งนี้ รายได้ค่าโดยสารสุทธิที่กองทุน BTSGIF จะได้รับขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ ซึ่งรวมถึงจำนวนเงินค่าโดยสาร ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ในกรณีที่รายได้ค่าโดยสารสุทธิ และทรัพย์สินอื่น ๆ ที่กองทุน BTSGIF อาจได้มาหรือถือครองในภายหลังไม่สามารถสร้างรายได้เพียงพอ อาจทำให้รายได้ กระแสเงินสด และความสามารถของกองทุน BTSGIF ในการจ่ายเงินปันผลได้รับผลกระทบ ตลอดจนอาจทำให้กองทุน BTSGIF ไม่สามารถรักษาระดับอัตราการจ่ายเงินปันผลตามนโยบายการจ่ายเงินปันผลที่กำหนดไว้

3.1.4 ความเสี่ยงด้านตลาด

กลุ่มบริษัทดำเนินงานในธุรกิจระบบขนส่งมวลชน สื่อโฆษณา อสังหาริมทรัพย์ และธุรกิจบริการอื่น ๆ ซึ่งมีกลุ่มลูกค้าที่หลากหลาย โดยแต่ละธุรกิจมีลักษณะการประกอบธุรกิจที่แตกต่างกัน จึงทำให้ได้รับผลกระทบจากปัจจัยความเสี่ยงด้านตลาดแตกต่างกันไป ดังนั้น การเปลี่ยนแปลงของปัจจัยด้านตลาดต่าง ๆ เช่น สภาวะอุปสงค์และอุปทานระดับการแข่งขัน ผลกระทบจากนโยบายภาครัฐ อาจทำให้กลุ่มบริษัทไม่สามารถสร้างผลประกอบการได้ตรงตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ในบางช่วงเวลา

กลุ่มบริษัทได้จัดให้มีระบบการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสมกับแต่ละหน่วยธุรกิจเพื่อวางแผนปฏิบัติในการบริหารความเสี่ยงต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น อีกทั้งยังมุ่งมั่นที่จะพัฒนาธุรกิจหลักเพื่อให้เกิดผลประโยชน์ทางธุรกิจที่เกี่ยวเนื่องกันเพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่งของกลุ่มบริษัท ยกตัวอย่างเช่น ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ใช้กลยุทธ์การสร้างทางเชื่อม (Sky Bridge) ไปยังสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ลูกค้าของโครงการคอนโดมิเนียม เป็นต้น

3.1.5 ความเสี่ยงด้านการลงทุน

บริษัทฯ ยังคงแสวงหาโอกาสในการลงทุน หรือการเข้าซื้อกิจการที่น่าสนใจอย่างต่อเนื่อง ทั้งในธุรกิจที่บริษัทฯ ดำเนินการเอง และลงทุนผ่านกลุ่มบริษัท เพื่อขยายธุรกิจของกลุ่มอย่างยั่งยืน อย่างไรก็ตาม การลงทุนดังกล่าวอาจทำให้บริษัทฯ ต้องเผชิญกับความเสี่ยงด้านการลงทุน ทั้งจากอัตราผลตอบแทนจากการลงทุนที่เป็นไปตามคาดการณ์ การดำเนินโครงการล่าช้ากว่ากำหนด และเงินลงทุนในโครงการสูงกว่างบประมาณที่ตั้งไว้

จากความเสี่ยงด้านการลงทุนดังกล่าว และความไม่แน่นอนของปัจจัยต่าง ๆ ในการดำเนินธุรกิจ ผู้ถือหุ้นอาจเผชิญกับความเสี่ยงด้านสัดส่วนผลกำไรที่ลดลง ในกรณีที่บริษัทฯ มีการเพิ่มทุน รวมทั้งอาจเผชิญกับความเสี่ยงด้านผลตอบแทนจากการลงทุนในธุรกิจใหม่ ซึ่งอาจทำให้อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนของกลุ่มบริษัทโดยรวมไม่บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ และอาจส่งผลกระทบต่อการเติบโตของกลุ่มบริษัทในระยะยาว

บริษัทฯ มุ่งเน้นพิจารณาโครงการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจหลักทั้ง 4 ธุรกิจของกลุ่มบริษัท โดยจะต้องมีระดับอัตราผลตอบแทน (IRR) ที่สูงกว่าระดับที่บริษัทกำหนดไว้ และจะต้องมีผลประโยชน์เกื้อหนุนต่อธุรกิจของกลุ่มบริษัทด้วยกันอีกด้วย

3.2 ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติการ

3.2.1 ความเสี่ยงด้านต้นทุนการดำเนินงาน

ต้นทุนการดำเนินงานหลักของธุรกิจในกลุ่มบริษัท คือ ค่าใช้จ่ายด้านพนักงาน ต้นทุนการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ค่าไฟฟ้าและค่าซ่อมบำรุง ซึ่งอาจมีความผันผวนและอาจทำให้อัตรากำไรจากการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทลดลง

กลุ่มบริษัทมีการติดตามดูแลต้นทุนการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ ในการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักและส่วนต่อขยาย ต้นทุนการดำเนินงานดังกล่าวอาจปรับตัวเพิ่มขึ้นเนื่องจากปัจจัยต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาในการซ่อมบำรุงทรัพย์สินหรือโครงสร้างเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐาน การปรับเพิ่มขึ้นของค่าตอบแทน สวัสดิการ และผลประโยชน์ของพนักงาน หรือการเปลี่ยนแปลงนโยบายทางการเงินหรือนโยบายอื่นใดของรัฐบาลที่อาจส่งผลกระทบต่อต้นทุนการดำเนินงานหรือความต้องการด้านระบบขนส่งมวลชน อย่างไรก็ตาม ในสัญญาสัมปทานหรือสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว (แล้วแต่กรณี) ได้กำหนดให้บีทีเอสสามารถเสนอขอปรับอัตราค่าโดยสาร หรือค่าจ้างจากการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงได้ ตามการปรับตัวเพิ่มขึ้นของดัชนีราคาผู้บริโภค หรือปัจจัยอื่น ๆ ตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา ทั้งนี้ ในอดีตที่ผ่านมา ยังไม่เคยมีเหตุการณ์ที่เป็นสาเหตุให้ต้นทุนการดำเนินงานของบีทีเอสเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

สำหรับการดำเนินธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ กลุ่มบริษัทยังเป็นผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์รายเล็กเมื่อเทียบกับผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์รายอื่น ๆ ในตลาด ซึ่งทำให้กลุ่มบริษัทมีอำนาจในการต่อรองที่ต่ำกว่า ทั้งนี้ วัสดุก่อสร้างและค่าแรงงานถือเป็นต้นทุนการก่อสร้างที่สำคัญในการพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งจะผันแปรไปตามปัจจัยต่าง ๆ เช่น อุปสงค์และอุปทานของวัสดุก่อสร้างแต่ละชนิดและภาวะราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้น รวมถึงการเติบโตของโครงการก่อสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานของภาครัฐและโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของภาคเอกชน ซึ่งอาจก่อให้เกิดการขาดแคลนแรงงานและต้นทุนค่าแรงงานเพิ่มสูงขึ้น เพื่อรองรับความเสี่ยงดังกล่าว กลุ่มบริษัทมีนโยบายการว่าจ้างผู้รับเหมาก่อสร้าง (ทั้งที่เป็นบริษัทในเครือและบุคคลภายนอก) โดยการทำสัญญาก่อสร้างแบบเบ็ดเสร็จ ซึ่งจะรวมค่าวัสดุก่อสร้างและค่าแรงงานของทั้งโครงการไว้ในสัญญา (Turnkey Construction Contract) นอกจากนี้ ราคาที่ดินที่ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว การขาดแคลนที่ดินในทำเลย่านธุรกิจ และการแข่งขันที่สูงขึ้นของผู้ประกอบการ อาจทำให้กลุ่มบริษัทมีต้นทุนการดำเนินงานเพิ่มสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม การปรับตัวเพิ่มขึ้นของต้นทุนการดำเนินงานดังกล่าว จะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทในระดับที่จำกัด เนื่องจากผลการดำเนินงานของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์มีส่วนน้อยเมื่อเทียบกับผลการดำเนินงานรวมของกลุ่มบริษัท

3.2.2 ความเสี่ยงจากการหยุดชะงักของการดำเนินธุรกิจ

การดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากปัจจัยภายนอกที่อาจเป็นอุปสรรคในการดำเนินงานและอาจทำให้ธุรกิจหยุดชะงักได้ เช่น สถานการณ์ความไม่สงบทางการเมือง การก่อการร้าย ภัยธรรมชาติต่าง ๆ ดังเช่นเหตุการณ์การก่อการร้ายในไตรมาส 1 ปี 2553/54 ทำให้รถไฟฟ้าบีทีเอสต้องหยุดการดำเนินงานเป็นเวลา 8 วันเต็ม และลดชั่วโมงการดำเนินงานลงเป็นเวลาหลายวัน ซึ่งเป็นผลให้กลุ่มบริษัทสูญเสียรายได้เป็นมูลค่าประมาณ 180 ล้านบาท ต่อมาในช่วงไตรมาส 3 ปี 2554/55 ได้เกิดอุทกภัยครั้งใหญ่ในกรุงเทพฯ ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าลดลงเล็กน้อยในช่วงเวลาดังกล่าว และในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2557/58 บีทีเอสได้ปรับลดช่วงเวลาการให้บริการลงในช่วงการประกาศเคอร์ฟิวอันเป็นผลมาจากความไม่สงบทางการเมืองในกรุงเทพฯ ทั้งนี้ หากมีเหตุการณ์ใด ๆ ในลักษณะ

เดียวกันเกิดขึ้นในอนาคต การดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัท ไม่ว่าจะเป็นระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส หรือระบบสื่อโฆษณาบนรถไฟฟ้าบีทีเอส อาจต้องหยุดชะงักหรือให้บริการอย่างจำกัด ซึ่งเหตุดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของกลุ่มบริษัท อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทได้ทำประกันภัยในกรณีธุรกิจหยุดชะงักและประกันภัยความเสียหายต่อทรัพย์สินจากสาเหตุต่างๆ รวมถึงการก่อการร้าย การชุมนุมทางการเมือง และภัยธรรมชาติ เพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากเหตุการณ์อันไม่คาดคิด ทั้งนี้ ตามเงื่อนไขมูลค่าความเสียหายขั้นต่ำที่ระบุไว้ในสัญญา

3.2.3 ความเสี่ยงจากการพึ่งพาผู้ให้บริการน้อยราย

กลุ่มบริษัทอาจต้องพึ่งพาผู้ให้บริการจากภายนอกองค์กรหรือจากต่างประเทศ ในการดูแลรักษาและซ่อมบำรุงระบบและอุปกรณ์ ตลอดจนการฝึกอบรมทักษะความชำนาญที่ใช้ในการดำเนินงานดังกล่าว อาทิเช่น ในธุรกิจระบบขนส่งมวลชน บีทีเอสซียังคงต้องพึ่งพาซีเมนส์ในการดูแลรักษาและซ่อมบำรุง รถไฟฟ้าจำนวน 35 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้ ซึ่งซื้อจากซีเมนส์ และระบบไฟฟ้าและเครื่องกลอื่น ๆ โดยในปี 2557/58 บีทีเอสซีได้ลงนามในสัญญาซ่อมบำรุงฉบับใหม่กับซีเมนส์ ซึ่งเป็นสัญญาซ่อมบำรุงระยะยาว 15 ปี มีระยะเวลาเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2558 ถึง 4 ธันวาคม 2572 (วันสิ้นสุดสัญญาสัมปทาน)

ตามสัญญาซ่อมบำรุงฉบับใหม่นี้ คู่สัญญาไม่สามารถบอกเลิกสัญญาได้ก่อนครบกำหนดอายุสัญญา ดังนั้น หากซีเมนส์ไม่สามารถบำรุงรักษารถไฟฟ้า ตลอดจนระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในสัญญาแล้ว บีทีเอสซีก็ไม่สามารถบอกเลิกสัญญาดังกล่าวได้ ซึ่งเหตุดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อการให้บริการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส อย่างไรก็ตาม บีทีเอสซีสามารถเรียกร้องให้ซีเมนส์ชดเชยค่าเสียหายให้แก่บีทีเอสซีตาม Performance Index ได้ตลอดอายุของสัญญา สำหรับรถไฟฟ้าอีกจำนวน 17 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้ ที่บีทีเอสซีซื้อจากซีอาร์อาร์ซีนั้น บีทีเอสซีจะเป็นผู้ดูแลรักษาและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าดังกล่าวเอง โดยตามสัญญาซื้อรถไฟฟ้า ซีอาร์อาร์ซีจะต้องทำการฝึกอบรมให้แก่พนักงานของบีทีเอสซีสำหรับการจัดการและดูแลรักษาระบบต่าง ๆ ของรถไฟฟ้า และการฝึกอบรมสำหรับการจัดการและงานซ่อมบำรุงใหญ่ (Overhaul)

ปัจจุบัน บีทีเอสซีได้ดำเนินการบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าบางส่วนด้วยบุคลากรของบีทีเอสซีเอง เช่น ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ ระบบวิทยุสื่อสาร และระบบอาณัติสัญญาณ นอกจากนี้ บีทีเอสซียังมีนโยบายในการเพิ่มศักยภาพของหน่วยงานวิศวกรรมและหน่วยงานซ่อมบำรุงในการซ่อมบำรุงเครื่องมือและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้า เพื่อเป็นการลดการพึ่งพาบริษัทผู้ผลิตรถไฟฟ้า

3.2.4 ความเสี่ยงด้านบุคลากร

การดำเนินงานของกลุ่มบริษัท โดยเฉพาะอย่างยิ่งธุรกิจระบบขนส่งมวลชน ต้องพึ่งพาบุคลากรที่มีประสบการณ์ ความรู้ ความชำนาญ หรือทักษะเฉพาะทาง ซึ่งอาจทำให้การสรรหาบุคลากรที่เหมาะสมเป็นเรื่องท้าทายและมีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทอาจต้องเผชิญกับการแข่งขันกับผู้ประกอบการรายอื่นในการแย่งชิงบุคลากรผู้เชี่ยวชาญ ซึ่งอาจทำให้กลุ่มบริษัทต้องพึ่งพาผู้ให้บริการจากภายนอกองค์กรหรือจากต่างประเทศในการดำเนินงานดังกล่าว ดังนั้น หากกลุ่มบริษัทไม่สามารถจัดเตรียมและพัฒนาบุคลากรได้เพียงพอและทันเวลา อาจส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการดำเนินงาน และการบรรลุเป้าหมายในระยะยาว

นอกจากนี้ แม้ว่ากลุ่มบริษัทจะไม่ได้มีการจัดตั้งสภาพแรงงานและไม่เคยประสบปัญหาการหยุดงานของพนักงาน แต่กลุ่มบริษัทไม่สามารถรับรองได้ว่าปัญหาความขัดแย้งด้านบุคลากรจะไม่เกิดขึ้นกับกลุ่มบริษัทในอนาคต

ด้วยเหตุนี้ กลุ่มบริษัทจึงให้ความสำคัญต่อการบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลอย่างต่อเนื่อง โดยจัดให้มีหลักสูตรการฝึกอบรมสำหรับบุคลากรของกลุ่มบริษัท และสนับสนุนให้ผู้บริหารระดับกลางมีส่วนร่วมในการวางแผนบริหารจัดการเพื่อเสริมสร้างศักยภาพ และเพิ่มพูนความรู้และประสบการณ์ของบุคลากร ตลอดจนให้ความสำคัญต่อค่าตอบแทน สวัสดิการ และผลประโยชน์ระยะยาวของบุคลากร ทั้งในรูปของตัวเงิน และรูปแบบอื่น ๆ รวมถึงการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ สหกรณ์ออมทรัพย์พนักงาน และการออกและจัดสรรใบสำคัญสิทธิที่จะซื้อหุ้นของบริษัท (ESOP) ให้แก่พนักงาน ซึ่งจะเป็นการลดความเสี่ยงด้านบุคลากรในการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทได้ นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทยังได้จัดให้มีแผนสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) เพื่อเตรียมความพร้อมในการสร้างผู้บริหารรุ่นถัดไปเพื่อรักษาและเสริมสร้างการเติบโตขององค์กรในระยะยาว

3.2.5 ความเสี่ยงทางด้านเทคโนโลยี

การดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัท ไม่ว่าจะเป็นการให้บริการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส การให้บริการสื่อโฆษณา หรือการให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ ล้วนจำเป็นต้องพึ่งพาเทคโนโลยีและระบบควบคุมที่มีเสถียรภาพ ปลอดภัย สามารถรองรับการดำเนินงาน และควบคุมระบบบริหารจัดการต่างๆ ให้ดำเนินไปอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ เพื่อเสริมศักยภาพในการให้บริการต่างๆ การดำเนินงานของกลุ่มบริษัทจำเป็นต้องมีการลงทุนในด้านเทคโนโลยีอยู่เสมอ เช่น ระบบอาณัติสัญญาณของระบบรถไฟฟ้า ระบบชำระค่าโดยสารอัตโนมัติ ระบบชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงระบบสื่อโฆษณามัลติมีเดีย

ด้วยเหตุนี้ กลุ่มบริษัทจึงตระหนักถึงความสำคัญของปัจจัยเสี่ยงทางด้านเทคโนโลยี รวมถึงปัจจัยเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางเทคโนโลยีสารสนเทศ (Cyber Security Risk) ซึ่งปัจจุบันเกิดขึ้นหลากหลายรูปแบบ และเพิ่มจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็ว รวมถึงมีความซับซ้อนมากยิ่งขึ้น โดยปัจจัยเสี่ยงเหล่านี้สามารถสร้างความเสียหายให้แก่ธุรกิจ และส่งผลกระทบต่อการทำงาน ความเชื่อมั่นของผู้ใช้บริการ ความน่าเชื่อถือ และชื่อเสียงของกลุ่มบริษัทอีกด้วย

เพื่อเตรียมความพร้อมในการรับมือกับความเสี่ยงทางด้านเทคโนโลยี และภัยคุกคามทางเทคโนโลยีสารสนเทศ ที่อาจเกิดขึ้น กลุ่มบริษัทได้กำหนดกรอบแนวทางการดำเนินงานในด้านต่างๆ พร้อมทั้งพัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความมั่นคงปลอดภัยทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศต่าง ๆ ได้แก่ (1) ปรับปรุงเทคโนโลยีและระบบการดำเนินงานต่าง ๆ ให้มีความปลอดภัยและทันสมัยอยู่เสมอ (2) ประเมินความเสี่ยงและปรับเปลี่ยนกรอบการประเมินความเสี่ยงตามสถานการณ์อย่างเหมาะสม (3) สร้างความตระหนัก ส่งเสริม และอบรมให้พนักงานของกลุ่มบริษัทมีความรู้ในเรื่องความปลอดภัยทางด้านเทคโนโลยี (4) กำหนดแนวทางและมาตรการตอบสนองอย่างทันท่วงที เมื่อมีเหตุการณ์หรือสถานการณ์ภัยคุกคามทางด้านเทคโนโลยีเกิดขึ้น (5) ติดตามและเฝ้าระวังสถานการณ์ภัยคุกคามทางด้านเทคโนโลยี เพื่อลดความเสี่ยงต่างๆ พร้อมหาแนวทางและมาตรการป้องกัน (6) ปรับปรุงแผนการเตรียมความพร้อมรับมือภัยคุกคามทางเทคโนโลยีในรูปแบบต่างๆ อยู่เสมอ เพื่อลดผลกระทบต่อการดำเนินงานและการให้บริการ รวมถึงสามารถควบคุมสถานการณ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว และ (7) ส่งเสริมความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอกเพื่อเตรียมความพร้อมในการรับมือ และสามารถบริหารจัดการความเสี่ยงทางเทคโนโลยีได้อย่างมีประสิทธิภาพ

จากแนวทางการดำเนินงานดังกล่าวข้างต้น กลุ่มบริษัทเชื่อมั่นว่าจะสามารถดำเนินธุรกิจและให้บริการต่าง ๆ ของกลุ่มบริษัทได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับการบริการที่มีคุณภาพ และมีความปลอดภัยสูงสุด

3.2.6 ความเสี่ยงด้านชื่อเสียงองค์กร

แบรนด์บีทีเอสก้าวขึ้นมาเป็นแบรนด์ที่สังคมไทยรู้จักกันอย่างกว้างขวาง อีกทั้งจากผลการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า แสดงให้เห็นว่าสาธารณชนมีการรับรู้ในเชิงบวกต่อแบรนด์บีทีเอส โดยฝ่ายลูกค้าสัมพันธ์ของกลุ่มบริษัทจะวิเคราะห์และติดตามผลความพึงพอใจของลูกค้าเพื่อที่จะส่งเสริมระดับความพึงพอใจที่ดีต่อไป อย่างไรก็ตาม ภารกิจของกลุ่มบริษัทยังมีความเสี่ยงด้านชื่อเสียงองค์กร โดยเฉพาะอย่างยิ่งธุรกิจระบบขนส่งมวลชน หากความพึงพอใจของผู้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสในด้านต่าง ๆ ลดลง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ ความเชื่อมั่นต่อการดำเนินธุรกิจ และก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการดำเนินงานและโอกาสทางธุรกิจของกลุ่มบริษัทในอนาคต

กลุ่มบริษัทได้กำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีเจตนารมณ์ที่ชัดเจนในการต่อต้านการทุจริต โดยยึดมั่นในเป้าหมาย หลักการ และคุณค่าในการดำเนินธุรกิจ บนความซื่อตรงและรับผิดชอบเสมอมา ทั้งนี้ เพื่อสร้างความสมดุลและคุณค่าเพิ่มร่วมกันระหว่างธุรกิจ สังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย

3.3 ความเสี่ยงด้านการเงิน

3.3.1 ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

การบริหารสภาพคล่อง คือ ความสามารถในการบริหารกระแสเงินสดของบริษัทฯ เพื่อชำระดอกเบี้ยจ่ายและชำระคืนหนี้ในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง ซึ่งหากบริษัทฯ มีความจำเป็นต้องใช้เงินทุนหมุนเวียนเพิ่มขึ้น หรือรายได้ของบริษัทฯ ลดลง อาจทำให้บริษัทฯ ต้องประสบปัญหาด้านสภาพคล่อง และมีต้นทุนทางการเงินเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังต้องพึ่งพิงเงินปันผลจากบริษัทย่อยและบริษัทในเครือ รวมถึงกองทุน BTSGIF ดังนั้น หากบริษัทย่อยและบริษัทในเครือ และกองทุน BTSGIF มีผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามคาดการณ์ อาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่อง ตลอดจนผลการดำเนินงาน และความสามารถในการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ได้

ทั้งนี้ บีทีเอสซีและวีจีไอมีนโยบายการจ่ายเงินปันผลไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของกำไรสุทธิจากการดำเนินงานซึ่งไม่รวมรายการพิเศษบางรายการ (โปรดพิจารณารายละเอียดใน หัวข้อ 7.4.2 นโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทย่อย) อย่างไรก็ตาม การจ่ายเงินปันผลและการกำหนดจำนวนเงินปันผลที่บริษัทย่อยจะจ่ายให้กับบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ เช่น เงื่อนไขในการก่อหนี้ของบริษัทย่อย ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน กระแสเงินสด แผนการลงทุน และแนวโน้มทางธุรกิจของบริษัทย่อย

สำหรับกองทุน BTSGIF มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นรายละ 1 ครั้ง และไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 ของกำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้ว ทั้งนี้ รายได้ค่าโดยสารสุทธิที่กองทุน BTSGIF จะได้รับขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ ซึ่งรวมถึงจำนวนเงินค่าโดยสาร ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ในกรณีที่รายได้ค่าโดยสารสุทธิ และทรัพย์สินอื่น ๆ ที่กองทุน BTSGIF อาจได้มาหรือถือครองในภายหลังไม่สามารถสร้างรายได้เพียงพอ อาจทำให้รายได้ กระแสเงินสด และความสามารถของกองทุน BTSGIF ในการจ่ายเงินปันผลได้รับผลกระทบ ตลอดจนอาจทำให้กองทุน BTSGIF ไม่สามารถรักษาระดับอัตราการจ่ายเงินปันผลตามนโยบายการจ่ายเงินปันผลที่กำหนดไว้

บริษัทฯ มีการดูแลความเสี่ยงด้านสภาพคล่องอย่างใกล้ชิด โดยพิจารณาความต้องการเงินทุนหมุนเวียนของกลุ่มบริษัท จากกระแสเงินสดไหลเข้าและกระแสเงินสดไหลออก จากข้อมูลภายในและการประมาณการทางการเงินใน

อนาคตของกลุ่มบริษัท โดยในการวิเคราะห์นั้น บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับวงจรการหมุนเวียนของเงินสด (Cash Conversion Cycle) เช่น บัญชีเจ้าหนี้การค้าและลูกหนี้การค้า รวมไปถึงอัตราส่วนชี้วัดความสามารถในการชำระหนี้ เช่น อัตราความสามารถในการชำระหนี้ (Debt-service Coverage Ratio)

3.3.2 ความเสี่ยงด้านเครดิต

ความเสี่ยงด้านเครดิตส่งผลต่อความสามารถในการระดมทุนหรือความสามารถในการจัดหาเงินทุนของบริษัทฯ หากบริษัทฯ ถูกปรับลดระดับความน่าเชื่อถือ อาจทำให้บริษัทฯ อยู่ในสถานะที่ลำบากขึ้นในการเข้าถึงตลาดทุนต่างๆ อีกทั้งยังมีโอกาสที่ต้นทุนทางการเงินของบริษัทฯ จะเพิ่มสูงขึ้นอีกด้วย

ในเดือนพฤษภาคม 2559 บริษัทฯ และบีทีเอสซี ได้รับการจัดอันดับเครดิตขององค์กร ที่ระดับ “A” และแนวโน้มอันดับเครดิต “คงที่ (Stable)” จากบริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด (TRIS) และระดับ A(tha) แนวโน้มอันดับเครดิต “คงที่ (Stable)” จากบริษัท ฟิทช์ เรตติ้งส์ (ประเทศไทย) จำกัด (Fitch) ทั้งนี้ TRIS และ Fitch ยังคงประกาศคงอันดับเครดิตระยะยาวของบีทีเอสซี ที่ระดับ “A/Stable” และระดับ “A(tha)/Stable” เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2559 และวันที่ 2 พฤศจิกายน 2559 ตามลำดับ แม้ว่าบีทีเอสซีมีการระดมทุนโดยการขายหุ้นกู้ประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีประกัน จำนวนไม่เกิน 22,000 ล้านบาท

3.3.3 ความเสี่ยงด้านอัตราดอกเบี้ย

ความเสี่ยงด้านอัตราดอกเบี้ยเป็นผลจากยอดหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่าย (Interest Bearing Debt) ซึ่งรายการหลักในหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่าย ได้แก่ เงินกู้ยืมจากธนาคารและตัวแลกเงิน ซึ่งล้วนเชื่อมโยงกับการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ย กล่าวคือ หากอัตราดอกเบี้ยเพิ่มสูงขึ้น ภาระดอกเบี้ยจ่ายของบริษัทฯ จะเพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านอัตราดอกเบี้ยในส่วนของการลงทุนเช่นกัน เนื่องจากบริษัทฯ นำเงินไปลงทุนในตราสารรูปแบบต่างๆ เช่น บัญชีเงินฝากประจำ ตัวแลกเงิน และหุ้นกู้ระยะสั้น โดยรายได้จากดอกเบี้ยของกลุ่มบริษัทจะลดลง หากอัตราดอกเบี้ยในตลาดปรับตัวลดลง และในกรณีดอกเบี้ยในตลาดปรับตัวสูงขึ้น กลุ่มบริษัทอาจสูญเสียโอกาสในการได้รับรายได้จากดอกเบี้ยที่สูงขึ้น หากกลุ่มบริษัทได้ลงทุนในตราสารระยะยาว

บริษัทฯ ได้ติดตามสถานะเศรษฐกิจโลกและสถานะเศรษฐกิจภายในประเทศ รวมถึงแนวโน้มอัตราดอกเบี้ยอย่างสม่ำเสมอ เพื่อบริหารระดับหนี้สินและการลงทุนอย่างมีประสิทธิภาพ

3.3.4 ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

กลุ่มบริษัทมีรายได้หลักเป็นสกุลเงินบาท แต่กระนั้นธุรกรรมบางอย่างจำเป็นต้องดำเนินงานในสกุลเงินตราต่างประเทศ เช่น การซื้อรถไฟฟ้าและอะไหล่ และค่าซ่อมบำรุง ซึ่งบีทีเอสซีต้องสั่งซื้อหรือว่าจ้างจากผู้ผลิตต่างประเทศโดยตรง ทำให้กลุ่มบริษัทไม่สามารถหลีกเลี่ยงความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยนได้ทั้งหมด

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560 กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันของรายจ่ายฝ่ายทุนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานเป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ จำนวน 149 ล้านยูโร ซึ่งเป็นรายจ่ายในการจัดซื้อขบวนรถไฟฟ้าและอะไหล่ จำนวน 146 ล้านยูโร โดยบีทีเอสซีได้ซื้อเงินยูโรเต็มจำนวนและลงทุนเป็นสกุลเงินยูโรตามตารางการชำระหนี้เพื่อรอชำระค่าใช้จ่ายดังกล่าวทั้งหมดแล้ว ทั้งนี้ เพื่อลดความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน นอกจากนี้ ยังมีรายจ่ายจากต้นทุนค่าซ่อมบำรุง จำนวน 3 ล้านยูโร ซึ่งจะถูกบันทึกส่วนเพื่อเรียกเก็บจากกองทุน BTSGIF ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขใน

สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ดังนั้น หากค่าเงินบาทอ่อนตัวลงเมื่อเทียบกับสกุลเงินตราต่างประเทศในอนาคต อาจทำให้ต้นทุนในการประกอบธุรกิจของบีทีเอสซีเพิ่มขึ้นได้

ในการนี้ กลุ่มบริษัทได้กระจายความเสี่ยงในการบริหารจัดการเงินสดสภาพคล่องส่วนเกินโดยการลงทุนในต่างประเทศ ซึ่งนอกจากจะเพิ่มผลตอบแทนจากการลงทุนแล้ว ยังสามารถสร้างรายได้เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศเพื่อนำมาชำระค่าใช้จ่ายสกุลเงินตราต่างประเทศดังกล่าวได้อีกด้วย ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทมีการพิจารณาเข้าทำสัญญาเพื่อลดความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินต่าง ๆ ตามความเหมาะสม โดยพิจารณาจากขนาดของผลกระทบของความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน และค่าใช้จ่ายในการบริหารความเสี่ยง

3.3.5 ความเสี่ยงจากการบริหารจัดการเงินสดสภาพคล่องส่วนเกิน

บริษัทฯ มีเงินสดสภาพคล่องส่วนเกินจำนวนมาก โดยบริษัทฯ จะรักษาเงินสดสภาพคล่องส่วนเกินนี้ไว้เพื่อวัตถุประสงค์ในการลงทุน ในอนาคต ซึ่งบริษัทฯ มีนโยบายบริหารจัดการเงินสดสภาพคล่องส่วนเกินเหล่านี้อย่างระมัดระวัง โดยมีเป้าหมายหลักเพื่อรักษามูลค่าเงินไว้ อย่างไรก็ดี นโยบายบริหารจัดการเงินสดสภาพคล่องส่วนเกินของกลุ่มบริษัท ขึ้นกับปัจจัยภายนอกหลายประการ เช่น อัตราดอกเบี้ย อัตราแลกเปลี่ยน และผลตอบแทนของสินทรัพย์ที่ลงทุน นอกจากนี้ ด้วยนโยบายการลงทุนแบบระยะยาวของบริษัทฯ อาจทำให้ในช่วงระยะเวลาใดเวลาหนึ่งเกิดกำไรหรือขาดทุนจากเป้าหมายที่วางไว้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงอาจมีความเสี่ยงจากการขาดทุนของเงินต้นและไม่ได้ผลตอบแทนจากการบริหารจัดการเงินสดสภาพคล่องส่วนเกินของบริษัทฯ ตามที่คาดการณ์ไว้

ทั้งนี้ บริษัทฯ มีการบริหารจัดการเงินสดสภาพคล่องส่วนเกินผ่านการลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินหลายประเภท ส่วนใหญ่เป็นเงินฝากธนาคารและสถาบันการเงิน ตัวแลกเปลี่ยน ตราสารหนี้ที่เหมาะสมสำหรับการลงทุนระยะยาว ทั้งในสถาบันการเงินในประเทศและต่างประเทศ และผ่านกองทุนรวมตราสารทุนในประเทศและต่างประเทศ เพื่อกระจายความเสี่ยงในการลงทุน

3.4 ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมาย

3.4.1 ความเสี่ยงจากการยกเลิกสัญญาสัมปทาน และสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว

รายได้ของธุรกิจระบบขนส่งมวลชนของบริษัทฯ นั้นอิงกับสัญญาสัมปทานและรายได้จากการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงตามสัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว 30 ปีเป็นหลัก อย่างไรก็ตาม แม้ว่าบีทีเอสซีจะได้ขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิจากการดำเนินงานตามสัญญาสัมปทานให้แก่กองทุน BTS GIF (รวมถึงการโอนผลประโยชน์และความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิให้แก่ผู้ถือหุ้นรายละส่วน) บีทีเอสซียังคงเป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักอยู่ ดังนั้น หากสัญญาสัมปทานหรือสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวถูกยกเลิก กระแสเงินสดในอนาคตของบริษัทฯ จะได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ เหตุดังกล่าวอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบีทีเอสซี และบริษัทฯ

ทั้งนี้ ตามสัญญาสัมปทาน กทม. หรือบีทีเอสซี อาจบอกเลิกสัญญาสัมปทานได้ เว้นแต่เหตุการณ์ดังกล่าวจะได้รับการเยียวยาหรือแก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนด โดย กทม. มีสิทธิบอกเลิกสัญญาสัมปทานได้ในกรณีที่บีทีเอสซีล้มละลาย หรือจงใจผิดสัญญาสัมปทานในสาระสำคัญอย่างต่อเนื่อง โดยบีทีเอสซีจะไม่สามารถดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักได้ และจะต้องชดเชยค่าเสียหาย และโอนกรรมสิทธิ์ในอุปกรณ์ อุปกรณ์ควบคุม

และทรัพย์สินอื่น ๆ ซึ่งตั้งอยู่บนที่ดินที่ใช้สำหรับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักให้แก่ กทม. นอกจากนี้ หากสัญญาสัมปทานถูกยกเลิก จะถือเป็นเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ซึ่งเป็นเหตุให้ กองทุน BTSGIF สามารถบังคับให้บริษัทฯ ชำระหนี้ตามภาระค้ำประกันโดยบังคับจำหน่ายหุ้นบีทีเอสซีทั้งหมดตามสัญญา จำนำหุ้น หรือให้บริษัทฯ โอนหุ้นบีทีเอสซีทั้งหมดให้แก่กองทุน BTSGIF ตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นได้ (โปรดพิจารณา รายละเอียดเพิ่มเติมใน หัวข้อ 3.4.2 ความเสี่ยงจากการสูญเสียหุ้นบีทีเอสซี กรณีเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามสัญญาซื้อ และโอนสิทธิรายได้สุทธิ)

สำหรับสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวนั้น มีข้อสัญญาเกี่ยวกับเหตุบอกเลิกสัญญาที่ คล้ายคลึงกับสัญญาสัมปทาน โดยกรุงเทพมหานครมีสิทธิบอกเลิกสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวได้ ในกรณีที่บีทีเอสซีล้มละลาย หรือไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ตามสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวในส่วนที่เป็นสาระสำคัญและไม่ทำการแก้ไขภายในเวลาอันสมควร ซึ่งหากมีการบอกเลิกสัญญาดังกล่าว บีทีเอสซีจะไม่สามารถ ดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครในส่วนต่อขยายสายสีลมและสายสุขุมวิท ทั้งนี้ หากมีผู้ประกอบการราย อื่นมาดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครในส่วนต่อขยายดังกล่าว ผู้โดยสารอาจประสบกับความไม่สะดวก ในกรณีที่ผู้โดยสารเริ่มต้นการเดินทางในส่วนต่อขยายและสิ้นสุดการเดินทางในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร สายหลัก หรือในทางกลับกัน ความไม่สะดวกดังกล่าวอาจส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครลดลง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อรายได้ค่าโดยสารและผลการดำเนินงานของกองทุน BTSGIF และ บริษัทฯ นอกจากนี้ บีทีเอสซียังอาจต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการผิดสัญญาหรือการบอกเลิกสัญญา ดังกล่าวด้วย

3.4.2 ความเสี่ยงจากการสูญเสียหุ้นบีทีเอสซี กรณีเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิ รายได้สุทธิ

ในการเข้าทำธุรกรรมการขายและโอนสิทธิรายได้สุทธิที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักให้แก่กองทุน BTSGIF บริษัทฯ ในฐานะผู้สนับสนุน ได้เข้าทำสัญญาสนับสนุนและค้ำประกัน ของผู้สนับสนุน เพื่อค้ำประกันการปฏิบัติตามภาระผูกพันของบีทีเอสซีภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ รวมถึง หน้าที่ของบีทีเอสซีในการชำระเงินตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ทั้งนี้ ภายใต้สัญญาสนับสนุนและค้ำประกัน ของผู้สนับสนุน กองทุน BTSGIF ไม่สามารถบังคับให้บริษัทฯ ชำระหนี้ตามภาระค้ำประกันได้โดยวิธีการอื่นใดนอกจาก การบังคับเอาจากหุ้นบีทีเอสซีซึ่งถือหรือจะได้อีกโดยบริษัทฯ เท่านั้น โดยการบังคับเอาจากหุ้นบีทีเอสซีดังกล่าวจะ สามารถทำได้โดยการบังคับจำหน่ายหุ้นบีทีเอสซีทั้งหมดโดยการขายทอดตลาดตามสัญญาจำนำหุ้น หรือให้บริษัทฯ โอน หุ้นบีทีเอสซีทั้งหมดให้แก่กองทุน BTSGIF ตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น

อย่างไรก็ตาม การค้ำประกันตามสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุนดังกล่าวจำกัดอยู่ที่การโอนหุ้น ทั้งหมดที่บริษัทฯ ถืออยู่ในบีทีเอสซี แต่ไม่รวมถึงทรัพย์สินของบีทีเอสซีที่กองทุน BTSGIF ไม่ได้ซื้อ ซึ่งจะต้องโอนคืน ให้แก่บริษัทฯ หรือบุคคลที่บริษัทฯ กำหนดตามเงื่อนไขในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ และสัญญาสนับสนุนและ ค้ำประกันของผู้สนับสนุน ซึ่งเมื่อหากกองทุน BTSGIF ใช้สิทธิบังคับจำหน่ายหุ้นบีทีเอสซี หรือใช้สิทธิบังคับซื้อหุ้นบีทีเอส ซีแล้ว แม้ภาระค้ำประกันของบริษัทฯ จะสิ้นสุดลง แต่บริษัทฯ จะสูญเสียหุ้นบีทีเอสซีและอำนาจควบคุมในบีทีเอสซีไป และจะเกิดการเปลี่ยนแปลงอำนาจควบคุมในบีทีเอสซีจากบริษัทฯ ไปเป็นกองทุน BTSGIF หรือบุคคลอื่นที่ได้มาซึ่งหุ้น บีทีเอสซีจากการขายทอดตลาดตามการบังคับจำหน่ายหุ้นตามสัญญาจำนำหุ้น หรือเป็นบุคคลที่กองทุน BTSGIF กำหนดให้เป็นผู้รับโอนหรือซื้อหุ้นบีทีเอสซีตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น ซึ่งเหตุดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อทางลบอย่าง มีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบีทีเอสซี และบริษัทฯ

อย่างไรก็ดี ในกรณีที่มีเหตุผิดนัดผิดสัญญาบางประการตามที่กำหนดในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ บีทีเอสซีสามารถเสนอแผนการแก้ไขเยียวยาเหตุผิดนัดผิดสัญญาต่อกองทุน BTSGIF ได้ และหากกองทุน BTSGIF เห็นชอบด้วยกับแผนการแก้ไขเยียวยาดังกล่าว กองทุน BTSGIF จะไม่ใช้สิทธิเรียกร้องให้บีทีเอสซีชำระหนี้ตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ หรือเรียกให้บริษัทฯ ในฐานะผู้สนับสนุนปฏิบัติตามสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน หรือใช้สิทธิอื่นใดของกองทุน BTSGIF โดยในระหว่างระยะเวลาการแก้ไขเยียวยา บริษัทฯ จะให้สิทธิแก่กองทุน BTSGIF ในการใช้สิทธิออกเสียงในหุ้นบีทีเอสซี และหากมีการจ่ายเงินปันผลจากบีทีเอสซี บริษัทฯ ตกลงจะนำเงินปันผลดังกล่าวมาชำระจำนวนเงินที่ค้างจ่ายและถึงกำหนดชำระให้แก่กองทุน BTSGIF ทั้งนี้ ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ และสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน

3.4.3 ความเสี่ยงจากการถูกเพิกถอนหรือไม่ได้รับการต่ออายุใบอนุญาตประกอบธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์

กลุ่มบริษัทดำเนินธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ผ่านบีเอสเอส โดยบีเอสเอสได้รับใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งเป็นธุรกิจที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของธนาคารแห่งประเทศไทย ภายใต้พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการควบคุมดูแลธุรกิจบริการการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2551 และประกาศกระทรวงการคลัง เรื่องกิจการที่จะต้องขออนุญาตตามข้อ 5 แห่งประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 (การประกอบธุรกิจบัตรเครดิตเงินอิเล็กทรอนิกส์) ดังนั้น หากบีเอสเอสไม่สามารถปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยของระบบสารสนเทศ ตลอดจนการควบคุมดูแลเงินอิเล็กทรอนิกส์ บีเอสเอสอาจมีความเสี่ยงจากการถูกเพิกถอนใบอนุญาต นอกจากนี้ ใบอนุญาตที่บีเอสเอสได้รับจากธนาคารแห่งประเทศไทยมีอายุ 10 ปี ดังนั้น บีเอสเอสจึงอาจมีความเสี่ยงที่จะไม่ได้รับการต่ออายุใบอนุญาต ซึ่งจะมีผลให้บีเอสเอสไม่สามารถดำเนินธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ได้อีกต่อไป

3.4.4 ความเสี่ยงจากการซื้อที่ดินจากการขายทอดตลาดเพื่อพัฒนาโครงการของบริษัทร่วมในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

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

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

อนึ่ง จากความเห็นของที่ปรึกษากฎหมายของบริษัทฯ และบริษัทร่วมในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ที่ได้พิจารณาคำร้อง ขอเท็จจริง แนวคำพิพากษาของศาลฎีกา และข้อกฎหมายแล้ว เห็นว่าข้ออ้างในการร้องขอเพิกถอนการขายทอดตลาดของลูกหนี้ น่าจะไม่มีน้ำหนักเพียงพอให้ศาลมีคำสั่งเพิกถอนการขายทอดตลาดดังกล่าว

3.4.5 ความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม

การดำเนินงานของกลุ่มบริษัทนั้น เกี่ยวข้องกับกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อมโดยตรง เช่น การควบคุมมลพิษและการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ดังนั้น กลุ่มบริษัทอาจต้องลงทุนเพิ่มเติมหรือต้องมีการปรับปรุงกระบวนการดำเนินงาน หากกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อมมีความเข้มงวดมากขึ้น ซึ่งอาจทำให้ต้นทุนในการประกอบธุรกิจของกลุ่มบริษัทเพิ่มขึ้นได้

อนึ่ง ระบบรถไฟฟ้าของกลุ่มบริษัทมีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในระดับที่ต่ำกว่ายานพาหนะทั่วไปค่อนข้างมาก อีกทั้งการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารในระบบรถไฟฟ้านั้นจะเป็นผลดีต่อสิ่งแวดล้อม เนื่องจากจะส่งผลให้การใช้พลังงานและปริมาณมลพิษต่อคนลดลง

3.5 ความเสี่ยงอื่น ๆ

3.5.1 ความเสี่ยงจากการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุน เพื่อรองรับการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงของบริษัทฯ อาจส่งผลกระทบต่อสัดส่วนการถือหุ้นของผู้ลงทุน (Control Dilution)

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560 บริษัทฯ มีใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W3 จำนวนทั้งสิ้น 3,944,551,464 หน่วย ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB จำนวนทั้งสิ้น 6,308,481 หน่วย และมีใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WC จำนวนทั้งสิ้น 16,000,000 หน่วย โดยมีหุ้นรองรับการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W3 จำนวน 3,971,542,378 หุ้น ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB จำนวน 6,308,481 หุ้น และใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WC จำนวน 16,000,000 หุ้น ดังนั้น หากมีการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W3 ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB และใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WC เพิ่มจำนวน จะทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นเดิมลดลงไม่เกินร้อยละ 24.97 ร้อยละ 0.05 และร้อยละ 0.13 ตามลำดับ หรือในกรณีมีการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W3 ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB และใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WC ครบทั้งหมด จะทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นเดิมลดลงทั้งหมดไม่เกินร้อยละ 25.07 (คำนวณโดยใช้ฐานหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560 จำนวน 11,934,954,312 หุ้น)

3.5.2 ความเสี่ยงจากการมีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ >25%

ณ วันปิดสมุดทะเบียนหุ้น เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2560 กลุ่มนายคิริ กาญจนพาสน์ (โปรดพิจารณารายละเอียดใน หัวข้อ 7.2 ผู้ถือหุ้น) ถือหุ้นในบริษัทฯ จำนวนรวม 4,885,675,039 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 41.27 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทฯ แม้กลุ่มนายคิริ กาญจนพาสน์ จะถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 50 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทฯ ซึ่งยังไม่อาจถือได้ว่าสามารถควบคุมมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นที่ต้องใช้เสียงส่วนใหญ่ของที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้ อย่างไรก็ตาม กลุ่มนายคิริ กาญจนพาสน์ เป็นกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่กลุ่มเดียวที่ถือหุ้นในบริษัทฯ เกินกว่าร้อยละ 25 ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายอื่นอาจมีความลำบากในการรวบรวมคะแนนเสียงเพื่อถ่วงดุลเรื่องที่กลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่เสนอได้

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

ทรัพย์สินสำคัญที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

4.1 ทรัพย์สินถาวรหลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560 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 2560 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
ต้นทุนโครงการ – โฆษณา	สัมปทาน	2,262.2	ไม่มี
อุปกรณ์ – ขนส่งมวลชน	เป็นเจ้าของ	128.2	ไม่มี
อุปกรณ์สื่อโฆษณา	เป็นเจ้าของ	1,393.5	ไม่มี
สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง – โฆษณา	เป็นเจ้าของ	16.7	ไม่มี
ต้นทุนโครงการ – แรบบิท	เป็นเจ้าของ	78.3	ไม่มี
อุปกรณ์ – แรบบิท	เป็นเจ้าของ	14.3	ไม่มี
อุปกรณ์ – แรบบิท รีเวอร์คิส	เป็นเจ้าของ	30.5	ไม่มี
เครื่องตกแต่ง และอุปกรณ์ – ร้านอาหาร	เป็นเจ้าของ	207.8	ไม่มี
รวม		4,131.5	

4.1.2 ที่ดิน โครงการอสังหาริมทรัพย์และสิทธิการเช่า

4.1.2.1 รายละเอียดโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่ดำเนินการอยู่ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	พื้นที่			ราคาประเมิน ณ 31 มี.ค. 60 (ล้านบาท)	ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค. 60 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา			
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ								
1. โครงการธนาซีดี ถนนบางนา – ตราด กม.14								
1.1 บ้านพร้อมที่ดิน								
1.1.1 เพรสที่จ.เจ้าสี II	ต.บางโฉลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	38 แปลง	27	1	15.90	327.50	91.02	-
1.1.2 เพรสที่จ.เจ้าสี III	ต.บางโฉลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	206 แปลง	59	-	4.20	708.13	302.65	-
1.1.3 พาร์วัน	ต.บางโฉลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	62 แปลง	9	1	52.10	151.90	103.38	-
1.1.4 ที่ดินเปล่าไพรม์แลนด์โซนบี, โซนซี และโซนดี	ต.บางโฉลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	29 แปลง	21	1	55.80	256.70	71.34	-
1.1.5 แคลิฟอร์เนีย	ต.บางโฉลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	30 แปลง	7	1	82.60	89.50	24.87	-
1.2 ทาวน์เฮ้าส์								
1.2.1 ทาวน์เฮ้าส์อาบิแทต	ต.บางโฉลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	16 แปลง	1	3	68.80	23.05	14.79	-
1.3 คอนโดมิเนียม								
1.3.1 นูเวลคอนโดมิเนียม	ต.บางโฉลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 ห้องชุด	58.57 ตารางเมตร			1.46	0.82	-
1.3.2 ธนาเพลสคอนโดมิเนียม	ต.บางโฉลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	2 ห้องชุด	127.64 ตารางเมตร			1.91	1.48	-

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	พื้นที่			ราคาประเมิน ณ 31 มี.ค. 60 (ล้านบาท)	ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค. 60 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา			
1.4 ที่ดินเปล่าจัดสรร								
1.4.1 ที่ดินเปล่า กิ่งแก้ว	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	12 แปลง	4	3	5.50	57.20	7.13	-
1.4.2 ที่ดินแปลงใหญ่ใกล้ฮาบิแทต	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	9	-	53.00	91.30	30.46	-
1.4.3 ที่ดินข้างฟาร์มแลนด์ โซนบี	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	3	1	16.00	39.50	10.97	-
1.4.4 ที่ดินเปล่าใกล้สะพาน 1 หน้าโครงการธานีดี	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	2	-	0.50	28.02	4.85	-

4.1.2.2 รายละเอียดอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560

(ก) โครงการเพื่อให้เช่า

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	พื้นที่	ราคาประเมิน ณ 31 มี.ค. 60 (ล้านบาท)	ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค. 60 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัท						
1. อาคารพักอาศัยโครงการเดอะรอยัลเพลส 2 และเดอะแกรนด์ (เพื่อให้เช่า)						
1.1 เดอะรอยัลเพลส 2*	ซอยมหาดเล็กหลวง 2 ถนนราชดำริ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ	45 ห้อง	3,242.50 ตารางเมตร	107.00	68.10	-
1.2 เดอะแกรนด์*	ซอยมหาดเล็กหลวง 2 ถนนราชดำริ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ	26 ห้อง	1,616.00 ตารางเมตร	49.00	34.13	-

* ที่ดินและอาคารเดอะรอยัลเพลส 2 และเดอะแกรนด์ เป็นการเช่าระยะยาวกับสำนักงานพระคลังข้างที่ โดยสัญญาเช่าจะสิ้นสุดวันที่ 30 พฤศจิกายน 2570

(ข) ที่ดินเปล่า

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	พื้นที่			ราคาประเมิน ณ 31 มี.ค. 60 (ล้านบาท)	ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค. 60 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา			
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัท								
1. ที่ดินเปล่า	ถนนบ้านน้ำลัด – บ้านแม่ยาว ต.ริมกก อ.เมืองเชียงราย จ.เชียงราย	4 แปลง	21	3	60.00	14.20	11.00	-
2. ที่ดินเปล่า	ถนนเทพกษัตรี ต.เกาะแก้ว อ.เมือง ภูเก็ต จ.ภูเก็ต	4 แปลง	37	2	8.50	150.00	33.77	-
3. ที่ดินเปล่า	ถนนสายบ้านนา-แก่งคอย ต.ชะอม อ.แก่งคอย จ.สระบุรี	4 แปลง	95	-	93.00	10.50	7.60	-
4. ที่ดินเปล่า	แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว กรุงเทพฯ	6 แปลง	-		42.00	-	1.47	-
5. ที่ดินเปล่า หน้าโครงการธานีดี	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	3 แปลง	207	1	80.60	2,605.06	398.28	-
6. ที่ดินเปล่า หลังโครงการธานีดี	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	7	-	8.00	21.04	2.39	-
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัทย่อย								
1. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. สยาม เพจจิ่ง แอนด์ คอมมิวนิเคชั่น)	ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ	2 แปลง	-	-	71.00	15.60	14.20	-
2. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. ยงสุ)	ต.คลองควาย อ.สามโคก จ.ปทุมธานี	1 แปลง	26	-	11.00	36.00	14.16	-
3. ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง (กรรมสิทธิ์ ของ บจ. มรรค)	ถนนสายท่ามะปรังค์ - หนองคุ้ม ต.หมูลี อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา	4 แปลง	16	1	56.00	156.30	149.83	-
4. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บมจ. มาสเตอร์ แอด)	ต.บึงคำพร้อย อ.ลำลูกกา จ.ปทุมธานี	3 แปลง	16	3	90.00	30.52	30.52	-
5. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บมจ. มาสเตอร์ แอด)	ต.ทับคาง อ.เขาย้อย จ.เพชรบุรี	3 แปลง	26	1	93.00	34.40	34.40	-

4.1.2.3 รายละเอียดอสังหาริมทรัพย์เพื่อใช้ในการดำเนินธุรกิจ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560

(ก) ธุรกิจโรงแรม

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	พื้นที่			ราคาประเมิน ณ 31 มี.ค. 60 (ล้านบาท)	ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค. 60 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา			
1. โรงแรม ยู เชียงใหม่ (ดำเนินการ โดย บจ. เมืองทอง แอสเซ็ทส์)*	ถนนราชดำเนิน ต.ศรีภูมิ อ.เมือง จ.เชียงใหม่	1 แปลง	1	1	38.00	150.00	54.82	-
2. โรงแรม ยู อินจันท์ กาญจนบุรี (กรรมสิทธิ์ของ บจ. เมืองทอง แอสเซ็ทส์)	ถนนแม่น้ำแคว ต.ท่ามะขาม อ.เมือง จ.กาญจนบุรี	13 แปลง	5	1	30.00	178.00	117.58	-
3. โรงแรม ยู สาทร กรุงเทพฯ (ดำเนินการโดย บจ. เมืองทอง แอสเซ็ทส์)**	ซอยงามดูพลี แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ	1 แปลง	9	-	40.38	690.00	615.34	-
4. โรงแรม (ระหว่างก่อสร้าง กรรมสิทธิ์ ของ บจ.บีทีเอส แลนด์)	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	2	1	11.40	88.60	70.39	-
5. โรงแรม (ระหว่างก่อสร้าง กรรมสิทธิ์ ของ บจ.มรรค๘)	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	2	1	51.50	150.00	98.76	-
6. โรงแรม (ระหว่างก่อสร้าง กรรมสิทธิ์ ของ บจ.ไนน์ สแควร์ พร็อพเพอร์ตี้)	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	3	1	55.10	162.10	102.46	

* ที่ดินและโรงแรม ยู เชียงใหม่ เป็นการเช่าระยะยาวจากนางสาวจารุณี มณีกุล โดยสัญญาเช่าจะสิ้นสุดวันที่ 31 มกราคม 2571

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

(ข) สนามกอล์ฟและคลับเฮ้าส์

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	พื้นที่			ราคาประเมิน ณ 31 มี.ค. 60 (ล้านบาท)	ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค. 60 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา			
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ								
1. สนามกอล์ฟและคลับเฮ้าส์*	ถนนบางนา-ตราด กม.14 ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	5 แปลง	475	-	23.50	2,166.00	2,658.93	จำนวนที่ดินพร้อม สิ่งปลูกสร้าง มูลค่าจำนอง 420 ล้านบาท

* การประเมินมูลค่าทรัพย์สินใช้วิธีรายได้ (Income Approach)

(ค) ร้านอาหารจีน

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	พื้นที่	ราคาประเมิน ณ 31 มี.ค. 60 (ล้านบาท)	ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค. 60 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
1. ร้านอาหารจีน อาคาร เดอะรอยัล เพลส 2 (ดำเนินการโดย บจ.แมน คิ ชเซ็น)*	ซอยมหาดเล็กหลวง 2 ถนนราชดำริ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ	9 ห้อง	1,272.35 ตารางเมตร	42.00	27.05	-
2. ร้านอาหารจีน คลับเฮ้าส์ ธนาซีดี (ดำเนินการโดย บจ.แมน คิซเซ็น)	ถนนบางนา-ตราด กม.14 ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ		1,081.95 ตารางเมตร	-	58.36	จำนวนที่ดินพร้อม สิ่งปลูกสร้าง มูลจำนอง 420 ล้านบาท

* ที่ดินและอาคารเดอะรอยัลเพลส 2 เป็นการเช่าระยะยาวกับสำนักงานพระคลังข้างที่ โดยสัญญาเช่าจะสิ้นสุดวันที่ 30 พฤศจิกายน 2570 (บริษัทฯ ตกลงให้ บจ. แมน คิซเซ็น เช่าพื้นที่ภายในอาคารพักอาศัยเพื่อประกอบธุรกิจร้านอาหาร)

(ง) โรงงานผลิตอาหาร

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	พื้นที่			ราคาประเมิน ณ 31 มี.ค. 60 (ล้านบาท)	ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค. 60 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา			
1. ที่ดินและอาคารโรงงาน (กรรมสิทธิ์ บจ.แมน ฟู้ด โปรดักส์)	ต.ลำโรงฝั้งเหนือ อ.พระโขนง จ. กรุงเทพฯ	3 แปลง	1	2	45.00	57.00	49.50	-

4.1.2.4 รายละเอียดที่ดินและโครงการรอการพัฒนาในอนาคต ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	พื้นที่			ราคาประเมิน ณ 31 มี.ค. 60 (ล้านบาท)	ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค. 60 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา			
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัทย่อย								
1. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. ปรารถศิริ แอสเซ็ทส์)	ต.โป่งตาลอง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา	15 แปลง	447	3	2.00	409.98	199.66	-
2. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. ธนายง ฟู้ด แอนด์ เบเวอเรจ)	ต.โป่งตาลอง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา	1 แปลง	87	3	94.00	61.59	34.02	-
3. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. สยาม เพจจิ้ง แอนด์ คอมมิวนิเคชั่น)	ต.โป่งตาลอง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา	2 แปลง	56	1	76.00	39.5	22.20	-
4. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. เมืองทอง แอสเซ็ทส์)	ต.โป่งตาลอง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา	1 แปลง	20	-	-	14.00	16.13	-
5. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ.เดอะคอมมูนิตี้ วัน)	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	11	2	17.00	115.40	38.50	
6. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ.เดอะคอมมูนิตี้ ทุ)	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	24	-	2	240.10	80.07	-

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	พื้นที่			ราคาประเมิน ณ 31 มี.ค. 60 (ล้านบาท)	ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค. 60 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา			
7. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. ราษฎร์บูรณะ พร็อพเพอร์ตี้)	ถนนราษฎร์บูรณะ แขวงราษฎร์บูรณะ กรุงเทพฯ	1 แปลง	27	2	10	1210.00	660.75	-
8. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. กิ่งแก้ว แอสเสทส์)	ต.ราชาเทวะ อ.บางพลี (บางพลีใหญ่) จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	10	2	6	36.80	15.80	-

4.2 ทรัพย์สินที่ไม่มีตัวตนที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560 ทรัพย์สินที่ไม่มีตัวตนที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย สามารถแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ (1) สัญญาสัมปทาน (2) เครื่องหมายการค้าและเครื่องหมายบริการ และ (3) โปรแกรมคอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์ ดังนี้

4.2.1 สัญญาสัมปทาน


บีทีเอสซีได้ลงนามในสัญญาสัมปทานกับ กทม. เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2535 ซึ่งมีการแก้ไขเพิ่มเติม 2 ครั้ง ภายใต้สัญญาสัมปทาน บีทีเอสซีมีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการดำเนินงาน และมีสิทธิรับรายได้จากการจัดเก็บค่าโดยสารจากผู้ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก รวมทั้งรายได้จากการให้เช่าพื้นที่โฆษณา รายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องภายในสถานี และธุรกรรมทางพาณิชย์ในรูปแบบอื่นเป็นระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ (5 ธันวาคม 2542)




อนึ่ง เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 บีทีเอสซีได้ขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิทั้งหมดของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครให้แก่กองทุน BTS GIF ทั้งนี้ ไม่รวมรวมถึงรายได้จากการให้เช่าพื้นที่โฆษณา รายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องภายในสถานี และธุรกรรมทางพาณิชย์ในรูปแบบอื่น ตามสัญญาสัมปทาน แต่อย่างใด




โปรดพิจารณารายละเอียดของสัญญาสัมปทาน และสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิใน หัวข้อ 6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

4.2.2 เครื่องหมายการค้าและเครื่องหมายบริการ

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเครื่องหมายการค้าและเครื่องหมายบริการที่สำคัญต่อการประกอบธุรกิจซึ่งได้จดทะเบียนในประเทศไทย ดังนี้

ลำดับ	รูปแบบเครื่องหมายการค้า / เครื่องหมายบริการ	ชื่อเจ้าของ	ประเภทสินค้า / บริการ	ระยะเวลาดำเนินการ
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 หนูตัวในอิริยาบถต่างๆ : หนูตัวพนมมือ หนูตัวแบมือ 2 ข้าง หนูตัวหันหลังขวาพนมมือ หนูตัวแบมือขวา หนูตัวชวนแฉะ</p>  	บีทีเอสซี	<p>การขนส่ง (โดยรถไฟฟ้า) การขนส่งผู้โดยสาร การขนส่งทางรถ การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่ง การรับขนส่ง การให้เช่าเนื้อที่โฆษณา การให้เช่าวัสดุโฆษณา การโฆษณา การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยว การให้ข้อมูลข่าวสารในเรื่องที่ได้รับความสนใจทั่ว ๆ ไป 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	ให้บริการบัตรเครดิตและสมาร์ตการ์ดทาง การเงิน บริการทางการเงินเกี่ยวกับเครดิต บริการรวบรวมข้อมูลการใช้จ่ายผ่านบัตร บริการให้ข้อมูลการใช้จ่ายผ่านบัตร บริการ หักบัญชี บริการส่งเสริมการขาย บริการ จัดการธุรกิจด้านการจัดจำหน่ายบัตรใช้ ชำระสินค้า/บริการ การจัดการค่าปลีก บริการเข้าถึงฐานข้อมูล บริการโปรแกรม ข้อมูลสำเร็จรูปบนบัตร บริการการควบคุม ระบบการเข้าออกของบุคคลด้วยระบบ อิเล็กทรอนิกส์ สินค้าที่ระลึกหรือส่งเสริมการ ขายประเภทต่าง ๆ เช่น พวงกุญแจ เสื้อ หมวก แอบรัดข้อมือ	ตั้งแต่ปี 2554 - 2564
5.	เครื่องหมายการค้า / เครื่องหมาย บริการ 	แครอท รีวอร์ดส	บริการส่งเสริมการขาย บริการลูกค้าสมาชิก สัมพันธ์ บริการให้ข้อมูลทางการค้าเกี่ยวกับ การสะสมและให้คะแนนสะสมสำหรับสมาชิก ทางการค้า บริการทางการค้าโดยการ ตรวจสอบคะแนนสะสม และแลกคูปอง ส่วนลดให้แก่สมาชิกทางการค้า เครื่องออก คูปองอัตโนมัติ ซอฟต์แวร์คอมพิวเตอร์ บัตร สมาร์ตการ์ด แผ่นซีดี แผ่นดีวีดี แฟลชไดรฟ์ สื่อสิ่งพิมพ์อิเล็กทรอนิกส์ สินค้าที่ระลึกหรือ ส่งเสริมการขายประเภทต่าง ๆ เช่น พวงกุญแจ เสื้อ หมวก แอบรัดข้อมือ สาย คล้อง ปากกา ดินสอ แฟ้มเอกสาร สิ่งพิมพ์ สมุด ป้ายติดกระดุมทำด้วยกระดาษ สาย คล้องคอพร้อมป้ายชื่อ โทรศัพท์มือถือ ซองและหน้ากาใส่โทรศัพท์มือถือ กล้องใส่ ซีดี กระเป๋าใส่ซอง ร่ม นาฬิกา สร้อยข้อมือ สร้อยคอ จี๊ประดับ	ตั้งแต่ปี 2554 - 2564
6.	เครื่องหมายการค้า / เครื่องหมาย บริการ 	แมน คิทเชน	ภัตตาคาร ควบคุมจัดการภัตตาคาร จัด อาหารนอกสถานที่ ให้คำแนะนำและ คำปรึกษาในเรื่องอาหาร สินค้า เช่น เป็ด ย่าง เม็ดมะม่วงหิมพานต์ ถั่วอบกรอบ สำเร็จรูป กระเพาะปลาแห้ง หอยเชลล์ อบแห้ง หอยเป่าฮื้ออบแห้ง เห็ดหอมอบแห้ง ซาลาเปา ขนมจีบ ขนมไหว้พระจันทร์ ซอส ปรุงรส ซอสน้ำจิ้ม น้ำต้ม	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 2560 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีโปรแกรมคอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์ ดังนี้

รายการ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
โปรแกรมคอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์	เป็นเจ้าของ	367.8	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 โดยจะลงทุนในสัดส่วนไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 เว้นแต่ในกรณีมีเหตุสมควรหรือเหมาะสมที่จะลงทุนในสัดส่วนที่ต่ำกว่าร้อยละ 25

4.4 สรุปสาระสำคัญของสัญญาที่มีนัยสำคัญต่อการประกอบธุรกิจ

โปรดพิจารณาสัญญาที่มีนัยสำคัญต่อการประกอบธุรกิจใน หัวข้อ 6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ณ วันที่ 31 พฤษภาคม 2560 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 โดยธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ เพื่อให้ชำระหนี้หุ้นกู้ชนิดมีหลักประกันพร้อมดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องเป็นจำนวนเงินประมาณ 4,251 ล้านบาท ศาลชั้นต้นพิพากษาให้บริษัทย่อยทั้ง 2 แห่งชำระหนี้ดังกล่าว ซึ่งบริษัทย่อยได้ยื่นอุทธรณ์และศาลอุทธรณ์พิพากษายืนตามศาลชั้นต้น อย่างไรก็ตาม ธนาคารดังกล่าวได้ยื่นขอรับชำระหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ และบริษัทฯ ได้จัดประมูลขายทรัพย์สินหลักประกันเพื่อชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ (รวมถึงผู้ถือหุ้นกู้) จึงไม่มีการบังคับคดีตามคำพิพากษาศาลอุทธรณ์กับบริษัทย่อยทั้ง 2 แห่ง
- (2) บีทีเอสซีถูกฟ้องเป็นจำเลยร่วมกับ กทม. โดยผู้ฟ้องคดี 3 ราย ซึ่งเป็นคนพิการ ฟ้องขอให้มีการจัดทำลิฟต์และอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนพิการที่สถานีรถไฟฟ้า ให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ศาลปกครองกลางพิพากษายกฟ้อง โดยเห็นว่าขณะทำสัญญาสัมปทานยังไม่มีกฎกระทรวงกำหนดให้มีการจัดทำลิฟต์และอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนพิการ ต่อมา ผู้ฟ้องคดีทั้ง 3 ได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุด โดยเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2558 ศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษากลับคำพิพากษาศาลปกครองกลาง โดยพิพากษาให้ กทม. จัดทำลิฟต์และอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนพิการที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสทั้ง 23 สถานี และจัดทำอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกบนรถไฟฟ้าแก่คนพิการ โดยจัดให้มีที่ว่างสำหรับเก้าอี้ขึ้นคนพิการ รวบรวมสำหรับคนพิการบริเวณทางขึ้นลง และติดตั้งลักษณะคนพิการทั้งในและนอกตัวรถคันที่จัดไว้สำหรับคนพิการ ทั้งนี้ ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 1 ปีนับแต่วันที่คำพิพากษา โดยให้บีทีเอสซีให้ความร่วมมือสนับสนุน กทม. ในการจัดให้มีอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนพิการ รวมทั้งสัญลักษณ์ที่แสดงให้เห็นว่ามีอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนพิการ ในฐานะที่บีทีเอสซีเป็นบุคคลผู้มีสิทธิครอบครองและใช้สอยอสังหาริมทรัพย์ที่ กทม. จัดสร้างขึ้น และเป็นเจ้าของอุปกรณ์และเครื่องมือควบคุมตามสัญญาสัมปทานปัจจุบัน กทม. อยู่ระหว่างดำเนินการติดตั้งลิฟต์และอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนพิการ โดยได้ดำเนินการจัดทำลิฟต์แล้วเสร็จบางส่วนจำนวน 8 สถานี ได้แก่ สถานีราชเทวี สถานีสนามเป้า สถานีอารีย์ สถานีพร้อมพงษ์ สถานีทองหล่อ สถานีอ่อนนุช สถานีรัชดาภิเษก สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ และคาดว่าจะแล้วเสร็จทั้งหมดภายในปี 2560
- (3) กทม. ยื่นคำขอรับชำระหนี้ในคดีฟื้นฟูกิจการของบีทีเอสซีเป็นจำนวนประมาณ 306.5 ล้านบาท เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์มีคำสั่งอนุญาตให้ กทม. ได้รับชำระหนี้ค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุ เป็นเงินประมาณ 8.3 ล้านบาท และค่าธรรมเนียมหนังสือค้ำประกัน เป็นเงินประมาณ 12.3 ล้านบาท และยกคำร้องในส่วนมูลหนี้ค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินจำนวนประมาณ 72.4 ล้านบาท และหนี้ค่าเช่าอาคารจำนวนประมาณ 201.4 ล้านบาท กทม. ได้ยื่นคำร้องโต้แย้งคำสั่งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ต่อศาลล้มละลายกลาง ซึ่งศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกคำร้องของ กทม. และ กทม. ได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งศาลล้มละลายกลางต่อศาลฎีกา ซึ่งเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2560 ศาลฎีกามีคำพิพากษาแก่ให้ กทม. ได้รับชำระหนี้ในการฟื้นฟูกิจการ มูลหนี้

- ค่าภาษีโรงเรือนและที่ดิน 63.01 ล้านบาท ค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุ 8.3 ล้านบาท ดอกเบี้ยสำหรับค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุ 3.56 ล้านบาท ค่าเช่าอาคาร 30.44 ล้านบาท และค่าธรรมเนียมหนังสือค้ำประกัน 12.3 ล้านบาท รวมเป็นเงินประมาณ 117.61 ล้านบาท
- (4) บีทีเอสซีถูกเรียกร้องให้ชำระเงินค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุจาก กทม. เป็นจำนวนเงินประมาณ 132 ล้านบาท (เงินต้น 64.7 ล้านบาท เบี้ยปรับเงินเพิ่ม 67.3 ล้านบาท) รวมถึงค่าปรับและเงินเพิ่มของเงินที่ค้างชำระในอัตราร้อยละ 18 ต่อปี และค่าธรรมเนียมหนังสือค้ำประกันสัญญาก่อสร้างอาคาร เป็นเงินประมาณ 8.2 ล้านบาท โดยบีทีเอสซีได้โต้แย้งคัดค้านว่า บีทีเอสซีไม่มีหน้าที่ต้องชำระค่าใช้จ่ายดังกล่าว เนื่องจากตามสัญญาสัมปทาน บีทีเอสซีมีสิทธิใช้ที่ดินดังกล่าวในโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร โดยไม่ต้องรับภาระค่าใช้จ่าย ค่าเช่า ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายอื่นใดที่เกิดขึ้น ปัจจุบัน สถาบันอนุญาตตุลาการได้มีคำสั่งจำหน่ายข้อพิพาทนี้ออกจากสารบบความเป็นการชั่วคราว เพื่อรอฟังผลคำพิพากษาศาลฎีกาในคดีพื้นฟูกิจการที่ กทม. ได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลฎีกาแผนกคดีล้มละลาย เนื่องจากเป็นมูลหนี้รายเดียวกัน (คดีตาม (3)) ซึ่งเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2560 ศาลฎีกามีคำพิพากษาแก่ให้ กทม. ได้รับชำระหนี้ในการฟื้นฟูกิจการ (คดีตาม (3)). รวมเป็นเงินประมาณ 117.61 ล้านบาท โดยสถาบันอนุญาตตุลาการนัดพร้อมเพื่อกำหนดกระบวนการพิจารณาในวันที่ 15 มิถุนายน 2560
- (5) เจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ รายหนึ่ง (บรรษัทบริหารสินทรัพย์ไทย – ปัจจุบันคือบริษัท บริหารสินทรัพย์ กรุงเทพพาณิชย์ จำกัด) ได้ยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลาง ขอให้ศาลมีคำสั่งเปลี่ยนแปลงคำสั่งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์เกี่ยวกับจำนวนหนี้ที่มีสิทธิได้รับชำระหนี้ ซึ่งศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งให้แก้ไขจำนวนหนี้ที่มีสิทธิได้รับชำระหนี้แต่ไม่เต็มตามจำนวนหนี้ที่เจ้าหนี้ดังกล่าวร้องขอ ดังนั้น เจ้าหนี้ดังกล่าวจึงได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งศาลล้มละลายกลางต่อศาลฎีกา และเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2559 ศาลล้มละลายกลางได้อ่านคำพิพากษาของศาลฎีกาแล้ว ซึ่งบริษัทฯ จะต้องชำระหนี้ตามคำพิพากษาดังกล่าวภายใต้ข้อกำหนดตามแผนฟื้นฟูกิจการ โดยชำระเป็นเงินและการโอนสินทรัพย์ที่เป็นหลักประกันให้แก่เจ้าหนี้ดังกล่าว เป็นเงินทั้งสิ้นประมาณ 587 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ได้วางทรัพย์ชำระหนี้ให้กับเจ้าหนี้ที่ศาลล้มละลายกลาง และสำนักงานวางทรัพย์ กรมบังคับคดี
- (6) เจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ รายหนึ่ง (บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)) ได้ยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลางขอให้ศาลมีคำสั่งให้บริษัทฯ ชำระหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ และศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งให้บริษัทฯ ชำระหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ต่อมาทั้งเจ้าหนี้และบริษัทฯ ต่างอุทธรณ์ต่อศาลฎีกา และเพื่อเป็นการทุเลาการบังคับคดี บริษัทฯ ได้วางหลักประกันเป็นหนังสือสัญญาค้ำประกันของธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 66.3 ล้านบาท ต่อศาลล้มละลายกลาง ต่อมาเมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2560 ศาลล้มละลายกลางได้อ่านคำพิพากษาของศาลฎีกา บริษัทฯ ต้องชำระหนี้เงินให้แก่เจ้าหนี้เป็นจำนวนเงิน 49 ล้านบาทพร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี ซึ่งบริษัทฯ ได้ชำระหนี้ให้กับเจ้าหนี้แล้ว รวมเป็นเงินประมาณ 74 ล้านบาท พร้อมกับได้รับคืนหนังสือสัญญาค้ำประกันของธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) ดังกล่าวจากศาลล้มละลายกลางแล้ว
- (7) บริษัทร่วมทุนแห่งหนึ่ง (บริษัท เบย์วอเตอร์ จำกัด) ได้ประมูลซื้อที่ดินจากการขายทอดตลาดทรัพย์สินของลูกหนี้ในคดีล้มละลายจากกรมบังคับคดี และรับโอนกรรมสิทธิ์ที่ดินดังกล่าว พร้อมชำระราคาแก่เจ้าพนักงานบังคับคดีแล้วเป็นเงินจำนวน 7,350 ล้านบาท ปรากฏว่าลูกหนี้ในคดีล้มละลายได้ร้องขอต่อศาลล้มละลายกลาง ขอให้ศาลมีคำสั่งยกเลิกการประกาศขายทอดตลาดทรัพย์สินของลูกหนี้ ซึ่งศาลมีคำสั่งยกคำร้องดังกล่าว

ลูกหนี้จึงได้ยื่นคำร้องเพื่อขออุทธรณ์ต่อศาลฎีกา และศาลฎีกามีคำสั่งยกคำร้อง โดยไม่อนุญาตให้ลูกหนี้อุทธรณ์ ต่อมา เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2558 ลูกหนี้ได้ร้องขอต่อศาลล้มละลายกลาง ขอให้ศาลมีคำสั่งให้เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์รับคำขอประนอมหนี้ และขอให้ศาลมีคำสั่งให้เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์เลื่อนหรืองดการขายทอดตลาดทรัพย์สิน และศาลมีคำสั่งยกคำร้องเมื่อวันที่ 28 มกราคม 2559 ดังนั้น ลูกหนี้จึงได้ยื่นคำร้องเพื่อขออุทธรณ์ต่อศาลฎีกา และศาลฎีกามีคำสั่งรับอุทธรณ์ เมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2559 ปัจจุบัน คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาอุทธรณ์ของศาลฎีกา

นอกจากนี้ เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2558 ลูกหนี้และเจ้าหนี้ไม่มีประกันในคดีล้มละลายได้ยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลาง เพื่อขอให้ศาลเพิกถอนการขายทอดตลาดทรัพย์สินดังกล่าวและขอให้ศาลงดการบังคับคดีในระหว่างการพิจารณาคำร้องนั้น และศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกคำร้องดังกล่าว ต่อมาเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2559 ลูกหนี้และเจ้าหนี้ได้ยื่นคำร้องเพื่อขออุทธรณ์ต่อศาลฎีกา และศาลฎีกามีคำสั่งรับอุทธรณ์ เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2559 ปัจจุบัน คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาอุทธรณ์ของศาลฎีกา

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

6.1 ข้อมูลทั่วไป

ชื่อบริษัท	บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) (เดิมชื่อ บริษัท ธนาียง จำกัด (มหาชน))
ชื่อภาษาอังกฤษ	BTS Group Holdings Public Company Limited (formerly known as Tanayong Public Company Limited)
ชื่อย่อหลักทรัพย์	BTS
ประเภทธุรกิจ	1. ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน 2. ธุรกิจสื่อโฆษณา 3. ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ 4. ธุรกิจบริการ
เลขทะเบียนบริษัท	0107536000421
ทุนจดทะเบียน	63,715,644,348 บาท
ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว	47,739,817,248 บาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560
จำนวนหุ้นที่ออกจำหน่ายแล้ว	หุ้นสามัญจำนวน 11,934,954,312 หุ้น ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560
จำนวนหุ้นที่ออกจำหน่ายแล้ว <u>หัก</u> หุ้นซื้อคืน	หุ้นสามัญจำนวน 11,839,114,412 หุ้น ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560
มูลค่าที่ตราไว้	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

นางสาววรารพร ประภาศิริกุล ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน
4579

ที่ปรึกษากฎหมาย

บริษัท สำนักงานกฎหมาย แคปปิตอล จำกัด

44 อาคารสมูทไพล์ ชั้น 18 ถนนสาทรเหนือ

แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500

โทรศัพท์: +66 (0) 2633 9088

โทรสาร: +66 (0) 2633 9089

บริษัท วีระวงศ์, ชินวัฒน์ และพาร์ทเนอร์ส จำกัด

ชั้น 22 อาคารเมอร์คิวรี่ ทาวเวอร์

540 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

โทรศัพท์: +66 (0) 2264 8000

โทรสาร: +66 (0) 2657 2222

บริษัท ลิงค์เลเทอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด

87/1 แคปปิตอล ทาวเวอร์ ออลซีซั่นสเพลส ชั้น 20

ถนนวิฑู แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

โทรศัพท์: +66 (0) 2305 8000

โทรสาร: +66 (0) 2305 8010

ข้อมูลบริษัทย่อย บริษัทร่วม และกิจการที่ควบคุมร่วมกัน (ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1. ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน						
บมจ. ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ	ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน	1000 อาคารบีทีเอส ถนน 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 ถนน สาทรใต้ แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120 โทรศัพท์: +66 (0) 2674 6488 กด 8 โทรสาร: +66 (0) 2679 5955	61,416,468,000	5,788,000,000 หน่วย (มูลค่าที่ตราไว้ หน่วยละ 10.611 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 ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8884 โทรสาร: +66 (0) 2273 8883	686,433,290.20	6,864,332,902 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 0.10 บาท)	หุ้นสามัญ	71.57 (ร้อยละ 51 ถือโดย บมจ. ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ และ ร้อยละ 20.57 ถือโดยบริษัทฯ)
บจ. วีจีไอ แอดเวอร์ไทซิง มีเดีย	ธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณา (ปัจจุบันหยุดประกอบกิจการ เนื่องจากกรณีสิ้นสุดสัญญาใน Tesco Lotus)	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ชั้น 9 ถนนวิภาวดี-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 ถนนวิภาวดี-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 ถนนวิภาวดี-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)
VGI Global Media (Malaysia) Sdn Bhd	ธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณา	Lot 6.05, Level 6, KPMG Tower, 8 First Avenue, Bandar Utama, 47800 Petaling Jaya, Selangor Darul Ehsan, Malaysia โทรศัพท์: +60 3 7495 5000	MYR 2	2 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ MYR 1)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)
หมายเหตุ: เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2560 VGI Global Media (Malaysia) Sdn Bhd ได้เพิ่มทุนชำระแล้วจาก MYR 2 เป็น MYR 1,000,000 แบ่งเป็นหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดจำนวน 1,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ MYR 1						
บจ. เดโม เพาเวอร์ (ประเทศไทย)	ธุรกิจให้บริการสาริตินค้า	1126/2 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์: +66 (0) 2023 7077 โทรสาร: +66 (0) 2250 7102	3,000,000	30,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	40.00 (ถือโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)
บจ. แอโร มีเดีย กรุ๊ป (เดิมชื่อ บจ. แอลอีดี แอดวานซ์ และได้เปลี่ยนชื่อบริษัท เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2558)	ธุรกิจให้บริการด้านการตลาดและการ ให้เช่าพื้นที่โฆษณาภายในบริเวณ พื้นที่ของสนามบิน	115/1-3 อาคารสุขโขทัยแกรนด์ ถนนสุขโขทัย แขวงดุสิต เขตดุสิต กรุงเทพฯ 10300 โทรศัพท์: +66 (0) 2697 9944 โทรสาร: +66 (0) 2697 9945	91,780,000	91,780 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 1,000 บาท)	หุ้นสามัญ	28.00 (ถือโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)
หมายเหตุ: เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2560 บจ. แอโร มีเดีย กรุ๊ป ได้ลดทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วจาก 91,780,000 บาท เป็น 85,700,000 บาท แบ่งเป็นหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดจำนวน 85,700 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1,000 บาท โดยสัดส่วนการถือหุ้นของบมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย ใน บจ. แอโร มีเดีย กรุ๊ป เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 28.00 เป็นร้อยละ 30.00						
บจ. ดี ไอคอน วี จี ไอ	ธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณา	989 อาคารสยามพิวรรธน์ทาวเวอร์ ชั้น 11 ยูนิตเอ 1/2 ถนนพระราม 1 แขวงปทุมวัน เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์: +66 (0) 2118 2211 โทรสาร: +66 (0) 2658 0090	1,000,000	10,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	25.00 (ถือโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บมจ. มาสเตอร์ แอด	ธุรกิจให้บริการและรับจ้างผลิตสื่อโฆษณาภายนอกที่อยู่อาศัย และ บันเทิง	1 ชั้น 4-6 ซอยลาดพร้าว 19 ถนนลาดพร้าว แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2938 3388 โทรสาร: +66 (0) 2938 3489	334,296,950.00	3,342,969,500 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 0.10 บาท)	หุ้นสามัญ	33.68 (ถือโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)
บจ. มาสเตอร์ แอนด์ มอร์	ธุรกิจให้บริการและรับจ้างผลิตสื่อป้าย โฆษณาขนาดเล็ก	1 ซอยลาดพร้าว 19 ถนนลาดพร้าว แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2938 3388 โทรสาร: +66 (0) 2938 3489	20,000,000	2,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 10 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บมจ. มาสเตอร์ แอด)
บจ. โอเพ่น เพลย์	ธุรกิจให้บริการและผลิตสื่อโฆษณาทุก ประเภท	1 ซอยลาดพร้าว 19 ถนนลาดพร้าว แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2938 3388 โทรสาร: +66 (0) 2938 3489	5,000,000	50,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	80.00 (ถือโดย บจ.มาสเตอร์ แอนด์ มอร์)
MACO Outdoor Sdn Bhd	ธุรกิจลงทุนในหลักทรัพย์ของบริษัทอื่น ในประเทศมาเลเซีย	No. 52, 1 st Floor, Jalan SS 21/58, Damansara Utama, 47400 Petaling Jaya, Selangor Malaysia	MYR 200,000	200,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ MYR 1)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บมจ. มาสเตอร์ แอด)
Eyeballs Channel Sdn Bhd	ธุรกิจให้บริการและผลิตสื่อโฆษณา ภายนอกที่อยู่อาศัยในประเทศ มาเลเซีย	G-1-11, Jalan PJU 1A/3 Taipan Damansara 47301, Petaling Jaya Selangor Malaysia	MYR 500,000	500,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ MYR 1)	หุ้นสามัญ	40.00 (ถือโดย MACO Outdoor Sdn Bhd)
บจ. อาย ออน แอดส์ (เดิมชื่อ บจ. มาโก้ ไรท์ซายน์ และ ได้เปลี่ยนชื่อบริษัท เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2559)	ธุรกิจผลิตอุปกรณ์ Trivision	28/43-45 ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวง ลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2938 3388 โทรสาร: +66 (0) 2938 3486-7	5,000,000	500,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 10 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บมจ. มาสเตอร์ แอด)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. กรีนแอต	ธุรกิจให้บริการและรับจ้างผลิตสื่อโฆษณาแผงผนังต้นไม้	1 ชั้น 6 ซอยลาดพร้าว 19 ถนนลาดพร้าว แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2938 3388 โทรสาร: +66 (0) 2938 3489	224,997,800	100,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 5 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บมจ. มาสเตอร์ แอต)
บจ. มัลติ ไซน์	ธุรกิจให้บริการและผลิตสื่อโฆษณาภายนอกที่อยู่อาศัย	34/13-14 ซอยบรมราชชนนี 123 ถนนบรมราชชนนี แขวงศาลาธรรมสพน์ เขตทวีวัฒนา กรุงเทพฯ 10170 โทรศัพท์: +66 (0) 2441 1761-2 โทรสาร: +66 (0) 2441 1763	14,000,000	140,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	70.00 (ถือโดย บจ. กรีนแอต)
บจ. อิงค์เจ็ท อิมเมจเจส (ประเทศไทย)	ธุรกิจผลิตสื่อโฆษณาด้วยระบบอิงค์เจ็ท	28/43-45 ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2936 3366 โทรสาร: +66 (0) 2936 3636	6,000,000	600,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 10 บาท)	หุ้นสามัญ	50.00 (ถือโดย บมจ. มาสเตอร์ แอต)
บจ. แลนด์ ดีเวลลอปเม้นท์	ธุรกิจให้บริการเช่าอาคารสำนักงาน	1 ซอยลาดพร้าว 19 ถนนลาดพร้าว แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2938 3388	40,000,000	4,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 10 บาท)	หุ้นสามัญ	48.87 (ถือโดย บมจ. มาสเตอร์ แอต)

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 ซอยเฉยพ่วง ถนนวิภาวดี-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 ซอยเฉยพ่วง ถนนวิภาวดี-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 ซอยเฉยพ่วง ถนนวิภาวดี-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 เพจจิง แอนด์ คอมมิวนิเคชั่น	ถือครองที่ดิน และพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	21 ซอยเฉยพ่วง ถนนวิภาวดี-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 ซอยเฉยพ่วง ถนนวิภาวดี-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 ถนนวิภาวดี-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 ถนนวิภาวดี-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. ธนาียง ฟู้ด แอนด์ เบเวอเรจ	ถือครองที่ดิน และพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	100-100/1 หมู่ 4 ถนนบางนา-ตราด กม.14 ตำบลบางโฉลง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ 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. ธนาียง พร็อพเพอร์ตี้ แมเนจเม้นท์	บริหารอาคาร	100-100/1 หมู่ 4 ถนนบางนา-ตราด กม.14 ตำบลบางโฉลง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ 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 ถนนวิภาวดี-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. ธนาซีที กอล์ฟ แอนด์ สปอร์ต คลับ	บริหารและดำเนินกิจการสนาม กอล์ฟและกีฬา	100-100/1 หมู่ 4 ถนนบางนา-ตราด กม.14 ตำบลบางโฉลง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ 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 ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8516	151,000,000	1,510,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)
บจ. ราษฎร์บูรณะ พร็อพเพอร์ตี้	พัฒนาธุรกิจอสังหาริมทรัพย์	21 ซอยเฉยพวง ถนนวิภาวดี-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. กิ่งแก้ว แอสเสทส์	พัฒนาธุรกิจอสังหาริมทรัพย์	21 ซอยเฉยพวง ถนนวิภาวดี-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. เดอะ คอมมูนิตี้ วัน	พัฒนาธุรกิจอสังหาริมทรัพย์	21 ซอยเฉยพวง ถนนวิภาวดี-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)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. เดอะ คอมมูนิตี้ ภูเก็ต	พัฒนารัฐกิจอสังหาริมทรัพย์	21 ซอยเฉยพวง ถนนวิภาวดี- 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. ไนน์ สแควร์ พร็อพเพอร์ตี้	พัฒนารัฐกิจอสังหาริมทรัพย์	21 ซอยเฉยพวง ถนนวิภาวดี- 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. คีย์สโตน เอสเตท	ลงทุนในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์	21 ซอยเฉยพวง ถนนวิภาวดี- รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8516	1,874,000,000	18,740,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	50.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)
บจ. คีย์สโตน แมเนจเม้นท์	ประกอบธุรกิจโครงการโรงเรียน นานาชาติ	21 ซอยเฉยพวง ถนนวิภาวดี- รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8516	125,000,000	5,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	50.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)
บจ. เบย์วอเตอร์	ถือครองที่ดิน และพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	21 ซอยเฉยพวง ถนนวิภาวดี- 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	50.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. บีทีเอส แอสเสอรี่ โฮลดิ้ง วน	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. บีทีเอส แอสเสอรี่ โฮลดิ้ง ทุ	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. บีทีเอส แอสเสอรี่ โฮลดิ้ง ตรี	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. บีทีเอส แอสเสอรี่ โฮลดิ้ง โฟร์	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. บีทีเอส แอสเสอรี่ โฮลดิ้ง ไฟฟ์	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 ซิกซ์	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. บีทีเอส แอสเสอรี่ โฮลดิ้ง เซเว่น	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. บีทีเอส แอสเสอรี่ โฮลดิ้ง เอท	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. บีทีเอส แอสเสอรี่ โฮลดิ้ง ไนน์	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. นูโว ไลน์ เอเจนซี	ถือครองที่ดิน และพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	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 อิลเฟเว่น	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. บีทีเอส แอสเสอรี่ โฮลดิ้ง เทเวลล์	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. 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. บีทีเอส แอสเสอรี่ โฮลดิ้ง ฟิฟทีน (เดิมชื่อ บจ. พัฒนสิริ เอสเตท และได้ เปลี่ยนชื่อบริษัท เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2559)	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. บีทีเอส แอสเสอรี่ โฮลดิ้ง ซิกซ์ทีน	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 เซเว่นทีน	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. บีทีเอส แอสเสอรี่ โฮลดิ้ง เอททีน	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. บีทีเอส แอสเสอรี่ โฮลดิ้ง ไนน์ทีน	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. บีทีเอส แอสเสอรี่ โฮลดิ้ง ทเวนที (เดิมชื่อ บจ. เอวา โฮลดิ้ง และได้ เปลี่ยนชื่อบริษัท เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2559)	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. บีทีเอส แอสเสอรี่ โฮลดิ้ง ทเวนที 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 ทเวนตี ทู	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)
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. ไพรมารี คิทเชน	ธุรกิจร้านอาหาร และธุรกิจเกี่ยวกับ อาหาร	21 ซอยเฉยพวง ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 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
หมายเหตุ: เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2560 บจ. ไพรมารี คิทเชน ได้ลดทุนจดทะเบียนจาก 100,000,000 บาท เป็น 90,000,000 บาท แบ่งเป็นหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดจำนวน 900,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท โดยทุนชำระแล้วลดลงเป็น 83,844,013.68 บาท						
บจ. แมน คิทเชน	ธุรกิจร้านอาหาร และธุรกิจเกี่ยวกับ อาหาร	21 ซอยเฉยพวง ถนนวิภาวดี-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
หมายเหตุ: เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2560 บจ. แมน คิทเชน ได้ลดทุนจดทะเบียนจาก 300,000,000 บาท เป็น 248,280,000 บาท แบ่งเป็นหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดจำนวน 2,482,800 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท โดยทุนชำระแล้วลดลงเป็น 114,080,000 บาท						

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. ลิตเติล คอร์ปอเรชั่น	ธุรกิจร้านอาหาร และธุรกิจเกี่ยวกับอาหาร	21 ซอยเฉยพวง ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 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 คิทเชน)
บจ. แมน ฟู้ด โปรดักส์	ประกอบกิจการผลิตและจำหน่ายอาหาร	21 ซอยเฉยพวง ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8516	80,000,000	1,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00
บจ. เค เอ็ม เจ 2016	ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับร้านอาหารและเครื่องดื่ม	87 อาคารโครงการเดอะ แจส รามอินทรา ห้องเลขที่ เอ 220 ถนนลาดปลาเค้า แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพฯ 10220	61,000,000	610,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	51.00
บจ. อาร์บี เซอร์วิสเชส	ลงทุนในหลักทรัพย์ของบริษัทอื่น	21 ซอยเฉยพวง ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8516	135,000,000	1,350,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00
บจ. แรบมิท รีวอร์ดส (เดิมชื่อ บจ. แครอท รีวอร์ดส และ ได้เปลี่ยนชื่อบริษัท เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2559)	ให้บริการด้านงานลูกค้าสัมพันธ์ (CRM Loyalty Program) และ เครือข่ายเครื่องพิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks)	21 อาคารทีเอสทีทาวเวอร์ ชั้น 19 ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์ +66 (0) 2618 3799 โทรสาร +66 (0) 2618 3798	342,000,000	3,420,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บจ. อาร์บี เซอร์วิสเชส)

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 ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2617 9880 โทรสาร: +66 (0) 2617 9881	50,000,000	10,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 5 บาท)	หุ้นสามัญ	60.00 (ถือโดย บจ. อาร์บี เซอร์วิส)
บจ. เอชเอชที คอนสตรัคชั่น	รับเหมาและบริหารงานก่อสร้าง	21 ซอยเฉยพวง ถนนวิภาวดี-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 โฮเต็ล เซอร์วิส	บริหารจัดการโรงแรม	1091/343 ชั้น 4 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์: +66 (0) 2255 9247 โทรสาร: +66 (0) 2255 9248	8,000,000	2,500,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 10 บาท)	หุ้นสามัญ	50.00 (ถือโดย บจ. ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์)
แอ็บโซลูท โฮเต็ล 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	12.26 (ถือโดยนาย ห่องกง ลิมิเต็ด) และ 75.47 (ถือโดยบจ. แอ็บโซลูท โฮเต็ลเซอร์วิส)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. บางกอก สมาร์ทการ์ด ซิสเต็ม	ให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-money) และระบบตั๋วร่วม (Common Ticketing System) สำหรับระบบขนส่งมวลชนและ ร้านค้า	21 อาคารทีเอสทีทาวเวอร์ ชั้น 19 และ ชั้น 24 ถนนวิภาวดี-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. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)
บจ. บีเอสเอส โฮลดิ้งส์	ลงทุนในหลักทรัพย์ของบริษัทอื่น และให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์	21 อาคารทีเอสทีทาวเวอร์ ชั้น 19 ซอยเฉยพวง ถนนวิภาวดี-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	90.00 (ถือโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)
บจ. แรบบิทเพย์ ซิสเต็ม	ให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ การชำระ เงินทางอิเล็กทรอนิกส์ การชำระเงิน ทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านอุปกรณ์หรือ ผ่านเครือข่าย และการรับชำระเงิน แทน และลงทุนในหลักทรัพย์ของ บริษัทอื่น	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)
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 กรุงเทพฯ 10120 โทรศัพท์: +66 (0) 2118 3164	399,999,800	3,999,998 (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	50.00 (ถือโดย บจ. แรบบิท เพย์ ซิสเต็ม)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
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. แรบบิท อินเทอร์เน็ต (เดิมชื่อ บจ. อาสค์ หนูมาน และได้ เปลี่ยนชื่อบริษัท เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2559)	ให้บริการระบบบนหน้าเว็บเพจ และ ให้บริการผ่านช่องทางтелеมาร์เก็ต ติ้ง	1032/1-5,14 ตึกกริต ชั้น 2 ถนน พระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขต สาทร กรุงเทพฯ 10120 โทรศัพท์: +66 (0) 2022 1222	4,002,000	4,002 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 1,000 บาท)	หุ้นบุริมสิทธิ และ หุ้นสามัญ	25.00 (ถือโดย บจ. บีเอสเอส โฮลดิ้งส์)
บจ. เอเอสเค ไตเร็ค กรุ๊ป	ให้บริการขายสินค้า ผลิตภัณฑ์ทุก ประเภท โดยเทเลเซล และтелеมาร์ เก็ตติ้ง	1032/14 ตึกกริต 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) และ 49.00 (ถือโดย บจ. แรบบิท อินเทอร์เน็ต)
บจ. แรบบิท อินชัวร์نس โบรคเกอร์ (เดิมชื่อ บจ. เอเอสเค โบรคเกอร์ แอสโซซิเอชัน และได้เปลี่ยนชื่อ บริษัท เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2559)	ประกอบกิจการเป็นนายหน้าประกัน วินาศภัย	1032/1-5 ตึกกริต 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) และ 49.00 (ถือโดย บจ. แรบบิท อินเทอร์เน็ต)

ข้อมูลนิติบุคคลอื่นที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 50,000 บาท)	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 ถนน เสรีไทย 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	15.00
Titanium Compass Sdn Bhd	ธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณา	Unit C508, Block C, Kelana Square, Jalan SS7/26, Kelana Jaya, 47301 Petaling Jaya, Selangor Darul Ehsan, Malaysia โทรศัพท์: +60 (3) 7495 5000	MYR 1,000,000	1,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ MYR 1)	หุ้นสามัญ	19.00 (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"> ▪ กลุ่มธนายงจะต้องถือหุ้นบีทีเอสซีไม่ต่ำกว่าร้อยละ 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 ถ้าหากรัฐบาลมีนโยบายตรึงราคาค่าโดยสาร รัฐบาลจะจัดหามาตรการมาชดเชยตามความเหมาะสมแก่ส่วนที่บีทีเอสซีต้องเสียหาย ในขณะที่ยังไม่ปรับค่าโดยสารที่เรียกเก็บ
คณะกรรมการที่ปรึกษา (Advisory Committee)	:	บีทีเอสซี และกทม. จะต้องจัดตั้งคณะกรรมการที่ปรึกษา ประกอบด้วย กรรมการจากบีทีเอสซี จำนวน 2 คน กรรมการจาก กทม. จำนวน 2 คน และกรรมการอิสระที่ได้รับการแต่งตั้งจากกรรมการทั้ง 4 คนดังกล่าวจำนวน 3 คน ซึ่งคณะกรรมการที่ปรึกษานี้มีหน้าที่ให้ความเห็นเกี่ยวกับการดำเนินงานเชิงพาณิชย์ของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก พิจารณาการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดกรณีพิเศษ และหน้าที่อื่น ๆ ตามที่จะตกลงกันระหว่าง กทม. และ บีทีเอสซี
ภาษี (Taxation)	:	กทม. จะเป็นผู้รับผิดชอบภาระภาษีโรงเรือนและภาษีที่ดินตามกฎหมายในส่วนของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก ยกเว้นในส่วนที่บีทีเอสซีใช้ในกิจการเชิงพาณิชย์ซึ่งบีทีเอสซีจะต้องรับผิดชอบ ส่วนบีทีเอสซีจะรับผิดชอบภาระอื่น ๆ ได้แก่ ภาษีป้ายและภาษีอื่น ๆ ในการประกอบระบบขนส่งมวลชนตามสัญญา
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 ▪ การนัดหยุดงานอื่นไม่เกี่ยวข้องกับบีทีเอสซี
<p>การเลิกสัญญา</p>	<p>: กทม. มีสิทธิบอกเลิกสัญญา ในกรณีดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ บีทีเอสซีไม่สามารถดำเนินการทดสอบระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักให้เสร็จสิ้นได้ภายในกำหนดเวลาของสัญญาสัมปทาน หรือตามกำหนดเวลาอื่นที่ตกลงกันติดต่อกันไม่น้อยกว่า 2 ครั้ง และเป็นที่ชัดเจนว่าบีทีเอสซีไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาสัมปทานให้แล้วเสร็จในเวลาที่กำหนดได้ ▪ 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 ซึ่งส่งผลกระทบต่อบีทีเอสอย่างมีนัยสำคัญต่อบีทีเอส 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 ก่อนวันสิ้นสุดอายุของสัญญา ทั้งนี้ การขยายอายุของสัญญาจะต้องผ่านความเห็นชอบของรัฐมนตรี กระทรวงมหาดไทยก่อน นอกจากนี้ หากกทม. มีความประสงค์ที่จะดำเนินการสายทางเพิ่มเติมในระหว่างอายุสัญญาสัมปทาน หรือจะขยายเส้นทางของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก บีทีเอสซีจะมีสิทธิเป็นรายแรกที่จะเจรจากับกทม. ก่อน เพื่อขอรับสิทธิทำการและดำเนินการเส้นทางสายใหม่ดังกล่าว หากบีทีเอสซียินดียินยอมให้เงินที่บีทีเอสซีได้รับจากกทม.
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 และแก้ไขเพิ่มเติมเมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2557 วันที่ 29 กรกฎาคม 2557 วันที่ 27 มกราคม 2558 วันที่ 24 กันยายน 2558 และวันที่ 1 เมษายน 2559

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"> (1) ช่วงที่ 1 นับจากวันที่ 8 พฤษภาคม 2555 ถึงวันที่ 4 ธันวาคม 2555 <ul style="list-style-type: none"> ผู้ให้บริการดำเนินงานในเส้นทางส่วนต่อขยาย 2 เส้นทาง ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - ส่วนต่อขยายสายสีลม จากสะพานตากสิน-ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ระยะทาง 2.2 กม. - ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท 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 จากซอยสุขุมวิท 85-ซอยสุขุมวิท 107 ระยะทาง 5.25 กม. - ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-เพชรเกษม) 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 จากซอยสุขุมวิท 85-ซอยสุขุมวิท 107 ระยะทาง 5.25 กม. - ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-เพชรเกษม) 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 จากซอยสุขุมวิท 85-ซอยสุขุมวิท 107 ระยะทาง 5.25 กม. - ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-เพชรเกษม) 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) ของค่าจ้างรายเดือนในเดือนนั้น ๆ สำหรับเส้นทางส่วนที่เกี่ยวข้อง</p>
การสิ้นสุดของสัญญา	:	<p>การยกเลิกสัญญาโดยผู้บริหารระบบ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ หากผู้ให้บริการไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ตามสัญญาฉบับนี้ในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (ซึ่งไม่รวมกรณีการชำระค่าปรับเนื่องจากการเดินรถต่ำกว่ามาตรฐานการตรงต่อเวลา) และไม่ทำการแก้ไขภายในเวลาอันสมควรที่ผู้บริหารระบบแจ้งให้ทราบเป็นหนังสือ ผู้บริหารระบบมีสิทธิที่จะบอกเลิกสัญญาฉบับนี้ได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ผู้ให้บริการทราบอีก ▪ หากผู้ให้บริการล้มละลาย หรือตั้งเรื่อง หรือเตรียมการกับเจ้าหนี้ หรือมีข้อเสนอที่จะขอล้มละลายโดยสมัครใจ หรือได้ยื่นเรื่องขอแต่งตั้งผู้จัดการหนี้ หรือมีคำสั่งชำระบัญชี หรือมีมติให้ชำระหนี้โดยสมัครใจ (ยกเว้นวัตถุประสงค์สำหรับการฟื้นฟูกิจการ) หรือได้มีการแต่งตั้ง

	<p>เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ หรือมีการยึดทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องโดยหรือในนามของเจ้าหนี้ หรือถูกดำเนินการใดในลักษณะข้างต้นตามกฎหมายที่ใช้บังคับอันมีผลถึงการให้บริการ ให้ผู้บริหารระบบมีสิทธิที่จะบอกเลิกสัญญาฉบับนี้ได้ทันทีโดยไม่ต้องแจ้งให้ผู้ให้บริการทราบ</p> <p>การยกเลิกสัญญาโดยผู้ให้บริการ</p> <p>หากผู้บริหารระบบไม่ชำระค่าจ้างที่มีได้มีข้อพิพาทใดตามสัญญาภายใน 30 วันหลังจากครบกำหนดชำระ ผู้ให้บริการมีสิทธิที่จะทำหนังสือแจ้งว่าผู้บริหารระบบผิดสัญญาเพื่อให้ผู้บริหารระบบชำระหนี้คงค้างภายใน 60 วันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือหรือเกินกว่านั้นตามแต่ที่ผู้ให้บริการจะระบุในหนังสือแจ้ง หากผู้บริหารระบบไม่ชำระค่าจ้างตามหนังสือแจ้งก่อนสิ้นสุดเวลาที่กำหนดไว้ในหนังสือแจ้งแล้ว ผู้ให้บริการอาจบอกเลิกสัญญาได้โดยแจ้งให้ผู้บริหารระบบทราบเป็นหนังสือซึ่งจะมีผลบังคับทันที</p>
--	---

3. สัญญาซื้อขายพร้อมติดตั้งระบบการเดินรถ (ไฟฟ้าและเครื่องกล) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแคร้ง-สมุทรปราการ เลขที่ กธ.ส.018/59 ระหว่าง กรุงเทพมหานคร (“ผู้ซื้อ”) และ บีทีเอสซี (“ผู้ขาย”) ฉบับลงวันที่ 28 มิถุนายน 2559

วัตถุประสงค์	:	<p>ผู้ซื้อมีความประสงค์ที่จะซื้อระบบการเดินรถ (ไฟฟ้าและเครื่องกล) เพื่อรองรับการให้บริการเดินรถ และซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแคร้ง-สมุทรปราการ ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาฉบับนี้</p>
ระยะเวลาตามสัญญา	:	<p>แบ่งออกเป็น 2 ช่วง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>ช่วงแคร้ง – สมุทรปราการ</u> แบ่งเป็น 2 ระยะ ดังนี้ <p>ระยะที่ 1 : สถานีสำโรง (E15) ส่งมอบและติดตั้งโดยเริ่มทดลองเดินรถในวันที่ 5 ธันวาคม 2559 และเปิดให้บริการเดินรถ ภายใน 243 วันนับแต่ได้รับแจ้งให้เริ่มงาน</p> <p>ระยะที่ 2 : สถานีสำโรง (E15) - สมุทรปราการ (E23) ส่งมอบและติดตั้งแล้วเสร็จ โดยกำหนดเปิดให้บริการเดินรถ ภายใน 887 วันนับแต่ได้รับแจ้งให้เริ่มงาน</p> ▪ <u>ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต</u> แบ่งเป็น 2 ระยะ ดังนี้ <p>ระยะที่ 1 : สถานีห้าแยกลาดพร้าว (N9) ส่งมอบและติดตั้งโดยเริ่มทดลองเดินรถภายในเดือน กุมภาพันธ์ 2562 และเปิดให้บริการเดินรถ ภายใน 973 วันนับแต่ได้รับแจ้งให้เริ่มงาน</p> <p>ระยะที่ 2 : สถานีห้าแยกลาดพร้าว (N9) - สถานีคูคต (N24) ส่งมอบและติดตั้งแล้วเสร็จ โดยกำหนดเปิดให้บริการเดินรถ ภายใน 1,461 วันนับแต่ได้รับแจ้งให้เริ่มงาน</p>
ความรับผิดชอบตามสัญญา	:	<p>หากผู้ขายไม่สามารถส่งมอบทรัพย์สินที่ซื้อขายได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด ผู้ขายจะต้องจ่ายค่าปรับในอัตราร้อยละ 0.05 (ศูนย์จุดศูนย์ห้า) ของราคาซื้อขายในทรัพย์สินที่ซื้อขายแต่ละส่วนจากช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแคร้ง-สมุทรปราการ โดยแยกปรับตามมูลค่าและกำหนดส่งมอบในส่วนนั้นๆ</p>

การสิ้นสุดของสัญญา	<p>การยกเลิกสัญญาโดยผู้ซื้อ</p> <ul style="list-style-type: none"> หากผู้ขายไม่สามารถส่งมอบทรัพย์สินที่ซื้อขายได้ภายในกำหนด และเงินค่าปรับสะสมเกินกว่าร้อยละ 10 ของราคาซื้อขายทรัพย์สินในส่วนนั้น หากผู้ขายล้มละลาย หรือตั้งเรื่อง หรือเตรียมการกับเจ้าหนี้ หรือมีข้อเสนอที่จะขอล้มละลายโดยสมัครใจ หรือได้ยื่นเรื่องขอแต่งตั้งผู้จัดการหนี้ หรือมีคำสั่งชำระบัญชี หรือมีมติให้ชำระหนี้โดยสมัครใจ (ยกเว้นวัตถุประสงค์สำหรับการฟื้นฟูกิจการ) หรือได้มีการแต่งตั้งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ หรือมีการยึดทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องโดยหรือในนามของเจ้าหนี้ หรือถูกดำเนินการใดในลักษณะข้างต้นตามกฎหมายที่ใช้บังคับอันมีผลถึงการให้บริการ <p>การยกเลิกสัญญาโดยผู้ขาย</p> <ul style="list-style-type: none"> หากผู้ซื้อไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ตามสัญญาเป็นระยะเวลามากกว่า 90 วัน ผู้ขายมีสิทธิบอกเลิกสัญญาโดยทำหนังสือแจ้งล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วัน
--------------------	--

4. สัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแคร้ง-สมุทรปราการ เลขที่ ภธ.ส.024/59 ระหว่าง กรุงเทพมหานคร (“ผู้รับมอบหมาย”) และ บีทีเอสซี (“ผู้ให้บริการ”) ฉบับลงวันที่ 1 สิงหาคม 2559

วัตถุประสงค์	<p>ผู้รับมอบหมายมีความประสงค์ที่จะว่าจ้างผู้ที่มีความชำนาญเพื่อให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแคร้ง-สมุทรปราการ รวมทั้งเก็บเงินค่าโดยสารตามที่กำหนดไว้ในสัญญาฉบับนี้</p>
ระยะเวลาตามสัญญา	<p>เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2559 ถึงวันที่ 2 พฤษภาคม 2585 โดยแบ่งออกเป็น 2 ช่วง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ช่วงแคร้ง – สมุทรปราการ แบ่งเป็น 2 ระยะ ดังนี้ <p>ระยะที่ 1 : สถานีแคร้ง (E14) - สถานีสำโรง (E15) ในวันที่ 1 มีนาคม 2560 โดยผู้รับมอบหมายจะแจ้งยืนยันกำหนดวันเริ่มงานให้ผู้ให้บริการเป็นหนังสือล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 2 เดือนก่อนวันเริ่มงาน</p> <p>ระยะที่ 2 : สถานีแคร้ง (E14) – สถานีเคหะสมุทรปราการ (E23) ในวันที่ 5 ธันวาคม 2561 โดยผู้รับมอบหมายจะแจ้งยืนยันกำหนดวันเริ่มงานให้ผู้ให้บริการเป็นหนังสือล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 9 เดือนก่อนวันเริ่มงาน</p> ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต แบ่งเป็น 2 ระยะ ดังนี้ <p>ระยะที่ 1 : สถานีหมอชิต (N8) - สถานีห้าแยกลาดพร้าว (N9) ในวันที่ 1 มีนาคม 2562 โดยผู้รับมอบหมายจะแจ้งยืนยันกำหนดวันเริ่มงานให้ผู้ให้บริการเป็นหนังสือล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 9 เดือนก่อนวันเริ่มงาน</p> <p>ระยะที่ 2 : สถานีหมอชิต (N8) - สถานีคูคต (N24) ในวันที่ 1 กรกฎาคม 2563 โดยผู้รับมอบหมายจะแจ้งยืนยันกำหนดวันเริ่มงานให้ผู้ให้บริการเป็นหนังสือล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 9 เดือนก่อนวันเริ่มงาน</p> <p>ทั้งนี้ กำหนดวันให้บริการเชิงพาณิชย์ของแต่ละเส้นทางอาจมีการปรับเปลี่ยนตามความจำเป็น ซึ่งผู้รับมอบหมายจะแจ้งให้ผู้ให้บริการทราบล่วงหน้าเป็นหนังสือโดยเร็ว</p>

ความรับผิดตามสัญญา	: ผู้ให้บริการต้องจัดให้บริการเดินรถมีมาตรฐานการตรงต่อเวลาไม่ต่ำกว่าร้อยละ 97.5 (ค่าเฉลี่ยรายเดือน) ประเมินผลความตรงต่อเวลา ณ สถานีปลายทางของแต่ละเส้นทาง ซึ่งความล่าช้าจะต้องไม่เกิน 5 นาที นับจากระยะเวลาห่างระหว่างขบวนถัดไป (Headway) หลักเกณฑ์การประเมินความตรงต่อเวลาจะเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในสัญญา
	หากให้บริการเดินรถต่ำกว่ามาตรฐานการตรงต่อเวลาที่กำหนด โดยมีสาเหตุโดยตรงจากความบกพร่องโดยจงใจหรือโดยประมาทเลินเล่อของผู้ให้บริการ หรือไม่เข้าข่ายยกเว้นตามที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ให้บริการจะต้องจ่ายค่าปรับในอัตราร้อยละ 0.6 (ศูนย์จุดหก) ของค่าจ้างรายเดือนในเดือนนั้น ๆ สำหรับเส้นทางส่วนที่เกี่ยวข้อง
การสิ้นสุดของสัญญา	: <ul style="list-style-type: none"> การยกเลิกสัญญาโดยผู้รับมอบหมาย <ul style="list-style-type: none"> หากผู้ให้บริการไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ตามสัญญานับนี้ในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (ซึ่งไม่รวมกรณีการชำระค่าปรับเนื่องจากการเดินรถต่ำกว่ามาตรฐานการตรงต่อเวลา) และไม่ทำการแก้ไขภายในเวลาอันสมควรที่ผู้รับมอบหมายแจ้งให้ทราบเป็นหนังสือ ผู้รับมอบหมายมีสิทธิที่จะบอกเลิกสัญญานับนี้ได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ผู้ให้บริการทราบอีก หากผู้ให้บริการล้มละลาย หรือตั้งเรื่อง หรือเตรียมการกับเจ้าหนี้ หรือมีข้อเสนอที่จะขอล้มละลายโดยสมัครใจ หรือได้ยื่นเรื่องขอแต่งตั้งผู้จัดการหนี้ หรือมีคำสั่งชำระบัญชี หรือมีมติให้ชำระหนี้โดยสมัครใจ (ยกเว้นวัตถุประสงค์สำหรับการฟื้นฟูกิจการ) หรือได้มีการแต่งตั้งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ หรือมีการยึดทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องโดยหรือในนามของเจ้าหนี้ หรือถูกดำเนินการใดในลักษณะข้างต้นตามกฎหมายที่ใช้บังคับอันมีผลถึงการให้บริการ ให้ผู้รับมอบหมายมีสิทธิที่จะบอกเลิกสัญญานับนี้ได้ทันทีโดยไม่ต้องแจ้งให้ผู้ให้บริการทราบ การยกเลิกสัญญาโดยผู้ให้บริการ <ul style="list-style-type: none"> หากผู้รับมอบหมายไม่ชำระค่าจ้างที่มีได้มีข้อพิพาทใดตามสัญญาภายใน 30 วันหลังจากครบกำหนดชำระ ผู้ให้บริการมีสิทธิที่จะทำหนังสือแจ้งว่าผู้รับมอบหมายผิดสัญญาเพื่อให้ผู้รับมอบหมายชำระหนี้คงค้างภายใน 60 วันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือหรือเกินกว่านั้นตามแต่ที่ผู้ให้บริการจะระบุในหนังสือแจ้ง หากผู้รับมอบหมายไม่ชำระค่าจ้างตามหนังสือแจ้งก่อนสิ้นสุดช่วงเวลาที่กำหนดไว้ในหนังสือแจ้งแล้ว ผู้ให้บริการอาจบอกเลิกสัญญาได้โดยแจ้งให้ผู้รับมอบหมายทราบเป็นหนังสือซึ่งจะมีผลบังคับทันที

5. สัญญาจ้างผู้เดินรถพร้อมจัดการรถโดยสาร โครงการรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) สายชองนนทบุรี - สะพานกรุงเทพ (ชองนนทบุรี - ราชพฤกษ์) เลขที่ กธ.ส. 001/53 ระหว่าง บีทีเอสซี (ในฐานะ “ผู้รับจ้าง”) และ กรุงเทพมหานคร (ในฐานะ “ผู้ว่าจ้าง”) ฉบับลงวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2553

วัตถุประสงค์	: ผู้รับจ้างตกลงรับจ้างเดินรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) สายชองนนทบุรี - สะพานกรุงเทพ (ชองนนทบุรี - ราชพฤกษ์) พร้อมจัดการรถโดยสารมาวิ่งให้บริการ ตลอดจนจัดหาแรงงาน และวัสดุเครื่องมือเครื่องใช้ ตลอดจนอุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อใช้ในการปฏิบัติตามสัญญา
--------------	--

<p>ระยะเวลาตามสัญญา</p>	<p>สัญญาจะมีผลใช้บังคับภายหลังจากวันที่ผู้ว่าจ้างได้ลงนามสัญญาจ้างบริหารจัดการเดินรถโครงการบริหารจัดการการให้บริการรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) สายชองนนทบุรี - สะพานกรุงเทพ (ชองนนทบุรี - 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>
<p>ค่าตอบแทนและเงื่อนไขการชำระเงิน</p>	<p>ค่าตอบแทนตามสัญญาจำนวน 535,000,000 บาท ประกอบด้วยค่าจ้างคงที่ประมาณ 450,000,000 บาท และค่าจ้างผันแปรประมาณ 85,000,000 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีอากรอื่น ๆ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ) โดยจะแบ่งชำระเป็นงวดตามผลสำเร็จของงานที่ได้ส่งมอบจริง ซึ่งจะต้องได้รับการตรวจสอบอนุมัติจากผู้ว่าจ้างและกรุงเทพมหานคร</p>
<p>ความรับผิดชอบกรณีผิดสัญญา</p>	<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 เว้นแต่กรณีที่ผู้ว่าจ้างบอกเลิกสัญญาโดยเหตุผลการพิเศษ ผู้ว่าจ้างมีสิทธิริบหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญาทั้งหมดหรือบางส่วนตามที่เห็นสมควร 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 ที่อาจเกิดขึ้นแก่ผู้ว่าจ้างในระยะเวลาดังกล่าว และจะต้องรับผิดชอบหรือชดเชยให้แก่กรุงเทพมหานคร ตลอดจนผู้รับจ้างงานอื่น ๆ และผู้รับจ้างช่วงงานอื่น ๆ ของโครงการ อย่างไรก็ดี หากการไม่ปฏิบัติตามสัญญาก่อให้เกิดความเสียหายต่อผลประโยชน์ของประชาชนผู้ใช้บริการ หรือเกี่ยวกับความปลอดภัยของประชาชน หรือมาตรฐานการยอมรับของสากลเกี่ยวกับความปลอดภัยของยานพาหนะ การขนส่งผู้โดยสาร หรือโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ หรือเกี่ยวกับการไม่สามารถส่งมอบรถโดยสารให้ครบถ้วนตามเวลาที่กำหนด (รวมทั้งระยะเวลาที่ได้รับขยาย (ถ้ามี)) ผู้ว่าจ้างมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ทันที</p> <p>สิทธิในการบอกเลิกสัญญาของผู้ว่าจ้างเนื่องจากผู้รับจ้างอยู่ในฐานะที่ไม่สามารถให้บริการเดินรถได้</p> <p>ผู้ว่าจ้างมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ หากผู้รับจ้างตกเป็นบุคคลล้มละลายหรือมีหนี้สินล้นพ้นตัวซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการให้บริการเดินรถ</p> <p>สิทธิในการบอกเลิกสัญญาของผู้ว่าจ้างโดยเหตุผลการพิเศษ</p> <p>ผู้ว่าจ้างมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ หากกรุงเทพมหานครสั่งยุติการเดินรถ หรือยกเลิกสัญญาจ้างเป็นปฏิบัติการระบบกับผู้ว่าจ้าง หรือเนื่องจากเหตุผลทางด้านความปลอดภัยของอุโมงค์รถความปลอดภัยของยานพาหนะ การขนส่งผู้โดยสารหรือเหตุผลอื่น ๆ ในทำนองเดียวกัน</p> <p>ความสิ้นสุดของสัญญานี้หรือสัญญาจ้างผู้บริหารสถานีโครงการรถไฟฟ้าโดยสารด่วนพิเศษ (BRT) สายชองนนทบุรี – สะพานกรุงเทพ (ชองนนทบุรี – ราชพฤกษ์) เลขที่ กข.ส. 003/53</p> <p>ในกรณีที่สัญญาจ้างผู้บริหารสถานีสิ้นสุดลงไม่ว่าด้วยเหตุใด ๆ ก็ตาม ให้ถือว่าสัญญานี้มีผลเป็นอันสิ้นสุดลง และในทางกลับกัน (ตามที่กำหนดในสัญญาจ้างผู้บริหารสถานี)</p>

6. 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 ปีนับแต่วันที่เริ่มเปิดการเดินรถตามสัญญาจ้างผู้เดินรถพร้อมจัดหารถโดยสาร 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>
ค่าตอบแทนและเงื่อนไขการชำระเงิน	:	<p>ค่าตอบแทนตามสัญญาจำนวน 737,034,083 บาท ประกอบด้วยค่าจ้างช่วงเตรียมความพร้อมประมาณ 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 หรือทั้งที่เกิดจากสัญญาจ้างเดินรถและสัญญานี้ร่วมกัน 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 ผู้ว่าจ้างมีสิทธิปรับหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญาทั้งหมดหรือบางส่วนตามที่เห็นสมควร และผู้รับจ้างจะต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น รวมถึงค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นในการทำงานนั้นให้แล้วเสร็จตามสัญญาและค่าใช้จ่ายในการควบคุมงานเพิ่ม (ถ้ามี)</p> <p>ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นกับผู้ว่าจ้าง เนื่องจากผู้รับจ้างมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการทำงานร่วมกับผู้รับจ้างรายอื่นในโครงการ เช่น งานบริหารระบบ งานระบบตั๋วโดยสารอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection System-AFC) งานระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transportation System: ITS) ผู้รับจ้างตกลงไม่ปฏิเสธความรับผิดชอบและยินยอมเข้าร่วมรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นให้แก่ผู้ว่าจ้างอย่างลูกหนี้ร่วม</p>
<p>การสิ้นสุดของสัญญา</p>	<p><i>สิทธิในการบอกเลิกสัญญาของผู้ว่าจ้างเนื่องจากผู้รับจ้างผิดสัญญา</i></p> <p>ผู้ว่าจ้างมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ หากผู้รับจ้างไม่สามารถปฏิบัติตาม หรือไม่ปฏิบัติตามสัญญาข้อใดข้อหนึ่ง และผู้รับจ้างไม่ดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้องในทันทีนับตั้งแต่วันที่ได้รับแจ้ง หรือในกรณีที่ผู้รับจ้าง ลูกจ้าง พนักงานหรือตัวแทนของผู้รับจ้าง กระทำการใด ๆ ที่ไม่เหมาะสมอันก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ว่าจ้างและกรุงเทพมหานคร และ/หรือเป็นการกระทำความผิดอาญา ทั้งนี้ ผู้รับจ้างจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่าย และค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่อาจเกิดขึ้นแก่ผู้ว่าจ้างในระยะเวลาดังกล่าว และจะต้องรับผิดชอบหรือชดเชยให้แก่กรุงเทพมหานคร ตลอดจนผู้รับจ้างงานอื่น ๆ และผู้รับจ้างช่วงงานอื่น ๆ ของโครงการ อย่างไรก็ดี หากการไม่ปฏิบัติตามสัญญาก่อให้เกิดความเสียหายต่อผลประโยชน์ของประชาชนผู้ใช้บริการ หรือเกี่ยวกับความปลอดภัยของประชาชน</p>

	<p>หรือมาตรฐานการยอมรับของสากลเกี่ยวกับความปลอดภัยของยานพาหนะ การขนส่งผู้โดยสารหรือโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ หรือเกี่ยวกับการไม่สามารถดำเนินการเปิดการเดินรถโดยสารตามที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ว่าจ้างมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ทันที</p> <p>สิทธิในการบอกเลิกสัญญาของผู้ว่าจ้างเนื่องจากผู้รับจ้างอยู่ในฐานะที่ไม่สามารถให้บริการเดินรถได้</p> <p>ผู้ว่าจ้างมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ หากผู้รับจ้างตกเป็นบุคคลล้มละลายหรือมีหนี้สินล้นพ้นตัวซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการให้บริการเดินรถและงานตามสัญญา</p> <p>สิทธิในการบอกเลิกสัญญาของผู้ว่าจ้างโดยเหตุผลกรณีพิเศษ</p> <p>ผู้ว่าจ้างมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ หากกรุงเทพมหานครสั่งยุติการเดินรถ หรือยกเลิกสัญญาจ้างเป็นบริการระบบกับผู้ว่าจ้าง หรือเนื่องจากเหตุผลทางด้านความปลอดภัยของอุโมงค์รถ ความปลอดภัยของยานพาหนะ การขนส่งผู้โดยสารหรือเหตุผลอื่น ๆ ในทำนองเดียวกัน</p> <p>ความสิ้นสุดลงของสัญญานี้หรือสัญญาจ้างเดินรถ</p> <p>ในกรณีที่สัญญาจ้างเดินรถสิ้นสุดลงไม่ว่าด้วยเหตุใด ๆ ก็ตาม ให้ถือว่าสัญญานี้มีผลเป็นอันสิ้นสุดลงและในทางกลับกัน</p>
--	--

7. สัญญาให้สิทธิบริหารจัดการด้านการตลาด (License to Manage Marketing Services Agreement) ระหว่าง บีทีเอสซี และ วีจีไอ ฉบับลงวันที่ 18 พฤษภาคม 2555

วัตถุประสงค์	:	บีทีเอสซีให้สิทธิวีจีไอแต่เพียงผู้เดียวในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณา พื้นที่โฆษณาภายนอกตัวรถไฟฟ้า พื้นที่วางขายสินค้า และพื้นที่เพิ่มเติม ภายในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครภายใต้ข้อตกลงและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา
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 แฉก ดิสเพลย์ และเคาน์เตอร์เพื่อการพาณิชย์ สายไฟฟ้า แฉกสับเปลี่ยนไฟฟ้า 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 รั้วและประตูอัตโนมัติบริเวณขอบชานชาลา 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 ในกรณีที่มีความเสียหายหรือการถูกทำลายอย่างรุนแรงของอาคารและสิ่งปลูกสร้างซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้าในเส้นทางสายสีลม และสายสุขุมวิทรวม 23 สถานี ของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก และวิศวกรอิสระซึ่งเป็นที่ยอมรับของทั้งสองฝ่ายมีคำตัดสินว่าความเสียหาย หรือการถูกทำลายดังกล่าวไม่สามารถซ่อมแซมให้คืนดีได้ภายในระยะเวลาอันควร ในกรณีที่วีจีไกลายเป็นบุคคลที่มีหนี้สินล้นพ้นตัว หรือตกเป็นบุคคลล้มละลาย และบีทีเอสซีใช้สิทธิบอกเลิกสัญญา

8. สรุปสาระสำคัญสัญญาให้สิทธิบริหารจัดการพื้นที่ส่งเสริมการเดินทางโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ระหว่าง บีทีเอสซี และ วีจีไอ ฉบับลงวันที่ 6 พฤษภาคม 2558

บีทีเอสซีตกลงให้สิทธิวีจีไอแต่เพียงผู้เดียวในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณา พื้นที่วางขายสินค้า และพื้นที่อื่นเพิ่มเติมภายในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทและสายสีลม 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

9. 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 และค่าธรรมเนียมรวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการดำเนินคดีที่บีทีเอสซีก่อขึ้นอย่างเหมาะสมเกี่ยวกับการดำเนินงานและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (รวมถึงความเสียหายเกี่ยวกับการฟ้องคดีความที่เป็นผลมาจากการดำเนินงานและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร) ภายหลังวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น โดยไม่รวม (ก) ค่าใช้จ่ายในการจัดหาเงินทุนหมุนเวียนหรือสินเชื่ออื่นใดที่บีทีเอสซีต้องใช้ (ข) ภาษีนิติบุคคลของบีทีเอสซี และความรับผิดในทางภาษีอื่นใดอันเกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของบีทีเอสซี (ค) ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการดำเนินงานและบำรุงรักษาทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อ (นอกเหนือไป จากค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการดำเนินงานและบำรุงรักษาทรัพย์สินอุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องของบีทีเอสซีซึ่งมีการใช้และจำเป็นสำหรับการดำเนินงานและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครซึ่งมีการปันส่วนค่าใช้จ่ายกันระหว่างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อ) 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) หุ่นบีเอสเอสและหุ่นวีจีไอ สิทธิและประโยชน์ต่าง ๆ ภายใต้สัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง ระยะยาว และสิทธิและประโยชน์ต่าง ๆ ภายใต้สัญญาที่เกี่ยวกับโครงการ รถโดยสารด่วนพิเศษ (BRT) สายชองนนทบุรี-สะพานกรุงเทพ (ชองนนทบุรี ราชพฤกษ์) แต่ไม่รวมถึงรายได้สุทธิ</p> <p>เป้าหมายรายได้ ค่าโดยสารสุทธิ ประจำปี : เป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปี บีทีเอสซีมีหน้าที่ต้องจัดทำและ นำส่งแก่กองทุนในแต่ละรอบปีบัญชี โดยแสดงรายได้ค่าโดยสารสุทธิที่ คาดว่าจะได้รับสำหรับรอบปีบัญชีนั้น</p> <p>ผู้สนับสนุน หรือ บีทีเอสจี : บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)</p> <p>ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ และปริมณฑล : บริการขนส่งสาธารณะใด ๆ ที่เป็นทางเลือกแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เพื่อการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลซึ่งหมายถึง 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 นับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้นจนถึง วันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน หักด้วยค่าใช้จ่าย O&M</p> <p>รายได้สุทธิ : รายได้ค่าโดยสารทั้งหมดที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก นับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้นจนถึง วันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน หักด้วยค่าใช้จ่าย O&M ทั้งนี้ รายได้สุทธิ รวมถึงเงินที่ได้รับจากการใช้สิทธิเรียกร้อง ค่าตัดสิน ค่าพิพากษา คดีความที่ตัดสินให้แก่บีทีเอสซี รวมทั้งการดำเนินการหรือสิทธิอื่นใดซึ่ง บีทีเอสซีมีสิทธิได้รับที่เกิดขึ้นจากหรือเกี่ยวกับรายได้สุทธิ และสัญญา สัมปทานที่เกี่ยวกับการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ</p>
--	---

	<p>สายหลัก (แต่ไม่รวมถึงสิทธิเรียกร้องหรือสิทธิในการได้รับเงินที่เกี่ยวข้องเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นก่อนวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น ไม่ว่าการเรียกร้องเงินหรือการได้รับเงินดังกล่าวจะเกิดขึ้นก่อนหรือหลังวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น)</p>
รายได้สุทธิรายวัน	: รายได้สุทธิของวันใดวันหนึ่ง (นับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น) หลังจากหักค่าใช้จ่าย 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 เกี่ยวกับการดำเนินการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ตลอดจนสัญญาที่แก้ไขเพิ่มเติม ซึ่งมีอายุสัมปทานเป็นเวลา 30 ปีนับจากวันเริ่มดำเนินการในเชิงพาณิชย์เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2542 และสิ้นสุดลงในวันที่ 4 ธันวาคม 2572
สัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว	: สัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายต่อขยาย และ ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก (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) สัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน (3) สัญญาจำหน่ายหุ้น (4) สัญญาจะซื้อจะขายหุ้น (5) สัญญาหลักหลักทรัพย์ประกันภัย (6) หนังสือบอกกล่าวไปยัง กทม. และ (7) สัญญาโอนสิทธิในบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ที่มีเงื่อนไข
คำตอบแทนตามสัญญา	:	61,399,000,000 บาท
ภาระหน้าที่หลักของบีทีเอสซี	:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บีทีเอสซีจะต้องจัดหาและนำส่งรายได้สุทธิให้แก่กองทุน โดยโอนรายได้สุทธิตามวันทั้งหมดไว้ในบัญชีรายได้ของกองทุนภายในเวลา 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 ▪ หากจำนวนรายได้สุทธิตามวันที่บีทีเอสซีส่งมอบให้แก่กองทุนในเดือนใดมีจำนวนน้อยกว่าจำนวนรายได้สุทธิตามวันที่แสดงไว้ในรายงานประจำวันของเดือนนั้นรวมกัน 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 การลงทุนของบีทีเอสซีหรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซีเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด 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 ให้คู่สัญญาร่วมกันแต่งตั้งผู้ประเมินค่าเพื่อประเมินมูลค่ายุติธรรมของทรัพย์สินดังกล่าวและปฏิบัติตามขั้นตอนและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาฉบับนี้ ในกรณีที่ราคาซื้อขายตามที่ผู้ประเมินค่าประเมินได้ ให้อัตราผลตอบแทนต่อปีที่บีทีเอสซีหรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ควรจะได้รับในฐานะผู้ถือหุ้นต่ำกว่าอัตราผลตอบแทนของพันธบัตรรัฐบาลที่มีระยะเวลาครบกำหนด 10 ปีตามที่ประกาศโดยสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย (หรือองค์กรอื่นที่เทียบเท่า) ณ หรือ ในเวลาใกล้เคียงกับวันคำนวณราคาซื้อขายบวกด้วยร้อยละ 3 (“อัตราผลตอบแทนขั้นต่ำ”) กองทุนมีสิทธิ (แต่ไม่มีหน้าที่) ที่จะซื้อขายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวจากบีทีเอสซี หรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ในราคาที่ทำให้อัตราผลตอบแทนขั้นต่ำ ทั้งนี้ การคำนวณอัตราผลตอบแทนขั้นต่ำข้างต้นให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในสัญญาฉบับนี้ <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 ได้รับข้อเสนอที่แน่นอนจากบุคคลภายนอกดังกล่าวว่าจะซื้อรายได้ 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 การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวให้แก่บุคคลภายนอกที่มาเสนอซื้อนั้นภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขของข้อเสนอที่แน่นอนของบุคคลภายนอกดังกล่าวให้แล้วเสร็จภายใน 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 กองทุนจะมีสิทธิซื้อขายได้ 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 ที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด 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
หน้าที่หลักของกองทุน	:	<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>ขาดในไตรมาสหนึ่ง ๆ ให้แก่บีทีเอสซี ทั้งนี้ ตามเงื่อนไขและขั้นตอนที่ระบุไว้ในสัญญา</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ตราบเท่าที่ไม่มีเหตุผิดนัดผิดสัญญาภายใต้สัญญานี้ที่จะกระทบความสามารถของ บีทีเอสซีในการนำส่งรายได้สุทธิให้แก่กองทุนเกิดขึ้น กองทุนตกลงชำระค่าตอบแทนพิเศษ ให้แก่บีทีเอสซีในอัตราดังต่อไปนี้ <p>(ก) ในกรณีที่รายได้ค่าโดยสารสุทธิสำหรับปีใดสูงกว่าร้อยละ 100 แต่ไม่เกินร้อยละ 125 ของเป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปีสำหรับปีนั้น บีทีเอสซีจะได้รับค่าตอบแทนพิเศษในอัตราร้อยละ 10 ของจำนวนรายได้ค่าโดยสารสุทธิในส่วนที่เกินกว่าร้อยละ 100 แต่ไม่เกินร้อยละ 125</p> <p>(ข) ในกรณีที่รายได้ค่าโดยสารสุทธิสำหรับปีใดสูงกว่าร้อยละ 125 ขึ้นไปของเป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปีสำหรับปีนั้น บีทีเอสซีจะได้รับค่าตอบแทนพิเศษในอัตราร้อยละ 15 ของจำนวนรายได้ค่าโดยสารสุทธิในส่วนที่เกินกว่าร้อยละ 125</p>
ประกันภัย	:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บีทีเอสซีตกลงทำประกันตามที่ทำเป็นปกติ รวมถึงประกันความรับผิดชอบการ และตกลงว่าจะลงไว้ซึ่งประกันดังกล่าวตลอดเวลา ▪ บีทีเอสซีตกลงเป็นผู้รับผิดชอบชำระค่าเสียหายใด ๆ ที่เกินไปกว่าส่วนที่ประกันคุ้มครอง ทั้งนี้ เฉพาะส่วนของความเสียหายที่เกิดจากความจงใจ หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของ บีทีเอสซี ▪ กองทุนตกลงเป็นผู้รับผิดชอบชำระค่าเสียหายและความสูญเสียใด ๆ ที่เกิดขึ้นแก่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ในส่วนที่ (ก) เกินไปกว่าวงเงินประกัน (ข) เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ที่ไม่ได้รับความคุ้มครอง และ (ค) ธรรมชาติประกันภัยยกเว้นหรือไม่ครอบคลุม และ ตราบเท่าที่ความเสียหายหรือความสูญเสียดังกล่าวมิได้เกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของบีทีเอสซี ทั้งนี้ ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ แต่ไม่ว่าในกรณีใด ๆ หน้าที่ของกองทุนในการรับผิดชอบชำระค่าเสียหายและความสูญเสียใด ๆ ที่เกิดขึ้นแก่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครจะสิ้นสุดลงในวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน ▪ ในกรณีที่บริษัทประกันจ่ายเงินประกันล่าช้า บีทีเอสซีตกลงจะจ่ายเงินล่วงหน้าเพื่อการช่อมแซมความเสียหายที่เกิดขึ้น สำหรับจำนวนห้าสิบล้านบาทแรก และ กองทุนจะจ่ายส่วนที่เกินห้าสิบล้านบาทโดยไม่ล่าช้า ▪ ไม่ว่ากรณีใดก็ตาม หากบีทีเอสซีได้จ่ายเงินล่วงหน้า กองทุนจะต้องชำระคืนเงินที่บีทีเอสซีจ่ายล่วงหน้าไปนั้น ภายในระยะเวลาที่กำหนดในสัญญา ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่าย O&M
เรื่องสงวนไว้ (Reserved Matters) และ ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings)	:	<p>บีทีเอสซีจะกระทำเรื่องสงวนไว้ หรือเรื่องที่ห้ามได้ก็ต่อเมื่อ (1) ในกรณีที่เป็นเรื่องสงวนไว้ (Reserved Matters) บีทีเอสซีจะต้องได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการของบีทีเอสซีโดยมีเสียงสนับสนุนอย่างน้อยสองเสียงจากกรรมการของบีทีเอสซีซึ่งกองทุนเป็นผู้เสนอชื่อ (โดยหนึ่งในสามของกรรมการของบีทีเอสซีเป็นบุคคลที่กองทุนเสนอชื่อ) และ (2) ในกรณีที่เป็นเรื่องที่ห้าม บีทีเอสซีกระทำภายใต้ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings) ที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ บีทีเอสซีจะต้องได้รับความยินยอมจากกองทุนตามความของสัญญานี้เสียก่อน ทั้งนี้ ภายใต้สัญญานี้ ในกรณีที่กรรมการของบีทีเอสซีซึ่งกองทุนเป็นผู้เสนอชื่อ อย่างน้อยสองท่านได้ให้</p>

	<p>ความเห็นชอบให้บีทีเอสซีเข้าทำเรื่องสงวนไว้ หากเรื่องสงวนไว้นั้นเป็นเรื่องเดียวกันกับเรื่องที่ห้าม บีทีเอสซีกระทำภายใต้ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings) ให้ถือว่าความเห็นชอบของกรรมการดังกล่าวเป็นการที่กองทุนยินยอมให้บีทีเอสซีเข้าทำเรื่องที่ห้ามกระทำภายใต้ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings) เรื่องเดียวกันนั้น</p> <p>ตัวอย่างของเรื่องสงวนไว้ เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ การแต่งตั้งหรือถอดถอนคณะผู้บริหารระดับสูงของบีทีเอสซี ซึ่งได้แก่ ประธานกรรมการบริหาร (Chief Executive Officer) ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายการเงิน (Chief Financial Officer) หรือ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการ (Chief Operating Officer) ของบีทีเอสซี และการกำหนดค่าตอบแทนของผู้บริหารดังกล่าว ▪ การแก้ไขเพิ่มเติมหนังสือบริคณห์สนธิ หรือข้อบังคับบริษัทของบีทีเอสซี ▪ การที่บีทีเอสซีเข้าร่วม ดำเนินการ หรือมีผลประโยชน์ในธุรกิจหรือกิจการใด (ยกเว้น (ก) การประกอบและการบำรุงรักษาตามธุรกิจปกติของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักและของธุรกิจอื่นของบีทีเอสซี (ข) การดำเนินการตามสัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว (ค) ธุรกิจหรือกิจการใดที่ลงทุนโดยบริษัทย่อยของบีทีเอสซีโดยใช้กระแสเงินสดเหลือของบีทีเอสซี (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) การก่อกำหนดที่อนุญาตให้ทำได้ตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้) ▪ 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 (ฉ) 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 กระบวนการทางปกครองที่เกี่ยวข้องกับสัญญาโครงการในจำนวนเกินกว่า 50,000,000 บาท ▪ การที่บีทีเอสซีโอนสิทธิหรือโอนภาระผูกพันใดตามสัญญาโครงการ ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน หรือตกลงกับคู่สัญญาภายใต้สัญญาโครงการเพื่อโอนสิทธิหรือโอนภาระผูกพันใด ๆ ของตน ภายใต้สัญญาโครงการ ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ▪ การที่บีทีเอสซีก่อหรือยอมให้ก่อหลักประกันเหนือทรัพย์สินใด ๆ ของตน ซึ่งรวมถึงรายได้สุทธิ หรือขาย ให้เช่า โอน หรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินหรือรายได้ของตน รวมถึงรายได้สุทธิ หรือเข้า ทำการดำเนินการให้บริษัทอื่นมีผลเช่นเดียวกัน (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 เพื่อเป็นประกันการชำระหนี้ของบีทีเอสซีตามหนังสือค้ำประกันที่ธนาคารผู้ออกหนังสือค้ำ ประกันได้ออกไว้เพื่อค้ำประกันการชำระหนี้เงินต้นและดอกเบี้ยของบีทีเอสซีภายใต้หุ้นกู้ บีทีเอสซี (ฉ) การขายหรือโอนสัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวหรือสัญญาที่เกี่ยวข้อง กับเส้นทางเดินรถไฟฟ้าหรือโครงการในอนาคตให้แก่บีทีเอสซี หรือ (ซ) ตามที่กองทุนได้ให้ คำยินยอม) ▪ การที่บีทีเอสซีเข้าทำธุรกรรม เพื่อขาย ให้เช่า โอน หรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินหรือรายได้ใด ๆ ของตน ซึ่งรวมถึงรายได้สุทธิ (ยกเว้นธุรกรรมดังต่อไปนี้ (ก) ธุรกรรมที่เป็น การก่อหลักประกัน 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"> ▪ การที่บีทีเอสซีเข้าควบกิจการ แยกกิจการ หรือรวมกิจการ ▪ การที่บีทีเอสซีเพิ่มทุน ออกหุ้นหรือหลักทรัพย์แปลงสภาพกับบุคคลใด ซึ่งทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบีทีเอสซีลดลง ▪ การที่บีทีเอสซีลดทุน ยกเลิก ชำระคืน ซื้อมา หรือไถ่ถอนหุ้นของตนเอง (เว้นแต่เป็นการลดทุนของบีทีเอสซีเพื่อการคืนเงินคืนให้แก่ผู้ถือหุ้น และการลดทุนนั้นไม่ทำให้ทุนจดทะเบียนของบีทีเอสซีต่ำกว่า 3,000,000,000 บาท และการลดทุนนั้นไม่ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบีทีเอสซีลดลง) ▪ การที่บีทีเอสซีจดทะเบียนหรือยอมให้จดทะเบียนโอนหุ้นที่จำนำไว้อันนอกเหนือไปจากที่กำหนดไว้ในสัญญาจำนำหุ้น หรือสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น ▪ การที่บีทีเอสซีเปลี่ยนตัวผู้สอบบัญชี ▪ การจ่ายเงินปันผลในระหว่างที่เกิดเหตุผิดนัดภายใต้สัญญานี้ <p>ตัวอย่างของกิจกรรมที่บีทีเอสซีห้ามกระทำภายใต้ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings) เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ การลงทุนในธุรกิจใหม่ (เว้นแต่การลงทุนในธุรกิจใหม่โดยบริษัทย่อยของบีทีเอสซีโดยใช้กระแสเงินสดคงเหลือของบีทีเอสซี (นอกเหนือไปจากรายได้สุทธิ) เงินที่ได้จากทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อหรือเงินที่ได้จากการเพิ่มทุนซึ่งการลงทุนดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากกองทุน) ▪ การลดทุน (เว้นแต่การลงทุนนั้นไม่ทำให้ทุนจดทะเบียนของบีทีเอสซีต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในสัญญานี้) ▪ การเพิ่มทุน (เว้นแต่การออกหุ้นใหม่ของบีทีเอสซี ซึ่งไม่ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบีทีเอสซีลดลงและต้องมีการจำนำหุ้นดังกล่าวกับกองทุน) ▪ การแก้ไขข้อกำหนดของสัญญาสัมปทาน หรือข้อกำหนดที่เป็นสาระสำคัญของสัญญาโครงการอื่นหรือสัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว ▪ การยกเลิกสัญญาสัมปทาน ▪ การก่อหนี้ในจำนวนที่มากกว่าจำนวนหรือมีใช้ประเภทที่อนุญาตไว้ ▪ การลดอัตราค่าโดยสารในส่วนจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก เว้นแต่เป็นการกระทำตามข้อกำหนดในสัญญาสัมปทาน ▪ การก่อหลักประกันหรือภาระติดพันเหนือทรัพย์สินของบีทีเอสซี (เว้นแต่การก่อหลักประกันตามเอกสารธุรกรรม การก่อหลักประกันหรือภาระติดพันเหนือทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อบางประเภท) ▪ การจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ (เว้นแต่ทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อบางประเภท โดยเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญานี้) เป็นต้น
--	--

<p>เหตุผิดนัดผิดสัญญาและผล แห่งการผิดนัด ผิดสัญญา</p>	<p>:</p> <ul style="list-style-type: none"> เมื่อเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามที่ระบุไว้ในสัญญานี้ กองทุนอาจเรียกให้บีทีเอสชื้อชำระหนี้ตามจำนวนและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ และ/หรือ เรียกให้ผู้สนับสนุนปฏิบัติตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน และ/หรือ ใช้สิทธิอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในเอกสารธุรกรรม โดยในกรณีที่กองทุนจะใช้สิทธิดังกล่าว กองทุนจะมีหนังสือแจ้งไปยังบีทีเอสและผู้สนับสนุน โดยเมื่อกองทุนมีหนังสือแจ้งดังกล่าวแล้ว กองทุนมีสิทธิบังคับตามสิทธิของตนไม่ว่าบางส่วนหรือทั้งหมดตามเอกสารธุรกรรม <p>ทั้งนี้ ในกรณีของเหตุผิดนัดผิดสัญญาบางประการตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ กองทุนอาจให้เวลาบีทีเอสในการแก้ไขเยียวยาได้ โดยบีทีเอสจะต้องจัดทำแผนในการแก้ไขเยียวยาเหตุผิดนัดผิดสัญญาที่กำหนดดังกล่าวและนำเสนอให้กองทุนเพื่อพิจารณา เมื่อกองทุนได้รับแผนดังกล่าวจากบีทีเอสแล้ว คู่สัญญาจะได้ดำเนินการปรึกษาหารือกันโดยสุจริตและพิจารณาแผนดังกล่าว หากกองทุนพอใจกับแผนที่บีทีเอสเสนอ กองทุนอาจอนุญาตให้บีทีเอสดำเนินการตามแผนดังกล่าวได้ภายในเวลาที่ตกลงกัน ซึ่งในช่วงระหว่างเวลาที่เริ่มดำเนินการปรึกษาหารือดังกล่าวจนถึงเวลาที่เหตุผิดนัดผิดสัญญาได้รับการเยียวยาตามแผนที่กองทุนเห็นชอบจนกองทุนพอใจหรือกองทุนยกเว้นเหตุผิดนัดผิดสัญญาดังกล่าวให้ คู่สัญญาตกลงกระทำการหรือไม่กระทำการตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ ซึ่งรวมถึง (ก) การที่บีทีเอสจะต้องชำระหรือดำเนินการให้ผู้สนับสนุนนำเงินปันผลที่ตนเองได้รับจากการถือหุ้นบีทีเอสเข้ามาชำระจำนวนเงินที่ค้างจ่ายและถึงกำหนดชำระภายใต้เอกสารธุรกรรมให้แก่กองทุน (ข) การให้สิทธิแก่กองทุนในการใช้สิทธิออกเสียงในหุ้นที่ผู้สนับสนุนถืออยู่ในบีทีเอสตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ และ (ค) การที่กองทุนจะไม่ใช้สิทธิเรียกให้บีทีเอสชื้อชำระหนี้ตามจำนวนและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ หรือ เรียกให้ผู้สนับสนุนปฏิบัติตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน หรือ ใช้สิทธิอื่นใดที่กองทุนมีสำหรับกรณีเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาดังกล่าว</p> <p>แต่ในกรณีที่เหตุผิดนัดผิดสัญญาที่สัญญานี้ มิได้กำหนดให้ต้องมีการเจรจาหรือระหว่างกองทุนกับบีทีเอสก่อน (เช่น บีทีเอสไม่นำส่งรายได้สุทธิหรือชำระเงินอื่นใดให้แก่กองทุนภายในเวลาที่กำหนด และยังคงไม่นำส่งหรือไม่ชำระเงินดังกล่าวเป็นเวลา 5 วันทำการของคู่สัญญาติดต่อกันนับจากวันที่ครบกำหนดชำระ) หรือในกรณีที่บีทีเอสหรือผู้สนับสนุนไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ของตนที่กำหนดไว้ให้ต้องปฏิบัติตามภายหลังกองทุนอนุมัติให้มีการดำเนินการตามแผนการเยียวยาซึ่งกรณีดังกล่าวจะถือเป็นเหตุผิดนัดผิดสัญญาภายใต้สัญญานี้ หรือในกรณีที่กองทุนไม่อนุมัติแผนในการแก้ไขเยียวยาเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามที่บีทีเอสเสนอภายในเวลาที่กำหนด กองทุนมีสิทธิใช้สิทธิที่ตนมีตามเอกสารธุรกรรมได้ทุกประการ</p> <ul style="list-style-type: none"> สิทธิบังคับของกองทุนตามเอกสารธุรกรรม เช่น สิทธิการบังคับจำหน่ายหุ้นตามสัญญาจำหน่ายหุ้น สิทธิในการซื้อหุ้นในบีทีเอสที่ผู้สนับสนุนถืออยู่ตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น สิทธิในการเพิกถอนการแต่งตั้งบีทีเอสจากการเป็นตัวแทนของกองทุนในการจัดเก็บรายได้สุทธิเพื่อและในนามของกองทุนและแต่งตั้งบุคคลอื่นทำหน้าที่จัดเก็บรายได้สุทธิ เป็นต้น นอกจากนี้ กองทุนอาจสามารถใช้สิทธิเข้ารับโอนสัญญาสัมปทาน ในฐานะตัวแทนของกลุ่มเจ้าหน้าที่ของบีทีเอสตามหนังสือบอกกล่าวไปยัง กทม. ในกรณีที่ กทม. มีเจตนาที่จะบอกเลิกสัญญาสัมปทานอันเนื่องมาจากบีทีเอสปฏิบัติผิดสัญญาสัมปทาน
---	--

	<ul style="list-style-type: none"> หากกองทุนซื้อหุ้นบีทีเอสซีจากบีทีเอสจีตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น หรือเข้าเป็นเจ้าของหุ้น บีทีเอสซีจากการบังคับสิทธิตามสัญญาจำหน่ายหุ้น กองทุนตกลงที่จะดำเนินการบางประการ เช่น <ol style="list-style-type: none"> เมื่อผู้สนับสนุนร้องขอ จะดำเนินการให้บีทีเอสซีแยกรายได้ของบีทีเอสซีที่เกิดจากทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อ ออกจากกระแสเงินสดของบีทีเอสซีและโอนรายได้จากทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อดังกล่าวให้แก่ผู้สนับสนุน หรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนด เมื่อผู้สนับสนุนร้องขอ จะโอนทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อบางประเภทซึ่งยังคงอยู่กับบีทีเอสซีให้แก่ผู้สนับสนุนหรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนด หลังจากวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน หากกองทุนยังคงถือหุ้นบีทีเอสซีที่รับโอนมาจาก บีทีเอสจีอยู่ในช่วงเวลาดังกล่าว กองทุนจะต้องโอนหุ้นดังกล่าวกลับไปยังผู้สนับสนุน หรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนดตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ และในกรณีที่ บีทีเอสซียังจัดส่งรายได้สุทธิให้แก่กองทุนซึ่งยังชำระไม่ครบถ้วนตามสัญญานี้ ก่อนที่ กองทุนจะโอนหุ้นดังกล่าวให้แก่ผู้สนับสนุนหรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนดดังกล่าว ผู้สนับสนุนจะต้องเข้าทำสัญญากับกองทุน (ในรูปแบบที่กองทุนพอใจ โดยสมเหตุสมผล) ว่าผู้สนับสนุนจะดำเนินการให้บีทีเอสซีจัดส่งรายได้สุทธิซึ่งยังชำระไม่ครบถ้วนตามสัญญานี้ให้แก่กองทุน การดำเนินการอื่น ๆ ที่กองทุนจะตกลงเพื่อให้บีทีเอสซีสามารถยังคงดำเนินกิจการและ เป็นเจ้าของทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อได้ต่อไปอย่างเหมาะสม ทั้งนี้ ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ <p>โดยผู้สนับสนุนมีหน้าที่ชำระต้นทุน ค่าใช้จ่ายและภาษีทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากการโอนรายได้ หรือทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อหรือหุ้นบีทีเอสซีดังกล่าว</p>
--	---

10. สัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน ระหว่าง บีทีเอสจี บีทีเอสซี และ กองทุน ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556

วัตถุประสงค์	<p>บีทีเอสจีในฐานะผู้ถือหุ้นใหญ่ของบีทีเอสซีตกลงคำประกันการปฏิบัติหน้าที่ของบีทีเอสซีภายใต้ สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ โดยการรับประกันแบบจำกัดความรับผิด และเป็นไปตาม ข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้</p> <p>ทั้งนี้ คำจำกัดความใดที่มีได้กำหนดไว้ในสัญญานี้ ให้มีความหมายเช่นเดียวกับที่กำหนดไว้ใน สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ</p>
หน้าที่หลัก ของบีทีเอสจี	<ul style="list-style-type: none"> บีทีเอสจีตกลงรักษาสัดส่วนการถือหุ้นของตนในบีทีเอสซีไว้ตลอดเวลาครบเท่าที่ภาระหน้าที่ ตามสัญญานี้ยังคงมีอยู่ และจะไม่โอนหรือก่อภาระติดพันในหุ้นบีทีเอสซีดังกล่าว

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บีทีเอสจិតกลงให้กองทุนมีส่วนร่วมในคณะกรรมการของบีทีเอสซี ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> (ก) ให้มีการแต่งตั้งกรรมการจำนวนหนึ่งในสามของกรรมการทั้งหมดของบีทีเอสซีจากบุคคลที่กองทุนเสนอชื่อ และ (ข) ให้มีการแต่งตั้งกรรมการจำนวนหนึ่งในสามของกรรมการทั้งหมดของบีทีเอสซีซึ่งมีคุณสมบัติตามที่กำหนดเป็นกรรมการอิสระในคณะกรรมการบริษัทของบีทีเอสซี ▪ บีทีเอสจิตกลงที่จะมิให้บีทีเอสซีเข้าทำธุรกรรมใด ๆ ที่เป็นเรื่องสงวนไว้ เว้นเสียแต่ว่าคณะกรรมการของบีทีเอสซีโดยมีเสียงสนับสนุนจากกรรมการของบีทีเอสซีซึ่งกองทุนเป็นผู้เสนอชื่ออย่างน้อยสองท่านได้อนุมัติให้บีทีเอสซีเข้าทำได้ ▪ บีทีเอสจี้เห็นด้วยกับข้อกำหนดและเงื่อนไขของเอกสารธุรกรรม และตกลงที่จะกระทำการทุกประการที่จำเป็นเพื่อให้บีทีเอสซีปฏิบัติตามภาระผูกพันทั้งหลายของตนตามเอกสารธุรกรรมทั้งนี้ ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญา ▪ บีทีเอสจิตกลงจําหน่ายหุ้นที่ตนถืออยู่ในบีทีเอสซี เพื่อเป็นประกันการปฏิบัติหน้าที่ของตนตามสัญญา ▪ บีทีเอสจิตกลงให้การค้ำประกันการปฏิบัติภาระหน้าที่ของบีทีเอสซีตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ทั้งนี้ กองทุนจะไม่สามารถบังคับให้บีทีเอสจี้ชำระหนี้ตามภาระค้ำประกันได้โดยวิธีการอื่นใด นอกจากการบังคับเอาหุ้นบีทีเอสซีเท่านั้น ภายใต้สัญญาจะซื้อจะขายหุ้น หรือสัญญาจําหน่าย และเมื่อมีการโอนหุ้นบีทีเอสซีภายใต้สัญญาจะซื้อจะขายหุ้น หรือสัญญาจําหน่ายแล้ว บีทีเอสจี้จะหลุดพ้นจากภาระหน้าที่ของบีทีเอสจี้ที่เกี่ยวข้องกับการค้ำประกันและที่เกี่ยวข้องกับความเป็นผู้ถือหุ้นของบีทีเอสซีภายใต้สัญญานี้ทันที แต่สิทธิของกองทุนบางประการ เช่น สิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) และสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) ตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องในสัญญานี้ เป็นต้น ยังคงมีอยู่ตามความของสัญญานี้ และหน้าที่บางประการของบีทีเอสจี้ตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ ยังคงมีอยู่จนกว่าบีทีเอสซีและบีทีเอสจี้จะได้ปฏิบัติหน้าที่ตามภาระผูกพันของตนภายใต้เอกสารธุรกรรมที่ตนเป็นคู่สัญญาจนครบถ้วน หรือพ้นกำหนดเวลาอื่นตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ ▪ หากบีทีเอสจี้มีสิทธิเรียกร้องใด ๆ ต่อบีทีเอสซีไม่ว่าภายใต้เอกสารธุรกรรมหรืออื่นใดบีทีเอสจิตกลงไม่ใช้สิทธิเรียกร้องใด ๆ เอาจากบีทีเอสซีจนกว่าบีทีเอสจี้และบีทีเอสซีจะได้ปฏิบัติหน้าที่ตามภาระผูกพันทั้งหมดภายใต้เอกสารธุรกรรมจนครบถ้วนให้แก่กองทุนแล้ว เว้นแต่เป็นไปตามข้อยกเว้นที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ ▪ ในกรณีที่กองทุนอนุญาตให้บีทีเอสซีดำเนินการตามแผนการเยียวยาเหตุผิดนัดผิดสัญญาภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธินั้น ในช่วงระหว่างเวลาที่กองทุนและบีทีเอสซีเริ่มดำเนินการพิจารณาหรือแผนการเยียवादังกล่าวจนถึงเวลาที่เหตุผิดนัดผิดสัญญาได้รับการเยียวยาตามแผนที่กองทุนเห็นชอบจนกองทุนพอใจหรือกองทุนยกเว้นเหตุผิดนัดผิดสัญญาดังกล่าวให้บีทีเอสจี้และกองทุนตกลงกระทำการหรือไม่กระทำการตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ ซึ่งรวมถึง (ก) การที่บีทีเอสจี้จะต้องนำเงินปันผลที่ตนเองได้รับจากการถือหุ้นบีทีเอสซีมาชำระจำนวนเงินที่บีทีเอสจี้ค้างจ่ายและถึงกำหนดชำระภายใต้เอกสารธุรกรรมให้แก่กองทุน (ข) การให้สิทธิแก่กองทุนในการใช้สิทธิออกเสียงในหุ้นที่ผู้สนับสนุนถืออยู่ในบีทีเอสซีตาม
--	---

	<p>เงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญา และ (ค) การที่กองทุนจะไม่ใช้สิทธิเรียกให้บีทีเอสชำระหนี้ตามจำนวนและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ หรือ เรียกให้ผู้สนับสนุนปฏิบัติตามสัญญา หรือ ใช้สิทธิอื่นใดที่กองทุนมีสำหรับกรณีเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาดังกล่าว</p> <p>ในกรณีที่บีทีเอสหรือผู้สนับสนุนไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ของตนที่กำหนดไว้ให้ต้องปฏิบัติภายหลังกองทุนอนุมัติให้มีการดำเนินการตามแผนการเยียวยา กรณีดังกล่าวจะถือเป็นเหตุผิดนัดผิดสัญญาภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ซึ่งกองทุนมีสิทธิใช้สิทธิที่ดินมีตามเอกสารธุรกรรมได้ทุกประการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ หากกองทุนซื้อหุ้นบีทีเอสจากบีทีเอสจตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น หรือเข้าเป็นเจ้าของหุ้น บีทีเอสจากการบังคับสิทธิตามสัญญาจำนำหุ้น กองทุนตกลงที่จะดำเนินการบางประการ เช่น <ol style="list-style-type: none"> (1) เมื่อผู้สนับสนุนร้องขอ จะดำเนินการให้บีทีเอสแยกรายได้ของบีทีเอสที่เกิดจากทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อ ออกจากกระแสเงินสดของบีทีเอสและโอนรายได้จากทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อดังกล่าวให้แก่ผู้สนับสนุน หรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนด (2) เมื่อผู้สนับสนุนร้องขอ จะโอนทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อบางประเภทซึ่งยังคงอยู่กับบีทีเอสให้แก่ผู้สนับสนุนหรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนด (3) หลังจากวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน หากกองทุนยังคงถือหุ้นบีทีเอสที่รับโอนมาจากบีทีเอสอยู่ในช่วงเวลาดังกล่าว 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>: บีทีเอสจัดกลงให้สิทธิโดยเพิกถอนมิได้ แก่กองทุน ดังนี้ (ก) สิทธิของกองทุนในการซื้อ (Right to Purchase) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือการลงทุนของบีทีเอสหรือบริษัทในเครือของบีทีเอสซึ่งเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด และ (ข) ในกรณีที่บีทีเอสหรือบริษัทในเครือของบีทีเอส (แล้วแต่กรณี) ได้รับข้อเสนอจากบุคคลภายนอก สิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนใด ๆ ที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ และ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่แล้วเสร็จที่บีทีเอส และ/หรือ บริษัทในเครือของบีทีเอส ได้เข้าทำหรือจะเข้าทำสัญญาหรือดำเนินการหรือจะดำเนินการโครงการที่เกี่ยวข้องดังกล่าวซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด ทั้งนี้ ข้อกำหนดและเงื่อนไขของสิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) และสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) ที่บีทีเอสให้แก่กองทุนจะมีลักษณะเดียวกันกับที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ</p>
<p>สิทธิของ บีทีเอสในการซื้อหุ้นบีทีเอส</p>	<p>: ในกรณีที่</p> <p>(ก) กองทุนใช้สิทธิซื้อหุ้นที่บีทีเอสถืออยู่ในบีทีเอสตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น และกองทุนประสงค์จะขายหุ้นดังกล่าวให้แก่บุคคลใด ๆ ที่มายื่นข้อเสนอซื้อให้แก่กองทุน หรือ</p> <p>(ข) กองทุนไม่ซื้อหุ้นที่บีทีเอสถืออยู่ในบีทีเอสตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นด้วยตนเองแต่ประสงค์จะขายหุ้นนั้นให้แก่บุคคลภายนอกที่เป็นอิสระ (นอกเหนือจากบริษัทในเครือของกองทุน) โดยกำหนดให้บุคคลภายนอกดังกล่าวเป็นคนรับโอนหุ้นจากบีทีเอสตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น</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

11. 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
--------------------	--

12. 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 และกองทุนตกลงซื้อหุ้นจากบีทีเอสจีเมื่อเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สิทธิและกองทุนได้ส่งหนังสือให้แก่บีทีเอสจีเพื่อใช้สิทธิในการซื้อหุ้นดังกล่าว ▪ บีทีเอสจีตกลงแต่งตั้งและมอบอำนาจโดยเพิกถอนมิได้ให้ผู้ดูแลผลประโยชน์ และ/หรือผู้รับโอนสิทธิของผู้ดูแลผลประโยชน์ ทำการโอนหุ้นนั้นให้แก่กองทุน ▪ บีทีเอสจีตกลงว่ากองทุนอาจใช้สิทธิหักกลบลบหนี้ราคาซื้อหุ้นกับภาระผูกพันซึ่งบีทีเอสจีมีอยู่ตามสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุนได้ ทั้งนี้ บีทีเอสจีตกลงที่จะไม่เรียกร้องให้กองทุนต้องชำระราคาซื้อหุ้นเป็นเงิน ▪ บีทีเอสจีตกลงกระทำการทั้งหมดเพื่อให้มีการโอนหุ้นให้แก่กองทุน รวมถึงการจัดให้บีทีเอสจีบันทึกการโอนหุ้นดังกล่าวไว้ในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น
สิทธิและหน้าที่หลักของ กองทุน :	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กองทุนมีสิทธิซื้อหุ้นจากบีทีเอสจีเมื่อเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สิทธิ ▪ ราคาซื้อหุ้นดังกล่าวจะได้มีการกำหนดขึ้นตามวิธีการที่กำหนดไว้ในสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น ▪ กองทุนอาจใช้สิทธิหักกลบลบหนี้ระหว่างหนี้ที่บีทีเอสจีมีต่อกองทุนตามสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุนและเอกสารธุรกรรมอื่นที่บีทีเอสจีเป็นคู่สัญญากับหนี้ที่กองทุนเป็นหนี้ต่อบีทีเอสจีก็ได้ โดยไม่คำนึงถึงสถานที่ชำระหนี้ ทั้งนี้ บีทีเอสจีตกลงที่จะไม่เรียกร้องให้กองทุนต้องชำระราคาซื้อหุ้นเป็นเงิน

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

วัตถุประสงค์ :	เพื่อโอนสิทธิในบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ให้แก่กองทุนเมื่อบีทีเอสซีผิดนัดภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สิทธิ
สิทธิหน้าที่หลักของ บีทีเอสซี :	บีทีเอสซีตกลงที่จะโอนสิทธิในบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ให้แก่กองทุนเมื่อเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สิทธิ และกองทุนได้ส่งหนังสือให้แก่บีทีเอสซีและธนาคาร

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

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

15. สรุปสาระสำคัญของการสัณห์หลังกรรมธรรม์ประกันภัย

ตามที่ได้กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ จะมีการระบุชื่อของกองทุนเป็นผู้เอาประกันร่วมและผู้รับประกันภัยร่วมภายใต้กรรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวข้องที่บีทีเอสซีมีอยู่ ในการนี้ บีทีเอสซีจะส่งคำบอกกล่าวไปยังบริษัทประกันภัยที่เกี่ยวข้องภายใน 30 วันนับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น เพื่อให้มีการสัณห์หลังกรรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้กองทุนเข้าเป็นผู้เอาประกันร่วมและผู้รับผลประโยชน์ร่วมในกรรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวข้องที่บีทีเอสซีทำไว้ คำบอกกล่าวนั้นจะส่งให้บริษัทประกันภัยสำหรับกรรมธรรม์ประกันภัยทุกฉบับที่บีทีเอสซีทำไว้

16. สรุปสาระสำคัญสัญญาหลักเกี่ยวกับทรัพย์สินที่กองทุนไม่ได้ซื้อ ระหว่าง บีทีเอสจี และ บีทีเอสซี ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556

เพื่อกำหนดรายละเอียดและเงื่อนไขหลัก และการเข้าทำสัญญาประกอบต่าง ๆ เพื่อดำเนินการกับทรัพย์สินที่กองทุนไม่ได้ซื้อจากบีทีเอสซีตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ โดยหากเกิดการผิดนัดผิดสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ และกองทุนใช้สิทธิบังคับการค้ำประกันที่ให้โดยบีทีเอสจีภายใต้สัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน ไม่ว่าจะโดยการบังคับจำหน่ายหรือการซื้อหุ้นบีทีเอสซีที่บีทีเอสจีถืออยู่ภายใต้สัญญาจำหน่ายหุ้นบีทีเอสซี หรือสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ซึ่งในกรณีดังกล่าว บีทีเอสซีจะต้องโอนทรัพย์สินของตนที่กองทุนไม่ได้ซื้อ ให้แก่บีทีเอสจีหรือบุคคลที่บีทีเอสจีกำหนด ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขในสัญญาหลักและสัญญาประกอบที่เข้าทำระหว่างบีทีเอสจีและบีทีเอสซี เพื่อชดเชยความเสียหายที่บีทีเอสจีสูญเสียหุ้นบีทีเอสซีตามสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน ทั้งนี้ การค้ำประกันตามสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุนจำกัดอยู่ที่หุ้นบีทีเอสซี โดยไม่รวมทรัพย์สินของบีทีเอสซีที่กองทุนไม่ได้ซื้อตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

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